

# Evaluationsbericht und rechtliche Beurteilung

zum Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich  
(Tempo-20-Zone) in der Schöngeisinger Straße  
der Großen Kreisstadt Fürstentfeldbruck



Verfasser:

Birgit Thron, Sachgebietsleitung Straßenverkehrsbehörde

Montserrat Miramontes, Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement

## Inhaltsverzeichnis

|       |                                                                   |    |
|-------|-------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | Hintergrund und Zielsetzung .....                                 | 3  |
| 2     | Untersuchungsdesign und Methodik.....                             | 4  |
| 2.1   | Verkehrsaufkommen .....                                           | 4  |
| 2.2   | Zusammensetzung des MIV.....                                      | 5  |
| 2.3   | Aufenthaltsdauer .....                                            | 6  |
| 3     | Ergebnisse .....                                                  | 7  |
| 3.1   | Entwicklung des Verkehrs .....                                    | 7  |
| 3.1.1 | Kraftfahrzeuge .....                                              | 7  |
| 3.1.2 | Motorisierter Individualverkehr .....                             | 9  |
| 3.1.3 | Radverkehr .....                                                  | 12 |
| 3.1.4 | Fußgängerverkehr.....                                             | 14 |
| 3.1.5 | Aufteilung des Verkehrs .....                                     | 16 |
| 3.2   | Klassifizierung der Straße .....                                  | 18 |
| 3.3   | Aufenthaltsfunktion .....                                         | 19 |
| 4     | Rechtliche Beurteilung.....                                       | 22 |
| 4.1   | Rechtmäßigkeit der VAO vom 30.08.2022 und deren Ergänzungen ..... | 24 |
| 4.2   | Rechtliche Zusammenfassung .....                                  | 28 |
| 4.3   | Würdigung der Mess- und Zählergebnisse.....                       | 29 |
| 5     | Zusammenfassung.....                                              | 32 |

# 1 Hintergrund und Zielsetzung

Die Schöngeisinger Straße in Fürstenfeldbruck wurde im August 2022 von einer Staatsstraße zu einer Gemeindestraße herabgestuft. Sie verbindet über eine Länge von rund 4,5 km die Bundesstraßen B 2 und B 471. Ab der Fürstenfelder Straße ist sie stadteinwärts für LKW über 16 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht gesperrt (ausgenommen landwirtschaftlicher Verkehr und Linienverkehr kraft Gesetzes). Auf Basis eines Beschlusses des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau vom 14. Juli 2022 wurde Ende August 2022 ein rund 350 Meter langer Abschnitt zwischen der Ledererstraße (Sackgasse) und der Kapuzinerstraße als Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich – VBGB) ausgewiesen.

Seit Mai 2023 gilt das Tempolimit werktags zwischen 6:00 und 20:00 Uhr, außerhalb dieses Zeitraums gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Aufgrund zweier Beschwerden über die Tempo-20-Zone forderte die Regierung von Oberbayern die Stadt Fürstenfeldbruck auf, die Rechtmäßigkeit der Tempo-20-Zone durch eine umfassende Evaluation nachzuweisen. Dabei soll insbesondere geklärt werden, ob es sich bei der Schöngeisinger Straße in diesem Abschnitt um eine Hauptverkehrsstraße mit überwiegender Durchgangsfunktion oder um eine innerörtliche Gemeindestraße mit relevanter Aufenthaltsfunktion handelt.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Erhebungen und Auswertungen zur Verkehrsentwicklung und zur Aufenthaltsdauer und gibt die rechtliche Beurteilung der Stadt Fürstenfeldbruck wieder.

## 2 Untersuchungsdesign und Methodik

Unabhängig von der Aufforderung der Regierung von Oberbayern wurden vor und nach der Einführung der Tempo-20-Zone verschiedene Verkehrszählungen durchgeführt.

Im Sommer 2024 und ein Jahr später erfolgten auf Grundlage der behördlichen Aufforderung verschiedene Messungen:

- Videogestützte Verkehrserhebungen an zwei Knotenpunkten (24 Stunden)
- Videoaufzeichnungen mit KI-Objekterkennung in fünf Bereichen zwischen den beiden Knotenpunkten (24 Stunden)
- Manuelle Aufenthaltsbeobachtung in 15-Minuten-Intervallen an verschiedenen Punkten in drei Abschnitten (7- 20 Uhr)

Seit Januar 2025 sind in der Tempo-20-Zone zwei Geschwindigkeitsdisplays installiert (jeweils in Ein- und Ausfahrtrichtung).

Eine detaillierte Übersicht der Zeitpunkte und Standorte der Messungen ist in Anlage 1 zu finden.

Durch die Kombination dieser Methoden wurden Veränderungen im motorisierten Kfz-Verkehr sowie im Rad- und Fußverkehr untersucht und die Auswirkungen auf die Aufenthaltsfunktion des Straßenraums analysiert.

Zudem wurde mithilfe des Verkehrsmodells die Zusammensetzung und die Zielrichtungen der Kfz-Verkehre auf der inneren Schöngeisinger Straße ermittelt. Dafür wurde der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich im Verkehrsmodell der Stadt Fürstenfeldbruck entsprechend abgebildet.

Die Ergebnisse sind im Kapitel 3 präsentiert.

### 2.1 Verkehrsaufkommen

Wie in Anlage 1 dargestellt, wurden in der Tempo-20-Zone verschiedene Verkehrszählungen durchgeführt. Kraftfahrzeuge wurden in sechs Kategorien erfasst (Pkw, Bus, Lieferwagen, Lkw, Lastzug und Kraftrad) und an zwei Knotenpunkten ausgewertet:

- KP 1: Hauptstraße / Schöngeisinger Straße / Kirchstraße (östlicher Rand der Tempo-20-Zone; Zählungen im Sommer 2024 und 2025)
- KP 2: Schöngeisinger Straße / Zufahrt zur Tiefgarage AEZ/Aldi (westlicher Rand der Tempo-20-Zone; Zählungen im Sommer 2024 und 2025)

Zusätzlich wurde 2023 eine Verkehrszählung auf Höhe des Fußgängerüberweges (FGÜ) beim AEZ durchgeführt. Um diese Daten mit den Zählungen von 2024 und 2025 vergleichen zu können, wurden beim KP 2 die Kfz berücksichtigt, die östlich der Zufahrt zur Tiefgarage gezählt wurden.

Darüber hinaus liegt eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2017 am KP 1 vor, die hinsichtlich der Erfassungsmethodik und der Kfz-Kategorien mit den Zählungen von 2024 und 2025 vergleichbar ist.

Die Messungen an beiden Knotenpunkten zeigen, wie viele Fahrzeuge an den beiden Grenzen des VBGB ein- und ausfahren.

Zusätzlich zu den Zählungen an den Knotenpunkten wurden Videoaufzeichnungen mit KI-gestützter Objekterkennung in fünf Bereichen zwischen den beiden Knotenpunkten durchgeführt.

1. Zwischen der Tiefgarage AEZ und der Fußgängerüberweg (FGÜ)
2. Zwischen dem FGÜ und dem Café Wiedemann
3. Zwischen dem Café Wiedemann und der Fußgängersignalanlage (FSA)
4. Zwischen der FSA und der Bushaltestelle
5. Zwischen der Bushaltestelle und der Ledererstraße

Durch diese Methodik ist es möglich, weitere detaillierte Informationen über den Verkehr zu erhalten, unter anderem genauere Trajektorien der einzelnen Objekte..

Dies ist insbesondere für den Fuß- und Radverkehr interessant, da die KI-Methodik erlaubt, zu erfassen, wie viele Fußgänger und Radfahrende sich in welchen Richtungen bewegen, welche Wege sie nutzen, wo sie die Straße überqueren und wo sie sich aufhalten.

## 2.2 Zusammensetzung des MIV

Als Grundlage für die Ermittlung der Zusammensetzung sowie der Ziele der Kfz-Verkehre auf der inneren Schöngeisinger Straße wurde der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich im Verkehrsmodell der Stadt Fürstenfeldbruck abgebildet.

Hierfür wurden aktuelle Verkehrszählungen aus den Jahren 2024 und 2025 an den folgenden fünf Knotenpunkten im Verkehrsmodell der Stadt Fürstenfeldbruck hinterlegt und darauf basierend eine kleinräumige Nachkalibrierung des Verkehrsmodells vorgenommen.

- KP 1: Hauptstraße/ Schöngeisinger Straße
- KP 2: Schöngeisinger Straße/ Zufahrt zur Tiefgarage AEZ
- KP 3: Münchner Straße/ Emmeringer Straße
- KP 4: Münchner Straße/ Zum Krebsenbach
- KP 5: Münchner Straße/ Oskar-von-Miller-Straße

Basierend auf der makroskopischen Verkehrsmodellierung lassen sich der Gesamtverkehr sowie der Nah- und großräumige Quell- und Zielverkehr ermitteln. Darüber hinaus kann der Anteil des Durchgangsverkehrs sowohl im unmittelbar betroffenen Abschnitt als auch im großräumigeren Stadtgebiet abgeschätzt werden.

Die Ergebnisse zur Verkehrsmenge in der Schöngeisinger Straße fließen in die Bewertung und Klassifikation der Straße ein.

## 2.3 Aufenthaltsdauer

Um Informationen über die Aufenthaltsfunktion des VBGB zu erhalten, wurde in drei Abschnitten zwischen 7 und 20 Uhr gezählt, wie viele Personen sich aufgehalten haben. Das heißt, es wurde erfasst wie viele Personen an bestimmten Orten entweder, sich unterhalten, Schaufenster angeschaut, in einem Café, Parklet, Bushaltestelle, oder Sonstiges gesessen haben. Die Beobachtungen wurden alle 15 Minuten auf einem Lageplan dokumentiert. In Anlage 2 werden Auszüge aus den drei Abschnitten zur Veranschaulichung präsentiert. Die komplette Datengrundlage umfasst 52 Lagepläne pro Abschnitt und Jahr und kann auf Nachfrage nachgeliefert werden.

## 3 Ergebnisse

Im Folgenden wird zunächst die Entwicklung des gesamten Kfz-Verkehrs dargestellt (3.1.1). Anschließend wird die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Kfz-Verkehr ohne Busse sowie ohne Güterverkehr: Lastzüge, Lkw und Lieferwagen) beschrieben (3.1.2).

Danach folgt die Darstellung der Entwicklung des Rad- und Fußgängerverkehrs zwischen beiden Knotenpunkten innerhalb der Tempo-20-Zone (3.1.3 und 3.1.4).

Im nächsten Schritt wird die Klassifizierung der Straße auf Grundlage der Kfz-Verkehrsmenge, der Abschnittslänge sowie der anliegenden Nutzungen gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) vorgenommen (3.2).

Zuletzt werden die Ergebnisse zur Aufenthaltsdauer präsentiert (3.3).

### 3.1 Entwicklung des Verkehrs

#### 3.1.1 Kraftfahrzeuge

Durch die Verkehrszählungen an den Knotenpunkten 1 und 2 wurde festgestellt, dass das Verkehrsaufkommen in der Tempo-20-Zone im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024 an beiden Knotenpunkten um etwa 6 % zurückgegangen ist. Diese Entwicklung wird durch die Verkehrszählungen von 2017 (KP 1) sowie 2023 (direkt östlich von KP 2) bestätigt.

Abbildungen 1 und 2 zeigen die Anzahl der an einem Stichtag an den jeweiligen Knotenpunkten (KPs) gezählten Kraftfahrzeuge.

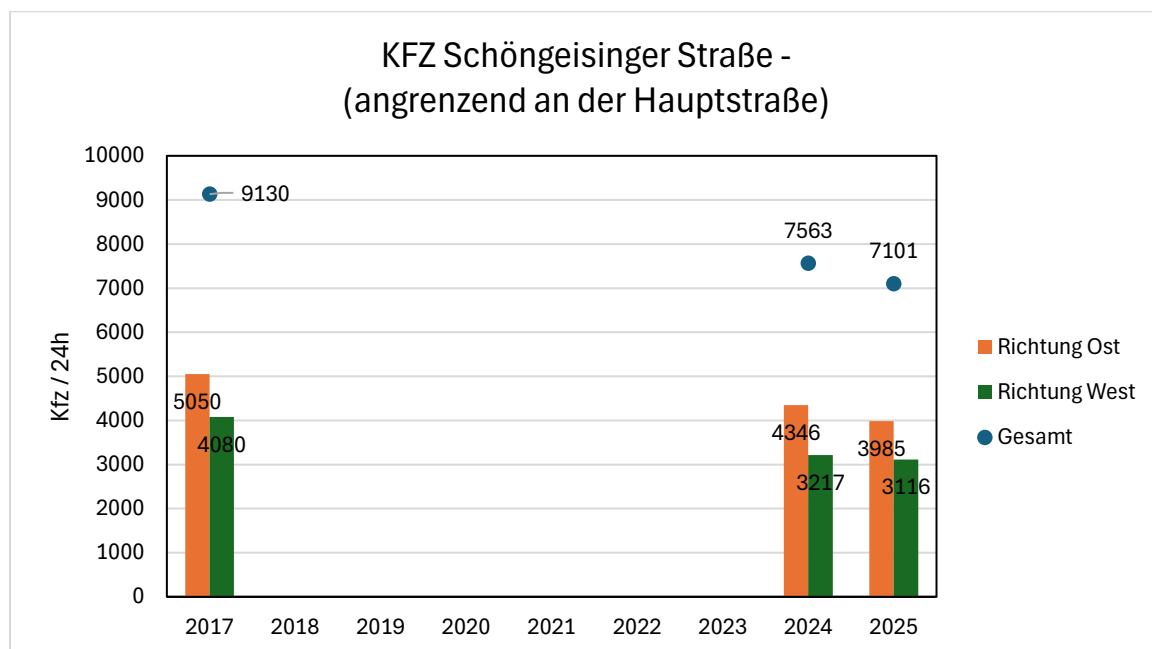


Abbildung 1 - Verkehrsaufkommen in der Schöngeisinger Straße angrenzend an der Hauptstraße

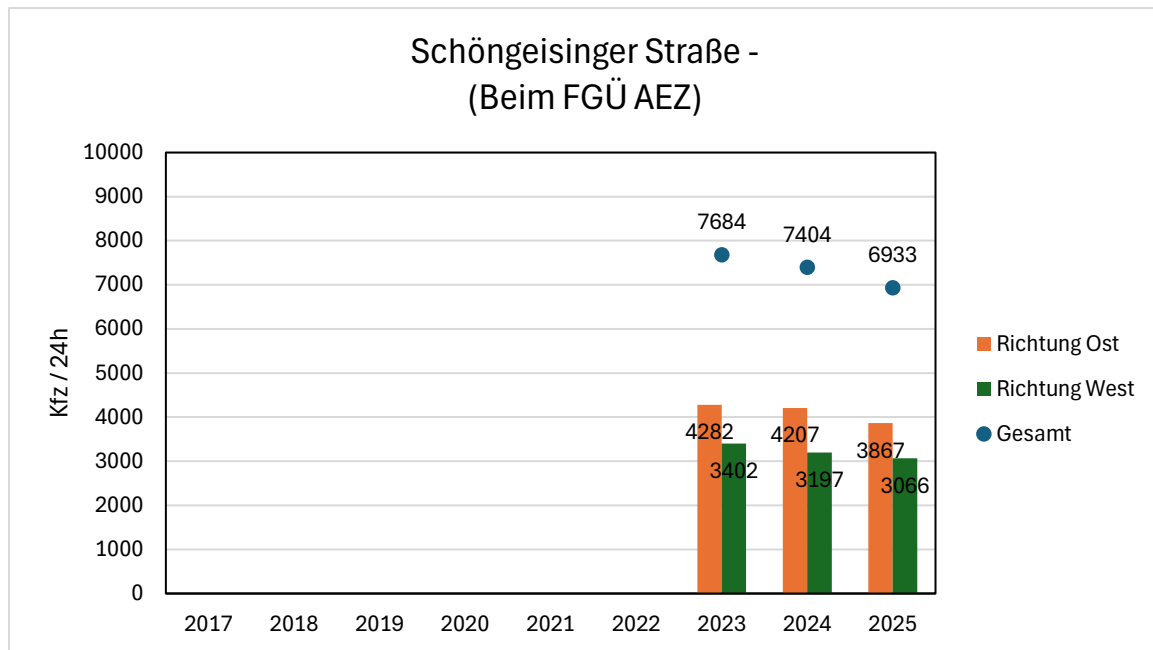


Abbildung 2 – Verkehrsaufkommen in der Schöngeisinger Straße beim FGÜ AEZ

In der Schöngeisinger Straße in Höhe der Hauptstraße ist das Verkehrsaufkommen zwischen 2017 und 2025 um rund 20 % gesunken (entspricht etwa 2,5 % pro Jahr – vermutlich überwiegend vor Einführung der VBGB). Im Bereich nahe der Tiefgarage ist zwischen 2023 und 2025 ein Rückgang von rund 10 % festzustellen (ca. 5 % pro Jahr). Diese Entwicklung spricht für die Wirksamkeit der VBGB.

2024 und 2025 wurden neben den Verkehrszählungen an beiden Knotenpunkten zusätzliche Zählungen in fünf Bereichen zwischen den Knotenpunkten durchgeführt (siehe 2.1).

Die Darstellung der Ergebnisse an beiden Knotenpunkten und in den fünf Bereichen zeigt, dass der Verkehr in der Mitte des Bereichs einen Tiefpunkt erreicht. Zudem ist die absteigende Tendenz der Verkehrszahlen zwischen 2024 und 2025 erkennbar (siehe Abbildung 3). Auf die Verkehrszahlen von 2017 und 2023 wird in dieser Darstellung verzichtet, da diese nur an KP 1 bzw. KP 2 vorliegen und bereits in den Abbildungen 1 und 2 präsentiert wurden, um die abnehmende Tendenz zu veranschaulichen.

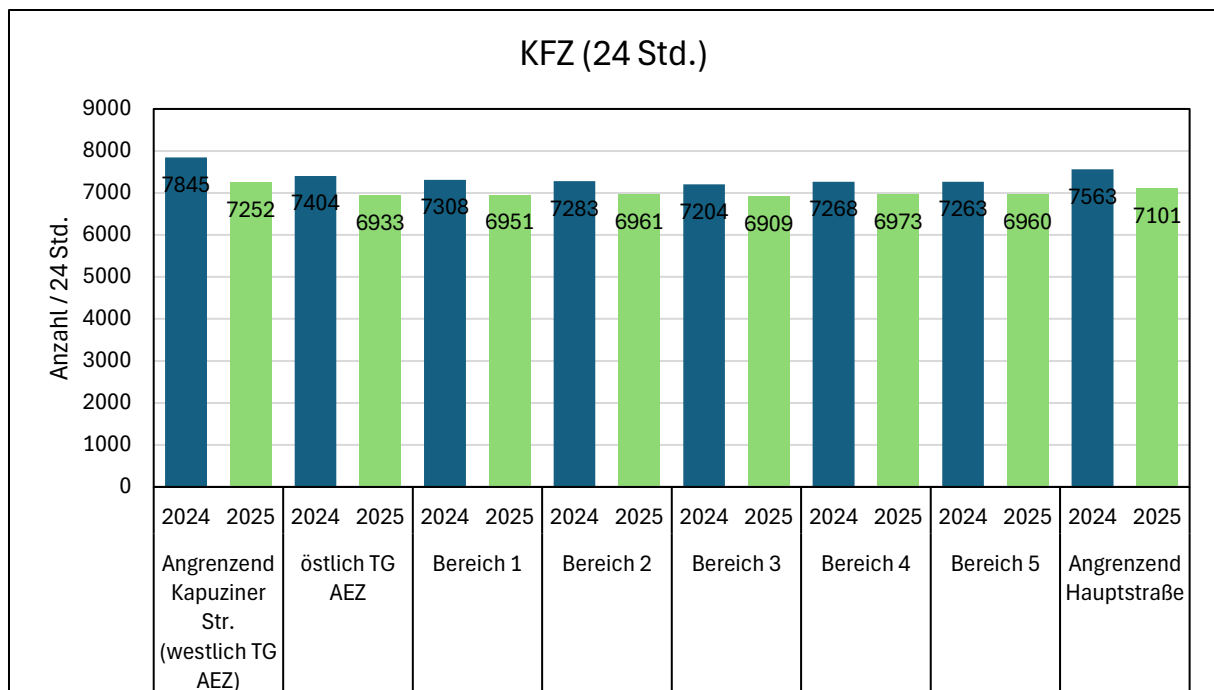


Abbildung 3 – Verkehrsaufkommen in der Schöngeisinger Straße in allen erfassten Bereichen (ohne 2023 und 2017)

Die Unterschiede zwischen den Bereichen deuten darauf hin, dass Fahrzeuge entweder auf der Straße oder in Hinterhöfen parken und anschließend zurück- oder weiterfahren, also keinen Durchgangsverkehr darstellen.

Die Verkehrszählungen am Knotenpunkt 2 zeigen, dass zwischen 1.300 Kfz (2025) und 1.400 Kfz (2024) in die Tiefgarage ein- und ausfahren. Dieser Verkehr stellt ebenfalls keinen Durchgangsverkehr dar. (siehe Anlagen 3a und 3b).

Der Verkehr, der von der Schöngeisinger Straße geradeaus in die Kirchstraße fährt, kann nur über dieselbe Kirchstraße wieder ausfahren (Sackgasse). Daher kann davon ausgegangen werden, dass der Verkehr, der von der Kirchstraße in die Schöngeisinger Straße sowie umgekehrt von der Schöngeisinger in die Kirchstraße Straße fährt, keinen Durchgangsverkehr darstellt, sondern Quell- bzw. Zielverkehr ist. Dies entspricht etwa 900 Kfz pro Tag im Jahr 2024 und 2025 (siehe Anlagen 4a und 4b).

### 3.1.2 Motorisierter Individualverkehr

Ziel der Verkehrsberuhigung ist hauptsächlich, den motorisierten Individualverkehr möglichst zu reduzieren. Gleichzeitig sind der öffentliche Nahverkehr und der Güterverkehr von großer Bedeutung für die Mobilität und Versorgung in der Innenstadt. Daher ist es von Interesse, neben der Darstellung des gesamten Kfz-Verkehrs auch den Kfz-Verkehr ohne Busse und Güterverkehr (motorisierter Individualverkehr) zu betrachten.

Die Auswertung zeigt, dass sich dieser motorisierte Individualverkehr ähnlich wie der Kfz-Verkehr entwickelt: Zwischen 2024 und 2025 ist eine Reduktion von etwa 7 % zu verzeichnen. Dies entspricht ungefähr 1.000 Fahrzeugen weniger als beim Gesamtverkehr bzw. etwa 6.100 Fahrzeugen, die dem motorisierten Individualverkehr zugeordnet werden können (Siehe Abbildungen 4 und 5).

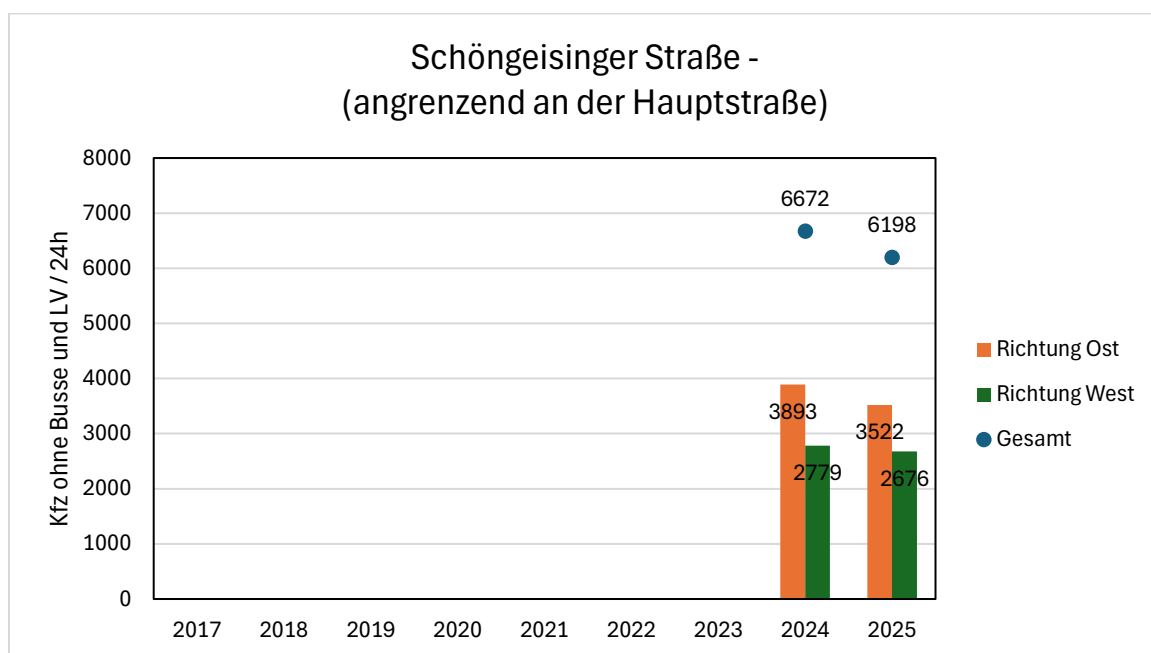


Abbildung 4 – Motorisierter Individualverkehr in der Schöngesinger Straße angrenzend an der Hauptstraße

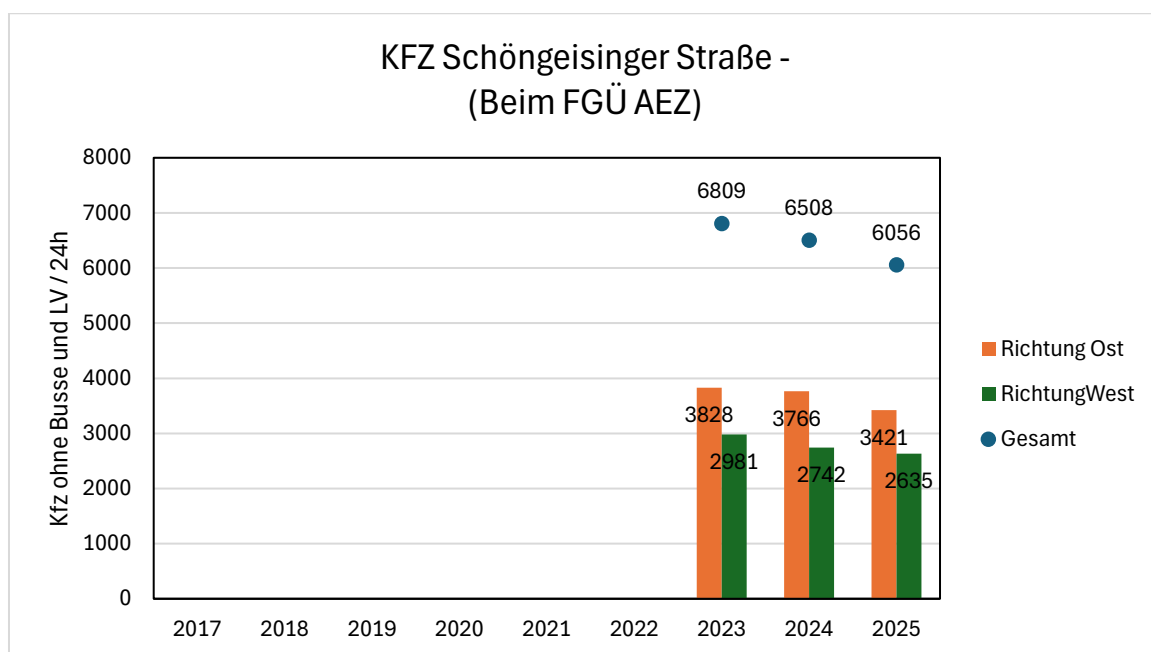


Abbildung 5 – Motorisierter Individualverkehr in der Schöngesinger Straße beim FGÜ AEZ

Analog zur Analyse des gesamten Kfz-Verkehrs wird hier der motorisierte Individualverkehr an den beiden Knotenpunkten sowie in den fünf Bereichen dargestellt (Siehe Abbildung 6). Der MIV lässt sich aus den Rohdaten berechnen. Die Excel-Dateien können auf Nachfrage nachgeliefert werden.

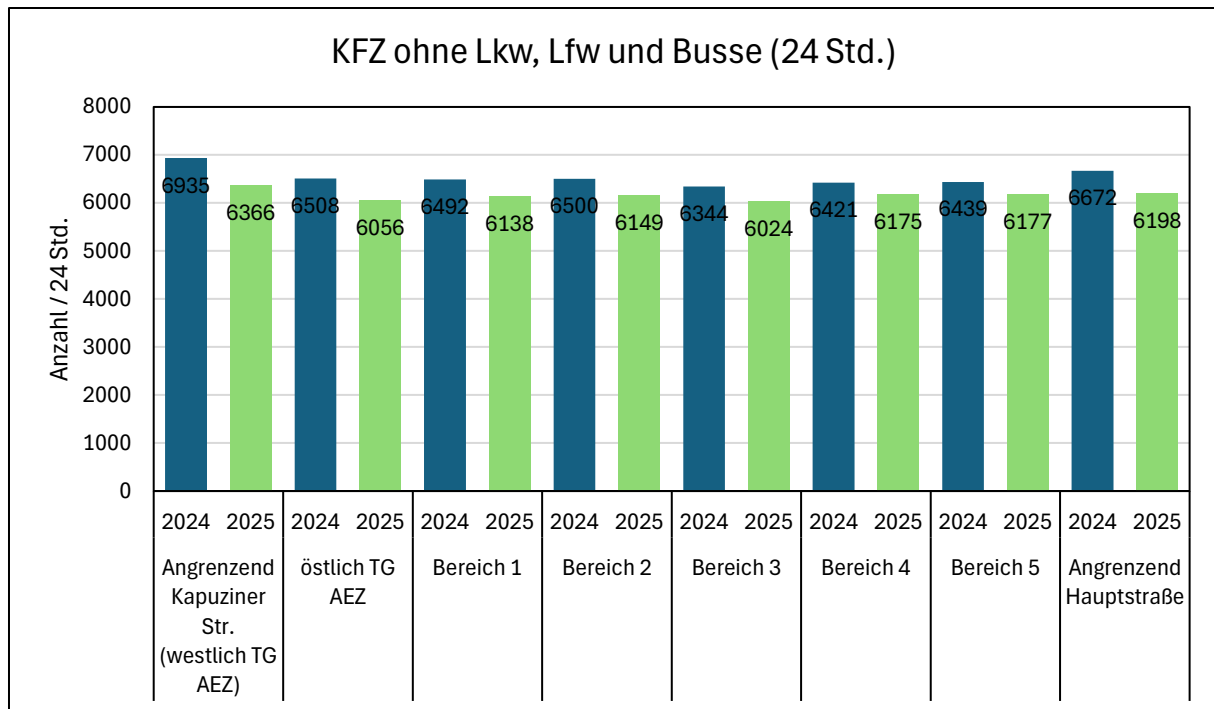


Abbildung 6 – Motorisierter Individualverkehr in der Schöngesinger Straße in allen erfassten Bereichen

Die Unterschiede zwischen den Bereichen deuten darauf hin, dass Fahrzeuge entweder auf der Straße oder in Hinterhöfen parken und anschließend zurück- oder weiterfahren, also keinen Durchgangsverkehr darstellen.

Die Verkehrszählungen am Knotenpunkt 2 zeigen, dass zwischen 1.200 (2025) und 1.350 (2024) Fahrzeuge, die den MIV zugeordnet werden können in die Tiefgarage ein- und ausfahren. Dieser Verkehr stellt ebenfalls keinen Durchgangsverkehr dar.

Der Verkehr, der von der Schöngesinger Straße geradeaus in die Kirchstraße fährt, kann nur über dieselbe Kirchstraße wieder ausfahren (Sackgasse). Daher kann davon ausgegangen werden, dass der Verkehr, der von der Kirchstraße in die Schöngesinger Straße sowie umgekehrt von der Schöngesinger in die Kirchstraße Straße fährt, keinen Durchgangsverkehr darstellt, sondern Quell- bzw. Zielverkehr ist. Dies entspricht etwa 850 Fahrzeugen, die dem motorisierten Individualverkehr im Jahr 2024 und 2025 pro Tag zugeordnet werden können.

### 3.1.3 Radverkehr

Die Radverkehrszahlen am östlichen Rand des VBGB (Bereich angrenzend an die Hauptstraße) zeigen einen deutlichen Anstieg: +30 % im Jahr 2025 gegenüber 2017 sowie +10 % gegenüber 2024 (siehe Abbildung 7).

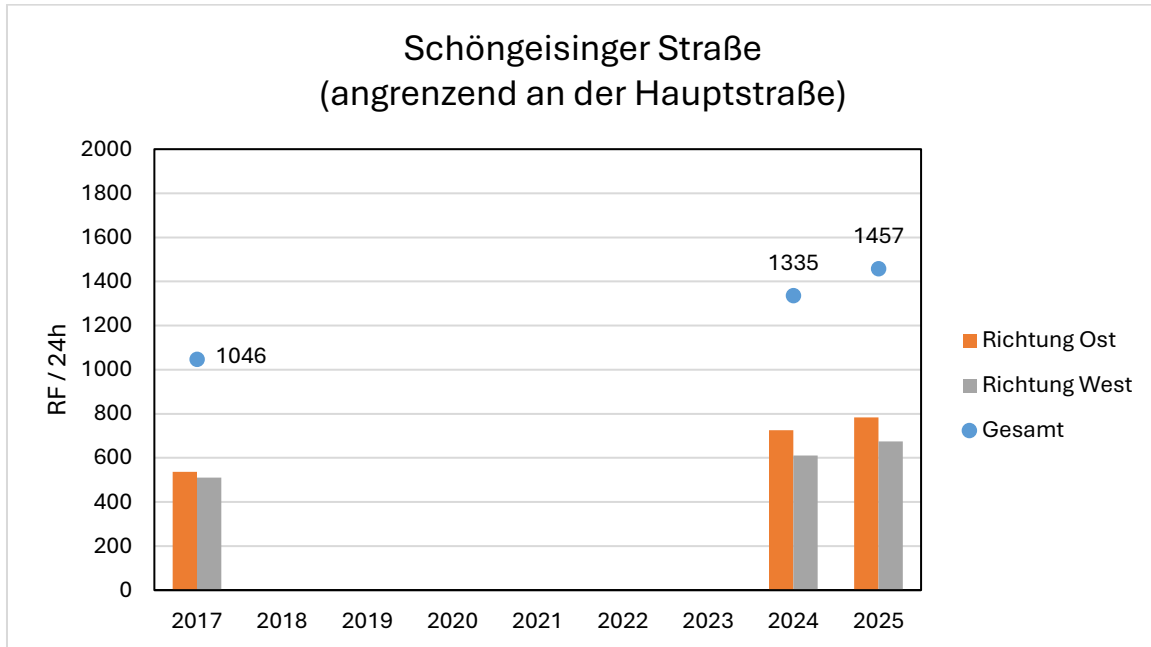


Abbildung 7 Radverkehr im Bereich angrenzend an die Hauptstraße, östlich des VBGB

Außerdem wurde der Radverkehr im VBGB – analog zum Kfz-Verkehr – in fünf Bereichen erfasst. Dazu gehören in geringem Umfang (ca. 3–5 %) auch (elektrische) Tretrroller, die dem Radverkehr zugeordnet wurden.

Zu berücksichtigen ist, dass der Radverkehr stark witterungsabhängig ist. Am Zähltag 2024 (11.07.2024) herrschten günstigere Bedingungen für den Radverkehr als am Zähltag 2025 (10.07.2025).

Abbildung 8 zeigt die Anzahl von Rad- und Rollerfahrenden in beiden Richtungen auf der Fahrbahn und auf beiden Gehwegen.

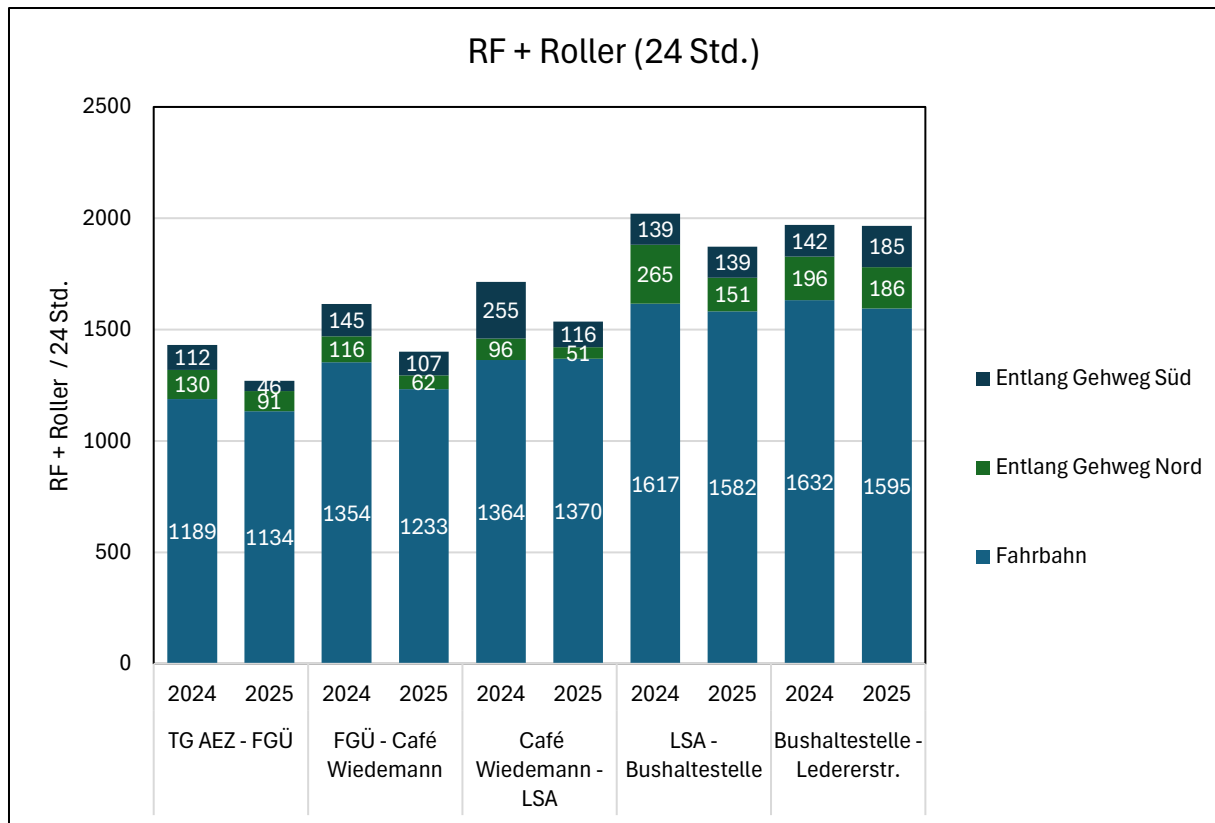


Abbildung 8 – Radverkehr in der Schöngesinger Straße in allen erfassten Bereichen

Insgesamt lässt sich in der Mitte des VBGB ein durchschnittliches Radverkehrsaufkommen von etwa 1.500 Radfahrenden pro Tag feststellen

In den Bereichen 1–4 wurde 2025 insgesamt weniger Radverkehr erfasst als 2024. Die Abweichungen lassen sich teilweise durch die Baustelle am Viehmarktplatz erklären. Zwischen *Oktober 2023 und Mitte Dezember 2024* war die Viehmarktstraße für den Fuß- und Radverkehr nicht gesperrt, aber beeinträchtigt. Außerdem gibt es seit 2025 zwei neue attraktive Radwegeverbindungen (Brezengasserl), die vom Radverkehr aus dem nordwestlichen Teil von Fürstenfeldbruck Richtung Schöngesinger Straße genutzt werden. Es wird daher vermutet, dass 2025 Radfahrende, die zum Viehmarktplatz unterwegs waren, die neuen Routen stärker genutzt haben. Zusätzlich könnten die etwas ungünstigeren Witterungsbedingungen im Jahr 2025 zu den geringeren Radverkehrszahlen beigetragen haben.

Im Bereich 5 war der Radverkehr in beiden Jahren nahezu identisch. Denkbar ist dass bei vergleichbaren Wetterbedingungen auch hier höhere Radverkehrszahlen zu erwarten gewesen wären.

In den fünf Bereichen wurden ebenfalls die Anzahl von Rad- und Rollerfahrenden erfasst, die dort gequert haben (Siehe Abbildung 9).

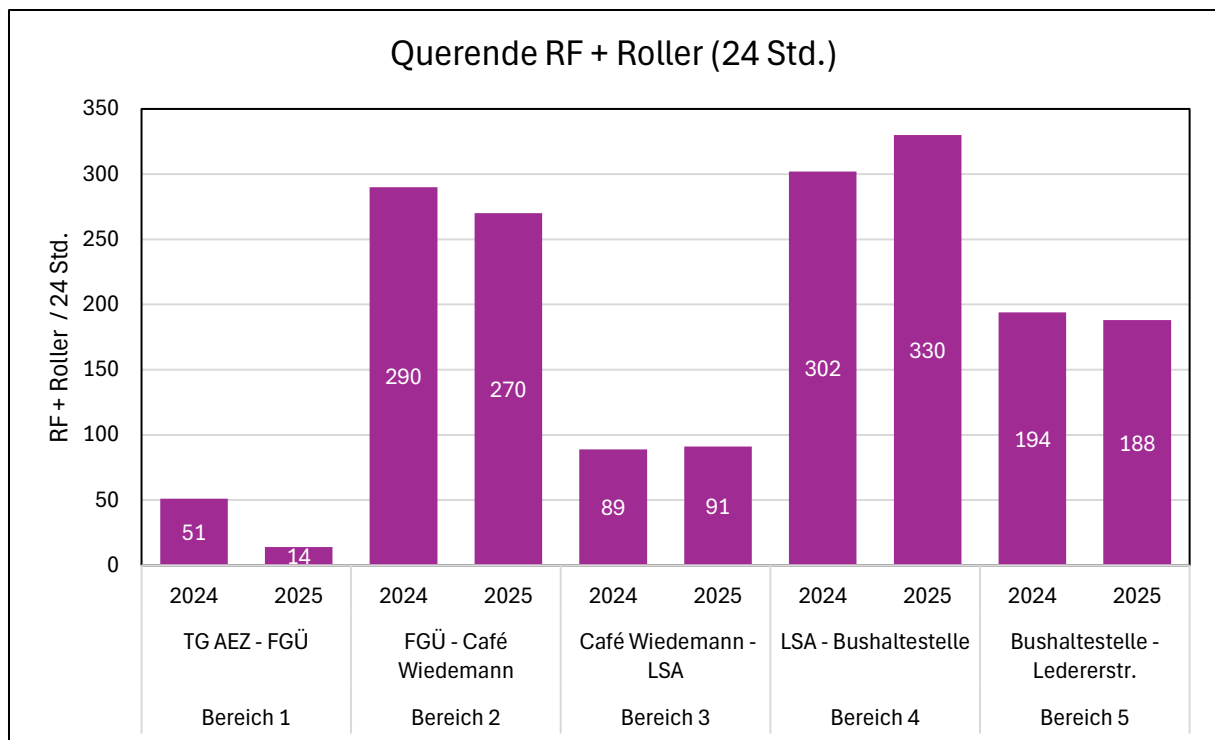


Abbildung 9 – Querende Rad- und Rollerfahrende in der Schöngeisinger Straße in allen erfassten Bereichen

Im Bereich 2 und 4 ist die Anzahl von Querungen besonders hoch (ca. 300 pro Tag), vermutlich auf Grund des FGÜ und der FSA. Der FGÜ liegt auf Höhe des Gehweges zum City Point und die FSA liegt auf Höhe der Viehmarktstraße.

### 3.1.4 Fußgängerverkehr

Angrenzend an die Hauptstraße ist ein Zuwachs von ca. 25% zwischen 2017 und 2025 zu beobachten. Die Anzahl von zu Fuß gehenden zwischen 2025 und 2024 ist leicht höher (2%) (Siehe Abbildung 10).

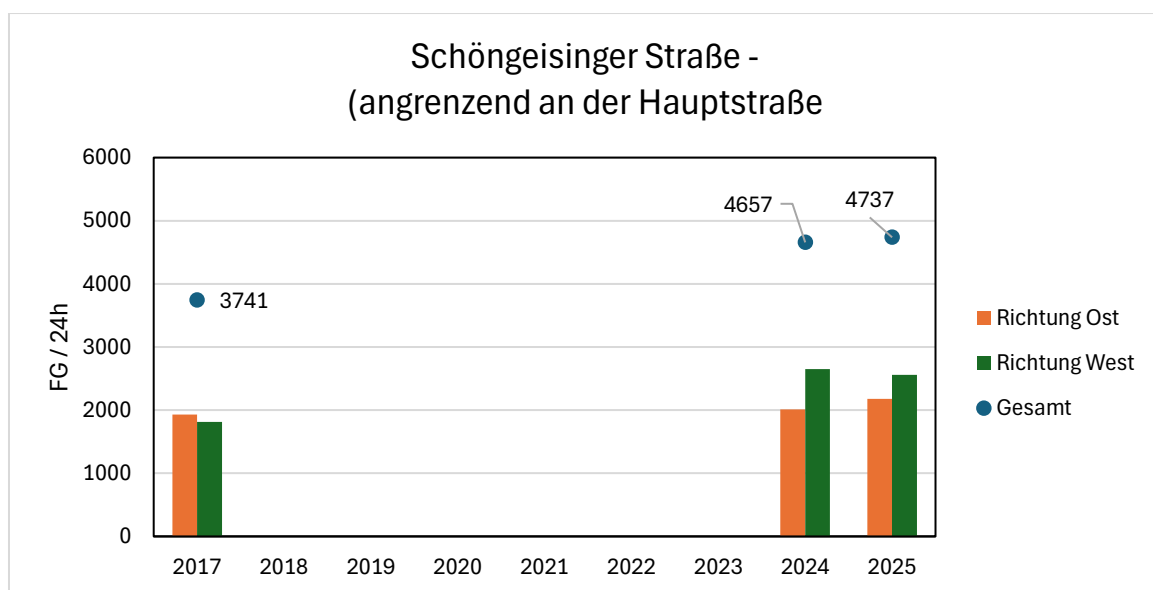


Abbildung 10 - Fußverkehr im Bereich angrenzend an die Hauptstraße, östlich des VBGB

Abbildung 11 zeigt die Anzahl der zu Fuß Gehenden die in beiden Richtungen auf beiden Gehwegen erfasst wurden. Deutlich wird, dass die höchsten Fußgängerzahlen in den Bereichen nahe der Hauptstraße auftreten (zwischen ca. 4.000 und 5.000 Personen). In der Mitte des Bereichs liegt der durchschnittliche Fußverkehr hingegen bei rund 3.800 Personen. Weiter westlich im VBGB liegen die Fußgängerzahlen etwas niedriger – dort sind ca. 2.000 Personen zu Fuß unterwegs.

