

Sitzungsunterlagen

3. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau 07.10.2026

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

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

Vorlagendokumente

TOP Ö 2 Genehmigung der öffentlichen Niederschrift	
Genehmigung öffentlicher Niederschrift	7
TOP Ö 4 Vergabe Bauleistungen "Brücke Schöngeisinger Straße 47 / Zur Lände"	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 4013/2026	9
TOP Ö 5 Freigabe der Kostenbeteiligung an der Vergabe der Bauleistung „Spartendüker Lände“ durch die Stadtwerke Fürstenfeldbruck	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 4038/2026	13
TOP Ö 6 BW 42- Bahnbrücke am Gefangenenfriedhof; Vertrag mit DB	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 4021/2026	19
TOP Ö 7 Straßenverkehrsrecht; Tempo-20-Zone in der Schöngeisinger Straße	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 4033/2026	27
Anlage 1_Auszug_aus_der_Niederschrift_UVT_14_07_2022 4033/2026	31
Anlage 2_Evaluationsbericht und rechtliche Stellungnahme zum VBGB 4033/2026	33
Anlage 3_Entscheidung ROB 4033/2026	159
TOP Ö 8 LSA B2 Puch Zur Kaisersäule - Antworten des Staatlichen Bauamts - Beschluss der LSA, Sachanträge Kreisverkehr	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 4020/2026	165
Anlage 1_2026-04-22_UVT LSA Kaisersäule_Vorlage_mit_Sitzungsdaten 4020/2026	173
Anlage 2_2026-04-22_UVT_Beschlussauszug TOP 6 LSA Kaisersäule 4020/2026	179
Anlage 3_2026-08-20_LSA+KV B2-Zur Kaisersäule_STN STR FFB+Antworten StBA 4020/2026	183
Anlage 4_SA-Nr. 009_2026-2032; STR Brückner, Knotenpunkt B2 - Kaisersäule 4020/2026	199
TOP Ö 9 Sachantrag Nr.001/2026-2032 - Beschleunigung Verkehrsprojekte	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 4018/2026	205
SA-Nr. 001_2026-2032; STRBrückner;Realisierung stockender Verkehrsprojekte;AugsburgerStr,MünchnerStr,Sulzbog. 2.BA-Heimst.str,Oskar-v.M.-Str-FürstenfelderSt und Personal in der Verkehrspl. aufzustocken 4018/2026	211
TOP Ö 10 Sachantrag Nr. 011/2026-2032 - Naturnahe Stellplätze schaffen - ökologisch und ökonomisch Parken am Kräutergarten	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 4022/2026	215
Anlage 1 Sachantrag Nr. 011-2026-2032 der Fraktion Brucker Mitte e. V. Naturnahe Stellplätze schaffen 4022/2026	219
Anlage 2 Beschlussbuchauszug UVT 02.04.2025 4022/2026	221
Anlage 3 Beschlussvorlage Nr. 3470-2025 Fürstenfeld - Nachnutzung Reitanalage, Nutzungskonzept 4022/2026	225
Anlage 4 Vorentwurf M 1000 4022/2026	235

Stadt Fürstenfeldbruck Postfach 1645 82245 Fürstenfeldbruck

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

Rechtsamt

Hauptstraße 31

82256 Fürstenfeldbruck

Telefon: 08141 / 281-0

Telefax: 08141 / 282-1199

Allg. Öffnungszeiten:

Mo – Fr 08:00-12:00 Uhr

Do 14:00-18:00 Uhr

und nach Vereinbarung

<http://www.fuerstenfeldbruck.de>

Info@fuerstenfeldbruck.de

Fürstenfeldbruck, 10.09.2026

Einladung zur **3. öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für** **Umwelt, Verkehr und Tiefbau**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zu der am **Mittwoch, 07.10.2026, 18:00 Uhr**, im großen Sitzungssaal des Rathauses stattfindenden Sitzung **des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau** ein.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

1. Bekanntgabe von in nichtöffentlichen Sitzungen gefassten Beschlüssen gem. Art. 52. Abs. 3 GO
2. Genehmigung der öffentlichen Niederschrift
3. Umwelt- und verkehrsrechtliche Fragen
4. Vergabe Bauleistungen "Brücke Schöngeisinger Straße 47 / Zur Lände"
5. Freigabe der Kostenbeteiligung an der Vergabe der Bauleistung „Spartendüker Lände“ durch die Stadtwerke Fürstenfeldbruck
6. BW 42- Bahnbrücke am Gefangenenfriedhof; Vertrag mit DB
7. Straßenverkehrsrecht; Tempo-20-Zone in der Schöngeisinger Straße

8. LSA B2 Puch Zur Kaisersäule - Antworten des Staatlichen Bauamts - Beschluss der LSA, Sachanträge Kreisverkehr
9. Sachantrag Nr.001/2026-2032 - Beschleunigung Verkehrsprojekte
10. Sachantrag Nr. 011/2026-2032 - Naturnahe Stellplätze schaffen - ökologisch und ökonomisch Parken am Kräutergarten
11. Verschiedenes

Nichtöffentlicher Teil:

1. Genehmigung der nichtöffentlichen Niederschrift
2. Verschiedenes

Freundliche Grüße

Philipp Heimerl
3. Bürgermeister

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

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

Betreff/Sach-antragsnr.	Genehmigung der öffentlichen Niederschrift gem. Art. 54 Abs. 2 GO i. V. m. § 38 GeschO			
TOP - Nr.	Ö 2	Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:	Kie/he	Erstelldatum	14.08.2026	
Verfasser	Frau Hess	Zuständiges Amt	Amt 3 	
Sachgebiet	Amt 3	Abzeichnung OB:		
Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Entscheidung	07.10.2026	Ö

Gemäß Artikel 54 Absatz 2 2. Halbsatz der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) sowie § 38 der Geschäftsordnung für den Stadtrat Fürstentfeldbruck sind die Niederschriften von Sitzungen städtischer Gremien vom jeweiligen Ausschuss bzw. Stadtrat zu genehmigen. Dies erfolgt in offener Abstimmung mit der Mehrheit der Abstimmenden (Artikel 51 Abs. 1 GO).

