

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2705/2022

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

Betreff/Sach-antragsnr.		B2 Ausbau der Augsburger Straße - Vorstellung und Beschluss der Planung			
TOP - Nr.		Vorlagenstatus öffentlich			
AZ:		Erstelldatum	31.03.2022		
Verfasser		Gessner, Claudia	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		43 Stadtentwicklung, Verkehrsplanung, Klimamanagement	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status	
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Vorberatung/ Entscheidung	09.11.2022	Ö

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:

- 1) Der Vorentwurfsplanung in der in der Sitzung vorgestellten Variante wird zugestimmt.
- 2) Am Knotenpunkt 6 sind die Verhandlungen mit dem Eigentümer im nordöstlichen Quadranten (Eigentümer 4) fortzuführen, um zumindest den Bereich des jetzigen Grünstreifens noch für die Belange des Fuß- und Radverkehrs nutzen zu können.
- 3) Die Radverkehrsführung in Richtung Süden am KP 7 ist hinsichtlich der neu eingebrachten Optimierungsvorschläge (Einsatz von Fahrradpiktogrammen oder Planung eines Schutzstreifens bis zur LSA durch Reduktion der Fahrstreifenbreiten) zu prüfen und bestmöglich zu verbessern.
- 4) Zur Umsetzung eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung Norden bereits ab der Dachauer Straße sollen die auf der Ostseite vorhandenen, ca. 4-5 Kfz-Stellplätze entfallen.

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			Ja	Pla nun gsv er- ein ba- run g	300.0 00 €
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag					€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme			Antei l der Stadt	€	
Folgekosten	Einmalig		Bauk oste n, Antei l der Stadt	ca. 3 Mio. (mit Vorbehalt, noch keine Kostenschätz ung durch AN erstellt) €	

Sachvortrag:**B2 Augsburgener Straße – Sanierung zwischen Am Ährenfeld und Maisacher Straße – Beschluss Vorentwurfsplanung****1) Rückblick/ Projekthistorie/ bisherige Projektschritte**

Zur Projekthistorie und dem Projektstatus bis Anfang 2022 wird auf die Ausführungen im Sachvortrag zur Sitzungsvorlage 2377/2022 aus der UVT-Sitzung vom 08.02.2022 verwiesen.

Zu Beginn sei darauf hingewiesen, dass der aktuell seitens des Staatlichen Bauamts und der Stadtverwaltung FFB verfolgte Zeitplan vorsieht, die Ausführungsplanung und die Ausschreibung/Vergabe der Bauleistungen in 2023 durchzuführen, um im Jahr 2024 mit der Umsetzung des 1. Bauabschnitts beginnen zu können. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt, wie die Bauabschnitte gebildet werden.

2) Planungsumgriff und südlicher Abschnitt der Augsburgener Straße

Aufgrund der erneuten Nachfragen und Diskussionen zum südlichen Ende des Planungsgebietes sei nochmal darauf hingewiesen, dass aufgrund früherer Abstimmungen zwischen dem Staatlichen Bauamt und der Stadt Fürstentfeldbruck der Umgriff so festgelegt wurde. Damals bestand noch der Wunsch einiger Stadträtinnen/Stadträte nach Kreisverkehren an den Knotenpunkten Maisacher (KP 7) und Dachauer Straße (KP 8). Der Planungsauftrag wurde somit vom Staatlichen Bauamt für den Abschnitt zwischen KP 1 Am Ährenfeld und nördlich des KP 7 (Maisacher Straße) ausgeschrieben und 2019 beauftragt.

Eine Erweiterung des Planungsauftrages ist nicht möglich. Die Planungsleistungen müssten erneut ausgeschrieben werden. Hierfür sowie für die dann folgende Erarbeitung der Planung bis zu dem aktuellen Stand des nördlichen Planungsbereiches würden unter optimalen Bedingungen ca. 2 Jahre vergehen und somit auch das Vorschreiten des aktuellen Projektes enorm verzögert werden. Weiterhin kann die Vorbereitung und Betreuung eines weiteren Planungsauftrags momentan personell weder vom Staatlichen Bauamt noch von der Stadt Fürstentfeldbruck geleistet/sichergestellt werden.

Im aktuellen Projekt wurde auch der anschließende Bereich bis zur Dachauer Straße von den Planern mit betrachtet und der Übergang zwischen Neubau und Bestand bestmöglich gestaltet. Zielvorgaben waren hier

- eine möglichst weitreichende, sichere Rad- und Fußverkehrsführung,
- die leistungsfähige Abwicklung aller Verkehrsarten sowie
- das Sicherstellen einer guten Anschlussmöglichkeit der späteren neu gestalteten südlichen Augsburgener Straße („kein Verbauen von Möglichkeiten“).

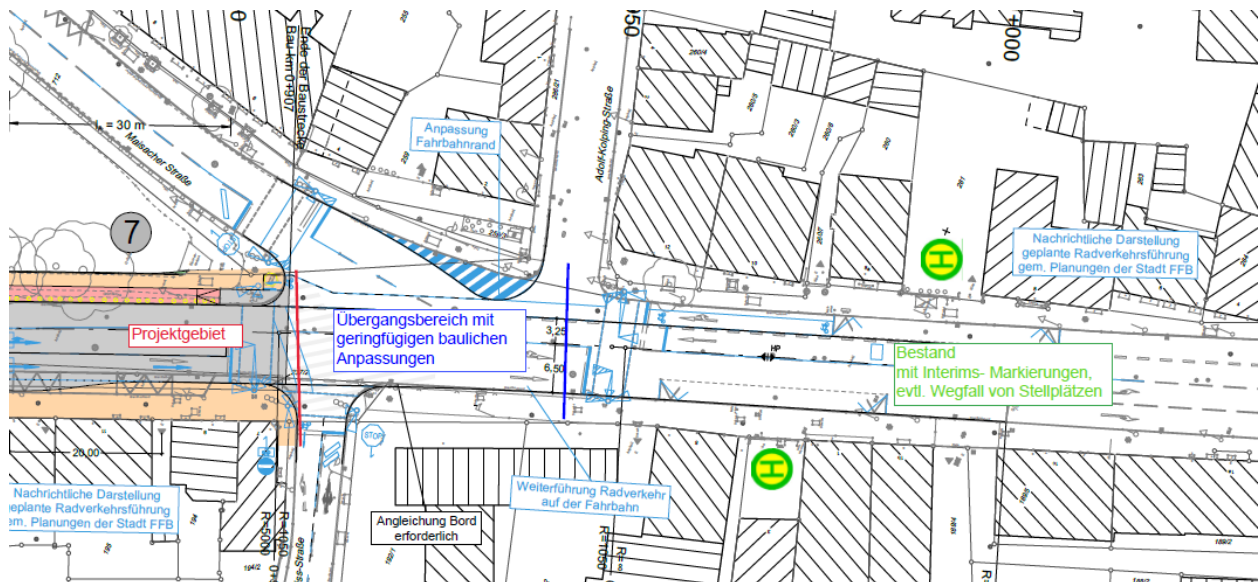


Abb. 1 – Südliches Ende des Projektgebiets und Übergangsbereich zum Bestand

Fakt ist, dass die Engstelle in der „Rathauskurve“ immer eine Radverkehrsführung im Mischverkehr erfordern wird, so dass vorab aus beiden Richtungen der Radverkehr auf der Fahrbahn ankommen muss. Ob dies aus Richtung Norden auch mittels eigenem Schutzstreifen möglich sein kann, wird mit der Planung des südlichen Abschnitts der Augsburger Straße und der dann enthaltenen Betrachtung des Knotenpunkts Dachauer Straße geprüft.

Die im Bestand notwendigen Rückstaulängen in der Nordzufahrt zum KP 8 Dachauer Straße betragen für den Geradeausstreifen 70m und für den Linksabbiegestreifen 20m.

Im KP 7 (Maisacher Straße) ist bei Ermöglichen des von Norden Linksabbiegens in die Maisacher- und in die Adolf-Kolping-Straße notwendig, dass es im Abfluss auch zwei Fahrspuren gibt. Wie diese zukünftig gestaltet werden, ob die linke eine reine Linksabbiegespur nur bis zur Adolf-Kolping-Straße ist oder weiter bis zur Dachauer Straße geführt werden soll, ist für den jetzigen Planungsumgriff nicht relevant.

3) Randbedingungen und Planungsvarianten

Der generell angestrebte Straßenquerschnitt mit beidseitigen 2,50m breiten Radwegen sowie 2,30m breiten Gehwegen (getrennte Geh- und Radwege, G/R) und einer 7,0m breiten Fahrbahn konnte nicht durchgängig geplant werden, da die vorhandene Straßenraumbreite an einigen Stellen zu schmal ist. In Teilbereichen wurden die Radwege auf bis zu 2,10 m bzw. die Gehwege auf bis zu 1,80 m reduziert. In den schmalereichen Bereichen wurde in beide Richtungen jeweils auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg (G+R) mit einer angestrebten Breite von mind. 3,0m zurückgegriffen. Im Bereich der Bushaltestellen wurden hinter der 1,50m breiten Aufstellfläche für Fahrgäste mind. 2,50m für G+R angestrebt.