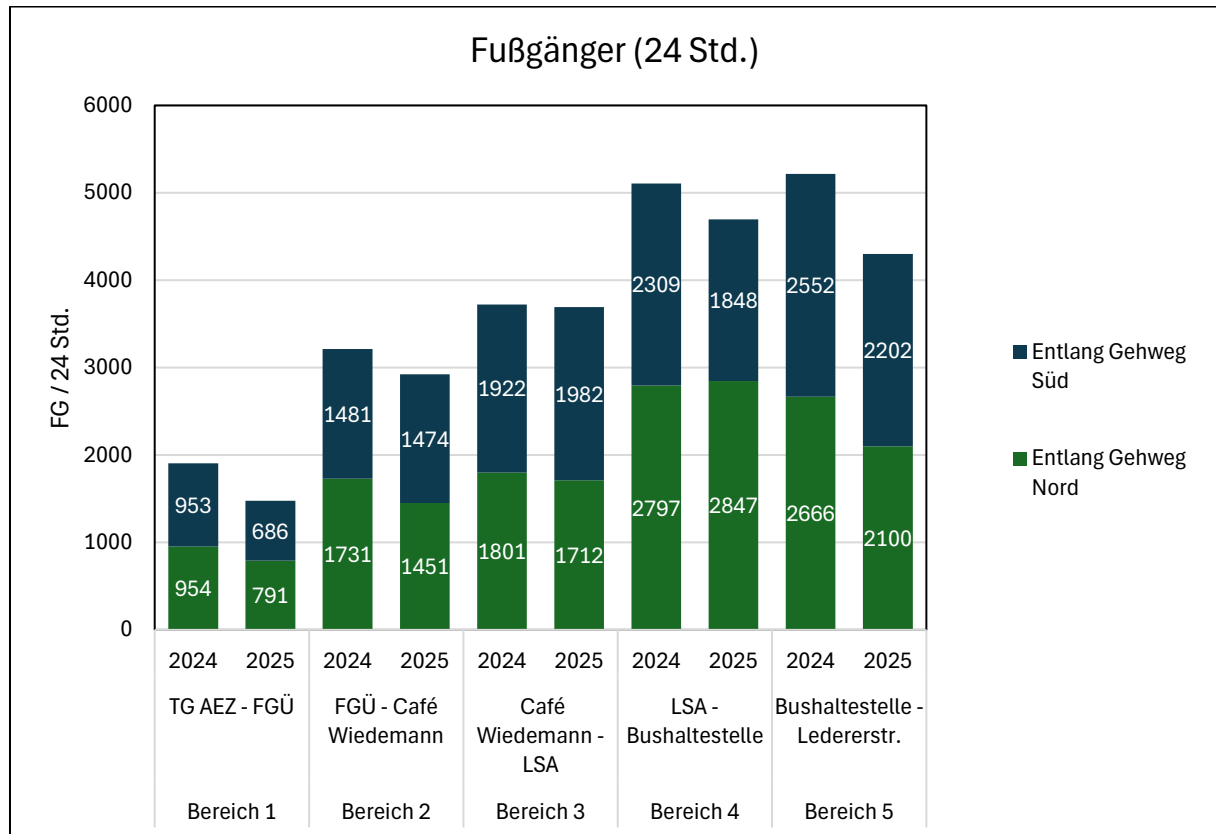


Abbildung 11 – Fußgängerverkehr in der Schöngesinger Straße in allen erfassten Bereichen

Die Anzahl der querenden Fußgänger wurde ebenfalls in den fünf Bereichen erfasst. Dabei zeigt sich erneut die Wirkung der beiden Querungshilfen in den Bereichen 2 und 4 (siehe Abbildung 12).

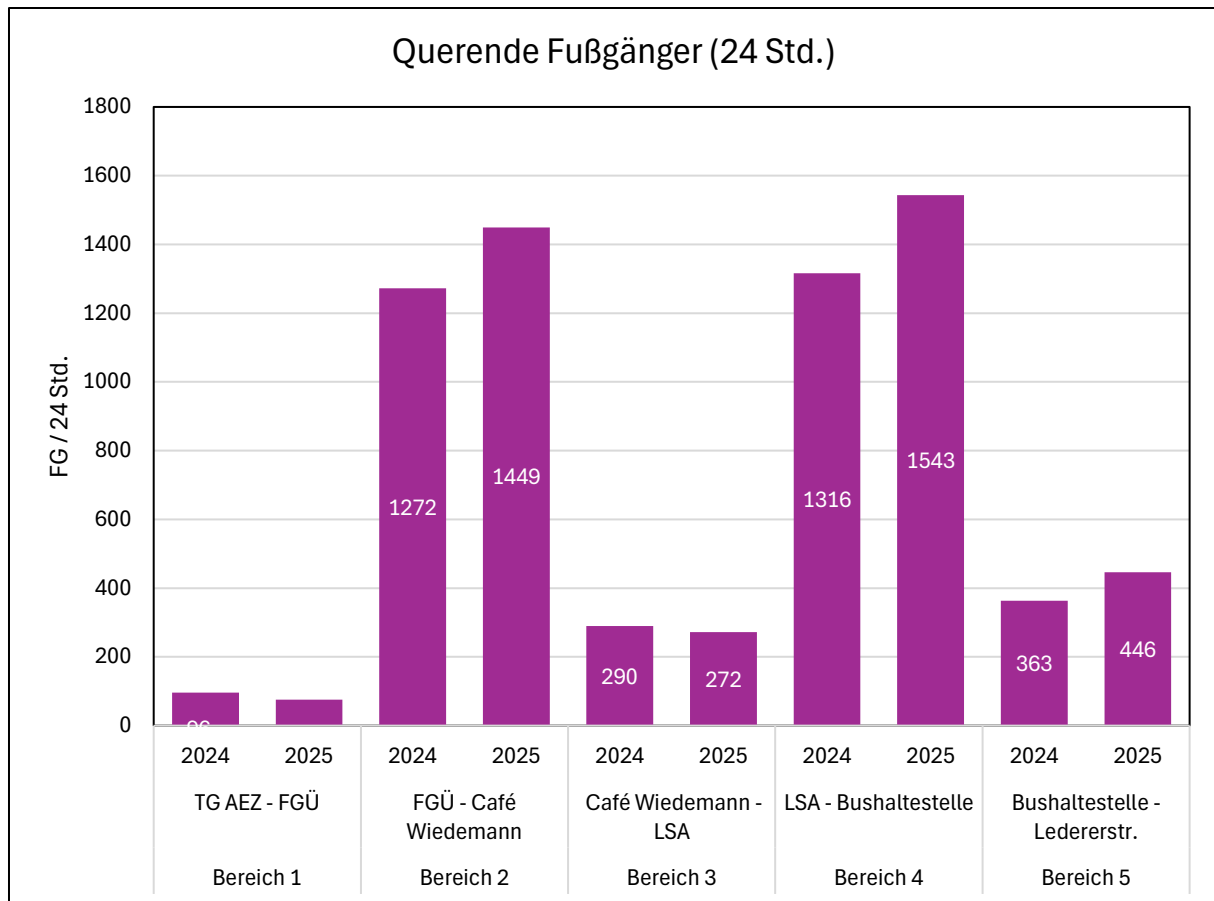


Abbildung 12 – Querende Fußgänger in der Schöngeisinger Straße in allen erfassten Bereichen

Wie hoch der genaue Anteil der Fußgänger ist, die über die Querungshilfen gehen bzw. in der Mitte des Bereichs queren, kann anhand der vorliegenden Daten allerdings nicht ermittelt werden.

### 3.1.5 Aufteilung des Verkehrs

Um die verkehrliche Situation im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (VBGB) besser zu verstehen, wird die Anzahl der Verkehrsteilnehmenden in den einzelnen Bereichen prozentual in Abbildung 13 dargestellt. Hierbei wurden querende Fußgänger, Roller- und Radfahrende nicht berücksichtigt.

Die Darstellung zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) im maximalen Bereich etwa 60 % aller Verkehrsteilnehmenden ausmacht (Bereich 1). Je näher man sich der Hauptstraße nähert, desto geringer ist der Anteil des MIVs. In den Bereichen 4 und 5 beträgt der Anteil etwa 45 %. Zwischen den Jahren 2024 und 2025 sind die Unterschiede nur minimal. Belegbare Zahlen für den Rad- und Fußverkehr in den Bereichen 1 bis 5 (vor der Einführung des VBGB) gibt es aus den Vorjahren nicht. Aber die Zählungen in dem KP 1 (Schöngeisingers Straße / Hauptstraße) zeigen, dass die Anzahl von Fußgängern und Radfahrern gestiegen ist, während der Kfz-Verkehr insgesamt weniger geworden ist.

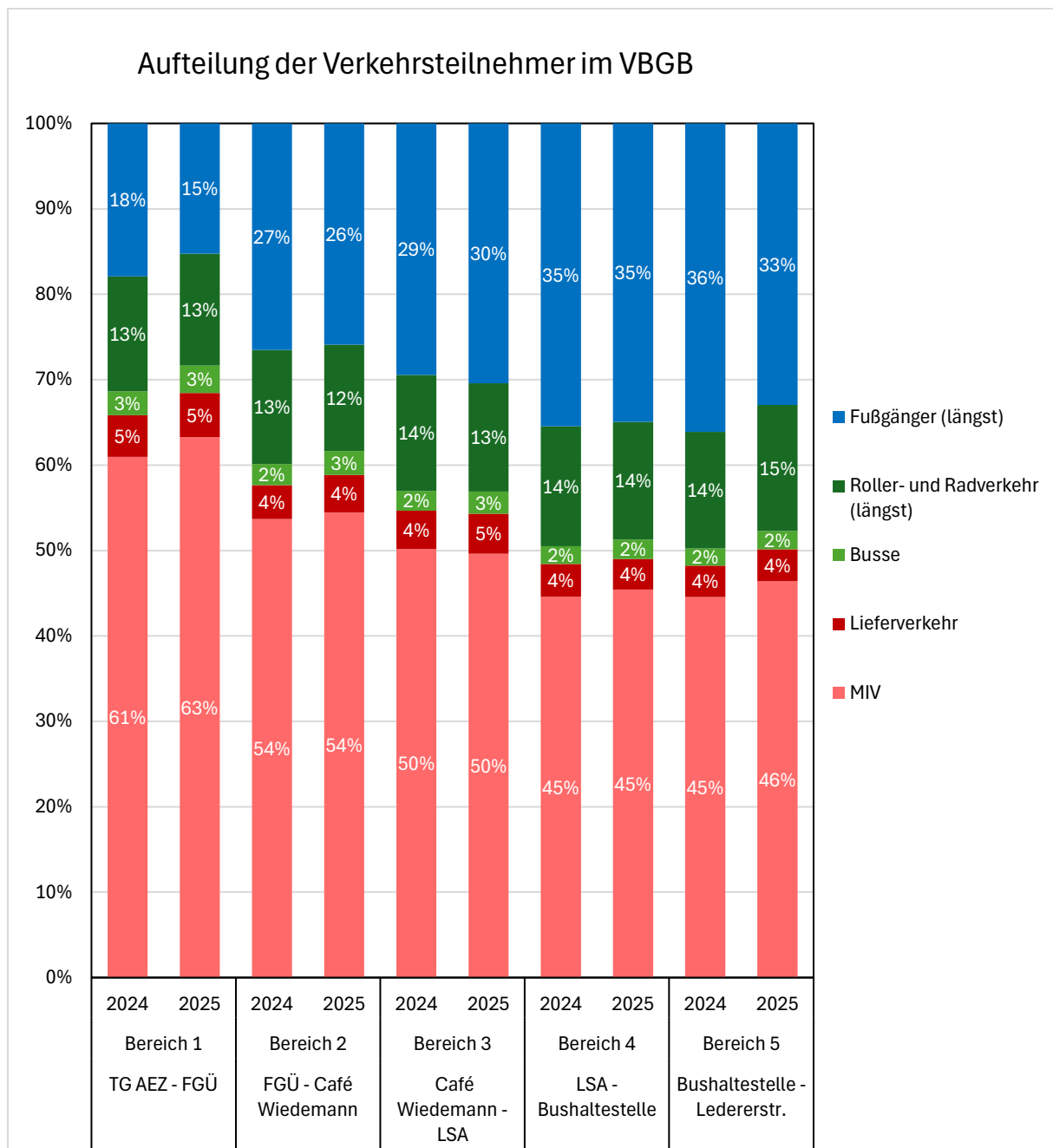


Abbildung 13 - Anzahl der Aufenthalte in den drei Abschnitten in den Jahren 2024 und 2025.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass der MIV im VBGB nicht dominiert und dass der Anteil von Fußgängern, Radfahrenden und Rollern in den meisten Bereichen hoch bleibt. Dies spricht für die Aufenthaltsqualität des Bereichs, da ein signifikanter Anteil des Verkehrs aus umweltfreundlichen und langsamen Verkehrsteilnehmenden besteht.

## 3.2 Klassifizierung der Straße

Basierend auf der makroskopischen Verkehrsmodellierung lässt sich folgende Zusammensetzung der Kfz-Verkehre ableiten:

| Art der Kfz-Verkehre                                              | Menge der Kfz-Verkehre<br>(Fahrten / 24h) |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Gesamtverkehre*</b>                                            | <b>9.300</b>                              |
| Davon Busse                                                       | 300                                       |
| <b>Davon sonstiger Kfz-Verkehr</b>                                | <b>9.000</b>                              |
| <b>Davon Verkehre mit Quelle/ Ziel im Streckenabschnitt</b>       | <b>3.700</b>                              |
| <b>Durchgangsverkehr im betroffenen Abschnitt</b>                 | <b>5.300</b>                              |
| Davon Verkehre mit Quelle/ Ziel an der Kirchstraße (östl. B2)     | 1.000                                     |
| Davon Verkehre mit Quelle oder Ziel an der Hauptstraße            | 1.100                                     |
| Davon Verkehre mit Quelle oder Ziel in Kapuziner/ Ludwigstr.      | 300                                       |
| Davon Verkehre mit Quelle oder Ziel Auf der Lände                 | 100                                       |
| <b>Davon großräumigere Verkehre mit Quelle/ Ziel in der Stadt</b> | <b>2.500</b>                              |
| <b>Davon großräumigere Verkehre durch die Stadt</b>               | <b>300</b>                                |

*\* Hinweis: Die tatsächlich auf der Schöngeisinger Straße gezählten absoluten Kfz-Verkehrsmengen betragen etwa 7.000 Kfz/24h. Da jedoch nur ein Teil der Quell- und Zielverkehre den gesamten Abschnitt befährt, liegt die Gesamtzahl der modellierten Fahrten durch diesen Abschnitt höher.*

### Bilanzierung

Insgesamt ergibt sich, dass der großräumige Durchgangsverkehr auf der Schöngeisinger Straße bei ca. 2.800 Kfz/24h liegt (rund 31 %).

Weitere 3.700 Kfz/24h haben ihre Quelle oder ihr Ziel direkt im betrachteten Abschnitt.

Die übrigen 2.500 Kfz/24h durchfahren den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, haben ihre Quelle und/oder ihr Ziel jedoch in angrenzenden Straßen (Hauptstraße, Kirchstraße, Kapuzinerstraße, Ludwigstraße, Auf der Lände) und sind daher als nähräumige Innenstadtverkehre zu bewerten.

### Klassifizierung der Straße

Die Schöngeisinger Straße ist – basierend auf der Kfz-Verkehrsmenge, der Abschnittslänge sowie den anliegenden Nutzungen – gemäß den RASt als örtliche Geschäftsstraße einzustufen.

Typische Nutzungsansprüche örtlicher Geschäftsstraßen sind insbesondere:

- intensiver Fußgängerlängs- und -querverkehr
- Parken, Liefern und Laden
- starke Aufenthaltsfunktion
- Erschließung von Ladengeschäften
- ÖPNV-Bedienung

Wesentliche Randbedingungen hierfür sind die Bereitstellung ausreichender Seitenraumflächen sowie die Gewährleistungen einer linearen Querbarkeit. Wegen des linearen Querungsbedarfs sind gemäß den RASt niedrige/ angemessene Geschwindigkeiten und der Sichtkontakt Fußgänger/ Fahrzeug sicherzustellen.

Aus Sicht der Netzhierarchie liegen örtliche Geschäftsstraßen gemäß RASt in der Regel zwischen Erschließungsstraßen und Hauptverkehrsstraßen und entsprechen der Verbindungsfunktionsstufe IV (nahräumig).

Die Kfz-Verkehrsmengen können hier zwischen 400 Kfz/h (unterer Bereich einer Sammelstraße) und 2.600 Kfz/h (oberer Bereich einer Hauptverkehrsstraße) liegen.)

Basierend auf der Auswertung spricht vieles für die Klassifikation der Schöngeisinger Straße als nahräumige Erschließungsstraße ES IV gemäß RIN. Die Kfz-Verkehrsmenge entspricht dabei eher einer Erschließungsstraße als einer Hauptverkehrsstraße. Zum Vergleich: Sammelstraßen, die ebenfalls als Erschließungsstraßen der Kategorie IV gelten, weisen Kfz-Verkehrsmengen von 400 bis 800 Kfz/h auf.

Auf Höhe des AEZ liegt die Verkehrsmenge in der Spitzenstunde morgens bei etwa 430 bis 480 Kfz-Fahrten und abends bei ca. 510 bis 540 Kfz-Fahrten (Siehe Anlagen 3a und 3b). Auf Höhe der Hauptstraße wurden morgens rund 430 Kfz-Fahrten und abends etwa 520 Kfz-Fahrten in der Spitzenstunde erfasst (Siehe Anlagen 4a und 4b)

Damit bewegt sich die Verkehrsmenge in beiden Abschnitten im unteren Bereich einer Sammelstraße, mit maximal etwa 500 Kfz/h

Die Schöngeisinger Straße erfüllt überwiegend die Funktionen einer Erschließungs- und Aufenthaltsstraße und sammelt den Verkehr in die Innenstadt. Sie ist einbahnig angelegt und plangleich mit anderen Erschließungsstraßen wie der Kapuzinerstraße, Auf der Lände, Puchermühlstraße, Landsberger Straße und Holzhofstraße verknüpft.

Gleichzeitig besteht eine Anbindung an Hauptverkehrsstraßen über Lichtsignalanlagen, beispielsweise an die Münchner Straße und die Hauptstraße. Die Straße wird zudem vom ÖPNV befahren, was für Erschließungsstraßen in zentralen Innenstadtlagen typisch ist.

Der Radverkehr auf der Schöngeisinger Straße ist besonders hoch: Bei etwa 7.000 Kfz-Fahrten pro Tag werden rund 1.400 bis 1.500 Radfahrende gezählt, was etwa 17 % der Verkehrsteilnehmenden entspricht. Nach dem Verkehrsentwicklungsplan gehört die Straße damit zu den Straßen mit dem höchsten Radverkehr in Fürstenfeldbruck.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt unter 30 km/h, da es sich um einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich handelt. Rechtlich ist die Schöngeisinger Straße als Gemeindestraße klassifiziert.

Auf Basis dieser Faktoren – Verkehrsmenge, Straßenlänge, anliegende Nutzungen, ÖPNV-Befahrung, Radverkehr und rechtliche Einstufung – lässt sich die Schöngeisinger Straße eindeutig als nah-räumige Erschließungsstraße ES IV einordnen.

### 3.3 Aufenthaltsfunktion

Wie im Kapitel 2 beschrieben, wurden zur Bewertung der Aufenthaltsfunktion des VBGB manuelle Beobachtungen in drei Abschnitten. Insgesamt lässt sich feststellen, dass im Abschnitt A deutlich mehr Aufenthalte stattfinden als in den Abschnitten B und C. Dies hängt vor allem mit der höheren Dichte von Nutzungen in diesem Abschnitt zusammen: Neben einem Café

und der Bushaltestelle gibt es hier mehrere Geschäfte mit Schaufenstern, die zum Verweilen einladen. Im Abschnitt B gibt es ebenfalls ein Café sowie einige Geschäfte, jedoch in geringerer Dichte, und im Abschnitt C nimmt diese Angebotsvielfalt weiter ab. Die Aufteilung der Abschnitte sind in der Anlage 1 ersichtlich.

Die Stadt Fürstenfeldbruck ist weiterhin bestrebt die Aufenthaltsqualität in den Abschnitten B und C zu erhöhen (z.B. Parklets, Begrünung und Fahrradabstellanlagen).



Abbildung 14 zeigt die Anzahl der Aufenthalte in den drei Abschnitten in den Jahren 2024 und 2025.

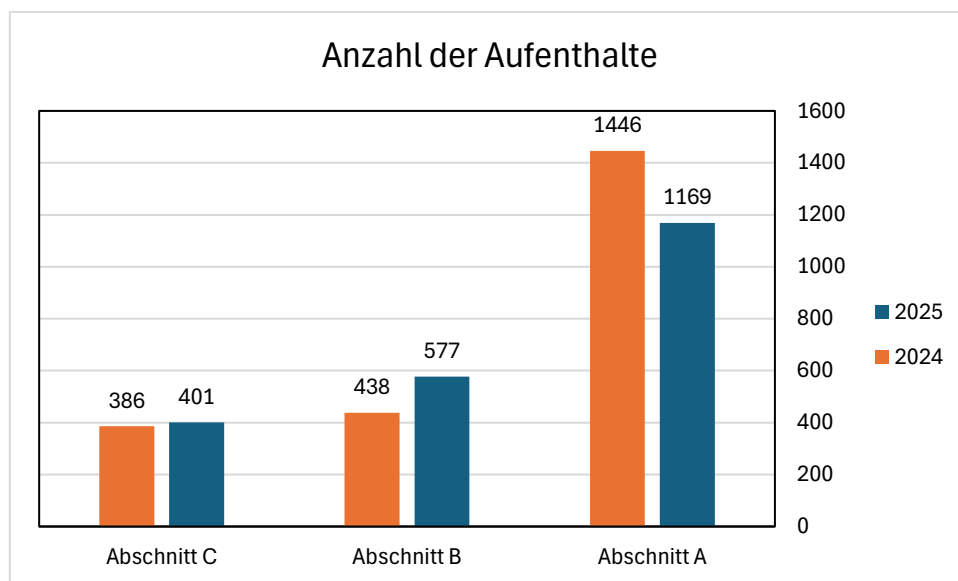


Abbildung 14 - Anzahl der Aufenthalte in den drei Abschnitten in den Jahren 2024 und 2025.

Im Abschnitt A wurden im Jahr 2024 über 1.400 Aufenthalte erfasst, 2025 waren es rund 1.200. Im Abschnitt B wurden 2024 über 400 Aufenthalte gezählt, 2025 etwa 140 mehr. Im Abschnitt C lagen die Zählungen in beiden Jahren bei rund 400 Aufenthalten.

Abbildungen 15 und 16 zeigen den Tagesverlauf der Aufenthalte in 2024 und 2025 in den 3 Abschnitten. Dabei wird ersichtlich, dass die meisten Aufenthalte um die Mittagszeit stattfinden.

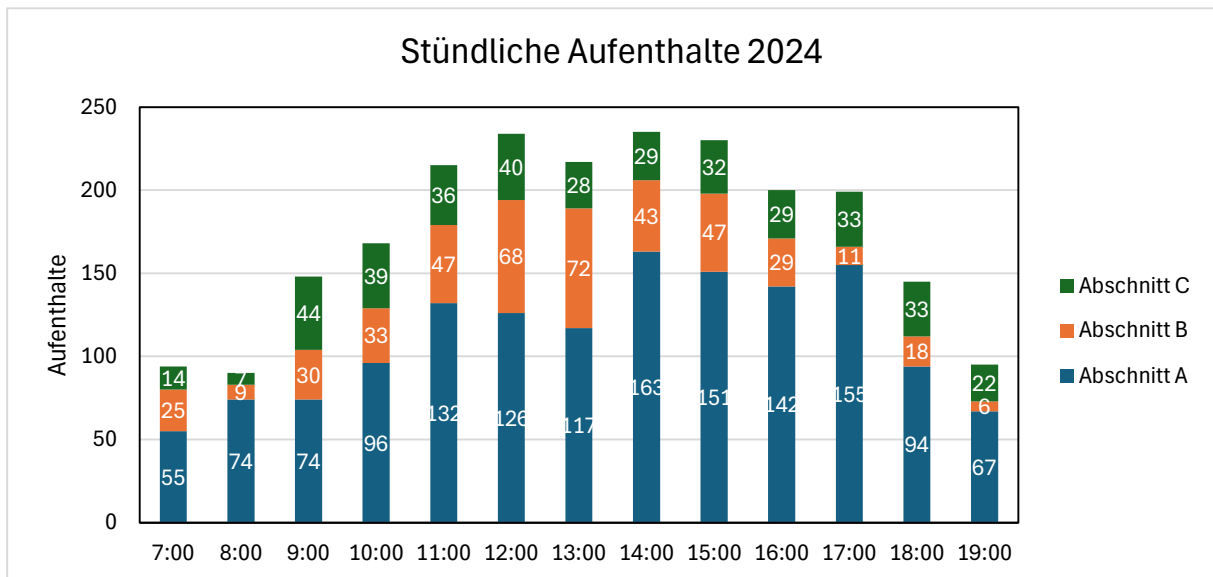


Abbildung 15 - Tagesverlauf der Aufenthalte in 2024.

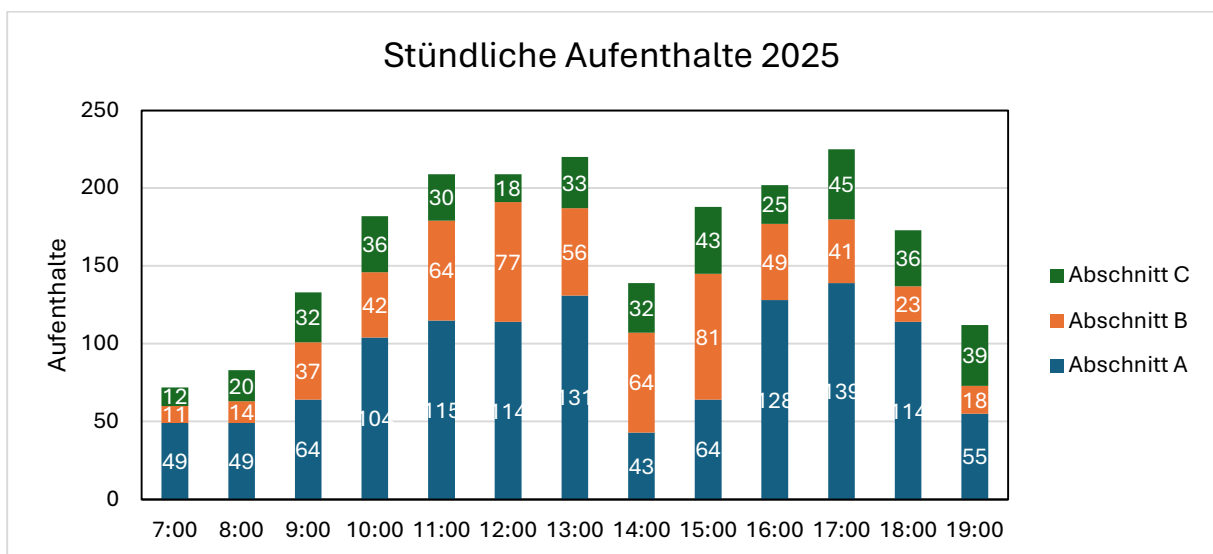


Abbildung 16 - Tagesverlauf der Aufenthalte in 2025.

Die Unterschiede zwischen den Jahren 2024 und 2025 in den jeweiligen Abschnitten lassen sich ohne weitergehende Analysen nicht eindeutig erklären. Vermutlich spielt – ähnlich wie beim Fuß- und Radverkehr – das Wetter eine Rolle. Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere Faktoren, die das Aufenthaltsverhalten von Menschen in den unterschiedlichen Bereichen beeinflussen können.

Insgesamt ist festzustellen, dass sich die Aufenthalte ähnlich wie der Fußgängerverkehr verteilen: Die meisten Aufenthalte finden im Abschnitt C statt, der ungefähr den Bereichen 4 und 5 entspricht (siehe Anlage 1). Im Abschnitt A, der etwa dem Bereich 1 entspricht, werden die wenigsten Aufenthalte registriert.

Weitere Details zu den Aufenthalten in den drei Abschnitten sind in Anlage 5 präsentiert.

## 4 Rechtliche Beurteilung

Gemäß § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5, 2. Alt. StVO treffen die Straßenverkehrsbehörden auch die notwendigen Anordnungen [...] zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Das Grundgesetz gewährt den Gemeinden in Art. 28 Abs. 2 das Recht, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln. Im Rahmen dieser Selbstverwaltung haben die Gemeinden eine eigene [...] Planungs- und Rechtssetzungshoheit. Zu diesen Angelegenheiten gehört auch die städtebauliche Entwicklung in ihrem Gemeindegebiet. Zentrales Gestaltungsmittel der kommunalen Planungshoheit ist – im Rahmen der Gesetze – die Bauleitplanung. Über die kommunale Selbstverwaltung werden die Städte und Gemeinden in die Lage versetzt, auf ihre eigenen örtlichen Verhältnisse gezielt einzugehen und in ihren Plänen eigenverantwortlich festzusetzen, was den örtlichen Problemlagen und Verhältnissen angemessen ist.

Ziel der „Stadtplanung“ in all ihren Formen ist die „geordnete städtebauliche Entwicklung“; neuerdings der „nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung“ (vgl. § 1 Abs. 5 BauGB). Nachhaltig bedeutet danach, die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang zu bringen und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung zu gewährleisten. Aus ihr leitet sich auch der Auftrag des Baugesetzbuches ab, mit den formellen Bauleitplanungen (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan), den städtebaulichen Satzungen und den informellen Planungen (wie Stadtentwicklungsplan, Verkehrsentwicklungsplan) die städtebauliche Ordnung zu gewährleisten. Folgerichtig verlangt § 1 Abs. 6 BauGB bei der Aufstellung der Bauleitpläne mit Blick auf den Straßenverkehr auch, dass u.a. die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, auch im Hinblick auf die Entwicklungen beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, etwa der Elektromobilität, einschließlich des ÖPNV und des nicht motorisierten Verkehrs, unter Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung, zu berücksichtigen sind.

Der Begriff der geordneten städtebaulichen Entwicklung ist aufgrund der Stellungnahme des Bundesrats im Gesetzgebungsverfahren bewusst und in Anlehnung an das Baugesetzbuch gewählt worden. Er gehört, wie die Bauleitplanung, zur Planungshoheit der Gemeinde und erfasst solche Planungen, die zwar nicht Bestandteil wirksamer Bauleitpläne sein müssen, aber bereits hinreichend konkrete Konzepte der Gemeinde enthalten, mit denen sie in eigener Zuständigkeit die städtebauliche Entwicklung auch durch verkehrliche Maßnahmen verändern und verbessern will.

Auch im Gesetzgebungsverfahren ist davon ausgegangen worden, dass die Gemeinden im Zusammenhang mit Verkehrsplanungen über Bauleitpläne hinaus unter bestimmten Voraussetzungen einen gewissen Gestaltungsspielraum erhalten sollen.

Die Begründung des Gesetzesentwurfs zu § 6 Abs. 1 Nr. 5 StVG weist darauf hin, dass es sich bei der Einrichtung eines Fußgängerbereiches oder einer verkehrsberuhigten Zone um eine bedeutende lokale städteplanerische Entscheidung der Gemeinde handelt, die nicht der Straßenverkehrsbehörde vorbehalten ist; dies sollte auch der Begriff der der Straßenverkehrsbehörde vorbehaltenen – eher exekutiven und technischen „Kennzeichnung“ dieser Bereiche deutlich machen. In der Begründung des Bundesministers für Verkehr ist zu den geänderten und neu eingeführten Regelungen des § 45 StVO ferner darauf hingewiesen, dass „die städtebaulichen Aufgaben und damit auch die Wohnumfeld-Verbesserung durch Verkehrsberuhigung zu den gemeindlichen Selbstverwaltungsangelegenheiten gehören. Den Gemeinden ist daher bei städtebaulich begründeten straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen ein Gestaltungsspielraum für eigenverantwortliche Entscheidungen zu gewähren.

Die bedeutet nicht, dass § 45 StVO seinen Charakter als straßenverkehrsrechtliche Norm im Bereich des sachlichen Ordnungsrechts mit Rechten und Pflichten für die Straßenverkehrsbehörden verliert.

Die Gemeinden sind aber in ihrer Eigenschaft als Selbstverwaltungskörperschaften und Träger eigener Rechte und Pflichten wegen der ihnen zustehenden Planungshoheit insoweit in den Schutzbereich nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5, 2. Alternative StVO einbezogen, weil sie gegenüber den Straßenverkehrsbehörden einen Anspruch darauf haben, dass diese von der Ermächtigung, ein gemeindliches Konzept zur geordneten städtebaulichen Entwicklung zu unterstützen, ermessensfehlerfreien Gebrauch machen.

Voraussetzung dafür, dass die Straßenverkehrsbehörde eine Anordnung „zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ i. S. d. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO treffen kann, ist, dass ein städtebauliches Verkehrskonzept der Gemeinde bereits vorhanden ist (hier: Verkehrsentwicklungsplan – VEP). Erst, und nur dann, kann die straßenverkehrsrechtliche Anordnung ihre insoweit dienende Funktion entfalten.

Welche inhaltlichen und verfahrensgemäßen Anforderungen an ein solches kommunales Verkehrskonzept zu stellen sind, wird nicht abschließend entschieden. Es muss jedenfalls

1. hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich und zweckmäßig gehalten werden. > im VEP enthalten (+)
2. Das städtebauliche Konzept muss von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein. > Stadtratsbeschluss am 30.11.2021 (+)
3. Soweit es die Veränderungen von Verkehrsstraßen und -strömen zum Inhalt hat, muss es den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, ob und weshalb die von der

Geschwindigkeitsbeschränkung erfassten Straßen (-züge) den hierfür geltenden straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen (insbesondere „Zonenbewusstsein“) genügen, sowie bestimmte Straßen (-züge) in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können. > im VEP enthalten (+)

Am 30.11.2021 hat der Stadtrat einstimmig den Grundsatzbeschluss zum Verkehrsentwicklungsplan gefasst. Damit wurde dieser als strategisch abgestimmtes Grundkonzept für die weiteren Umsetzungsschritte in den kommenden 15 Jahren beschlossen. Ziel ist es, den Verkehr stadtverträglich, sicher, ökonomisch effizient, sozial gerecht, gesundheitsfördernd sowie umweltfreundlich und klimaschonend zu gestalten.

Das Maßnahmenprogramm wurde in seiner Gesamtheit befürwortet und zur Grundlage der weiteren Schritte gemacht. Für die Innenstadt wurden vier Schlüsselmaßnahmen ausgewählt und entsprechend beschlossen. Eine davon ist die Maßnahme I1 „Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen im Stadtzentrum“. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde vorgeschlagen, verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche in der Pucher Straße, der Kirchstraße und der Schöngeisinger Straße (nach Abstufung der St 2054) sowie ggf. in der Dachauer Straße einzuführen. (Siehe Anlage 6).

Nach näherer Prüfung durch die Verwaltung wurde jedoch empfohlen, einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich ausschließlich in der Schöngeisinger Straße einzurichten. Weitere Details sind der Beschlussvorlage 2707/2022 zu entnehmen (Siehe Anlage 7a). Am 14.07.2022 wurde die Verwaltung in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beauftragt, nach der Abstufung der St 2054 einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Schöngeisinger Straße anzuordnen (Siehe Anlage 7b).

Damit wurde die Einführung der Tempo-20-Zone in der Schöngeisinger Straße bereits zweimal politisch beschlossen.

#### 4.1 Rechtmäßigkeit der VAO vom 30.08.2022 und deren Ergänzungen

Rechtsgrundlage: § 45 Abs. 1d i.V.m. Abs. 1b Satz 1 Nr. 5, 2. Alt. StVO

Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 5 StVO gilt Satz 3 des § 45 Abs. 9 „Erfordernis des Vorliegens einer konkreten Gefahrenlage auf Grund besonderer örtlicher Verhältnisse“ für die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches nicht.

Das gemäß § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5, 2. Alt. StVO als Voraussetzung erforderliche Verkehrskonzept liegt vor (VEP).

Die dennoch erforderliche pflichtgemäße Ermessensprüfung hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit ergab, dass die Maßnahme

- **angemessen** ist um das gewünschte Ziel des VEP „Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität“ zu erreichen.

- **erforderlich** ist, da eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h (Streckenverbot oder Zone 30) weder ausreichend, noch zulässig ist.
- **geeignet** ist, da andere verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Erreichung des Ziels nicht vorhanden sind.

Vgl. Anwendungshinweise Nr. 19 zu § 45 Abs. 1d StVO, Zitat:

Weder die verkehrsregelnden Maßnahmen des Z 325 StVO „verkehrsberuhigte Bereiche“ noch die des Z 242 StVO „Fußgängerzone“ decken die spezifischen Forderungen (*hier: angestrebte Funktion*) der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche ab, da bei den getroffenen verkehrsregelnden Maßnahmen zu Z 325 StVO in erster Linie an Wohnbereiche gedacht worden war und dementsprechend in erster Linie das Miteinander von Fußgängern und Fahrzeugführern auf einer Verkehrsfläche geregelt worden ist und in Fußgängerzonen kein Kraftfahrzeugverkehr erlaubt ist. Demgegenüber sind im VBGB die Verkehrsarten rechtlich getrennt; Fahrzeugführer müssen die abgetrennte Fahrbahn benutzen. Der übrige Teil der öffentlichen Verkehrsfläche ist Gehweg (*hier: zutreffend*).

Bei der straßenverkehrsrechtlichen Einordnung solcher Bereiche ist die angestrebte Funktion zu berücksichtigen.

Diese Bereiche sollen

- die Verbindung der Bevölkerung der Stadt und des Umlandes mit den gewerblichen Einrichtungen auch mit Kraftfahrzeugen aufrechterhalten > vorhandene Parkraumbewirtschaftung (+)
- Zugleich aber soll durch verkehrsberuhigende Maßnahmen urbanes Leben stärker als bisher ermöglicht werden (z.B. durch Gaststätten und Cafés mit Außenflächen, durch Flanier- und Aufenthaltsbereiche zur Kommunikation, durch gestalterische Elemente wie Bänke usw.) > vorhandene Parklets, Pflanztröge, Außenbestuhlung etc. (+)
- Für einen städtebaulich reizvollen und einheitlichen Platz mit seinen i.d.R. niveaugleich (> zum Teil vorhanden) ausgebauten Verkehrsflächen (Fahrbahn, Gehwege, keine Radverkehrsanlagen > zutreffend) muss sich die Fahrbahn, in der sich ein relativ geringer Fahrzeugverkehr (Vgl. Kapitel 3.2) bewegen soll, mit einfachen Mitteln – aber städtebaulich verträglich – darstellen lassen. (+)
- durch eine Zonenbeschilderung (Zone 20) sowohl zeitlich (aktuell werktags 6-20h) als auch räumlich (aktuell zwischen Ledererstraße und Kapuzinerstraße) geregelt werden (+)
- mit weniger als 30 km/h durchfahren werden, da 50 km/h zu schnell sind > Zone 20 (+)
- der ruhende Verkehr i.d.R. als Zone eingeschränktes Haltverbot (Z 290.1 StVO) auch auf dem Seitenstreifen, Parken in gekennzeichneten Flächen mit Parkschein erlaubt >

### Prüfung mögliche Beschilderung:



Vorteile: Reduzierung Beschilderungsaufwand

Nachteile: alle vorhandenen Z 286 / 283 auf der gegenüberliegenden Seite der Parkraumbewirtschaftung müssen entfernt werden (Lieferzone mit Z 283 vor City-Point kann bleiben = Privatgrund) > überall dürfte dann kurz gehalten werden > steht im Widerspruch zu den neuen Ladezonen und führt zu Engstellen > Engstellen führen dazu, dass Durchfahrt Busse und Rettungsfahrzeuge nicht sichergestellt ist (wichtig!).

Ergebnis: vorhandene Beschilderung soll beibehalten, geprüft und ggf. optimiert werden.

### **FSA Höhe Viehmarktstraße und Fußgängerüberweg (FGÜ) Höhe CityPoint**

Unterscheidung Anordnungsnorm:

#### Tempo-30-Zone > § 45 Abs. 1c StVO

Gemäß VwV zu Tempo-30-Zone, Z 274.1 StVO (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 Vorschriftenzeichen Seite 132)

Zitat: ... Ferner ist die Anordnung von Tempo-30-Zonen durch die grundsätzliche Vorfahrtsregel „rechts vor links“, das grundsätzliche Fehlen von Lichtzeichenanlagen, das ausnahmslose Fehlen von Fahrstreifenbegrenzungen und Leitlinien sowie von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen unterstützt.... (+)

Ergänzung / Klarstellung erfolgt durch Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 Vorschriftenzeichen Nr. 4 „Die neuen Vorschriften“ Seiten 138/139

Zitat: ... So wird nunmehr nur noch das Fehlen Lichtzeichen geregelter Kreuzungen und Einmündungen gefordert. „Fußgänger-Ampeln“ bleiben jedoch zulässig. Zwar besteht weiterhin Einvernehmen, dass bei Höchstgeschwindigkeit 30 km/h die Sicherheit des Fußgängerquerverkehrs weder Fußgängerüberwege noch Lichtzeichen geregelte Fußgängerquerungen **erfordert**; zugleich wurde aber deutlich, dass solche

„Ampeln“ in Tempo-30-Zonen nicht selten vorhanden sind. Auch zukünftig dürften Forderungen nach einem erhöhten Schutz für besonders sicherheitsbedürftige Gruppen (hier: Schöngeisinger Str. Höhe Viehmarktstr. FSA mit Blindensignalisierung) des Fußgängerquerungsverkehrs durch Lichtzeichenanlagen im Einzelfall auch in Tempo-30-Zonen nicht abgewehrt werden können, obwohl dort vorrangig andere Querungshilfen wie Mittelinseln oder -streifen in Betracht kommen (*hier: räumlich bedingt nicht möglich*).

Laut Fußnote 15 werden auch die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) überarbeitet, ohne dass die Vorgabe „FGÜ in Tempo-30-Zonen **nicht erforderlich**“ geändert werden soll. Aktuell: Nr. 2.1 (3) „FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich“.

#### Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Zone 20) > § 45 Abs. 1d StVO

In den Erläuterungen zu Z 274.1 StVO (Zone 30) steht,

Zitat: Mit dem Zeichen können in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (VBGB) auch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.

in den ergänzenden Verwaltungsvorschriften (VwV zum VBGB) steht,

Zitat:

- zur Einrichtung von VBGB siehe § 45 Abs. 1d und **Anmerkung 19 zu § 45 StVO**
- besondere Regelung zur Ausnahme von VBGB (T-20-Zonen) von Beschränkungen des fließenden Verkehrs siehe § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 5 StVO > **Satz 3 „keine Gefahrenlage erforderlich“ für VBGB nach Abs. 1d**
- Für die Anordnung eines VBGB mit einer Zonengeschwindigkeitsbeschränkung von weniger als 30 km/h (§ 45 Abs. 1d StVO) sieht der amtliche Verkehrszeichenkatalog nur eine „Tempo-20-Zone“ vor.

in Anmerkung 19 Seiten 262/263 steht,

Zitat:

Zahlreiche kleinere und mittlere Städte wollen ihre zentralen Bereiche verkehrsberuhigen. Solche Bereiche verfügen i.d.R. über eine städtebaulich reizvolle Substanz. Sie sind zugleich vitaler Mittelpunkt (*hier: neu gestalteter Viehmarktplatz – FGZ durch Viehmarktstr. bis VBGB Schöngeisinger Str.*) des Geschäftslebens, der Versorgung in Bewirtungs- und Beherbergungsbetrieben und der Kommunikation der Bürger. Angestrebt wird i.d.R. eine umfassende neue bauliche Gestaltung des Bereichs, meist mit einer durchgehenden, niveaugleichen (*hier: Schöngeisinger Str. z.T. schon vorhanden*), dem Charakter der Bebauung angepassten Flächengestaltung. Bei der straßenverkehrsrechtlichen Einordnung solcher Bereiche ist die **angestrebte**

Funktion zu berücksichtigen (*hier: wurde im VEP beschlossen*). Diese Bereiche sollen die Verbindung der Bevölkerung der Stadt und des Umlandes mit den gewerblichen Einrichtungen auch mit Kraftfahrzeugen aufrechterhalten (*hier: bewirtschaftete Parkmöglichkeiten vorhanden*), zugleich aber soll durch verkehrsberuhigende Maßnahmen urbanes Leben stärker als bisher ermöglicht werden (z.B. durch Gaststätten, Cafes mit Außenflächen, durch Flanier- und Aufenthaltsbereich zur Kommunikation, durch gestalterische Elemente wie Brunnen und Bänke usw. (*hier: Parklets etc. vorhanden*)).

In VBGB können Fahrbahnbegrenzungen auch mit anderen Mitteln, wie z.B. Pflasterstreifen, ausgeführt werden (*hier: z.T. vorhanden*).

## 4.2 Rechtliche Zusammenfassung

Zone 30 und Zone 20 haben unterschiedliche Anordnungsnormen. Die Zone 20 wird in den Rechtsgrundlagen zur Zone 30 zwar erwähnt, die Zulässigkeit von FSA und FGÜ aber immer nur bei Zone 30 beschrieben.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in Tempo-30-Zonen

1. FSA zulässig bleiben.
2. FGÜ nicht erforderlich bzw. in der Regel entbehrlich sind.

In den speziellen Rechtsgrundlagen zum VBGB (Zone 20) > Verweis auf Anmerkung 19, werden diese Details nicht behandelt. In der Annahme, dass die Festsetzungen aus den Rechtsgrundlagen zur Zone 30 hier Anwendung finden sollen, vertreten wir die Rechtsauffassung, dass

1. die FSA Höhe Viehmarktplatz zulässig ist und bestehen bleiben darf.
2. der FGÜ Höhe City-Point rechtlich **nicht erforderlich bzw. i.d.R. entbehrlich** ist.

Dieser FGÜ ist die in Fürstenfeldbruck mit am stärksten frequentierte Fußgänger-Querungsstelle. Eine Entfernung, mit der Begründung, dass er theoretisch nicht erforderlich bzw. i.d.R. entbehrlich ist, praktisch aber sehr wohl stark frequentiert und somit gebraucht wird, ist nach unserer Sicht nicht zu vertreten. Wir vertreten die Rechtsauffassung, dass ein „nicht erforderlich bzw. in der Regel entbehrlich“ nicht zur Unzulässigkeit führt. Wir sehen daher die Erhaltung des FGÜ als erforderlich und zulässig an.

### 4.3 Würdigung der Mess- und Zählergebnisse

Verkehrsaufkommen im relevanten Zeitraum 06:00 – 20:00 Uhr:

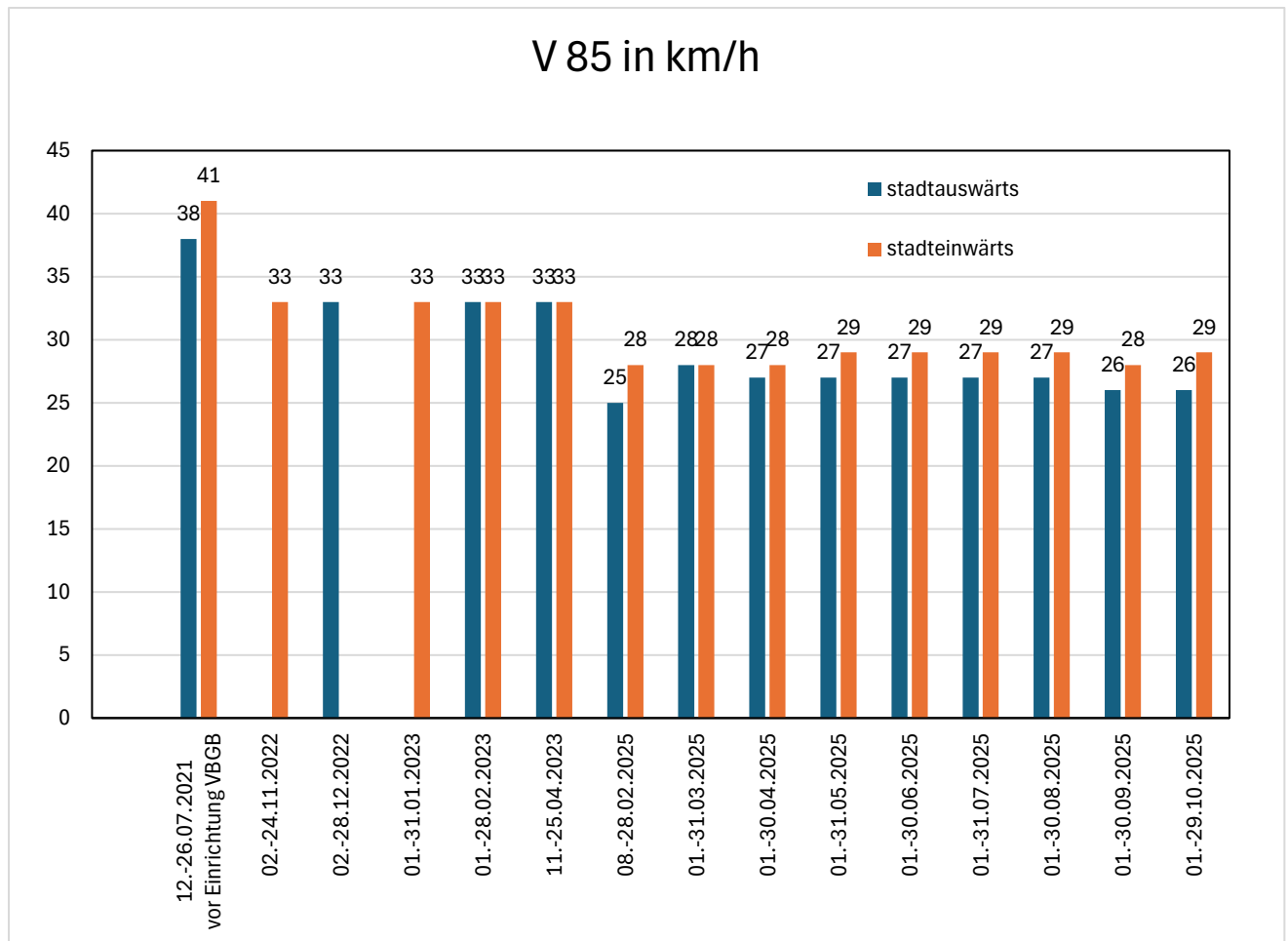
Die Auswertung im Evaluationsbericht der Verkehrsplanung zeigt, dass sich das Verkehrsaufkommen seit der Einführung des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (VBGB, Zone 20) **am 18.10.2022** stetig reduziert hat.

