

Sitzungsunterlagen

13. öffentliche und nichtöffentliche
Sitzung des Ausschusses für
Umwelt, Verkehr und Tiefbau
08.02.2022

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung öffentl.	5
--------------------	---

Vorlagendokumente

TOP Ö 3 Vergabe Ausbau Rothschaiger Straße / Sportzentrum III	
Vorlage mit Sitzungsdaten Stadtrat 2625/2022	7
TOP Ö 4 Vergabe "Sanierung Parkdeck Oskar-von-Miller-Straße"	
Vorlage mit Sitzungsdaten Stadtrat 2628/2022	11
TOP Ö 5 Widmung der verlegten (neuerrichteten) Wegeverbindung B2 - Galgen	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2617/2021	15
Anlage 1 - Lageplan mit Wegeflächen 2617/2021	19
TOP Ö 6 Planungskonzept für den Bereich vor der Schule West II	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2613/2021	21
Anlage 1 - Auszug Niederschrift_Querungshilfe Cerveteri 2613/2021	27
Anlage 2 - Skizze Bereich Schule West II 2613/2021	29
TOP Ö 7 Sanierung B2 Augsburgs Straße - Entscheidungen Einbahnstraße in südlicher Maisacher Straße und Entfall von Kfz-Stellplätzen	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2377/2021	31
Anlage 1_VEP Maßnahme H5_Umgestaltung Straßenraum B2 2377/2021	43
Anlage 2_VEP Maßnahme I5_Änderung Verkehrsführung südl.Maisacher Str 2377/2021	45
TOP Ö 8 Sachantrag Nr. 035/2020-2026 Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung in der Brucker Innenstadt	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2615/2021	47
Anlage 1 - Sachantrag Nr. 35 inkl. Anlagen 2615/2021	53
Anlage 2 - Bewertung der Vorschläge im Sachantrag 2615/2021	69
TOP Ö 9 Ausbau der Elektroladeinfrastruktur in Fürstenfeldbruck	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2614/2021	75
Anlage 1 - Sachantrag 066 - Ausbau der Elektroladeinfrastruktur 2614/2021	83
Anlage 2 - Öffentlich zugänglich Ladepunkte 2614/2021	85
Anlage 3 - Mögliche Standorte für neue Ladesäule 2614/2021	87
Anlage 4 - Stellungnahme zur Bedeutung der Verkehrswende 2614/2021	93

Stadt Fürstenfeldbruck Postfach 1645 82245 Fürstenfeldbruck

An die/ das/ den
Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung
Behindertenbeirat/ Seniorenbeirat/
Sportbeirat/ Stadtjugendrat/ Umweltbeirat/
Wirtschaftsbeirat
Stadtwerke Fürstenfeldbruck
Veranstaltungsforum Fürstenfeld
Vertreter der Presse

Hauptstraße 31
82256 Fürstenfeldbruck

Telefon: 08141 / 281-0
Telefax: 08141 / 282-1199

Allg. Öffnungszeiten:
Mo – Fr 08:00-12:00 Uhr
Do 14:00-18:00 Uhr
und nach Vereinbarung

<http://www.fuerstenfeldbruck.de>
Info@fuerstenfeldbruck.de

Fürstenfeldbruck, 27.01.2022

Einladung zur **13. öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für** **Umwelt, Verkehr und Tiefbau**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zu der am **Dienstag, 08.02.2022, 18:00 Uhr**, im großen Sitzungssaal des Rathauses stattfindenden Sitzung **des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau** ein.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

1. Bekanntgabe von in nichtöffentlichen Sitzungen gefassten Beschlüssen gem. Art. 52 Abs. 3 GO
2. Verkehrsrechtliche- und umweltrechtliche Fragen
3. Vergabe Ausbau Rothschaiger Straße / Sportzentrum III
4. Vergabe "Sanierung Parkdeck Oskar-von-Miller-Straße"
5. Widmung der verlegten (neuerrichteten) Wegeverbindung B2 - Galgen
6. Planungskonzept für den Bereich vor der Schule West II
7. Sanierung B2 Augsburgs Straße - Entscheidungen Einbahnstraße in südlicher Maisacher Straße und Entfall von Kfz-Stellplätzen

8. Sachantrag Nr. 035/2020-2026 Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung in der Brucker Innenstadt
9. Ausbau der Elektroladeinfrastruktur in Fürstenfeldbruck
10. Verschiedenes

Nichtöffentlicher Teil:

1. Verschiedenes

Freundliche Grüße

Erich Raff
Oberbürgermeister

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2625/2022

13. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sach-antragsnr.		Vergabe Ausbau Rothschaiger Straße / Sportzentrum III		
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:		SG 44	Erstelldatum	13.01.2022
Verfasser		Doll, Walter	Zuständiges Amt	Amt 4
Sachgebiet		44 Städtischer Tiefbau, Kläranlage	Abzeichnung OB:	
Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Entscheidung	08.02.2022	Ö

Anlagen:	NICHTÖFFENTLICHER TEIL - Firmenliste
----------	--------------------------------------

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt die Arbeiten an die Fa. Klaus Hoch- und Tiefbau GmbH, 86517 Wehringen zu einer Gesamtbruttosumme von 167.881,58 € zu vergeben.

Referent/in		Pötzsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Klimarelevanz				
Umweltauswirkungen				
Finanzielle Auswirkungen				
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung			Ja	167.8 81,58 €
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€
Folgekosten				€

Sachvortrag:

Die Arbeiten für den Ausbau der Rothschaiger Straße zum Sportzentrum III wurden öffentlich ausgeschrieben. Die Unterlagen wurden von sieben Firmen angefordert.

Zur Submission am 12.01.2022 gingen sechs Angebote ein.

1.	Fa. Klaus Hoch- und Tiefbau GmbH, 86517 Wehringen	167.881,58 €
2.	Bieter 2	177.429,63 €
3.	Bieter 3	184.807,24 €
4.	Bieter 4	189.285,92 €
5.	Bieter 5	221.815,39 €
6.	Bieter 6	240.860,44 €

Die Firma Klaus Hoch- und Tiefbau GmbH hat das wirtschaftlichste Angebot abgegeben. Das Angebot liegt unter der Kostenschätzung.

Die Verwaltung und das Ingenieurbüro empfehlen deshalb dem Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau die Arbeiten für den Ausbau der Rothschaiger Straße an die Fa. Klaus Hoch- und Tiefbau GmbH zu einer Gesamtbruttosumme von 167.881,58 € zu vergeben.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2628/2022

13. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sach-antragsnr.		Vergabe "Sanierung Parkdeck Oskar-von-Miller-Straße"			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus öffentlich		
AZ:		SG 44	Erstelldatum	24.01.2022	
Verfasser		Viehbeck, Georg	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		44 Städtischer Tiefbau, Kläranlage	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	08.02.2022	Ö

Anlagen:	Firmenliste NICHTÖFFENTLICHER TEIL
----------	------------------------------------

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt die Arbeiten für die Sanierung des Parkdecks in der Oskar-von-Miller-Straße an die Fa. Massenberg GmbH, Bobstädter Str. 9 in 68642 Bürstadt zu einem Gesamtbruttopreis von 458.223,61 € zu vergeben.

Referent/in		Pöttsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	Kenntnis
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Klimarelevanz				
Umweltauswirkungen				
Finanzielle Auswirkungen			Ja	
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung			Ja	550.000,00 €
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag			Ja	458.23,61 €
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€
Folgekosten				€

Sachvortrag:

Im Rahmen der Bauwerkserhaltung sind Betoninstandsetzungsarbeiten sowie Beschichtungsarbeiten am Parkdeck in der Oskar-von-Miller-Straße erforderlich.

Die Maßnahme wurde am 10.01.2022 im Staatsanzeiger elektronisch veröffentlicht. Zur Submission am 24.01.2022 um 11.00 Uhr gingen zehn Angebote ein.

Die Nachrechnung und Prüfung der Angebote ergab nachfolgende Reihenfolge. Die Angebotssumme des wirtschaftlichsten Bieters entspricht der Kostenschätzung.

1.	Massenberg GmbH, 68642 Bürstadt	458.223,61 €
2.	Bieter 2	497.940,58 €
3.	Bieter 3	515.817,21 €
4.	Bieter 4	593.264,21 €
5.	Bieter 5	593.648,29 €
6.	Bieter 6	677.939,82 €
7.	Bieter 7	720.268,88 €
8.	Bieter 8	Ausschluss
9.	Bieter 9	Ausschluss
10.	Bieter 10	Ausschluss

Die Verwaltung empfiehlt dem Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau die Arbeiten für die Sanierung des Parkdecks in der Oskar-von-Miller-Straße an die Fa. Massenberg GmbH, Bobstädter Str. 9 in 68642 Bürstadt zu einem Gesamtbruttopreis von 458.223,61 € zu vergeben.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2617/2021

13. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sach-antragsnr.		Widmung der verlegten (neuerrichteten) Wegeverbindung B2 - Galgen		
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:		Amt 4-SG42/Mau	Erstelldatum	22.12.2021
Verfasser		Maurer, Markus	Zuständiges Amt	Amt 4
Sachgebiet		42 Bauverwaltung	Abzeichnung OB:	
Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Entscheidung	08.02.2022	Ö

Anlagen:	1) Lageplan mit Darstellung der Wegeflächen (alt+neu)
----------	---

Beschlussvorschlag:

1. Gemäß Teil 1 des Sachvortrags beschließt der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau die Widmung der neuen Wegeverbindung B2 - Galgen auf der Fl.Nr. 542/5, Gem. Malching zur Gemeindeverbindungsstraße mit der Beschränkung auf 7,5 t, ausgenommen land- und forstwirtschaftlicher Verkehr.
2. Gemäß Teil 2 des Sachvortrages wird die Einziehungsabsicht der alten Wegeverbindung ortsüblich bekannt gemacht.

Referent/in		Pötzsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	Kenntnis
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Klimarelevanz			keine	
Umweltauswirkungen			keine	
Finanzielle Auswirkungen			Nein	
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung				€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€
Folgekosten				€

Sachvortrag:**Teil 1**

Die KANN GmbH & Co. KG hat ihr Betriebsgelände an der Augsburger Str. 100 gemäß Baugenehmigung vom 03.06.2019 (Az.: B 2018-33-1) erweitert. In dem Zusammenhang wurden der Stadt seitens der Fa. KANN Flächen für eine erforderliche Verlegung des bestehenden öffentlichen Weges (Näheres hierzu in Teil 2 dieses Sachvortrags) vertraglich überlassen und entsprechend hergestellt.

Die neuen Wegeflächen wurden zwischenzeitlich vermessen, vereinigt (Flur-Nr. 542/5, Gemarkung Malching) und sind grundbuchrechtlich ins Eigentum der Stadt Fürstenfeldbruck übergegangen. Die Reststrecke von dem neu errichteten Weg über das erweiterte Betriebsgelände zur Einmündung der Bundesstraße 2 wurde mittels beschränkt-persönlicher Dienstbarkeit (Geh- und Fahrrecht) zugunsten der Stadt ebenfalls grundbuchrechtlich gesichert.

Die Lage des neuen Weges (grün umrandet), die alte Wegeverbindung (rot markiert) sowie die Dienstbarkeitsfläche (gelbe Linie) sind in **Anlage 1** dargestellt.

Die Widmungsvoraussetzungen des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG sind damit erfüllt.

Der neu erstellte Weg hat die Bedeutung einer Gemeindeverbindungsstraße, da er dem nachbarlichen Verkehr der Gemeinde Maisach (Ortsteil Galgen) dient und die Verbindung zur Bundesstraße 2 vermittelt (Art. 46 Nr. 1 BayStrWG). Der technische Ausbaustandard (wassergebundene Decke) macht eine Tonnagenbeschränkung erforderlich.

Die Widmung richtet sich daher nach Art. 6 Abs. 1 i. V. m. Art. 46 Nr. 1 BayStrWG.

betroffene Flurstücke: Fl.Nr. 542/5, Gemarkung Malching

Anfangspunkt: Südwest-Ecke Fl.Nr. 542/2

Endpunkt: Gemeindegrenze Maisach bei Fl.Nr. 542/4, Gemarkung Malching

Länge: 0,365 km

Widmungsbeschränkungen: max. 7,5 t; land- u. forstwirtschaftlicher Verkehr frei

Teil 2

Aufgrund der teilweisen Verlegung des Verbindungsweges von Galgen zur B2, bedingt durch die Betriebserweiterung (vgl. Teil 1, oben), verliert der bisherige Wegeverlauf (vgl. **Anlage 1**) vollständig seine Verkehrsbedeutung.

Über den Widmungsstatus des Verbindungsweges sind keine Unterlagen auffindbar. Aus einem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 12.06.1968 (247 VIII 67) ergibt sich, dass die Verbindung jedoch mindestens seit dem Jahr 1886 als öffentlicher Weg anerkannt war und dementsprechend danach auch ab 1958 wirksam als „Gemeindestraße“ in das Bestandsverzeichnis der damaligen Gemeinde Malching eingetragen wurde. Seitens der Gemeinde Maisach (die Gemeindegrenze hat sich in der Folgezeit geändert) ist der Weg aus Galgen kommend, noch heute als Gemeindeverbindungsstraße gewidmet und wird als solche unterhalten.

Faktisch wird die vormalige Wegefläche bereits als Betriebsfläche genutzt, d. h. der Weg existiert nicht mehr bzw. wurde durch die geänderte Trassenführung ersetzt.

Der alte Wegeverlauf ist daher gem. Art. 8 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG einzuziehen (Entwidmung).

Die Absicht der Einziehung ist drei Monate vorher in den Gemeinden, die von der Straße berührt werden, ortsüblich bekanntzumachen (Art. 8 Abs. 2 Satz 1 BayStrWG).



Stadt Fürstenfeldbruck

Hauptstraße 31
82256 Fürstenfeldbruck
www.fuerstenfeldbruck.de

Tel.: 08141 281 0
Fax.: 08141 281 X

Bearbeitet: Maurer

Datum: 10.01. 2022

Plan-Nr.:

Maßstab: 1:1500

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2613/2021

13. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sach-antragsnr.		Planungskonzept für den Bereich vor der Schule West II			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:			Erstelldatum	17.12.2021	
Verfasser		Miramontes, Montserrat	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		41 Stadtplanung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung	Abzeichnung OB:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	08.02.2022	Ö

Anlagen:	Anlage 1 - Auszug aus der Niederschrift Anlage 2 – Skizze des Gestaltungskonzepts
----------	--

Beschlussvorschlag:

1. Der vorgelegten Skizze für die Umplanung des Bereichs vor der Schule West II wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage die weitere Planung auszuarbeiten und die Ausschreibungen für die Maßnahme (Planung und Ausbau) vorzubereiten mit dem Ziel, diese im Sommer 2023 umzusetzen.
3. Die Behandlung des Sachantrags Nr. 106 ist abgeschlossen.

Referent/in		Pöttsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Klimarelevanz				
Umweltauswirkungen				
Finanzielle Auswirkungen				
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung			unbekan	€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				150.000 €
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				1.200.000 €
Folgekosten				€

Sachvortrag:**Ausgangssituation**

Am 03.02.2021 ist in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschlossen worden, dass alle Maßnahmen für eine zeitnahe Umsetzung zur Errichtung einer Querungshilfe in der Cerveteristraße auf Höhe des Fuß- und Radweges vom Westpark zu planen und die entsprechenden notwendigen Haushaltsmittel zu beantragen sind. (Siehe Auszug aus der Niederschrift in der Anlage 1).

Die Stadtverwaltung hatte damals die Errichtung einer Querungshilfe, wie im Sachantrag beantragt, befürwortet und gleichzeitig darauf hingewiesen, dass die Planung im Zusammenhang mit dem Prüfauftrag zur Parkplatzschaffung für den Schülerhort und die Schule West II gesehen werden muss.

Der Hort ist im Herbst 2021 in Betrieb gegangen. Die Schule West soll im Herbst 2023 in Betrieb gehen. Beide Einrichtungen benötigen sichere Quermöglichkeiten vor allem in Verbindung mit gegenüberliegenden Halte- oder Parkmöglichkeiten. Nach Rücksprache mit Amt 5 werden ca. 360 Schulkinder ab September 2023 die neue Schule West besuchen. Da alle Schulwege maximal 1,9 km lang sind, ist keine Schulbeförderung mit dem ÖPNV erforderlich bzw. geplant.

Auch wenn ein umfangreiches schulisches Mobilitätsmanagement im Jahr 2022 eingeführt werden soll (siehe Schlüsselmaßnahme Ö4 aus dem VEP) und Schulkinder möglichst selbständig in die Schule gehen sollten, ist die Beförderung von Kindern mit dem Pkw in manchen Fällen unvermeidbar. Nach Rücksprache mit den Projektbeteiligten (Amt 5, SG 45) sollen daher insgesamt zwölf Stellplätze in der Nähe der Schule geplant werden.

Um die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer sicherzustellen sollen diese Stellplätze nicht direkt vor der Schule platziert werden, sondern außerhalb des Bereiches vor der Schule.

Im Frühjahr 2021 sind die ersten Skizzen einer Querungshilfe erstellt und verwaltungsintern geprüft worden.

Bestandsituation

Die Cerveteristraße ist als lokale Hauptverkehrsstraße eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im Westen von Fürstenfeldbruck mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 8.800 Kfz/24h und einen Schwerverkehrsanteil von 5%. Im Bereich zwischen Rothschaigerstraße und Martin-Luther-Str. beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 6-20 Uhr 30 km/h. Zwei Expressbuslinien (alle 20 Minuten), drei Regionalbuslinien (alle 40 Minuten) und fünf Regionalbuslinien mit sporadischen Schülerfahrten verkehren in beiden Richtungen.

In dem Bereich vor der Schule West II (vor dem Straßenabschnitt beginnend bei dem Montessori-Kindergarten bis 100m nach der angedachten Verkehrsinsel) ist der Gesamtstraßenquerschnitt ca. 15 m breit. Gehwege an beiden Straßenseiten (Radfahrer frei) sind vorhanden. In dem Bereich sind ca. 450 Radfahrer pro Tag in beide Richtungen unterwegs.

Die vorhandene Spritzdecke in der Cerveteristr. kann die aktuellen Verkehrsbelastungen nicht mehr aufnehmen, daher ist aus unserer Sicht ein Komplettausbau nach RSTO notwendig.

Planungskonzept für den Bereich vor der Schule West II / Zielvorgaben

Aktuell gibt es einen hohen Querungsbedarf an dem schon vorhandenen und stark genutzten Weg vom Brucker Westen über den geplanten Westpark in den Rothschaiger Wald. Seitens der Verwaltung wird geschätzt, dass aktuell mehr Radfahrer als Fußgänger an dieser Stelle queren. Es handelt sich hier um eine wichtige Radverbindung.

Da eine gute und sichere Querungshilfe an dieser Stelle sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer (inkl. Schulkinder) sehr wichtig ist, ist eine Mittelinsel gegenüber einem Fußgängerüberweg (FGÜ) favorisiert worden. Diese Lösung erleichtert die sichere Querung für Radfahrer und ermöglicht auch bei freier Fahrbahn ein Queren ohne Absteigen. Da die Bereiche in Fahrtrichtung vor der Mittelinsel freigehalten werden, sind Kinder in der Lage die Straße sicher zu überqueren, da sie immer nur auf eine Fahrtrichtung achten müssen und sie von Autofahrer*innen auch gut gesehen werden. Die Querungshilfe soll somit einen autofreien Zugang für die zukünftigen Schüler der neuen Schule sowie des Horts bieten.

