

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2707/2022

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

Betreff/Sach-antragsnr.		Schlüsselmaßnahmen in der Innenstadt			
TOP - Nr.		Vorlagenstatus		öffentlich	
AZ:		Erstelldatum		01.04.2022	
Verfasser		Miramontes, Montserrat	Zuständiges Amt	Amt 4 Amt 3	
Sachgebiet		43 Stadtentwicklung, Verkehrsplanung, Klimamanagement	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	14.07.2022	Ö

Anlagen:	1. Beschlussbuchauszug SA Nr. 035/2020-2026 Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung in der Brucker Innenstadt 2. Lageplan Hauptstraße zum Vergleich der Bestandssituation und der geplanten Anordnung
----------	---

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt nach Abstufung der St 2054 einen verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der Schöngesinger Straße anzuordnen
2. Die Verwaltung wird beauftragt zu überprüfen, wie durch beispielsweise temporäre Umgestaltungsmaßnahmen die Aufenthaltsqualität der Pucher Straße erhöht werden kann, damit die Anordnung eines verkehrsberuhigter Geschäftsbereichs zulässig ist.
3. Die Verwaltung wird beauftragt die im Sachvortrag vorgeschlagene Änderungen in der Beschilderung und die Nutzungsänderungen in der Hauptstraße umzusetzen.

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			mittel	
Umweltauswirkungen			mittel	
Finanzielle Auswirkungen			Ja	
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung				€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€
Folgekosten				€

Sachvortrag:

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 Leitzielen, 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.

Das Maßnahmenprogramm des VEP enthält in Bezug auf die Innenstadt elf Maßnahmen. Da einige der Maßnahmen aufgrund größerer erforderlicher baulicher Maßnahmen voraussichtlich erst mittelfristig bis langfristig umsetzbar sind und andere Maßnahmen erst nach einer geänderten Situation im ruhenden Verkehr umgesetzt werden sollten, wurden für die Innenstadt vier Schlüsselmaßnahmen ausgewählt und entsprechend beschlossen:

1. I1: Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen im Stadtzentrum
2. I6: Neuordnung und Erweiterung der monetären Parkraumbewirtschaftung im Bereich der Innenstadt
3. I9: Einführung von zeitlich begrenzten Ladezonen im Bereich der Innenstadt
4. I10: Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten in der Innenstadt

Diese Maßnahmen sind eine Vorbedingung für weitere Maßnahmen und mit relativ geringem Aufwand umsetzbar. Zudem bestehen Synergien zwischen ihnen. Aus diesem Grund wird ihre Umsetzung gleichzeitig behandelt. Die Maßnahmen sind in zwei Handlungsschwerpunkte aufgeteilt.

Handlungsschwerpunkt 1: I1 Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen im Zentrum :

Die Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo-20-Zonen) auf einigen Straßen in der Innenstadt entfaltet eine verkehrsmittelübergreifende Wirksamkeit auf den Fußverkehr, den Radverkehr sowie den fließenden Kfz-Verkehr, aber auch eine positive Wirkung auf die Aufenthaltsqualität und entspricht damit zahlreichen Leitzielen des Verkehrsentwicklungsplans. Die Innenstadt als Zentrum wird durch die Maßnahme im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität aufgewertet und somit gestärkt. Der Fußverkehr und der Radverkehr profitieren durch eine höhere Attraktivität und Verkehrssicherheit in deren Netzen. Die Belastungen durch den fließenden Kfz-Verkehr können durch die mögliche Verkehrsverlagerung in das Hauptverkehrsnetz und die Beruhigung des verbleibenden Kfz-Verkehrs verringert werden.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde vorgeschlagen die Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auf der Pucher Straße, der Kirchstraße und der Schöngesingerstraße (nach Abstufung der St2054), sowie ggfs. der Dachauer Straße vorzusehen.

In Bezug auf die mögliche räumliche Ausdehnung der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche an den benannten Straßenzügen erschien es anhand des Geschäftsbesatzes für folgende Abschnitte als sinnvoll diese dort umzusetzen:

1. Schöngeisinger Straße: zwischen der Kapuziner- und der Hauptstraße
2. Pucher Straße: zwischen der Ferdinand-Miller- und der Hauptstraße
3. Kirchstraße: zwischen Hauptstraße und Einmündung Niederbronnerweg

Laut dem Verkehrsmodell führt das Szenario mit verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo 20) in der Pucher Straße und der Schöngeisinger Straße zu einer Entlastung von etwa 2.500 Kfz-Fahrten/ 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. Siehe Abbildung unten.