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt die Genehmigung der Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau vom 15.07.2026.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 4013/2026

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

Betreff/Sach-antragsnr.		Vergabe Bauleistungen "Brücke Schöngeisinger Straße 47 / Zur Lände"			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus öffentlich		
AZ:		SG 44	Erstelldatum	04.08.2026	
Verfasser		Viehbeck, Georg	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		44 Städtischer Tiefbau, Kläranlage	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	07.10.2026	Ö

Anlagen:	Firmenliste Nichtöffentlicher Teil
----------	------------------------------------

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt die Arbeiten zur Errichtung der Amperbrücke von Schöngeisinger Str. 47 zur Lände an die Fa. Hubert Schmid Bauunternehmen GmbH, Iglauer Str. 2 in 87616 Marktoberdorf zu einer Gesamtbruttosumme von 513.444,89 € zu vergeben.

Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in	Pötzsch/SPD	Verkehr	Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in	Stockinger/FW	Tiefbau	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					
Umweltauswirkungen					
Finanzielle Auswirkungen					
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung			Ja		513.444 ,89 €
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag					€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€	
Folgekosten				€	

Sachvortrag:

Die Maßnahme wurde am 15.07.2026 im Staatsanzeiger elektronisch veröffentlicht. Zur Submission am 12.08.2026 um 10.00 Uhr gingen zwei Angebote ein.

Die Nachrechnung und Prüfung der Angebote ergab nachfolgende Reihenfolge:

1.	Hubert Schmid Bauunternehmen GmbH	513.444,89 €
2.	Bieter 2	567.096,71 €

Das Angebot der Fa. Hubert Schmid Bauunternehmen GmbH liegt ca. 29 % unter der Kostenberechnung in Höhe von 664.744,71 €.

Im Rahmen der formalen und technischen Prüfung des Angebots wurden keine Auffälligkeiten festgestellt. Bei der Prüfung der angebotenen Einheitspreise durch das beauftragte Ingenieurbüro wurden keine überhöhten oder auffällig niedrigen Einheitspreise festgestellt.

Das Angebot der Fa. Hubert Schmid Bauunternehmen GmbH entspricht den im Leistungsverzeichnis beschriebenen Anforderungen hinsichtlich Funktionalität und Qualität. Aus den Ergebnissen der formalen und technischen Prüfung ergeben sich keine Anhaltspunkte, die einer weiteren Berücksichtigung des Angebots entgegenstehen.

Die Verwaltung empfiehlt daher die Arbeiten zur Errichtung der Amperbrücke von Schöngesinger Str. 47 zur Lände an die Fa. Hubert Schmid Bauunternehmen GmbH, Iglauer Str. 2 in 87616 Marktoberdorf zu einer Gesamtbruttosumme von 513.444,89 € zu vergeben.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 4038/2026

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

Betreff/Sach-antragsnr.		Freigabe der Kostenbeteiligung an der Vergabe der Bauleistung „Spartendüker Lände,, durch die Stadtwerke Fürstenfeldbruck			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus öffentlich		
AZ:		SG 44	Erstelldatum	10.09.2026	
Verfasser		Viehbeck, Georg	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		44 Städtischer Tiefbau, Kläranlage	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	07.10.2026	Ö

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt die Freigabe zur Kostenbeteiligung an der Baumaßnahme „Spartendüker Lände“ durch die Stadtwerke Fürstentfeldbruck in Höhe von 282.828,49 € (brutto) zu erteilen.

Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Refe- rent/in	Pötzsch/SPD		Ja/Nein/Kenntnis		
Refe- rent/in	Stockinger/FW		Ja/Nein/Kenntnis		
Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Klimarelevanz					
Umweltauswirkungen					
Finanzielle Auswirkungen					
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung			Ja		282.828 ,49 €
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag					€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€	
Folgekosten				€	

Sachvortrag:

Hintergrund

Aufgrund des baulichen Zustands der Brücke zur Lände (BW 07) wurde in der Stadtratssitzung vom 23.09.2021 beschlossen, das bestehende Bauwerk am bisherigen Standort durch einen Ersatzneubau in Stahlbetonbauweise zu ersetzen.

Zur Sicherstellung der durchgängigen Zugänglichkeit zur Amperinsel während der Bauphase wurde zudem die Errichtung und Nutzung einer Behelfsbrücke beschlossen.

Konstruktionsbedingt und aus wasserrechtlichen Gründen (Einhaltung des erforderlichen Freibords) können die im Bestand an der Brücke befestigten Leitungen der Spartenträger künftig nicht mehr am Bauwerk montiert werden. Im Zuge des beschlossenen Neubaus der Brücke wurde daher eine alternative Leitungsführung erforderlich. Hiervon ist neben den Stadtwerken Fürstenfeldbruck, den Energienetzen Südbayern und der Deutschen Telekom auch die Stadtverwaltung als Träger der Sparten Abwasser und Beleuchtung betroffen.

Aufgrund dessen wurde zunächst eine Variantenuntersuchung zu den möglichen Querungsalternativen durchgeführt. Im Ergebnis wurde unter Federführung der Stadtwerke Fürstenfeldbruck und unter Beteiligung aller betroffenen Spartenträger der „Spartendücker Lände“ als alternative Querungsmöglichkeit ausgewählt und geplant. Die hierfür erforderlichen Bauleistungen wurden anschließend in einzelne Lose aufgeteilt und ausgeschrieben.

Im Rahmen einer zwischen den beteiligten Spartenträgern geschlossenen Kostenteilungsvereinbarung wurde festgelegt, dass die im Zusammenhang mit der Planung und Herstellung des Spartendücker entstehenden Aufwendungen entsprechend dem jeweils erforderlichen Leitungsquerschnitt auf die beteiligten Spartenträger umgelegt und diesen weiterverrechnet werden.

Die Kosten für den erforderlichen Umschluss sowie für die Anbindung der jeweiligen Leitungen an den vorhandenen Bestand werden hingegen vollständig von dem jeweils betroffenen Spartenträger getragen.

Ausschreibungsergebnis

Die beschränkte Ausschreibung zur Errichtung des Spartendücker „Lände“ wurde am 06.08.2026 durch die Stadtwerke Fürstenfeldbruck GmbH an insgesamt acht Unternehmen versandt. Zur Submission am 31.08.2026 ging lediglich ein Angebot der Fa. PRO BAU Ingenieur- und Rohrleitungsbau GmbH in Höhe von 1.180.022,51 € (brutto) ein.