Von den Zahlen abzugsfähig sind:

- Lieferfahrzeuge (u.a. LKW über 16t zulässiges Gesamtgewicht auf Grund der Tonnagebeschränkung der Amperbrücke), die den VBGB derzeit durchfahren müssen.
- die ÖPNV-Linienbusse, die einerseits gewünscht (Linienführung) durch den VBGB fahren, und andererseits die Elektrobusse (über 16t tatsächliches Gesamtgewicht) die die Amperbrücke derzeit umfahren müssen.

Nach Sanierung oder Neubau der Amperbrücke ist die Durchfahrung der ungewollten Kfz nicht mehr erforderlich, so dass sich das Verkehrsaufkommen weiterhin reduziert.

Auswertungen vorhandener Geschwindigkeitsmessungen mit Geschwindigkeitsmessgeräten (Display, „Vogelhäuschen“):



Erkennbar ist, dass das Geschwindigkeitsniveau bereits mit der Einführung des VBGB am 18.10.2022 abgenommen hat und stetig weiter abnimmt. Auch die zeitliche Befristung (06:00 – 20:00 Uhr ab 25.04.2023) hat sich erkennbar positiv auf die Akzeptanz ausgewirkt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h wird von 85 % der Kraftfahrer/Innen nur noch um wenige, am unteren Rand des Verwarngeldbereiches liegende, km/h überschritten. Da der V 85-Wert unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen sollte ( $V_{85} > 20 \text{ km/h} = \text{mind. jeder 7. überschreitet die Geschwindigkeit}$ ) beabsichtigen wir, sofern die verkehrsrechtliche Anordnung als rechtmäßig eingestuft wird, die Geschwindigkeit durch Geschwindigkeitsüberwachung und ggf. Ahndung durchzusetzen.

Die Anzahl der Rad- oder Rollerfahrer hat sich vergrößert. Das Fußgängeraufkommen ist gestiegen. Aufenthalt findet zunehmend statt (vgl. Kapitel 3).

Nur zur Info:

Wir ziehen in Erwägung, die zeitliche Befristung evtl. auf 07:00 bis 20:00 Uhr zu reduzieren.

**Bestandsbeschilderung:**



Begründung zeitliche Befristung:

Im VBGB befinden sich überwiegend Geschäfte, die zwischen 20 Uhr und 08 Uhr geschlossen sind. Die gewählte zeitliche Befristung 06 – 20 Uhr beruht auf die frühzeitige Öffnung des ansässigen Bäckers (Kunden zu Fuß und mit Kfz). Zwischen 07 und 08 Uhr wird die Schöngesinger Straße als Schulweg genutzt. Außerdem durchfährt zwischen 07 und 08 Uhr auch der Berufsverkehr die Schöngesinger Straße.

Nach Anerkennung der Rechtmäßigkeit des VBGB könnte auch eine, auf die Zone 20 hinweisende, Fahrbahnmarkierung unterstützen.

## 5 Zusammenfassung

Im Rahmen der Evaluation des VBGB in der Schöngeisinger Straße wurden umfangreiche Verkehrszählungen in den Jahren 2024 und 2025 durchgeführt. Ziel war es die Entwicklung des Verkehrs seit Einführung des VBGB zu evaluieren und gleichzeitig mehr Informationen über die Aufenthaltsfunktion in diesem Bereich zu erfassen.

Die Einführung der Tempo-20-Zone in der Schöngeisinger Straße in Fürstenfeldbruck hat zu einer Reduktion motorisierten Individualverkehrs geführt, während Fußgänger- und Radverkehr in diesem Bereich zugenommen haben. Die Ergebnisse aus dem Verkehrsmodell zeigen, dass der Abschnitt überwiegend von Quell- und Zielverkehr genutzt wird und der Durchgangsverkehr nur einen kleinen Teil des Gesamtverkehrs ausmacht. Die Anzahl von Aufenthalten ist in den zentralen Bereichen mit hoher Geschäftsdichte und Schaufenstern besonders hoch.

Auf Basis von Verkehrsaufkommen, Straßenlänge, anliegenden Nutzungen, Radverkehr, ÖPNV-Anbindung und rechtlicher Einstufung lässt sich die Schöngeisinger Straße eindeutig als **nahräumige Erschließungsstraße ES IV** klassifizieren. Die Tempo-20-Zone erfüllt damit die Zielsetzung, die Straße zu beruhigen, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse der Innenstadt zu sichern.

Die vorab aufgeführten rechtlichen Voraussetzungen werden größtenteils erfüllt.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass sich die **angestrebte** Funktion von Monat zu Monat zunehmend positiv entwickelt.

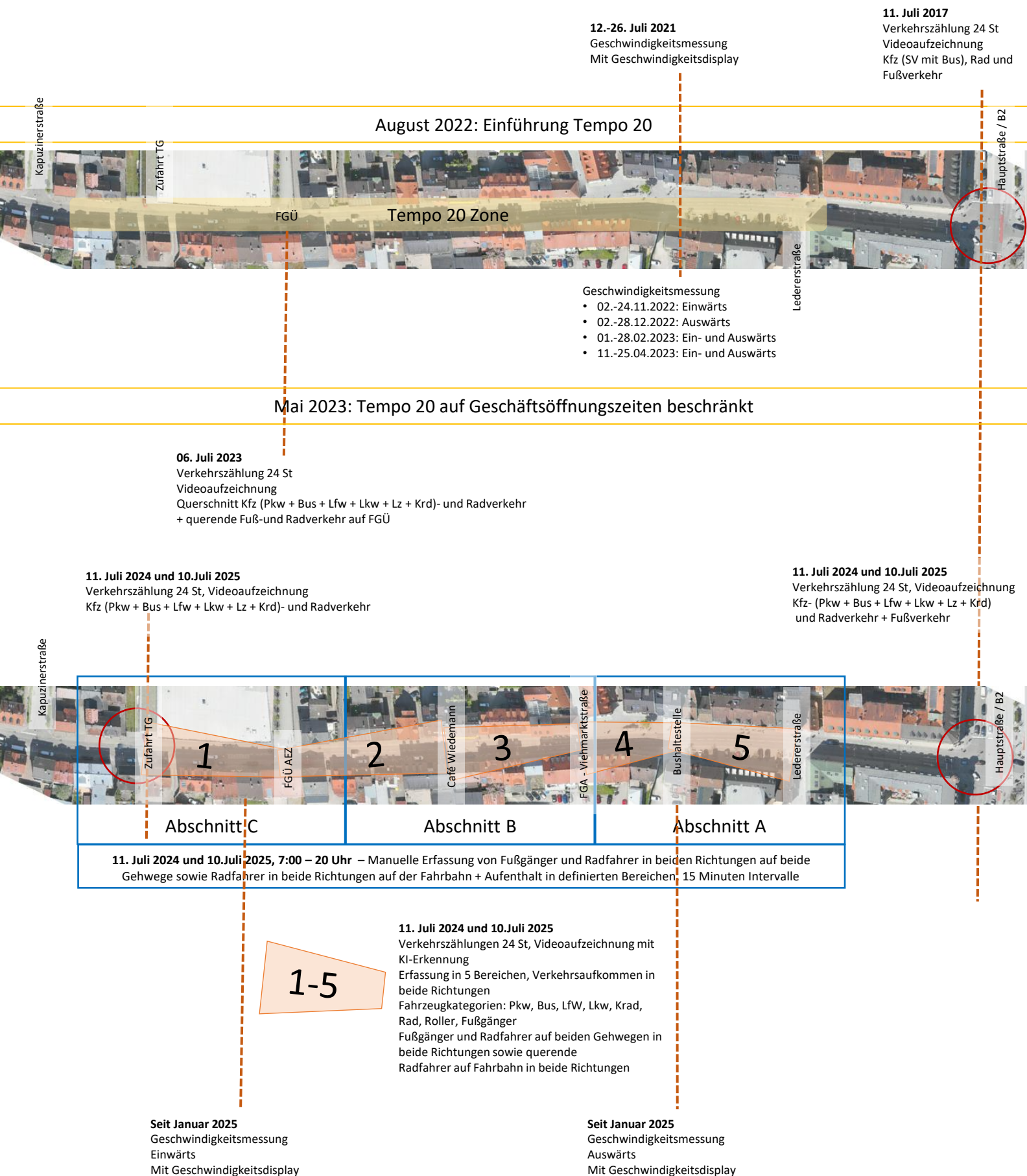
Die Stadt Fürstenfeldbruck, ist nach diesen Erkenntnissen nicht nur auf Grund der rechtlichen Ausführungen, sondern auch auf Grund der tatsächlichen Entwicklung der Ansicht, dass der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich rechtmäßig angeordnet wurde und beibehalten werden sollte / kann.

**Wir bitten daher die Regierung von Oberbayern um eine wohlwollende Prüfung und Bewertung.**

# Anlage 1

## Übersicht der Zeitpunkte und Standorte der Messungen

# Anlage 1 – Übersicht der Zeitpunkte und Standorte der Messungen in der Schöngesinger Straße



## Anlage 2

Auszüge aus den drei Abschnitten für  
die Aufenthaltsbeobachtung

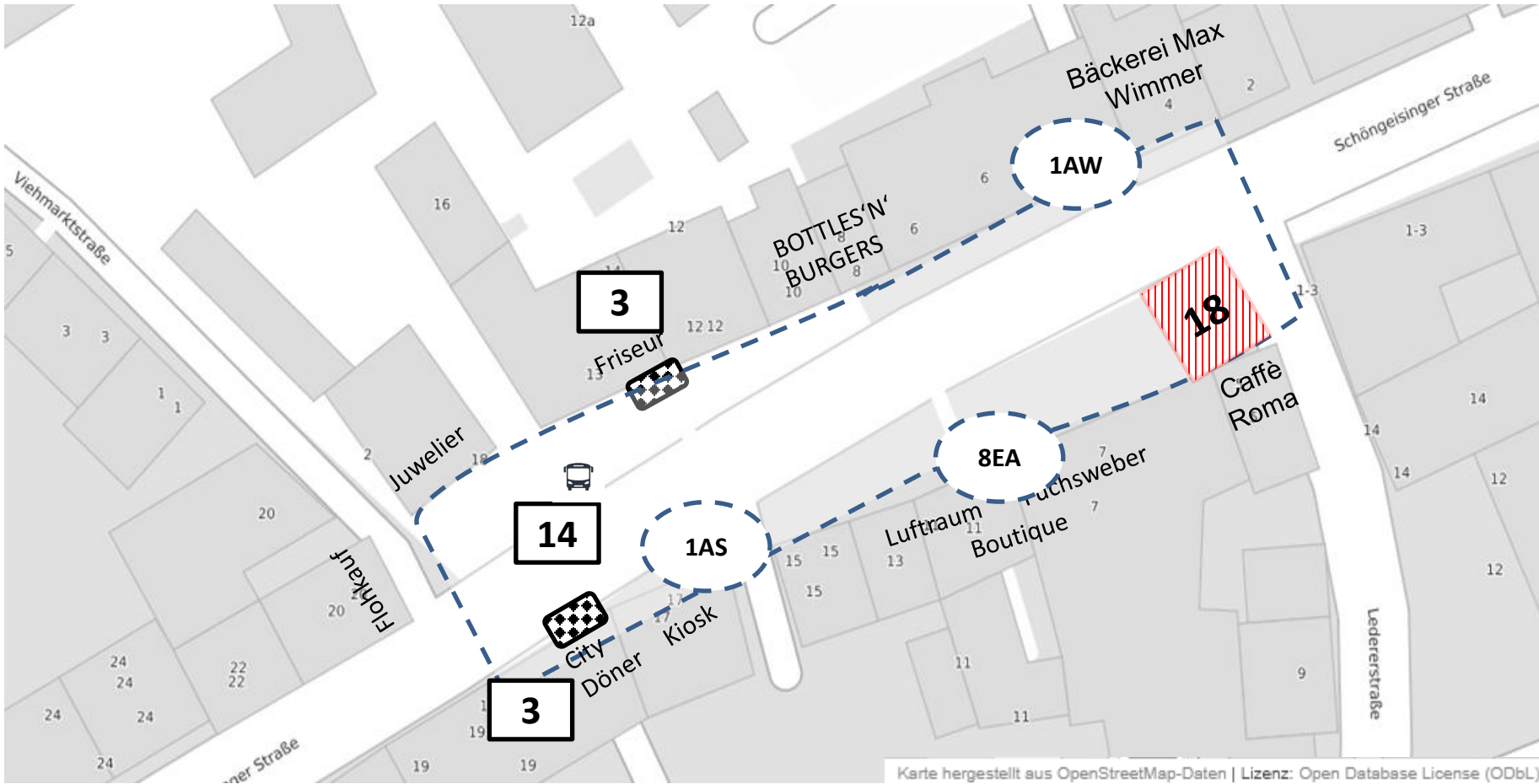
Thema: Erfassung Aufenthalt

Datum: 15.07.2025

Wetter: sonnig

Uhrzeit: 13:00 Uhr

Ort: Schöngeisinger Str. 4 - 18



Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten | Lizenz: Open Database License (ODbL)

 Aussengastronomie

 private Sitzbank

 öffentl. Sitzbank

 Haltestelle  
Aufenthalt Personen an Bushaltestelle

 Aktivität im öffentl. Straßenraum  
1 Anzahl Personen

AW=Warten  
AU=Unterhalten  
AS=Schaufensterschauen  
EA=Einkaufen Außen  
ES=Essen

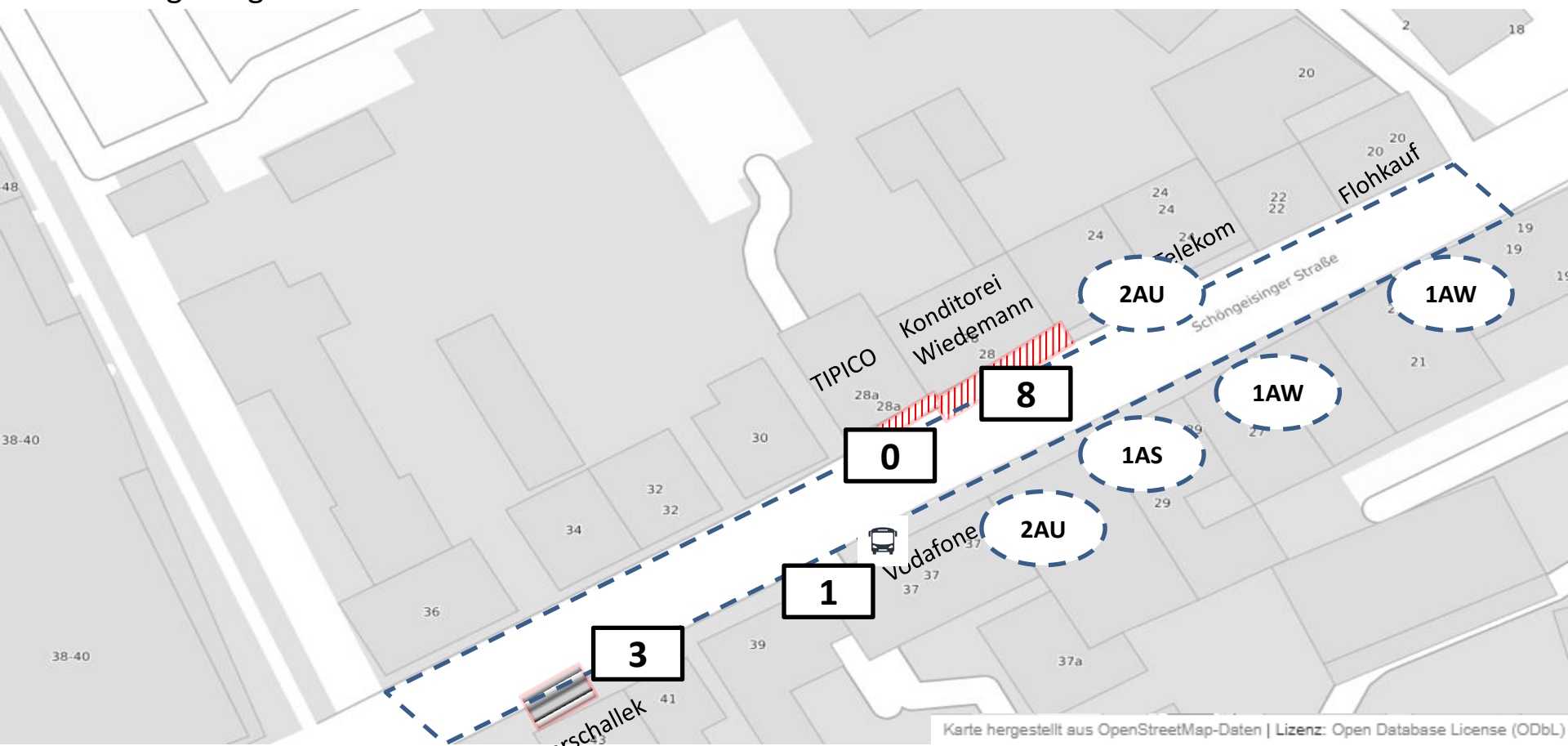
Thema: Erfassung Aufenthalt

Datum: 15.07.2025

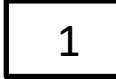
Wetter: sonnig

Uhrzeit: 13:00 Uhr

Ort: Schöngeisinger Str. 20 - 36



-  Parklet
-  Aussengastronomie
-  private Sitzbank
-  öffentl. Sitzbank

-  Haltestelle
-  Aktivität im öffentl. Straßenraum
-  Anzahl Personen

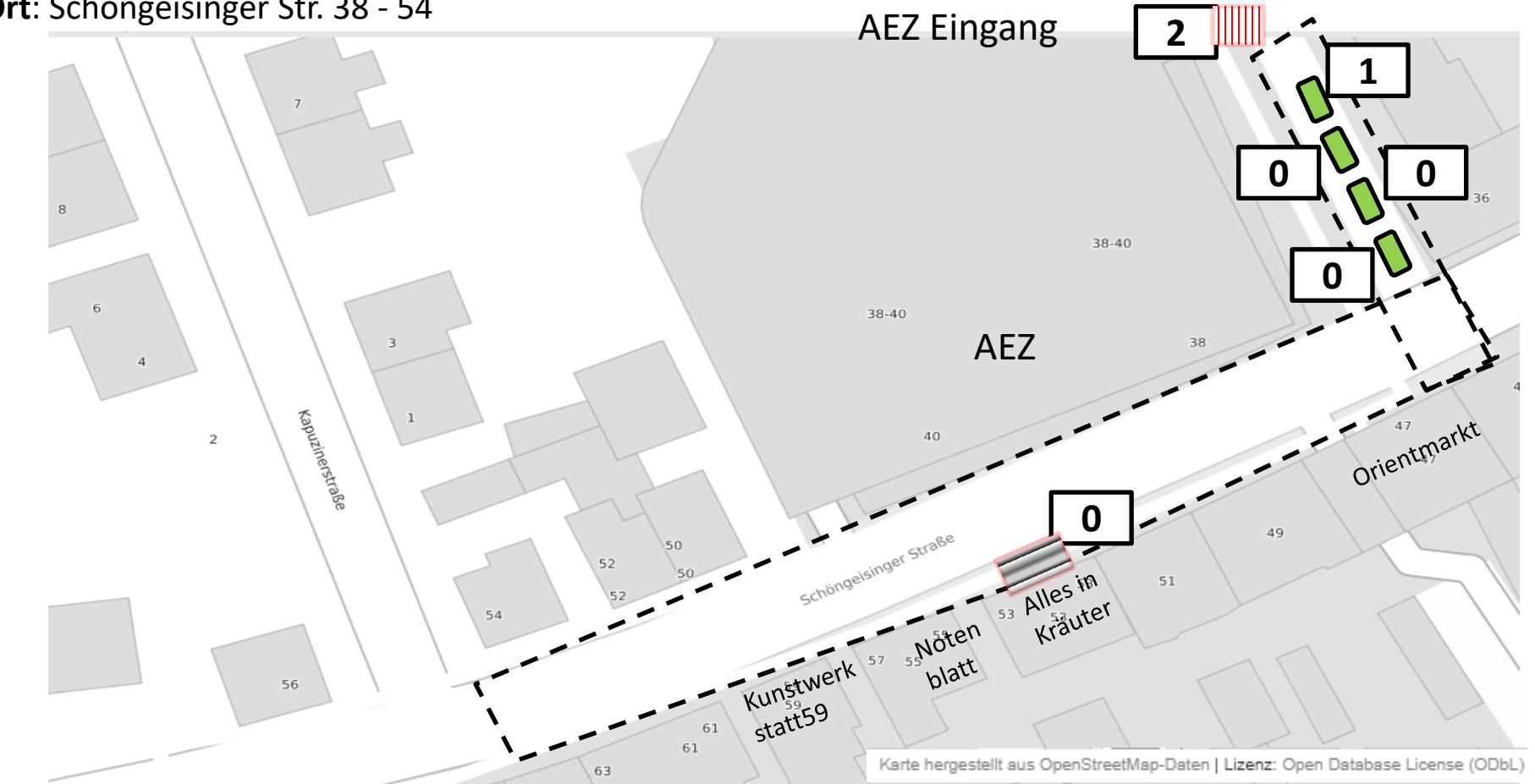
AW=Warten  
AU=Unterhalten  
AS=Schaufensterschauen  
EA=Einkaufen Außen  
RA=Rachen

**Datum: 15.07.2025**

**Wetter:** sonnig

**Ort:** Schöngesinger Str. 38 - 54

**Uhrzeit: 13:00 Uhr**



AW=Warten

AU=Unterhalten

AS=Schaufensterschauen

EA=Einkaufen Außen



## Haltestelle

Aktivität im öffentl.  
Straßenraum

1

Anzahl Personen

Anlage 3a

Verkehrszählung KP 2

Schöngesinger Straße / Zufahrt zur  
Tiefgarage AEZ/Aldi

Donnerstag 11.07.2024

## Fürstenfeldbruck

Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Datum Do. 11.07.2024  
Ort Fürstenfeldbruck  
Platz  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr  
Wetter

1 Nord Zufahrt AEZ  
2 Ost Schöngeisinger Straße  
4 West Schöngeisinger Straße

Intervall 15 Min  
Blöcke 00:00 - 06:00  
06:00 - 10:00  
10:00 - 15:00  
15:00 - 19:00  
19:00 - 22:00  
22:00 - 00:00

### Fahrzeugklassen SVZ

| Summe | Pkw | Bus | Lfw | Lkw | Lz | Krd | Rad |
|-------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|
| Kfz   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1  | 1   |     |
| SV    |     | 1   |     | 1   | 1  |     |     |
| GV    |     |     | 1   | 1   | 1  |     |     |

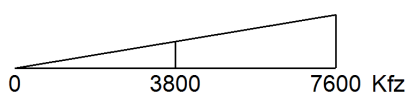
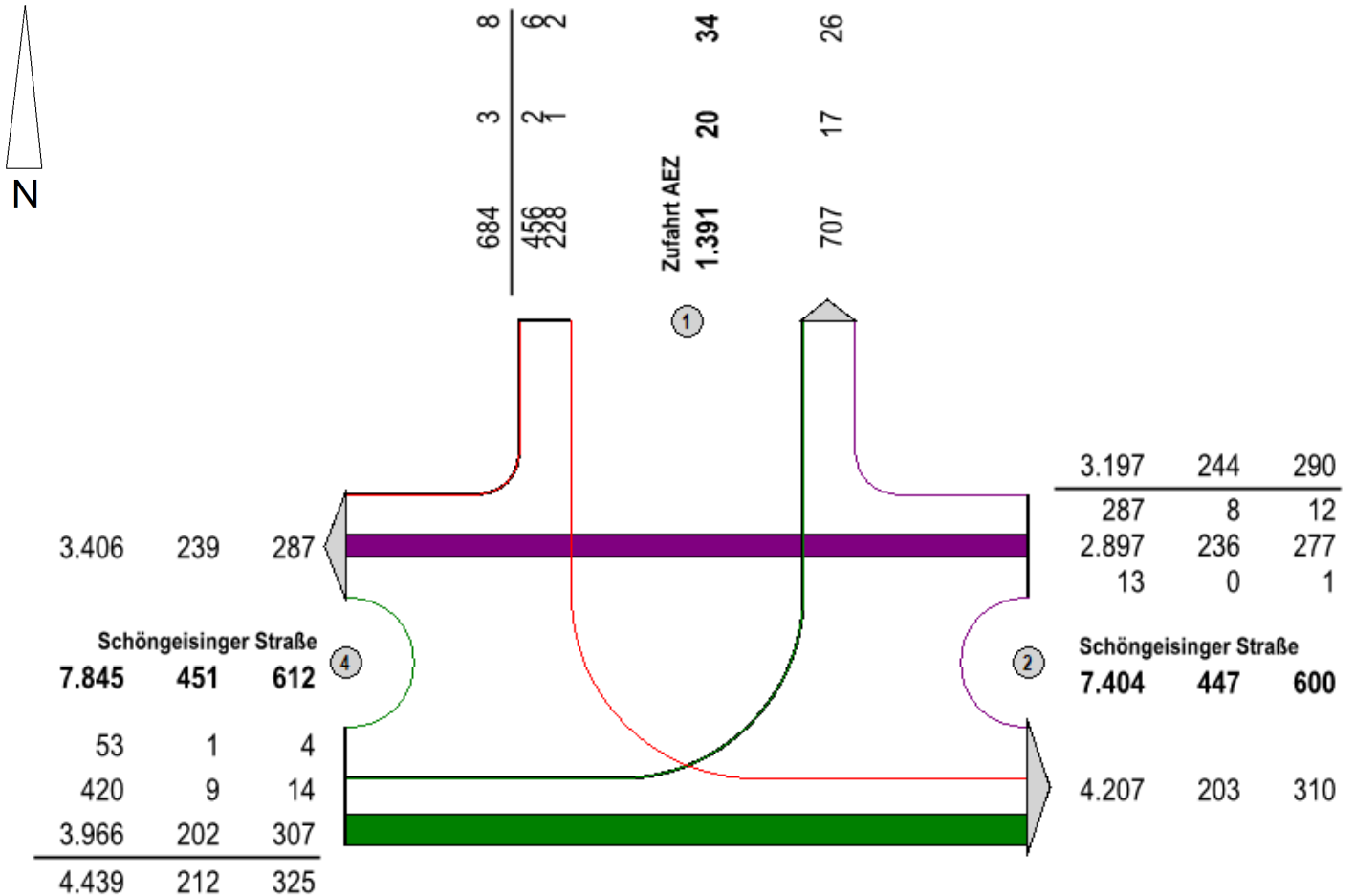
### Hochrechnungsfaktoren

| Name | Zeiten      | Kfz  | SV   | GV   |
|------|-------------|------|------|------|
| 24h  | 00:00-00:00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |



Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Summe 00:00-24:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße

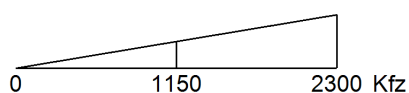
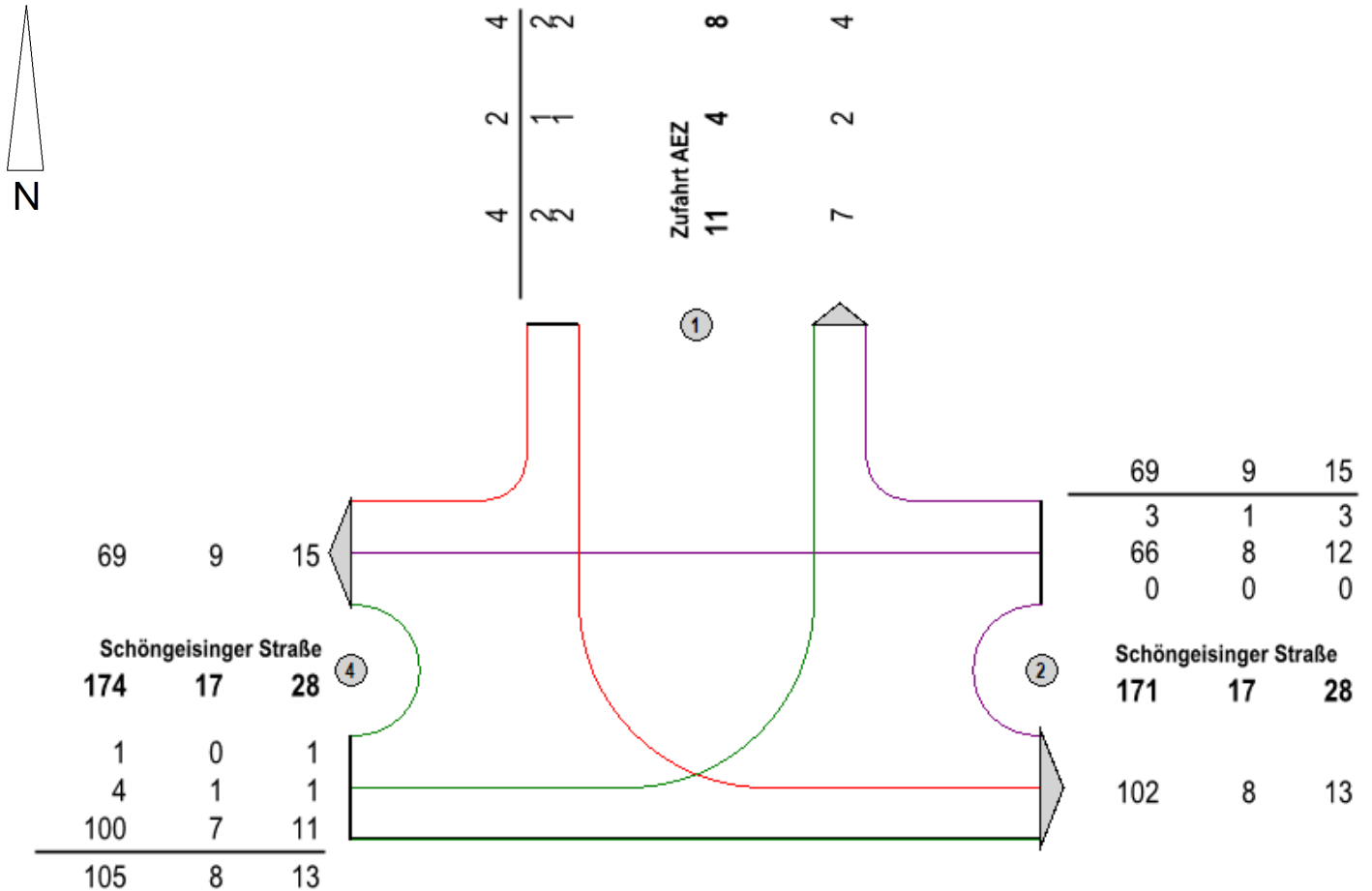


**Kfz | SV | GV**

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd  
SV = Bus + Lkw + Lz  
GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 00:00 - 06:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße

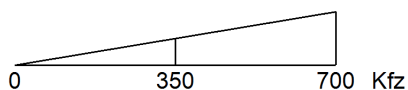
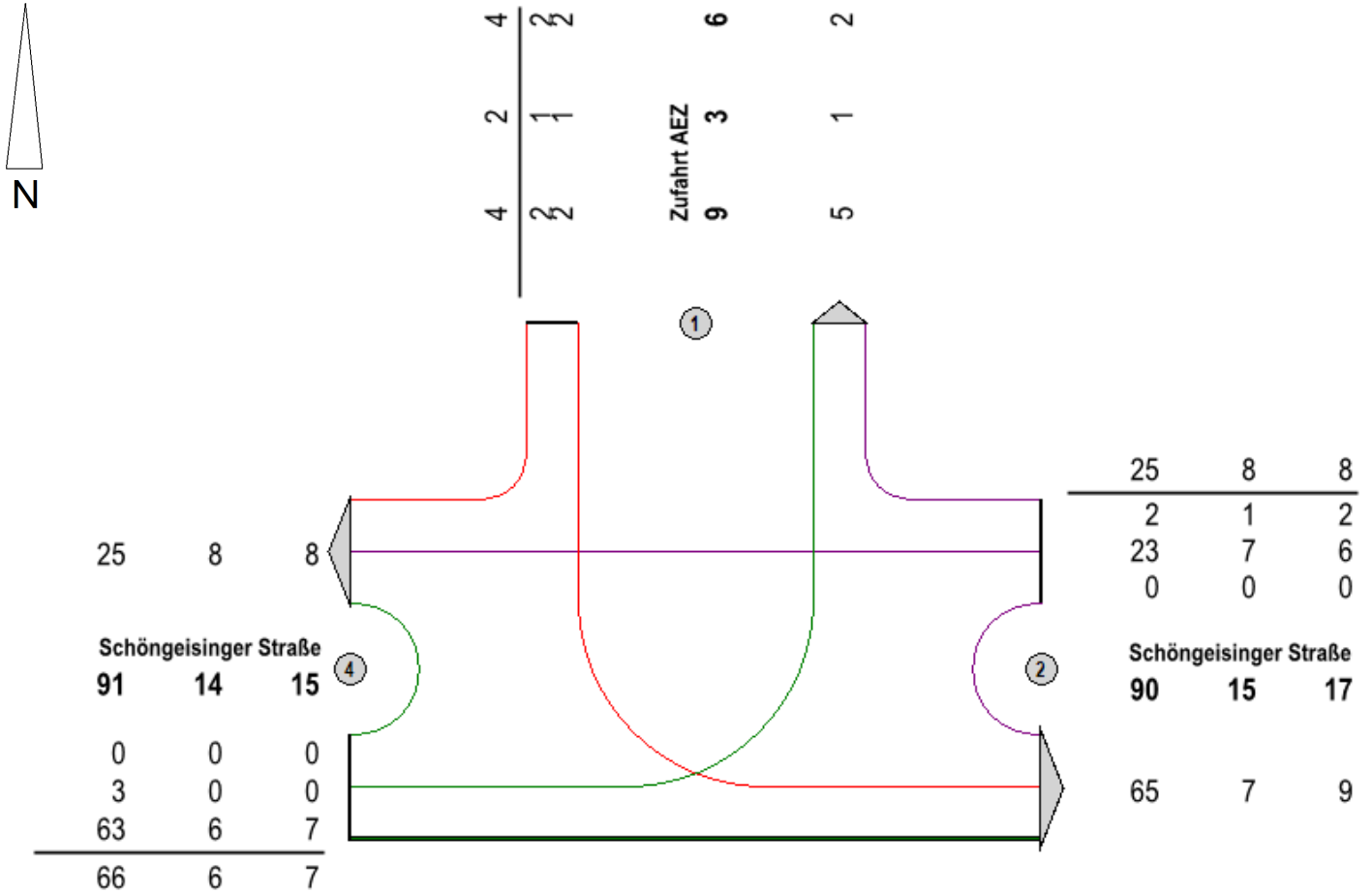


**Kfz | SV | GV**

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd  
SV = Bus + Lkw + Lz  
GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 00:00 - 06:00  
SpitzenStd 05:00 - 06:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße

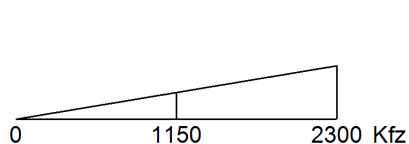
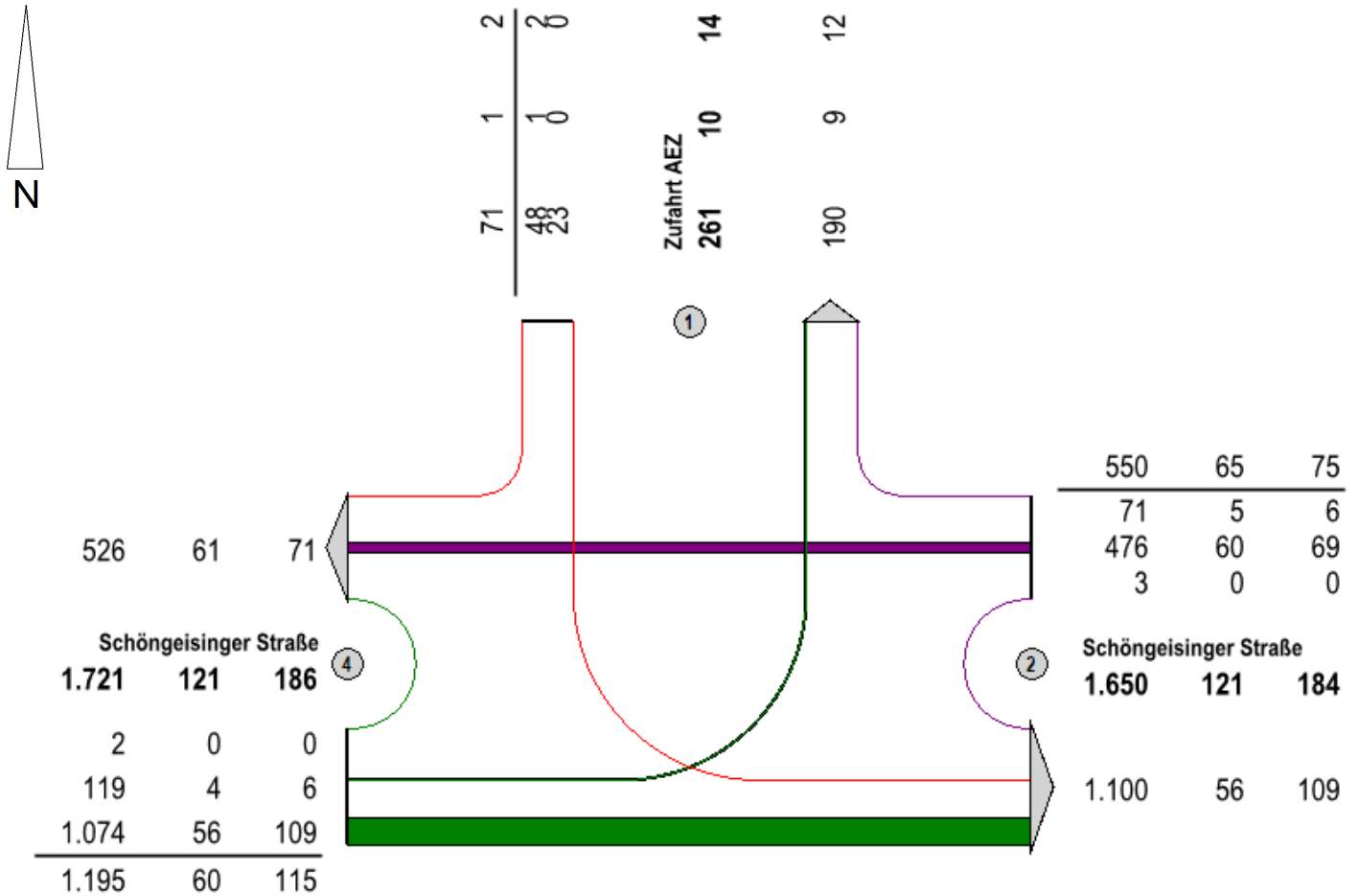


**Kfz | SV | GV**

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd  
SV = Bus + Lkw + Lz  
GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 06:00 - 10:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße

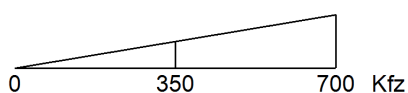
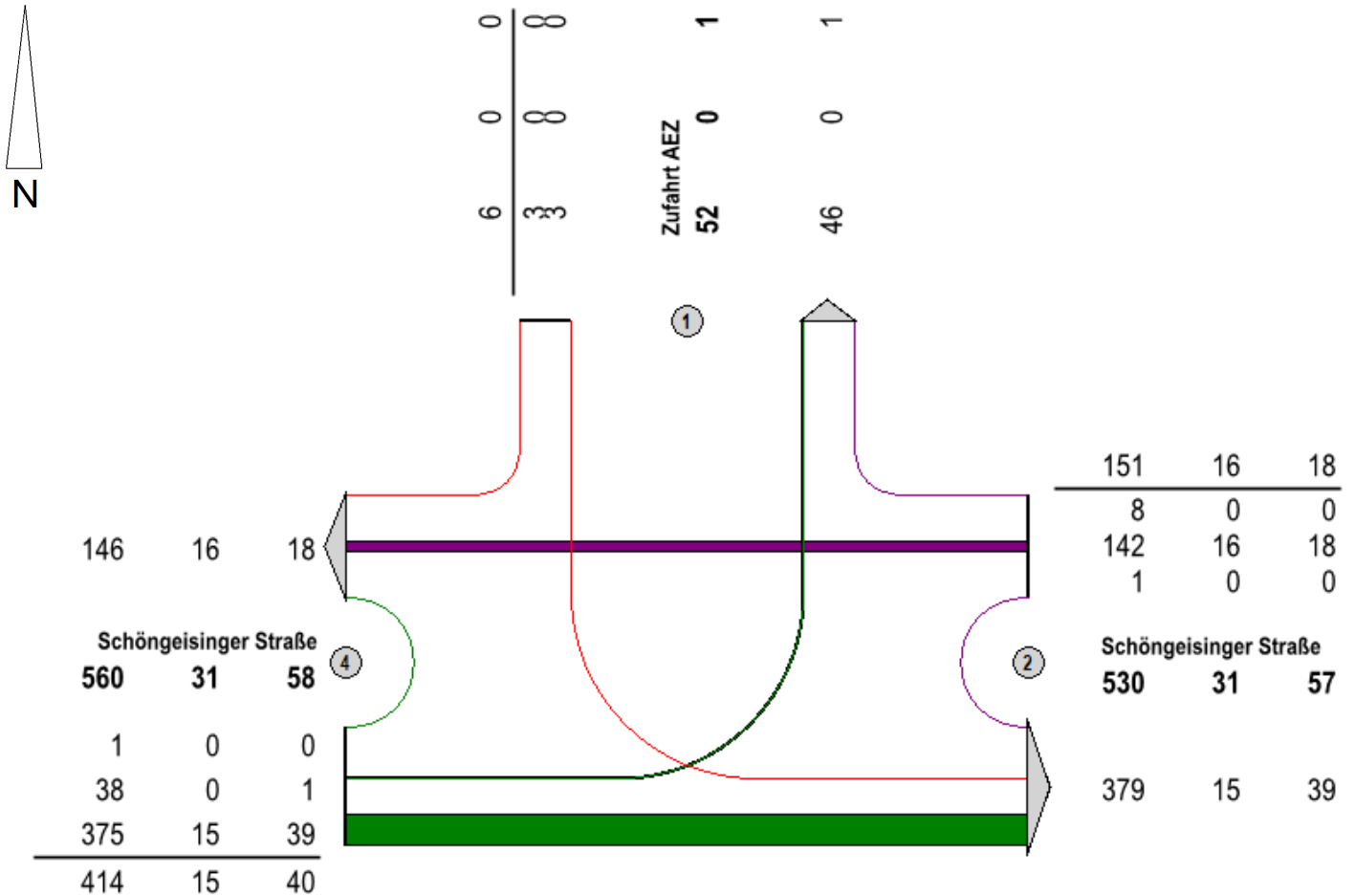


**Kfz | SV | GV**

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd  
SV = Bus + Lkw + Lz  
GV = Lfw + Lkw + Lz

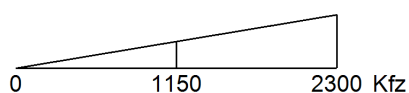
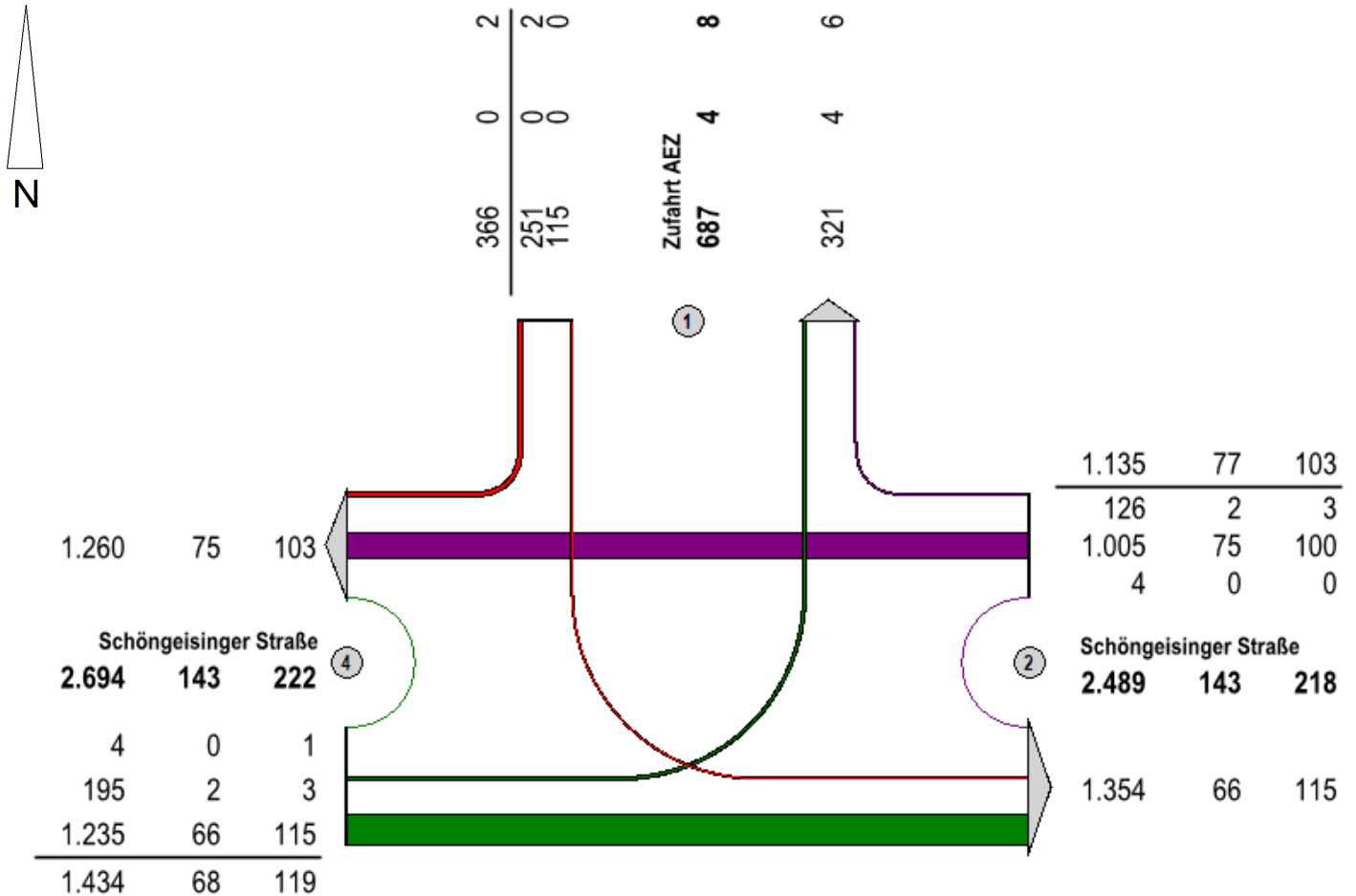
Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 06:00 - 10:00  
SpitzenStd 07:30 - 08:30  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 10:00 - 15:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße

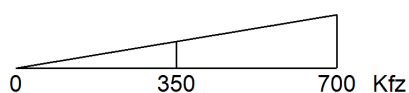
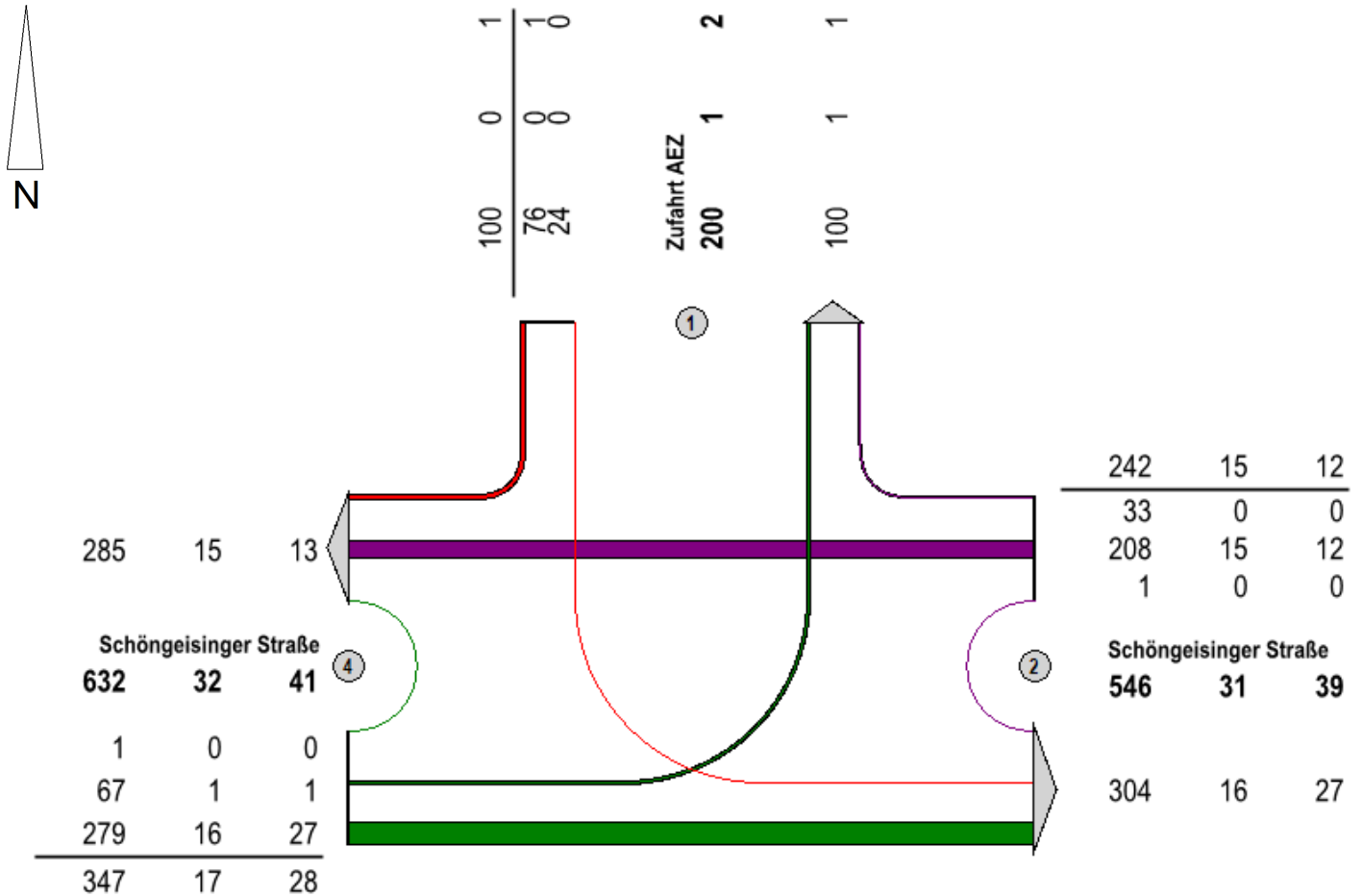


**Kfz | SV | GV**

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd  
SV = Bus + Lkw + Lz  
GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 10:00 - 15:00  
SpitzenStd 10:15 - 11:15  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße

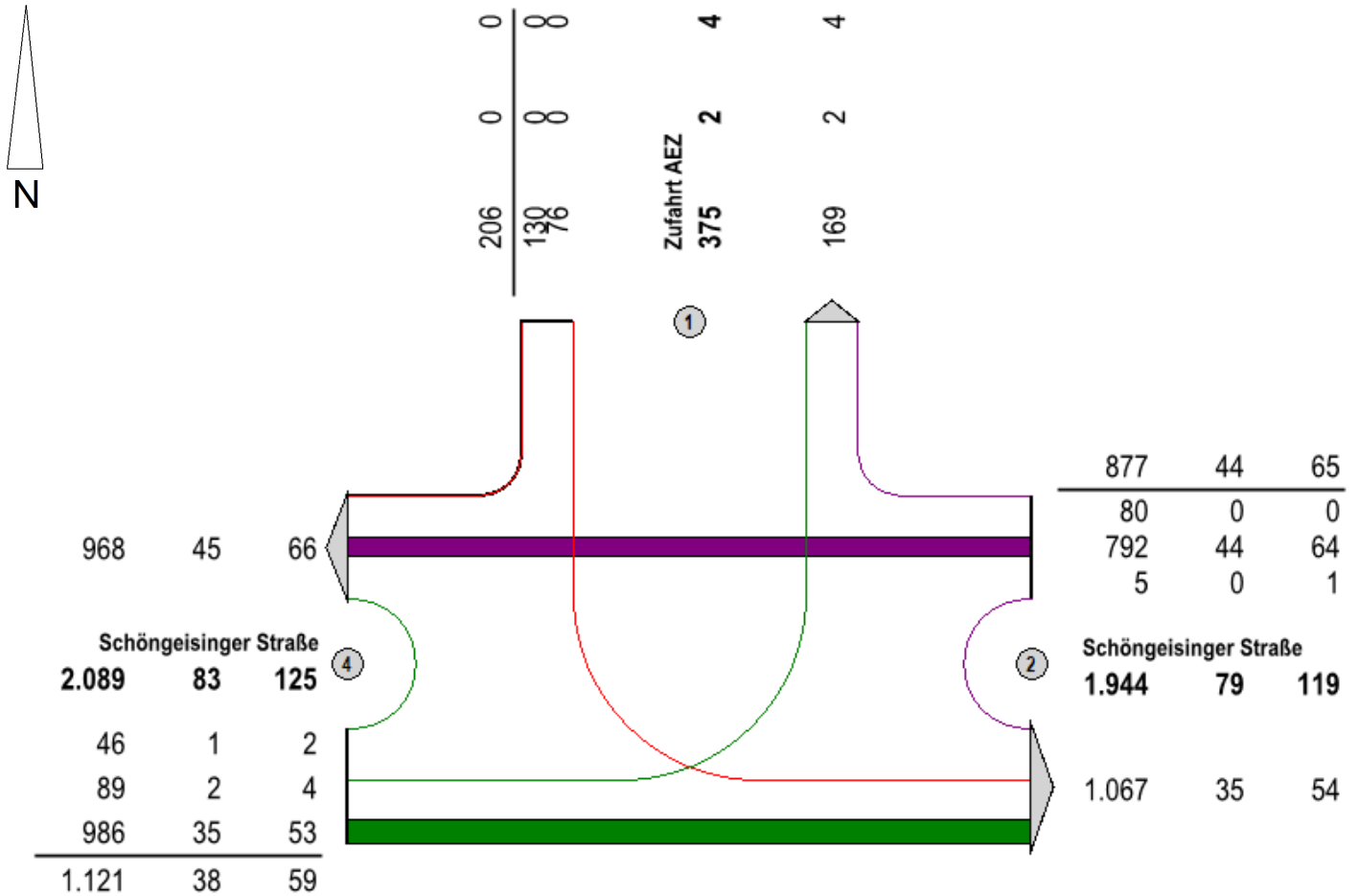


**Kfz | SV | GV**

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd  
SV = Bus + Lkw + Lz  
GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 15:00 - 19:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße

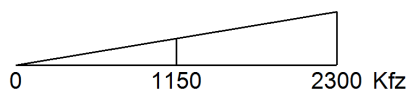


**Kfz | SV | GV**

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

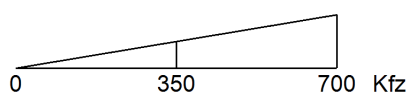
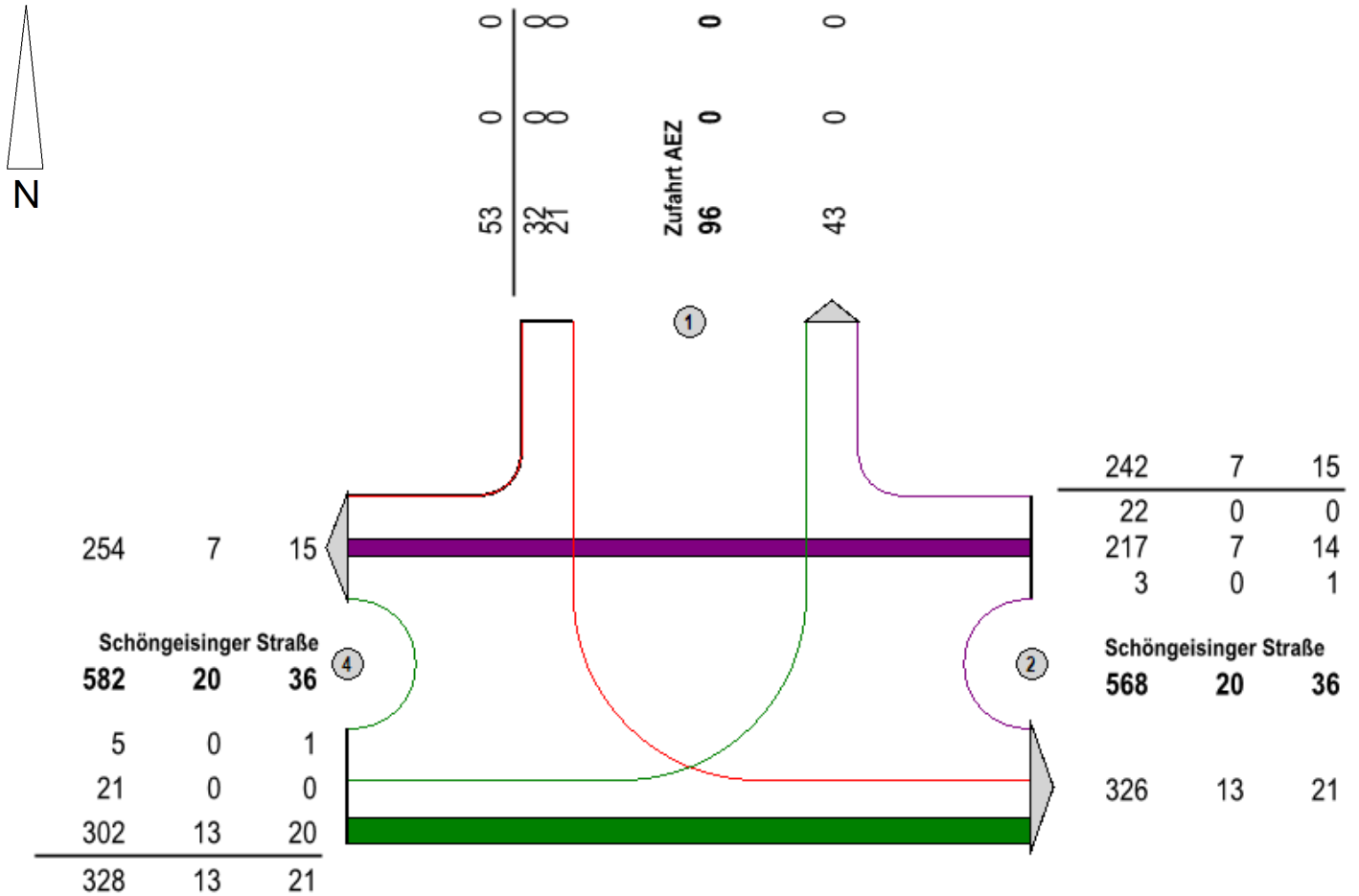
SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz



Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 15:00 - 19:00  
SpitzenStd 15:45 - 16:45  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



**Kfz | SV | GV**

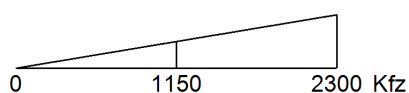
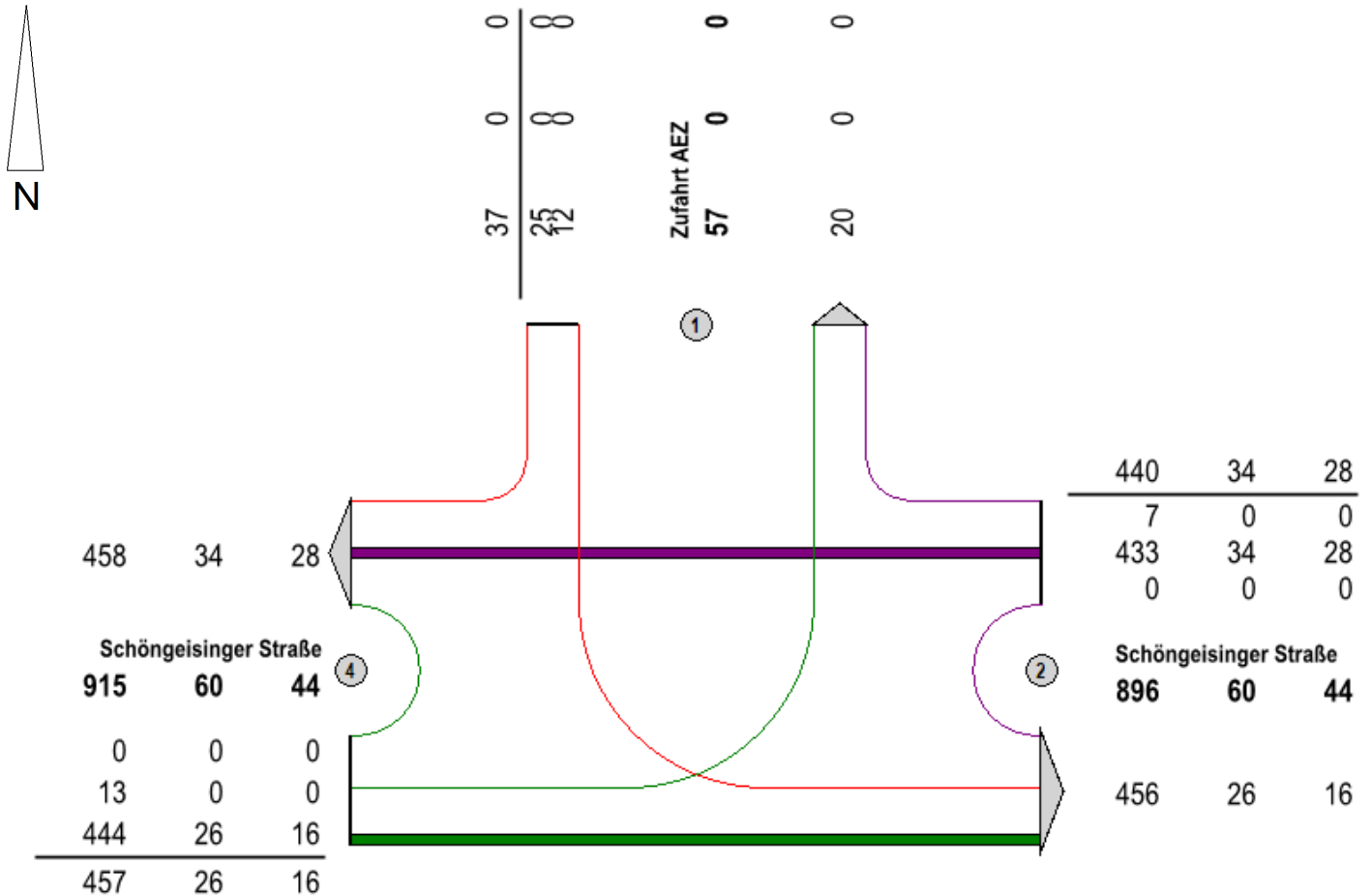
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

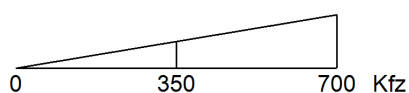
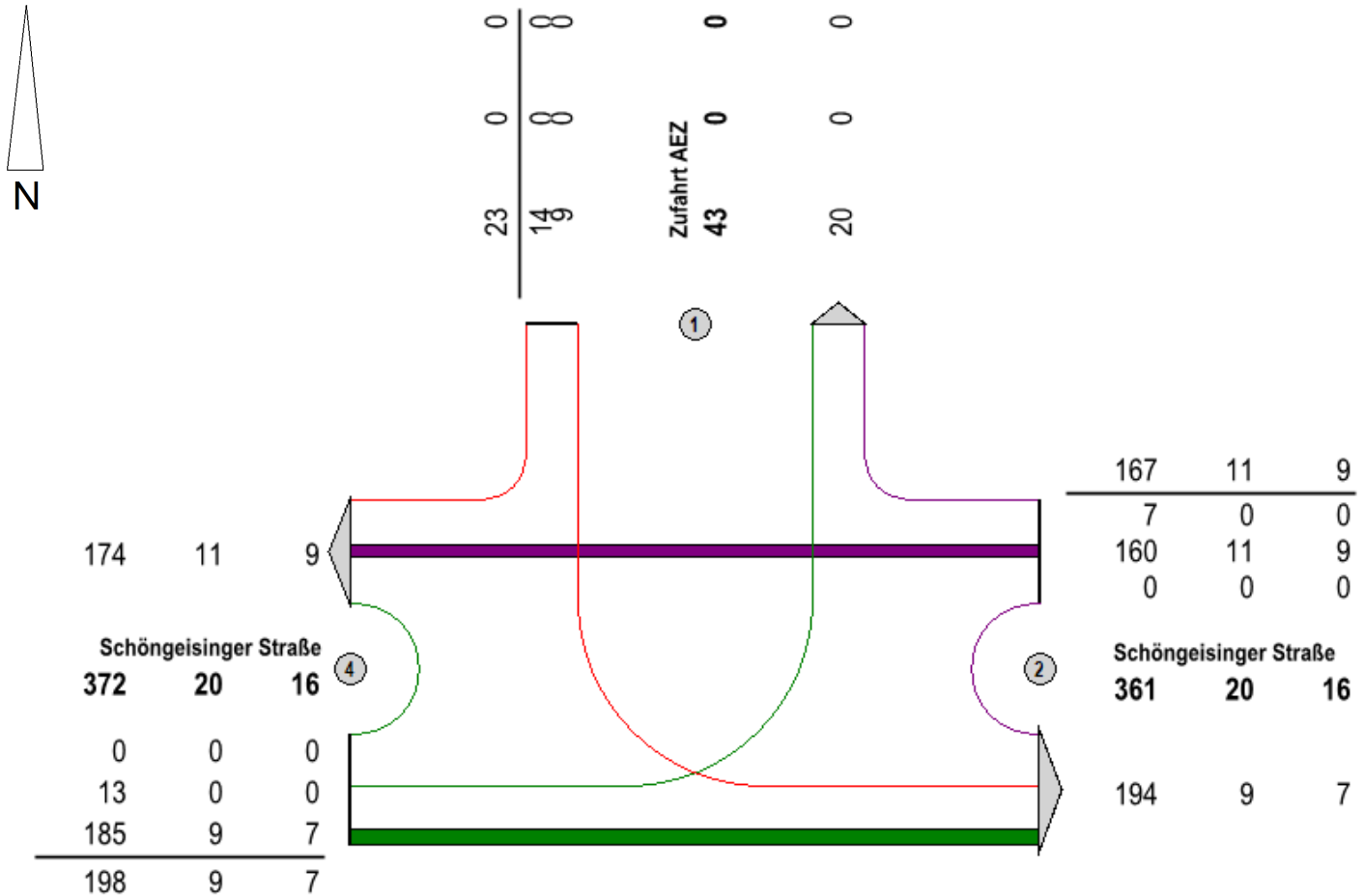
Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 19:00 - 22:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 19:00 - 22:00  
SpitzenStd 19:00 - 20:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngesinger Straße
- 4 Schöngesinger Straße

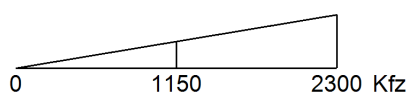
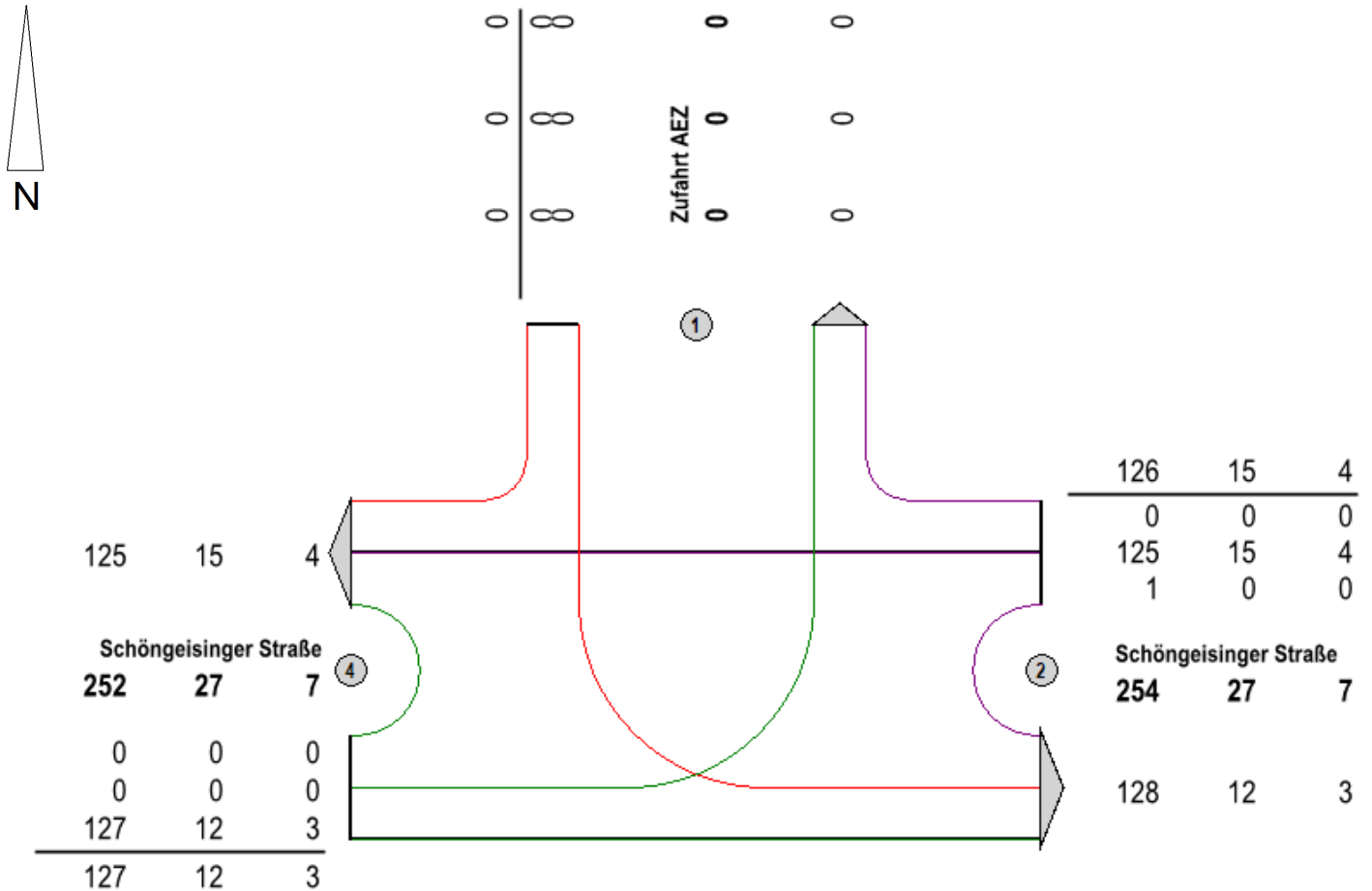


**Kfz | SV | GV**

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd  
SV = Bus + Lkw + Lz  
GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 22:00 - 24:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngesinger Straße
- 4 Schöngesinger Straße



**Kfz | SV | GV**

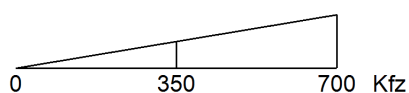
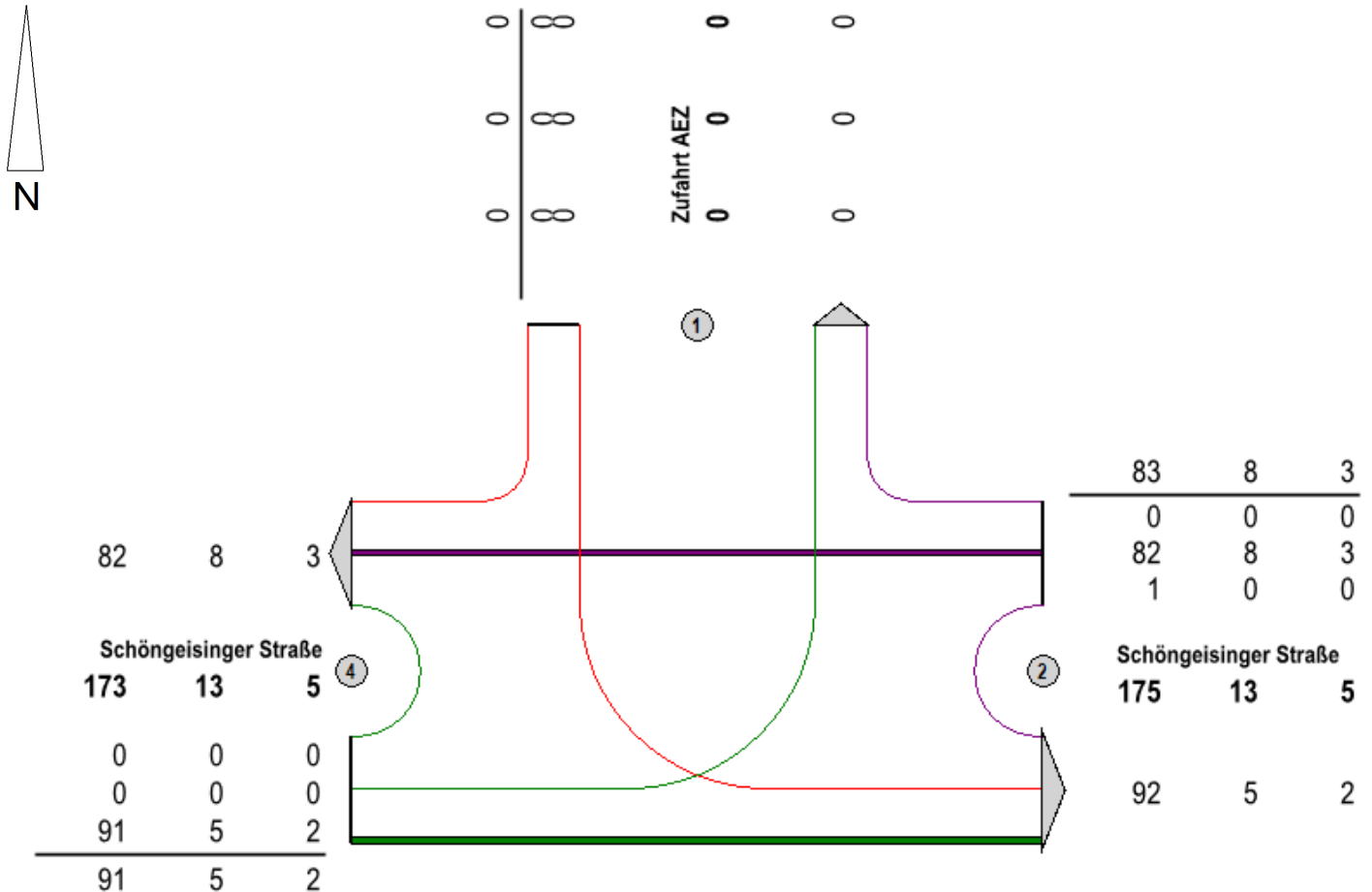
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 22:00 - 24:00  
SpitzenStd 22:00 - 23:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngesinger Straße
- 4 Schöngesinger Straße



Kfz | SV | GV

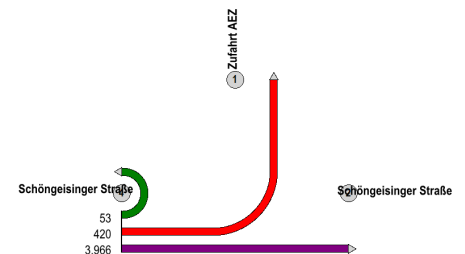
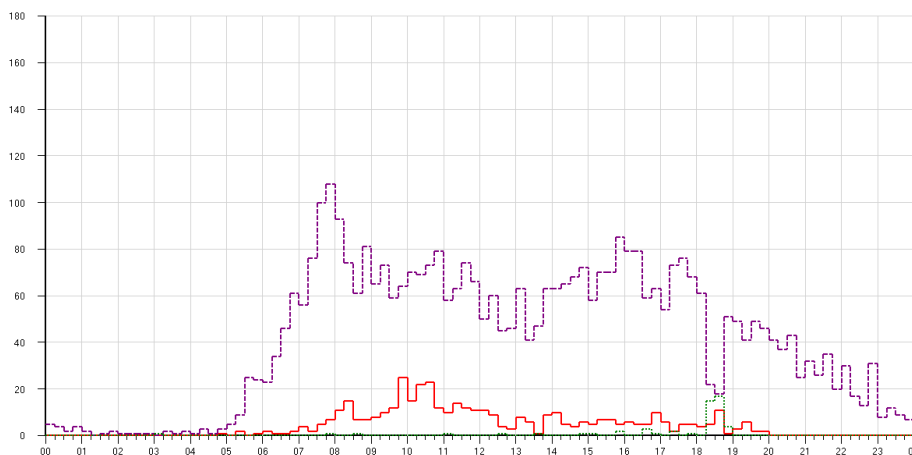
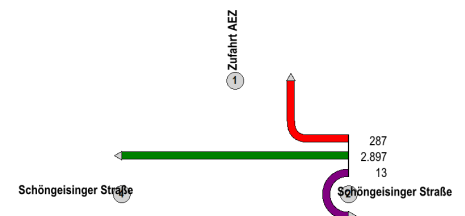
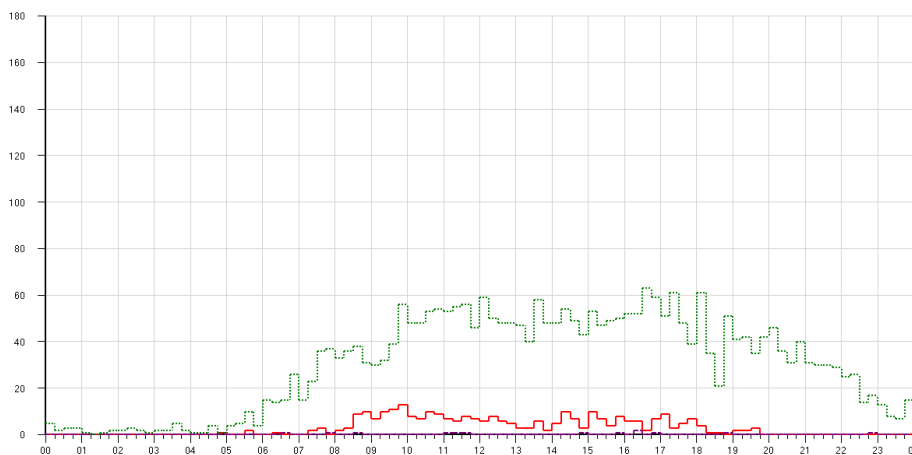
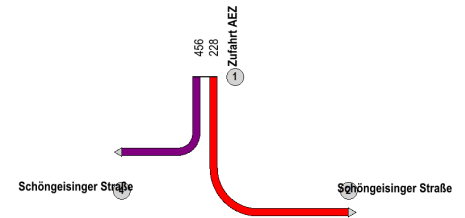
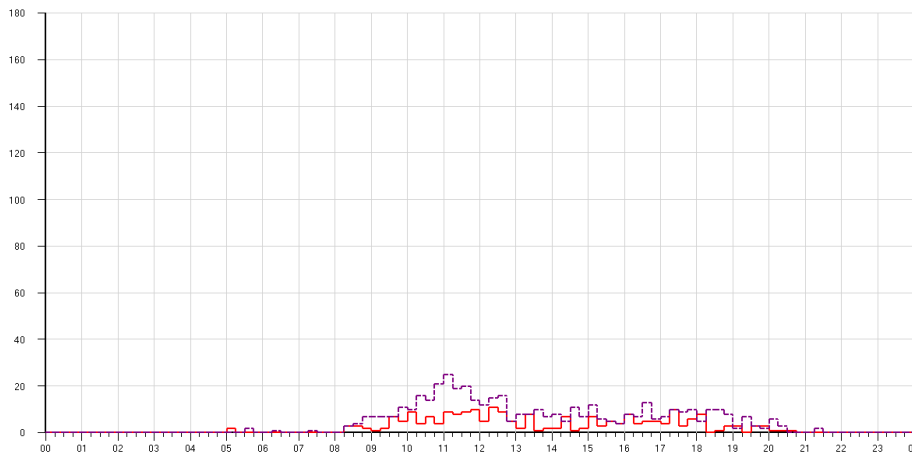
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071102  
Datum Do. 11.07.2024

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd



Anlage 3b

Verkehrszählung KP 2

Schöngesinger Straße / Zufahrt zur  
Tiefgarage AEZ/Aldi

Donnerstag 10.07.2025

## Schöngeisinger Str.

Bezeichnung Schöngeisinger Str.

Zählung K071002

Datum Do. 10.07.2025

Ort Fürstenfeldbruck

Platz

Kommentar

Wetter

1 Nord Zufahrt AEZ  
2 Ost Schöngeisinger Straße  
4 West Schöngeisinger Straße

Intervall 15 Min

Blöcke 00:00 - 06:00

06:00 - 10:00

10:00 - 15:00

15:00 - 19:00

19:00 - 22:00

22:00 - 00:00

### Fahrzeugklassen SVZ

| Summe | Pkw | Bus | Lfw | Lkw | Lz | Krd | Rad |
|-------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|
| Kfz   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1  | 1   |     |
| SV    |     | 1   |     | 1   | 1  |     |     |
| GV    |     |     | 1   | 1   | 1  |     |     |

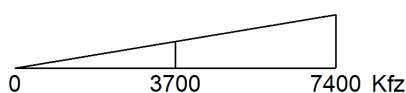
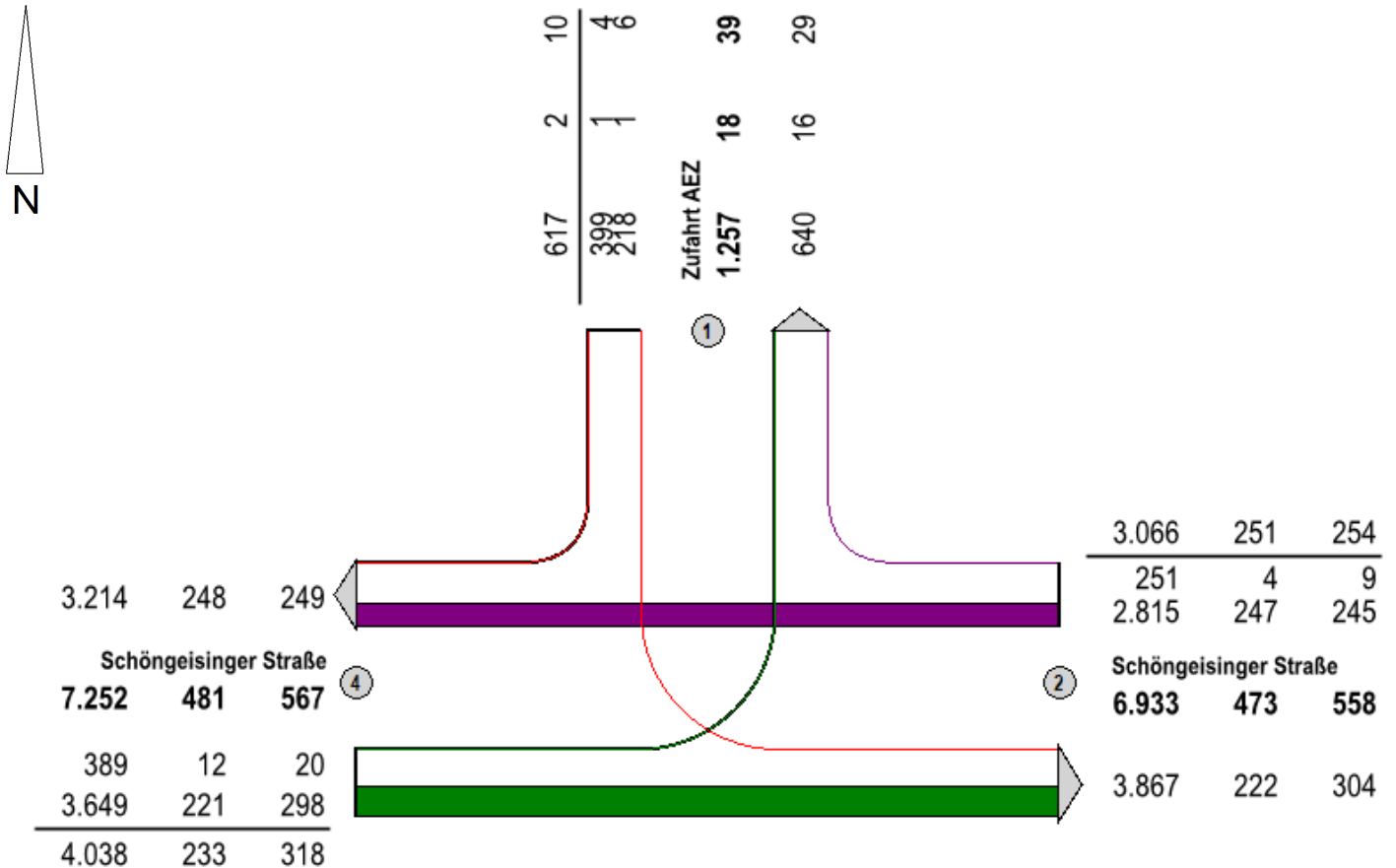
### Hochrechnungsfaktoren

| Name | Zeiten      | Kfz  | SV   | GV   |
|------|-------------|------|------|------|
| 24h  | 00:00-00:00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |



Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Datum Do. 10.07.2025  
Summe 00:00-24:00

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



**Kfz | SV | GV**

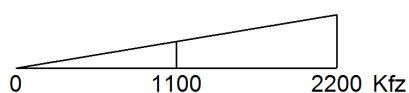
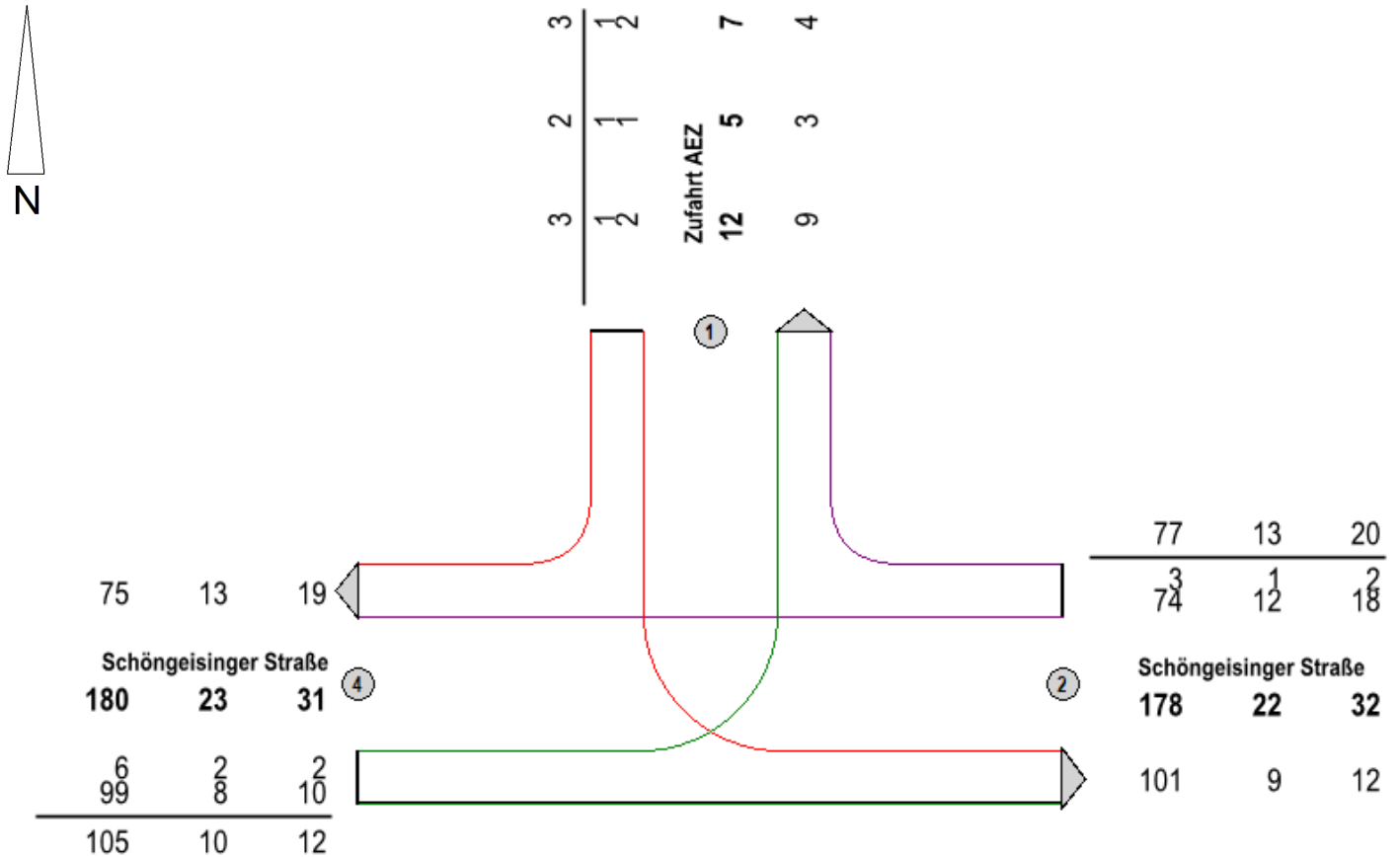
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

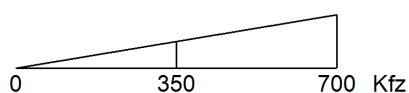
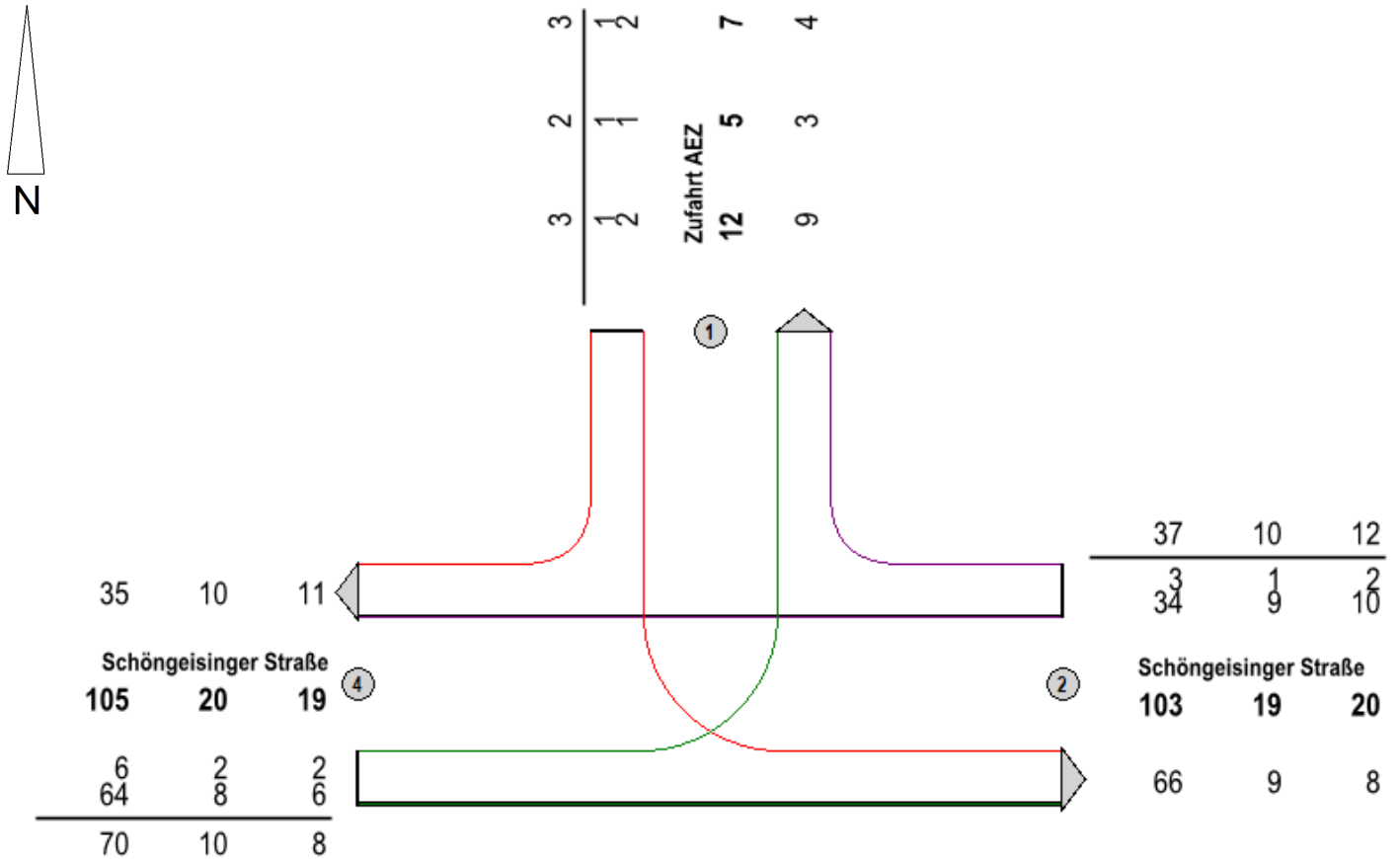
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 00:00 - 06:00

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



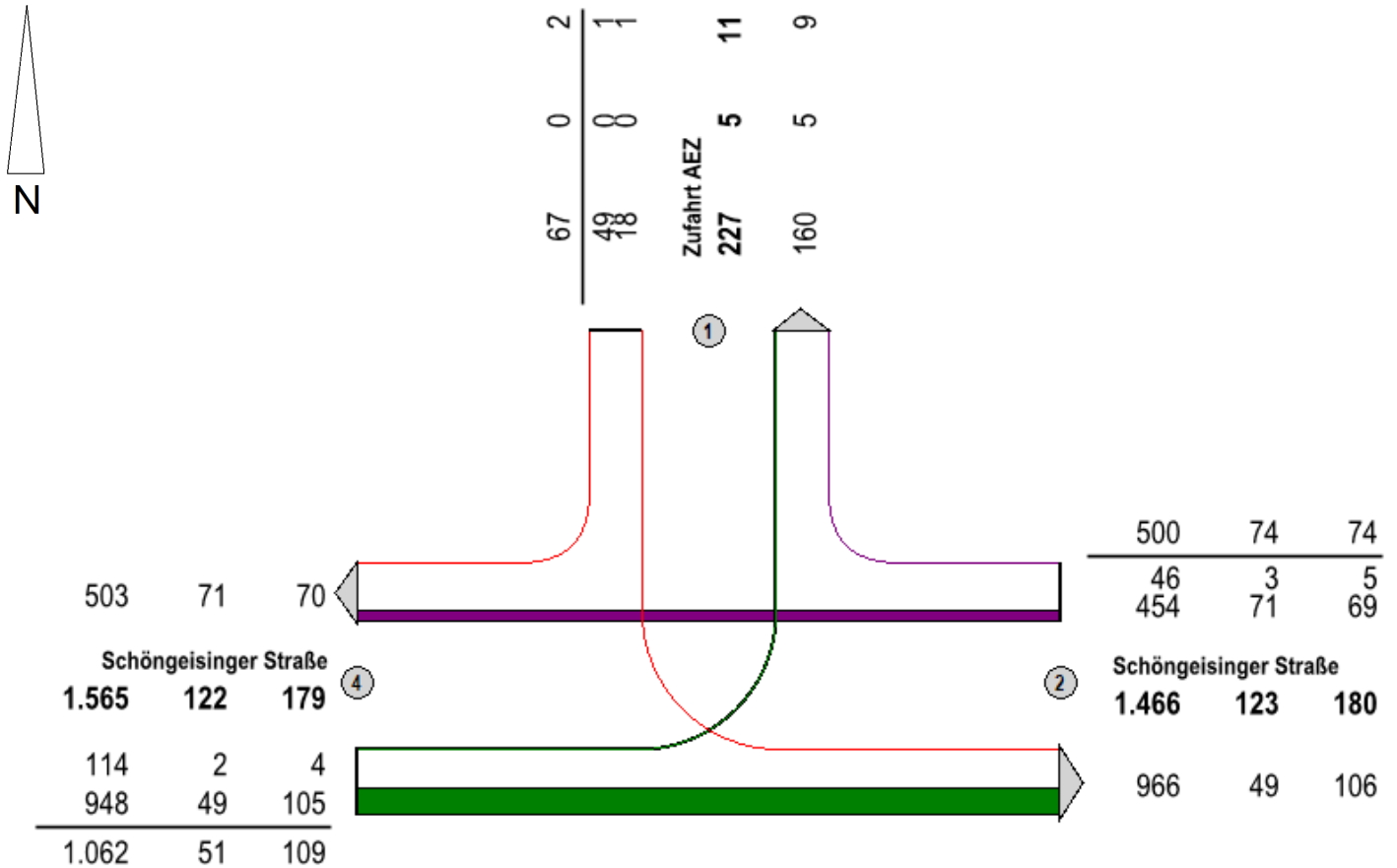
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 00:00 - 06:00  
SpitzenStd 05:00 - 06:00