Die Maßangaben in diesem Planungsstadium beinhalten noch die Breiten der Sicherheitstrennstreifen (z.B. zum fließenden Längsverkehr 50cm). In späteren Planungsphasen werden diese Bereiche dann separat gestaltet und somit auch in den Plänen angegeben.

Linksabbiegender Radverkehr soll weitestgehend mittels indirekter Führung und dafür vorgesehenen Aufstellflächen umgesetzt werden. Dies gilt sowohl für LSA- als auch für vorfahrtgeregelterte Knotenpunkte.

Relevante, die Trassierung erheblich bestimmende Zwangspunkte sind:

- der Brückenquerschnitt über die B471 (welcher jedoch lt. Aussagen der Brückenbauabteilung des StBA verbreitert werden kann, so dass zumindest beidseitige gemeinsame G+R mit mind. 3m Breite realisiert werden können),
- der Bereich zwischen KP 1 und 2, auch im Hinblick auf die vorhandene Böschung auf der Westseite sowie
- die außergewöhnliche und komplexe Bestandsgeometrie des KP 6 inkl. der Gebäudevorderkante im nordwestlichen Quadranten.

Es wurden verschiedene Planungsvarianten erarbeitet. Zu Beginn wurde eine optimale Führung für alle Verkehrsteilnehmer verfolgt, bei welcher die angestrebten Maße nur in kurzen Teilbereichen unterschritten werden mussten. Für eine Realisierung dieser Variante mit meist getrennten Geh- und Radwegen wäre Grunderwerb an vier Stellen notwendig geworden (**„Planungsvariante 1 mit hohem Grunderwerbsbedarf“**).

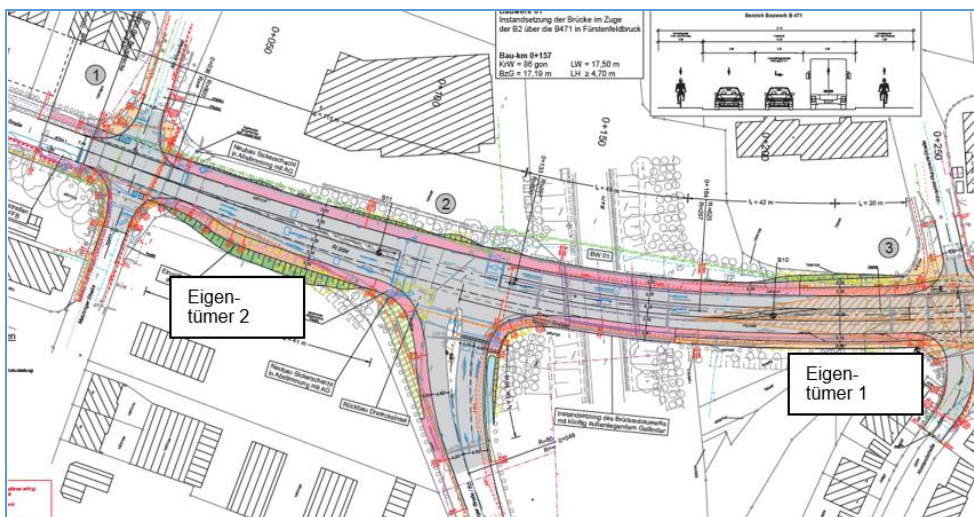


Abb. 2 – Grunderwerbsbedarf im Bereich KP 1- 3, Vorentwurf Variante 1 mit **hohem** Grunderwerbsbedarf, Stand August 2021

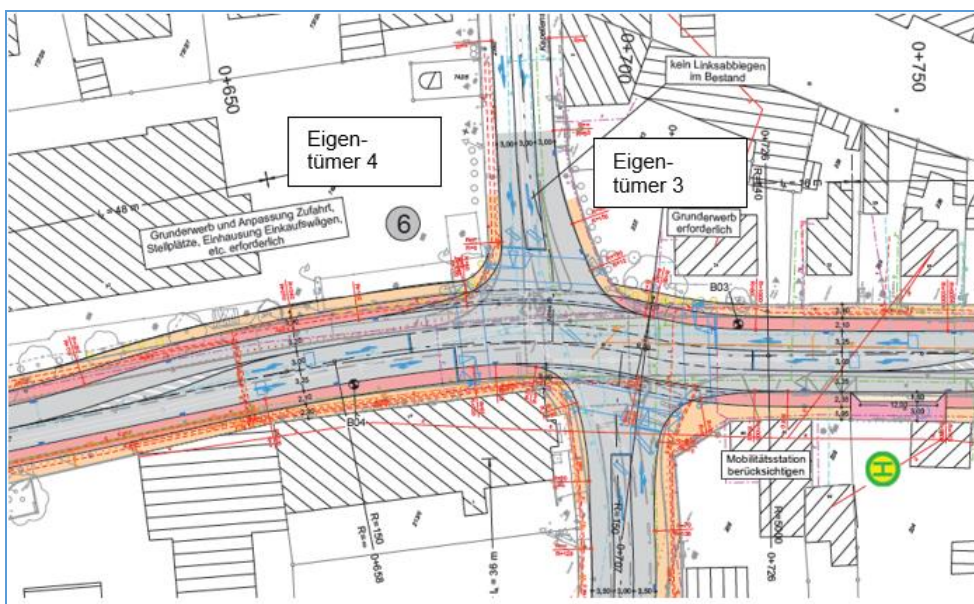


Abb. 3 – Grunderwerbsbedarf im Bereich KP 6, Vorentwurf Variante 1 mit **hohem** Grunderwerbsbedarf, Stand August 2021





Diese hätte zur Folge, dass v.a. im Bereich des KP 6 (Marthabräustraße, Kapellenstraße) in beide Richtungen auf eine gemeinsame Geh- und Radwegeführung oder sogar nur einen für Radverkehr freigegebenen Gehweg zurückgegriffen und die Breiten hierfür in den Engstellenbereichen auf bis zu - an der engsten Stelle - 1,50m reduziert werden muss. Jedoch ermöglicht diese Variante auch das Fortführen der Planung und eine anschließende Umsetzung des Bauvorhabens in den kommenden Jahren.

Die Erfolgsaussichten sind somit nicht abschätzbar. Eine Enteignung ist nur zum Wohle der Allgemeinheit möglich. Hier müsste im Zuge des Verfahrens dargestellt werden, dass die Belange der Allgemeinheit schwerer wiegen als die des Einzelnen.

Weiterhin würden für die Durchführung des BBP-Verfahrens Kapazitäten bei der Verwaltung gebunden werden, die aktuell für andere Projekte eingeplant sind.

Da nun eine Lösungsmöglichkeit vorliegt, welche die Führung des Fuß- und Radverkehrs gewährleistet und in jedem Fall eine Verbesserung zur bestehenden Situation darstellt, sollte mit der raschen Planung der Ausführungsunterlagen und der zeitnahen Ausschreibung und Umsetzung der Bauarbeiten weitergemacht werden. Mit Eigentümer 4 (Erbpachtgrundstück) wird seitens der Verwaltung weiterhin angestrebt, Kontakt zu halten und Verhandlungen zu führen, da jeder Dezimeter, der hier für die Gestaltung der Seitenbereiche gewonnen werden kann, die Sicherheit und den Komfort der schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöht. Bei Beschränkung der Verhandlungen auf die Flächen des jetzigen Grünstreifens würden die bestehenden Stellplätze auch nicht angegriffen werden und trotzdem könnte ein durchgehender gemeinsamer G+R mit einer Mindestbreite von 2,75m (inkl. Sicherheitstrennstreifen) realisiert werden. Die Einwilligung des Eigentümers 4 zu einem persönlichen Gesprächstermin Mitte November 2022 wird seitens der Stadt als positives Zeichen gedeutet, um eine Einigung erzielen zu können.

Die 3. Variante ohne Grunderwerb wurde am 27. Juni in einem Runden Tisch Radverkehr (RTR) vorbesprochen. Noch offene Punkte nach dem RTR werden jetzt in der BV erläutert bzw. im weiteren Planungsverfahren berücksichtigt.

4) Aktuelle Planung (weitestgehend) ohne Grunderwerb

Zunächst sei darauf hingewiesen, dass es sich beim aktuellen Planungsstand immer noch um die Phase der Vorentwurfsplanung handelt. Diese beinhaltet eine Höhenplanung der Hauptachse ohne detaillierte Planung von Übergängen, etc., eine grobe Verortung von z.B. den Aufstellflächen der indirekt nach links abbiegenden Radfahrer:innen und keine Ausführungsdetails (Bordsteinabsenkungen, Markierung, Roteinfärbungen, Längs- und Quergefälle in Übergangsbereichen, detailliertem Oberflächenbelag etc.). Sie zeigt lediglich die prinzipielle Straßenraumaufteilung sowie die geplanten Führungsformen für die verschiedenen Verkehrsarten auf.

Die wesentlichsten Punkte der „3. Variante ohne Grunderwerb“ sind nachfolgend von Norden nach Süden, meist unter Auflistung der Knotenpunkte, dargestellt. Norden befindet sich links in den dargestellten Planausschnitten.