Für die Errichtung der Mittelinsel ist eine Verbreiterung der Fahrbahn erforderlich. In diesem Bereich müsste in Grünflächen eingegriffen und Bäume ersetzt werden. Nach einer ersten Prüfung der entsprechenden Schleppkurven für Feuerwehrfahrzeuge ist bestätigt worden, dass eine Mittelinsel auf Höhe der Gehwegverbindung vom Westpark in Richtung Rothschaiger Wald keine Behinderung für die Zu- und Ausfahrt der Feuerwehr für die Schule West II darstellt. Eine Zu- und Ausfahrt muss im Rahmen der weiteren Planung sichergestellt werden.

Gegebenenfalls müsste die Wegeführung auf der westlichen Seite der Cerveteristraße angepasst werden, um mögliche Kontaktstellen beim Feuerwehreinsatz mit den bestehenden Bäumen (nördlich des Horts) zu vermeiden. Dies wäre laut BBP möglich, da die Ausgleichsfläche ca. 5 m nördlich der bestehenden Gehwegsgrenze beginnt. Das Kunstwerk müsste in diesem Fall dauerhaft verlagert werden. Eventuell könnte die Querungshilfe geringfügig verschoben werden, um eine optimale Lösung zu finden. Zusammenfassend ist die oberste Priorität, bei gleichzeitig geringstmöglichem Eingriff in die Grünflächen, die Sicherstellung der Feuerwehrezufahrt samt Schleppkurvenradius sowie der Ein- und Ausfahrtsbereiche der Parkflächen.

Die Kosten für die Errichtung der Mittelinsel wurde im Januar 2021 auf 95.000 € grob ermittelt. Nun soll großräumiger ausgebaut werden. Die Kosten für die Verlegung von Leerrohren wurden bei der Kostenschätzung nicht berücksichtigt.

In dem Bereich vor der Schule soll das Halten und Parken durch entsprechende Maßnahmen (Verengung, Hecken, Absolutes Halteverbot, oder ähnliches) verhindert werden. Beide Gehwege vor dem Bereich der neuen Schule (Schule West II) sollten überplant werden um möglichst breite Geh- und Radwege einbringen zu können. Rad- und Gehwege könnten z.B. auch im Bereich des Westparks eventuell verbreitert werden. Wo möglich sollten Geh- und Radwege getrennt geführt werden.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30/Kmh soll in Zukunft bleiben. Eine Mindestbreite von 6.5 Meter auf der Fahrbahn soll beibehalten werden, um die Begegnung von Bussen in beiden Richtungen weiterhin zu ermöglichen.

Sechs Stellplätze sollen auf der westlichen Seite der Cerveteristr. südlich der Magistrale platziert werden. Kinder, die auf der westlichen Seite der Straße aussteigen, können in die Schule gehen ohne die Straße überqueren zu müssen. Weitere sechs Stellplätze können auf der östlichen Seite der Cerveteristr. nördlich der Querungshilfe platziert werden. Kinder, die auf der östlichen Seite aussteigen, können und sollen

die Querungshilfe nutzen, um in die Schule zu gehen, siehe Skizze (Teil 1) in der Anlage 1.

Es entstehen somit zwei Bereiche auf denen die Stellplätze für den Bring- und Holverkehr genutzt werden können. Diese werden mit einem eingeschränkten Halteverbot angeordnet. Das heißt, Autofahrer dürfen maximal für 3 Minuten anhalten. Eine Reservierung der Stellplätze für Eltern oder sonstige Nutzer*innen ist ausgeschlossen worden, da die Flächen öffentlich gewidmet sind. Es wurde zunächst angeregt, einen Bushalt für Schulausflüge zu berücksichtigen. Hier wurde kein separater Bereich geplant, da der Ausflugsbus in dem Bereich mit eingeschränktem Halteverbot halten kann.

Eine zusätzliche Querungshilfe auf Höhe der Magistrale (nördlich des Kiss & Ride Bereichs auf der westlichen Seite) wäre bei Bedarf möglich, siehe Skizze (Teil 2) in der Anlage 1. Für die weitere Planung sind die Zu- und Ausfahrten der verschiedenen Einrichtungen in der Nähe der Schule West II zu berücksichtigen.

Für die Planung des gesamten Bereichs wurden für den Haushalt 2022 Planungskosten in Höhe von 150.000 € beantragt. Für den Umbau wurden Kosten von ca. eine Million geschätzt.

Abschließend wird in dem auf Seite 1 formulierten Beschlussvorschlag der Sachantrag zur Abstimmung gestellt.

**Auszug
aus der Niederschrift über die
7. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
vom 03.02.2021**

Vorsitzender, Oberbürgermeister:

Herr Erich Raff;

Ausschussmitglieder:

Herr Adrian Best; Herr Albert Bosch; Herr Dr. Marcel Boss; Herr Thomas Brückner; Herr Markus Droth; Frau Karin Geißler; Herr Christian Götz; Herr Jan Halbauer; Herr Martin Kellerer; Herr Dr. Johann Klehmet; Herr Michael Piscitelli; Herr Mirko Pötzsch; Frau Irene Weinberg; Frau Dr. Alexa Zierl;

Beratungspunkt (öffentlich):

TOP 6	Sachantrag Nr. 205/2020- 2026_Pötzsch_Zierl_Brückner_Querungshilfe Cerveteristraße
--------------	---

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 2256/20 vom 14.10.2020 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Herr OB Raff findet den Vorschlag mit der Querungshilfe sehr gut, bittet aber darum, dass dies soweit zurückgestellt wird, bis die Planungen für den Neubau der Schule-West abgeschlossen sind.

Herr Dachsel (AL 4) möchte dazu ergänzen, dass sich die grobe Kostenschätzung bei der Querungshilfe auf ca. 95.000 Euro und bei der provisorischen Mittelsinsel 49.000 Euro belaufen wird.

Herr Brückner moniert, dass man vor den Stadtwerken und IGEWO einen 2,50 m breiten Gehweg geplant hat und ob hier nicht ein Radweg gebaut werden sollte. Die 2,50 m würden nicht ausreichen. Herr Brückner wünscht sich zudem, dass beim Runden Tisch Radverkehr die gesamte Strecke Balduin-Helm-Str. (einschl. Kreuzungsbereich Am Fuchsbogen) - Cerveteristraße (einschl. Kreuzungsbereich Rothschaiger Straße) begutachtet werden.

Er könnte sich bei beiden Kreuzungsbereichen einen Kreisverkehr vorstellen.

Beschlussvorschlag:

Wie im SA 205 beantragt:

„Der Stadtrat möge die Errichtung einer Querungshilfe als Fußgängerüberweg in der Cerveteristraße auf Höhe des Fuß- und Radweges vom Westpark her beschließen (siehe Planausschnitt). Die Stadtverwaltung wird beauftragt alle Maßnahmen für eine zeitnahe Umsetzung einzuleiten.“

Vorschlag der Verwaltung:

„Der Sachantrag 205 wird aufgegriffen. Die Verwaltung wird beauftragt, alle Maßnahmen für eine zeitnahe Umsetzung der Errichtung einer Querungshilfe als Fußgängerüberweg in der Cerveteristraße auf Höhe des Fuß- und Radweges vom Westpark einzuleiten. Die entsprechend notwendigen Haushaltsmittel sind zu beantragen.“

Geänderter Beschluss:

Wie im SA 205 beantragt:

„Der Stadtrat möge die Errichtung einer Querungshilfe als Fußgängerüberweg in der Cerveteristraße auf Höhe des Fuß- und Radweges vom Westpark her beschließen (siehe Planausschnitt). Die Stadtverwaltung wird beauftragt alle Maßnahmen für eine zeitnahe Umsetzung einzuleiten.“

Vorschlag der Verwaltung:

„Der Sachantrag 205 wird aufgegriffen. Die Verwaltung wird beauftragt, alle Maßnahmen für eine zeitnahe Umsetzung der Errichtung einer Querungshilfe **evtl. mit der Option diese als Fußgängerüberweg zu nutzen, in der Cerveteristraße auf Höhe des Fuß- und Radweges vom Westpark zu planen.** Die entsprechend notwendigen Haushaltsmittel sind zu beantragen.“

Ja-Stimmen: 15

Nein-Stimmen: 0

Für die Richtigkeit des Auszuges:
Fürstenfeldbruck, 22.07.2021

gez.
Christine Hess
Schriftführerin

gez. Erich Raff
Oberbürgermeister

Skizze für die Umplanung des Bereiches vor der Schule West II – Teil 1

Kiss & Ride Bereich
(6 Stellplätze mit 
eingeschränktem Haltverbot)

- Querungshilfe mit Mittelinsel. Ggf. Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
- Ausschwenken der Fahrbahn notwendig.

-  Berücksichtigung der Zu- und Ausfahrt für die Feuerwehr.
-  Umpflanzen von betroffenen Bäumen notwendig.
-  Kunstwerk muss ggf. verlagert werden.
-  Gehweg muss ggf. etwas nach Norden verschoben werden.

Kiss & Ride Bereich
(6 Stellplätze mit 
eingeschränktem Haltverbot)
Berücksichtigung eines Bushalts für Ausflüge.

Zufahrt Parkplatz
Magistrale (Gehweg)

Skizze für die Umplanung des Bereiches vor der Schule West II – Teil 2

Verbreiterung von Geh- und Radwegen wo möglich 

In dem Bereich vor der Schule soll das Halten und Parken durch entsprechende Maßnahmen (Verengung, Hecken, Absolutes Halteverbot, oder ähnliches) verhindert werden.

Nach Bedarf zusätzliche Querungshilfe möglich

Verbreiterung von Geh- und Radwegen wo möglich 

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2377/2021

13. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sach-antragsnr.		Sanierung B2 Augsburger Straße - Entscheidungen Einbahnstraße in südlicher Maisacher Straße und Entfall von Kfz-Stellplätzen			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:			Erstelldatum	11.03.2021	
Verfasser		Gessner, Claudia	Zuständiges Amt	Amt 4 Amt 3	
Sachgebiet		41 Stadtplanung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	08.02.2022	Ö

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:

- 1) Der südliche Teil der Maisacher Straße zwischen Kapellenstraße und Augsburger Straße bleibt weiterhin für beide Fahrtrichtungen nutzbar. Es soll keine Einbahnstraße eingeführt werden. Trotzdem sind Möglichkeiten zu prüfen, wie die Radverkehrsführung mind. in Richtung Zentrum verbessert und eine Verkehrsberuhigung erreicht werden kann.
- 2) Auf der westlichen Seite der Augsburger Straße zwischen der Marthabräustraße und der Philipp-Weiß-Straße sind mindestens zwei Stellplätze für Lieferverkehr einzuplanen. Die übrigen Kfz-Stellplätze können entfallen. Vorhandene Flächen, die nicht zwingend für die Verkehrsflächen benötigt werden, sollen nach Möglichkeit begrünt und/oder städtebaulich aufgewertet werden.

Referent/in		Pötzsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Klimarelevanz			mittel	
Umweltauswirkungen			mittel	
Finanzielle Auswirkungen			Ja	
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung			Ja	€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€
Folgekosten				€

B2 Augsburgs Straße – Sanierung zwischen Am Ährenfeld und Maisacher Straße

1) Rückblick/ Projekthistorie

Seit vielen Jahren ist es der Stadt Fürstenfeldbruck ein großes Anliegen, die Radverkehrsführung in der Augsburgs Straße zu verbessern und die vorhandene Zweirichtungsführung auf der Ostseite in eine beidseitige, normgerechte Radverkehrsführung zu überführen sowie die vorhandene Lücke in der Radverkehrsführung südlich der Marthabräustraße zu schließen.

Diese Empfehlung spiegelt sich auch in den entwickelten Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans wider (Maßnahme H5 Umgestaltung des Straßenraums entlang der Achse Augsburgs Straße/ Münchner Straße, Anlage 1). Es erfolgte keine Einstufung als sog. „Schlüsselmaßnahme“, da das Projekt bereits begonnen wurde und auch nicht direkt durch die Stadt FFB beeinflussbar/steuerbar ist. Die Straßenbaulast liegt beim Staatlichen Bauamt Freising. (StBA).

Im Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau am 09.05.2017 (Sachvortrag 1219/2017) wurde beschlossen, eine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur mittels 1,5m breiten, auf dem Bestand markierten Schutzstreifen in Richtung Zentrum in der Augsburgs Straße umzusetzen und somit eine möglichst kostengünstige Variante und Zwischenlösung bis zur endgültigen Sanierung durch das Staatliche Bauamt zu realisieren. Auch im Abschnitt zwischen Philipp-Weiß-Straße und Marthabräustraße sollten beidseitige je 1,5m breite Schutzstreifen markiert werden.

Am 5. September 2017 führte die Unfallkommission einen Ortstermin durch, bei welchem jedoch festgestellt wurde, dass die vorhandene Oberfläche in so einem schlechten Zustand ist, dass hier keine Markierungslösung für den Radverkehr umgesetzt werden kann.

In folgenden Gesprächen zwischen dem Staatlichen Bauamt und der Stadt Fürstenfeldbruck wurde festgelegt, den gegenständlichen Abschnitt in der Bearbeitungsreihenfolge des Staatlichen Bauamts nach vorne zu verlegen und im Jahr 2018 mit der Planung zu beginnen. Weitere Abschnitte der B2, so auch der der Münchner Straße, sollen direkt im Anschluss geplant und saniert werden.

2) Projektstatus

Nach der Ausschreibung und Vergabe der Objektplanung für die Augsburgs Straße durch das StBA an das Büro Mayr konnte im Mai 2019 ein erstes Planungsgespräch mit der Stadt FFB durchgeführt werden. Diesem folgten in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen weitere Termine. Im Frühjahr und Sommer 2020 wurden die notwendigen verkehrstechnischen Untersuchungen ausgeschrieben und beauftragt. Die Leistungen hierfür begannen im Oktober 2020.

Aufgrund der zahlreichen, im Projektgebiet enthaltenen Knotenpunkte, von denen einige auch mittels Lichtsignalanlagen gesteuert werden, sowie einiger vorliegender Wünsche und Entwürfe Dritter, welche ebenfalls auf Umsetzbarkeit geprüft werden mussten, konnte erst im Juli 2021 ein Vorentwurf erstellt werden.

Grundsätzlich verfolgt die Planung die Umsetzung von beidseitigen 2,30m breiten Radwegen sowie 2,10 m breiten Gehwegen, soweit die Platzverhältnisse es zulassen. Die Fahrbahnbreite wurde seitens des StBA auf 7,0m festgelegt. Die Anzahl der Kfz-Spuren wurden auf die mindestnotwendigen Spuren reduziert, so dass Spuren aus den Seitenstraßen häufig als Mischfahrstreifen geplant werden konnten, wenn hierfür die Leistungsfähigkeit noch gegeben war. Entlang der B2 wurden Linksabbiegespuren in die Seitenstraßen aufgenommen, da diese zur Erreichung der Leistungsfähigkeit notwendig waren. Dies führt in Kombination mit den erforderlichen Flächen für die Führung der Fußgänger und Radfahrer an einigen Stellen zu notwendigem Grunderwerb, auch wenn die Maße für die Geh- und die Radwege auf Mindestmaße reduziert werden. Hierzu laufen die Verhandlungen.

Ziele der Stadtverwaltung FFB waren

- der Verzicht auf die aktuell vorhandenen Dreiecksinseln in den Knotenpunkten 2 („Abknick der B2“) und 6 (Marthabräustraße/Kapellenstraße), um die Fußgängerführung direkter, einfacher und komfortabler zu gestalten,
- die Planung mindestens einer Mittelinsel im Bereich des KP 3 (Kronprinz-Rupprecht-Straße) zur leichteren und sicheren Quermöglichkeit der B2,
- die Berücksichtigung der von der B2 linksabbiegenden Radfahrer,
- die Prüfung der Auswirkungen einer stadtauswärts gerichteten Einbahnstraßenführung im südlichen Bereich der Maisacher Straße (Augsburger Straße bis zur Kapellenstraße) und eine dementsprechend angepasste Planungsmöglichkeit für die Knotenpunkte 6 (Marthabräustraße/ Kapellenstraße mit zusätzlicher Linksabbiegemöglichkeit aus Richtung Kapellenstraße) und 7 (Philipp-Weiß-Straße/ Maisacher Straße mit und ohne Einbahnstraße Maisacherstraße) sowie
- die Öffnung der Philipp-Weiß-Straße für Radfahrer in Gegenrichtung der Einbahnstraße.

Diese Ziele konnten in der Planung weitestgehend umgesetzt oder berücksichtigt werden. Lediglich die Führung der von der B2 linksabbiegenden Radfahrer ist eine große planerische Herausforderung.

In Teilbereichen musste jedoch aufgrund begrenzter Platzverhältnisse auf die Planung gemeinsamer Geh- und Radwege zurückgegriffen werden. Dies betrifft den nördlichen Projektbereich zw. Am Ährenfeld/Malchinger Straße (KP 1) und dem KP 3 (Nordendstraße), die Bereiche hinter den Bushaltestellen und die östliche Führung im Bereich des KP 6 (Marthabräustr./Kapellenstr.).

Für den Vorentwurf wurde im August 2021 ein Sicherheitsaudit seitens des Staatlichen Bauamts durchgeführt und dessen Ergebnisse/Hinweise entsprechend berücksichtigt.

Am 29.11.2021 wurde der aktuelle Planungsstand dem Runden Tisch Radverkehr vorgestellt. Die im Termin getätigten Anmerkungen wurden protokolliert, weitere Fragen und Anmerkungen waren im Nachgang bis zum Jahresende möglich.

Auch diese Hinweise wurden und werden entsprechend geprüft und nach Möglichkeit in die weitere Planung integriert.

In der heutigen Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau soll kein Beschluss über die Planung an sich getroffen werden. Dieser erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Es sind jedoch Entscheidungen zu treffen, die die weitere Ausarbeitung beeinflussen.

3) Notwendige Entscheidungen

Um die Planung weiter ausarbeiten und sich vorwiegend der detaillierten Gestaltung einer Variante zuwenden zu können, benötigt es einige Entscheidungen seitens der Stadt Fürstenfeldbruck.