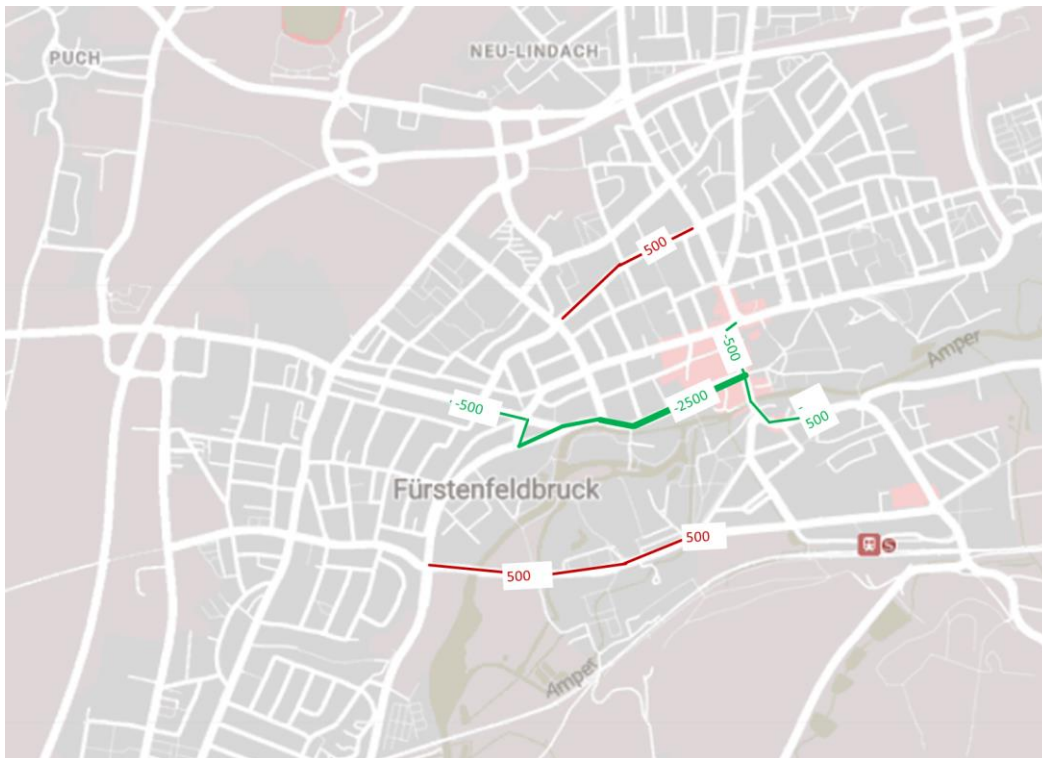


Abbildung 1. Darstellung der verkehrlichen Wirkungen von Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auf der Pucher Straße und der Schöngeisinger Straße.

Die alleinige Umsetzung der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche wurde als nicht so effektiv wie die gemeinsame Umsetzung mit einer Umgestaltung der Straßenabschnitte eingeschätzt, sie ist jedoch schnell umsetzbar und aufgrund der geringeren Kosten effizienter.

Aus diesem Grund wurde im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagen in einem zweiten Schritt, die Pucher und die Schöngeisinger Straße gemäß dem Prinzip der weichen Separation umzugestalten (I2). Dieses Prinzip sieht in Anlehnung an einen „Shared Space“ eine weiche Trennung der Gehbereiche von der Fahrbahn vor, die z.B. über eine Muldenrinne, abgesenkte Borde oder einen Belagwechsel erfolgen

kann, und wird bereits in vielen Kommunen mit einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich kombiniert.

Im Rahmen der Behandlung des Sachantrag 035 von StR Brückner wurde dieser Ansatz nochmal bestätigt. Siehe Auszug aus der Niederschrift zu diesem TOP in der Anlage 1.

Ergebnis der Prüfungen durch die Straßenverkehrsbehörde und Stadtplanung:

Wie sollte ein Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (nachfolgend: VGB) nach den Verwaltungsvorschriften zur StVO aussehen, damit die Straßenverkehrsbehörde ihn anordnen kann:

Solche Bereiche verfügen in der Regel über eine städtebaulich reizvolle Substanz. Sie sind zugleich vitaler Mittelpunkt des Geschäftslebens der Versorgung in Bewirtungs- und Beherbergungsbetrieben und der Kommunikation der Bürger. Angestrebt wird in der Regel eine umfassende neue bauliche Gestaltung des Bereichs, meist mit einer durchgehenden niveaugleichen, dem Charakter der Bebauung angepassten Flächengestaltung. Bei der straßenverkehrsrechtlichen Einordnung solcher Bereiche ist die angestrebte Funktion zu berücksichtigen. Diese Bereiche sollen die Verbindung der Bevölkerung der Stadt und des Umlands mit den gewerblichen Einrichtungen auch mit Kfz aufrechterhalten, zugleich aber soll durch verkehrsberuhigende Maßnahmen urbanes Leben stärker als bisher ermöglicht werden (z.B. durch Gaststätten und Café's mit Außenflächen, durch Flanier- und Aufenthaltsbereiche zur Kommunikation, durch gestalterische Element wie Brunnen und Bänke usw.