KP 1 - Am Ährenfeld

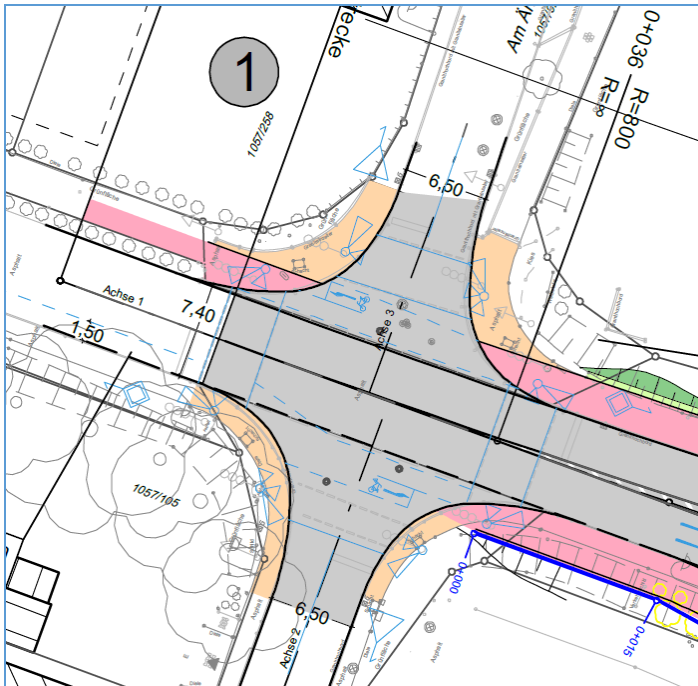


Abb. 7 – KP 1, Vorentwurf Variante 3 ohne Grunderwerb, Stand Juni 2022

Der KP 1 wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Von Norden kommt der **Radverkehr** auf einem Schutzstreifen und wird im Bereich der Kreuzung auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Von Süden kommender Radverkehr wird auf einem gemeinsamen G+R geführt. Linksabbiegender Radverkehr wird indirekt mit markierten Aufstellbereichen geführt.

Der **Kfz-Verkehr** wird aus allen Richtungen jeweils auf einer Mischspur zum KP geführt.

Die südliche Fußgängerfurt (Schülerverkehr mit Standort Schülerlotse) soll mind. 1s Vorlaufzeit vor den querenden, parallel geschalteten, Kfz-Strömen erhalten.

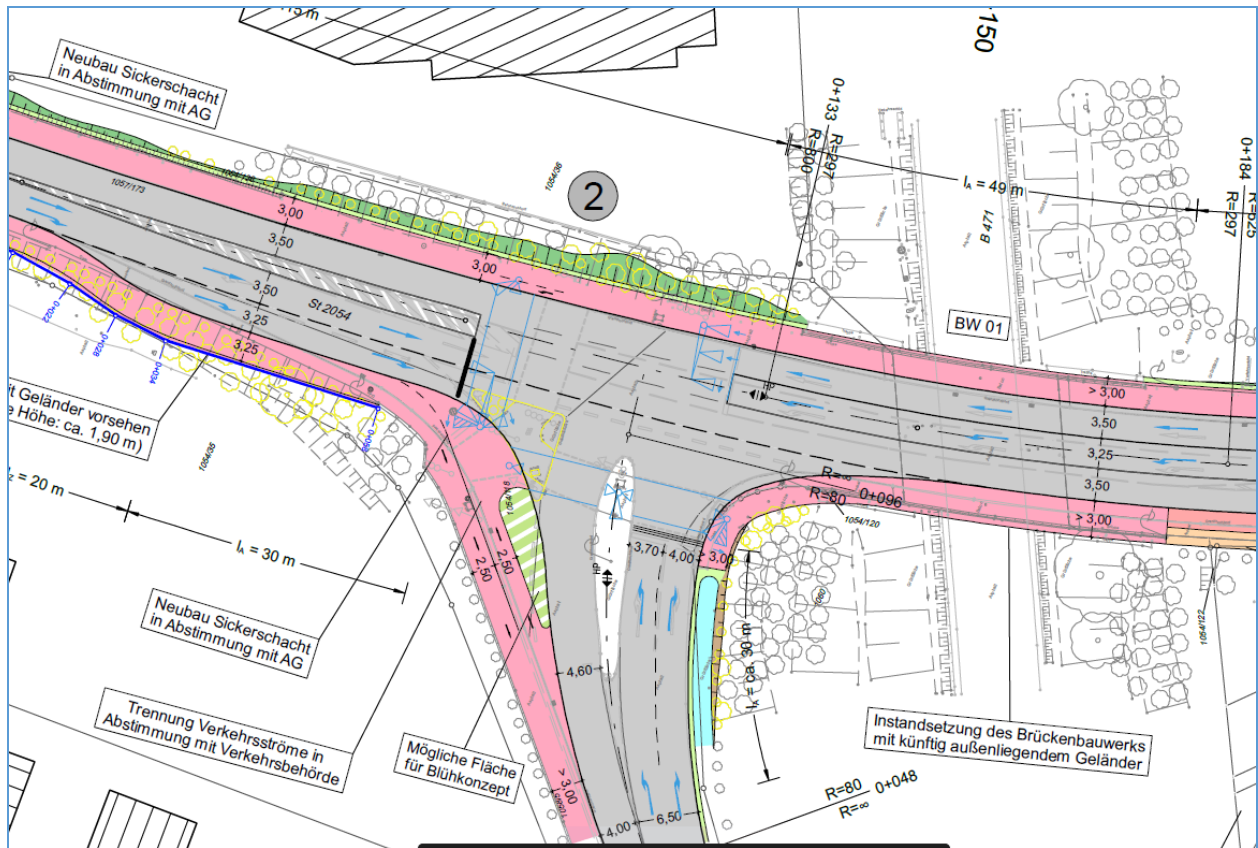
KP 2 – „Abknick der B2“

Abb. 8 – KP 2 Vorentwurf Variante 3 **ohne Grunderwerb, mit Stützmauer**, Stand Juni 2022

Der KP 2 wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt. **Fußgänger- und Radverkehr** werden auf einem gemeinsamen G+R geführt. Von Norden kommend muss eine Stützmauer mit bis zu 1,90m sichtbarer Höhe gebaut werden, um ohne Grunderwerb auszukommen. Da Richtung Mammendorf ein Zweirichtungsradweg vorhanden ist, wird der Seitenbereich in diesem Quadranten aufgeweitet und die Richtungen werden mittels Markierungen getrennt, um die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen.

Wie breit die Aufstellfläche für in Richtung Norden fahrende und dann nach links abbiegende Radfahrer gestaltet werden kann, wird noch untersucht, da sich hier Probleme durch eine vorhandene Hochdruckgasleitung und den Höhenunterschied zum Nachbargrundstück ergeben.

Der **Kfz-Verkehr** wird im Zufluss jeweils auf zwei Fahrspuren geführt. Die Rechtsabbiegespur aus Richtung Norden wurde auf 30m Aufstelllänge gekürzt. Um einen Rückstau in den Bereich des KP 1 zu verhindern, soll zukünftig über die LSA am KP 1 eine Zuflussdosierung in den Bereich des KP 2 erfolgen.

Für den gesamten Streckenabschnitt bis südlich der Brücke über die B471 wurde die gemeinsame Führung auf gemeinsamen G+R gewählt, um einen zu häufigen Wechsel der Führungsformen zu vermeiden (vorgegebene Führungssituation in nördlich anschließender Strecke, Engstelle Brückenbauwerk).

Südlich des Brückenbauwerks über die B471 wird die Führungsform gewechselt und Fußverkehr und Radverkehr werden getrennt auf eigenen Wegen geführt.