Diese betreffen die beiden Themen:

- Einbahnstraße in der südlichen Maisacher Straße (Süd-Nord-Führung) und
- Entfall der Kfz-Stellplätze auf der Westseite im Bereich zw. dem KP 6 (Mart-habräustr.) und KP 7 (Ph-Weiß-Str.).

a. Einbahnstraße in der südlichen Maisacher Straße

Seit längerer Zeit gibt es den Vorschlag, den südlichen Bereich der Maisacher Straße (zwischen Kapellenstraße und Augsburger Straße) in eine Einbahnstraße umzuwandeln mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung und der Schaffung stadteinwärts führender Radverkehrsinfrastruktur. Dieser wurde auch im Verkehrsentwicklungsplan aufgegriffen und hierfür eine Maßnahme erarbeitet (I5 Änderung der Verkehrsführung im südlichen Abschnitt der Maisacher Straße, Anlage 2). Diese Maßnahme bringt jedoch nicht nur Vorteile, sondern auch einige Nachteile mit sich. Die verschiedenen, von den Auswirkungen der Einbahnstraße betroffenen Themen, sind nacheinander aufgeführt:

Verkehrsberuhigung

- bei einer Einbahnstraßenführung reduziert sich das Verkehrsaufkommen in der südlichen Maisacher Straße um ca. 2.500 Kfz/24h (Verkehrsmodellierung Einbahnstr. Maisacher + Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche im Zentrum, Quelle VEP, Fa. gevas, Präsentation für Lenkungsgruppe 4)
- in der Kapellenstraße und der Augsburger Straße sowie der Feuerhausstraße erhöht sich das Verkehrsaufkommen entsprechend, analog verhält es sich mit der Lärmbelastung

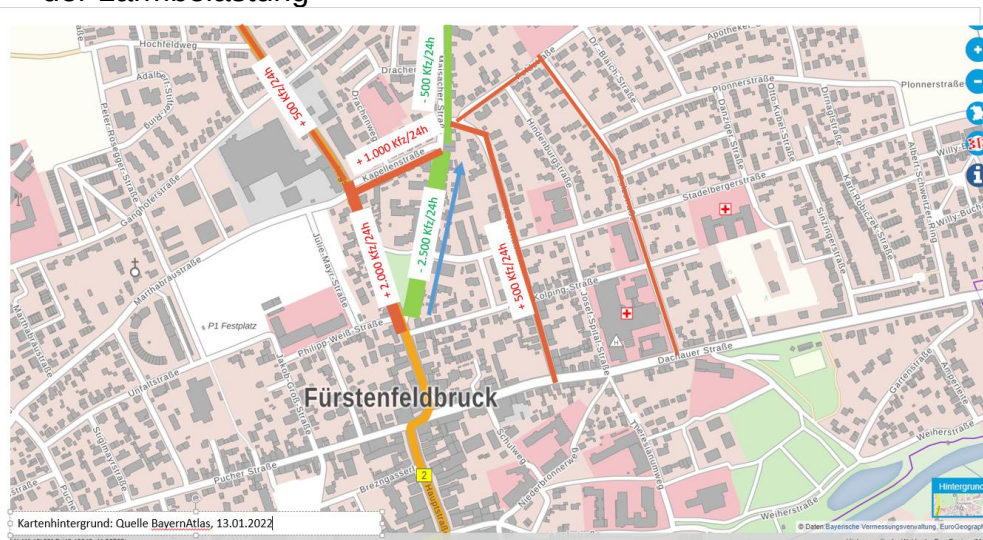


Abb. 1: Auswirkungen auf Verkehrsbelastung durch Einbahnstraße Maisacher (Angaben aus VEP, gevas)

- nach derzeitigen Berechnungen ist stadtauswärts am Knotenpunkt Augsburger-Maisacher Straße nur eine Fahrspur im Zulauf auf die Kreuzung notwendig, durch eine sog. „Abkröpfung“ der Maisacher Straße kann die Geschwindigkeit des rechts in die Maisacher Straße abbiegenden Verkehrs reduziert werden (die-

se Gestaltungsmaßnahme kann unabhängig von der Einbahnstraße realisiert werden)

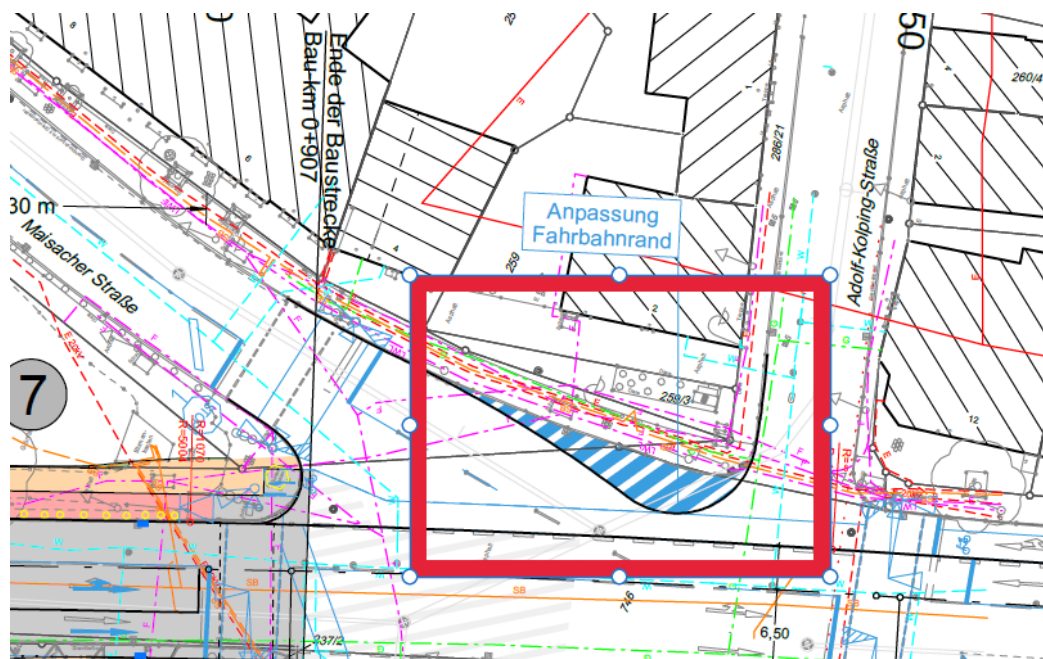


Abb. 2: Maßnahme zur Verkehrsberuhigung - „Abkröpfung“ des rechten Fahrbahnrandes zu Beginn der Maischer Straße

Radverkehrsführung in der Maischerstraße

- bei einer Einbahnstraße im Bereich bis zur Kapellenstraße kann die Fläche der hier eingesparten Fahrspur für stadteinwärts führende Radinfrastruktur genutzt werden, vorstellbar wären hier die Markierung eines Radfahrstreifens (geringere bauliche Kosten) oder ein baulicher Radweg mit Hochbordabtrennung zum Kfz-Verkehr (höhere bauliche Kosten)
- eigenständige Radinfrastruktur Richtung Zentrum käme zukünftig auch der im VEP enthaltenen lokalen Hauptradroute aus Richtung Fliegerhorst zugute, welche über die Lützow-, die Werft- und die Feldstraße geführt werden soll
- die Radverkehrsführung deckt jedoch nur diesen Streckenabschnitt und diese Richtung ab, Richtung stadtauswärts und im übrigen Bereich der Maischer Straße bis zur Kronprinz-Rupprecht-Straße ist aktuell nur eine Führung im Mischverkehr vorhanden (eine einseitige Führung mittels Schutzstreifen ist noch zu prüfen)
- um den Radfahrer sicher über den Knotenpunkt Richtung Philipp-Weiß-Straße (diese wird in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet) oder Richtung Zentrum zu führen, braucht der Radverkehr entweder ein eigenes LSA-Signal (dann bleibt die Leistungsfähigkeit LF des Knotenpunkts im Vergleich zur Planung ohne Einbahnstraße ungefähr gleich) oder man führt den Radverkehr vor dem KP in den Seitenbereich und muss ihn dann aber um eine Aufstellfläche für den Fußgängerverkehr, welcher die Maischer Straße quert, herum führen/verziehen (LF des KP verbessert sich von QSV D auf QSV C, da eine Zufahrt in den KP entfällt), ggf. kann hier auch eine Aufstellfläche für den Fußverkehr auf der Seite der entfallenden Fahrspur „angebaut“ werden (Baukosten)



Abb. 3: Skizze Radverkehrsverschwenkung im Seitenbereich Maisacher Straße

- vorstellbar wäre auch eine Nutzung des vorhandenen Weges auf der östlichen Seite des Gerblkellerparks ausschließlich für den Radverkehr (Fußverbindungen sind ca. 20m weiter im Parkinneren vorhanden), dann müsste der Weg ggf. befestigt und auch um die Fußgänger aufstellfläche verschwenkt werden, aber der Radfahrer wäre somit vom Kfz-Rückstau nicht mehr betroffen, auf Höhe der Stadelbergerstraße könnte man den Radverkehr in den Seitenbereich führen und den Fußgängern auch eine Quermöglichkeit (z.B. durch eine sog. „Gehwegnase“ auf der östlichen Seite zu Beginn der Parkplätze) anbieten



Abb. 3: Skizze Variante Radverkehrsführung auf jetzigem Parkweg, links: Führung in den Seitenbereich + Gehwegnase Höhe Stadelbergerstr., rechts: Situation am KP 7

Verkehrsbelastung und Leistungsfähigkeit benachbarter Knotenpunkte/ Aufstellflächen für Fußgänger

- im Falle der Einbahnstraße ist am KP Augsburger Str./Kapellenstraße (KP 6) in der Kapellenstraße eine eigene Linksabbiegespur nötig, diese erfordert natürlich die entsprechende Fläche, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts mit der mindestnotwendigen QSV D kann jedoch eingehalten werden (Hinweis: die Linksabbieger aus der Augsburger Straße sind nicht eigensignalisiert, aufgrund der relativ geringen LA-Ströme ist dies nicht nötig, eine Eigensignalisierung der LA aus der Hauptrichtung würde dazu führen, dass der KP nicht mehr leistungsfähig ist, QSV E)

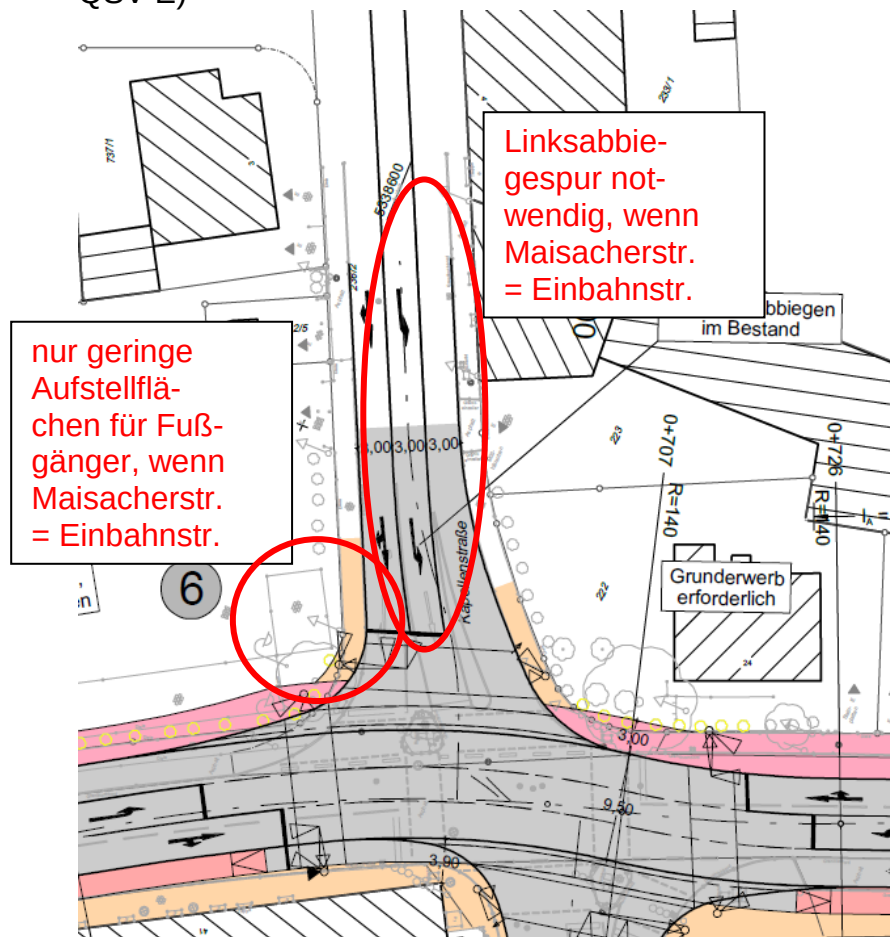


Abb. 4: Linksabbiegespur und geringe Fußgängeraufstellflächen in der Kapellenstraße für den Fall Einbahnstraße in Maisacher Str.

- es ist nicht möglich, im Falle der Einbahnstraße in der Maisacher Str. trotzdem lediglich eine Mischfahrs pur in der Kapellenstraße (rechts, geradeaus, links) umzusetzen, der Knotenpunkt 6 ist dann nicht mehr leistungsfähig
- auf den Knotenpunkt Augsburger/Maisacher Straße (KP 7) wirkt sich die Einbahnstraße (ohne Signalisierung für den stadteinwärtigen Radverkehr) positiv aus (QSV C)
- wenn die Maisacher Straße in beide Richtungen befahrbar bleibt, könnte man am KP 6 weiterhin auf die Linksabbieger aus der Kapellenstr. verzichten, bei jeweils 2 Fahrspuren aus den anderen drei Richtungen (Linksabbieger, Geradeaus+ Rechtsabbieger) könnte QSV C erreicht werden, dies würde zu einem reduzierten Flächenbedarf für die Fahrbahn in der Kapellenstraße führen und ggf. verbesserte Möglichkeiten für die Rad- und Fußverkehrsführung schaffen, z.B. könnte die Aufstellfläche für die Fußgänger auf der Nordseite der Kapellenstraße (Schülerverkehr) vergrößert werden und ggf. auch ein Schutzstreifen für den Radverkehr markiert werden

- am KP 7 (Augsburger/Maisacher Str.) wird die Leistungsfähigkeit mit QSV D erreicht, auch wenn keine Einbahnstraße kommt und eine Fahrspur aus Richtung Süden kommend weggenommen wird

Feuerwehr

- eine Einbahnstraße im südlichen Bereich der Maisacher Straße führt zu Umwegen und reduzierten Fahrgeschwindigkeiten für die Feuerwehr im Hinblick auf die neue Feuerwache in der Flurstraße, die Feuerwehr muss ebenfalls über die Kapellen- und die Augsburger Straße fahren, hat somit einen Knotenpunkt mehr zu passieren und noch dazu bei der Zufahrt aus der Kapellen- in die Augsburgerstraße schwierigere Sichtbeziehungen (Quelle: Stellungnahme des Büros IBG zum Thema Verkehrsberuhigung, u.a. der Einbahnstraße, vom Dezember 2020)

ÖPNV

- die Buslinie 873 verkehrt in beide Richtungen im 15min-Takt durch die Maisacher Straße
- bei einer Einbahnstraßenführung in der südlichen Maisacher Straße müsste die Linie stadteinwärts auch durch die Kapellenstraße und die Augsburger Straße geführt werden, was zu erheblichen Auswirkungen auf die Fahrzeit und den Fahrplan führt (durch das Passieren einer zusätzlichen Ampelkreuzung kann es v.a. in den Hauptverkehrszeiten zu Verzögerungen und Unpünktlichkeit kommen)
- würde man die Einbahnstraße in Gegenrichtung für den ÖPNV offen halten wollen, bestünde die Möglichkeit einer gemeinsamen Spur für Busse und Radverkehr, eine Signalisierung am KP Maisacher/Augsburger Str. wäre dann zwingend erforderlich => die Flächennutzung würde dann der heutigen nahezu entsprechen

Erreichbarkeit von Geschäften in diesem Abschnitt

- bei einer Einbahnstraßenführung könnten die Parkplätze gleich aus der „richtigen Richtung“ angefahren werden
- die Geschäfte sind in beiden Fällen erreichbar, bei einer Einbahnstraße muss ggf. ein kleiner Umweg gefahren werden, bei Verkehr in beiden Richtungen kann Richtung Süden jedoch sowieso nicht geparkt werden
- eine Zufahrt in die Stadelbergerstraße ist aus Richtungen Norden nur möglich, wenn keine Einbahnstraße kommt

Hinweis: Allen berechneten Verkehrsstärken für den Prognosefall 2035 (unabhängig von einer Einbahnstraße in der Maisacher Str.) liegt das Szenario 3a für die Fliegerhorst-Bebauung mit 5.000 EW und 6.000 Arbeitsplätzen zugrunde („worst-case“). Da noch nicht absehbar ist, in welche Richtung der Fliegerhorst bebaut wird, sollte mit den größtmöglichen Verkehrsbelastungen gerechnet werden.

Zur Erarbeitung der weiteren Planung muss somit entschieden werden, ob der südliche Bereich der Maisacher Straße in eine Einbahnstraßenführung (Richtung Norden) geändert oder ob ein Befahren in beide Richtungen beibehalten werden soll.

Die Verwaltung kommt nach Auflistung und Prüfung aller Auswirkungen einer möglichen Einbahnstraßenführung in der Maisacherstraße zu einem ablehnenden Ergebnis.

Den wenigen Vorteilen

- 1) bessere Möglichkeiten für die Radverkehrsführung Richtung Zentrum zwischen Stadelbergerstraße und KP 7,
- 2) verbesserte Leistungsfähigkeit des KP 7 für den Fall, dass der Radfahrer aus der Maisacher Straße kein eigenes Signal benötigt und
- 3) reduzierte Verkehrsbelastung in der Maisacher Straße)

stehen zahlreiche und teils auch erhebliche Nachteile gegenüber

- 1) nur räumlich begrenzte Verbesserung für den Radverkehr – nördlich der Stadelbergerstr. bleibt die Situation gleich, zukünftig max. nur Verbesserung in eine Richtung möglich,
- 2) am KP 6 notwendige Linksabbiegespur aus der Kapellenstraße und deswegen nur geringe Aufstellflächen für Fußgänger möglich,
- 3) entstehende Umwege und verlängerte Fahrzeiten für die Feuerwehr
- 4) höhere Verkehrsbelastung auf der Kapellen- und der Augsburger Straße
- 5) schlechtere Leistungsfähigkeit des KP 6.

Die Verwaltung empfiehlt somit die Beibehaltung der Verkehrsführung in beide Richtungen im südlichen Abschnitt der Maisacher Straße.

b. Entfall der Stellplätze zwischen Marthabräu- und Philipp-Weiß-Straße

Für die weitere Gestaltungsmöglichkeit des Streckenabschnitts zwischen den Knotenpunkten 6 (Marthabräu/Kapellenstr.) und 7 (Maisacher/Ph-Weiß-Str.) spielen die Kfz-Stellplätze auf der westlichen Fahrbahnseite eine große Rolle.

Im Bestand sind aktuell ca. 17 Pkw-Stellplätze vorhanden. Durch die entlang der Augsburger Straße notwendigen Linksabbiegespuren jeweils im Zulauf auf die KP 6 (in die Marthabräustr.) und 7 (in die Maisacher oder Adolf-Kolping-Str.) und die hierfür nach Richtlinien und Schleppkurven benötigten Verziehungslängen (Bereiche mit den Sperrflächenmarkierungen), bleibt nur Platz für max. 7 Pkw-Stellplätze übrig. Rund 10 Stellplätze müssen somit in jedem Fall entfallen.