Das eingegangene Angebot wurde zur Prüfung und Wertung an das beauftragte Planungsbüro sowie an die beteiligten Spartenträger bzw. Fachplaner weitergeleitet.

Der Angebotspreis für das Los „Dückerbauwerk“ liegt mit 750.000,00 € (netto) etwa 15 % über der Kostenberechnung in Höhe von 650.000,00 € (netto). Das Los „Abwasser“ liegt mit einer Angebotssumme von 80.358,11 € (netto) ebenfalls über der Kostenberechnung in Höhe von 48.202,00 € (netto).

Die Abweichungen gegenüber der Kostenberechnung werden seitens des Fachplaners mit den derzeitigen Marktbedingungen begründet. Die angebotenen Einheitspreise werden vom Fachplaner als marktüblich und angemessen bewertet.

Die Angebotspreise der übrigen Lose wurden durch die jeweils zuständigen Fachbereiche der Stadtwerke Fürstenfeldbruck bzw. durch die verantwortlichen Fachbereiche der übrigen beteiligten Spartenträger geprüft und ohne Beanstandungen zur Ausführung freigegeben.

Kostenbeteiligung

Gemäß dem jeweils erforderlichen Leitungsquerschnitt entfallen auf die Stadt Fürstenfeldbruck für die Sparte Abwasser Gesamtkosten in Höhe von 129.850,00 € netto. Für die Sparte Beleuchtung fallen Kosten in Höhe von 54.446,00 € netto an.

Darüber hinaus sind für die Vorhaltung von Reserveleitungen, die zu einem späteren Zeitpunkt entweder selbst genutzt oder gemäß den Vorgaben des Telekommunikationsgesetzes abgelöst werden können, weitere 53.375,00 € netto erforderlich.

Die Kosten für die Stadt Fürstenfeldbruck belaufen sich damit auf eine Gesamtsumme von 237.671,00 € (netto) bzw. 282.828,49 € (brutto).

Fazit

Obwohl die Angebotspreise teilweise deutlich über der ursprünglichen Kostenberechnung liegen, stellt die Ausführung des Spartendükers als gemeinschaftliche Maßnahme unter Berücksichtigung der Gesamtumstände die wirtschaftlichste und zweckmäßigste Lösung für alle Beteiligten dar. Eine Ablehnung der Kostenbeteiligung durch die Stadt würde dazu führen, dass die Stadt die erforderliche Leitungquerung eigenständig über eine alternative Lösung realisieren müsste. Dies wäre nach derzeitiger Einschätzung mit deutlich höheren Kosten verbunden.

Insbesondere für die Stadt ergeben sich zudem zusätzliche Vorteile durch die Möglichkeit, die Spundung des Spartendükers als Fundament für die Behelfsbrücke zu nutzen. Dies spart gegenüber einer separaten Gründung auf Mikropfählen nach überschlägigen Berechnungen mindestens rund 70.000 € Bruttobaukosten ein.

Die Verlegung der betroffenen Sparten ist als Vorabmaßnahme für den Neubau der Brücke „Lände“ erforderlich und steht in unmittelbarem Zusammenhang mit weiteren parallel geplanten bzw. laufenden Vorhaben, für deren Umsetzung ebenfalls eine Behelfsbrücke benötigt wird, insbesondere dem Neubau der Brücke „Biokiss“ sowie der Sanierung des Schlachthofs.

Eine Verzögerung bei der Vergabe oder Ausführung des Spartendükers könnte daher zu Verschiebungen im vorgesehenen Bauablauf führen und die Umsetzung der weiteren Maßnahmen beeinträchtigen. Eine zeitnahe Vergabe und Realisierung des Spartendükers ist somit Voraussetzung für die Einhaltung der vorgesehenen Bauabläufe.

Die im Rahmen der Ausschreibung eingegangenen Angebote wurden durch die zuständigen Fachplaner und Fachbereiche geprüft und hinsichtlich ihrer Wirtschaftlich-

keit und Angemessenheit bewertet. Auch unter Berücksichtigung der Abweichungen einzelner Angebote von der Kostenberechnung werden die angebotenen Preise als marktüblich und angemessen eingeschätzt.

Vor diesem Hintergrund ist nicht davon auszugehen, dass eine erneute Ausschreibung zu einem wirtschaftlich günstigeren Ergebnis führen würde.

Unter Abwägung der wirtschaftlichen, technischen und terminlichen Gesichtspunkte empfiehlt die Verwaltung, die Kostenbeteiligung der Stadt in Höhe von 282.828,49 € (brutto) an der Baumaßnahme zur Errichtung des Spartendükers „Lände“ freizugeben.

Auf dieser Grundlage wird der oben dargestellte Beschlussvorschlag zur Beschlussfassung empfohlen.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 4021/2026

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

Betreff/Sach-antragsnr.		BW 42- Bahnbrücke am Gefangenenfriedhof; Vertrag mit DB				
TOP - Nr.			Vorlagenstatus		öffentlich	
AZ:		SG 44	Erstelldatum		19.08.2026	
Verfasser		Viehbeck, Georg	Zuständiges Amt		Amt 4	
Sachgebiet		44 Städtischer Tiefbau, Kläranlage	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:			
Beratungsfolge			Zuständigkeit		Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Vorberatung		07.10.2026	Ö
2	Stadtrat		Entscheidung		27.10.2026	Ö

Anlagen:

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau empfiehlt dem Stadtrat zu beschließen:

1. Die Erneuerung der Bahnunterführung am Gefangenenfriedhof (BW 42) soll auf Grundlage der Variante 2 weiterverfolgt werden. Hierzu soll die bestehende Wegeverbindung erstmalig öffentlich gewidmet und eine neue Eisenbahnkreuzung im Sinne des § 2 Abs. 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) geschaffen werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der DB InfraGO AG die erforderlichen Vereinbarungen zur Umsetzung der Maßnahme, insbesondere eine Planungs- und anschließend eine Kreuzungsvereinbarung, auf Grundlage der im Schreiben der DB InfraGO AG vom 31.07.2026 formulierten Maßgaben auszuhandeln. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt die entsprechende Planungs- und Kreuzungsvereinbarung zu unterzeichnen.

3. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, sämtliche Rechnungen und Kosten, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Maßnahme stehen, freizugeben.
4. Die bestehende Vereinbarung aus dem Jahr 1898 soll im Zuge der Umsetzung der neuen Kreuzungsregelung einvernehmlich abgelöst bzw. widerrufen werden. Voraussetzung hierfür ist insbesondere die rechtssichere Regelung der Herstellung, Kostentragung sowie der künftigen Eigentums-, Betriebs- und Unterhaltungslasten für das Bauwerk.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Schritte zur Widmung der durch die Bahnunterführung verlaufenden Wegeverbindung einzuleiten und die hierfür notwendigen Zustimmungen und vertraglichen Regelungen mit der DB InfraGO AG herbeizuführen.
6. Die Kosten für die Herstellung der neuen Eisenbahnkreuzung sowie die nach dem EKrG erforderliche Ablösung der künftigen Erhaltungs- und Betriebskosten sind im weiteren Planungsverfahren detailliert zu ermitteln und den zuständigen Gremien informativ vorzulegen.

Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in	Pötzsch/SPD	Verkehr	Ja/Nein/Kenntnis		
Referent/in	Stockinger/FW	Tiefbau	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					
Umweltauswirkungen					
Finanzielle Auswirkungen			Ja		
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung					€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag					2,375 Mio €
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€	
Folgekosten				€	

Sachvortrag:

Einleitung:

Im Rahmen der 27. öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau vom 02.10.2024 wurde zuletzt über den weiteren Umgang mit der Bahnunterführung am Gefangenenfriedhof (BW 42) beraten. Da eine Auflassung der Unterführung abgelehnt wurde, hat die Verwaltung die erforderlichen Planungsleistungen zur Erneuerung des Bauwerkes öffentlich ausgeschrieben und in der 30. öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau vom 05.02.2025 an das Ingenieurbüro Grassl vergeben.

Zur Abstimmung der Durchführung der grundlegenden Untersuchungen im Rahmen von Leistungsphase 1 - Grundlagenermittlung wurde Kontakt mit der Deutschen Bahn (DB) aufgenommen. Nach erneuter rechtlicher Prüfung der Vereinbarung aus 1898 durch die DB teilte die DB InfraGo AG mit, dass zur gemeinsamen Abwicklung des Projekts zunächst der Abschluss einer Planungsvereinbarung erforderlich sei.

Um eine mögliche vertragliche Schlechterstellung der Stadt zu vermeiden, wurde ein auf Kreuzungsmaßnahmen spezialisiertes Ingenieurbüro (Ingenieurbüro Wilde) zur fachlichen Beratung hinzugezogen. Der Geschäftsführer des Fachbüros wird in der Sitzung anwesend sein, um die Hintergründe zu beleuchten und für mögliche Rückfragen zur Verfügung zu stehen.

Fachliche Einschätzung

Da es sich bei der Wegeverbindung nicht um einen gewidmeten Weg handelt und zudem der Altvertrag aus dem Jahr 1898 juristisch bestätigt worden sei, findet das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) auf den bestehenden Sachverhalt aktuell keine Anwendung.

Daher seien für die Umsetzung der Maßnahme zwei mögliche Varianten denkbar. Aus Kostensicht besteht zwischen den beiden Varianten grundsätzlich kein Unterschied, da die Verpflichtung zur Erhaltung und Unterhaltung des Bauwerks bereits aufgrund des Vertrags von 1898 bei der Stadt liegt.

Variante 1

Variante 1 sieht den Abschluss einer Planungsvereinbarung sowie einer Kreuzungsvereinbarung auf privatrechtlicher Grundlage vor. In diesem Fall ist die Stadt Kostenträger der Maßnahme und der zukünftigen Unterhaltslast. Die Durchführung der Planungs- und Bauleistung muss dabei in Abhängigkeit von der Deutschen Bahn vollständig und eigenverantwortlich durch die Kommune durchgeführt werden.

Nach Auskunft des Fachbüros erfolgt bei Erneuerungen von Eisenbahnüberführungen üblicherweise die Bauausführung, häufig auch die Planung, über die Deutsche Bahn, bei Kostenübernahme durch die Kommune. Aufgrund der komplexen Abstimmungsprozesse sowie der engen Abhängigkeiten zur Deutschen Bahn wird für diesen Fall dringend empfohlen, einen erfahrenen Projektsteuerer in das Verfahren einzubinden. Erfahrungsgemäß sei eine Kommune mit einer solchen Maßnahme überfordert.

Gemäß überschlägiger hochgerechneter Kostenschätzung betragen die Gesamtbruttokosten für Variante 1 rund 1,9 Mio €. Zusätzliche Kosten fallen bei dieser Variante für die Beauftragung eines Projektsteuerers an.

Variante 2

Variante 2 sieht die Widmung der bestehenden Wegeverbindung durch die Stadt und Schaffung einer neuen Eisenbahnkreuzung gemäß § 11 EKrG vor. Anschließend erfolgt die Übergabe des Bauwerks in die Unterhaltungslast der Deutschen Bahn gegen Zahlung eines entsprechenden Ablösebetrags.

Diese Variante hat den Vorteil, dass das Bauwerk nach Zahlung des entsprechenden Ablösebetrags in die Unterhaltungslast der Deutschen Bahn übergeht und damit dessen langfristiger Erhalt gesichert wird. Zudem erfolgt die Abwicklung im gesicherten rechtlichen Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes.

Zur dauerhaften Ablösung der Unterhaltskosten ist gemäß EKrG eine Ablösesumme von etwa 25 % der Bausumme an die Deutsche Bahn zu entrichten. Für die Kommune entstehen dann künftig keine weiteren Unterhaltskosten für die Eisenbahnüberführung.

Gemäß überschlägiger hochgerechneter Kostenschätzung betragen die Gesamtbruttokosten für Variante 2 rund 1,9 Mio €. Zusätzlich fallen für die Ablösung der Betriebs- und Unterhaltskosten rund. 475.000,00 € an. Nachdem bei dieser Variante die Abwicklung des Bauvorhabens primär durch die DB InfraGo AG ausgeführt wird, entfallen die Kosten für die Beauftragung eines Projektsteuerers.