1. Schöngeisinger Straße, zwischen Hauptstraße und Kapuziner Straße

Durch den vor ein paar Jahren erfolgten Umbau der Schöngeisinger Straße, die räumliche Aufweitung Ecke Ledererstraße, den kleinen „Platz“ Ecke Viehmarktstraße, die Gestaltung Höhe CityPoint, die zahlreichen Geschäfte, Café's und Gaststätten mit Freischankfläche ist hier eine Flanier- und Aufenthaltsfunktion ersichtlich. Es sind Kurzzeitparkmöglichkeiten vorhanden. Fußgänger können die Schöngeisinger Straße auf der gesamten Länge queren und bei Bedarf sind Querungshilfen (Fußgängerdruckknopfampel, Fußgängerüberweg) vorhanden.



Abbildung 2. Blick in die Schöngeisingerstraße.

Der Einordnungsbereich zur Hauptstraße muss ausgenommen werden, so dass der VGB Höhe Einmündung Ledererstraße beginnen/enden sollte.



Abbildung 3. Blick in die Schöngeisinger Straße. Beginn/Ende des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches.

Optimierungen sind immer möglich, aber für die Schöngeisinger Straße liegen auch jetzt schon, ohne weitere bauliche Veränderungen, die Voraussetzungen für die Ausweisung zum VGB vor. Dieser könnte bei positiver Beschlussfassung nach der Abstufung von der Staatsstraße zur Ortsstraße angeordnet werden.

2. Pucher Straße zwischen Ferdinand-Miller-Straße und Hauptstraße

Hier gibt es auch auf beiden Seiten zahlreiche Geschäfte und man kann die Fahrbahn auf der gesamten Länge (bei Bedarf auch an Querungshilfen) überall queren. Auch Parkmöglichkeiten sind vorhanden, aber es fehlt die Aufenthaltsfunktion. Vom optischen und baulichen Zustand her handelt es sich um eine „ganz normale“ Straße, die derzeit nicht die Voraussetzungen für einen VGB erfüllt.



Abbildung 4. Blick in die Pucher Straße.

Nach Überprüfung des Verkehrsmodells wird wiederum befürchtet, dass bei Anordnung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches ausschließlich im Bereich der Schöngeisinger Straße, Verlagerungseffekte auf die Pucher Straße zu erwarten sind. Aus diesem Grund wird von Seiten der Verwaltung vorgeschlagen im nächsten Schritt zu überprüfen, ob die Aufenthaltsqualität der Pucher Straße durch temporäre und kostengünstige Umgestaltungsmaßnahmen wie Parklets, Schanigärten, Errichtung von Pflanzelementen, etc. gesteigert werden könnte und damit eine Anordnung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches aus rechtlicher Sicht gerechtfertigt werden kann.

3. Kirchstraße zwischen Hauptstraße und Einmündung Niederbronner Weg

Die Kirchstraße kann nicht zum GVB ausgewiesen werden. Der sehr kurze Bereich ist bereits als Zone 30 ausgewiesen.



Abbildung 6. Bestehende Verkehrsanordnungen in der Kirchstraße.

Es befinden sich dort lediglich 2-3 Geschäfte. Eine Querung der Fahrbahn durch Fußgänger ist aufgrund der Arkaden der Sparkasse derzeit nur an der Ampel und auf Höhe der Pruggmayrstraße möglich.



Abbildung 6. Blick in die Kirchstraße.



Abbildung 7. Blick in die Kirchstraße.

Gleichzeitig ist dieser Bereich auch der Aufstellbereich vor der Ampel zur Hauptstraße. Dieser müsste auch ausgenommen werden. D.h., der mögliche räumliche Bereich verkürzt sich auf den Bereich zwischen der Pruggmayrstraße und der Zufahrt zum Niederbronner Weg.



Abbildung 8. Verbleibende Bereich nach dem Aufstellbereich zur Hauptstraße in der Kirchstraße.

Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde ist die vorhandene Zone 30 dort das richtige verkehrsrechtliche Instrument.