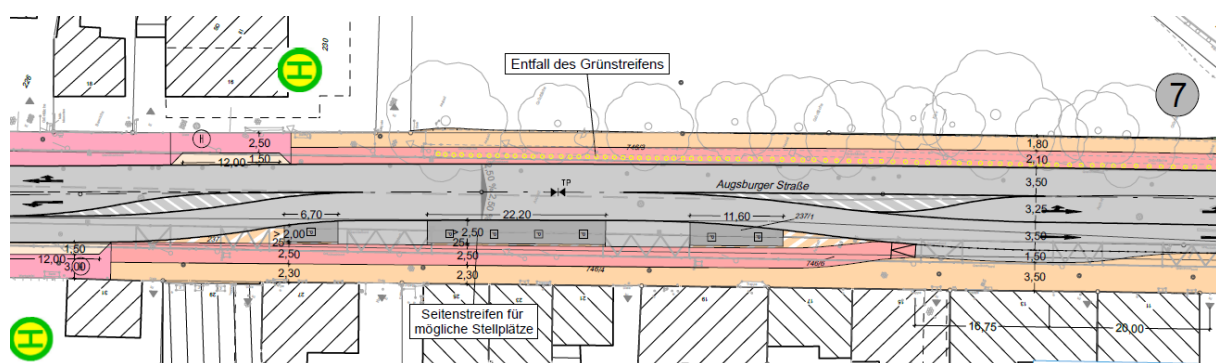


Abb. 5: Auszug LP Büro Mayr Stand 29.11.2021, mögliche Kfz-Stellplätze Höhe Gerbikellerpark

Im Bereich dieser möglichen 7 Stellplätze wäre jedoch auch eine alternative Gestaltung vorstellbar. Eine Möglichkeit wäre durch die Bepflanzung mit Bäumen ein späteres „Baumtor“ als Eingangsbereich für das Stadtzentrum zu schaffen. Außerdem wäre die Nutzung der Flächen für die sowieso in der Nähe vorgesehene Mobilitätsstation möglich. Weiterhin könnte geprüft werden, ob die Bushaltestelle in diesen Bereich verlegt werden kann, dies würde sich positiv auf den KP 6 auswirken, da der mögliche Rückstaubereich hinter dem haltenden Bus verlängert wird. Zwei Stellplätze

könnte man ggf. für kurzzeitiges Halten zum Be- und Entladen sowie für Anlieferungen vorhalten.

Zur Erarbeitung weiterer Planungsmöglichkeiten muss somit entschieden werden, ob auf die Kfz-Stellplätze verzichtet werden kann oder ob eine Mindestanzahl an Stellplätzen eingeplant werden soll.

Gespräche und Informationsveranstaltungen mit den Anliegern/Anwohnern sind im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung vorgesehen. Aufgrund der Vorzüge der Planung beim Verzicht auf die Stellplätze sowie der Nähe zum Volksfestplatz und der damit gegebenen guten Erreichbarkeit von MIV-Stellplätzen, empfiehlt die Verwaltung lediglich einen Bereich für Lieferverkehr einzuplanen und die übrigen Flächen für stadtgestalterische Nutzungen (z.B. Grünflächen) zu verwenden.

Haushaltsmittel für die Planung und den späteren Umbau der Augsburger Straße sind im Haushalt über mehrere Jahre verteilt beantragt und für 2021 auch bewilligt worden. Die zum Beschluss gestellten Entscheidungen gehören zum Gesamtprojekt der Augsburger Straße.

Abschließend kommt das Stadtbauamt zu dem auf Seite 1 formulierten Beschlussvorschlag:

H5 Umgestaltung des Straßenraums entlang der Achse Augsburgsburger Straße/ Münchner Straße		Umsetzungsstand
		X
Beschreibung der Maßnahme: Die Umgestaltung der Augsburgsburger Straße zwischen dem Knotenpunkt Augsburgs Straße/ Maisacher Straße und dem Knotenpunkt Augsburgs Straße/ St2054 ist derzeit das umfangreichste Projekt in FFB. Die Augsburgsburger Straße erhält in diesem Zug beidseitige Radwege, wodurch sich die Fahrbahnbreite reduziert. Des Weiteren werden im Zuge des Umbaus zahlreiche Knotenpunkte im Verlauf der B2 detailliert untersucht und überplant. Dies betrifft insb. die Knotenpunkte Augsburgs Straße/ Maisacher Straße, Augsburgs Straße/ Marthabräustraße, Augsburgs Straße/ Ganghoferstraße und B2/ St2054.		
Erweiterung des Umbaus der Augsburgsburger Straße bis zur Dachauer Straße: Eine sinnvolle und logische Ergänzung nach der Umsetzung des ersten Realisierungsabschnitts ist die Verlängerung des Umbaus der Augsburgsburger Straße bis zur Dachauer Straße. Auch hier sollte die Einrichtung von beidseitigen Radverkehrsanlagen im Fokus stehen.		
Umbau der Münchner Straße zwischen der Amperbrücke und der Emmeringer Straße: Als dritter Bauabschnitt entlang der Achse sollte der Abschnitt der Münchner Straße zwischen der Amperbrücke und der Emmeringer Straße umgestaltet werden. Gegebenenfalls kann in Abstimmung mit dem Staatl. Bauamt zwischen der Amperbrücke und dem Stockmeienweg eine Interimslösung in Form von beidseitigen Schutzstreifen in diesem Abschnitt gefunden werden.		



Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP									
Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Der Umbau der Augsburgs Straße führt zu einer deutlichen Verbesserung der Situation für den Fußverkehr und insb. auch für den Radverkehr. Die Belastungen durch den Kfz-Verkehr werden hierdurch reduziert. Das Zentrum der Stadt wird in seiner Aufenthaltsqualität aufgewertet und eine verkehrsparsame Entwicklung wird unter diesen Randbedingungen begünstigt. Zur Umsetzung der Maßnahme ist eine Zusammenarbeit mit dem, bzw. Umsetzung durch das Staatliche Bauamt erforderlich.									
Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen ergeben sich vor allem dahingehend, dass zahlreiche Maßnahmen des VEP Lücken und Schwachstellen im Radverkehrsnetz beiseitigen und das Netz insgesamt verbessern. Hierdurch kommt es zu einer gesamtheitlichen Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in der Stadt Fürstentfeldbruck. Zudem ist im Rahmen der Planungen eine mögliche Einbahnstraße in der Maisacher Straße zu berücksichtigen.									
Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Einführungskosten der Maßnahme werden aufgrund der umfangreichen erforderlichen Baumaßnahmen als hoch eingeschätzt. Die laufenden Kosten beschränken sich auf den Unterhalt. Die Kosten liegen zu großen Teilen beim Staatlichen Bauamt.									
Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen hohen Nutzen bei zeitgleich hohen Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird in der Folge als durchschnittlich bewertet. Da ein Großteil der Kosten auf das Staatl. Bauamt entfallen würde, ist die Effizienz für die Stadt sehr hoch.									
Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Aufgrund des sehr hohen Planungs- und Realisierungsaufwands wird die zeitliche Umsetzbarkeit der Maßnahme als mittel- bis langfristig eingeschätzt. Die Dringlichkeit wird aufgrund der prekären Situation für den Radverkehr als hoch eingeschätzt.									
Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Der gesamte Straßenzug befindet sich in der Baulast des Staatlichen Bauamts. Zur Umsetzung der Maßnahme ist daher eine enge Zusammenarbeit mit dem Straßenbausträger erforderlich.									
Staatl. Bauamt									

I5 Änderung der Verkehrsführung im südlichen Abschnitt der Maisacher Straße

Umsetzungsstand

X

Beschreibung der Maßnahme: Um die Situation im Radverkehr entlang des südlichen Abschnitts der Maisacher Straße verbessern zu können und die Hilfsfristen der Feuerwehr zu gewährleisten, werden die folgenden Änderungen im Umfeld der Maisacher Straße empfohlen:

Einbahnstraße zwischen Augsburgs Straße und Kapellenstraße: Es wird die Einrichtung einer Einbahnstraße in Süd-Nord-Richtung im Abschnitt zwischen der Augsburgs Straße und der Kapellenstraße vorgeschlagen. Die Führung von Kraftfahrzeugen in Nord-Süd-Richtung erfolgt über die Kapellenstraße und die Augsburgs Straße.

Einrichtung eines Radwegs in Nord-Süd-Richtung: Durch die wegfallende Fahrspur kann Radverkehrsinfrastruktur in Nord-Süd-Richtung angelegt werden. In Gegenrichtung wird die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr oder ggfs. auf einem Schutzstreifen vorgeschlagen.

Anpassungen am Knotenpunkt Augsburgs Straße/ Maisacher Straße: Am benannten Knotenpunkt wird eine Abkröpfung der Maisacher Straße auf die Augsburgs Straße vorgeschlagen, die nach rechts abbiegende Fahrzeuge aus der Augsburgs Straße entschleunigt.

Anpassungen am Knotenpunkt Maisacher Straße/ Feuerhausstraße/ Feldstraße: Am benannten Knotenpunkt wird die Vorfahrtrichtung östlich der Maisacher Straße zugunsten der Feldstraße geändert, um den Bedürfnissen der neuen Feuerwehr an der Flurstraße zu entsprechen.

Verkehrsführung Kfz-Verkehr

Verkehrsführung Radverkehr

Quelle Hintergrund: Bayer. LA für Digitalisierung, Breitband & Vermessung

Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP									
Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Mit der Einrichtung einer Einbahnstraße im südlichen Abschnitt der Maisacher Straße kann die Situation im Radverkehr an dieser Stelle verbessert werden. Insbesondere durch die Abkröpfung der Straße am Knotenpunkt zur B2 wird auch die Situation im Fußverkehr verbessert. Der Kfz-Verkehr wird verstärkt auf der übergeordneten B2 gebündelt und durch die vorgesehene Abkröpfung der Maisacher Straße am südlichen Ende beruhigt. Eine generell verkehrssparsame Entwicklung der Stadt wird durch die Maßnahme begünstigt und die Erreichbarkeit der Innenstadt im Umweltverbund verbessert.									
unterstützend leicht mittel stark keine Wirkung entgegenwirkend leicht mittel stark									
Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen der Maßnahmen ergeben sich vor allem im Hinblick auf die Umgestaltung der Augsburgs Straße und des erforderlichen Querschnitts am Knotenpunkt der Kapellenstraße. Bei den hier laufenden Planungen sind die Mehrverkehre durch die Einbahnstraße zu berücksichtigen.									
Umgestaltung der Augsburgs Straße/ Münchner Straße									
Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Einführungskosten fallen je nach Radverkehrsführung unterschiedlich aus, werden jedoch im mittleren Bereich eingeschätzt. Die fortlaufenden Kosten beschränken sich auf den Unterhalt der veränderten Straße und werden damit gering eingeschätzt.									
Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen mittleren Nutzen im Hinblick auf die Zielerreichung bei zeitgleich mittleren Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird demzufolge als durchschnittlich eingeschätzt.									
Dringlichkeit & zeitliche Umsetzbarkeit: Der Zeithorizont der Maßnahme ist abhängig vom Umbau der Augsburgs Straße, da entsprechend lange Linksabbiegestreifen aus der Kapellenstraße in die Augsburgs Straße vorzusehen sind. Die Dringlichkeit der Maßnahme wird als mittel eingestuft.									
Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Machbarkeit der Maßnahme liegt im direkten Einflussbereich der Stadt Fürstenfeldbruck. Allerdings sollte aufgrund der Auswirkungen auf die Augsburgs Straße eine enge Abstimmung mit dem Staatl. Bauamt erfolgen.									
Staatl. Bauamt									

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2615/2021

13. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sach-antragsnr.		Sachantrag Nr. 035/2020-2026 Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung in der Brucker Innenstadt			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:			Erstelldatum	21.12.2021	
Verfasser		Miramontes, Montserrat	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		41 Stadtplanung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung	Abzeichnung OB:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Vorberatung/ Entscheidung	08.02.2022	Ö

Anlagen:	Anlage 1 – Sachantrag Nr. 035 inkl. Anlagen Anlage 2 - Bewertung der Vorschläge im Sachantrag
----------	--

Beschlussvorschlag:

Die Behandlung des Sachantrags ist abgeschlossen.

Referent/in		Pöttsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Klimarelevanz				
Umweltauswirkungen				
Finanzielle Auswirkungen				
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung				€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€
Folgekosten				€

Sachvortrag:

Am 21.12.2020 ging der Sachantrag Nr. 35 von Herrn StR Brückner vom 19.12.2020 bei der Verwaltung ein (siehe Anlage 1). Darin stellt Herr StR Brückner im Namen der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 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.“

Der Antrag wird insbesondere dadurch begründet:

Da gerade neue und aktuelle Daten aus Verkehrszählungen und Haushaltsbefragungen vorliegen, bestehe die Möglichkeit, auf dieser Basis Entscheidungen zu treffen, Maßnahmen zu beschließen und sie zeitnah umzusetzen.

Der Antragsteller bezieht sich dabei auf die Daten, die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans erhoben wurden. Diese und andere Daten sind die Grundlagen für das Verkehrsmodell, das auch im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans aufgebaut wurde und an die Stadt übergeben wird.

Als Begründung für die Beantragung eines zukünftigen Verkehrsmodells wird in dem Antrag vermutet, dass es sich um ein „Bestandsmodell“ handelt. Aus dieser Vermutung wird die Erstellung eines zukünftigen Verkehrsmodells als logische Fortführung des VEP-Prozesses beantragt.

In dem Antrag wird außerdem folgendes aufgeführt:

Auf Basis des Verkehrsmodells 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 Amperbrücke im Süden, bis zum Knotenpunkt Augsburger/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* (entspricht dem Leitziel 10),
- *Attraktivitätssteigerung und höhere Aufenthaltsqualität in den Einkaufsstraßen* (entspricht dem Leitziel 1),
- *Erhöhung der Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer Fuß- und Radverkehr* (entspricht dem Leitziel 5 und dem Leitziel 6),
- *Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des ÖPNV* (entspricht dem Leitziel 7),
- *Verflüssigung des Verkehrs, vor allem im Verlauf der B2* (entspricht keinem beschlossenen Leitziel)

Für diesen Bereich stellt der Antragsteller folgende Eckpunkte für das zukünftige Gesamtkonzept Innenstadt im Einzelnen vor:

1. Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
2. Fußgängerzone und Tiefgarage Viehmarkt
3. B2 Haupt- und Augsburger Straße
4. Einbahnstraße innere Maisacher Straße
5. Einbahnstraßen Schöngeisinger und Pucher Straße
6. Lichtsignale oder Kreisverkehre

Für alle Eckpunkte werden im Sachantrag die vom Antragsteller erwarteten Verkehrsauswirkungen sowie die noch zu prüfenden Aspekte beschrieben. Dabei wird begründet warum ein integriertes Gesamtkonzept mit einem Maßnahmenpaket zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung erarbeitet werden soll. Siehe Sachantrag in der Anlage 1.

Anmerkung zur erneuten Behandlung des Sachantrags

Die Behandlung des Sachantrags hätte in der UVT-Sitzung am 14.07.2021 stattgefunden (siehe Beschlussvorlage 2406/2021). Der Antragsteller hat aber darum gebeten, den Sachantrag abzusetzen und diesen soweit zu verschieben bis der Verkehrsentwicklungsplan beschlossen ist.

Nachdem der Grundsatzbeschluss für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans am 30.11.2021 durch den Stadtrat einstimmig beschlossen wurde, wird hiermit der Sachantrag erneut behandelt.

Stellungnahme der Verwaltung

Zur Entwicklung eines zukunftsfähigen Verkehrsmodells

Der Vorschlag bzgl. eines integrierten Verkehrsmodells für die gesamte Innenstadt wurde im Rahmen des Auftrags für den Verkehrsentwicklungsplans erfüllt. Neben dem Kfz-Verkehr sind Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV im Verkehrsnachfragemodell beinhaltet. Das Verkehrsmodell ist bereits geeignet, die Auswirkungen von Maßnahmen auf der Verkehrsbelastung im Stadtgebiet zu simulieren. Insofern handelt es sich hierbei bereits um ein „zukunftsfähiges“ Verkehrsmodell.

Mit dem Verkehrsmodell wurden bereits Zukunftsszenarien berechnet und die Auswirkungen bestimmter Maßnahmen auf die Verkehrsbelastung geschätzt. Ein Teil dieser Szenarien wurden bei der Klausurtagung im Sommer 2020 vorgestellt.

In Bezug auf die Innenstadt von Fürstenfeldbruck wurde oft 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.

Zur Erarbeitung eines Maßnahmenpakets zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung

Die beschriebenen Maßnahmen in den ersten vier Eckpunkten im Sachantrag wurden seitens des Planerteams im Rahmen der 4. Sitzung des Beirats zum Verkehrsentwicklungsplan (Maßnahmenworkshop) am 26.11.2020 als potenzielle Maßnahmen dem Beirat vorgestellt.

Die im Sachantrag aufgeführten Eckpunkte hat die Verwaltung am 08.12.2020 parallel zur Antragstellung am 19.12.2020 als Teil einer umfangreichen Stellungnahme zu dem Maßnahmenworkshop vom Antragsteller übermittelt bekommen.

Aufgrund der Akzeptanz des VEP-Beirats wurden die im Maßnahmenworkshop präsentierten Maßnahmen und weitere Vorschläge aus der Stellungnahme bzw. aus dem Sachantrag durch das beauftragte Planungsbüro geprüft und in der Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs berücksichtigt.

Die beschriebenen Maßnahmen in den ersten vier Punkten wurden in dem Maßnahmenkatalog aufgenommen. Die beschriebenen Vorschläge in den Eckpunkten 5 und 6 wurden aus verschiedenen Gründen abgelehnt. Die Gründe für die Aufnahme bzw. Ablehnung werden in der Anlage 2 aufgeführt.

Der Maßnahmenkatalog wurde im Rahmen der 4. Lenkungsgruppesitzung am 25.06.2021 zur Vorberatung und Priorisierung vorgelegt und auf dieser Grundlage hat der Stadtrat am 30.11.2021 den Grundsatzbeschluss für den Verkehrsentwicklungsplan einstimmig gefasst. Somit wurde der Verkehrsentwicklungsplan als strategisches, abgestimmtes Grundkonzept für die weiteren Umsetzungsschritte in den nächsten 15 Jahren beschlossen.

Das Maßnahmenprogramm umfasst sieben Handlungsfelder, bei denen alle Verkehrsarten berücksichtigt sind. Das Handlungsfeld I (INNENSTADT) enthält elf Maßnahmen. Darunter befinden sich die drei Maßnahmen wie in den ersten drei Eckpunkten in dem Sachantrag beschrieben.

Die Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen im Stadtzentrum (I1) wurde zusammen mit drei weiteren Maßnahmen als Schlüsselmaßnahme definiert und wird daher zeitnah umgesetzt. Diese sind eine Voraussetzung für weitere beschlossene Maßnahmen, die im Sachantrag beschrieben sind:

- Die Umgestaltung des Viehmarktplatzes unter Berücksichtigung einer Tiefgarage (I3)
- Änderung der Verkehrsführung im südlichen Abschnitt der Maisacher Straße (I5)

Weiterhin ist die Umgestaltung des Straßenraums entlang der Achse Augsburger Straße/ Münchner Straße (H5) eine beschlossene Maßnahme, die sich bereits in Bearbeitung findet.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass der dem Sachantrag als Anlage zum wiederholten Male beigefügte Planungsentwurf des Antragsstellers für den Umbau der Augsburger Straße bereits dem Staatlichen Bauamt und somit auch dem beauftragten Planungsbüro weitergeleitet und von diesen auch entsprechend berücksichtigt und geprüft wurde.