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 06:00 - 10:00

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



**Kfz | SV | GV**

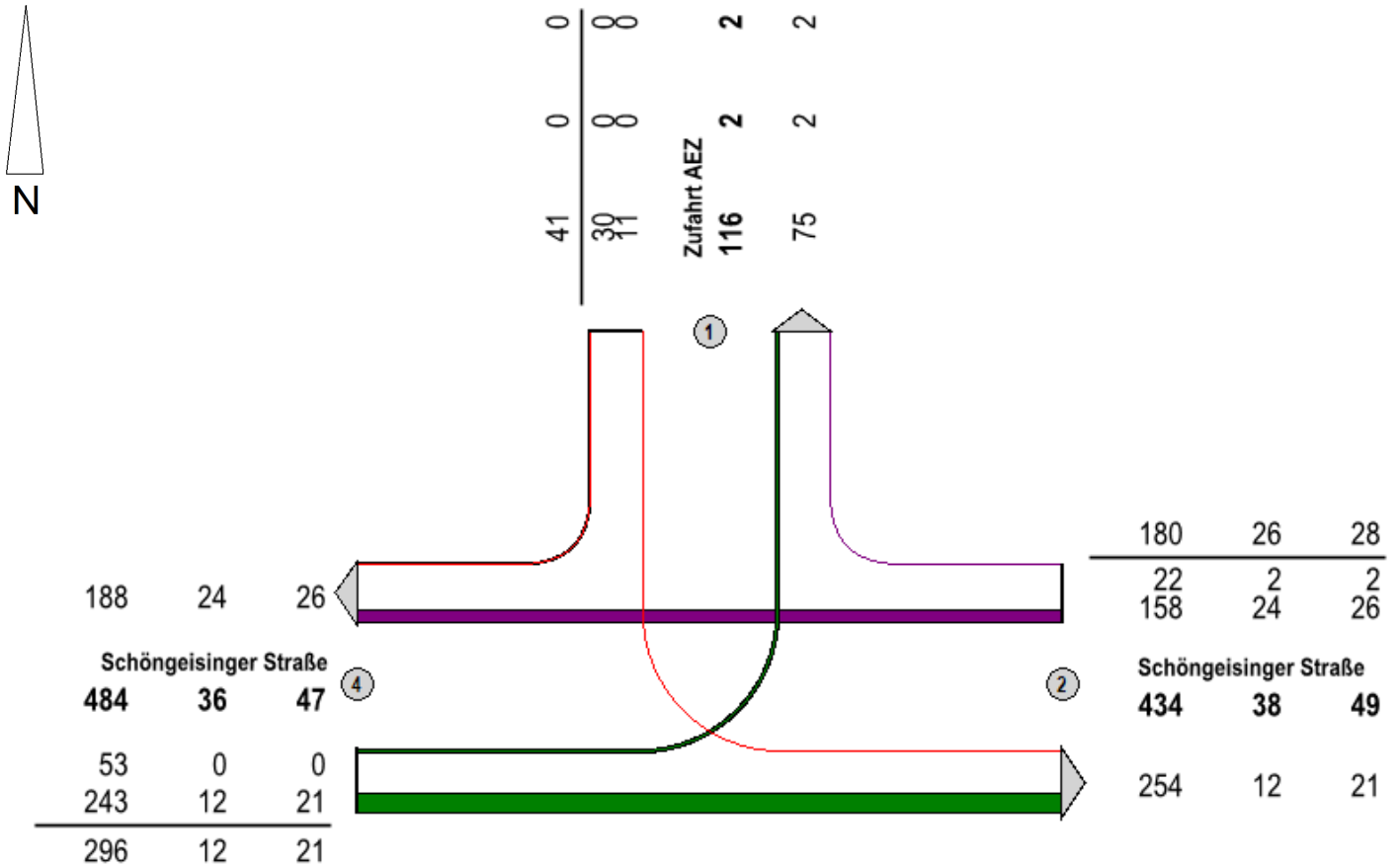
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

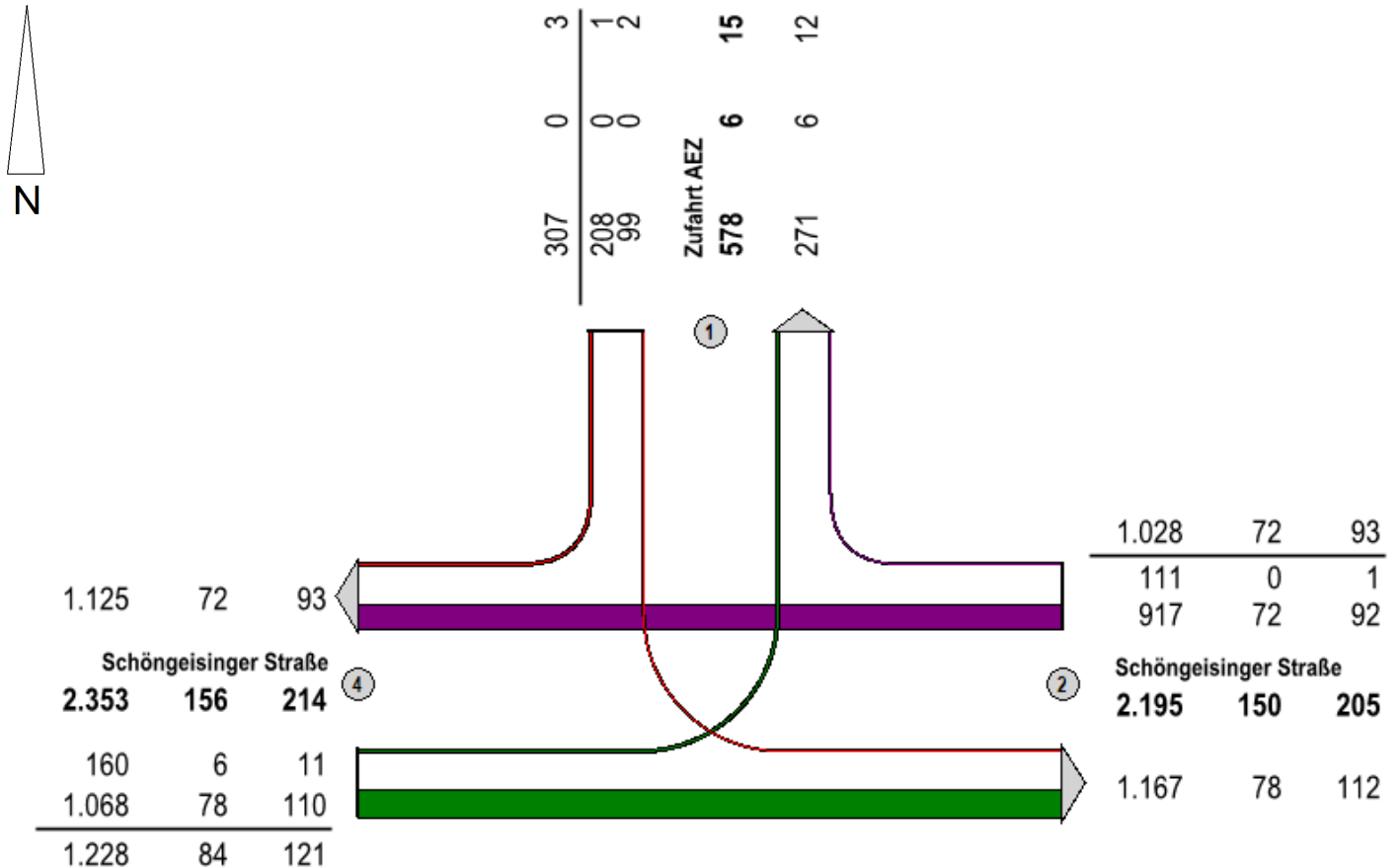
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 06:00 - 10:00  
SpitzenStd 09:00 - 10:00

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 10:00 - 15:00

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



**Kfz | SV | GV**

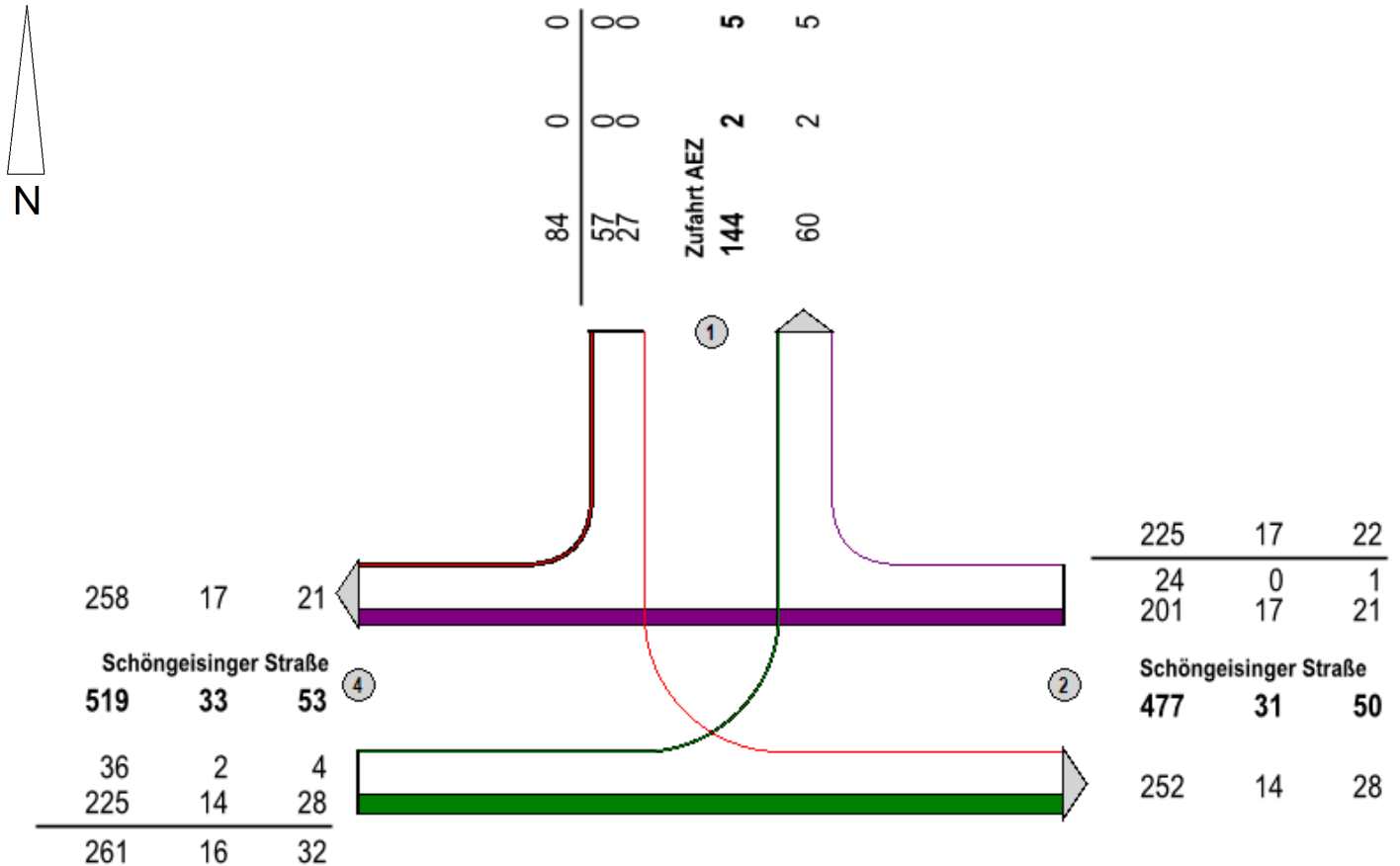
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

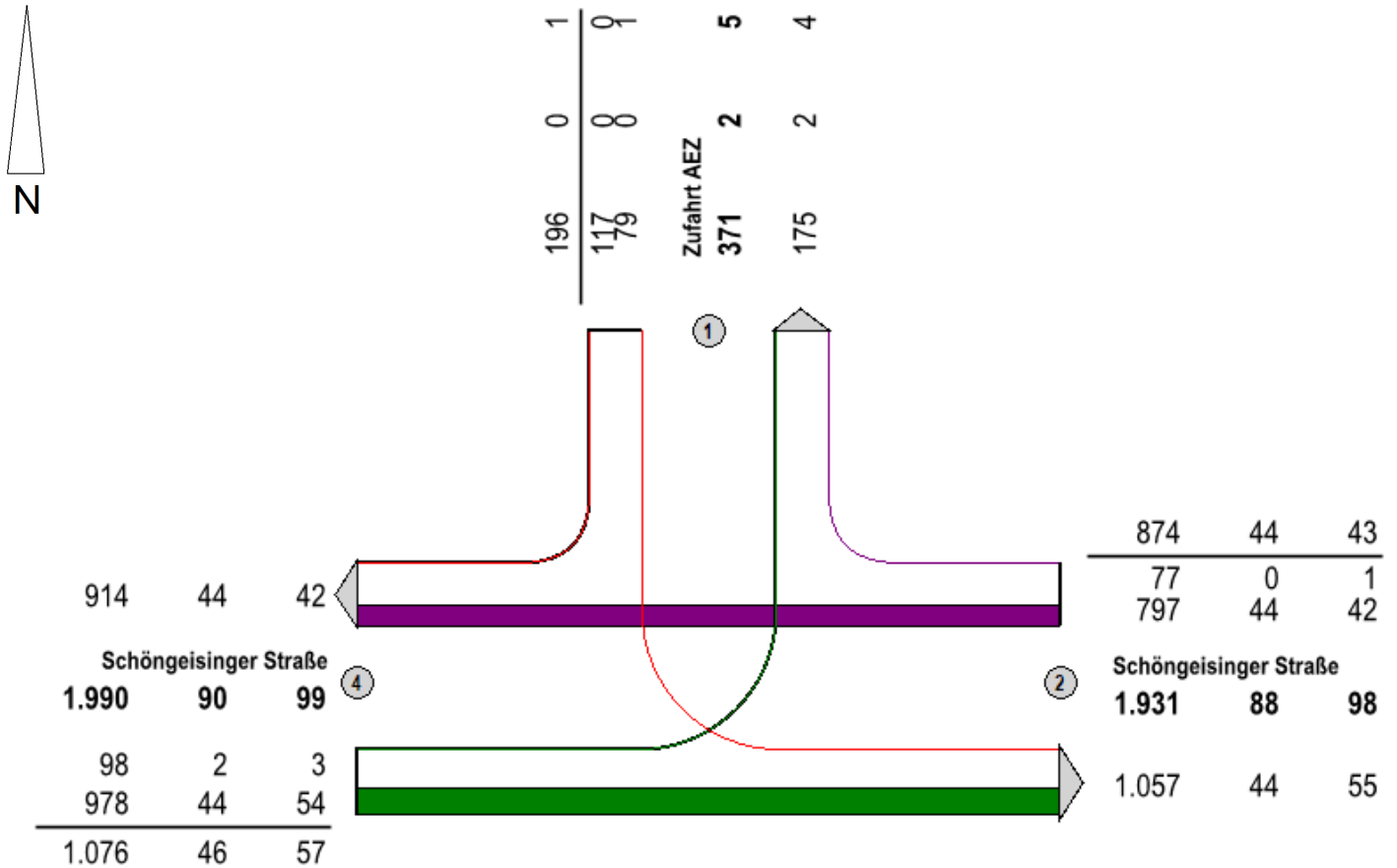
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 10:00 - 15:00  
SpitzenStd 10:15 - 11:15

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 15:00 - 19:00

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße

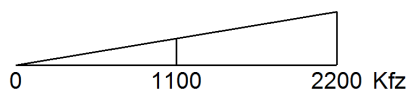


**Kfz | SV | GV**

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

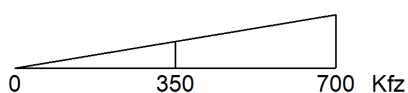
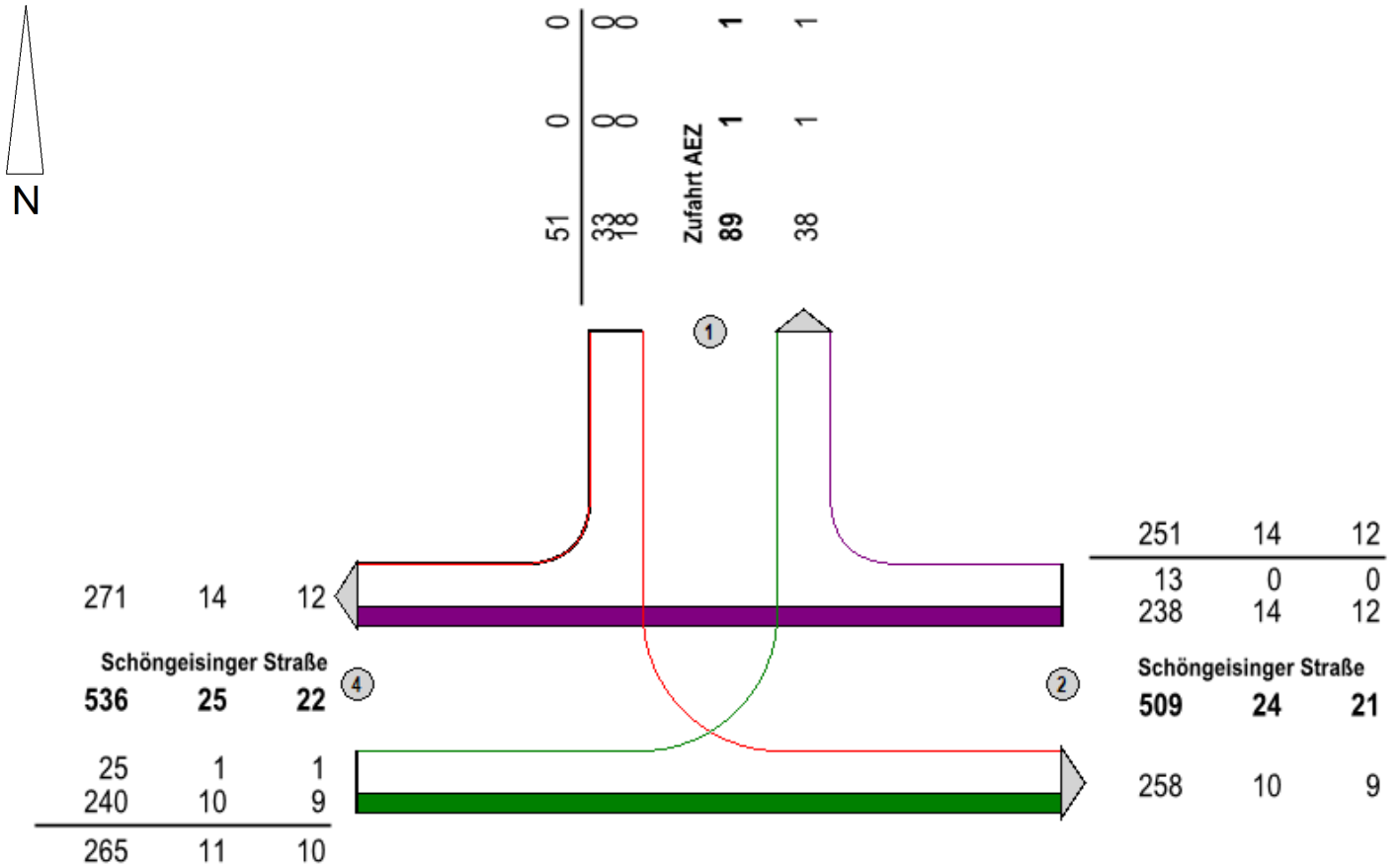
SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz



Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 15:00 - 19:00  
SpitzenStd 17:30 - 18:30

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße

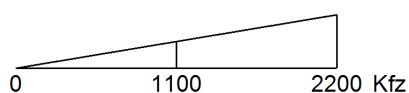
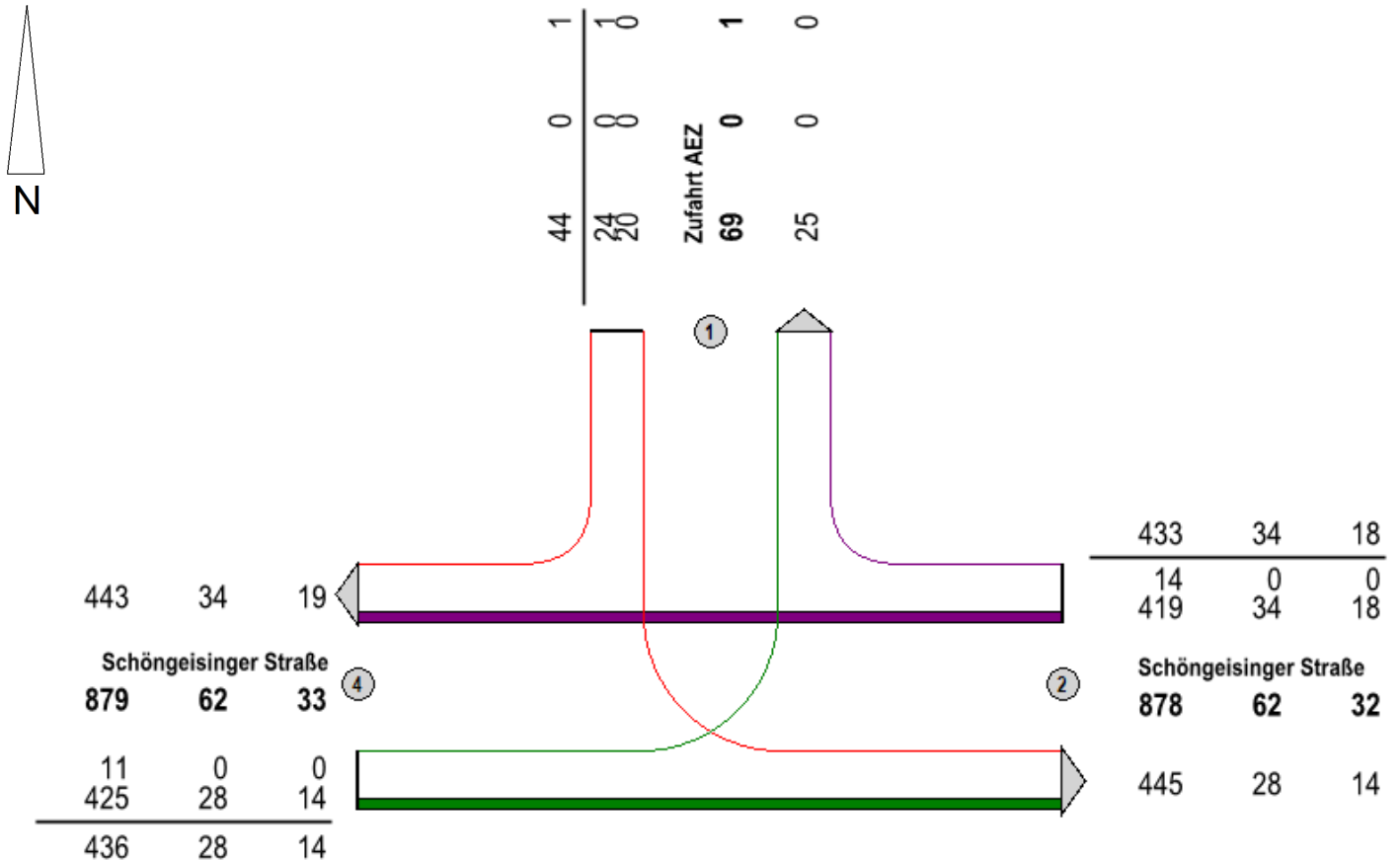


**Kfz | SV | GV**

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd  
SV = Bus + Lkw + Lz  
GV = Lfw + Lkw + Lz

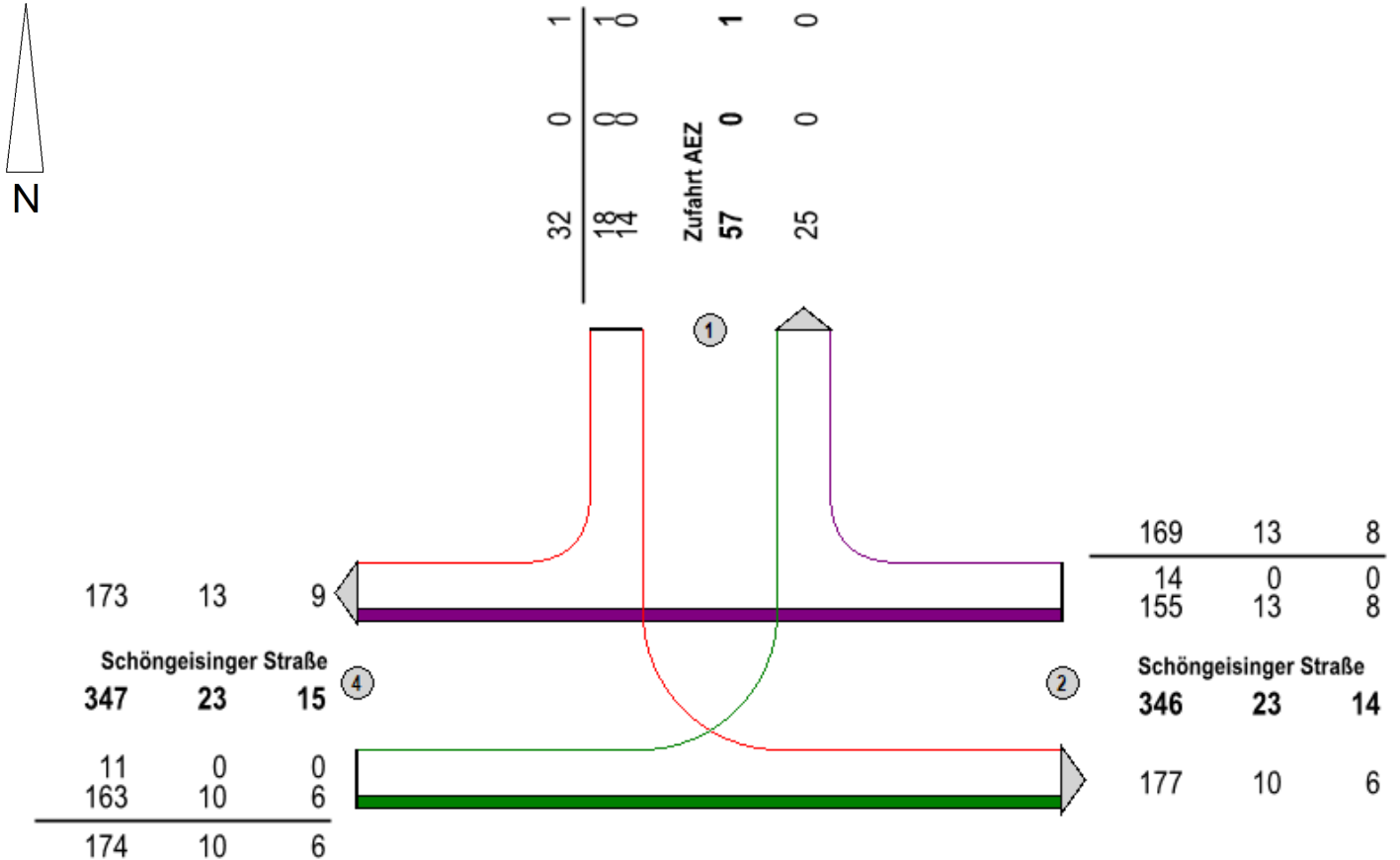
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 19:00 - 22:00

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



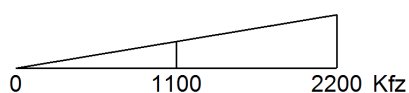
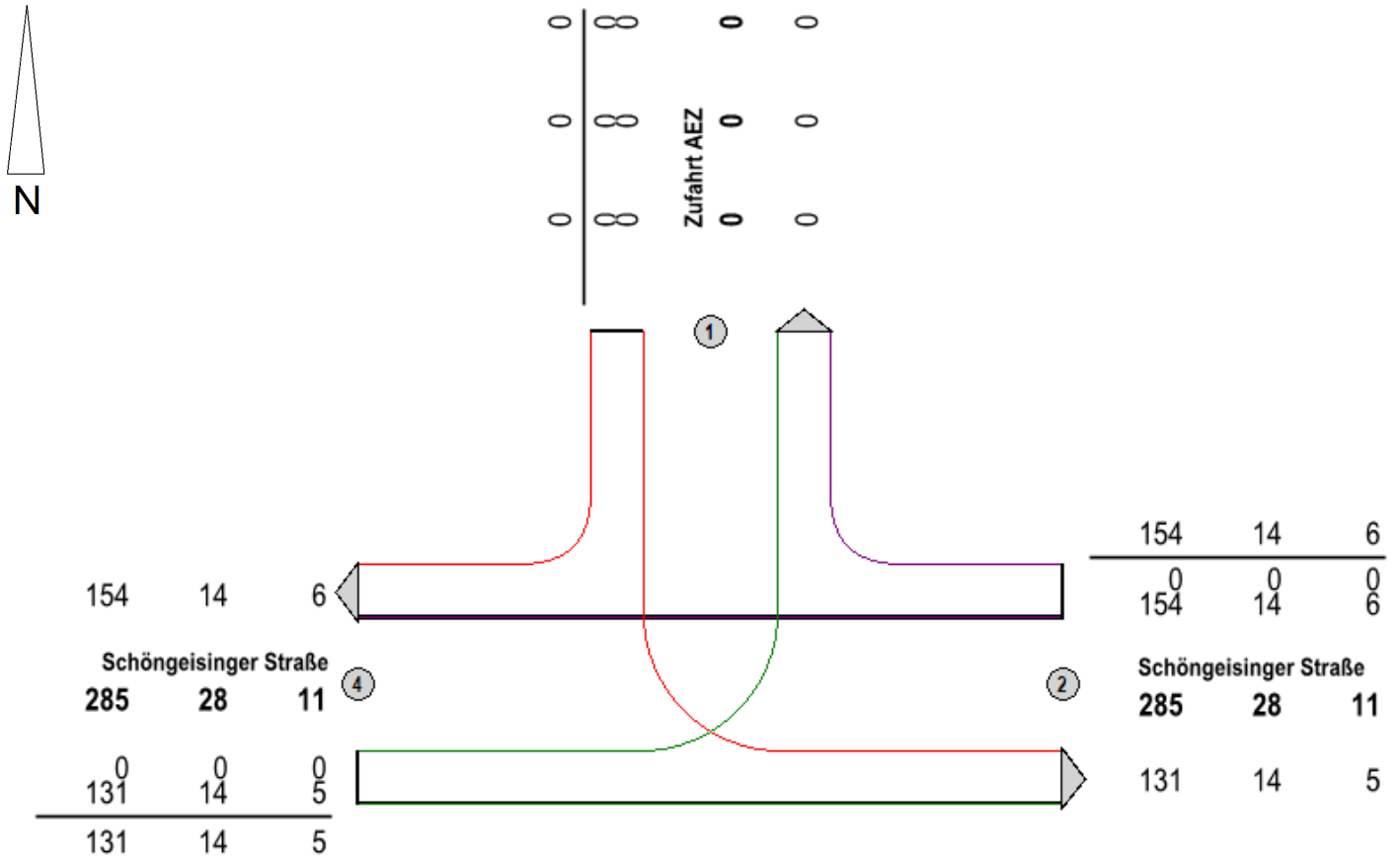
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 19:00 - 22:00  
SpitzenStd 19:00 - 20:00

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



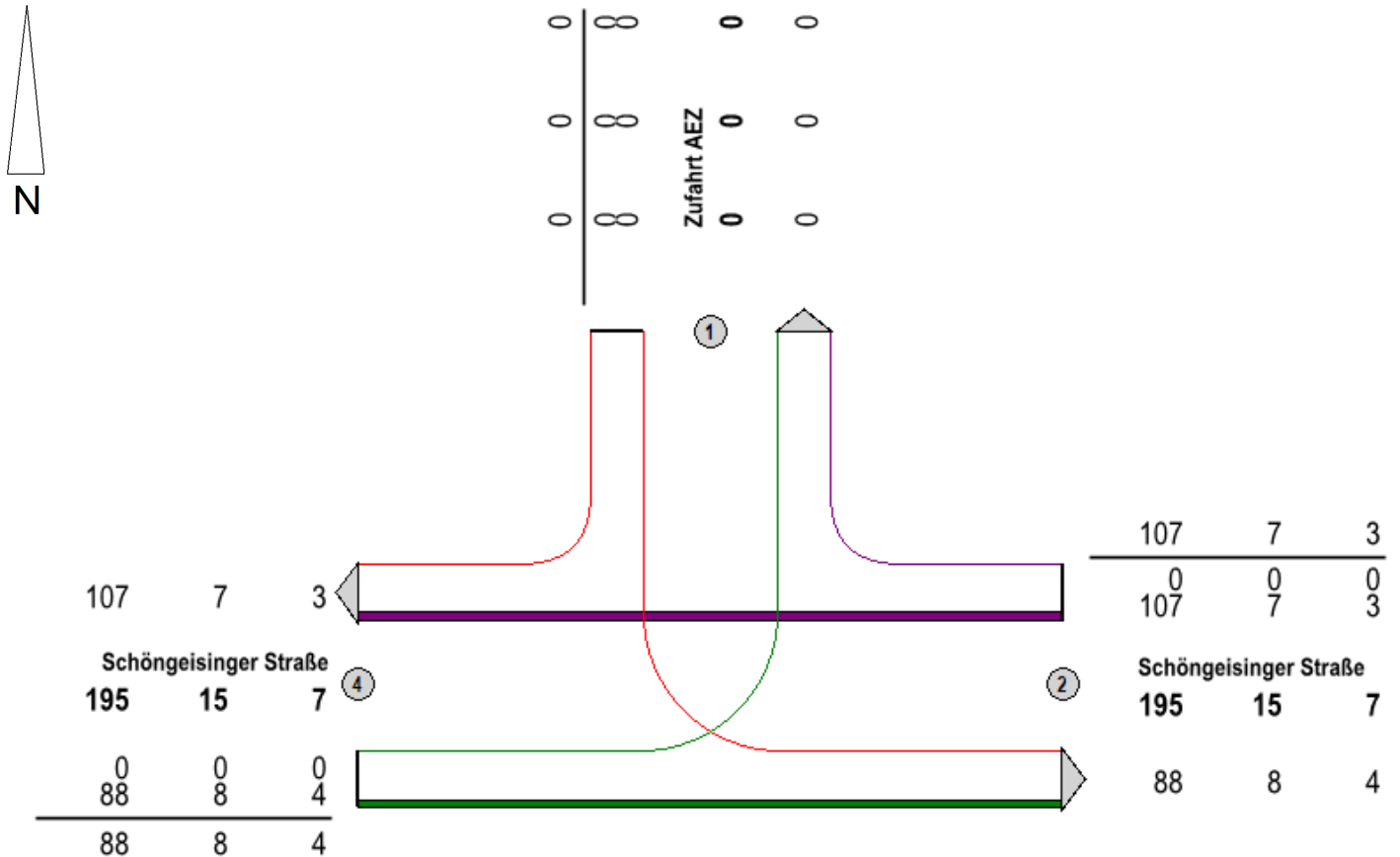
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 22:00 - 24:00

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



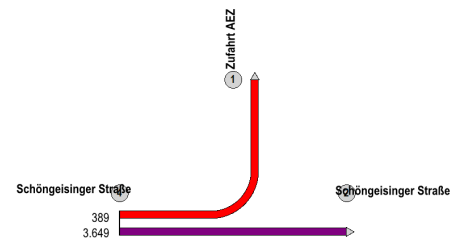
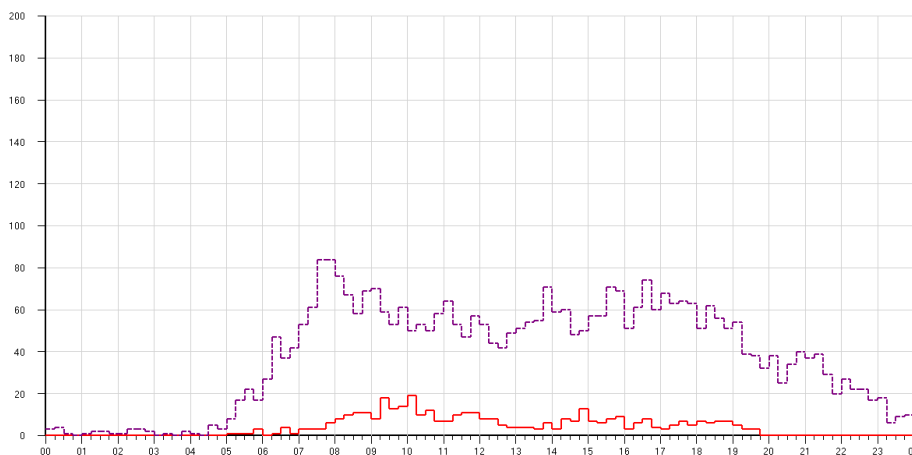
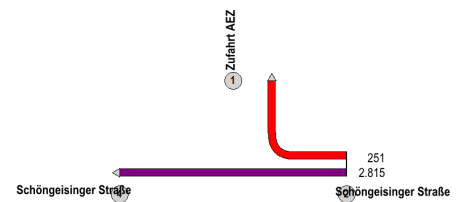
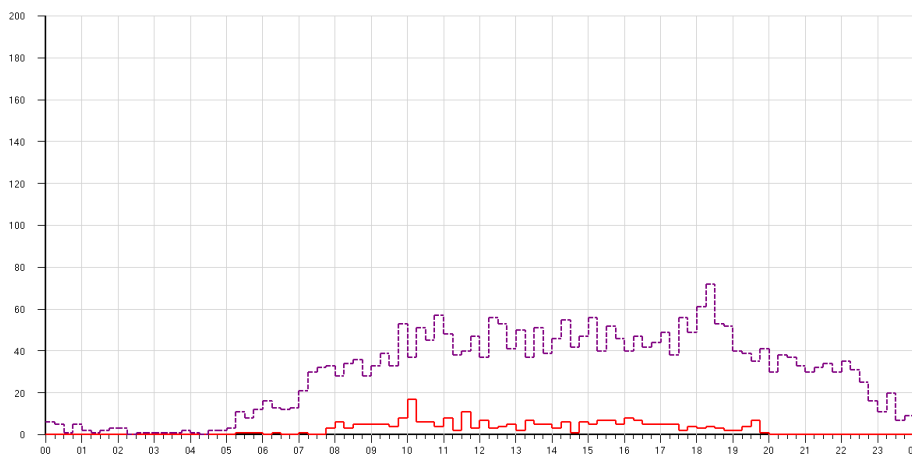
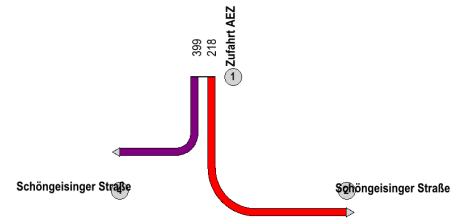
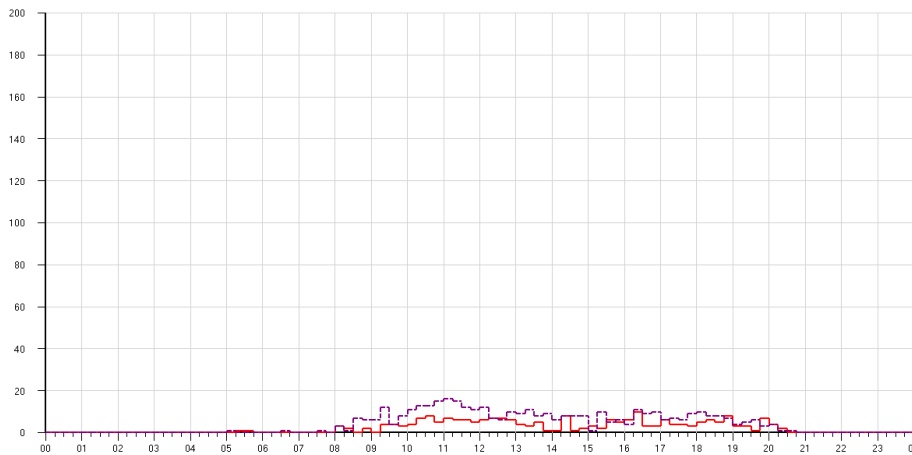
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 22:00 - 24:00  
SpitzenStd 22:00 - 23:00

- 1 Zufahrt AEZ
- 2 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071002  
Datum Do. 10.07.2025

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd



# Anlage 4a

## Verkehrszählung KP 1

Hauptstraße / Schöngeisinger Straße /  
Kirchstraße

Donnerstag 11.07.2024

## Fürstenfeldbruck

Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Datum Do. 11.07.2024  
Ort Fürstenfeldbruck  
Platz  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr  
Wetter

1 Nord Hauptstraße  
2 Ost Kirchstraße  
3 Süd Hauptstraße  
4 West Schöngeisinger Straße

Intervall 15 Min  
Blöcke 00:00 - 06:00  
06:00 - 10:00  
10:00 - 15:00  
15:00 - 19:00  
19:00 - 22:00  
22:00 - 00:00

### Fahrzeugklassen SVZ

| Summe | Pkw | Bus | Lfw | Lkw | Lz | Krd | Rad |
|-------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|
| Kfz   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1  | 1   |     |
| SV    |     | 1   |     | 1   | 1  |     |     |
| GV    |     |     | 1   | 1   | 1  |     |     |

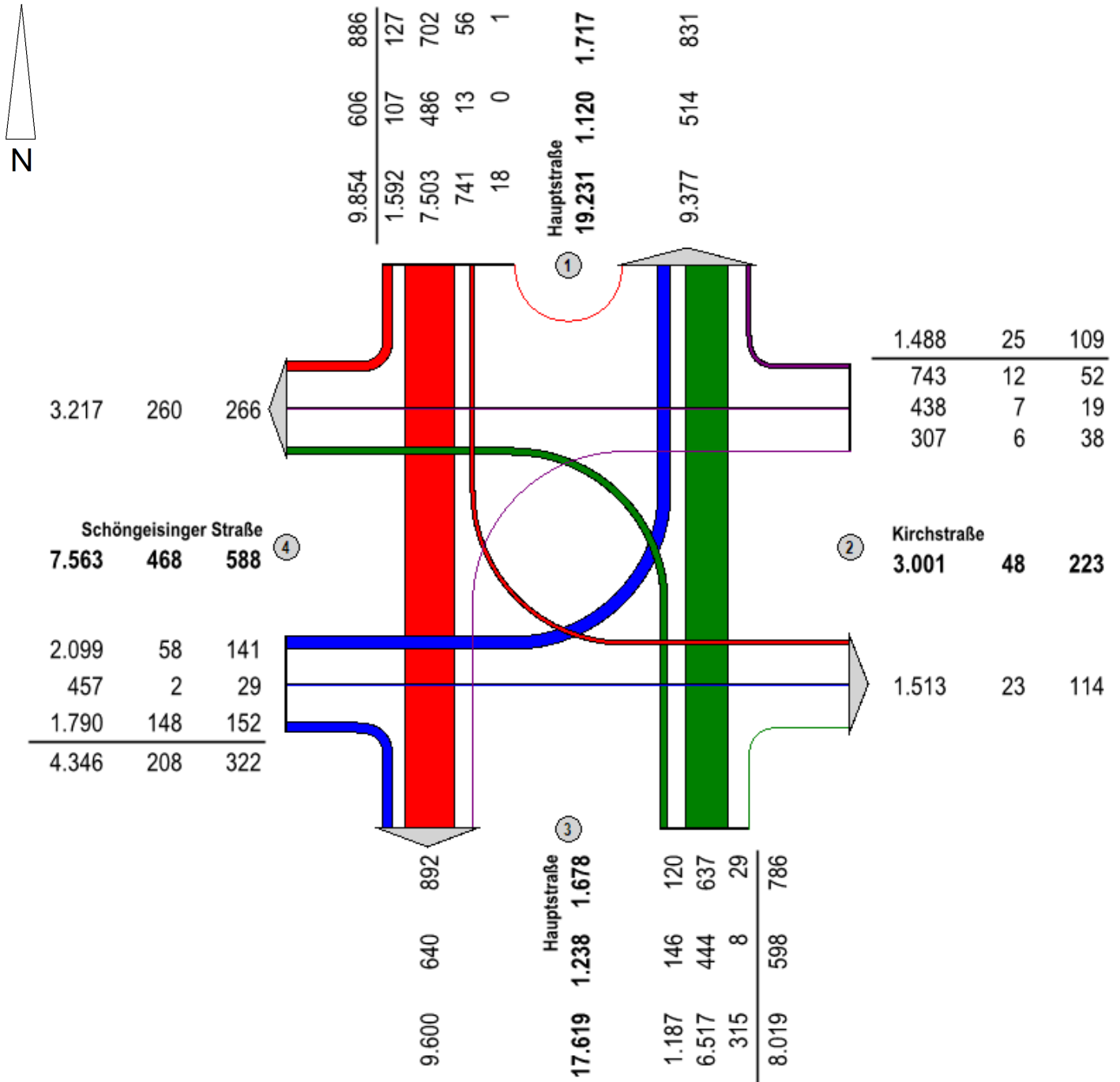
### Hochrechnungsfaktoren

| Name | Zeiten      | Kfz  | SV   | GV   |
|------|-------------|------|------|------|
| 24h  | 00:00-00:00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |



Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Summe 00:00-24:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Kfz | SV | GV