KP 3 – Nordendstraße, Kronprinz-Rupprecht-Straße

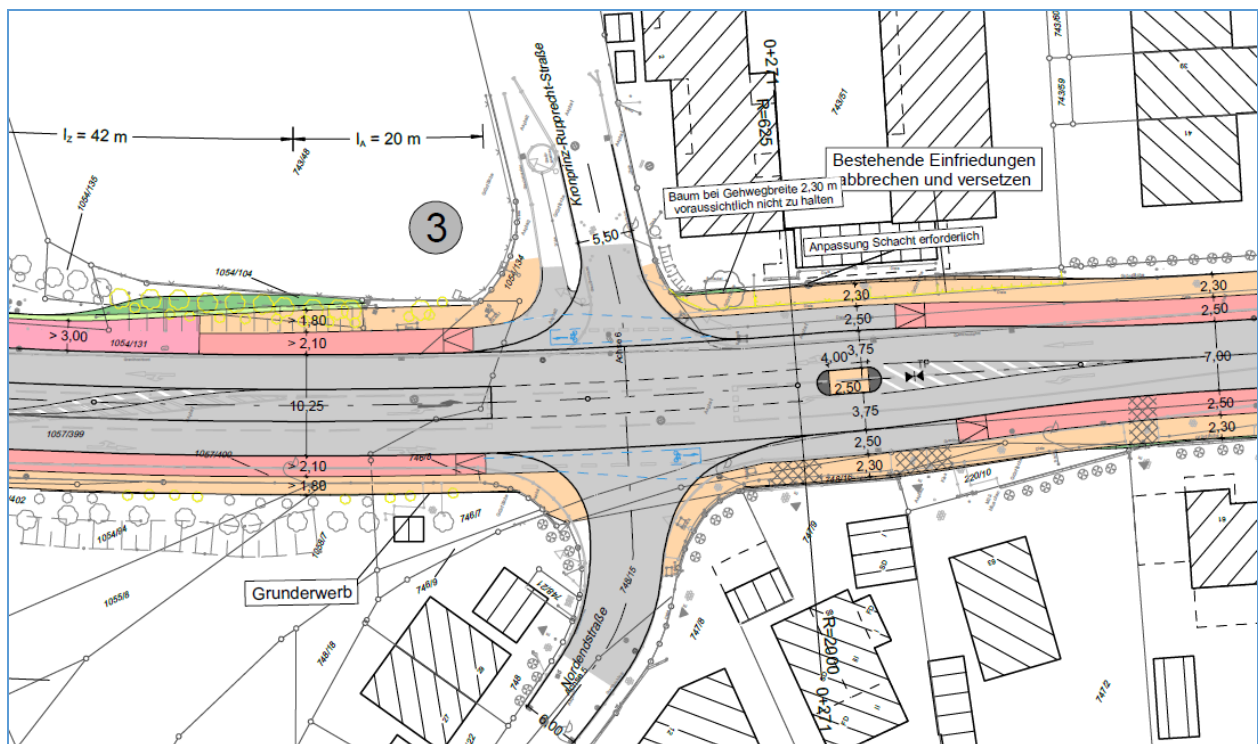


Abb. 9 – KP 3 Vorentwurf Variante 3, Stand Juni 2022 (Grunderwerb Eigentümer 1 erfolgreich)

Der KP 3 ist ein vorfahrts geregelter KP mit Bevorrechtigung der Bundesstraße. Entlang dieser werden **Fuß- und Radverkehr** auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt. Im Kreuzungsbereich und im Bereich der Mittelinsel wird der Radweg niveaugleich mit der Fahrbahn umgesetzt. Die Absenkung/ das Auffahren erfolgt mittels Rampen. Linksabbiegender Radverkehr wird indirekt geführt (markierte Aufstellflächen), sowohl die Anzahl der Kfz aus den untergeordneten Straßen als auch die Anzahl der linksabbiegenden Radfahrer in die untergeordneten Straßen ist gering. In den untergeordneten Straßen fährt der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn, wobei aus der Kronprinz-Rupprecht-Straße rechts einbiegende Radfahrende bereits vorher in den Seitenbereich wechseln können.

Der von Norden kommende, links abbiegende **Kfz-Verkehr** erhält eine eigene Linksabbiegespur, der von Süden kommende, nach links abbiegende Kfz-Verkehr hat Aufstellmöglichkeiten im Schatten der Mittelinsel, somit ist mit keiner Beeinträchtigung des Geradeausverkehrs zu rechnen.

KP 4 – Hochfeldweg

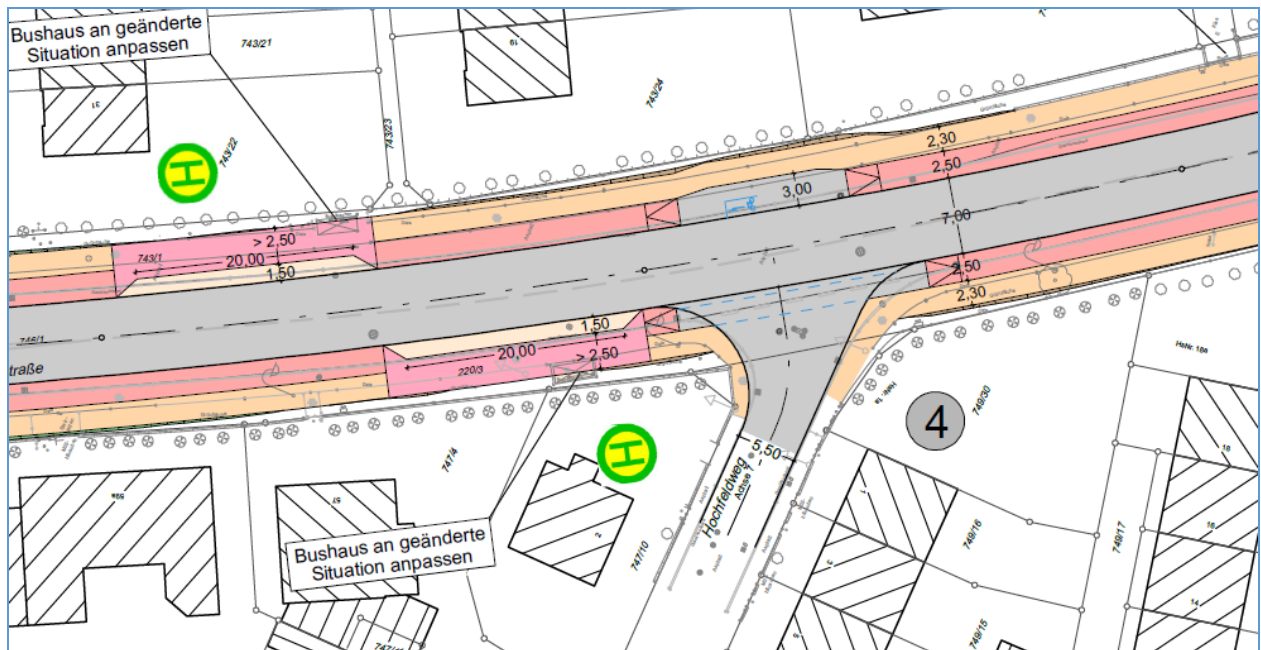


Abb. 10 – KP 4 Vorentwurf Variante 3, Stand Juni 2022

Der KP 4 ist eine vorfahrtsregelte Einmündung mit Bevorrechtigung der Bundesstraße.

Entlang dieser werden **Fuß- und Radverkehr** auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt. Ausnahme bildet hierbei die Führung im Bereich der Bushaltestellen (Halten am Fahrbahnrand, keine Haltebucht, hellgelb = Aufstellfläche der Fahrgäste, barrierefrei, 20m Länge wg. Gelenkbussen) nördlich der Einmündung auf einem gemeinsamen G+R. Der linksabbiegende Radverkehr erhält eine Aufstellfläche auf einem auf Fahrbahnniveau abgesenktem Bereich. Alle Absenkungen erfolgen über Rampen.

Die Führung des **Kfz-Verkehrs** weist keine Besonderheiten auf.