Fazit

Zusammenfassend wurden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans verschiedene Maßnahmen u.a. für die Verkehrsberuhigung in der Innenstadt in Fürstenfeldbruck, sowie für die Förderung des Umweltverbunds vorberaten, priorisiert und im Anschluss dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Es erfolgte eine Abbildung im prognosefähigen Verkehrsmodell.

Auf dieser Grundlage wurde den Grundsatzbeschluss des VEPs in der Stadtratssitzung am 30.11. einstimmig beschlossen.

Abschließend kommt das Stadtbauamt zu dem auf Seite 1 formulierten Beschlussvorschlag.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stadtratsfraktion

Fürstenfeldbruck, 19.12.2020

Thomas Brückner, Münchner Straße 2, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0160 / 919 666 06

An
Stadt Fürstenfeldbruck
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 Augsburg / 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 **Schöngesinger 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 begehbare 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 Schöngesinger 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 Schöngeisinger 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 Umlanung 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 Schöngeisinger / 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 Schöngeisinger und Pucher Straße:

Vom Verkehrsforum FFB wurden Einbahnstraßen jeweils am Beginn der beiden Straßen vorgeschlagen, in der Schöngeisinger 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 Schöngeisinger und Pucher Straße aufgeteilt werden. Während die Schöngeisinger 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 Schöngeisinger 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 Schöngeisinger 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 Schöngeisinger 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 bevorrechtigt. 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:

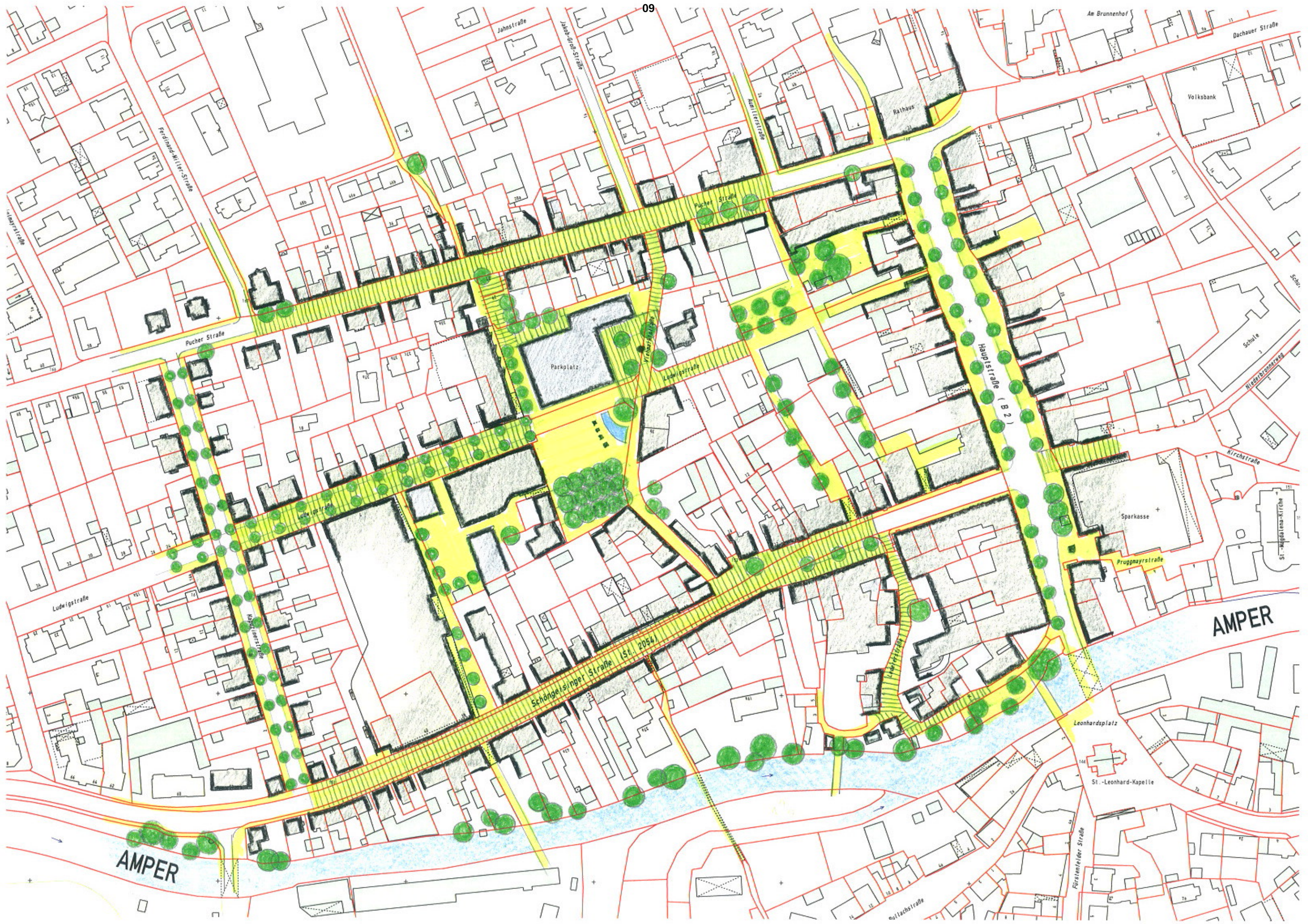
Am 11.10.2012 fand der 7. interfraktionelle Workshop Verkehr des Stadtrates statt: Unter Top 1 wurden die **Verkehrssimulationen in der Haupt- und Augsburgs Straße** durch Ing. Büro Lademacher vorgestellt, mit Kreiseln (1) in der Augsburgs Straße Ecke Philipp-Weiß- und (2) Ecke Dachauer Straße. Dadurch 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

Schöngelinger Straße (St. 2054)

Pucher Straße

Hauptstraße (B2)