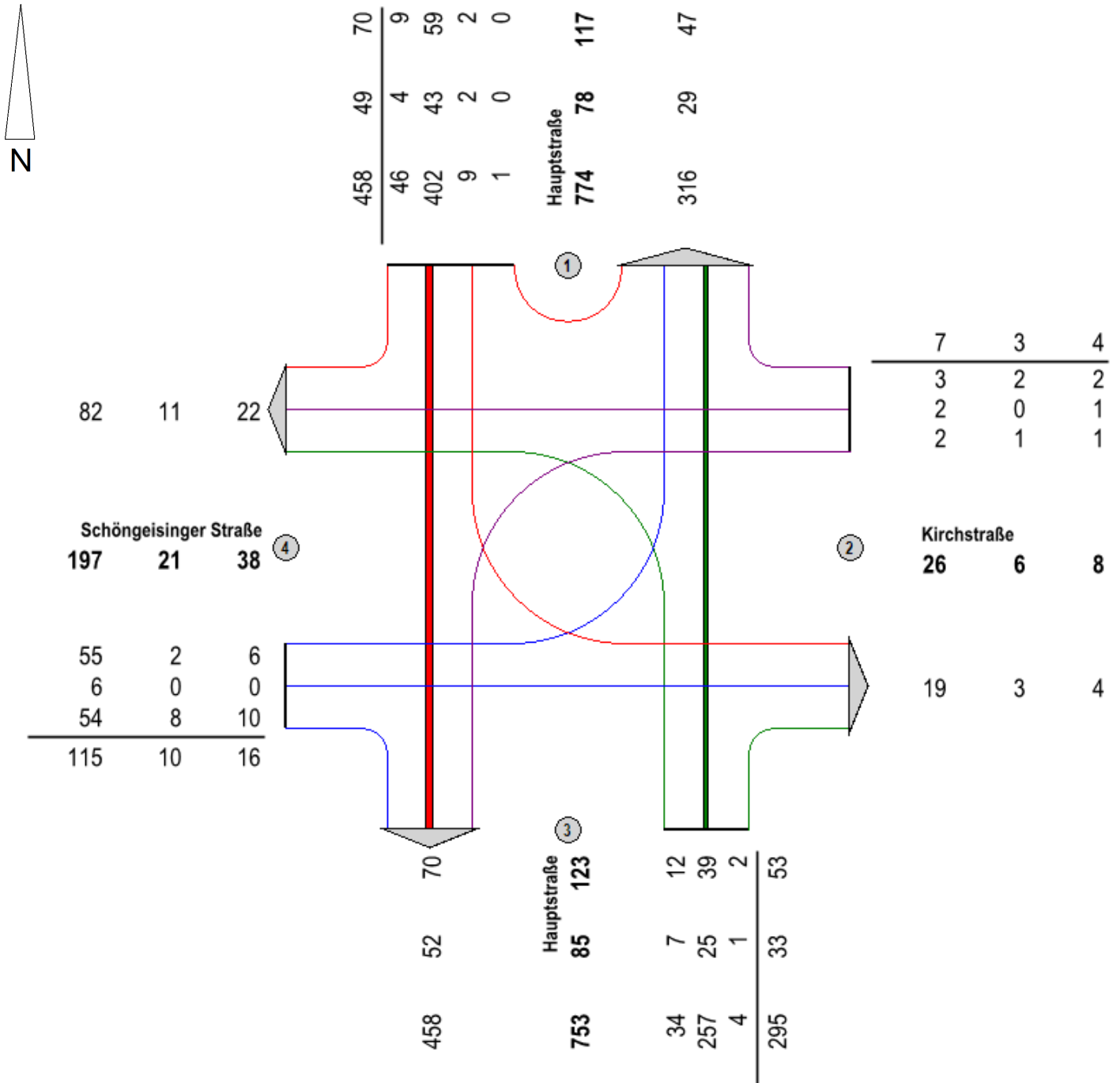
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 00:00 - 06:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße

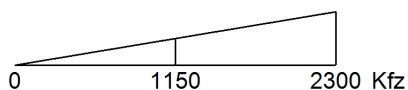


Kfz | SV | GV

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

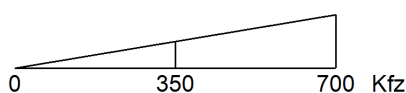
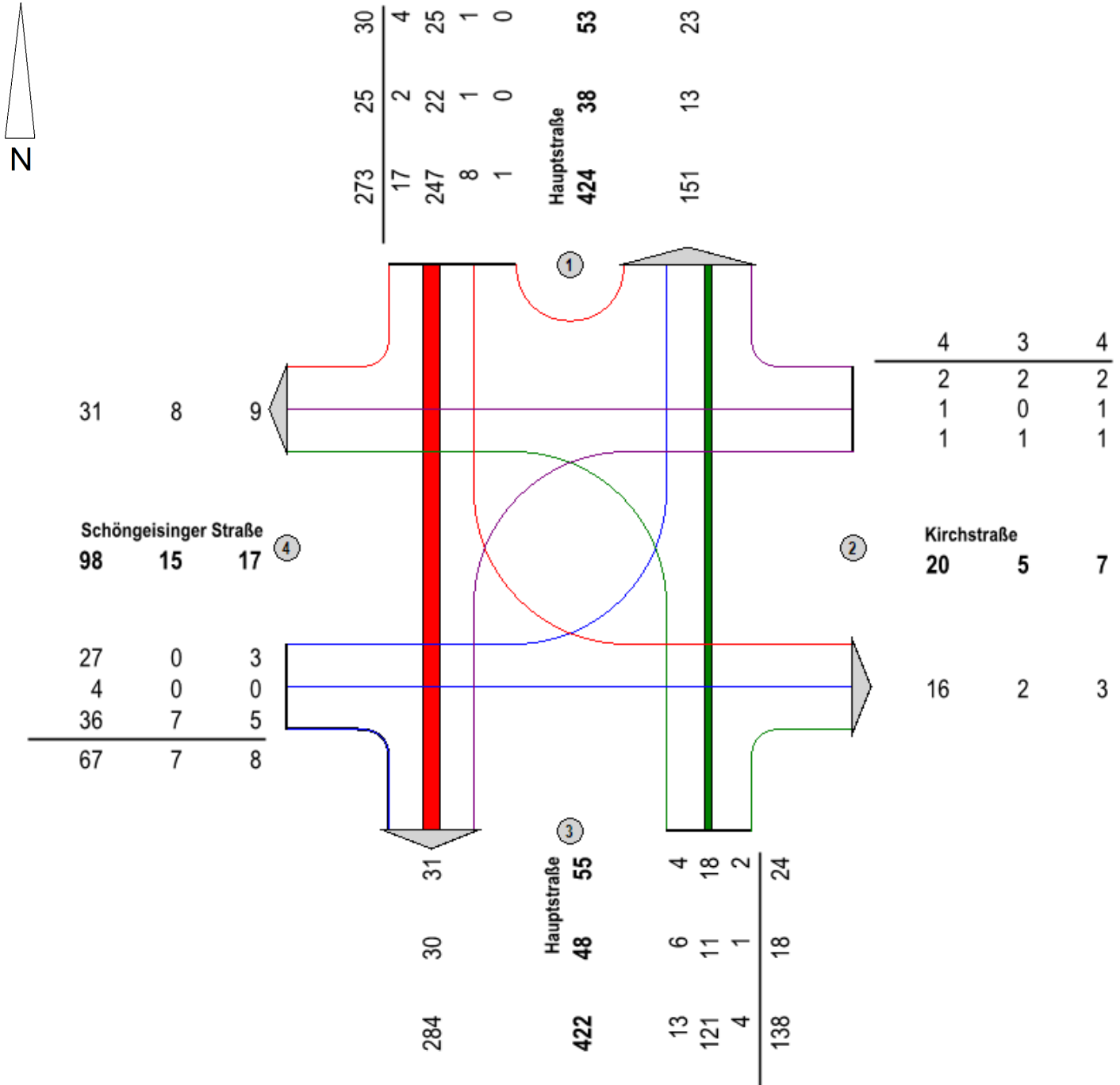
SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz



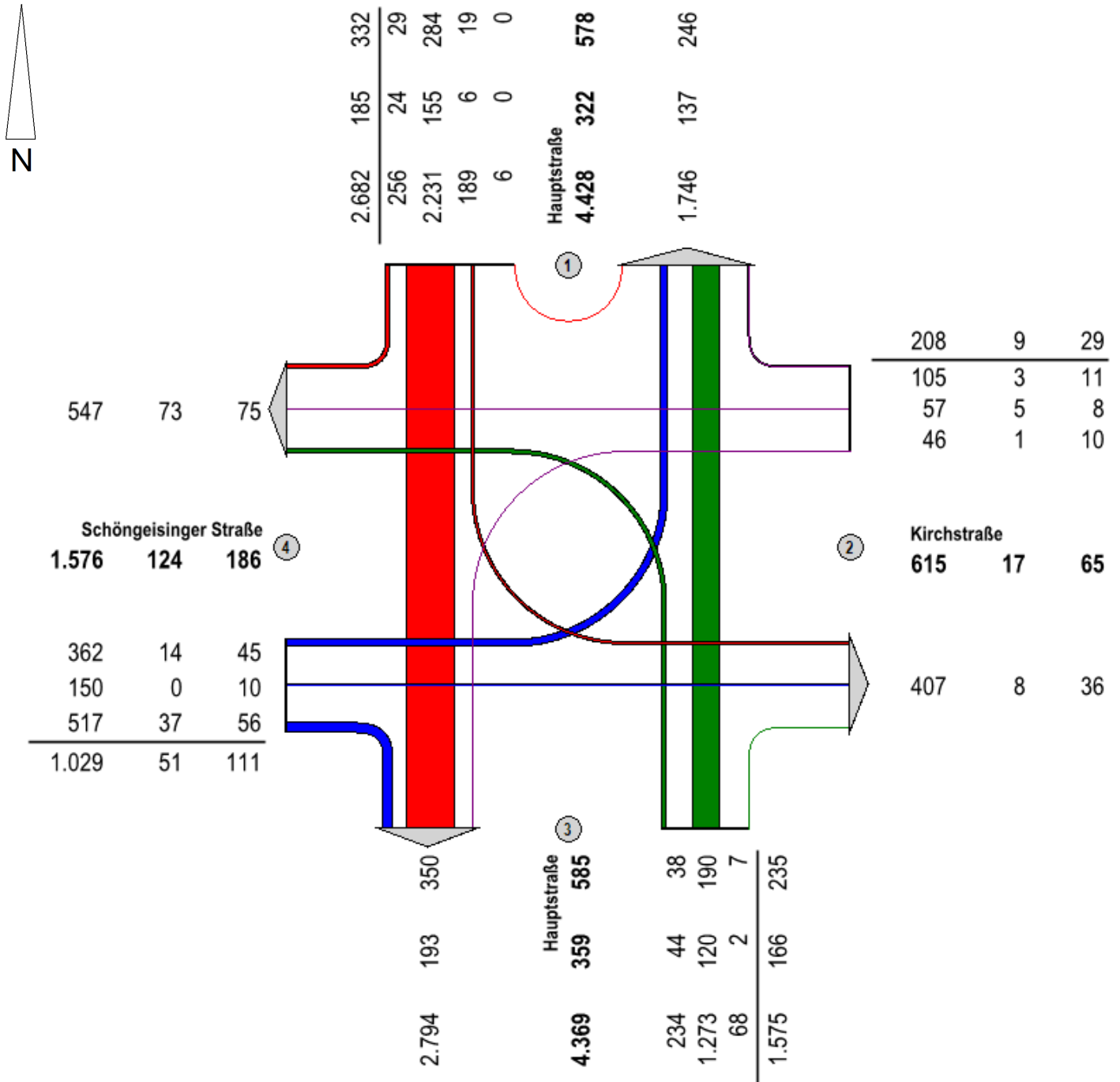
Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 00:00 - 06:00  
SpitzenStd 05:00 - 06:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 06:00 - 10:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Kfz | SV | GV

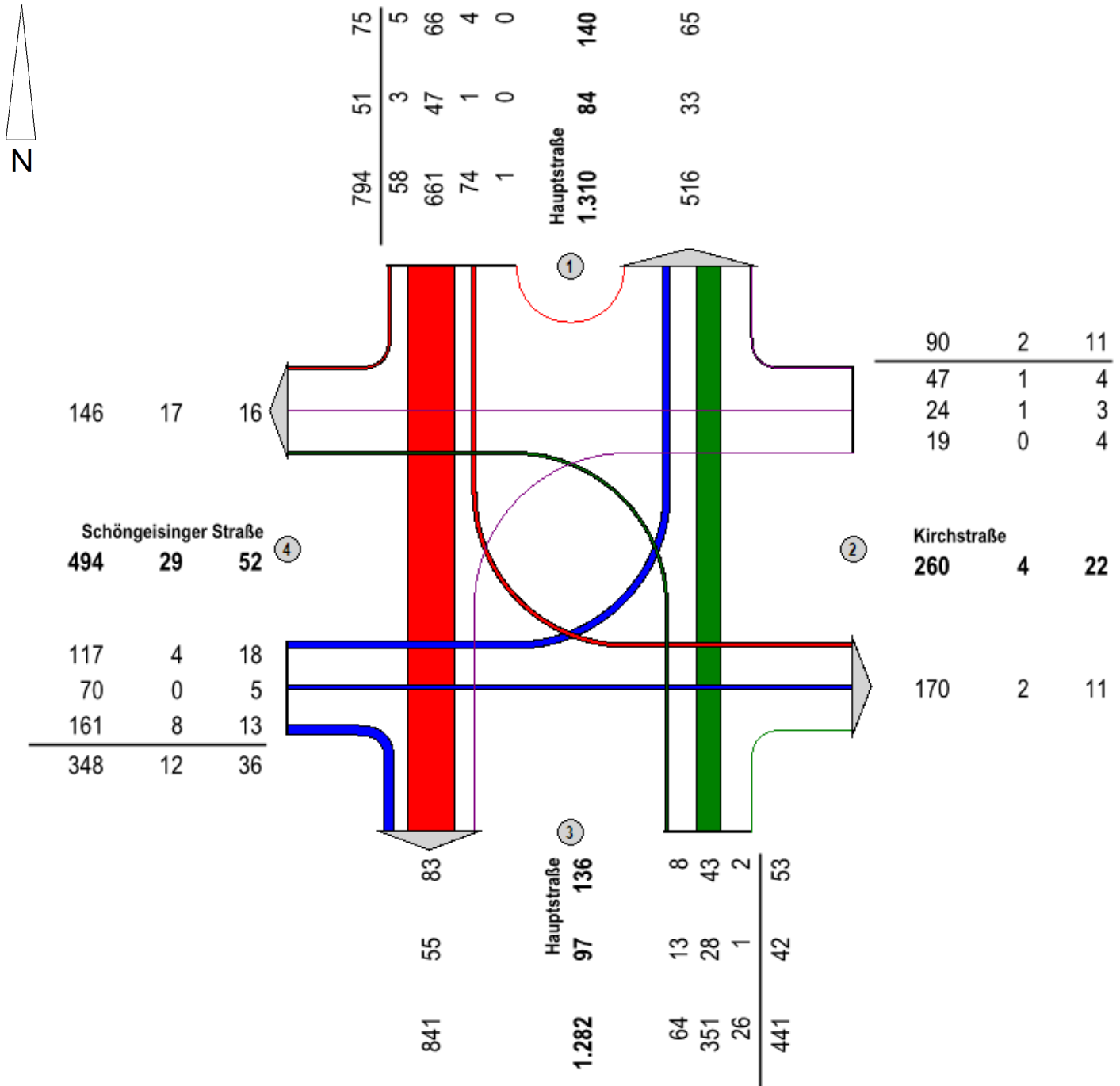
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

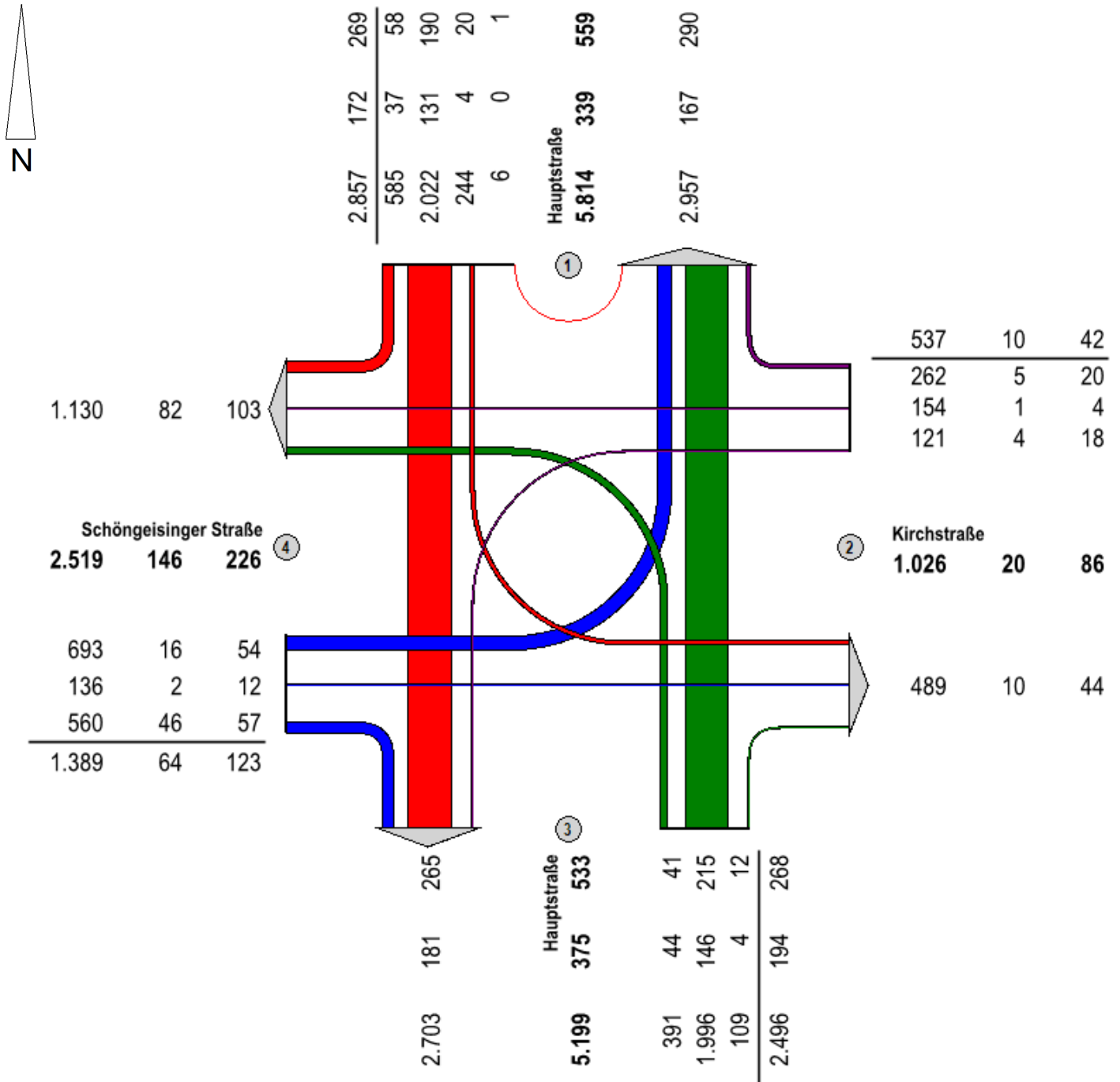
Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 06:00 - 10:00  
SpitzenStd 07:30 - 08:30  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 10:00 - 15:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Kfz | SV | GV

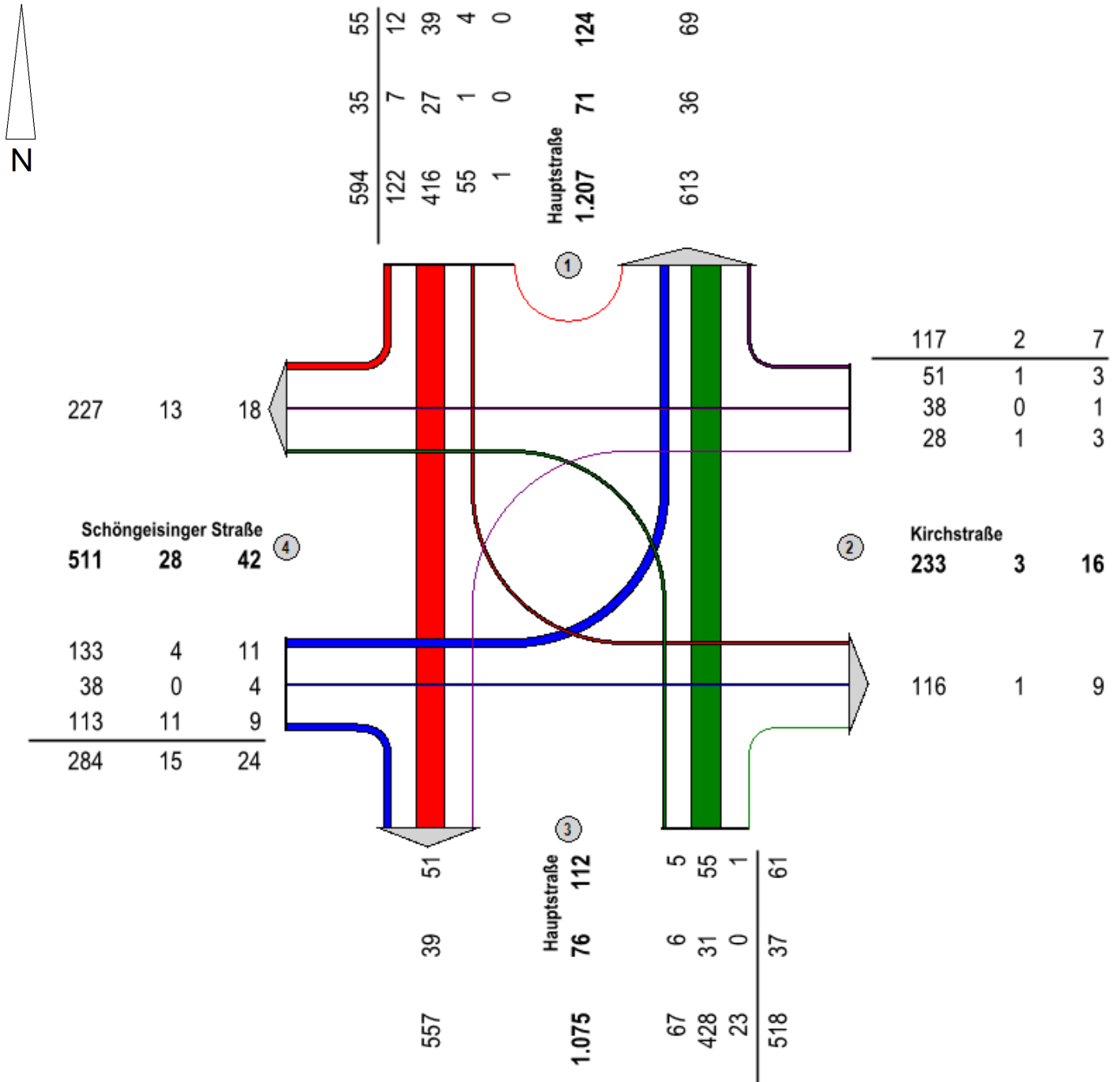
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 10:00 - 15:00  
SpitzenStd 13:45 - 14:45  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Kfz | SV | GV

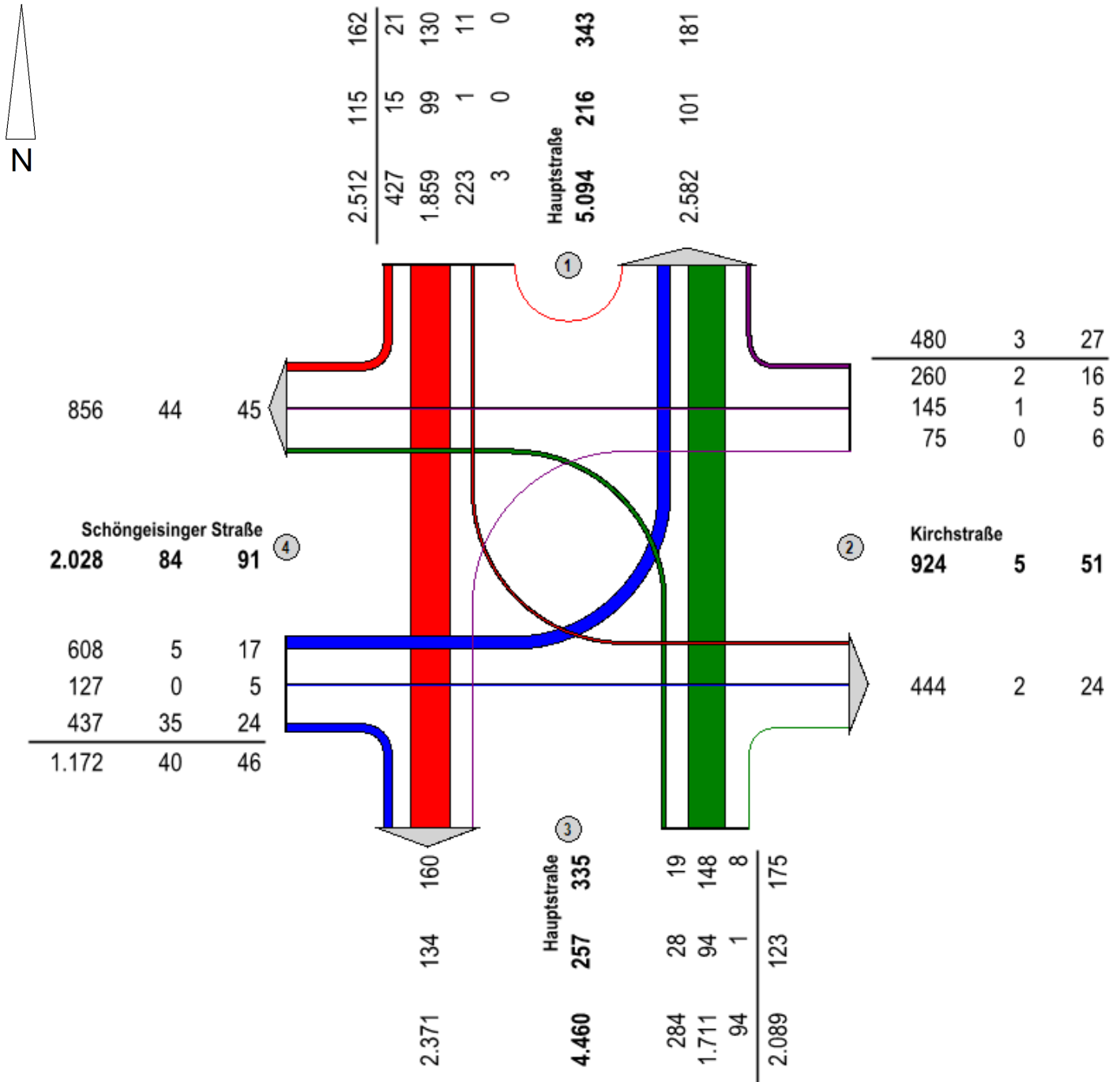
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

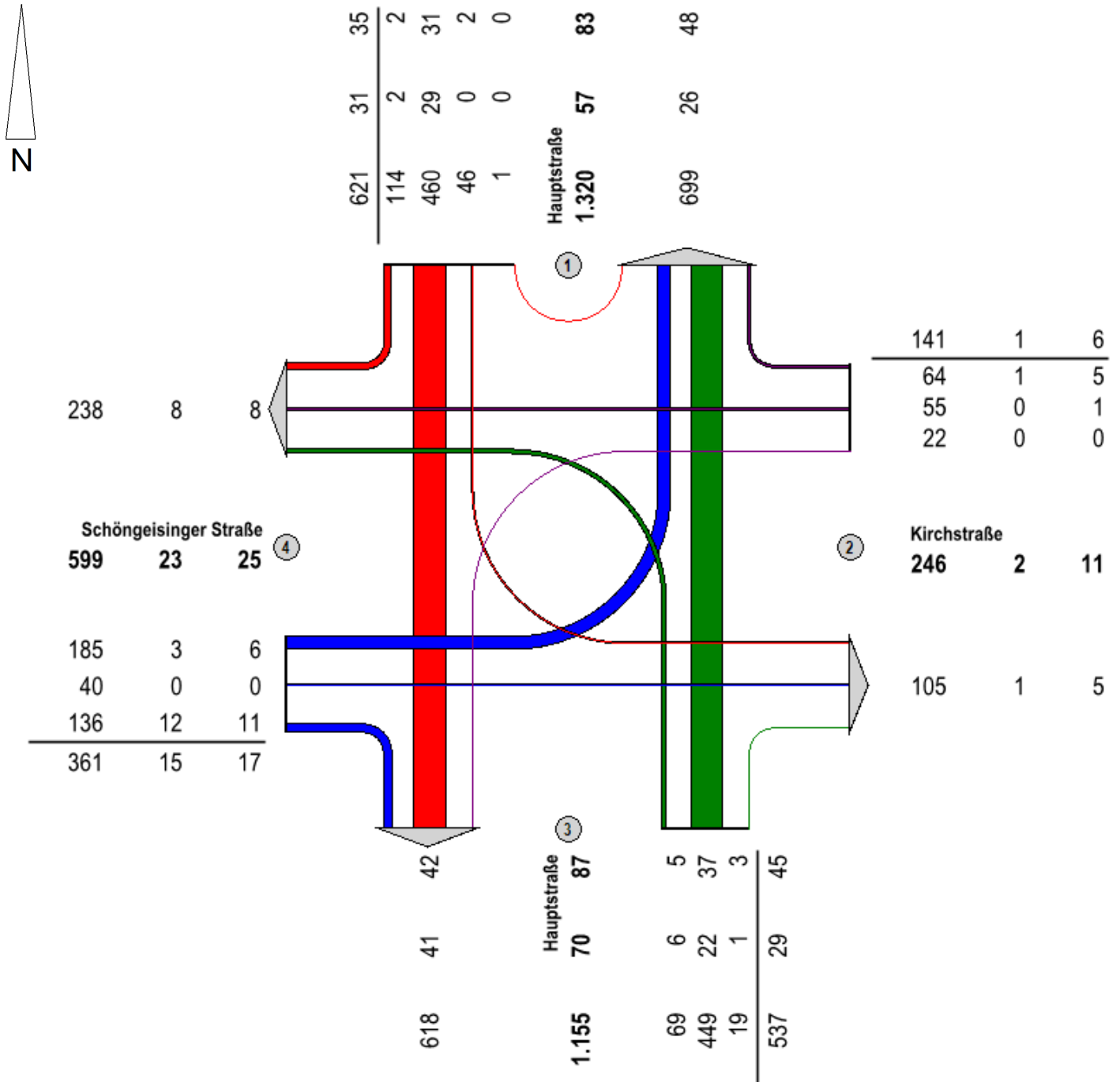
Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 15:00 - 19:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



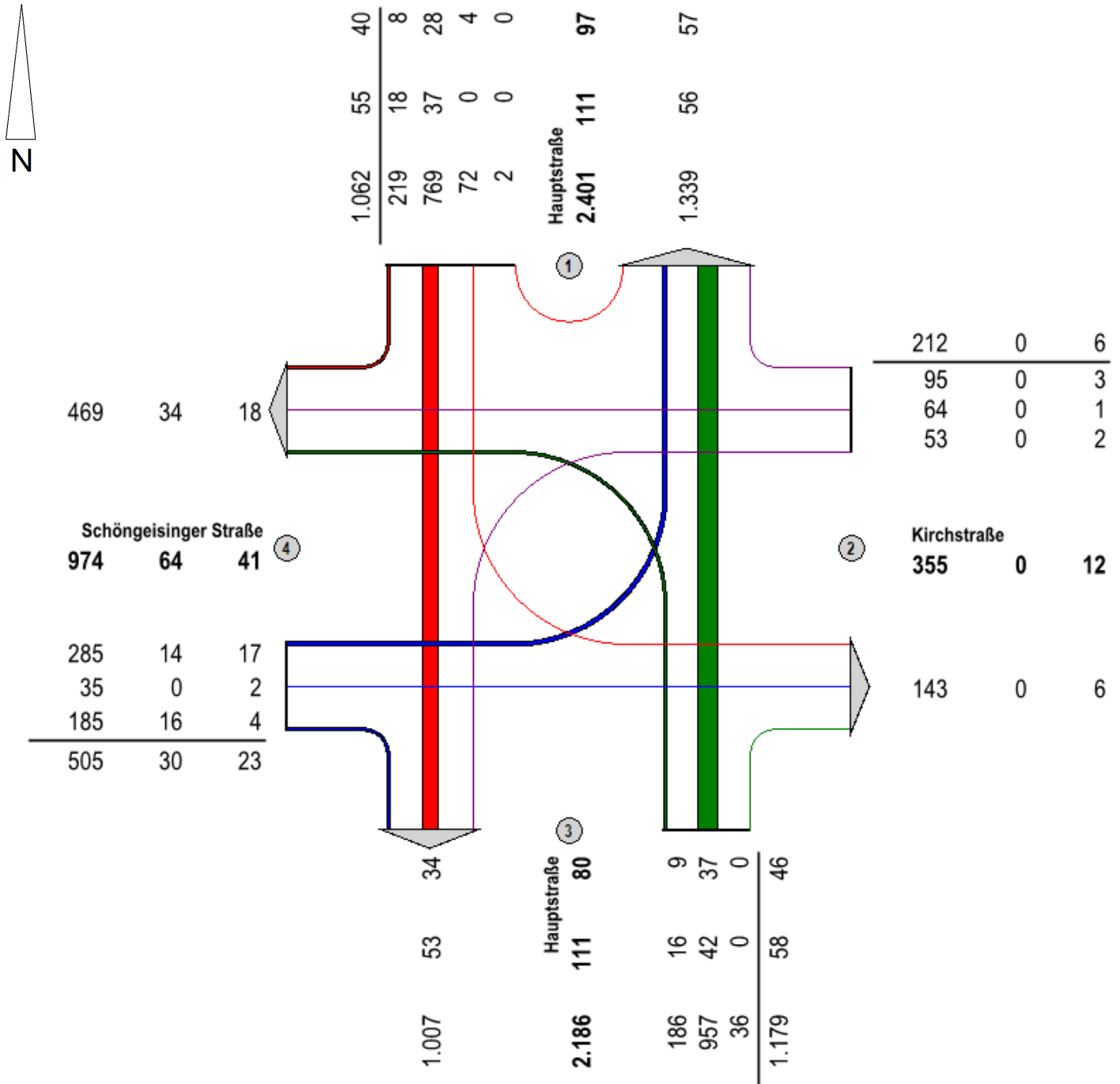
Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 15:00 - 19:00  
SpitzenStd 16:15 - 17:15  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 19:00 - 22:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Kfz | SV | GV

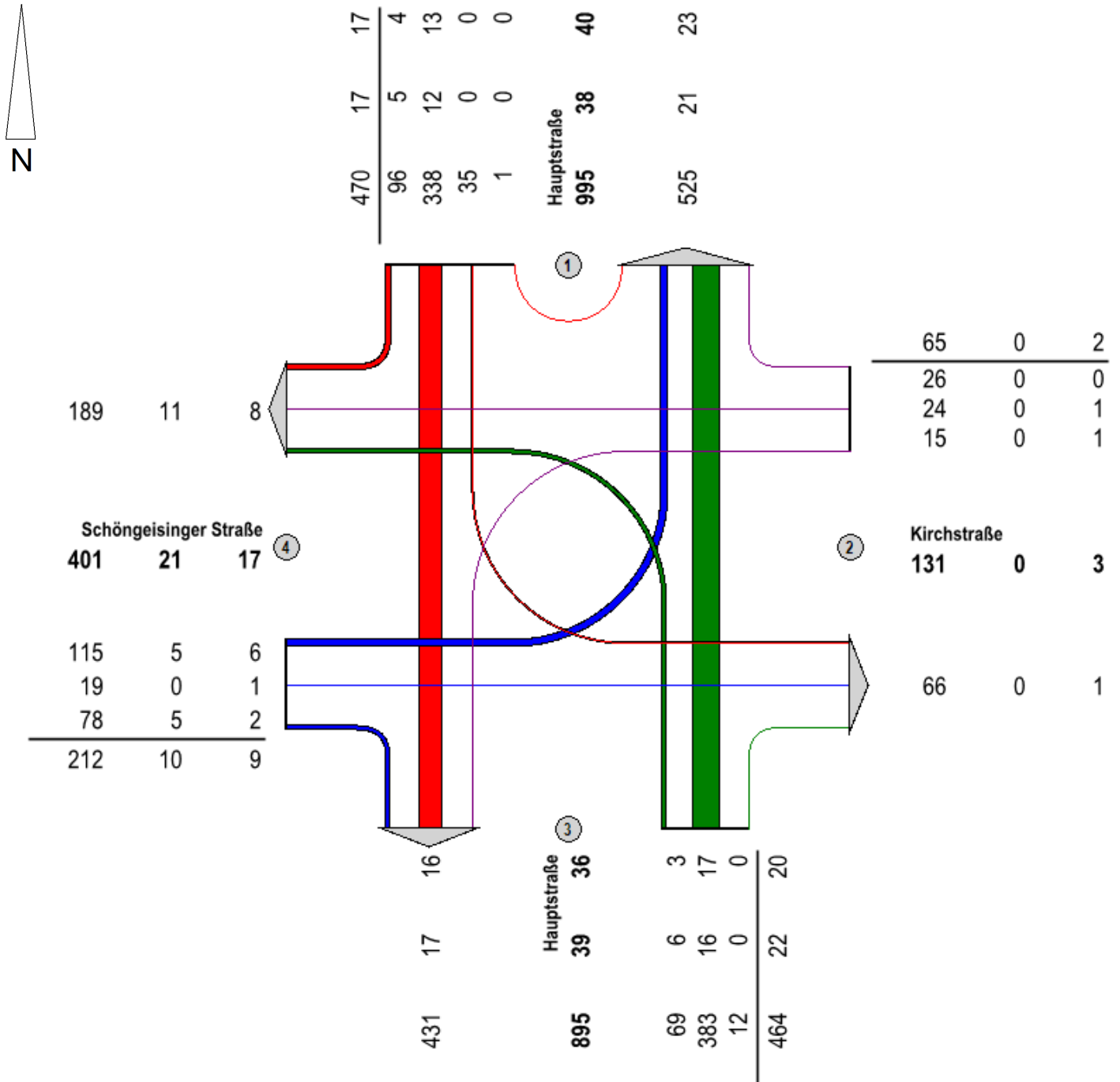
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

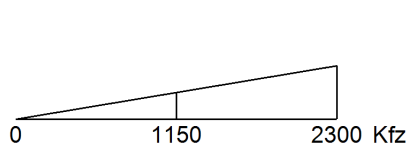
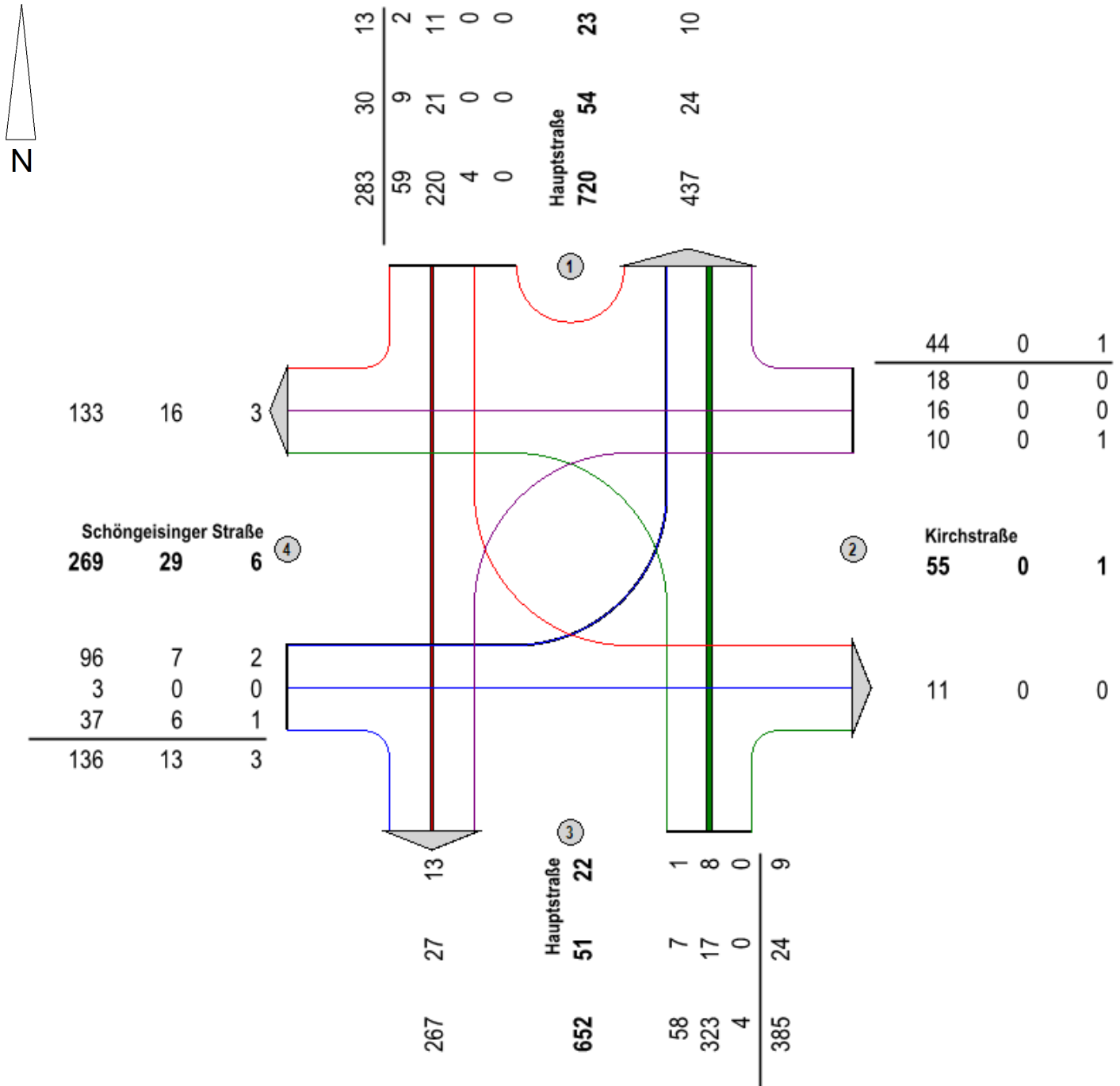
Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 19:00 - 22:00  
SpitzenStd 19:00 - 20:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 22:00 - 24:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Kfz | SV | GV

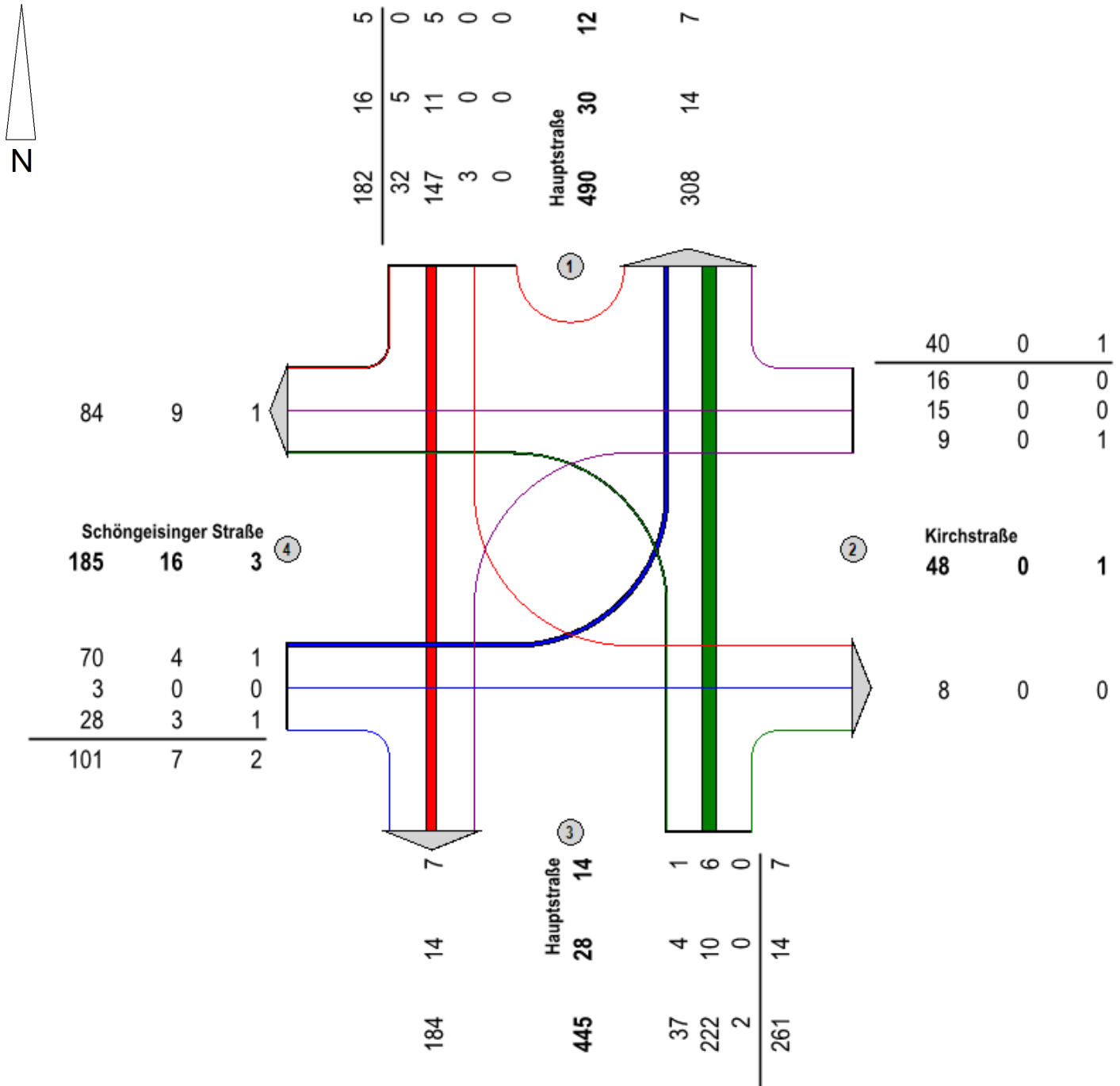
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