Handlungsschwerpunkt 2: Optimierung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt unter der Berücksichtigung des Lieferverkehrs und Radverkehrs

Ergänzend zu dem Handlungsschwerpunkt 1 wird im Bereich der Innenstadt die priorisierte Umsetzung einer Optimierung des ruhenden Verkehrs unter Berücksichtigung des Lieferverkehrs und des Radverkehrs als Schlüsselmaßnahme vorgeschlagen.

Hierzu gehört die Neuordnung und Erweiterung der monetären Parkraumbewirtschaftung im Bereich der Innenstadt (I6), um das Parken auf den zentralen Parkflächen attraktiver zu machen als das Parken im Straßenraum und den ruhenden Kfz-Verkehr verstärkt an den Rand der Innenstadt zu verlagern. Im Zuge der geänderten Regelungen sollte der Lieferverkehr durch die Markierung von informellen Lieferzonen optimiert werden (I9) und dem Radverkehr sollten erweiterte Abstellmöglichkeiten, vor allem auch für Lastenräder zugutekommen (I10).

Durch die Kombination der drei Maßnahmen werden unter anderem die Belastungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr verringert und die Innenstadt gewinnt an Aufenthaltsqualität. Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird durch die Reduzierung von längeren Parkvorgängen im Straßenraum sowie die Schaffung von Fahrradabstellanlagen erhöht und eine verkehrssparsame bauliche Entwicklung wird begünstigt.

Alle drei Teilbausteine weisen niedrige bis mittlere Kosten auf und die Effizienz aus Kosten und Zielerreichung ist mindestens als ausgeglichen oder besser klassifiziert. Eine Umsetzung der Maßnahmen ist zeitnah möglich und vor allem die Verbesserungen für den Lieferverkehr an der Hauptstraße sind auch von hoher Dringlichkeit.

Das Verhältnis aus Zustimmung/ Wichtigkeit und (deutlich weniger) Ablehnung im Rahmen der Lenkungsgruppe lag für alle drei Maßnahmen im mittleren Bereich. Daher wurde die Optimierung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt unter der Berücksichtigung des Lieferverkehrs und Radverkehrs zur priorisierten Umsetzung als Schlüsselmaßnahme vorgeschlagen.

Nach eingehender Prüfung wird in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde vorgeschlagen, verschiedene Änderungen zuerst in der Hauptstraße, zwischen Pucher Straße und Schöngesinger Straße vorzunehmen:

- Die vorhandenen Kurzzeit-Parkplätze (30 Minuten) mit Parkscheibenregelung umwandeln in eingeschränktes Haltverbot (Z 286 StVO)
- Auf beiden Seiten mittig eine Ladezone in Verbindung mit Z 286 StVO einzurichten
- Auf der Ostseite rechts neben dem Elektro-Parkplatz ein Lastenrad-Stellplatz für 3 Lastenräder durch Umwidmung eines Kfz-Stellplatzes einzurichten
- Auf der Ostseite, Lastenrad-Stellplatz für zwei Lastenräder im vorhandenem absoluten Haltverbot (Z 283 StVO) einzurichten
- Auf der Westseite, ein Lastenrad-Stellplatz für 3 Lastenräder durch Umwidmung eines Kfz-Stellplatzes vor dem Drogeriemarkt Müller einzurichten
- Auf der Westseite, ein Lastenrad-Stellplatz in vorhandenem absoluten Haltverbot (Z 283 StVO) für 1 Lastenrad einzurichten.
- restliche Beschilderung bleibt bestehen (keine Zone eingeschränktes Haltverbot)

Die Ladezonen sollen zeitlich befristet werden (Montag – Samstag 6 – 12 Uhr), so dass diese Bereiche außerhalb der Lieferzeiten auch den Bürgerinnen und Bürgern zum kurzzeitigen Halten zur Verfügung stehen

Eine Darstellung der oben genannten Änderungen im Vergleich zu dem Bestand sind in der Anlage 2 abzulesen.

Bei allen Änderungen, Verlegungen und Neuaufstellungen von Anlehnbügeln o.ä. ist darauf zu achten, dass diese mittels Bodenhülsen montiert werden, damit ein Auf- und Abbau für Veranstaltungen möglich ist.

Weitere Änderungen in der Parkraumbewirtschaftung in der Pucher Straße, Schöngeisinger Straße und auf den Parkplätzen werden im Herbst zur Entscheidung vorgelegt.

Fazit

Abschließend wird der auf Seite 1 formulierte Beschlussvorschlag zur Abstimmung gestellt.