KP 5 – Ganghoferstraße, Fichtenstraße

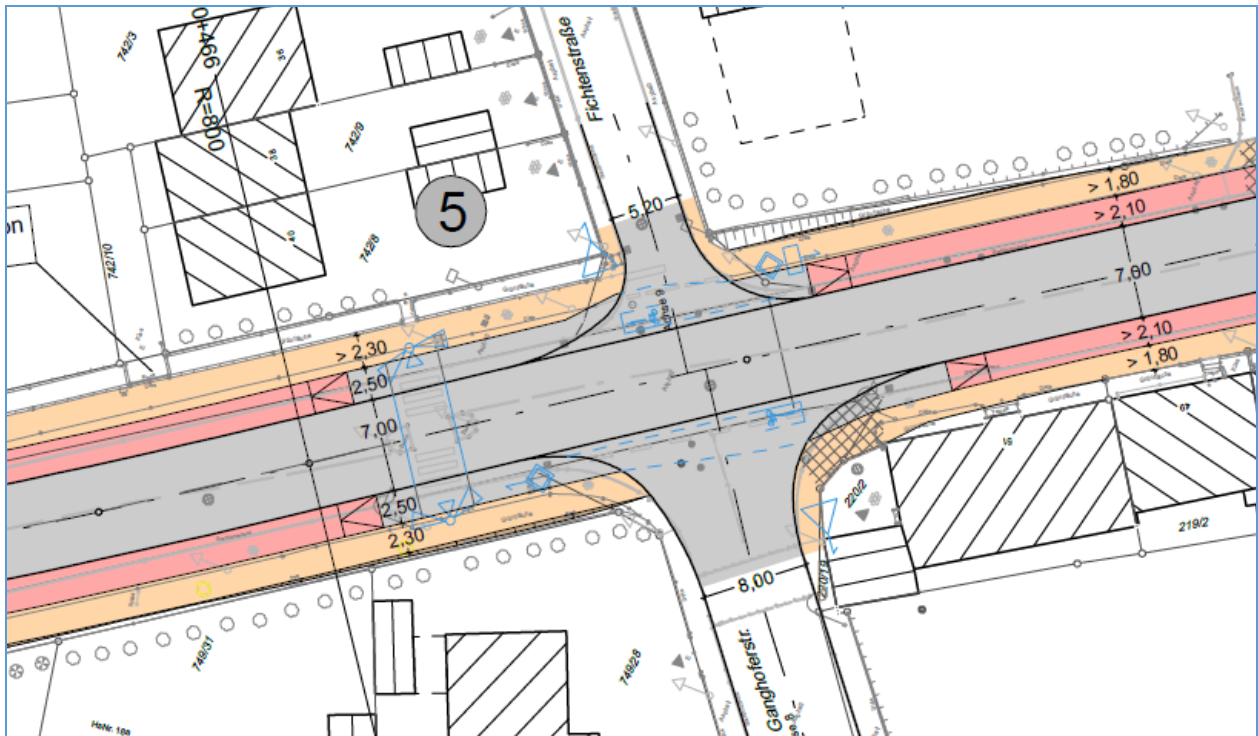


Abb. 11 – KP 5 Vorentwurf Variante 3, Stand Juni 2022

Der KP 5 ist ein vorfahrtsgeregelter KP mit Bevorrechtigung der Bundesstraße. Entlang dieser werden **Fuß- und Radverkehr** auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt. Nördlich des KP ist eine Fußgängerampel geplant, welche vor allem der Sicherung des Schulweges dient. Der Radweg wird mittels Rampen im gesamten KP-Bereich bis nördlich der Fußgängerampel auf Fahrbahnniveau abgesenkt. Linksabbiegender Radverkehr wird indirekt geführt (markierte Aufstellflächen), um eine einheitliche Führungsform für diesen Verkehrsstrom entlang des Projektgebietes zu gewährleisten. Um den Knotenpunkt bei Rotsignal der Fußgängerampel frei zu halten und Konflikte zwischen querendem Kfz-Verkehr aus den untergeordneten Straßen und Radverkehr aus Richtung Süden zu vermeiden, wird aus Richtung Süden für den Radverkehr und den **Kfz-Verkehr** eine Haltelinie markiert. Die Haltelinie auf dem Radweg ist hierbei 3m vorgesetzt, um Radfahrende auch für Kfz-Verkehr aus der Ganghoferstraße erkennbar/sichtbar zu positionieren. Einbiegender Kfz-Verkehr aus den untergeordneten Straßen hat somit die Möglichkeit während der Rot-Phasen in die B2 einzufahren.

KP 6 – Marthabräustraße, Kapellenstraße

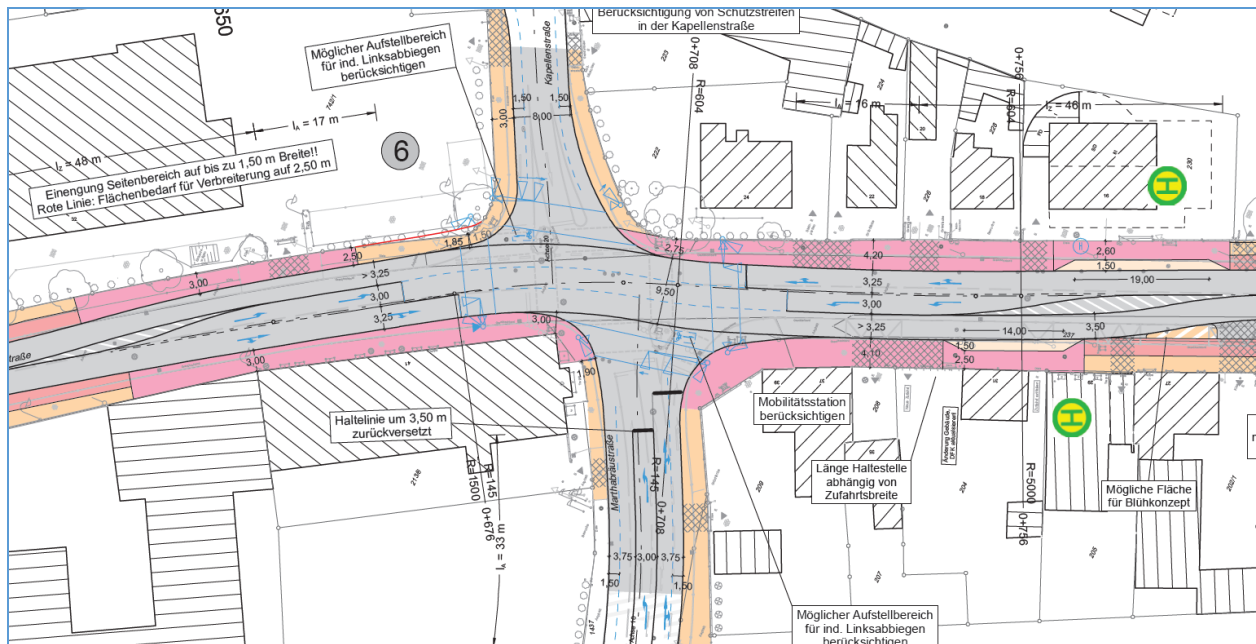


Abb. 12 – KP 6, Vorentwurf Variante 3 **ohne** Grunderwerb, Stand Juni 2022 (**Grunderwerb muss weiterverhandelt werden**)

Der KP 6 wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt. **Fußgänger- und Radverkehr** werden entlang der Bundesstraße auf einem gemeinsamen G+R geführt. Abb. 12 beinhaltet die Planung komplett **ohne** Grunderwerb. Von Süden kommend wird die gemeinsame Führung ab dem Bereich der Bushaltestelle bis zum Knotenpunkt beibehalten um einen Wechsel der Führungsform auf einer Länge von knapp 50m zu vermeiden. Mit dieser Lösung ist kein Grunderwerb im Bereich von Hausnr. 24 mehr nötig. Die engste Stelle des G+R weist kurz vor der Kapellenstraße noch eine Breite von 2,75m auf. Im Anschluss an den KP wird der Gehweg (ggf. Radfahrer frei) bzw. G+R noch ca. 60-70m weitergeführt, bis die notwendige Breite im Seitenbereich von 3,90m für die getrennte Führung wieder erreicht wird.

Auch von Norden kommend wird der Fuß- und Radverkehr gemeinsam geführt, um Platz einzusparen. Der Geh- und Radweg ist dabei in der Breite von mind. 3,00 m geplant. Die Trassierung der B2 (inkl. Fahrbahnrand) wurde dabei für die Befahrbarkeit auch großer Fahrzeuge (15m-Bus, Sattelzug) ausgelegt. Aufgrund der Zwangspunkte (Gebäude 41, kein Grunderwerb auf Grundstück Haus-Nr. 24) können sich hierdurch in Teilbereichen auch größere Breiten, als 3,00 m ergeben, die zu Engstellen auf der gegenüberliegenden Seite führen.

In Richtung Süden kann nach der Bushaltestelle die getrennte Führung wieder fortgesetzt werden.

Trotz Reduktion der Kfz-Fahrschulbreiten in der Augsburgs Straße auf Mindestmaße kommt es aufgrund der zuvor genannten Bedingungen zu einer erheblichen Engstelle bei der Fuß- und Radverkehrsführung im nordöstlichen Quadranten. Die engste Stelle des Seitenbereiches ohne Nutzung von Fremdgrundstücken weist dann nur eine Breite von 1,50m (zwischen Grundstücksgrenze und „Bordsteinkante“) bzw. 1,85m (zwischen Grundstücksgrenze und „Fahrbahnkante des Längsverkehrs“) auf. Diese Stelle kann verbreitert werden, sobald Fremdgrund in geringem Umfang (im Bereich des aktuell vorhandenen „Grünstreifens“) durch die Stadt dauerhaft genutzt oder erworben werden kann. Die Verhandlungen werden seitens der Stadtverwaltung somit weitergeführt, um eine fußgänger- und fahrradfreundliche Lösung zu finden.

Mitte November soll ein gemeinsamer Verhandlungstermin mit dem Eigentümer stattfinden.



Abb. 13 – KP 6, aktuell vorhandene Grünflächen im nordöstlichen Quadranten

Von der Augsburger Straße links abbiegender Radverkehr wird indirekt geführt. Die Lage der hierfür vorgesehenen Aufstellbereiche wird noch optimiert und im Zuge der Lichtsignalplanung angepasst. Hier ist zu berücksichtigen, dass sämtliche Verkehrsströme in Gegenrichtung die Flächen nicht überfahren dürfen.

Der Radverkehr in den untergeordneten Straßen wird in beiden Richtungen auf Schutzstreifen vorgesehen.

Der **Kfz-Verkehr** entlang der Bundesstraße erhält aus Leistungsfähigkeitsgründen eine separate Linksabbiegespur, da die Linksabbieger sonst den gesamten nachfolgenden Verkehr blockieren würden. Eine eigene Signalphase für die Linksabbieger aus der Hauptrichtung ist jedoch nicht möglich (LF Stufe E) und wird vom Verkehrsgutachter auch als nicht notwendig beurteilt, da die wenigen Linksabbieger gut im Nachlauf (nach Abfluss des entgegenkommenden Verkehrs) abfließen und den KP räumen können. Querende Fußgänger- und Radverkehrsströme können zusätzlich durch ein gelbes Warnblinklicht abgesichert werden, wenn dies gewünscht wird.

In der Kapellenstraße wird eine gemeinsame Fahrspur für Geradeausverkehr und Rechtsabbieger geplant. Das Linksabbiegen bleibt wie im Bestand untersagt, da die Maisacher Straße lt. UVT-Beschluss vom Februar 2022 weiterhin in beide Richtungen geöffnet bleiben soll. Der gewonnene Raum entlang der Kapellenstraße wird somit für Rad-Schutzstreifen und die Verbreiterung des Seitenraums zugunsten der Fußgänger- und damit auch Schülersicherheit genutzt.

