

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 4020/2026

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

Betreff/Sach-antragsnr.		LSA B2 Puch Zur Kaisersäule - Antworten des Staatlichen Bauamts - Beschluss der LSA, Sachanträge Kreisverkehr			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:			Erstelldatum	17.08.2026	
Verfasser		Gessner, Claudia	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		43 Stadtentwicklung	Abzeichnung OB: Abzeichnung 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	07.10.2026	Ö

Anlagen:	Anlage 1: LSA Kaisersäule Beschlussvorlage UVT 22.04.2026 Anlage 2: Beschlussauszug TOP 6 LSA Kaisersäule UVT 22.04.2026 Anlage 3: LSA+KV B2 Zur Kaisersäule STN STR FFB+Antworten StBA Anlage 4: SA-Nr. 009/2026-2032; STR Brückner, Knotenpunkt B2 - Kaiser-säule
----------	--

Beschlussvorschlag:

Beschlussvorschläge gemäß Sachantrag 202:

- 1) Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Freising die Planungen für die Errichtung eines Kreisverkehrs an der Bundesstraße B2 auf Höhe der Kaisersäule bei Puch erneut aufzunehmen.
- 2) Die Verwaltung wird beauftragt, zeitnah die Gespräche mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu führen, um die planungs- und grundstücksrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung eines Kreisverkehrs zu klären.

Abweichende Beschlussvorschläge der Verwaltung:

- 1) Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau stimmt dem Ausbau des Knotenpunkts B2 – Zur Kaisersäule (Puch) und der Errichtung einer Lichtsignalanlage, wie vom Staatlichen Bauamt und dessen beauftragten Planungsbüro in der Sitzung am

22.4.2026 vorgestellt, zu. Die Planung und Bauausführung werden vom Staatlichen Bauamt ausgeführt. Der Vorschlag, die Gemeindeverbindungsstraße nach Lindach für den Verkehr zu sperren und nur eine Möglichkeit der Anbindung für den Radverkehr und den landwirtschaftlichen Verkehr an die B2 an dieser Stelle von Norden aus vorzusehen, soll nicht weiterverfolgt werden.

2) Die Baukosten (aktuell geschätzt i.H.v. 3,88Mio € brutto) werden zu einem Anteil von 37,4% von der Stadt Fürstenfeldbruck getragen, zzgl. einer Verwaltungspauschale i.H. von 15% des städtischen Baukostenanteils. Die übrigen Kosten trägt das Staatliche Bauamt.

3) Die Sachanträge sind abgeschlossen.

Alternativvorschlag zu Beschlusspunkt 1):

1) Die Verwaltung wird beauftragt, sich beim Staatlichen Bauamt weiterhin für die Umsetzung eines 1-spurigen Kreisverkehrs einzusetzen. Der mit dieser Lösung verbundene zeitliche Umsetzungshorizont und die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf den Zeitpunkt einer nachhaltigen Entschärfung des bestehenden Unfallschwerpunkts werden im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Damit würde Beschlusspunkt 2 entfallen.

Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in	Pötzsch/SPD	Verkehr	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	
Klimarelevanz			mittel	
Umweltauswirkungen			mittel	
Finanzielle Auswirkungen			Ja	
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung			Ja	€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag			Ja	1,67 Mio Baukosten inkl. Verwaltungspauschale €
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				3,88 Mio Baukosten €
Folgekosten	Jährlich		Baulast und Unterhaltungskosten der Ortsstraßen und Bushaltestellen	

Sachvortrag:

Zur Thematik wird zunächst auf die Beschlussvorlage Nr. 3873/2026 der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau vom 22.4.2026 (Anlage 1) sowie den entsprechenden Beschlussauszug verwiesen (Anlage 2).

Hierin sind die Projekthistorie sowie die Informationen zum Sachantrag 202/2020-2026 „Erneute Prüfung und Wiederaufnahme der Planungen zum Kreisverkehr“ vom 18.11.2025 von der CSU-Fraktion enthalten.

In der genannten Sitzung am 22.4.2026 blieben für die Stadträtinnen und Stadträte einige Punkte unklar und es wurden viele Fragen gestellt, so dass am Ende kein Beschluss gefasst, sondern um Überarbeitung und erneute Vorstellung in der Juni-Sitzung gebeten wurde.

Im Nachgang zur Sitzung teilte das Staatliche Bauamt jedoch zunächst mit, dass im Juni kein Vertreter an der Sitzung teilnehmen könnte. Auf den Vorschlag hin, die erneute Behandlung in den Juli zu verlegen, wurde verdeutlicht, dass eine weitere persönliche Teilnahme durch das StBA und seine Vertreter aus Kapazitätsgründen leider nicht mehr erfolgen kann und die Übermittlung der überarbeiteten Unterlagen schriftlich erfolgen wird. Daraufhin entschied die Verwaltung, allen UVT-Mitgliedern ebenfalls schriftlich die Möglichkeit zu geben, zu diesen Unterlagen Stellung nehmen zu können.