Abstimmung DB InfraGo AG

Im Rahmen eines Abstimmungsgesprächs mit der Deutschen Bahn wurden die beiden Varianten ausführlich beleuchtet und anschließend durch das Rechtsamt der Deutschen Bahn geprüft. Nach schriftlicher Auskunft der Deutschen Bahn ist die Umsetzung von Variante 2 prinzipiell rechtlich möglich und wird auch seitens der Deutschen Bahn so unterstützt.

Hierzu wurde durch die DB InfraGo AG ein entsprechender Vorschlag für die verbindliche Regelung im Rahmen einer Planungsvereinbarung erarbeitet:

Der Vorschlag sieht den Widerruf des Altvertrags unter Rückbau der bestehenden Unterführung vor.

Zugleich wird die Herstellung einer erstmaligen Kreuzung im Sinne von § 2 Abs. 3 EKrG durch erstmalige Widmung der Fußwegeverbindung vereinbart. Die Kostentragung erfolgt dabei nach §11 Abs. 1 EKrG durch die Stadt Fürstenfeldbruck.

Zusätzlich sind die Erhaltungs- und Betriebskosten gemäß §15 Abs. 1 S.1 i.V.m. Abs. 4 EKrG abzulösen.

Nach Abschluss einer entsprechenden Kreuzungsvereinbarung, in der sich die DB InfraGo AG als Grundstückseigentümer zur Zustimmung zur Widmung verpflichtet, wird die Widmung des durch Fußwegeunterführung verlaufenden Weges verfügt.

Fazit:

Mit der Umsetzung der Variante 2 kann eine rechtssichere und langfristig tragfähige Lösung für die Bahnunterführung geschaffen werden. Gleichzeitig wird die Stadt von künftigen Unterhaltungs- und Erhaltungspflichten für das Bauwerk freigestellt. Die Verwaltung kommt aufgrund dessen zu o.g. Beschlussvorschlag.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 4033/2026

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

Betreff/Sach-antragsnr.		Straßenverkehrsrecht; Tempo-20-Zone in der Schöngeisinger Straße			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:		SG 34 / Th	Erstelldatum	09.09.2026	
Verfasser		Thron, Birgit	Zuständiges Amt	Amt 3 Stadt	
Sachgebiet		34 Straßenverkehrsbehörde	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	07.10.2026	Ö

Anlagen:	1) Auszug aus der Niederschrift UVT 14.07.2022 2) Evaluierungsbericht und rechtliche Stellungnahme zum VBGB 3) Entscheidung ROB
----------	---

Beschlussvorschlag:

1. Der UVTA nimmt das Schreiben der Regierung von Oberbayern zur Kenntnis und beschließt, dass die Verwaltung beauftragt wird, mit der ROB Abstimmungsgespräche aufzunehmen, um den VBGB erhalten zu können. Über die Ergebnisse ist der UVTA zu informieren.
2. Der UVTA beschließt, dass der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich bis zur rechtssicheren Klärung beibehalten werden soll.

Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis		
Klimarelevanz					
Umweltauswirkungen					
Finanzielle Auswirkungen			Nein		
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung					€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag					€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€	
Folgekosten				€	

Sachvortrag:

In der Sitzung des UVTA am 14.07.2022 wurde beschlossen, dass die Verwaltung beauftragt wird, nach Abstufung der ST2054 einen Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (VBGB) in der Schöngesinger Straße anzuordnen (siehe Anlage 1).

Mit verkehrsrechtlicher Anordnung (VAO) vom 30.08.2022, deren Vollzug am 18.10.2022 erfolgte, wurde der Beschluss umgesetzt.

Mit VAO vom 26.10.2022 (Vollzug 04.11.2022) erfolgte eine Änderung der VAO dahingehend, dass die Zonenbeschilderung in stadtauswärtiger Richtung vor der Einmündung Ledererstraße aufgestellt werden musste. Die Ledererstraße wurde hierdurch Bestandteil des VBGB.

Mit VAO vom 28.02.2023 wurde der VBGB auf die Öffnungszeiten der Geschäfte (6 - 20h) zeitlich beschränkt. Der Vollzug erfolgte am 25.04.2023.

Nach erfolgten Einwendungen gegen den VBGB von einzelnen Anliegern, wurde die Verwaltung mit Schreiben vom 13.01.2023 der Regierung von Oberbayern (ROB) zur Stellungnahme aufgefordert. Es folgte zahlreicher Schriftverkehr zwischen den beiden Behörden und ein gemeinsamer Ortstermin mit Vertretern der ROB und u.a. mit Hrn. Oberbürgermeister Götz am 14.06.2023.

Mit Schreiben vom 06.11.2023 teilte die ROB uns mit, dass die VAO zum VBGB als Pilotversuch deklariert und auf 1 Jahr befristet wird.

Es folgte eine Evaluierung nach ca. einem Jahr, u.a. durch Verkehrsuntersuchungen. Am 21.01.2025 wurde der Evaluierungsbericht an die ROB verschickt (siehe Anl. 2).

Am 20.07.2026 ging ein Schreiben der ROB bei der Stadt FFB ein (siehe Anl. 3), dass der VBGB aufzuheben ist.

Die Verwaltung kann diese Entscheidung nicht nachvollziehen, zumal in dem gemeinsamen Ortstermin mit der ROB keine der in der Begründung aufgeführten Kriterien als Voraussetzung der Zulässigkeit des VBGB genannt wurden.

Nach Ansicht der Verwaltung wird der VBGB gut angenommen und sollte aufrechterhalten werden. Er stellt einen Meilenstein zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt dar.

Die Verwaltung kommt daher zu eingangs formuliertem Beschlussvorschlag.

**Vorab-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 Dr. Alexa Zierl;

Vertreter/in:

Herr Peter Glockzin;

Beratungspunkt (öffentlich):

TOP 8	Neuordnung und Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in der Hauptstraße
--------------	--

Sachvortrag:

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

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 erhöht 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

(Frau Weinberg, Frau Rubin und Herr Danke bei der Abstimmung nicht mehr anwesend.)

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.

Für die Richtigkeit des Auszuges:

Fürstenfeldbruck, 20.07.2022


Christine Hess
Schriftführerin




Christian Stangl
2. Bürgermeister

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.