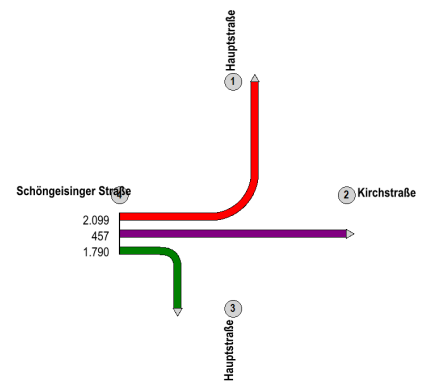
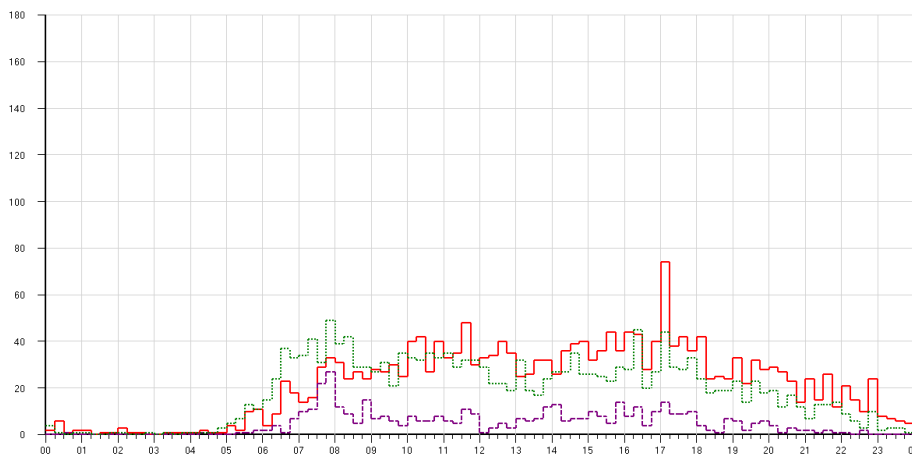
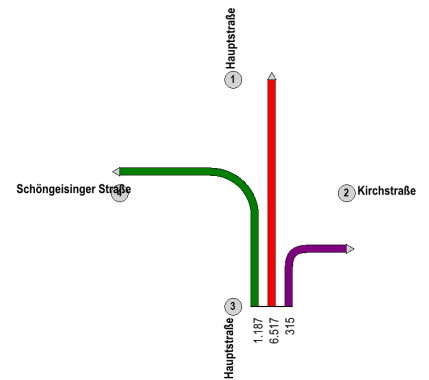
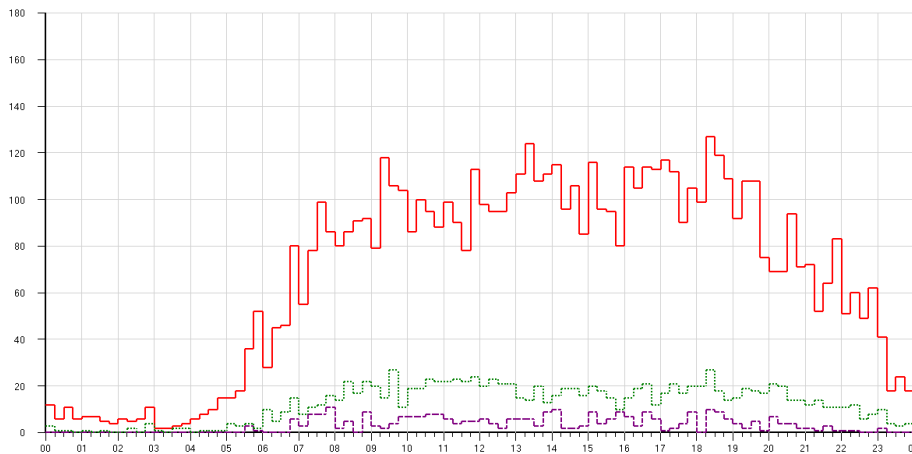
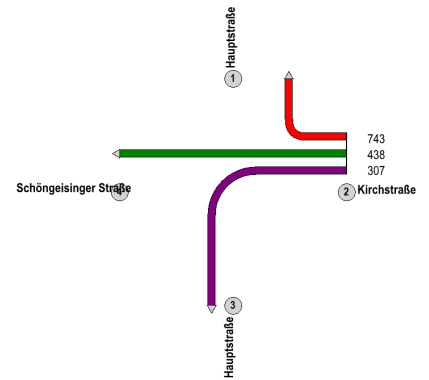
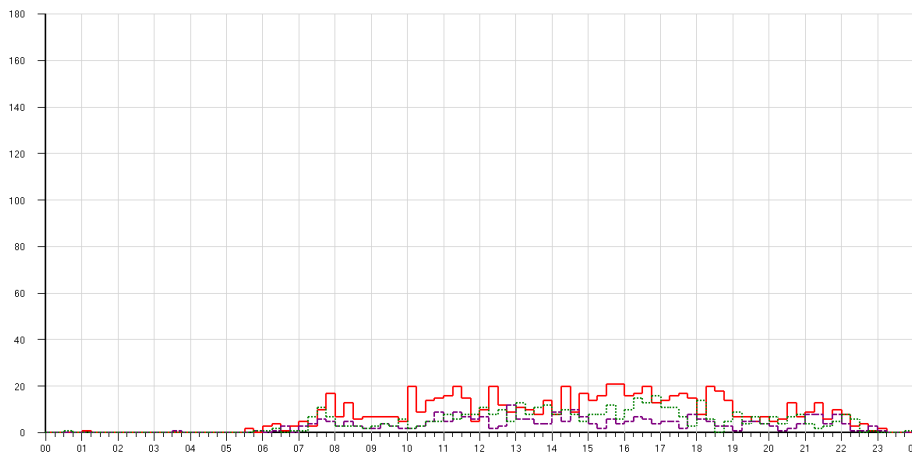
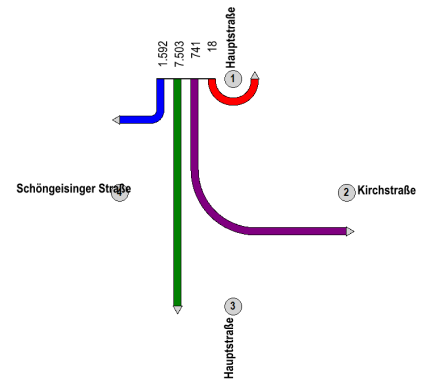
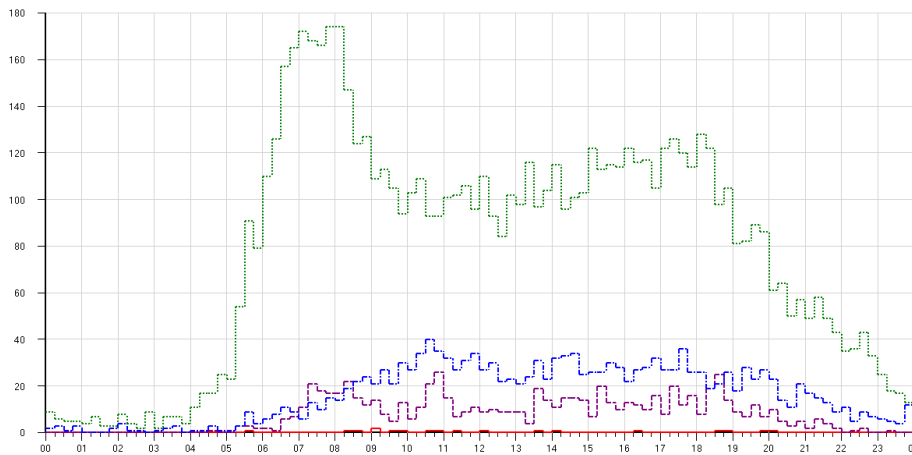
Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Platz  
Datum Do. 11.07.2024  
Block 22:00 - 24:00  
SpitzenStd 22:00 - 23:00  
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Bezeichnung Fürstenfeldbruck  
Zählung K071101  
Datum Do. 11.07.2024

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd



Anlage 4b

Verkehrszählung KP 1

Hauptstraße / Schöngesinger Straße /  
Kirchstraße

Donnerstag 10.07.2025

## Schöngeisinger Str.

Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Datum Do. 10.07.2025  
Ort Fürstenfeldbruck  
Platz  
Kommentar  
Wetter

1 Nord Hauptstraße  
2 Ost Kirchstraße  
3 Süd Hauptstraße  
4 West Schöngeisinger Straße

Intervall 15 Min  
Blöcke 00:00 - 06:00  
06:00 - 10:00  
10:00 - 15:00  
15:00 - 19:00  
19:00 - 22:00  
22:00 - 00:00

### Fahrzeugklassen SVZ

| Summe | Pkw | Bus | Lfw | Lkw | Lz | Krd | Rad |
|-------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|
| Kfz   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1  | 1   |     |
| SV    |     | 1   |     | 1   | 1  |     |     |
| GV    |     |     | 1   | 1   | 1  |     |     |

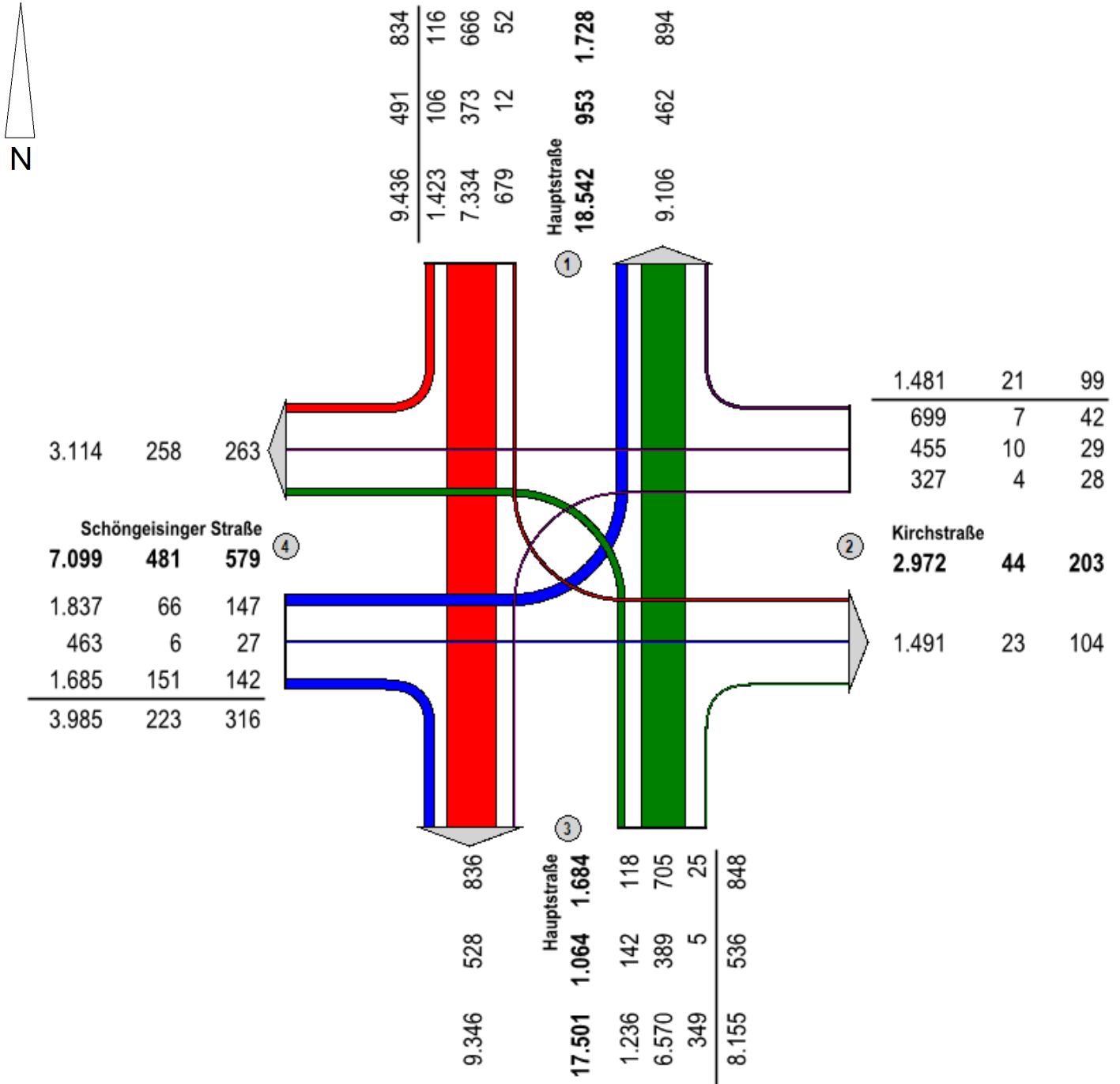
### Hochrechnungsfaktoren

| Name | Zeiten      | Kfz  | SV   | GV   |
|------|-------------|------|------|------|
| 24h  | 00:00-00:00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |



Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Summe 00:00-24:00

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Kfz | SV | GV

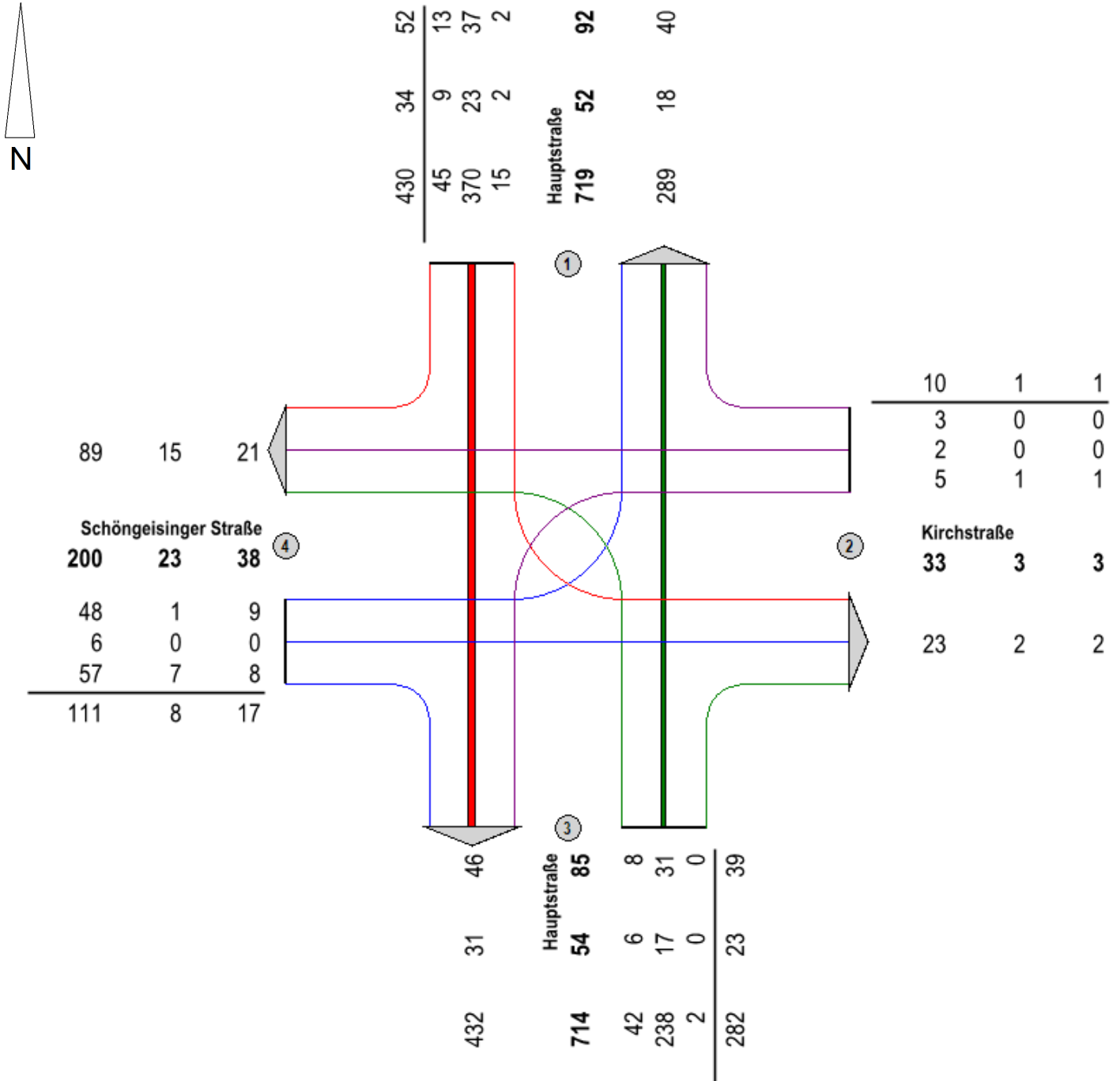
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 00:00 - 06:00

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Kfz | SV | GV

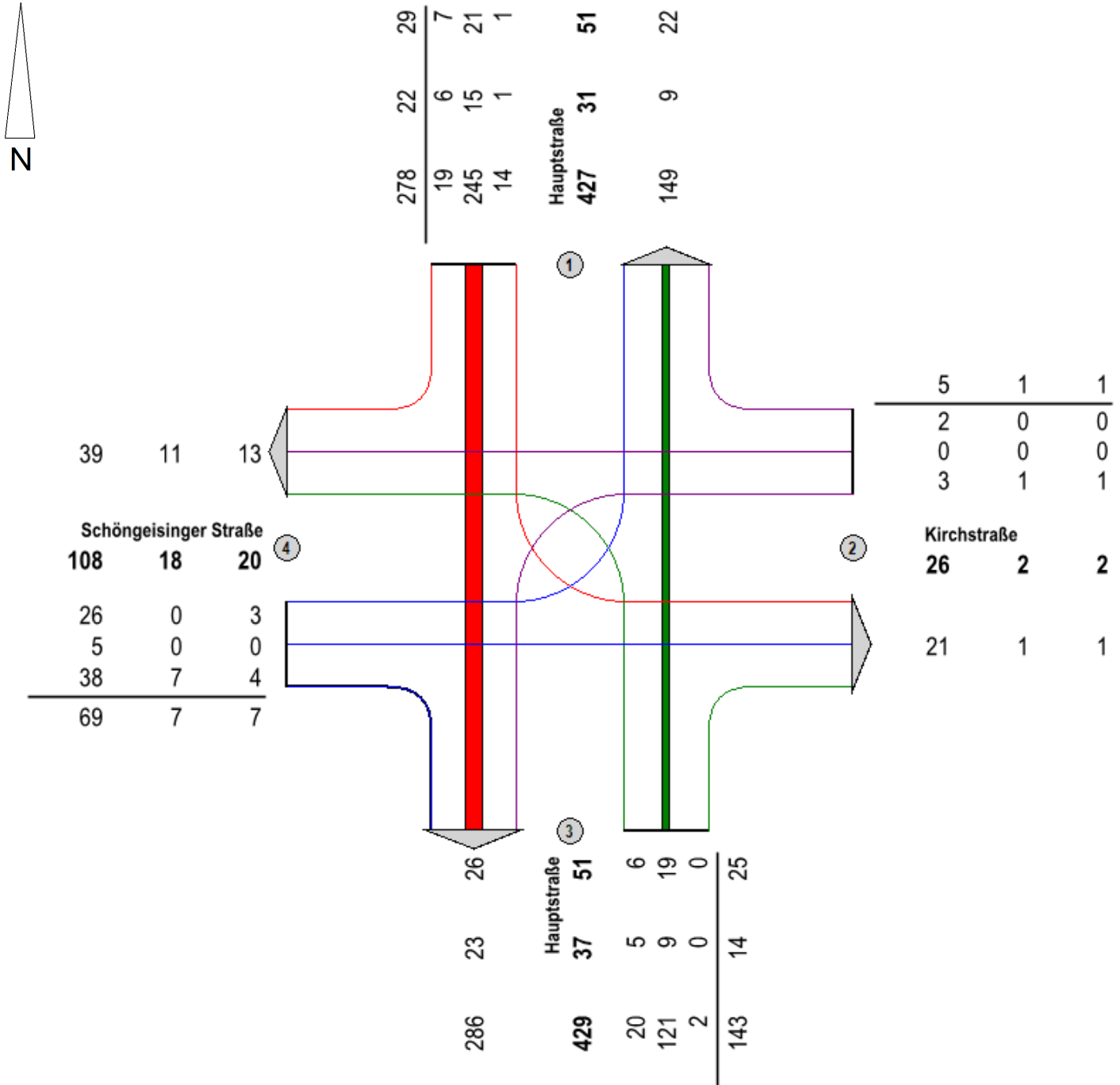
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

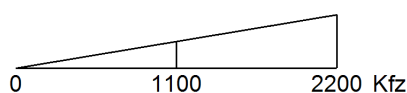
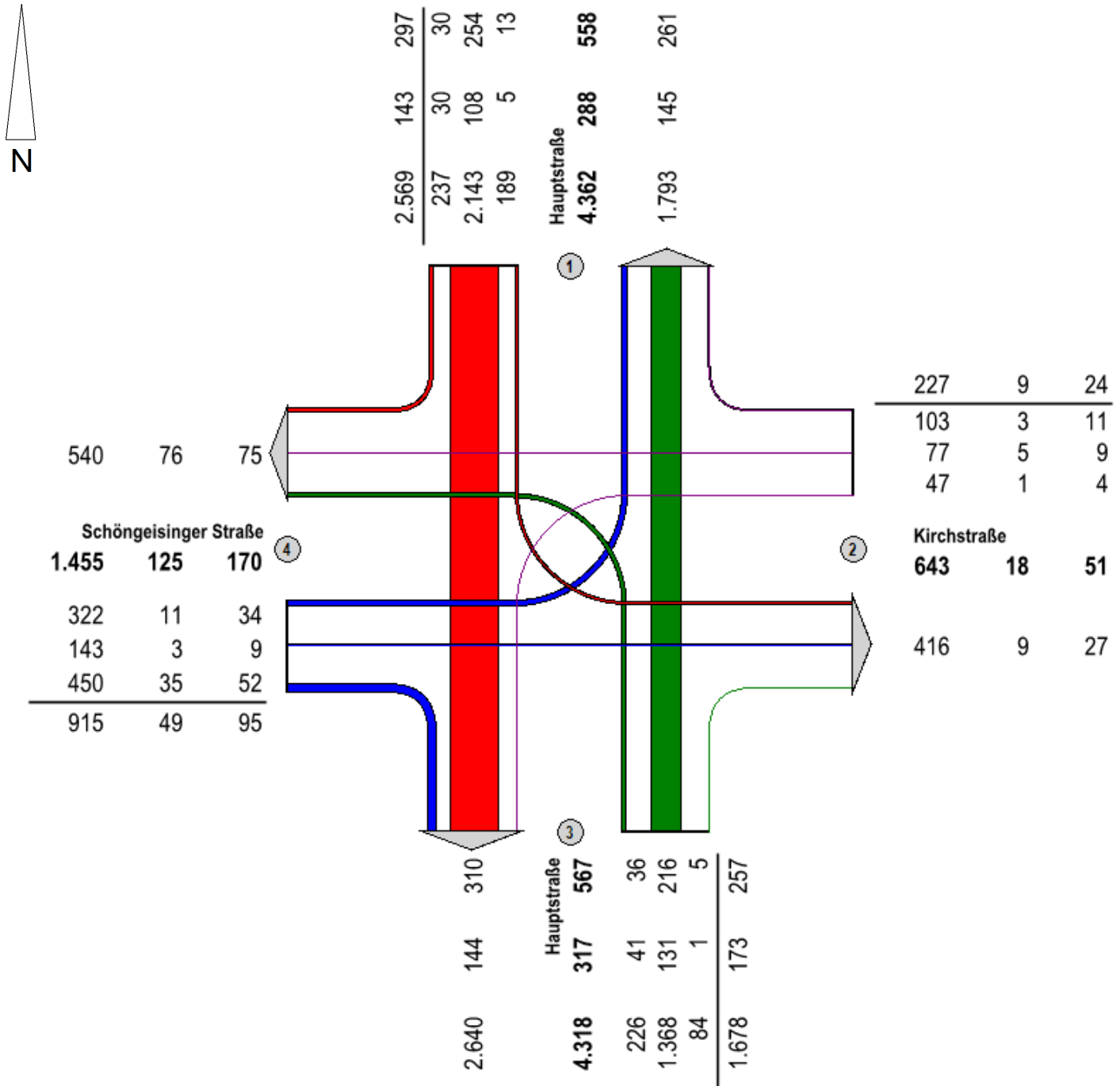
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 00:00 - 06:00  
SpitzenStd 05:00 - 06:00

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



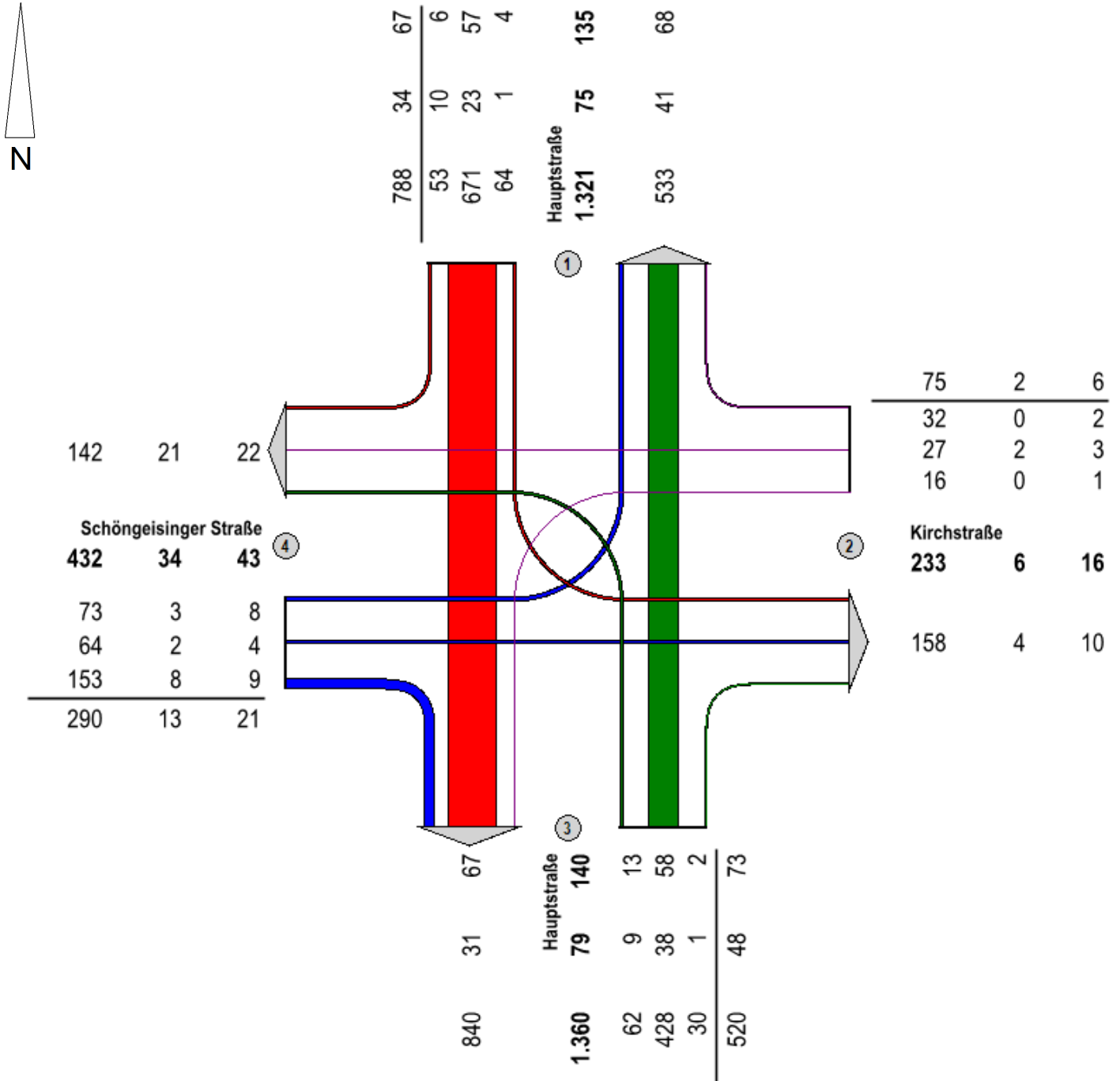
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 06:00 - 10:00

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



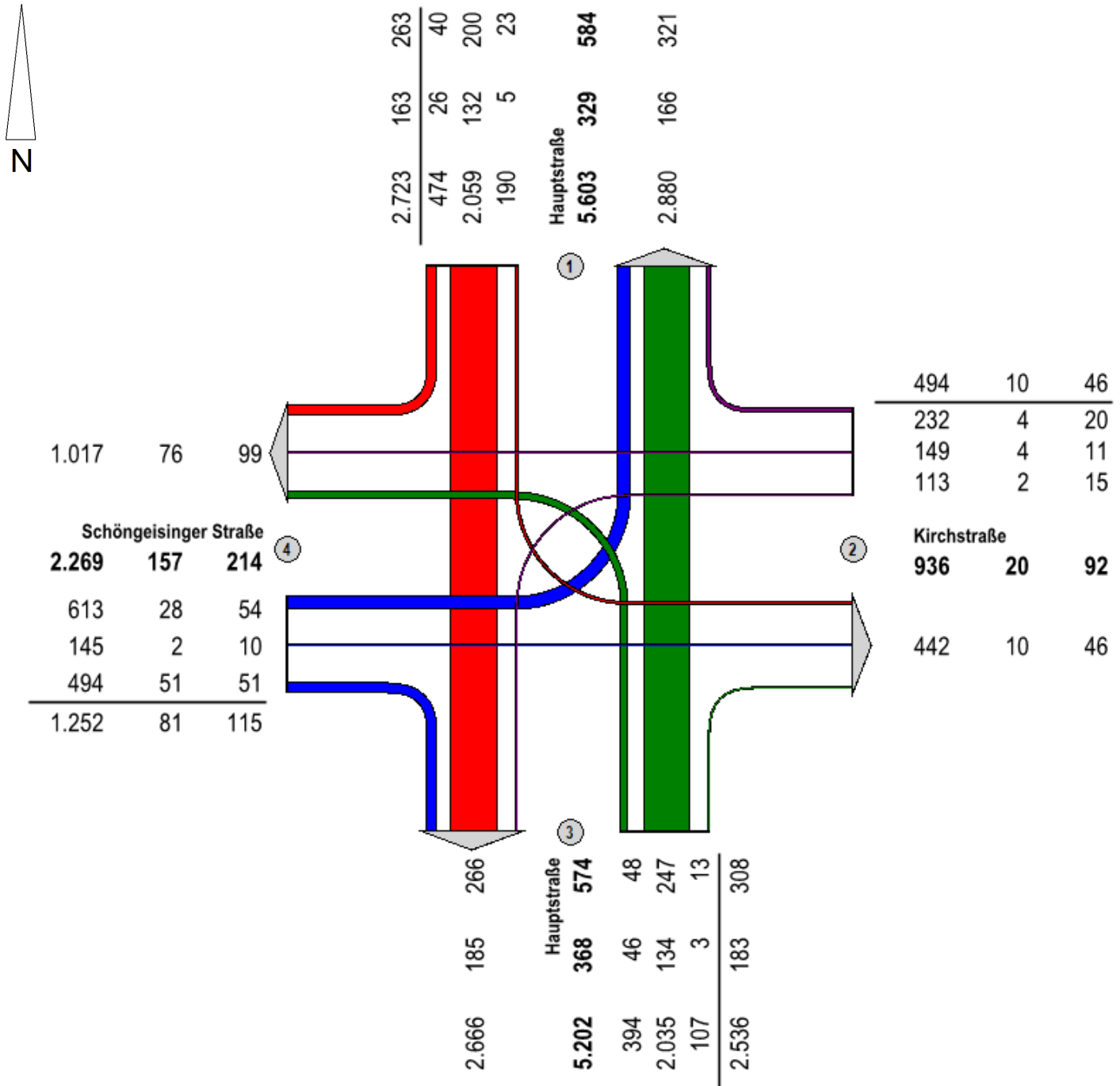
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 06:00 - 10:00  
SpitzenStd 07:15 - 08:15

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



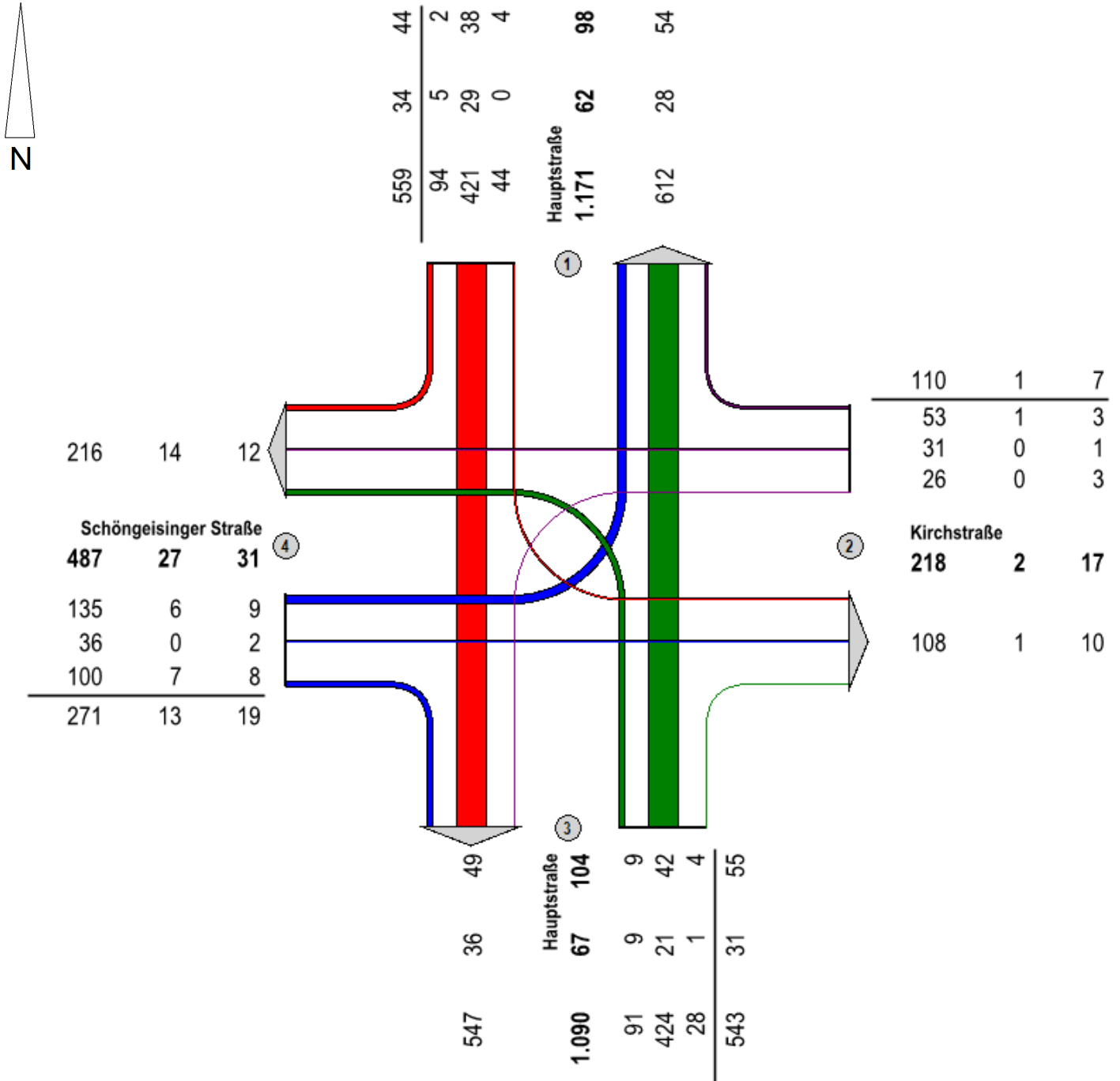
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 10:00 - 15:00

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



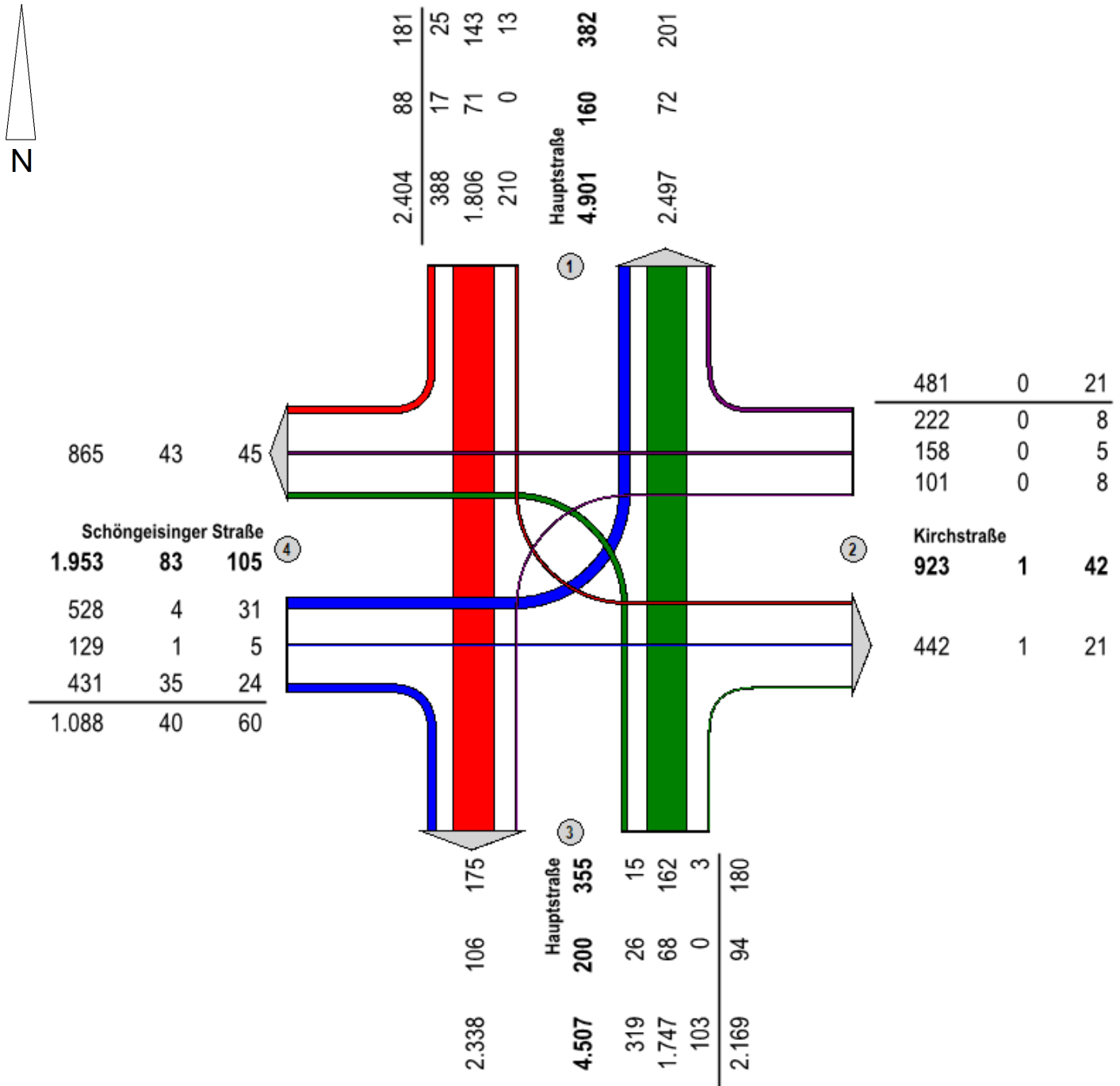
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 10:00 - 15:00  
SpitzenStd 13:30 - 14:30

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



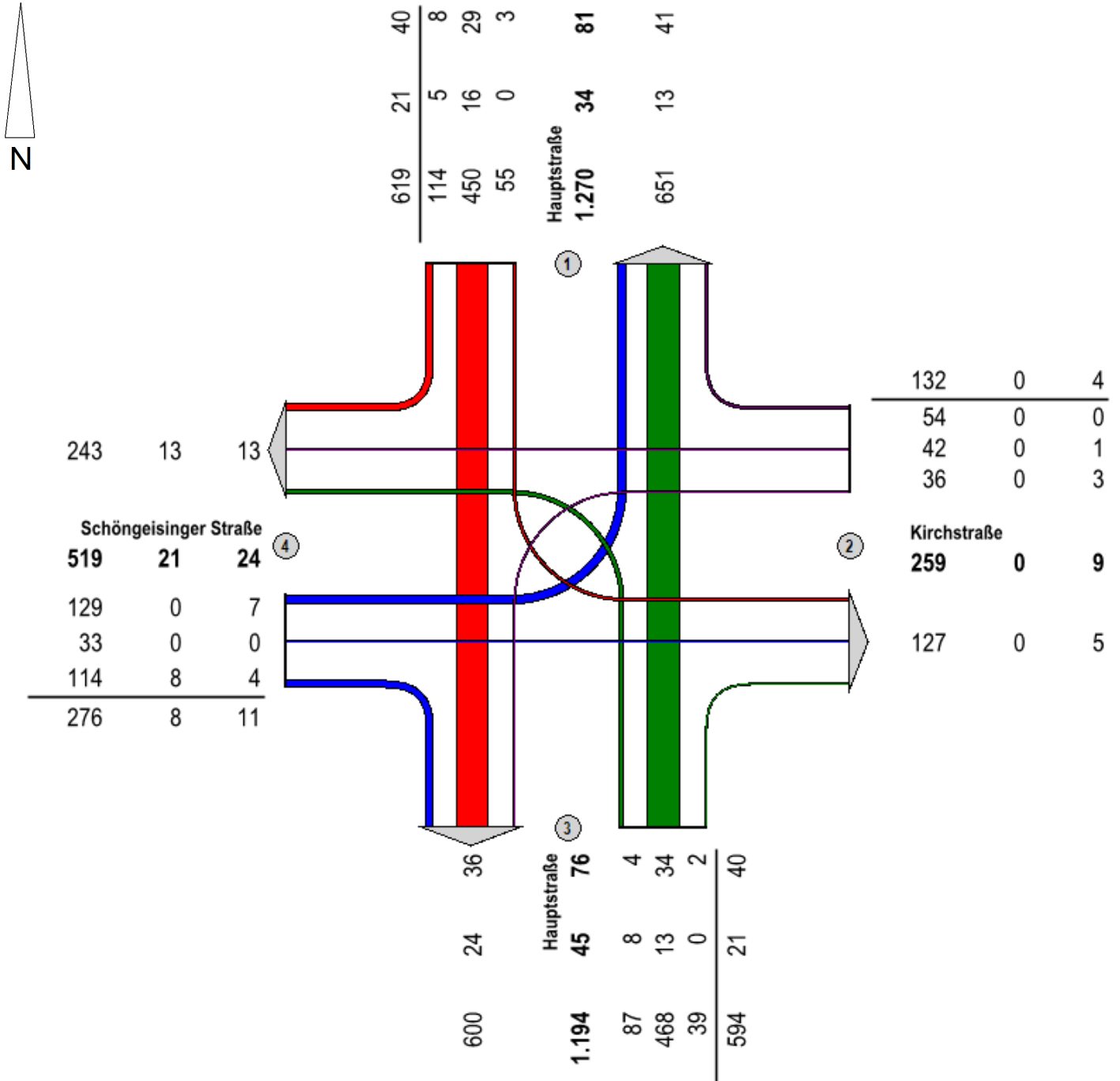
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 15:00 - 19:00

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



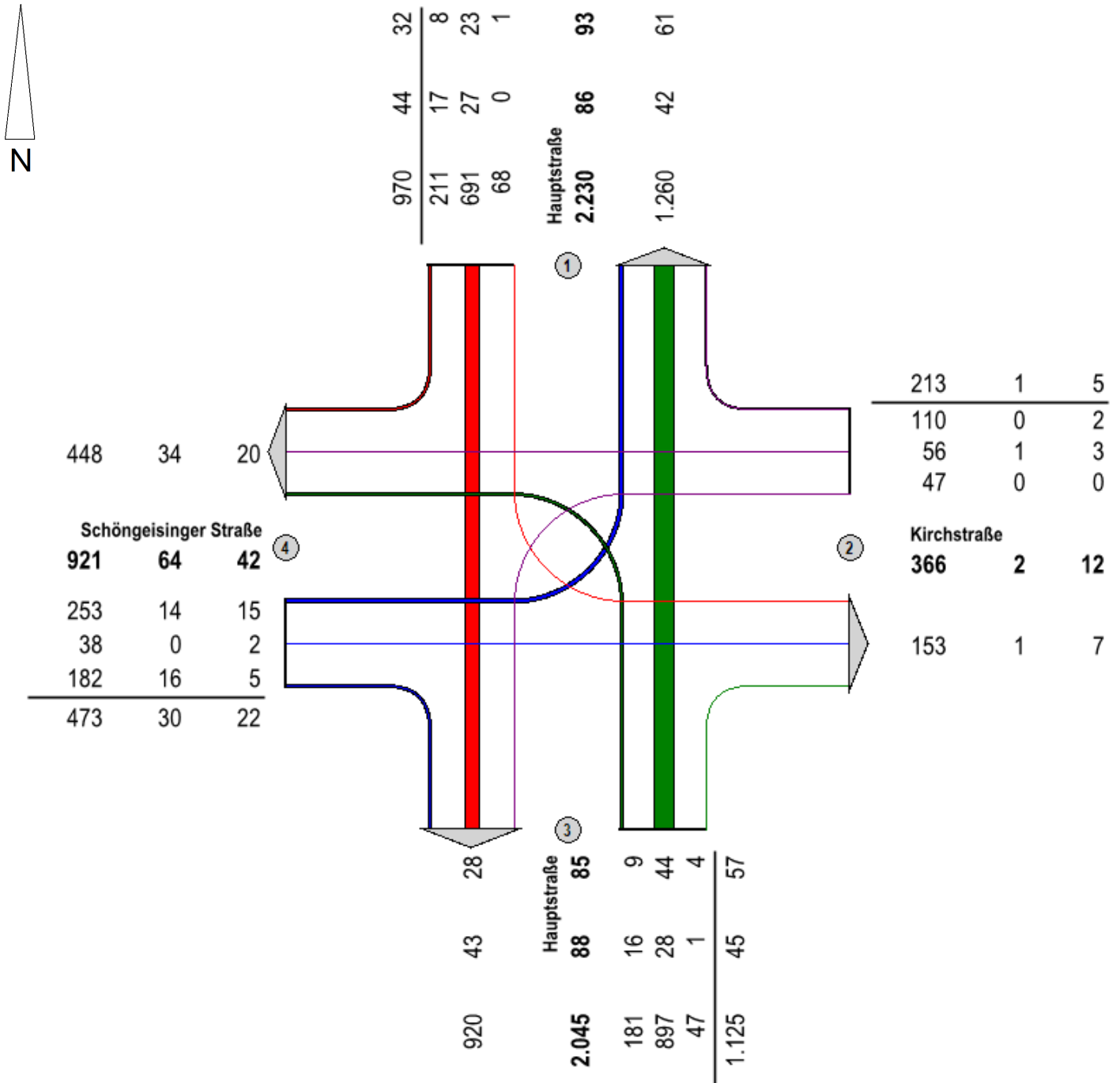
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 15:00 - 19:00  
SpitzenStd 17:30 - 18:30

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 19:00 - 22:00

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Kfz | SV | GV

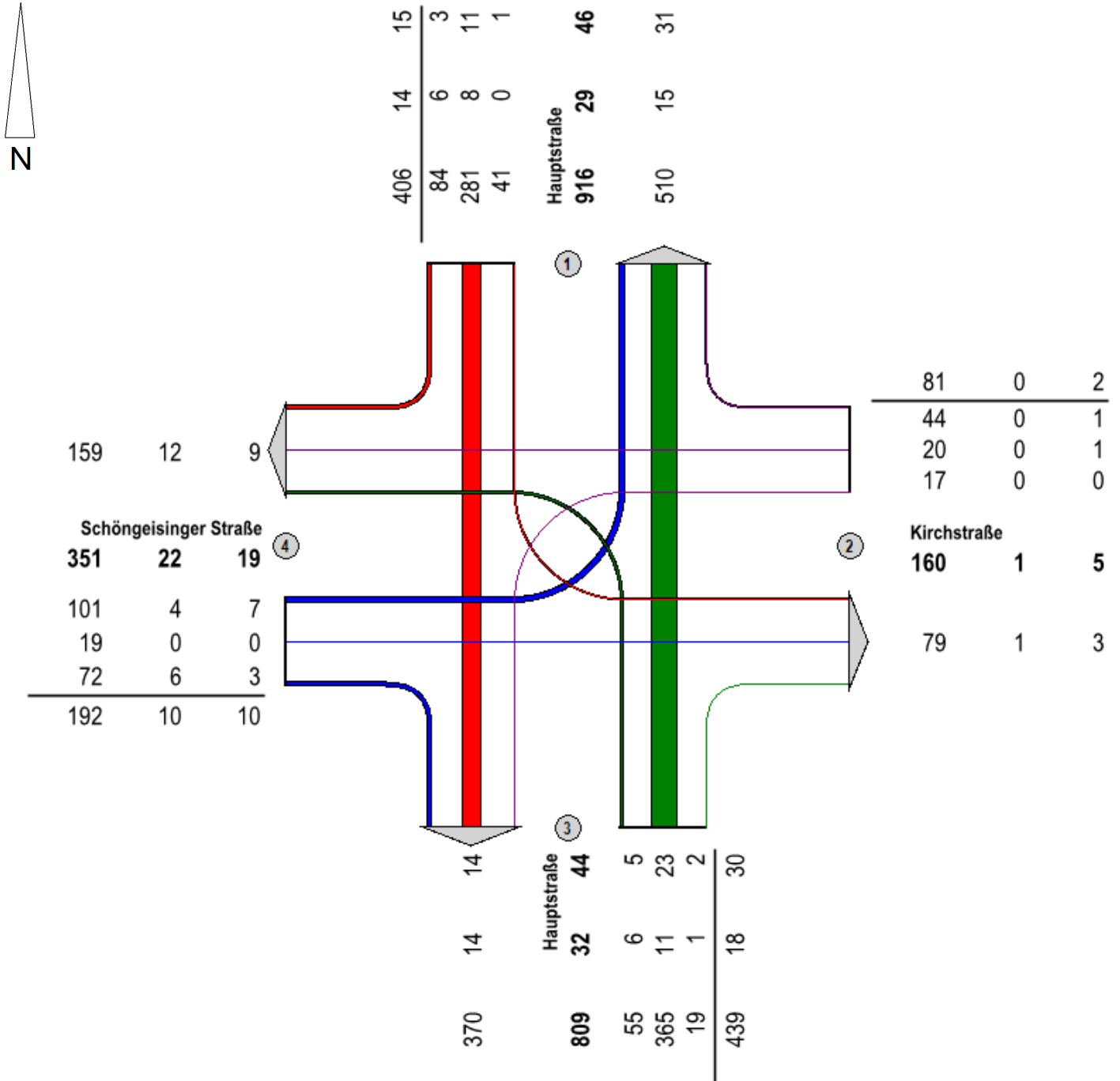
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 19:00 - 22:00  
SpitzenStd 19:00 - 20:00