In der Marthabräustraße wird eine eigene Linksabbiegespur und eine gemischte Geradeaus- und Rechtsabbiegespur geplant. Auch hier entfällt im Vergleich zum Bestand eine Fahrspur, deren Fläche den schwächeren Verkehrsteilnehmern zugutekommen soll.

Südlich des KP 6 werden die **Bushaltestellen** (Halten am Fahrbahnrand, barrierefrei, 14m bzw. 19m lang, da aufgrund der vorhandenen Zufahrten und geplanten Stellplätze beengt) positioniert. In Fahrtrichtung Süden ist mit einem gewissen Rück-

stau in den Kreuzungsbereich zu rechnen, welcher vom Verkehrsgutachter aber noch als verträglich eingestuft wird.

Auf der östlichen Seite entfallen die bestehenden Stellplätze im Zulauf auf den KP. In Fahrtrichtung Zentrum entfällt ebenfalls ein Großteil der aktuell vorhandenen Stellplätze. Hier sei auch auf den o.g. Beschluss verwiesen, in welchem festgehalten wurde, 7 Kfz-Stellplätze (davon 2 für Lieferverkehr) beizubehalten.

KP 7 – Ph-Weiß-Straße, Maisacher Straße, Adolf-Kolping-Straße

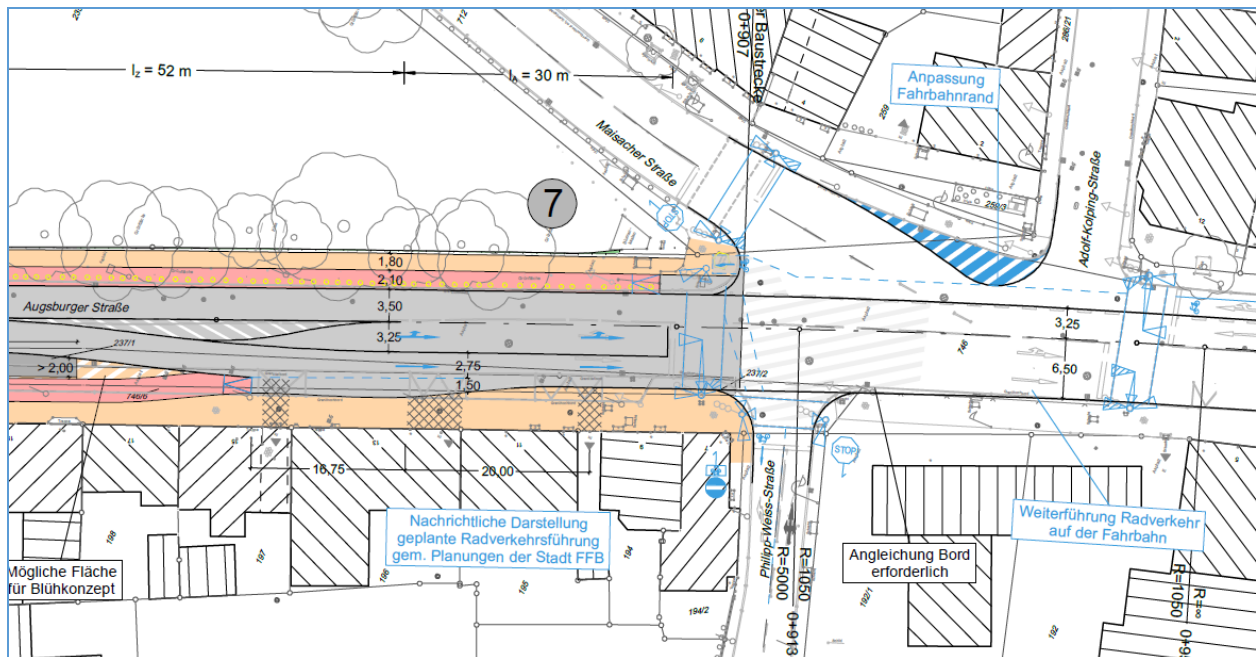


Abb. 14 – KP 7, Vorentwurf Variante 3 **ohne** Grunderwerb, Stand Oktober 2022

Der KP 7 ist ein LSA-geregelter KP. Aufgrund des zu Beginn des Projektes zwischen Stadt und Staatlichem Bauamt festgelegten Umgriff des Projektgebietes endet die Planung nördlich des KP 7. Die Gründe hierfür wurden bereits mehrfach mitgeteilt. An dieser Stelle sei auch auf den TOP zum SA 80 „Fortführung der Planung für die Augsburger Straße Süd“ von Hr. STR Brückner verwiesen, welcher ebenfalls in dieser Sitzung des UVT behandelt werden soll.

Zum aktuellen Zeitpunkt ist es die Aufgabe, eine Übergangslösung zum südlich anschließenden Bestand zu finden, die für alle Verkehrsteilnehmer verträglich ist. Diese unterliegt gewissen Einschränkungen, verbaut aber keine Möglichkeiten für die spätere Planung und Umsetzung des südlichen Abschnitts.

Radverkehrsführung Richtung Norden

Der **Radverkehr** wird in **Richtung Norden** von einem Schutzstreifen kommend ab dem KP 7 auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt. Für eine Umsetzung des Schutzstreifens bereits ab dem KP 8 also ab der Dachauer Straße müssten die Stellplätze vor Hausnr. 4-8 ebenfalls entfallen. Diese dienen aktuell hauptsächlich den dort ansässigen Gewerbetreibenden. Für den Entfall der Stellplätze müssten alternative Parkmöglichkeiten auf dem Volksfestplatz oder in der Dachauer Straße genutzt werden. Dann könnte der Schutzstreifen am Ende der Dreiecksinsel beginnen und nur von der Bushaltestelle unterbrochen bis zum KP 7 geführt werden. Da die Einbahnstraße Philipp-Weiß bereits mit der Umsetzung dieses Planungsabschnitts auch

für den Radverkehr in Gegenrichtung frei gegeben werden soll, wird der von Süden kommende linksabbiegende Radverkehr vom Spitz des Gerblkellerparks „zeitlich parallel“ zur Fußgängerfurt mittels einer eigenen Furt über die Augsburger Straße geführt und kann in die Philipp-Weiß-Straße einfahren.

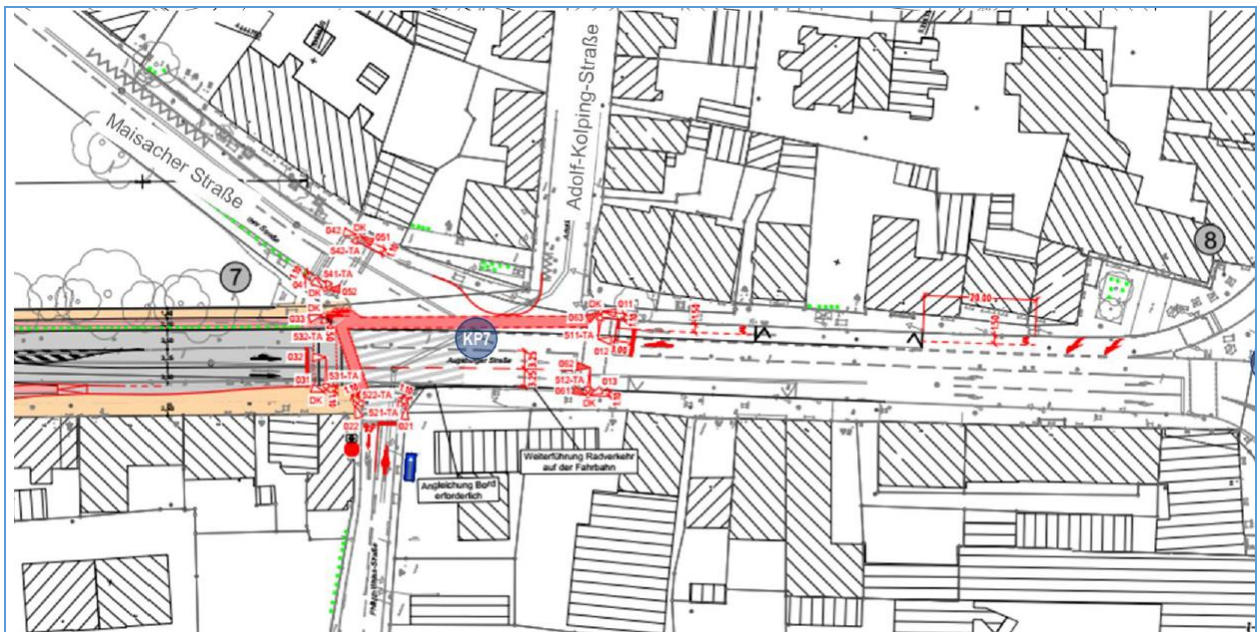


Abb. 15 – Radverkehrsführung zwischen KP 7 und KP 8 Richtung Norden (bei Entfall der Stellplätze bereits ab Dachauer Straße)

Radverkehrsführung Richtung Süden

Die Planung der **Radverkehrsführung Richtung Süden** gestaltete sich schwierig, da der Radverkehr vor dem Knotenpunkt 8 (Dachauer Straße) bereits zwingend auf der Fahrbahn (im Mischverkehr) geführt werden muss.