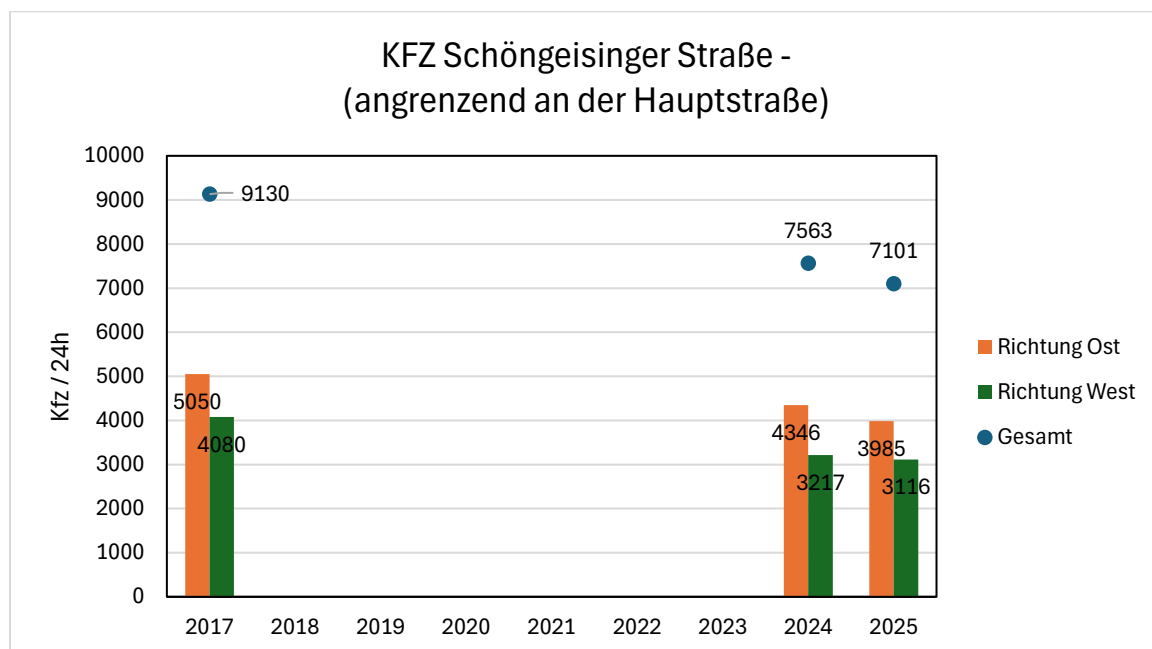


Abbildung 1 - Verkehrsaufkommen in der Schöngeisinger Straße angrenzend an der Hauptstraße

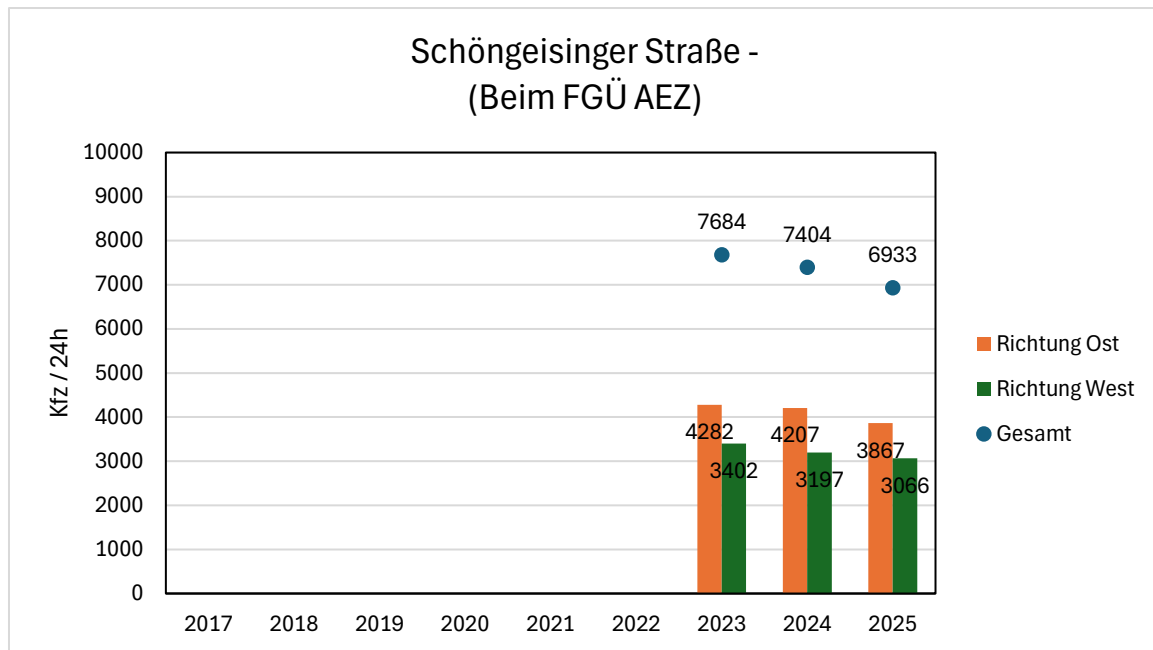


Abbildung 2 – Verkehrsaufkommen in der Schöngeisinger Straße beim FGÜ AEZ

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.