Ludwigstraße

Friedrich-Müller-Straße

Jahnstraße

Böck-Straße

Rathaus

Volksbank

Sparkasse

St. Leonhard-Kapelle

St. Magdalena-Kirche

Dachauer Straße

Schule

Kirchstraße

Leonhardsplatz

Freudenfelder Straße

Gullachstraße

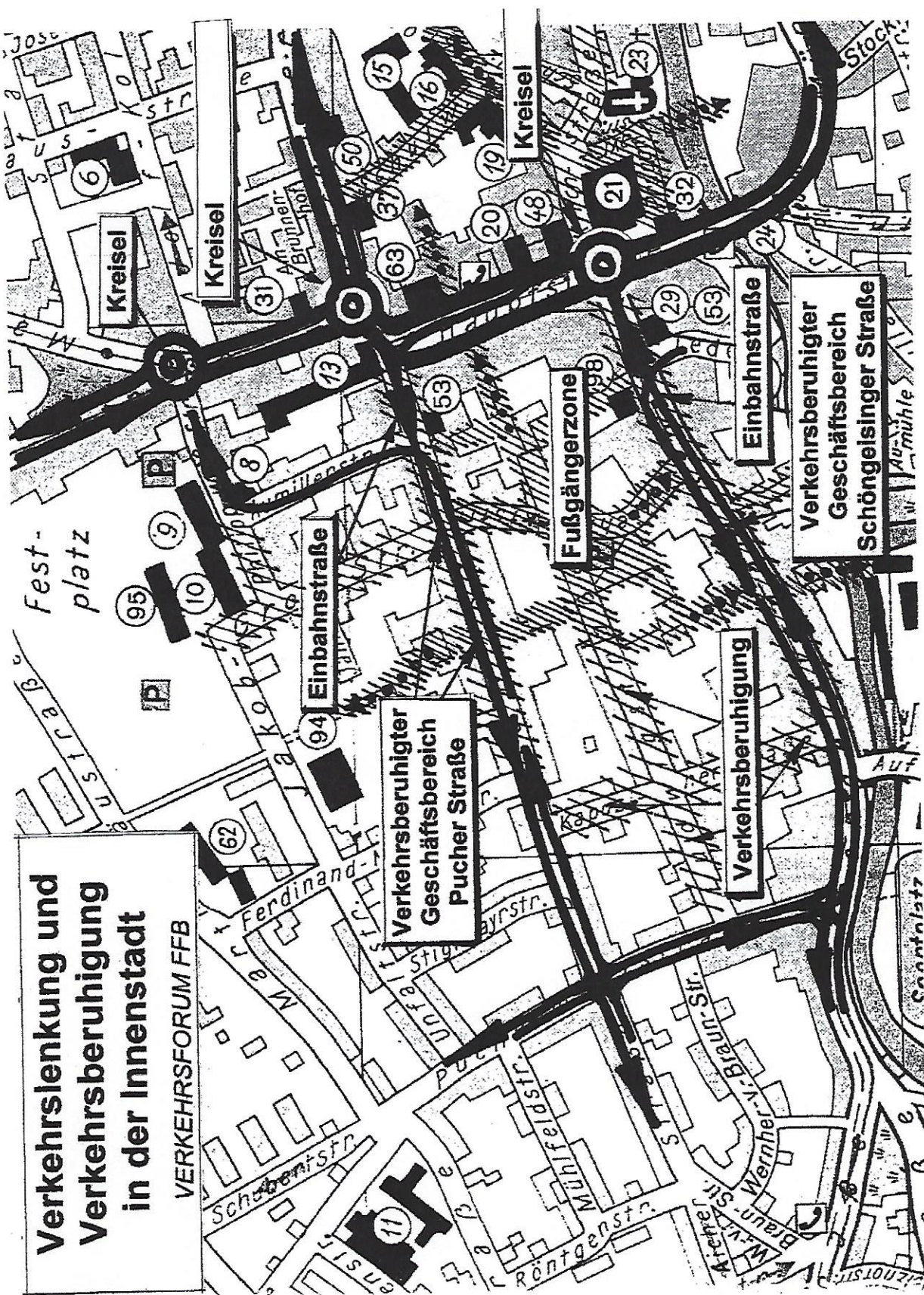
Pruggmayrstraße

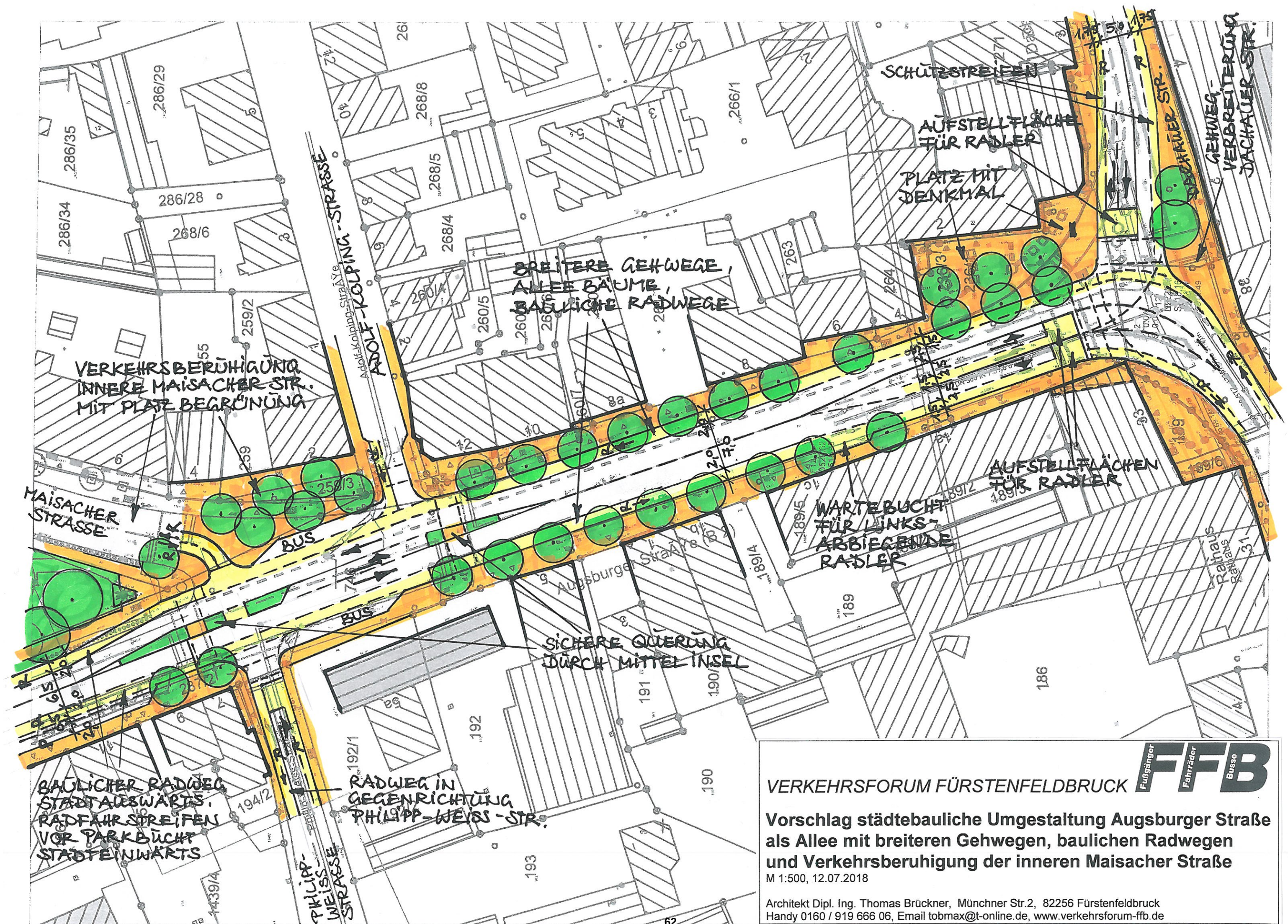
Trimmergasse

Parkplatz

Ludwigstraße

Königsplatz





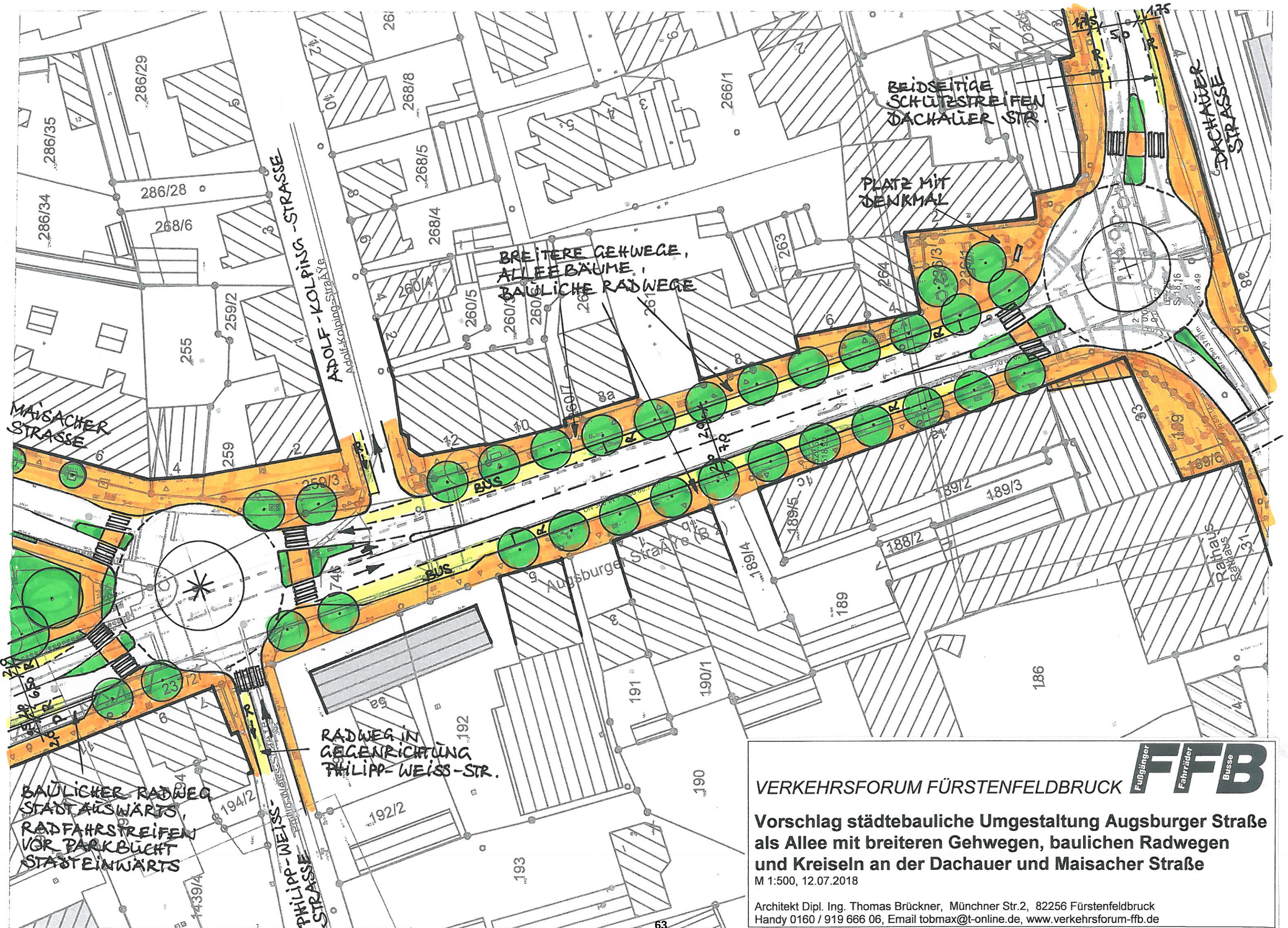
VERKEHRSFORUM FÜRSTENFELDBRUCK



**Vorschlag städtebauliche Umgestaltung Augsburgs 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



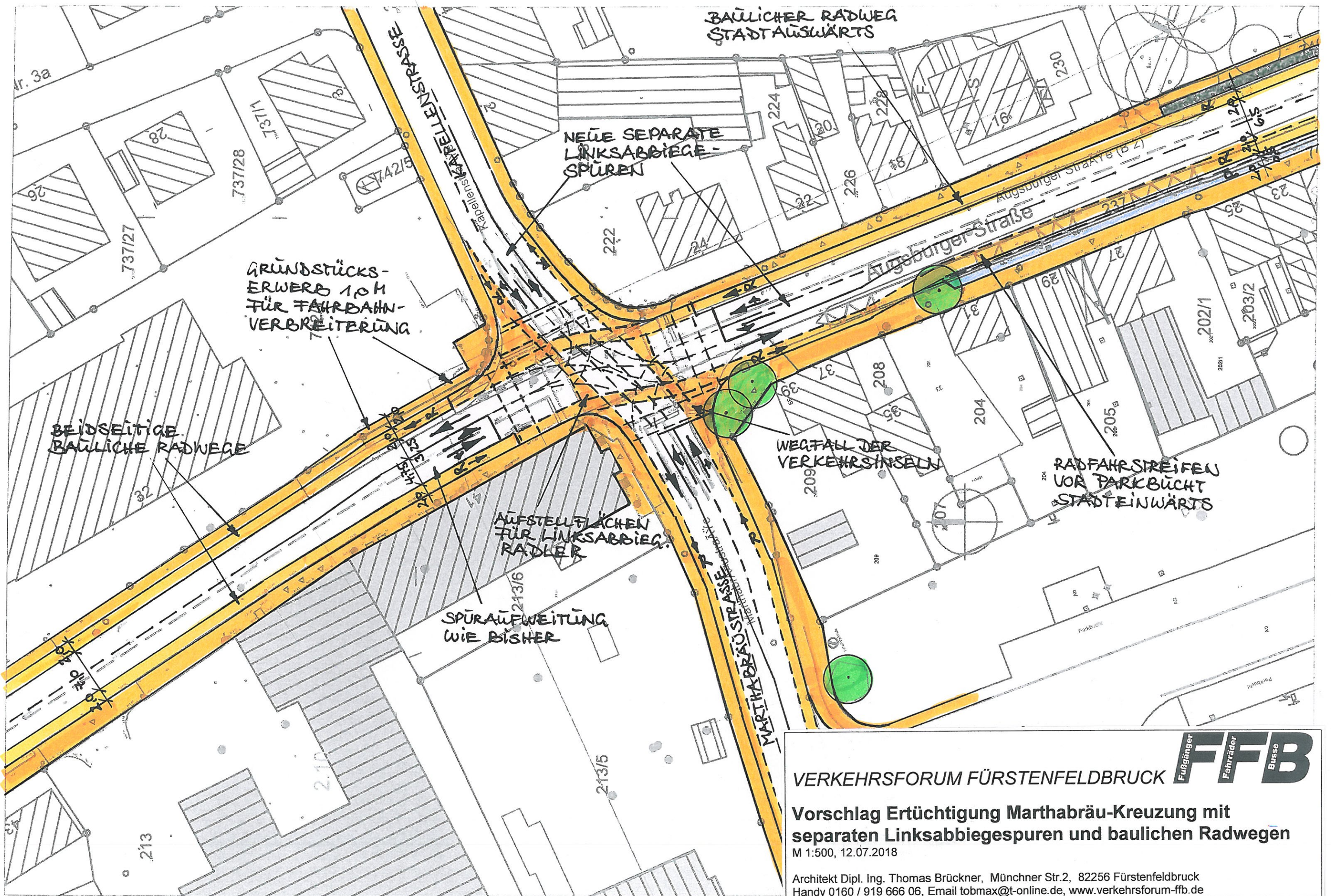
VERKEHRSFORUM FÜRSTENFELDBRUCK



**Vorschlag städtebauliche Umgestaltung Augsburgs 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

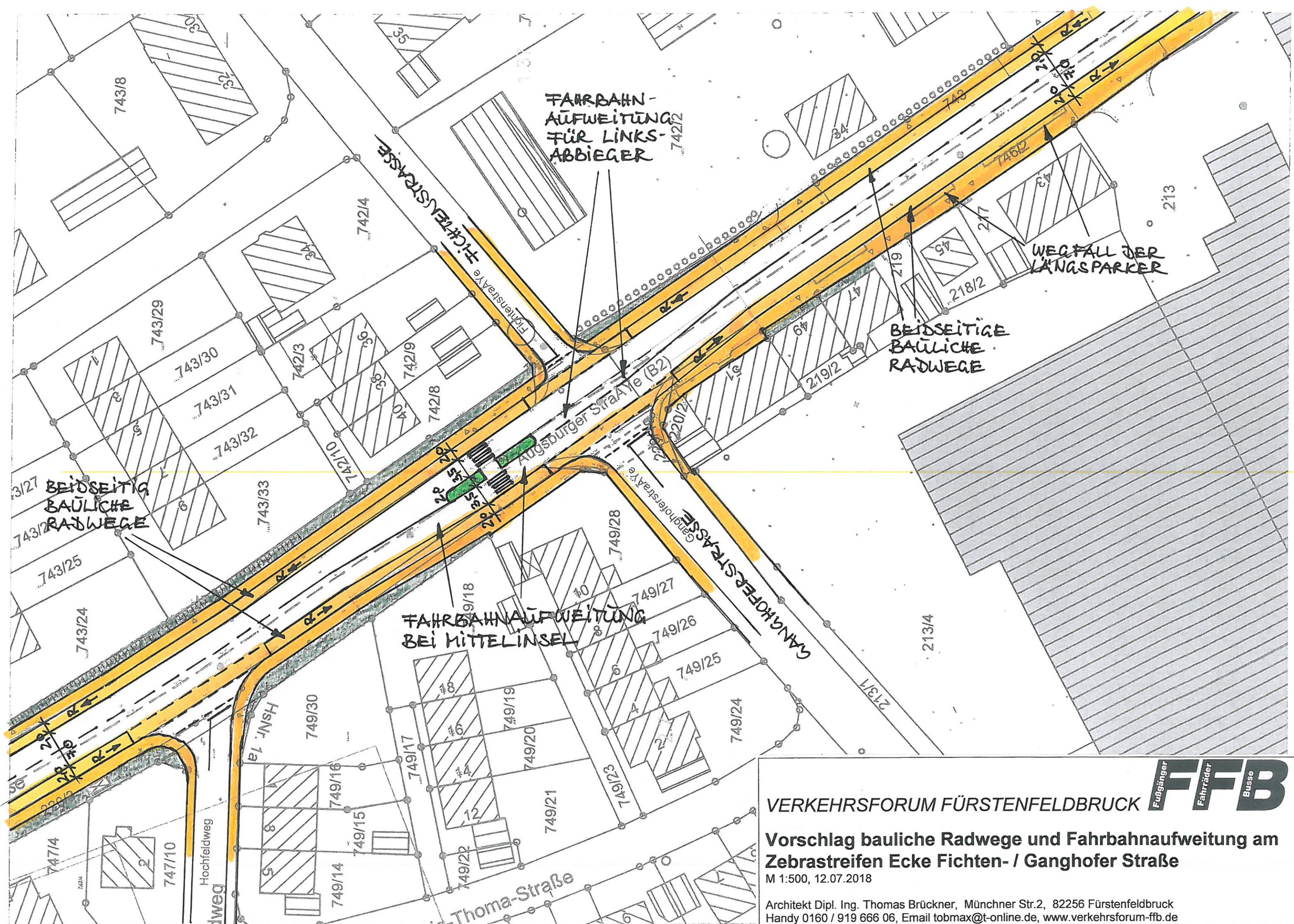


VERKEHRSFORUM FÜRSTENFELDBRUCK 

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 Fürstenfeldbruck
 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 Fürstentfeldbruck
Handy 0160 / 919 666 06, Email tobmax@t-online.de, www.verkehrsforum-ffb.de



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 Basisszenario¹ 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 Augsburgener Straße

Die Umgestaltung der Augsburgener Straße zwischen dem Knotenpunkt Augsburgener 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 Schöngesinger 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 Augsburgener 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 Augsburgener 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 Augsburgener 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 Hindenburgstraße (+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 Augsburgener Straße und der Kapellenstraße ist bereits in den Maßnahmenkatalog des VEPs eingeflossen (Maßnahme I 5).

Im Zuge der Planung der Augsburgenerstraße muss jedoch geprüft werden, welche Vor- und Nachteile diese Änderung der Verkehrsführung auf der Maisacherstraße und der Augsburgenerstraße hat. Insbesondere die Auswirkungen auf die Nachbarknotenpunkte Augsburgenerstraße / Marthabräustraße und Augsburgenerstraße/ 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 Verkehrsentslastung (-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).

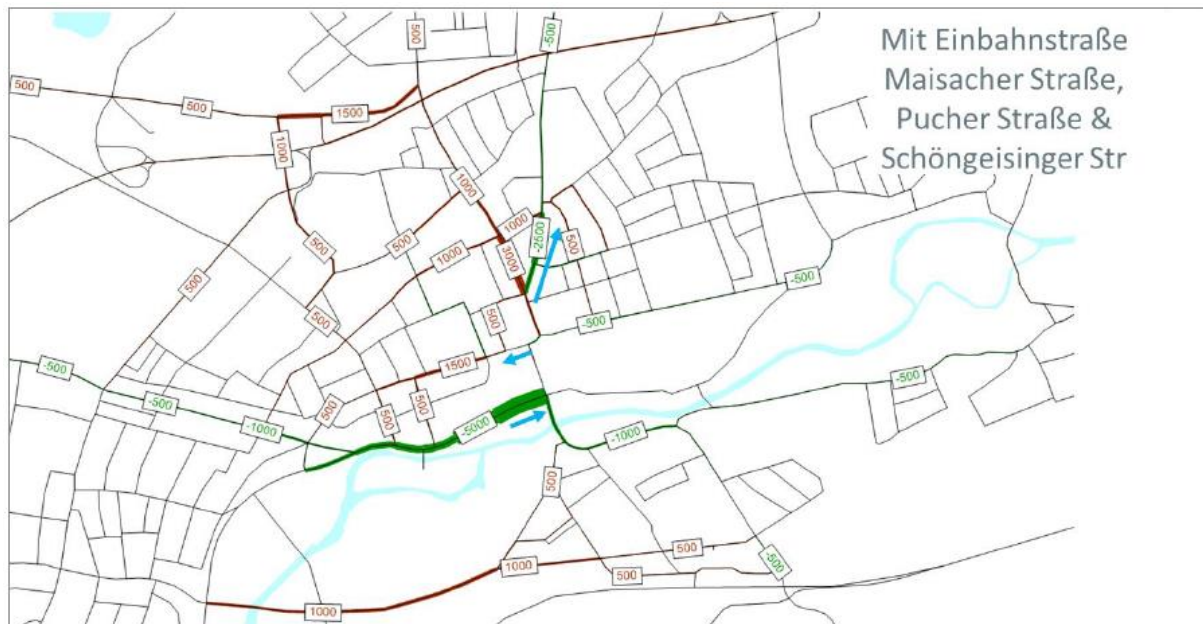


Abbildung 2. Verkehrliche Wirkungen eines verkehrsberuhigten Einbahnstraßensystems auf der Pucher Straße und der Schöngeisinger Straße in Kombination mit einer Einbahnstraße in der Maisacher Straße

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 Augsburgstraße in den Maßnahmenkatalog des VEPs nicht aufgenommen.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2614/2021

13. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sach-antragsnr.		Ausbau der Elektroladeinfrastruktur in Fürstenfeldbruck			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:			Erstelldatum	17.12.2021	
Verfasser		Miramontes, Montserrat	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		41 Stadtplanung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung	Abzeichnung OB:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Kenntnisnahme/ Entscheidung	08.02.2022	Ö

Anlagen:	Anlage 1 – Sachantrag 066 – Ausbau der Elektroladeinfrastruktur Anlage 2 – Liste von öffentlichen Ladesäulen in Fürstenfeldbruck Anlage 3 – Mögliche Standorte für neue Ladesäule Anlage 4 – Stellungnahme zur Bedeutung der Verkehrswende
----------	---

Beschlussvorschlag:

Der Sachantrag Nr. 66 beantragt folgende Punkte:

1. Die Verwaltung berichtet im UVT-Ausschuss über den Stand des Ausbaus mit Ladeinfrastruktur für E-Mobilität in unserer Stadt.
2. Neben dem beschlossenen und laufenden Ausbau von Ladestationen für E-Autos mit einer Leistung von max. 22 kW im Stadtgebiet werden durch die Stadtwerke Fürstenfeldbruck an mindestens 2 Standorten jeweils 2022 und 2023 nochmals sogenannte Schnell-Ladestationen mit einer Ladeleistung von 100kW errichtet.
3. Der Standort „Gewerbegebiet Hasenheide“ als Gebiet mit der höchsten Firmendichte in Fürstenfeldbruck ist in Sachen Ladeinfrastruktur ein weißer Fleck. Daher sind Ladestationen und Schnellladesstationen an geeigneten Standorten in der Hasenheide zu errichten.

4. Grundsätzlich wird eine Initiative zur Zusammenarbeit/Beteiligung in Sachen „Errichtung von Ladestationen“ mit in Fürstenfeldbruck ansässigen Firmen gestartet.

Vorschlag der Verwaltung:

1. Der aktuelle Stand des Ausbaus mit Ladeinfrastruktur für E-Mobilität in unserer Stadt wurde im Sachvortrag erläutert. Die Verwaltung wird im Rahmen des jährlichen Berichts bezüglich des Umsetzungsfortschritts der VEP-Maßnahmen über den aktualisierten Stand informieren.
2. Die Verwaltung wird im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement (VEP-Schlüsselmaßnahme Ö5) Informationen über Förderprogramme für die Errichtung von Ladeinfrastruktur an Unternehmen zur Verfügung zu stellen.
3. Die Behandlung des Sachantrages ist abgeschlossen.

Referent/in		Pötzsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in		Zierl, Dr. / ÖDP	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in		Brückner / Grüne	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Klimarelevanz				
Umweltauswirkungen				
Finanzielle Auswirkungen				
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung				€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				98.00 0 €
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				98.000 €
Folgekosten	unbekannt			€

Sachvortrag:

Am 14.09.2021 ging der Sachantrag Nr. 066 der SPD-Fraktion von Herrn StR Pötzsch und Herr StR Heimerl gemeinsam mit Frau StRin Dr. Zierl (ÖDP) vom 13.09.2020 bei der Verwaltung ein (siehe Anlage 1). Darin wird beantragt:

1. Die Verwaltung berichtet im UVT-Ausschuss über den Stand des Ausbaus mit Ladeinfrastruktur für E-Mobilität in unserer Stadt.
2. Neben dem beschlossenen und laufenden Ausbau von Ladestationen für E-Autos mit einer Leistung von max. 22 kW im Stadtgebiet werden durch die Stadtwerke Fürstenfeldbruck an mindestens 2 Standorten jeweils 2022 und 2023 nochmals sogenannte Schnell-Ladestationen mit einer Ladeleistung von 100kW errichtet.
3. Der Standort „Gewerbegebiet Hasenheide“ als Gebiet mit der höchsten Firmendichte in Fürstenfeldbruck ist in Sachen Ladeinfrastruktur ein weißer Fleck. Daher sind Ladestationen und Schnellladesstationen an geeigneten Standorten in der Hasenheide zu errichten.
4. Grundsätzlich wird eine Initiative zur Zusammenarbeit/Beteiligung in Sachen „Errichtung von Ladestationen“ mit in Fürstenfeldbruck ansässigen Firmen gestartet.

Der Antrag wird insbesondere dadurch begründet:

- In Sachen motorisierter Individualverkehr sei Elektromobilität einer der Hauptbausteine einer erfolgreichen Verkehrswende.
- Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum sei extrem wichtig für die Nutzbarkeit von E-Autos im Alltag, auch wenn zukünftig verstärkt in den privaten Garagen Ladeinfrastruktur geschaffen wird. Die Akzeptanz von E-Autos als Alternative für Autos mit Verbrennungsmotor sollte dadurch erhöht werden.

Aus Sicht der Antragsteller geht die Schaffung einer Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet trotz des bisherigen Engagements der Stadtwerken Fürstenfeldbruck zu langsam. Im Antrag wird eine höhere Dynamik beim Ausbau der Ladeinfrastruktur und insbesondere beim Aufbau von Schnellladestationen gefordert, besonders bei dem Aufbau von Schnellladesstationen.

Die Antragsteller bedauern, dass bisher keine Schnellladestationen in Angriff genommen wurden. Ihnen sind die höheren technischen Anforderungen von Schnellladesäulen bewusst, weisen aber auf mögliche Anbieter mit unterschiedlichen Lösungsansätze als Partner für die Stadtwerke hin.

Mit der Beteiligung von Fürstenfeldbrucker Unternehmen bei dem Ausbau von Ladeinfrastrukturen soll die finanzielle Investitionslast für die Stadtwerke reduziert werden. Somit würden neben Brucker Bürger auch Mitarbeiter, Kunden und Besucher der Unternehmen profitieren.

Stellungnahme der Verwaltung

Am 30.11.2021 hat der Stadtrat den Grundsatzbeschluss für den Verkehrsentwicklungsplan einstimmig gefasst. Somit wurde der Verkehrsentwicklungsplan als strategisch, abgestimmtes Grundkonzept für die weiteren Umsetzungsschritte in den nächsten 15 Jahren beschlossen. Ziel dabei ist es den Verkehr stadtverträglich, sicher, ökonomisch effizient, sozial gerecht und gesundheitsfördernd sowie stadtverträglich, umweltfreundlich und klimaschonend zu gestalten (siehe Präambel zu den zehn Leitziele, Beschlussvorlage Nr. 2562 / 2021).

Das beschlossene Maßnahmenprogramm umfasst sieben Handlungsfelder, bei denen alle Verkehrsarten berücksichtigt sind. Dieses wurde mit dem Beschluss in seiner Gesamtheit befürwortet und zur Grundlage der weiteren Schritte gemacht. In einem ersten Schritt werden mit dem Ziel einer kurzfristigen Umsetzung 18 Schlüsselmaßnahmen mit Priorität verfolgt. Die Verwaltung wurde beauftragt, jährlich über den Umsetzungsfortschritt zu berichten und ggf. neue Schlüsselmaßnahmen vorzuschlagen.

Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur (Maßnahme M6) gehört zum Handlungsfeld M (Mobilitätsangebote &-konzepte). Im Rahmen dieser Maßnahme sollte schrittweise ein weiterer Ausbau der bestehenden öffentlichen Ladeinfrastrukturen in Abhängigkeit von der Anzahl an zugelassenen Elektrofahrzeugen erfolgen. Auch wenn diese nicht als Schlüsselmaßnahme ausgewählt wurde, sind seitens der Verwaltung einige Schritte in die Wege geleitet worden (siehe unten „Stand des Ausbaus mit Ladeinfrastruktur in unserer Stadt“).

Elektromobilität wird seitens der Verwaltung als Teil aber nicht als Hauptbaustein einer erfolgreichen Verkehrswende, wie im Sachantrag aufgeführt, gesehen. Die weitere Förderung der Autonutzung egal welcher Antriebstechnologie führt nicht dazu Ressourcen zu schonen. Auf eine aktuelle Publikation des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit wird hingewiesen¹.

Um einen erheblichen Beitrag für die Verkehrswende zu leisten, sollte der Fokus einer nachhaltigen Verkehrspolitik auf den Umweltverbund gesetzt werden. Die Verkehrswende braucht also einen kulturellen Wandel, eine Umverteilung des öffentlichen Raums und eine Umleitung von Geldströmen.

Die Verwaltung und die lokale Politik werden hier aufgefordert die Kosten für die weitere Förderung des Individualverkehrs (inkl. Förderung von Elektromobilität) gegenüber den Umweltschäden von einer globalen Perspektive aus zu betrachten. Siehe erweiterte Stellungnahme zur Bedeutung der Verkehrswende in der Anlage 4.

In Fürstentfeldbruck werden Ladesäulen als „ergänzende Stationen“ Teil eines multimodalen Netzwerks von Mobilitätsstationen gesehen. Diese Stationen unterstützen die Nutzung von Sharing-Angeboten (wie Carsharing und Bikeshaing) und dadurch ein multimodales Mobilitätsverhalten. Eine Reduzierung des Pkw-Besitzes, der Pkw-Nutzung, der Pkw-Abhängigkeit und des Parkdrucks wird durch alternative Mobilitätsangebote begünstigt. (Siehe Beschlussvorlage Nr. 2166/2020). Die Realisierung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet von Fürstentfeldbruck (M3) ist einer der 18 Schlüsselmaßnahmen, die in den nächsten zwei Jahren umgesetzt werden.