Von Norden kommend fährt der Radverkehr zunächst noch auf dem separaten Radweg und muss somit von diesem gesichert auf die Fahrbahn geführt werden. Eine Überleitung auf die Fahrbahn im Bereich zwischen der Philipp-Weiß-Straße und dem Rathaus ist nicht möglich, da im Seitenbereich eine zunächst noch gemeinsame Führung mit den Fußgängern aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens und der vorhandenen Bushaltestelle als sicherheitskritisch eingestuft wird.

Somit muss die Überleitung auf die Fahrbahn bereits im Planungsgebiet, vor dem KP 7 (also vor der Philipp-Weiß-Straße) erfolgen.

Es wurden verschiedene Varianten geprüft, welche nachfolgend kurz dargestellt und bewertet werden.

Aktuelle Planungsvariante:

In Richtung Süden wird der Radverkehr vom Radweg kommend vor der LSA des KP7 geschützt auf Fahrbahnniveau geführt, sortiert sich dann aber aktiv (mit Berücksichtigung des nachfolgenden Kfz-Verkehrs ein) und fährt ab dem KP im Mischverkehr auf der Fahrbahn weiter. Diese Planung erfolgt in Anlehnung an eine „**Sonderform für Radwegende**“ aus Baden Württemberg und stellt aus Sicht des Staatlichen Bauamts, der Stadtverwaltung und des Verkehrsgutachters eine vertretbare Lösung dar, um den Radverkehr in die Bestandssituation (Mischverkehr auf der Fahrbahn) zu überführen.



Abb. 16 – Radverkehrsführung Richtung Süden, aktuelle Planungsvariante

Da diese Planung seitens einiger RTR-Mitglieder kritisiert wurde, wurden in den letzten Wochen und Tagen noch folgende **Optimierungsvorschläge** erarbeitet und von externen Fachplanern eingeholt. Gerade mit Verweis auf den bayerischen Einführungserlass vom 17.05.2022 ist der Radverkehr zu fördern und die möglichen Gestaltungselemente sind zu nutzen.

- 1) Um dem nach rechts in die Philipp-Weiß-Straße abbiegendem Radverkehr eine direkte Zufahrt zu ermöglichen, wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, den Gehweg ab dem Ende des Radweges für rechts abbiegenden Radverkehr frei zu geben. Der Gehweg südlich der Philipp-Weiß-Straße wird wieder explizit nur als Gehweg beschildert. (Der bereits angesprochene Grünpfeil für Radverkehr kann nicht zur Anwendung kommen, da Schülerverkehr über die Philipp-Weiß-Straße quert und dies ein Ausschlussgrund ist.)
- 2) Zur Verdeutlichung der besonderen Situation (Ende des Radwegs, Verflechtungsbereich Radverkehr/ Kfz-Verkehr) soll ein VZ 138 (Achtung Radverkehr) aufgestellt werden, die Kfz-Spur kann durch Markierung eingengt und einzelne Fahrradpiktogramme zur besseren Verdeutlichung des Verflechtungsbereiches aufgebracht werden.
- 3) Ggf. kann noch einmal geprüft werden, ob die gemischte Geradeaus- und Linksabbiegespur in eine reine Linksabbiegespur umgewandelt werden kann. Dann

könnte auch hier mit hinweisenden Fahrradpiktogrammen ergänzt um Richtungspfeile gearbeitet werden.

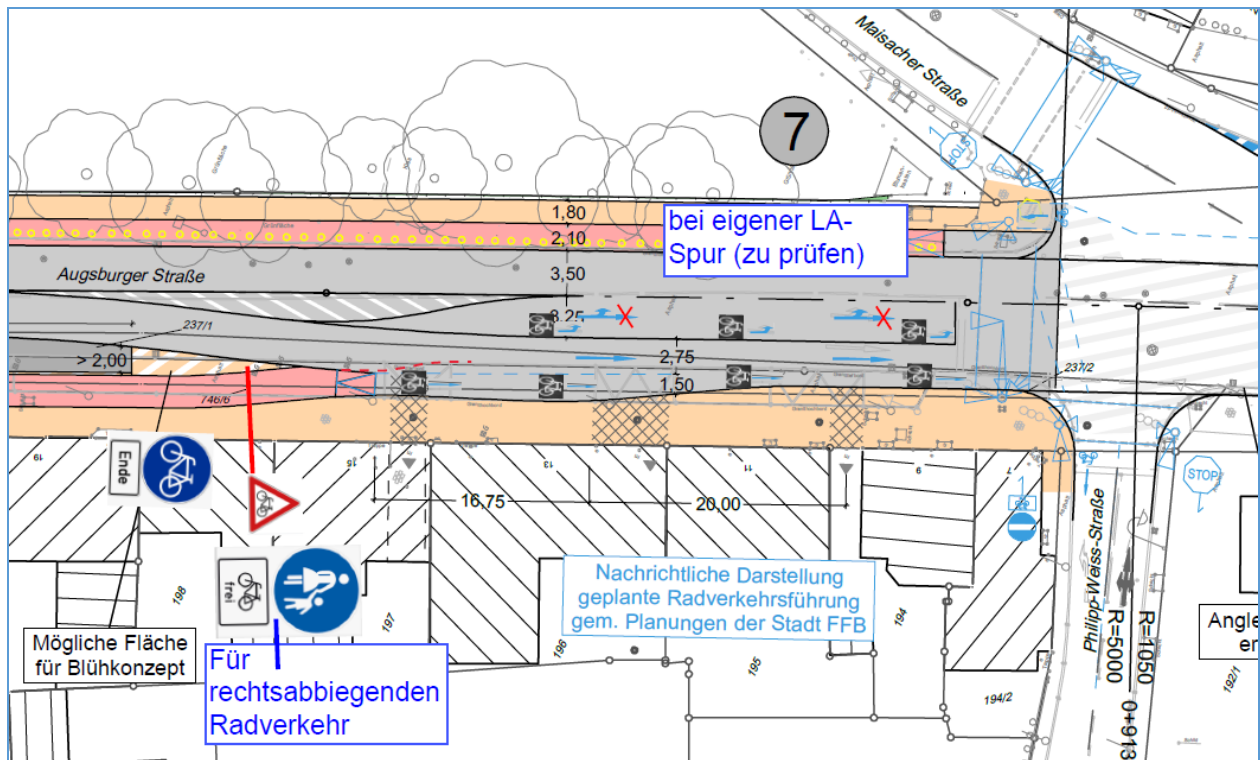


Abb. 17 – Radverkehrsführung Richtung Süden, Optimierungsvorschläge für aktuelle Planungsvariante

Nach Rücksprache mit einem Fachplaner für Radverkehr sollte auch nochmal geprüft werden, ob die Kfz-Fahrspurbreiten reduziert werden können und man somit zur sicheren Radverkehrsführung einen **Schutzstreifen bis zur LSA** mit 3m vorgezogener Haltelinie markieren könnte. Diese Einschränkung des Kfz-Verkehrs sollte zugunsten der Sicherheit des Radverkehrs verfolgt werden und unterstützt auch den Grundsatz der StVO „Sicherheit geht vor Leistungsfähigkeit des Verkehrs“. Die Stadtverwaltung wird somit mit dem StBA prüfen, ob eine Änderung der Fahrspurbreiten dahingehend möglich ist, dass die Geradeausspur eine Breite von 2,50 – 2,75m zzgl. eines Schutzstreifens von 1,25 – 1,50m aufweist. Dies wäre die bekannteste und nach aktuellem Stand von der Verwaltung bevorzugte Führungsform für eine solche Situation. Nach links abbiegender Radverkehr kann sich unter Berücksichtigung des nachfolgenden Verkehrs frei auf die Linksabbiegespur einsortieren.

Weiterhin wurden zwischenzeitlich folgende Alternativen geprüft, aber aufgrund der überwiegenden Nachteile abgelehnt:

Eine **Alternative 1** für eine geschützte Einschleifung und Weiterführung eines Schutzstreifens über die Philipp-Weiß-Straße hinaus (mit Versetzen des südlichen Bordsteins im Übergangsbereich) wurde ebenfalls zur Prüfung und Einschätzung verteilt. Der Radverkehr sollte hierbei nach dem Parkbereich, vor der LSA des KP 7 mittels geschützter Einschleifung auf Fahrbahnniveau geführt werden, würde dann jedoch auf einem rot eingefärbten Schutzstreifen über die Philipp-Weiß-Straße weiterfahren. Der Schutzstreifen endet dann ca. 5m nach der Philipp-Weiß-Straße. Der Bordstein vor Hausnr. 7 würde versetzt werden müssen, der Seitenbereich (Gehweg)

somit schmaler gestaltet. Kurz vor der LSA auf Höhe Adolf-Kolping-Straße würde der Übergang auf den Bestandsquerschnitt erfolgen (siehe Abb. 18).