Die Dokumente des StBA sowie Antworten auf die in der Sitzung aufgetretenen Fragen wurden der Stadt am 15.6.2026 zugeschickt und am 22.6.26 weiter an die UVT-Mitglieder verteilt. Da die Unterlagen somit allen UVT-Mitgliedern vorliegen, wurde an dieser Stelle darauf verzichtet, nochmal eine Anlage mit den gleichen Unterlagen zu erstellen.

Die UVT-Mitglieder hatten dann bis zum 10.7.26 die Möglichkeit, darauf zu reagieren und Fragen zu stellen.

Von dieser Möglichkeit machten 3 Stadträte Gebrauch und stellten zahlreiche Fragen.

Am 14.7.26 wurden die eingegangenen Anmerkungen der Stadträte wieder ans Staatliche Bauamt übermittelt mit der Bitte, die Beantwortung bis Mitte August zu erstellen, um eine termingerechte Anfertigung der Sitzungsvorlage für den UVT im Oktober sicherzustellen.

Die Rückmeldung seitens des StBA erfolgte dann am 20.8.2026.

In der Anlage 3 sind nun die gestellten Fragen der 3 Stadträte sowie die zugehörigen Antworten des Staatlichen Bauamts zusammengestellt.

Wichtige Fakten zu den häufigsten Diskussions- oder Kritikpunkten werden im Folgenden noch einmal zusammengefasst. Diese sind entnommen aus „2026-06-15_B0002_AUS_Kaisersäule_Puch_Erläuterungsschreiben“ und „2026-08-20_S3000_B0002_AUS_Kaisersäule_Puch_Stellungnahmen_Stadträte_Antwort“.

- Kernziel des Knotenpunktumbaus ist die **Reduzierung der bislang leider zahlreichen, teilweise schweren Verkehrsunfälle**. Die Verantwortung für die Entschärfung dieser Unfallhäufungsstelle liegt gemeinsam beim Staatlichen Bauamt und der Stadt Fürstenfeldbruck.

- Die **fachliche Bewertung** der unterschiedlichen Varianten/Knotenpunkttypen erfolgt nach **objektiven Kriterien**.
- Bei Knotenpunktumbaumaßnahmen oder dem Bau neuer Knotenpunkte wird bei der Prüfung der Leistungsfähigkeit immer eine **Verkehrsprognose** zugrunde gelegt. Maßgeblich bei der Berechnung sind dann immer **Spitzenstundenwerte**. Für diese muss der Knotenpunkt leistungsfähig sein.
- Aufgrund der Betroffenheit des vorhandenen Denkmals und der notwendigen Eingriffe in die Natur sind sowohl der Denkmalschutz als auch die Naturschutzbehörde mit einzubinden. Das **Einvernehmen mit Denkmalschutz und Naturschutz konnte für die aktuelle LSA-Planung bereits erreicht werden**, bei der ursprünglichen Planung des Kreisverkehrs war dies gescheitert.
- Der **Knotenpunktumbau** zur Beseitigung der Unfallhäufungsstelle lässt **keine Verkehrsverlagerung** erwarten.
- Die **prognostizierte Verkehrsstärke für 2035** (ohne Fliegerhorst) basiert auf **Verkehrszählungen vom 29.6.2023**, dem **Verkehrsentwicklungsplan der Stadt FFB** sowie dem per Satzungsbeschluss **beschlossenen Bebauungsplan 28-4a-2** für die Erweiterung des Naherholungsgebiets Pucher Meer mit bis zu 450 Parkplätzen und der daraus abgeleiteten Verkehrsbelastung von bis zu 1.000 Kfz-Fahrten pro Tag. *(zusätzlicher Hinweis der Stadtverwaltung in Abstimmung mit der Firma gevas: die Prognose für den KP wurde auf den Zählwerten von 2023 aufgebaut, diese Verkehrsbelastung lag unter den Zählungen von 2017)*
- Zum Zeitpunkt der alten Planung für einen **Kreisverkehr in 2016 lag das Verkehrsmodell der Stadt noch nicht vor**. Damals wurden nur erste Ideen für eine Kreisverkehrsgestaltung entwickelt, die Leistungsfähigkeit wäre erst im weiteren Planungsverfahren geprüft worden. Die Zählungen für den Verkehrsentwicklungsplan wurden erst 2017 durchgeführt und anschließend die Prognoseszenarien erarbeitet.
- Die **benachbarten Kreisverkehre weisen keine Unfallhäufungen auf**. Sie sind **nicht Bestandteil** der aktuellen Verkehrsuntersuchung, da es sich beim gegenständlichen Projekt nur um eine punktuelle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit handelt. **Aussagen zur Leistungsfähigkeit anderer Knotenpunkte im Prognosehorizont 2035 lassen sich nicht ableiten**.
- Der **einstreifige Kreisverkehr erreicht nur die Verkehrsqualitätsstufe QSV E**, welche durch Staus, die sich bei der vorhandenen, hohen Verkehrsbelastung nicht mehr abbauen, gekennzeichnet ist. Es treten sehr große und stark streuende Wartezeiten auf, geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulängen) führen. Ein Umbau mit Ziel QSV E ist nicht anzustreben und **scheidet als Variante aus**.
- Bei der Betrachtung der **Leistungsfähigkeit** eines Knotenpunkts ist nicht nur die Kfz-Verkehrsstärke ausschlaggebend, auch die **Belastung der einzelnen Zufahrten, die Verteilung der Abbiegeströme sowie Querungszahlen des Fuß- und Radverkehrs** sind maßgeblich.
- Der **Betrieb und Unterhalt der Lichtsignalanlage liegt** gem. §13 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz **beim Bund**. Die laufenden Betriebskosten für die LSA sind in etwa **vergleichbar mit den Kosten** für die Pflege der Kreisinnenfläche und der Fahrbahnteiler **eines Kreisverkehrs**.
- Durch Grünanforderung, Grünzeitverlängerung oder verkürzte Rotphasen kann der **ÖPNV zur Sicherstellung der Taktung gezielt priorisiert** werden.
- Die **Auflösung des Bypasses ist ein Zugewinn für die Verkehrssicherheit** durch Entfall eines potenziellen Konfliktpunkts.