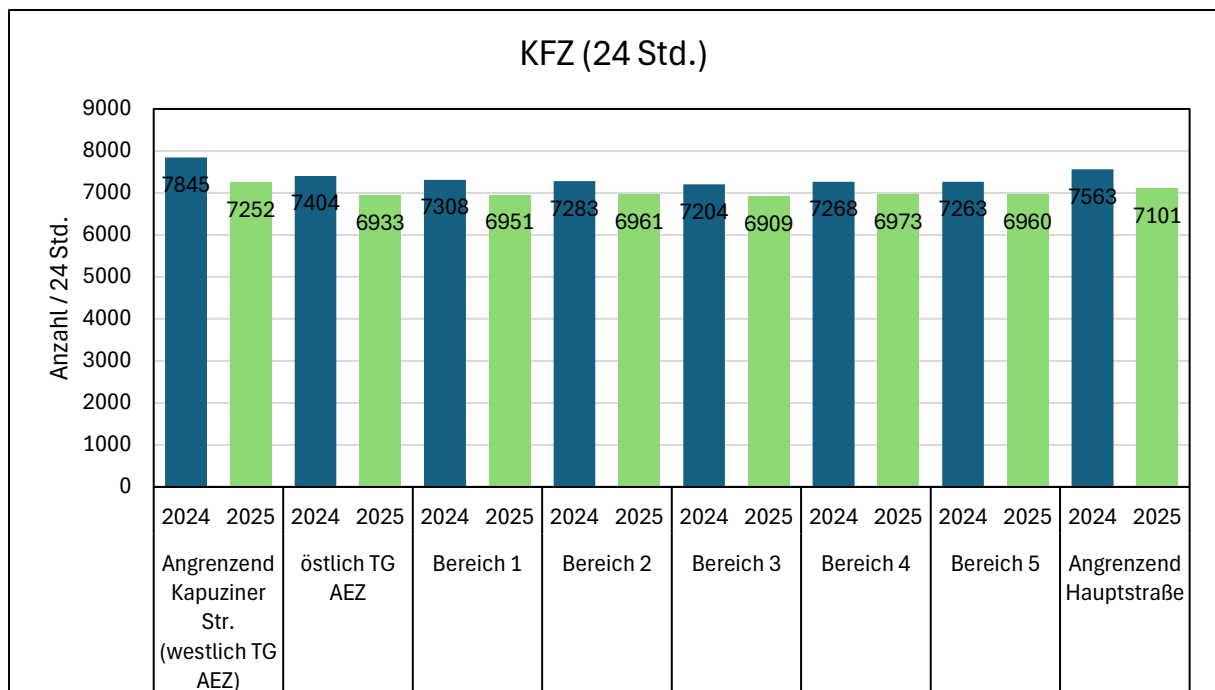


Abbildung 3 – Verkehrsaufkommen in der Schöngeisinger Straße in allen erfassten Bereichen (ohne 2023 und 2017)

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).

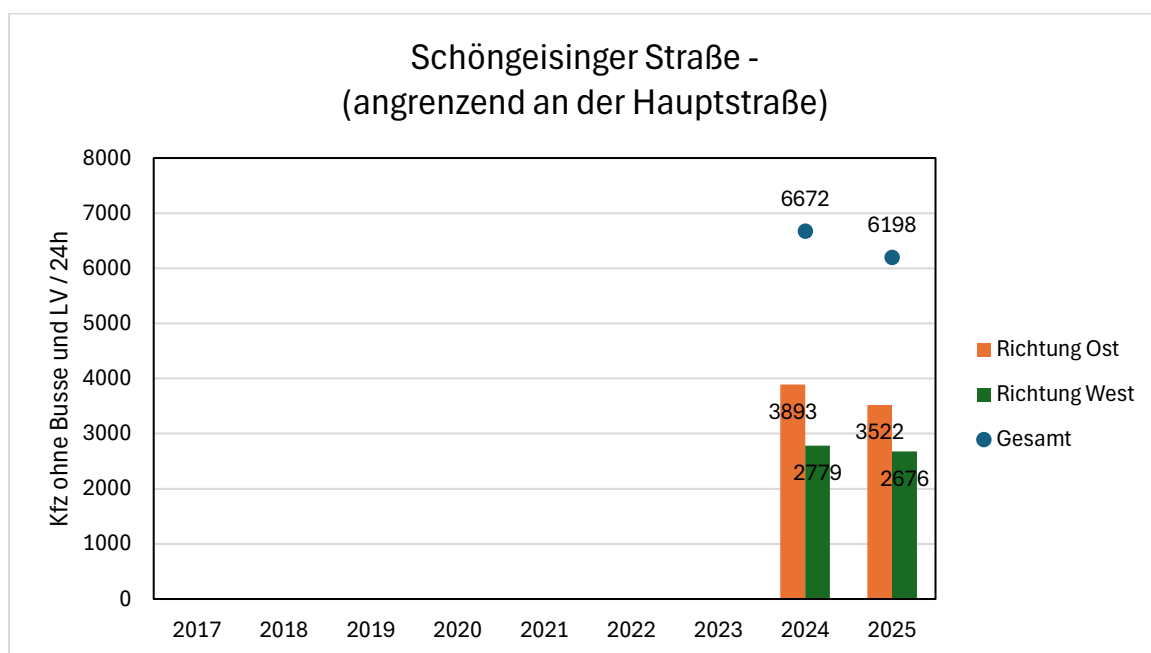


Abbildung 4 – Motorisierter Individualverkehr in der Schöngeisinger Straße angrenzend an der Hauptstraße

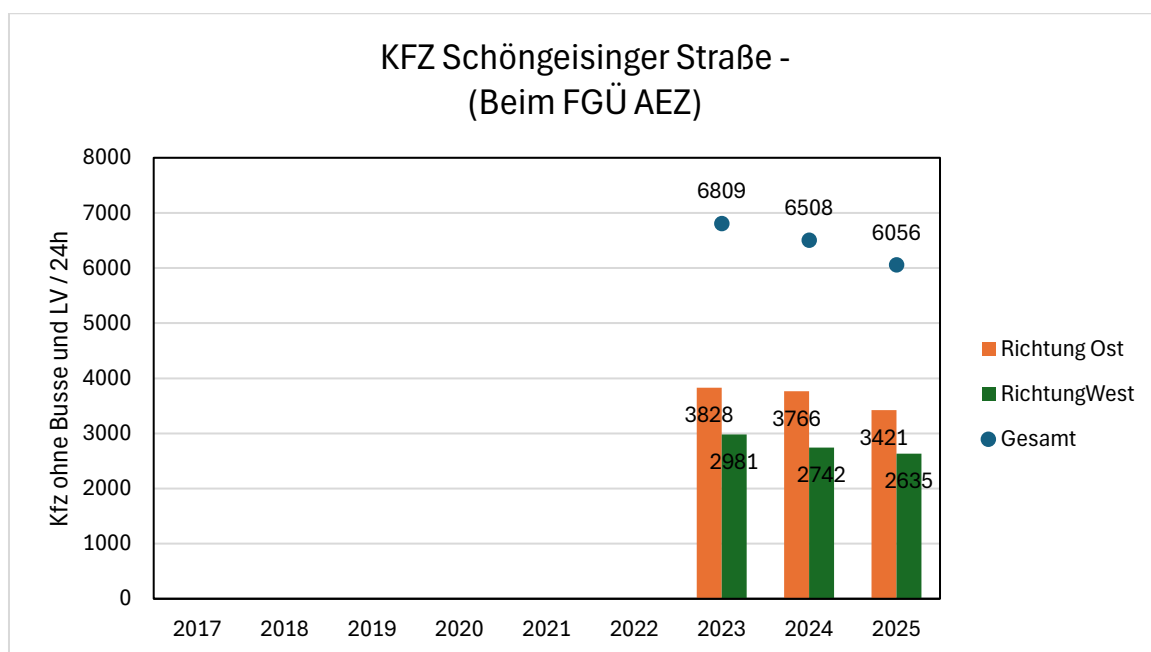


Abbildung 5 – Motorisierter Individualverkehr in der Schöngeisinger Straße beim FGÜ AEZ

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.