Neben den bundesweiten und bayernweiten Förderprogrammen zur Elektromobilität existiert in der Stadt Fürstentfeldbruck auch ein städtisches Förderprogramm, welches

¹ Wie umweltfreundlich sind Elektroautos? Eine ganzheitliche Bilanz. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), 2021. Online: https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/elektroautos_bf.pdf

unter anderem die Anschaffung privater und gewerblicher Elektrofahrzeuge fördert, dabei jedoch einen klaren Fokus auf fahrradbasierte Transportmittel legt.

Stand des Ausbaus mit Ladeinfrastruktur für E-Mobilität in unserer Stadt

Zum aktuellen Stand sind in der Stadt Fürstenfeldbruck 13 öffentlich zugängliche Lade-Standorte vorhanden mit insgesamt 31 Ladepunkte für Elektroautos. Diese weisen unterschiedliche Leistungswerte auf (Siehe Anlage 3). Der größte Anbieter von öffentlicher Ladeinfrastruktur sind die Stadtwerke Fürstenfeldbruck mit insgesamt 22 Ladepunkten und einer Leistung von jeweils 22kW. Die Ladesäulen der Stadtwerke sind in den Verbund ladenetz.de eingebunden und können durch einen weiten Nutzerkreis verwendet werden.

Dazu ist in Fürstenfeldbruck geplant, weitere sechs Ladesäulen (12 Ladepunkte mit 22kW) in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken zu installieren. Diese wurden im Rahmen des Förderprogramms „Ladeinfrastruktur vor Ort“ an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeldet. Nachdem der Zuwendungsbescheid bereits eingegangen ist, soll im Jahr 2022 eine Ausschreibung für die Anschaffung und Installation der Ladesäulen veröffentlicht werden. Hierfür wurden bereits fünf Standorte identifiziert, die noch auf ihrer Eignung geprüft werden müssen. Dabei wird berücksichtigt, dass die Ladesäulen in den geplanten Mobilitätsstationen integriert werden sollen (Siehe Anlage 3).

Als Richtwert für die Quote zwischen Elektrofahrzeugen und Ladepunkten ist gemäß einer in Überarbeitung befindlichen EU-Richtlinie ein Wert von einem Ladepunkt je zehn Elektro-Kfz anzustreben. Die auf Deutschland bezogene Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/ 2030: Szenarien für den Markthochlauf“² geht bis 2030 von einem stetig sinkenden Schlüssel aus, aus dem sich für die Stadt Fürstenfeldbruck eine räumlich differenzierte Zielsetzung für das Jahr 2030 ableiten lässt. Diese liegt für die Innenstadt sowie die dicht mit Geschosswohnungsbau bebaute Gebiete bei einem Schlüssel von einem Ladepunkt je 14 E-Fahrzeugen und für die anderen Gebiete bei einem Schlüssel von einem Ladepunkt je 23 E-Fahrzeugen. Aktuell erscheint ein Schlüssel von 1/10 jedoch noch sinnvoll.

Im Landkreis Fürstenfeldbruck sind 912 rein elektrisch (BEV) und 702 Plug-in-Hybrid Personenkraftwagen zugelassen (Kraftfahrtbundesamt, Stand vom 01.01.2021). In Relation zur Gesamtzahl von 124.513 zugelassenen Fahrzeugen machen diese beiden Fahrzeugtypen einen Anteil von 1,3% an dem Gesamtfahrzeugbestand aus. Übertragen auf die 19.465 in der Stadt zugelassenen Kraftfahrzeuge, lässt sich für die Stadt Fürstenfeldbruck eine Anzahl von 253 elektrischen und plug-in-hybriden Kraftfahrzeuge ermitteln. Bei einer Annahme von insgesamt 300 zugelassenen Elektrofahrzeugen im Jahr 2022 ergibt sich ein Schlüssel von einem Ladepunkt je 9,6 E-Fahrzeuge. In Fürstenfeldbruck ist somit der im VEP vorgeschlagene Schlüssel bereits erreicht worden.

Mit insgesamt 43 Ladepunkten bis Ende 2022 wird Fürstenfeldbruck über dem Richtwert für die Quote zwischen Elektrofahrzeugen und Ladepunkten liegen und somit bestens für die wachsende Anzahl von Elektrofahrzeuge in der Stadt vorbereitet sein.

Somit setzt die Stadt Fürstenfeldbruck einen Impuls für den weiteren Ausbau von Ladeinfrastruktur. Zukünftig sollte, wie im VEP vorgeschlagen, in der Nähe von größeren Arbeitgebern oder Einzelhändlern die Einrichtung der Ladeinfrastruktur durch die jeweiligen Unternehmen erfolgen und durch betriebliches Mobilitätsmanagement

² Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf . Studie im Auftrag des BMVI. Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, 2020.

konstruktiv begleitet werden (Siehe Steckbrief Maßnahme M6 - Schrittweiser Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und Steckbrief der Schlüsselmaßnahme Ö5 - Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements).

Aufbau von Schnellladestationen

Das im Sachantrag aufgeführte Argument, dass Schnellladesäulen alltagstauglicher sind, weil der Ladevorgang verkürzt wird ist seitens der Verwaltung nicht nachvollziehbar. Bei Schnellladestationen mit mindestens 150 kW wird in der Regel ein Elektrofahrzeug in 30 bis 60 Minuten vollgeladen und für die Nutzung ist besondere Fahrzeugtechnik erforderlich (nicht alle Elektroautos können an Schnellladesäulen laden). Daher lohnen sich Schnellladestationen an Standorten mit einer hohen Frequenz von Elektroautos die für Schnellladesäulen ausgestattet sind. Bei einer längeren Parkdauer werden die wertvollen Stellplätze an Schnellladestationen unnötigerweise blockiert.

Um die Grundversorgung mit Schnellladeinfrastruktur im Mittel- und Langstreckenverkehr bereitzustellen, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Errichtung und den Betrieb von ca. 1.000 Schnellladestandorten mit jeweils mehreren Ladepunkten (mindestens 150 kW) ausgeschrieben. Durch das Förderprogramm „1.000 Ladeparks“ soll in Fürstenfeldbruck ein Schnellladepark mit 12 Ladepunkten mit mindestens 150 KW je Ladepunkt durch ein Konsortium errichtet. Im Rahmen dieses Förderprogrammes wird das Betriebsrisiko durch den Bund abgefangen und ein einheitliches Entgelt zum Laden vorgeschrieben. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen wird für eine zusätzliche Einrichtung von Schnellladeeinrichtung, aller Voraussicht nach nicht wirtschaftlich.

Fazit

Auch wenn der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur nicht als Schlüsselmaßnahme ausgewählt wurde, sind einige Schritte seitens der Stadtverwaltung bereits in die Wege geleitet. Mit insgesamt 43 Ladepunkte bis Ende 2022 wird Fürstenfeldbruck über dem Richtwert für die Quote zwischen Elektrofahrzeugen und Ladepunkten liegen und somit bestens für die wachsende Anzahl von Elektrofahrzeuge in der Stadt vorbereitet sein.

Durch das Förderprogramm „1000 Ladeparks“ sollen 12 Ladepunkte mit mindestens 150 KW je Ladepunkt in Fürstenfeldbruck errichtet. Aus Sicht der Verwaltung sollte weder die Stadt noch die Stadtwerke keine weitere Schnellladestationen weder ausbauen noch betreiben.

Wie im VEP vorgeschlagen, sollte in der Nähe von größeren Arbeitgebern oder Einzelhändlern die Einrichtung der Ladeinfrastruktur durch die jeweiligen Unternehmen erfolgen und durch betriebliches Mobilitätsmanagement konstruktiv begleitet werden (Siehe Steckbrief Maßnahme M6 - Schrittweiser Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und Steckbrief der Schlüsselmaßnahme Ö5 - Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements).

Abschließend wird in dem auf Seite 1 formulierten Beschlussvorschlag der Sachantrag zur Abstimmung gestellt.

Sozialdemokratische Partei Deutschlands

Fraktion der SPD im Stadtrat der Stadt Fürstenfeldbruck

Mirko Pötzsch – Mitglied der Fraktion und Referent für Verkehr – Münchner Str. 15a – 82256 Fürstenfeldbruck – 08141/63665

An den
Oberbürgermeister Erich Raff
Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck
Hauptstraße 31

82256 Fürstenfeldbruck

BEARBEITUNGSVERMERK:						
federführendes Amt:						
OB	1	2	3	4	5	Vf
zur Kenntnis / Mitwirkung an						
14. SEP. 2021						
OB	1	2	3	4	5	Vf
U-Schnitt: OB	Rücksp.	Vorgang vorl.	vor Ausl. vorl.	Eilt/ sofort		
Termin bis/ant:						

Antrag: „Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur mit besonderem Augenmerk auf Schnell-Ladestationen“

Sehr geehrter Oberbürgermeister Erich Raff,

hiermit stellen wir gemeinsam gemäß unseren Funktionen als Referent für Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing, als Referentin für Klimaschutz & Energie und als Referent für Verkehr sowie im Namen unserer Fraktionen von SPD und ÖDP folgenden Antrag:

1. Die Verwaltung berichtet im UVT-Ausschuss über den Stand des Ausbaus mit der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität in unserer Stadt.

2. Neben dem beschlossenen und laufenden Ausbau von Ladestationen für E-Autos mit einer Leistung von max. 22 kW im Stadtgebiet werden durch die Stadtwerke Fürstenfeldbruck an mindestens 2 Standorten jeweils 2022 und 2023 nochmals sogenannte Schnell-Ladestationen mit einer Ladeleistung von 100 kW errichtet.

3. Der Standort „Gewerbegebiet Hasenheide“ als Gebiet mit der höchsten Firmendichte in Fürstenfeldbruck ist in Sachen Ladeinfrastruktur ein weißer Fleck. Daher sind Ladestationen und Schnellladestationen an geeigneten Standorten in der Hasenheide zu errichten.

4. Grundsätzlich wird eine Initiative zur Zusammenarbeit/Beteiligung in Sachen „Errichtung von Ladestationen“ mit in Fürstenfeldbruck ansässigen Firmen gestartet.

Begründung:

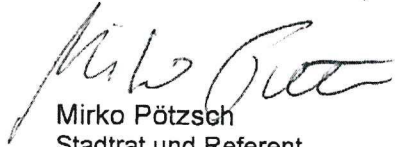
In Sachen motorisierter Individualverkehr stellt die Elektromobilität eines der Hauptstandbeine für eine erfolgreiche Verkehrswende dar. Auch wenn die Schaffung der Ladeinfrastruktur zukünftig verstärkt in den privaten Garagen der Nutzer geschehen wird, so ist trotzdem das Vorhandensein einer umfangreichen Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum extrem wichtig für die Nutzbarkeit von E-Autos im Alltag und damit für die Akzeptanz dieser als Alternative zu Autos mit Verbrennungsmotor.

Trotz des bisherigen Engagements der Stadtwerke Fürstenfeldbruck bei der Schaffung einer

Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet geht der Ausbau insgesamt zu langsam. Hier müssen wir zu einer höheren Dynamik gelangen und auch unser Augenmerk auf Schnell-Ladestationen lenken. Diese sind in der Praxis häufig alltagstauglicher, weil schneller. Aber leider wurden bisher noch keine Schnell-Ladestation in Angriff genommen. Natürlich stellen Schnell-Ladestationen höhere technische Anforderungen. Aber dafür existieren auf dem Markt als Partner für unsere Stadtwerke Fürstenfeldbruck mittlerweile doch einige mögliche Anbieter mit den unterschiedlichsten Lösungsansätze und den dazugehörigen /Produkten. Als Beispiel sei nur ein Anbieter genannt, me energy (<https://meenergy.earth/>).

Mit der unter 4. beantragten Beteiligung von Fürstenfeldbrucker Unternehmen soll die finanzielle Investitionslast für die Stadtwerke reduziert werden. Zudem kann gezielter auf den Bedarf eingegangen werden und es würden nicht nur die Brucker Bürger, sondern auch eben Mitarbeiter, Kunden und Besucher der Unternehmen profitieren.

Mit freundlichen Grüßen,



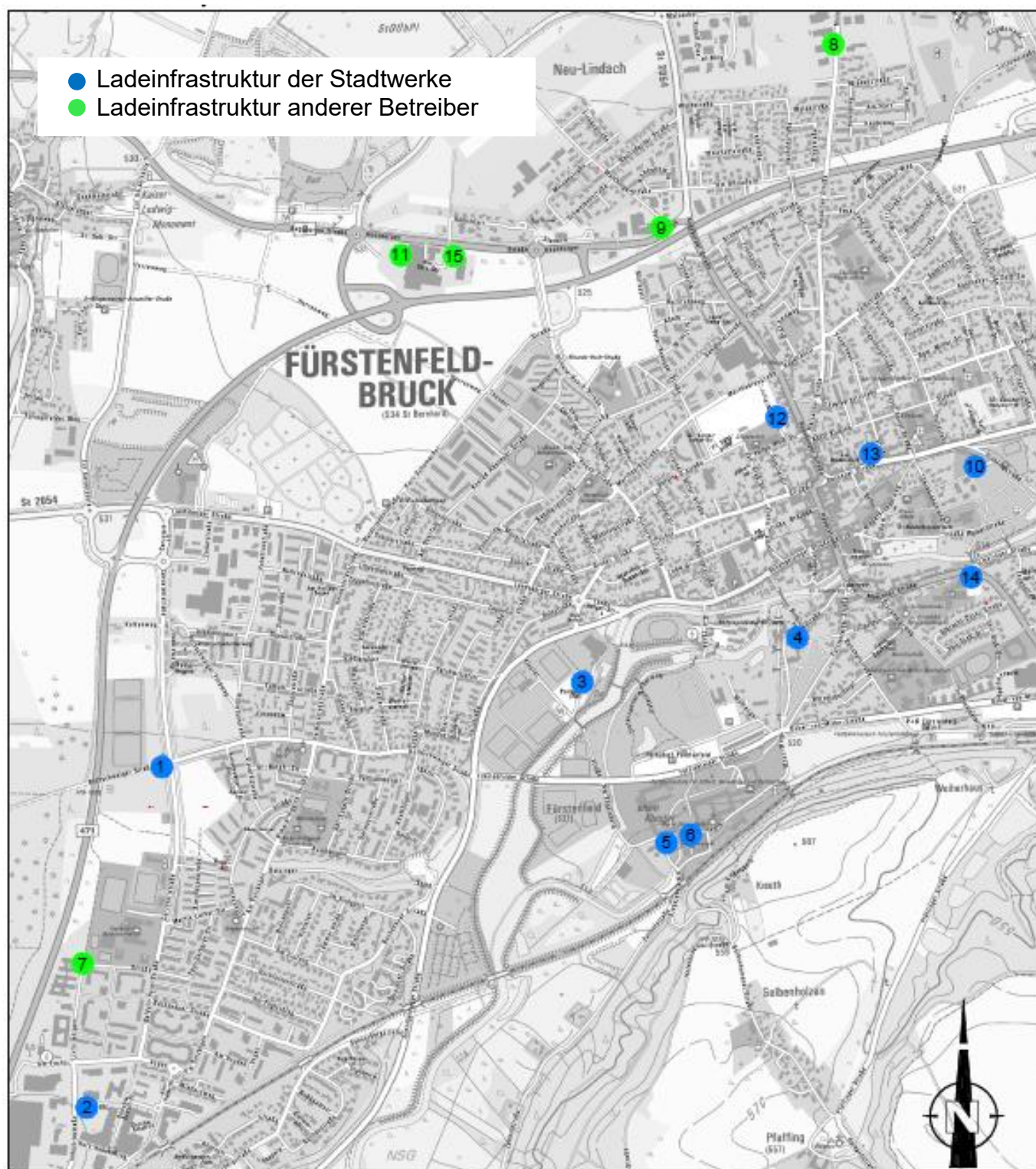
Mirko Pötzsch
Stadtrat und Referent
für Verkehr und Tiefbau

gez. Alexa Zierl
Stadträtin und Referentin
für Klimaschutz & Energie

gez. Philipp Heimerl
Stadtrat und Referent für
Wirtschaftsförderung und
Stadtmarketing

Fürstenfeldbruck, den 13.09.2021

Bestehende Standorte von Ladeinfrastruktur für Elektrokraftfahrzeuge im Stadtgebiet von Fürstenfeldbruck und deren Betreiber



Siehe auch Liste von öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrokraftfahrzeuge im Stadtgebiet von Fürstenfeldbruck und deren Ausstattung auf Seite 2.

Bestehende Standorte von öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrokraftfahrzeuge im Stadtgebiet von Fürstenfeldbruck und deren Ausstattung

Nr.	Betreiber	Standort	Anzahl Ladepunkte	Typ/ Leistung
1	Stadtwerke Fürstenfeldbruck	Cerveteristraße 2	6	6 x Typ 2 22 kw
2	Stadtwerke Fürstenfeldbruck	Otl-Aicher Straße 1	2	2 x Typ 2 22 kw
3	Stadtwerke Fürstenfeldbruck	Klosterstraße 7 (PP AmperOase)	2	2 x Typ 2 22 kw
4	Stadtwerke Fürstenfeldbruck	Bullachstraße	2	2 x Typ 2 22 kw
5	Stadtwerke Fürstenfeldbruck	Am Engelsberg 4 (PP vor Klosterstüberl)	2	2 x Typ 2 22 kw
6	Stadtwerke Fürstenfeldbruck	Am Engelsberg 7c, (Veranstaltungsforum)	6	Laden nur für Pedelecs möglich
7	ESG GmbH (*)	Livry-Gargan-Straße 6	2	1x Typ 2 22kw 1 x Schuko 2,3 kw
8	Autohaus Widmann + Winterholler, Digital Energy Solutions	Maisacher Straße 119	2	2 x Typ 2 22 kw
9	Auto-Rasch	Augsburger Straße 38	2	2 x Typ 2 3,7 kw
10	Stadtwerke Fürstenfeldbruck	Frühlingstraße 2 (Alter SP Graf-Rasso)	2	2x Typ 2 22kw
11	EnBW	Nicolaus-Ott-Straße 3 (Hagebau FFB)	3	1x Typ 2 43 kw 1x CHAdeMO 50kw 1x CCS Combo 2 50kw
12	Stadtwerke Fürstenfeldbruck	Julie-Mayr-Straße 8 (PP Volksfestplatz)	2	2x Typ 2 22kw
13	Stadtwerke Fürstenfeldbruck	Dachauer Straße 13 (PP Feuerhausstraße)	2	2 x Typ 2 22kw
14	Stadtwerke Fürstenfeldbruck	Münchner Straße 32 (Landratsamt FFB)	2	2 x Typ 2 22kw
15	Mercedes Autohaus Sternpark (*)	Nicolaus-Otto-Straße 1 (Mercedes Autohaus Sternpark)	2	2 x Typ 2 11 kW

(*)Eingeschränkter Zugang zu Kunden/Mitarbeiter des Betriebs

Im Sinne der Ladesäulenverordnung ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann.