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Kfz | SV | GV

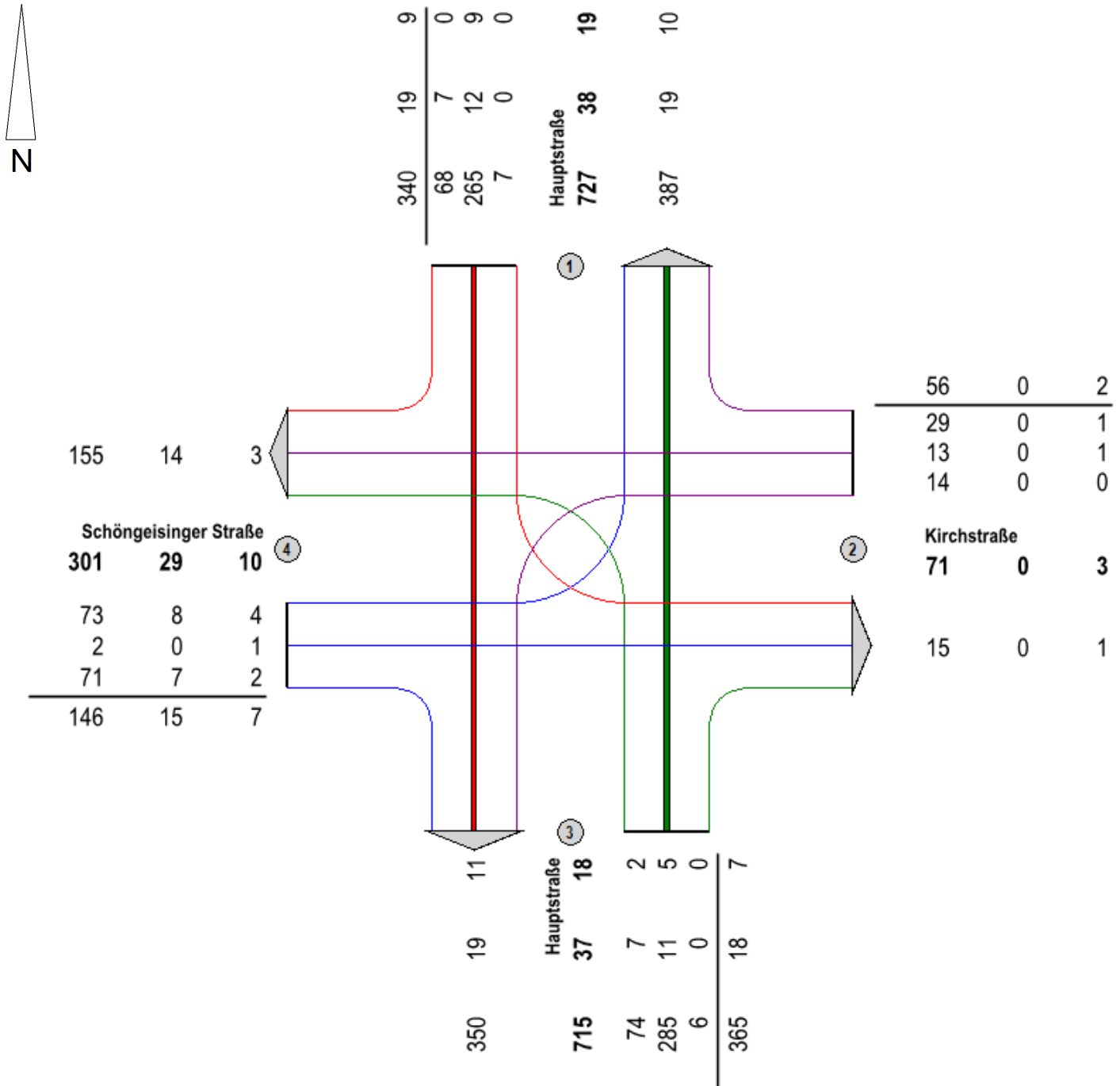
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 22:00 - 24:00

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße

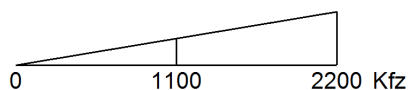


Kfz | SV | GV

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

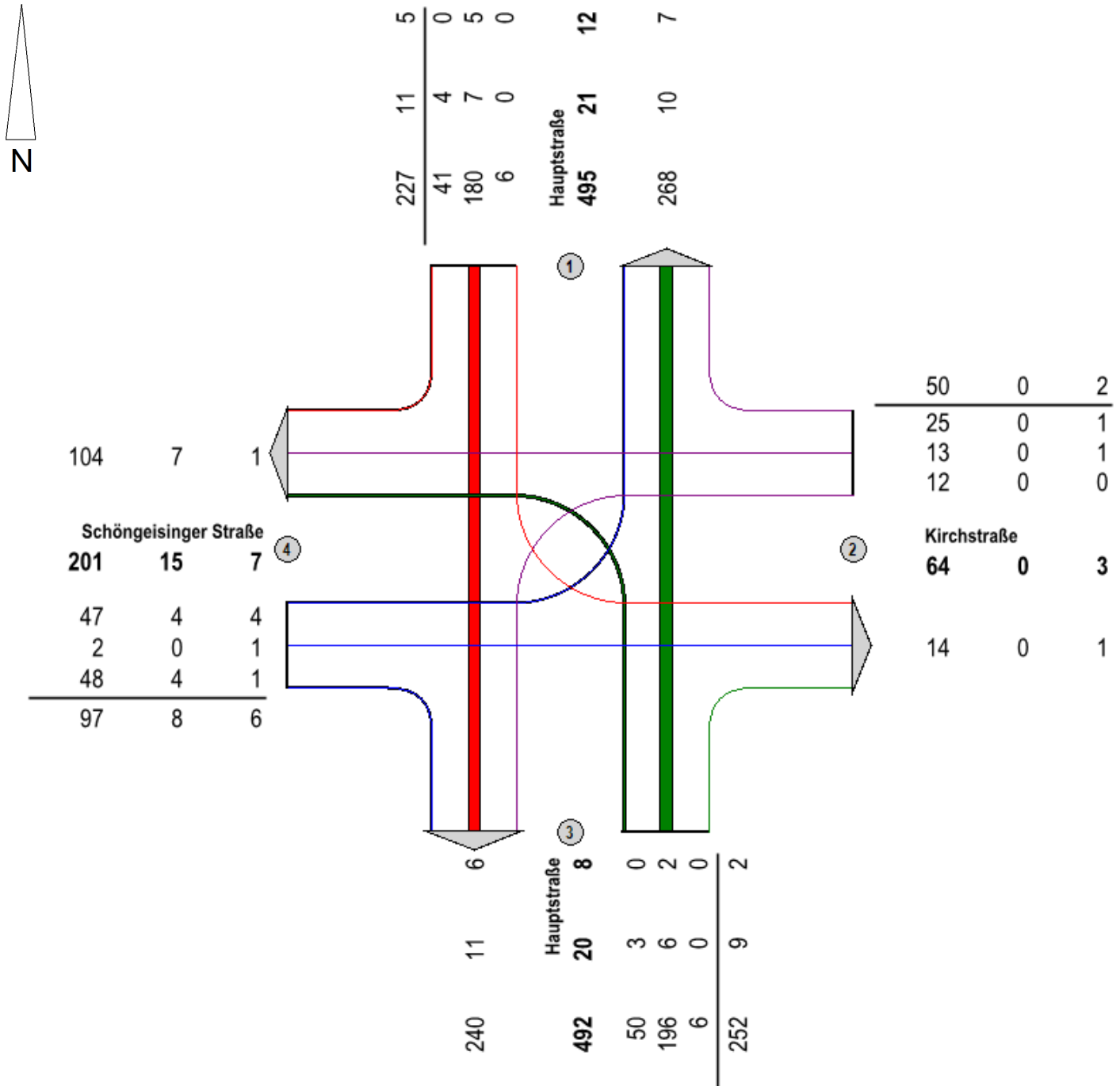
SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz



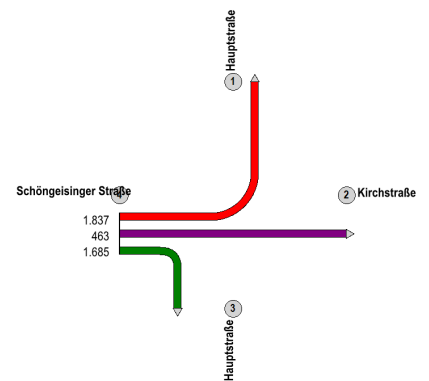
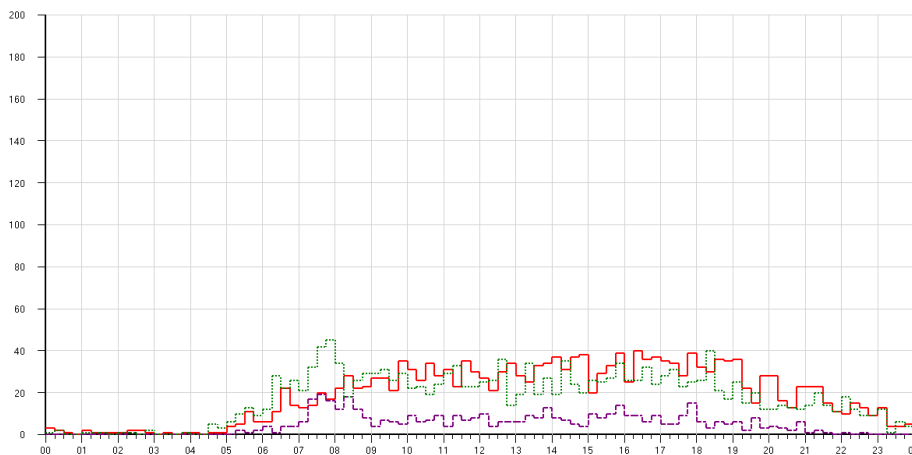
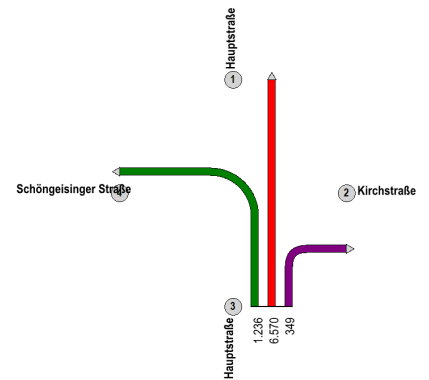
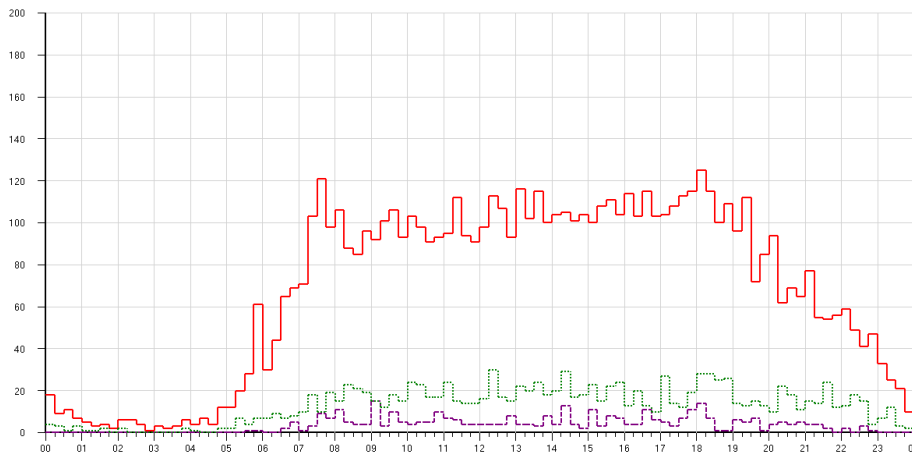
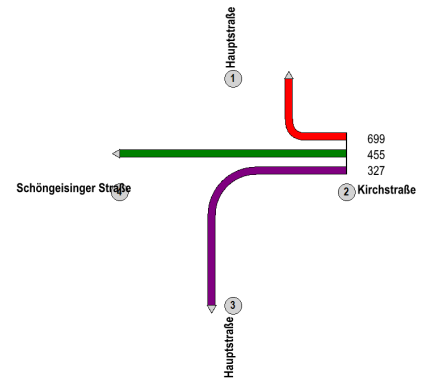
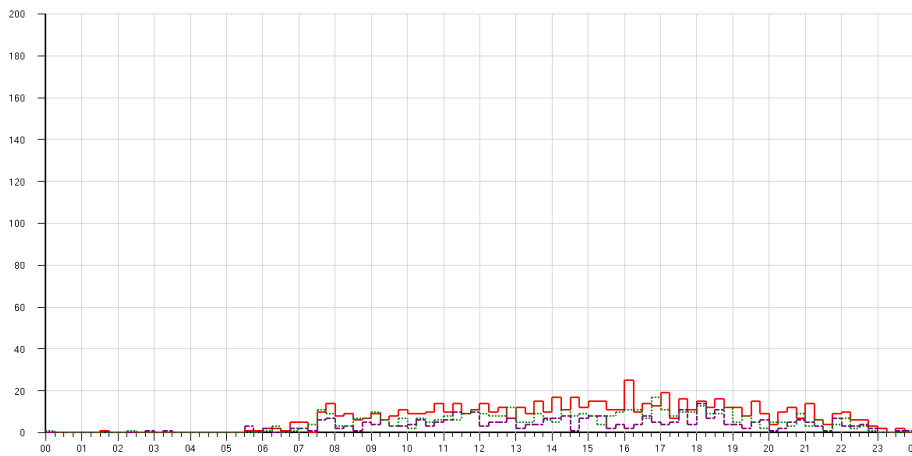
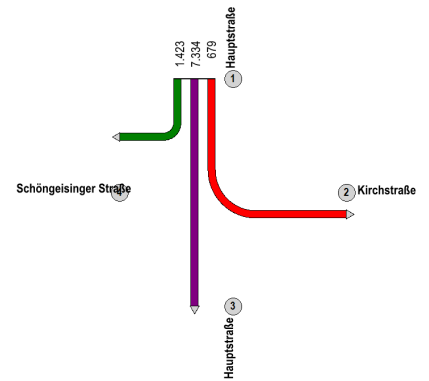
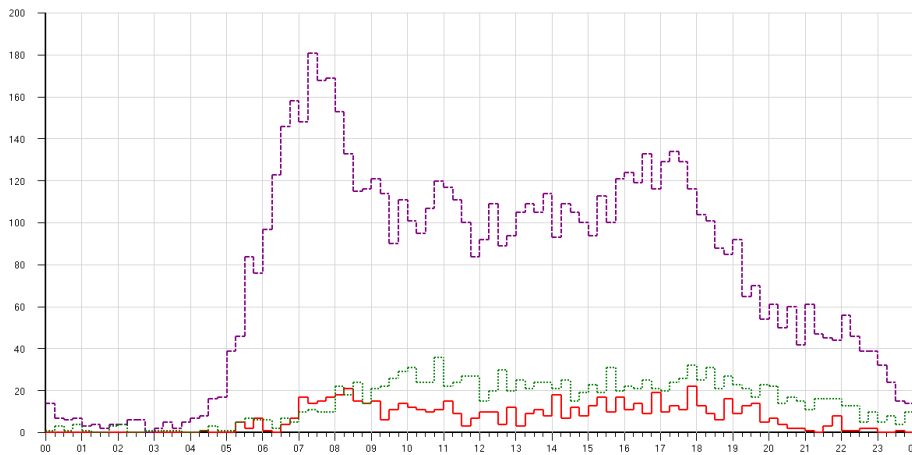
Bezeichnung Schöngeisinger Str.  
Zählung K071001  
Platz  
Datum Do. 10.07.2025  
Block 22:00 - 24:00  
SpitzenStd 22:00 - 23:00

- 1 Hauptstraße
- 2 Kirchstraße
- 3 Hauptstraße
- 4 Schöngeisinger Straße



Bezeichnung Schöngesinger Str.  
Zählung K071001  
Datum Do. 10.07.2025

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

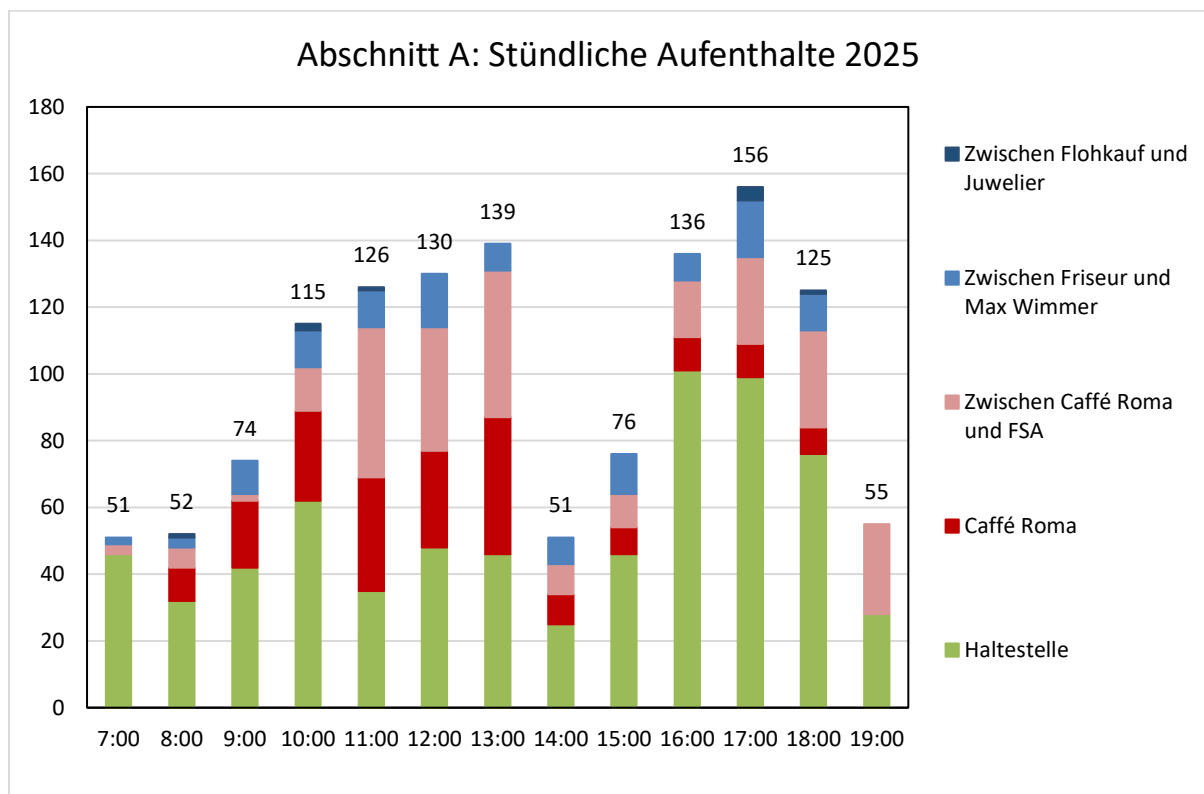
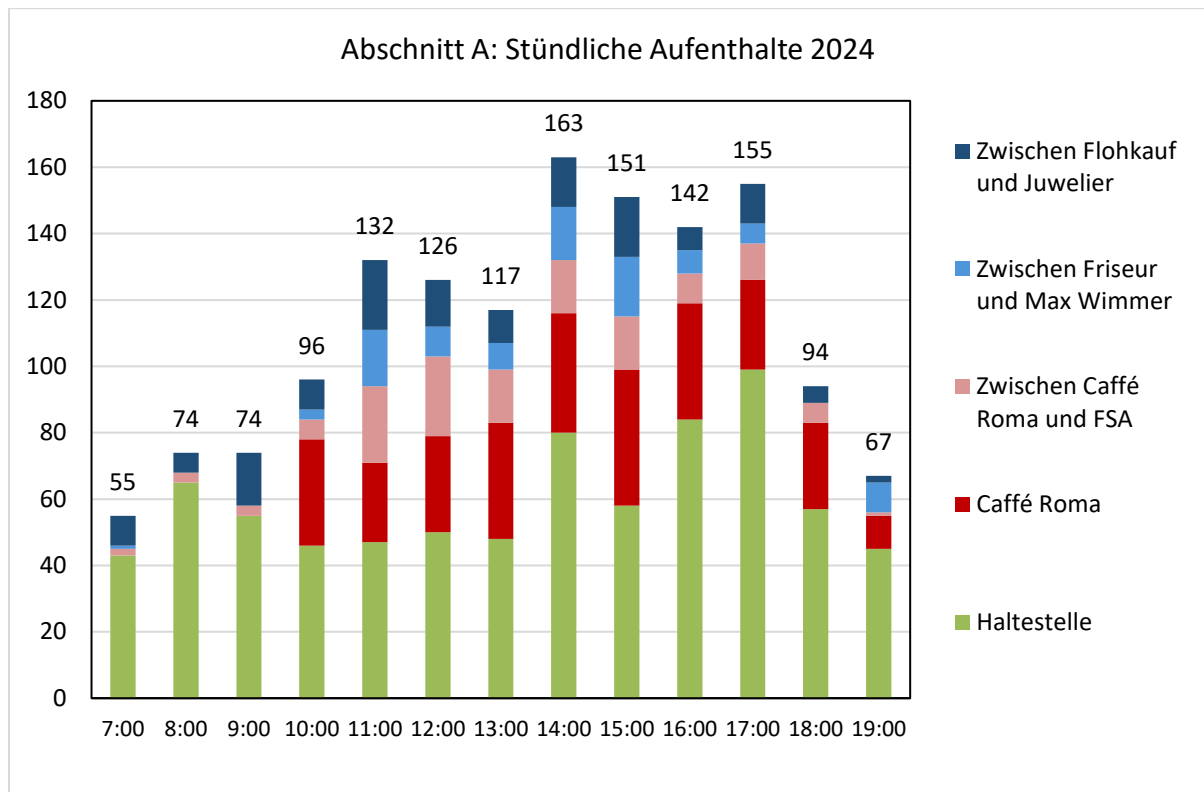


# Anlage 5

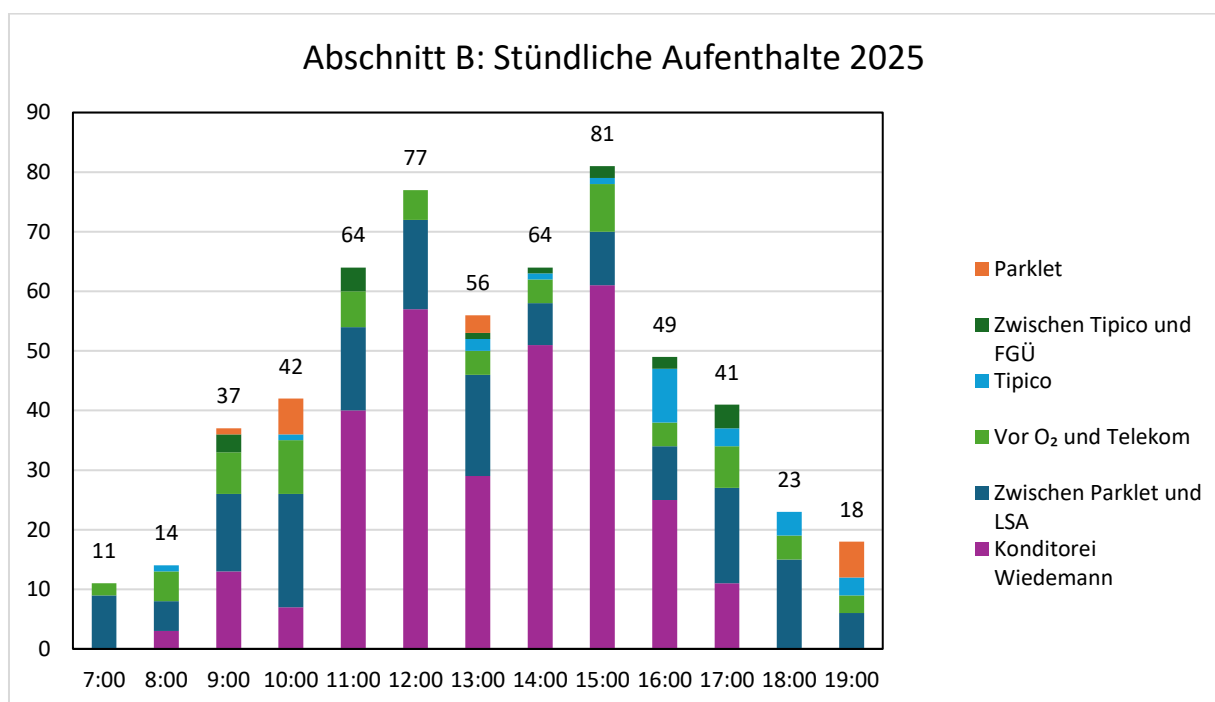
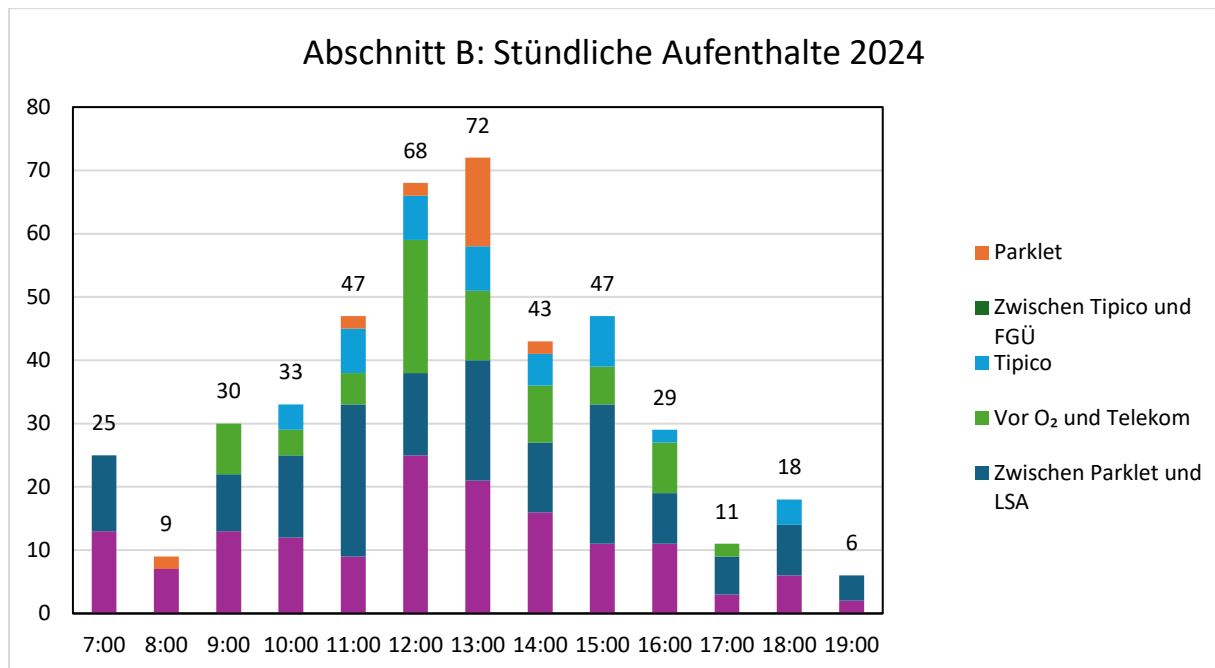
## Detaillierte Auswertung der Aufenthaltsbeobachtung

## Anlage 5. - Detaillierte Ergebnisse der Aufenthaltsbeobachtung

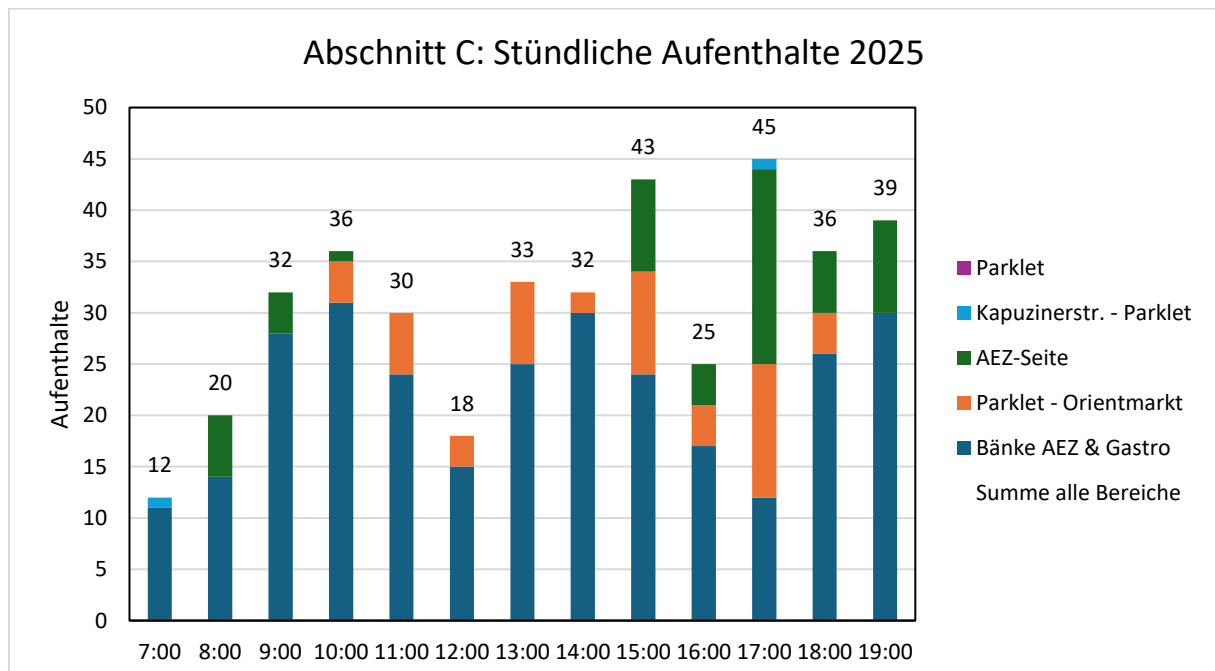
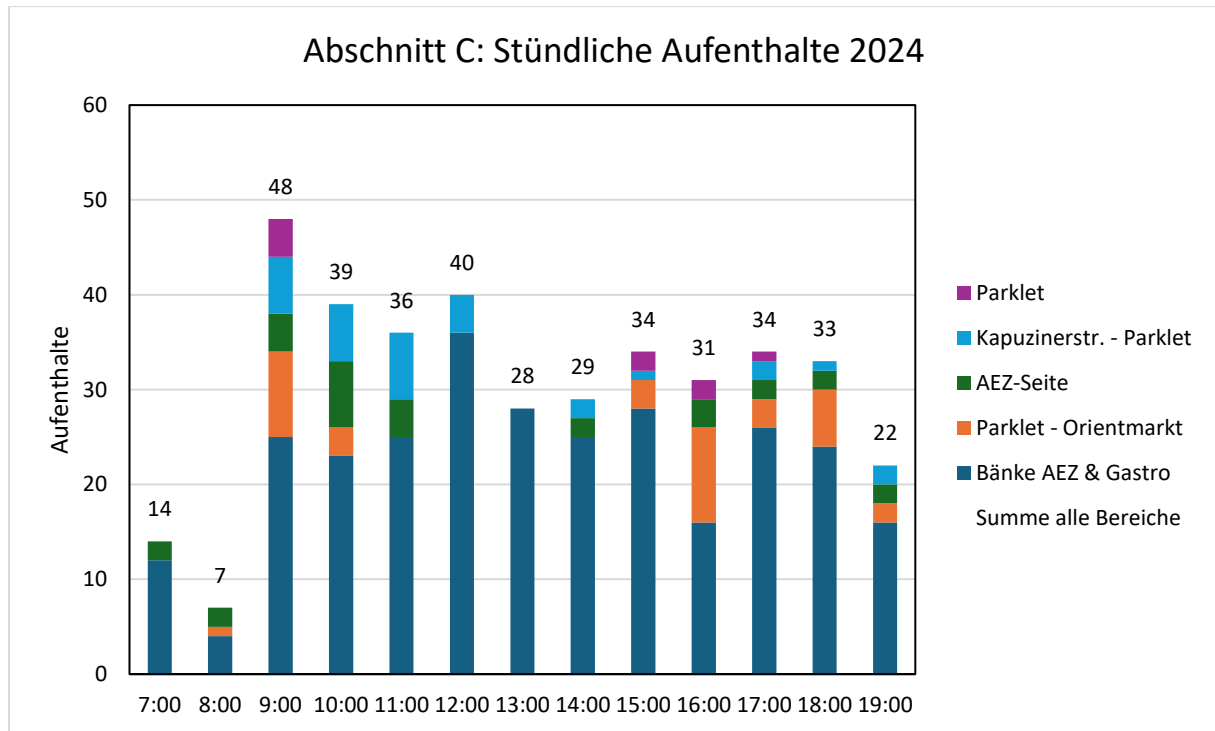
### Abschnitt A



## Abschnitt B



## Abschnitt C



# Anlage 6

Auszug aus der Niederschrift  
Grundsatzbeschluss zum  
Verkehrsentwicklungsplan

**Auszug  
aus der Niederschrift über die  
24. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Stadtrates  
vom 30.11.2021**

**Vorsitzender, Oberbürgermeister:**

Herr Erich Raff;

**2. Bürgermeister:**

Herr Christian Stangl;

**3. Bürgermeisterin:**

Frau Dr. Birgitta Klemenz;

**Stadtratsmitglieder:**

Herr Dr. Robert Aldini; Herr Adrian Best; Herr Albert Bosch; Herr Dr. Marcel Boss; Herr Lukas Braumiller; Herr Markus Britzelmaier; Herr Thomas Brückner; Herr Karl Danke; Herr Willi Dräxler; Herr Markus Droth; Herr Quirin Droth; Frau Karin Geißler; Herr Peter Glockzin; Herr Christian Götz; Herr Jan Halbauer; Frau Theresa Hannig; Herr Philipp Heimerl; Herr Franz Höfelsauer; Frau Tina Jäger; Herr Dr. Georg Jakobs; Herr Dieter Kreis; Frau Hermine Kusch; Herr Andreas Lohde; Frau Gina Merkl; Herr Michael Piscitelli; Herr Mirko Pötzsch; Herr Dr. Andreas Rothenberger; Frau Lisa Rubin; Herr Johann Schilling; Frau Katrin Siegler; Herr Georg Stockinger; Herr Florian Weber; Frau Irene Weinberg; Herr Prof. Dr. Klaus Wollenberg; Frau Dr. Alexa Zierl;

**Beratungspunkt (öffentlich):**

|              |                                                                                 |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <b>TOP 7</b> | <b>Grundsatzbeschluss für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)</b> |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------|

**Sachvortrag:**

Der Sachvortrag Nr. 2562/2021 vom 12.10.2021 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Ohne Diskussionen kommt der Stadtrat zu folgendem

**Beschluss:**

1. Der Verkehrsentwicklungsplan für die Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck wird als strategisches, abgestimmtes Grundkonzept für die weiteren Umsetzungsschritte in den nächsten 15 Jahren beschlossen. Dieses umfasst ergänzend zu den Leitzielen inklusive Präambel auf der Grundlage der Analyse und Bewertung (vgl. Beschluss vom 29.09.2020) ein Maßnahmenprogramm, das ausgewählte Schlüsselmaßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog mit Priorität verfolgt. Bereits beschlossenen Maßnahmen bleiben hiervon unberührt. Das Leitziel zur Entwicklung des Fliegerhorstes bzw. die daraus abgeleiteten Maßnahmen werden zu Leitplanken für dessen Entwicklung.
2. Das Maßnahmenprogramm wird dabei in seiner Gesamtheit befürwortet und zur Grundlage der weiteren Schritte gemacht. In einem ersten Schritt werden mit dem Ziel einer kurzfristigen Umsetzung zwölf ausgewählte Handlungsschwerpunkte mit Schlüsselmaßnahmen, wie im Sachvortrag vorgestellt, mit Priorität verfolgt.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, jährlich über den Umsetzungsfortschritt zu berichten und ggf. neue Schlüsselmaßnahmen vorzuschlagen.

**Ja-Stimmen: 38**

**Nein-Stimmen: 0**

Für die Richtigkeit des Auszuges:  
Fürstenfeldbruck, 17.01.2022

Sabine Huber  
Schriftführerin

gez. Erich Raff  
Oberbürgermeister

# Anlage 7a

Beschlussvorlage 2707/2022

Schlüsselmaßnahmen in der  
Innenstadt

# STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

## Beschlussvorlage Nr. 2707/2022

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

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

|          |                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Anlagen: | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Beschlussbuchauszug SA Nr. 035/2020-2026 Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung in der Brucker Innenstadt</li><li>2. Lageplan Hauptstraße zum Vergleich der Bestandssituation und der geplanten Anordnung</li></ol> |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### **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                           |  | 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  |  |               |                  | € |
| 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 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.

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 Leitziele 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.

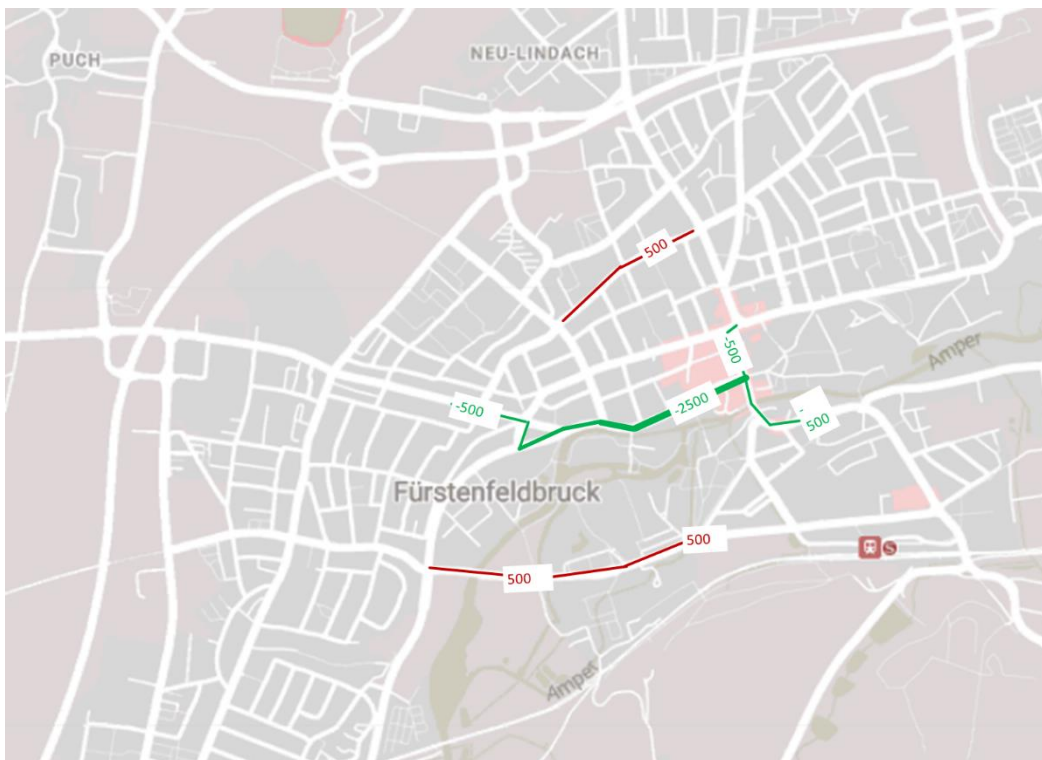


Abbildung 1. Darstellung der verkehrlichen Wirkungen von Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auf der Pucher Straße und der Schöngeisinger Straße.

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 Schöngesinger 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.

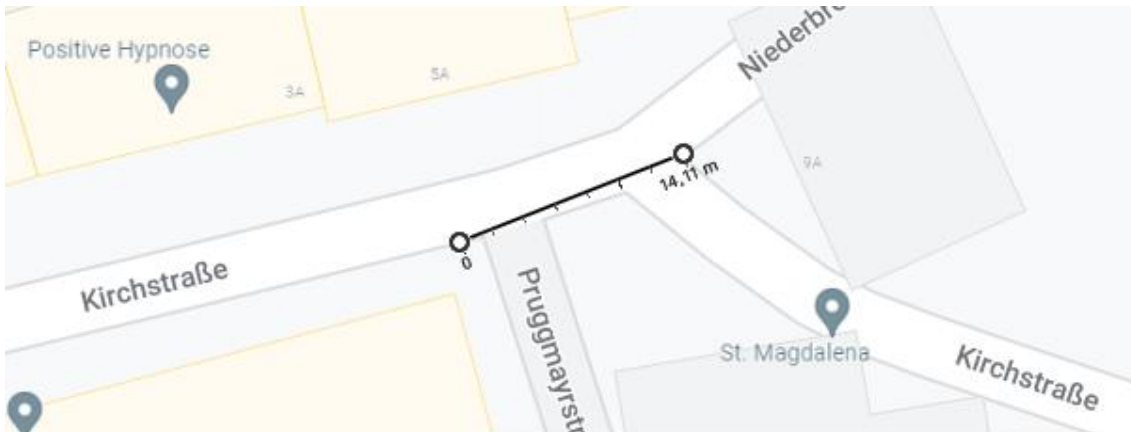


Abbildung 8. Verbleibende Bereich nach dem Aufstellbereich zur Hauptstraße in der Kirchstraße.

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.

# Anlage 7b

Auszug aus der Niederschrift

Sitzung des Ausschusses für Umwelt,  
Verkehr und Tiefbau am 14.07.2022

**Auszug**  
**aus der Niederschrift über die**  
**15. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr**  
**und Tiefbau**  
**vom 14.07.2022**

**Vorsitzender, 2. Bürgermeister:**

Herr Christian Stangl;

**Ausschussmitglieder:**

Herr Adrian Best; Herr Albert Bosch; Herr Thomas Brückner; Herr Christian Götz; Herr Jan Halbauer; Herr Martin Kellerer; Herr Dr. Johann Klehmet; Herr Michael Piscitelli; Frau Irene Weinberg; Frau Dr. Alexa Zierl;

**Vertreter/in:**

Herr Karl Danke; Herr Peter Glockzin; Frau Lisa Rubin;

**Beratungspunkt (öffentlich):**

|              |                                                                                  |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>TOP 8</b> | <b>Neuordnung und Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in der Hauptstraße</b> |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------|

**Sachvortrag:**

Der Sachvortrag Nr. 2707/2022 vom 01.04.2022 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Frau **Miramontes von der Verwaltung** stellt den Sachvortrag vor. Es wurde ein Maßnahmenprogramm mit 60 plus Maßnahmen die in sieben Handlungsfelder organisiert sind beschlossen. Sie berücksichtigen alle Verkehrsmittel.

In der Innenstadt gibt es vier Schlüsselmaßnahmen die schnell umgesetzt werden können, mit wenig Geld. Eine Schlüsselmaßnahme ist der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich z. B. in der Schöngeisinger Straße, in der Kirchstraße und in der Pucher Straße. Es wird eine Entlastung von ca. 2.500 Kfz/ Tag in der Schöngeisinger Straße und in der Hauptstr. von ca. 500 Kfz/ Tag erwartet.

Die Aufenthaltsqualität soll in der Pucher Straße erhöht werden.

Im Verkehrsentwicklungsplan sind noch mehr Maßnahmen enthalten, als jetzt vorgeschlagen werden. Die Konzentration in diesem Beschlussvorschlag liegt auf der Hauptstraße.

Frau **Thron von der Verwaltung** möchte noch ergänzen, dass im VEP von Zone eingeschränktes Haltverbot gesprochen wird. Die Hauptstraße ist allerdings eine besondere Straße. Bei Ausweisung einer Zone eingeschränktes Haltverbot würde auch auf dem Mittelstreifen (= Rettungsgasse) und auf dem Schutzstreifen eingeschränktes Haltverbot gelten. Da aber absolutes Haltverbot erforderlich ist, muss die umfangreiche Beschilderung gewählt werden.

Frau **Stadträtin Dr Zierl** bedankt sich für die gute Ausarbeitung. Sie begrüßt sehr, dass die „Durchreisenden“ weiterhin kurze Besorgungen erledigen können. Die Bürger, die in der Stadt arbeiten jedoch die Parkplätze dort nicht mehr dauerhaft nutzen können. Außerdem freut sie sich sehr über die Lastenradparkplätze.

Sie möchte noch zum Thema Pucher Straße/ Schöngeisinger Straße anregen, dort auch Parkplätze für Fahrräder einzurichten.

Herr **Stadtrat Kellerer** bedankt sich auch für die gute Ausarbeitung, er ist jedoch noch etwas skeptisch, wie die Umsetzung dann funktioniert. Er bittet darum nur über die ersten zwei Punkte des Beschlussvorschlags abzustimmen und den dritten Punkt nochmal zu vertagen, da die Anlage dazu nicht vorgelegen hat.

Herr **Stadtrat Halbauer** erkundigt sich, ob die Freischankflächen wieder auf den ursprünglichen Bereich zurückkommen sollen. Er verweist auf das Konzept in Landsberg, dort funktioniert es sehr gut. Er begrüßt die Tempo 20 Zone in der Schöngeisinger Straße sehr, die Parkplatzsituation dort sollte aber auch nochmal begutachtet werden. In der Pucher Straße sollte nochmal nachgedacht werden, wie der Platz dort attraktiv gestaltet und genutzt werden kann. Der öffentliche Raum muss neu gestaltet werden.

Frau **Thron von der Verwaltung** erklärt, dass es im nächsten Jahr wieder die Freischankflächen geben wird bis max. 40 qm. Die Gaststättenbetreiber wurden einzeln dazu befragt, wie die jeweilige Freischankfläche im nächsten Jahr aussehen soll. Frau Thron erklärt die Problematik mit den vergrößerten Freischankflächen und der dazu gehörigen Beschilderung. Die Vergrößerung der Freischankfläche von über 40 qm ist nicht möglich, da sonst eine Baugenehmigung nötig wird.

Herr **2. Bürgermeister Stangl** bittet darum, damit nicht allzu viel Zeit verloren geht, den Punkt 3 des Beschlussvorschlags zurück an die Fachleute zu geben und dann erneut im Juli Stadtrat zu diskutieren.

Es wäre besonders wünschenswert, wenn die Pucher Straße mehr Aufenthalts Qualität erhält und dort ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich verwirklicht werden kann.

Herr **Stadtrat Heimerl** bedankt sich für die Ausführungen und die Aufarbeitung im Sachvortrag. Er schließt sich hier den Ausführungen von Herrn Stangl an, dass es wünschenswert ist, dass die Pucher Straße aufgewertet wird. Er fragt nach, ob man anstelle der Ausweisung von Lastenradparkplätzen nicht einfach mehr normale Fahrradparkplätze geschaffen werden können. Er regt an, ob nicht die temporär genutzten Parkplätze noch etwas eingeschränkt werden können und dort mehr Bäume etc. gepflanzt werden können.

Herr **Stadtrat Brückner** bedankt sich für die Ausarbeitung des Sachvortrags. Er stimmt dem Vorschlag zu, ggf. noch Bäume in der Hauptstraße unterzubringen. Für die Pucher Straße schlägt er vor, ob nicht die Parkplätze entlang der Straße ab und zu auf die andere Straßenseite verlegt werden können. Die Pucher Straße leidet seiner Ansicht nach sehr an dem Durchschuss.

Nach reger Diskussion kommt das Gremium zu folgendem

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt nach Abstufung der St 2054 einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Schöngeisinger Straße anzuordnen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt zu überprüfen, wie durch beispielsweise temporäre Umgestaltungsmaßnahmen die Aufenthaltsqualität der Pucher Straße er-

höht werden kann, damit die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs zulässig ist.

3. Die Verwaltung wird beauftragt die im Sachvortrag vorgeschlagenen Änderungen in der Beschilderung und die Nutzungsänderungen in der Hauptstraße umzusetzen.

**Beschluss:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt nach Abstufung der St 2054 einen verkehrsberuhigten 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 verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs zulässig ist.

**Ja Stimmen: 9**

**Nein Stimmen: 2**

3. Die Verwaltung wird beauftragt die im Sachvortrag vorgeschlagenen Änderungen in der Beschilderung und die Nutzungsänderungen in der Hauptstraße umzusetzen.

Punkt 3 wird in der Stadtratssitzung am 26.07.2022 behandelt.

**Ja-Stimmen: 9**

**Nein-Stimmen: 2**

Für die Richtigkeit des Auszuges:  
Fürstenfeldbruck, 30.09.2024

Christine Hess  
Schriftführerin

gez. Christian Stangl  
2. Bürgermeister