- Die **Spurrinnenbildung** bei Abbiegevorgängen ist durch höhere Schubkräfte und Umlenkbewegungen deutlich stärker ausgeprägt als bei Geradeausfahrten. Der Schwerverkehr am KP verkehrt hauptsächlich in Richtung der B2.
- Die **LSA bietet eine sichere und geordnete Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr**. Gegen eine Unterführung sprechen die denkmalgeschützten Flächen, notwendige Rampenlängen von ca. 95m und die Defizite unter dem Aspekt der sozialen Sicherheit.
- Der **notwendige Grunderwerb, die Baumgriffsfläche und die Kosten** (ohne Grunderwerb, Altlasten, histor. Funde, etc.) **sind für die LSA am geringsten**.

Unter den gegebenen Randbedingungen mit wechselnden Verkehrsbelastungen, ausgeprägten Spitzenstunden und dem Erfordernis einer zuverlässigen ÖPNV-Abwicklung bietet die Lichtsignalanlage gegenüber einem Kreisverkehr deutliche Vorteile. Insbesondere die Möglichkeit der aktiven ÖPNV-Priorisierung spricht für einen lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt. (aus dem Erläuterungsschreiben des StBA vom 15.6.26)

Übersicht:

	Zweistreifiger KVP	Lichtsignalanlage
Leistungsfähigkeit	0	0
Verkehrssicherheit	0	++
Fuß- und Radverkehr	0	++
ÖPNV	0	++
Flächenverbrauch	-	+
Kosten	0	+
Dauerhaftigkeit des Asphaltoberbaus	-	+

Abbildung 1 Übersicht der Bewertungskriterien (Quelle: Erläuterungsschreiben des StBA vom 15.6.26)

SA 009/2026-2032

Eine der Stellungnahmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, CSU und ÖDP am 09.07.2026 zu den Unterlagen des StBA wurde als Sachantrag bei der Verwaltung eingereicht (Anlage 4). Diese Stellungnahme stimmt inhaltlich mit den eingereichten Fragen an das StBA überein, so dass die Antworten der Anlage 3 entnommen werden können. Inhaltlich wurden die Themen somit bereits berücksichtigt und bewertet (siehe Anlage 3). Es wurde kein konkreter Beschlussvorschlag dargelegt, sondern der Antrag gestellt, für die benachbarten Kreisel ST2054 Landsberger Str. / Zur Kaisersäule, Kreisel B2 / Hagebaumarkt und den Kreisel B2 / Mammendorf aktuelle und falls vorhanden prognostizierte Verkehrsbelastungen vorzulegen. Wie in der Antwort vom StBA dargelegt, ist eine Untersuchung der umliegenden Kreisverkehre nicht im Planungsumfang des Knotenpunkts an der Kaisersäule beinhaltet. Grundsätzlich ist eine Vergleichbarkeit von Knotenpunkten – und in diesem Fall Kreisverkehren – nur sehr bedingt möglich, da die Verkehrsbelastungen der einzelnen Zufahrtsäste und die Querungszahlen von Fuß- und Radverkehr für eine Beurteilung entscheidend sind. Diese sind bei jedem Knotenpunkt immer sehr individuell. Beim Knotenpunkt an der Kaisersäule sind es insbesondere die Linksabbieger aus Puch kommend, welche die Verkehrsqualität auf dem östlichen Bundesstraßenast maßgeblich negativ beeinflusst. Darüber hinaus ist unklar, wie ein Ergebnis bei einer neu

beauftragten Untersuchung zur Bewertung der Situation an der Kaisersäule weiterhelfen kann. Selbst wenn sich im Sinne der Antragsteller rausstellt, dass die anderen Kreisverkehre aktuell funktionieren, obwohl es nach prognostizierten Verkehrsmengen nicht funktionieren kann, kann aufgrund der Verantwortung und Rechtsicherheit kein neuer Knotenpunkt umgesetzt werden, der nachweislich den Verkehrsmengen nicht standhalten wird.

Die Stadtverwaltung kommt somit weiterhin zu den auf Seite 1 ersichtlichen Beschlussvorschlägen.