Mögliche Standorte für neue Ladesäulen und Integration in zukünftige Mobilitätsstationen oder ergänzende Stationen

Station (Nr. und Name)	Stationskategorie	mögliche Lage für Ladeinfrastruktur
Fürstenfeld (Veranstaltungsforum)	Mobilitätsstation S	Parkplatz Nordseite Fürstenfelder Straße
Amtsgericht / Klinikum	Mobilitätsstation S	Kreuzung Stadelbergerstraße / Josef-Spital-Straße
Waldfriedhofstraße	Mobilitätsstation S	Parkplatz Waldfriedhof
Kirchstraße	Ergänzende Station	Kirchstraße (Parkplatz)
Viehmarktplatz	Ergänzende Station	Viehmarktplatz Nord

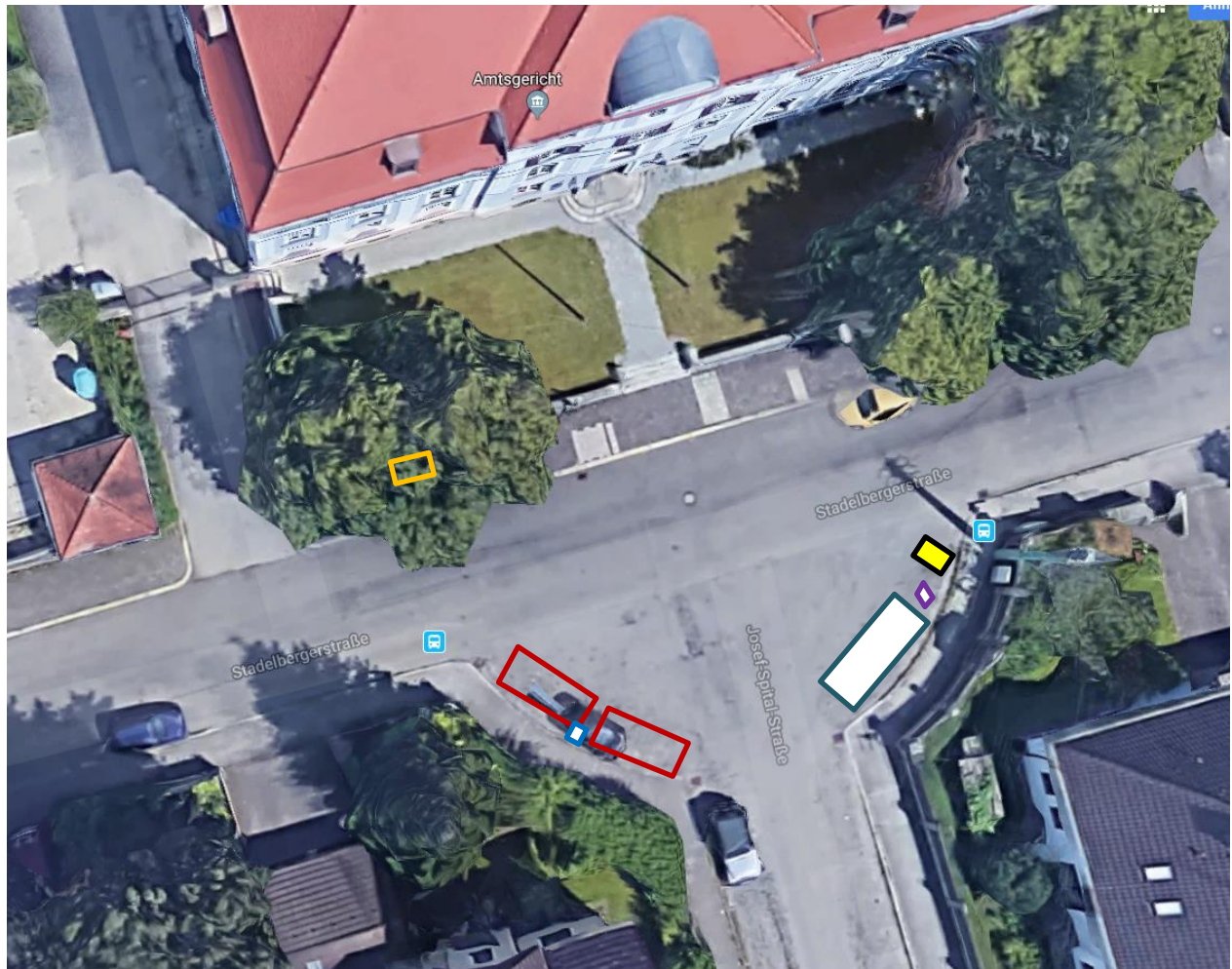
1 Mobilitätsstation S „Fürstenfeld“ (Prio 1)



Fläche für:

-  MVG Rad-Station (5 Ständer, 5 Räder)
-  MVG Rad Stele
-  Abstellmöglichkeit für Privatfahräder (ADFC-konform) x 2
-  Erweiterung Pflasterung
-  Lastenrad-Abstellplätze (3)
-  Umrüstung Abstellmöglichkeiten für Privatfahräder auf ADFC-Tauglichkeit bzw. Erweiterung
-  Abstellfläche E-Leihroller
-  2 x Ladesäule
-  4 Stellplätze für Elektroautos

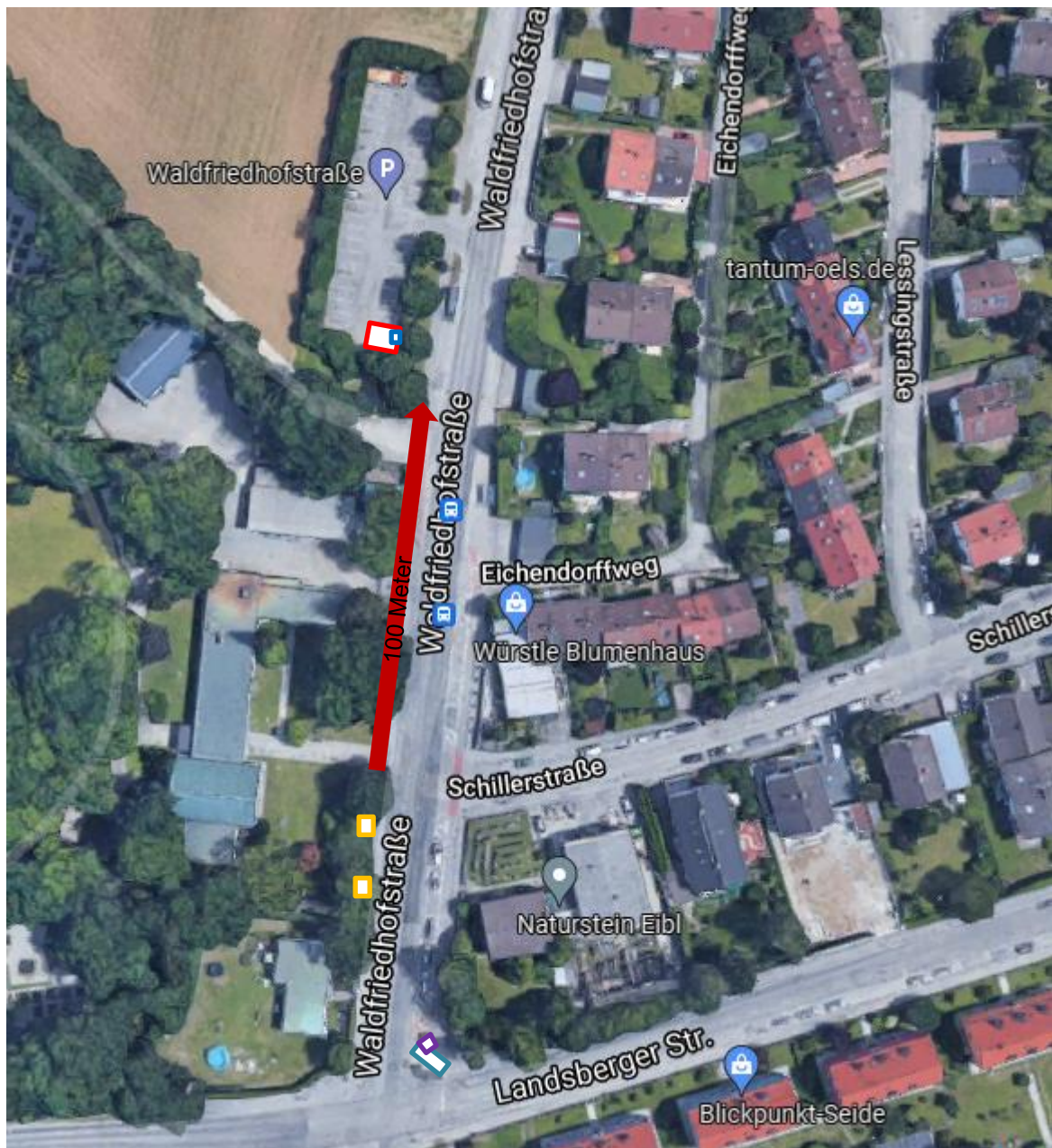
2 Mobilitätsstation S „Amtsgericht / Klinikum“ (Prio 1)



Fläche für:

- MVG Rad-Station (5 Ständer, 5 Räder;) + Stele)
- MVG Rad Stele
- Abstellmöglichkeit für Privatfahrräder (ADFC-konform) x 2, Zweiseitig entlang der Wand
- Abstellfläche E-Leihroller
- Ladesäule
- Stellplätze für Elektroautos

3 Mobilitätsstation S „Waldfriedhofstraße“ (Prio 2)



- MVG Rad-Station (5 Ständer, 5 Räder)
- MVG Rad Stele
- Umrüstung Abstellmöglichkeit für Privatfahräder bei Bushaltestelle auf ADFC-Standard x 10
- Ladesäule
- Stellplätze für Elektroautos

4 Ergänzende Station: Kirchstraße

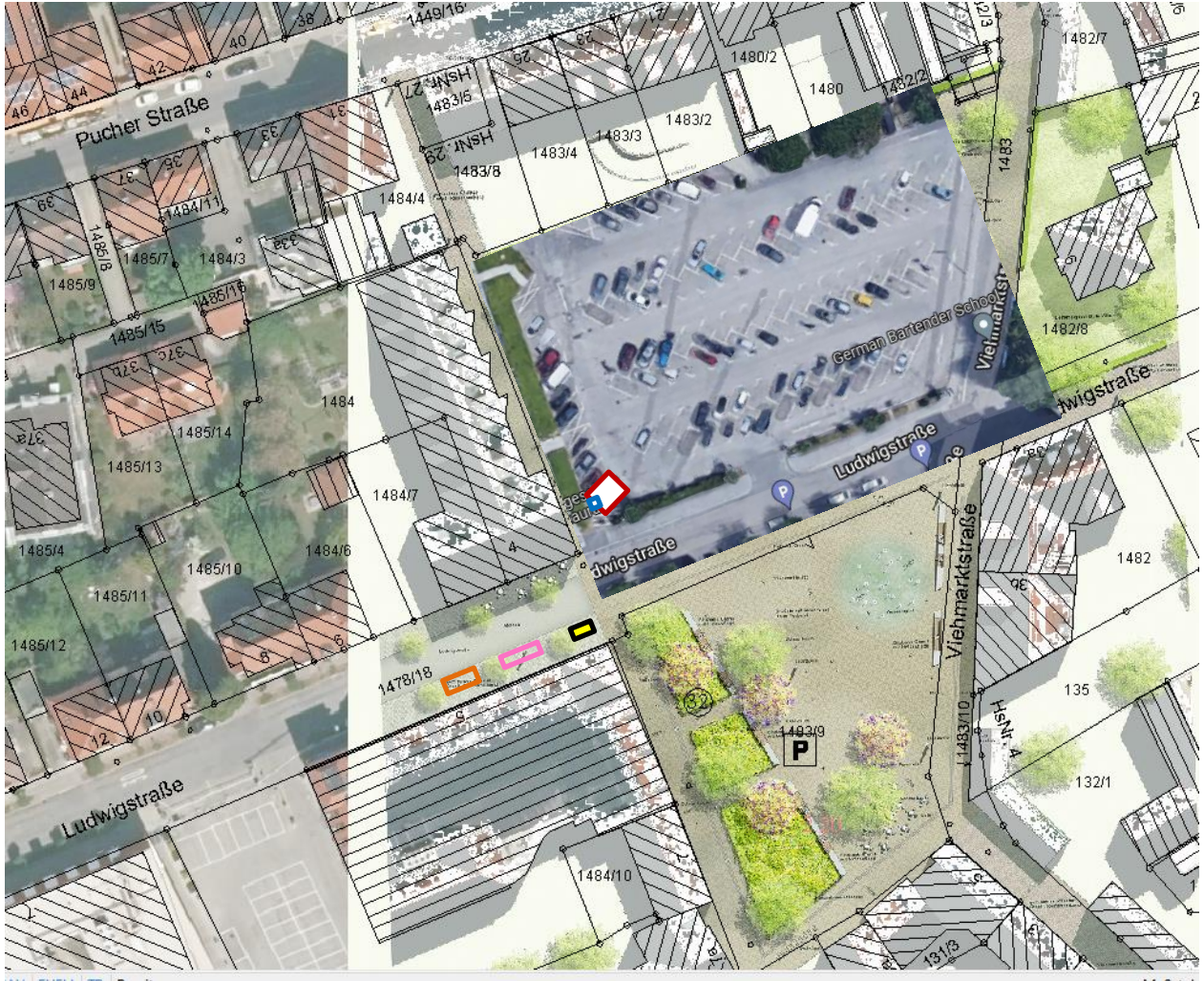


Ladesäule



Stellplätze für Elektroautos

5 Ergänzende Station: Viehmarktplatz



- Lastenrad-Abstellplätze (3)
- Umrüstung Abstellmöglichkeiten für Privatfahräder auf ADFC-Tauglichkeit bzw. Erweiterung
- Abstellfläche E-Leihroller
- Ladesäule
- Stellplätze für Elektroautos

Risiko für eine eventuelle Verlagerung der Ladeinfrastruktur (förderschädlich) muss abgewogen werden.

Alternative Standorte für 6. Ladesäule:

- Schöngesingerstraße 7-9 (vor Fuchsweber)
- Am Eingang 11
- Oder 2 x auf dem Parkplatz in der Kirchstraße

Stellungnahme zur Bedeutung der Verkehrswende

Als Verkehrswende wird der gesellschaftliche, technologische und politische Prozess bezeichnet, Verkehr und Mobilität nachhaltig zu gestalten. Diese soll zu einem grundlegenden Umbau des Verkehrssystems und einem Umstieg der Gesellschaft auf umweltfreundliche Mobilität führen. Sowohl Personen- als auch Güterverkehr soll soweit wie möglich vermieden, der nicht vermeidbare Verkehr auf umweltschonendere Verkehrsmittel verlagert und zuletzt durch eine bessere Organisation und neue Technologien verträglich abgewickelt werden.

Hauptmotivation für eine Verkehrswende ist die Reduzierung von verkehrsbedingten Umwelt- und Personenschäden.

Reduziert werden muss in erster Linie der motorisierte Individualverkehr (MIV). Denn zu viele Pkw verursachen Emissionen wie Treibhausgase, Luftschadstoffe und Lärm. Weiterhin gehen mit dem MIV hohe Unfallzahlen und eine ineffiziente Ausnutzung des öffentlichen Raumes einher (ca. 23 Stunden / Tag ungenutzt). Da die letzten Punkte auch für Elektroautos gelten, soll der Individualverkehr insgesamt reduziert werden. Der Umweltverbund soll stattdessen gestärkt und ausgebaut werden, sodass es für die Menschen attraktiv ist, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Hierzu ist eine bessere finanzielle Ausstattung und eine faire Verteilung des Straßenraums erforderlich.

Die Elektrifizierung des Individualverkehrs kann einen Beitrag leisten, lokale Emissionen und Lärm zu senken. Die Reduzierung von Treibhausgasen ist jedoch abhängig von der Stromquelle. Da die Stadtwerke Fürstfeldbruck zu 100% Ökostrom anbieten, wird von einem positiven lokalen Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasen durch Elektromobilität ausgegangen.

Nichtsdestotrotz soll hierzu berücksichtigt werden, dass der motorisierte Individualverkehr, unabhängig von der Antriebsart, viel mehr Energie pro Personen-Kilometer verbraucht als alle andere Verkehrsmittel. Weitere negative Effekte und externe Kosten wie z.B. Verkehrsunfälle, Platzverbrauch und Versiegelung bleiben unabhängig von der Antriebstechnologie unverändert.

Die Klimawirkung und Umweltfreundlichkeit der Elektromobilität wird kontrovers diskutiert. Auf eine aktuelle Publikation des Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit wird hingewiesen¹. Hier wurden typische moderne Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mit einem typischen aktuellen Elektroauto auf ihre Umweltwirkungen verglichen. Aus diesem Bericht sind folgende Aussagen hervorzuheben:

- Während bei den klimarelevanten Emissionen bereits heute ein deutlicher Vorteil des Elektroautos zu sehen ist, ergibt sich bei Feinstaub und Stickoxiden ein differenzierteres Bild.
- Der Rohstoffaufwand ist bei Elektroautos höher als bei konventionellen Fahrzeugen, ebenso die Masse des insgesamt ausgestoßenen Feinstaubes.
- Elektroautos liegen was den mengenmäßigen Ausstoß (Stickoxide) angeht sogar leicht über Verbrennern.

¹ Wie umweltfreundlich sind Elektroautos? Eine ganzheitliche Bilanz. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), 2021. Online: https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/elektroautos_bf.pdf

- Beim kumulierten Rohstoffaufwand schneiden Elektrofahrzeuge hingegen heute noch schlechter ab als verbrennungsmotorische Fahrzeuge. Für die Herstellung der Fahrzeugkomponenten werden schlicht mehr Rohstoffe benötigt. So kommen insbesondere für die Batterieproduktion eine Reihe von herstellungsintensiven Materialien zum Einsatz. Das führt zu Veränderungen in der Rohstoffförderung und den Zulieferketten.

Besonders problematisch für Umwelt und Menschen ist die Herstellung von Batterien für Elektrofahrzeuge. Kobalt und Lithium sind essentielle Rohstoffe für deren Produktion. Diese werden teilweise im Kongo und in Südamerika unter fragwürdigen Bedingungen abgebaut. Mit diesem Konzept würden im Grunde alte koloniale Strukturen reproduziert, was daher unter Umweltschützern als grüner Kolonialismus bezeichnet wird.^{2 3}

Elektromobilität wird seitens der Verwaltung als Teil aber nicht als Hauptbaustein einer erfolgreichen Verkehrswende gesehen. Die weitere Förderung der Autonutzung egal welcher Antriebstechnologie führt aus Sicht der Verwaltung nicht dazu Ressourcen zu schonen.

Um einen erheblichen Beitrag für die Verkehrswende zu leisten, sollte der Fokus einer nachhaltigen Verkehrspolitik auf den Umweltverbund gesetzt werden. Die Verkehrswende braucht also einen kulturellen Wandel, eine Umverteilung des öffentlichen Raums und eine Umleitung von Geldströmen.

Die Verwaltung und die lokale Politik werden aufgefordert die Kosten für die weitere Förderung des Individualverkehrs (inkl. Förderung von Elektromobilität) gegenüber den Umweltschäden von einer globalen Perspektive aus zu betrachten.

² <https://www.deutschlandfunk.de/ausbeutung-fuer-naturschutzprojekte-vermeintlich-100.html>

³ <https://weltethos-institut.org/blog/allgemein/die-grosse-nachhaltigkeitsluege/>