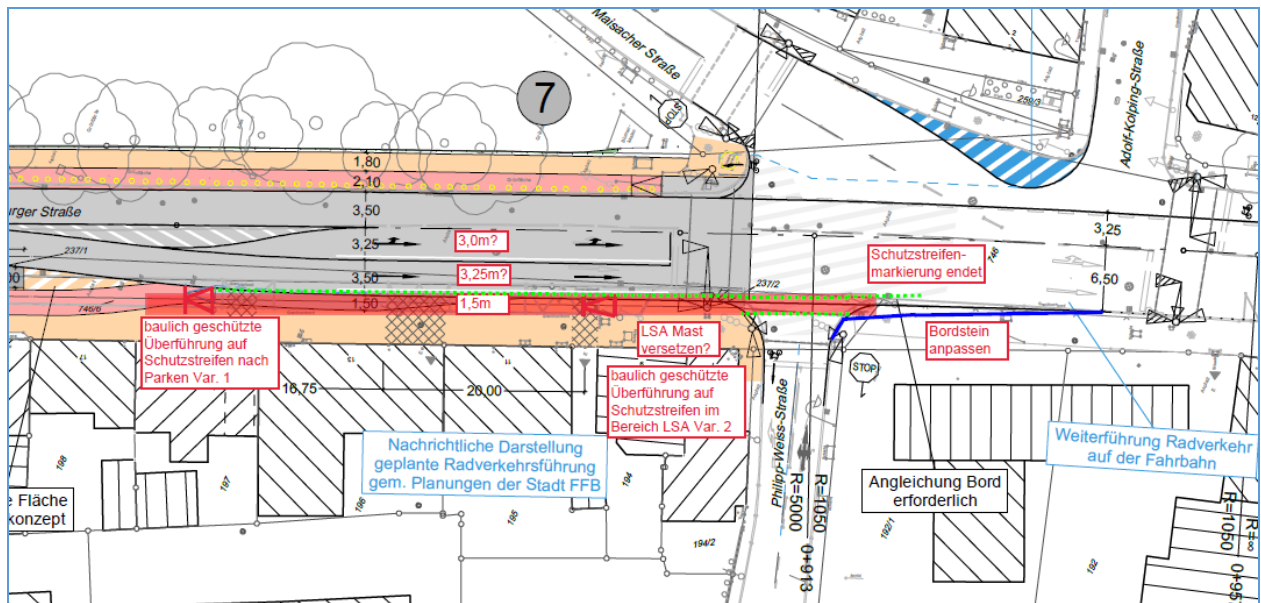


Abb. 18 – Alternative 1: Radverkehrsführung mittels baulich geschützter Einschleifung und Ende des Schutzstreifens südl. der Ph-Weiß-Straße (vorliegende Sicherheitsbedenken)

Seitens des Verkehrsgutachters, des StBA und auch seitens einer kurzen Ersteinschätzung der Arbeitsgemeinschaft für Fahrradfreundliche Kommunen wurde diese Variante jedoch als sicherheitskritisch eingeschätzt, da hier der Schutzstreifen in einem Bereich endet, in dem sich die Straßenbreite verengt und in welcher alle Verkehrsteilnehmer auf viele verschiedene Faktoren achten müssen (Fußgängerampel Höhe Adolf-Kolping-Straße, Spurwechselvorgänge, Bushaltestellen, etc.). Die Führungsform des Radverkehrs im Knotenpunktbereich enden zu lassen, sollte unbedingt vermieden werden.

Als **Alternative 2** wurde geprüft, ob dem rechts in die Philipp-Weiß-Straße abbiegendem Radverkehr wenigstens eine direkte Fahrt ermöglicht werden kann. Hierzu wurde der in Abb. 19 skizzierte Vorschlag erarbeitet. Nach dem Radwegende wird dem geradeaus oder links abbiegendem Radverkehr ein Schleusenbereich zum Einordnen auf die Kfz-Spuren geboten. Hierzu ist dem Kfz-Verkehr Vorfahrt zu gewähren. Nach rechts in die Philipp-Weiß-Straße wollender Radverkehr kann wieder mittels Rampe auf einen Radweg auffahren und direkt in die Seitenstraße abbiegen.

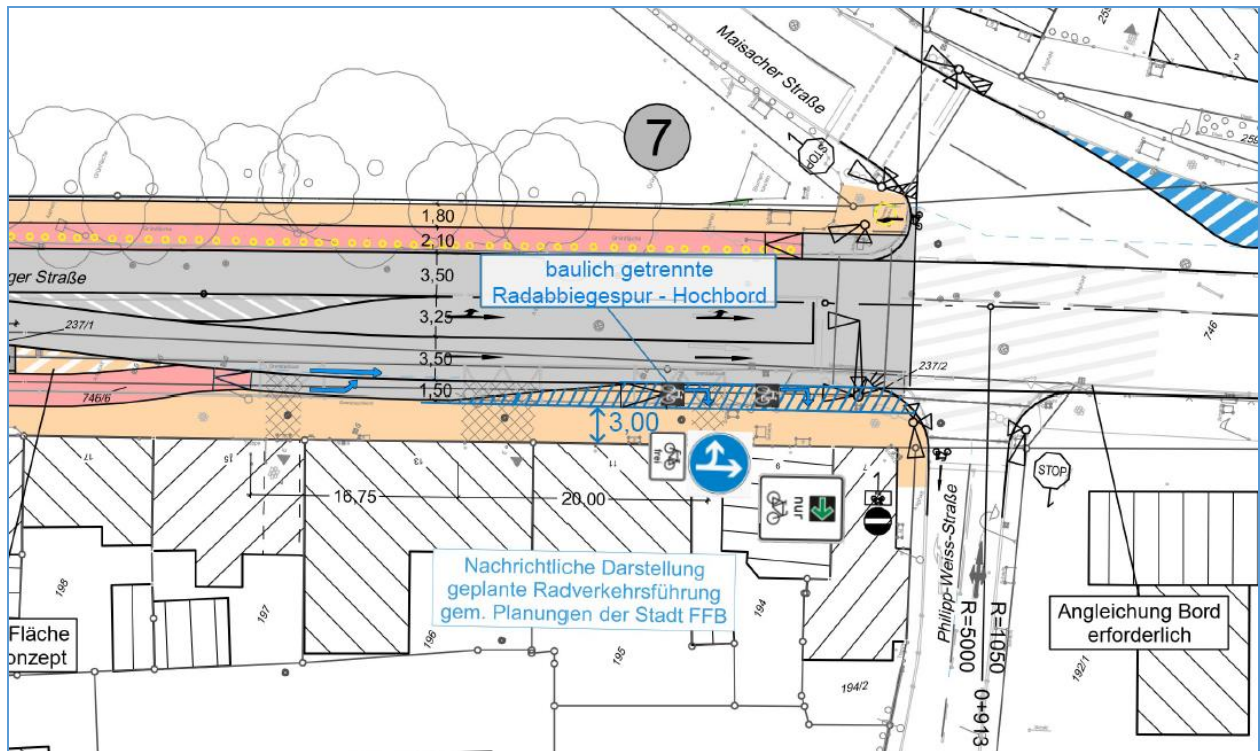


Abb. 19 – Alternative 2: Direkte Führung für rechts abbiegenden Radverkehr in die Philipp-Weiß-Straße

Folgende Rückmeldungen seitens des Verkehrsgutachters und des Fachplaners sind eingegangen:

- diese Gestaltung würde ein Aufstellen des LSA-Masts rechts neben dem Radweg erfordern (höherer Aufwand, steigende Kosten)
- für ortsfremde Radfahrer ist bei der Schleuse nicht erkennbar, wer sich wo einordnen soll (evtl. gäbe es hierfür eine Beschilderungslösung)
- die verschiedenen Fahrtrichtungen des Radverkehrs müssten sehr gut und verständlich markiert werden, dies ist wahrscheinlich nur schwer möglich
- es kann nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, dass ein Geradeausfahrer auf dem Radweg bleibt und sich dann auf Höhe der Philipp-Weiß-Straße in den fließenden Kfz-Verkehr einordnet, welches eine enorme Gefahrensituation darstellen würde (diese Lösung wird vom Verkehrsgutachter abgelehnt und hierfür keine Verantwortung übernommen)

Die Verwaltung schlägt nun also vor, den aktuellen Planungsentwurf hinsichtlich der Optimierungsvorschläge mit dem Staatlichen Bauamt und den beauftragten Planungsbüros abzustimmen und auch zu klären, ob doch die Umsetzung eines Schutzstreifens durch Reduktion der Fahrspurbreiten – als bekanntere und übliche – Lösungsvariante verfolgt werden kann.

Generelle Hinweise

Konfliktbereiche werden im gesamten Projektgebiet rot eingefärbt (Furten, Beginn und Ende von Radverkehrsanlagen). Eine mögliche Einfärbung der übrigen Radwege in Anlehnung an den bestehenden Grundsatzbeschluss zur Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen (dann aber auf alleinige Kosten der Stadt Fürstenfeldbruck) wird im Zuge der Ausführungsplanung besprochen.

Wir weisen darauf hin, dass es im Zuge der Ausführungsplanung noch zu Änderungen kommen kann. Sollten diese Änderungen an den generellen Führungsformen oder erhebliche Veränderungen der Spurführung oder –breiten umfassen, werden diese erneut dem Ausschuss vorgelegt. Die blau in den Plänen erkenntlichen Radverkehrsführungen, welche vom Verkehrsgutachter erstellt wurden, werden noch an die Ausführungsplanung angepasst. Diese stellen keine Markierungsplanung, sondern lediglich die aktuellen Vorschläge zur Radverkehrsführung dar.

Die Verwaltung kommt somit zu dem auf Seite 1 formulierten Beschlussvorschlag.