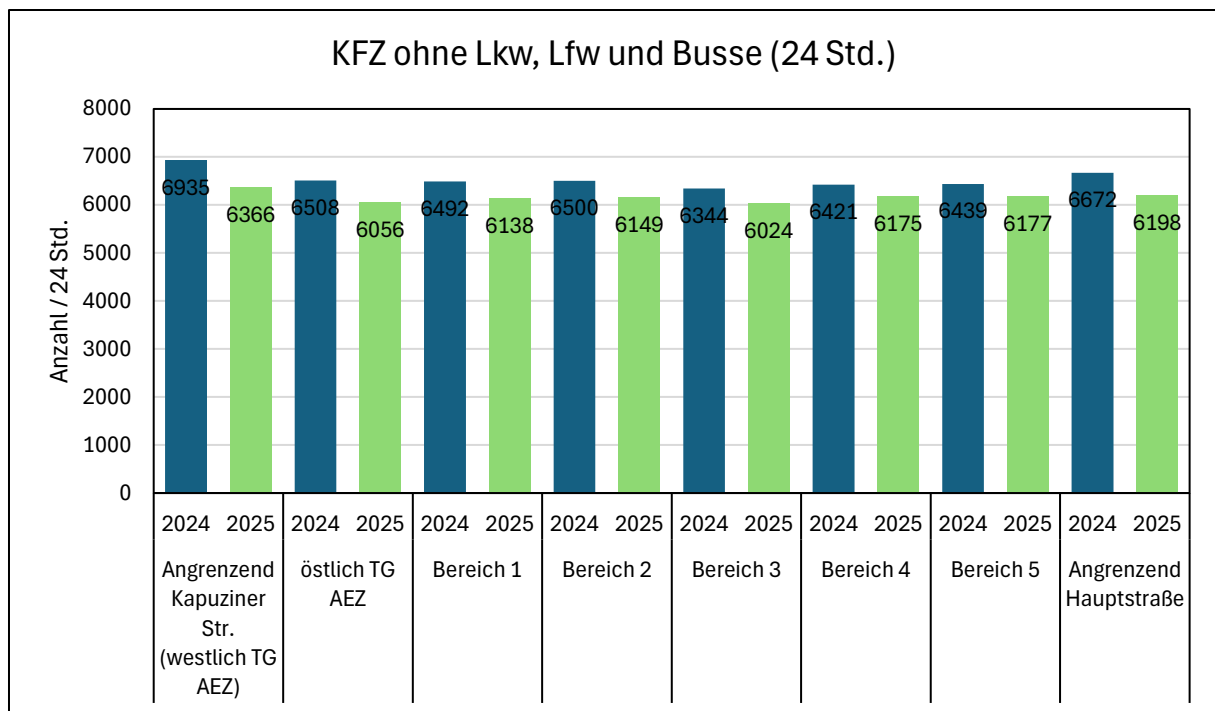


Abbildung 6 – Motorisierter Individualverkehr in der Schöngeisinger Straße in allen erfassten Bereichen

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 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 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).

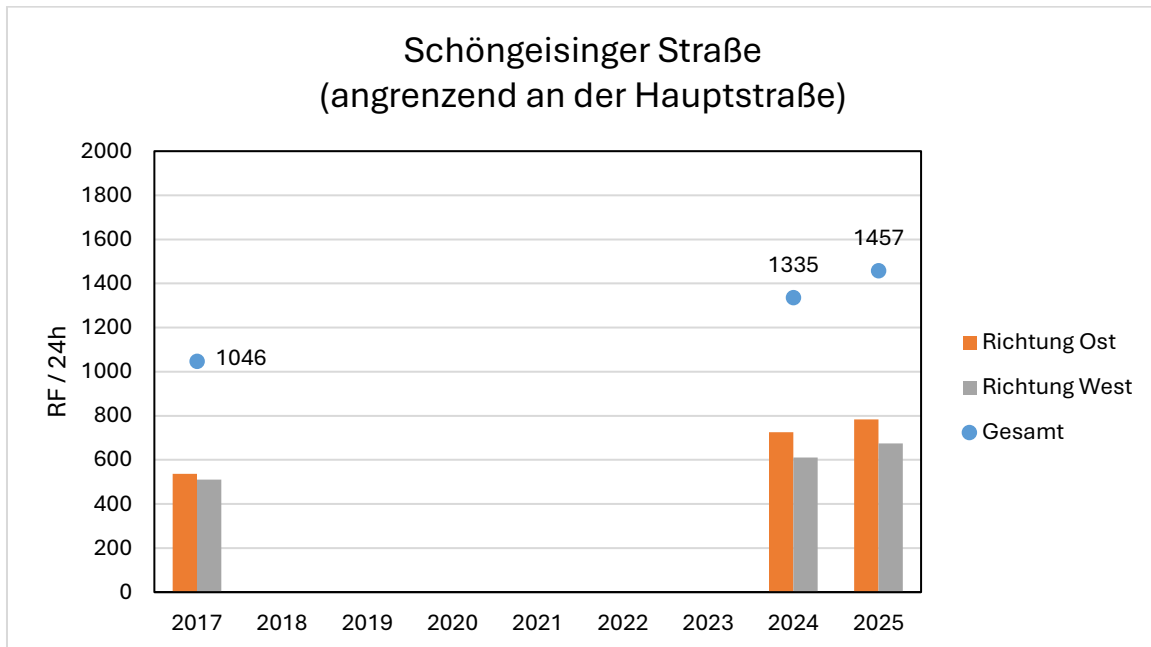


Abbildung 7 Radverkehr im Bereich angrenzend an die Hauptstraße, östlich des VBGB

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.

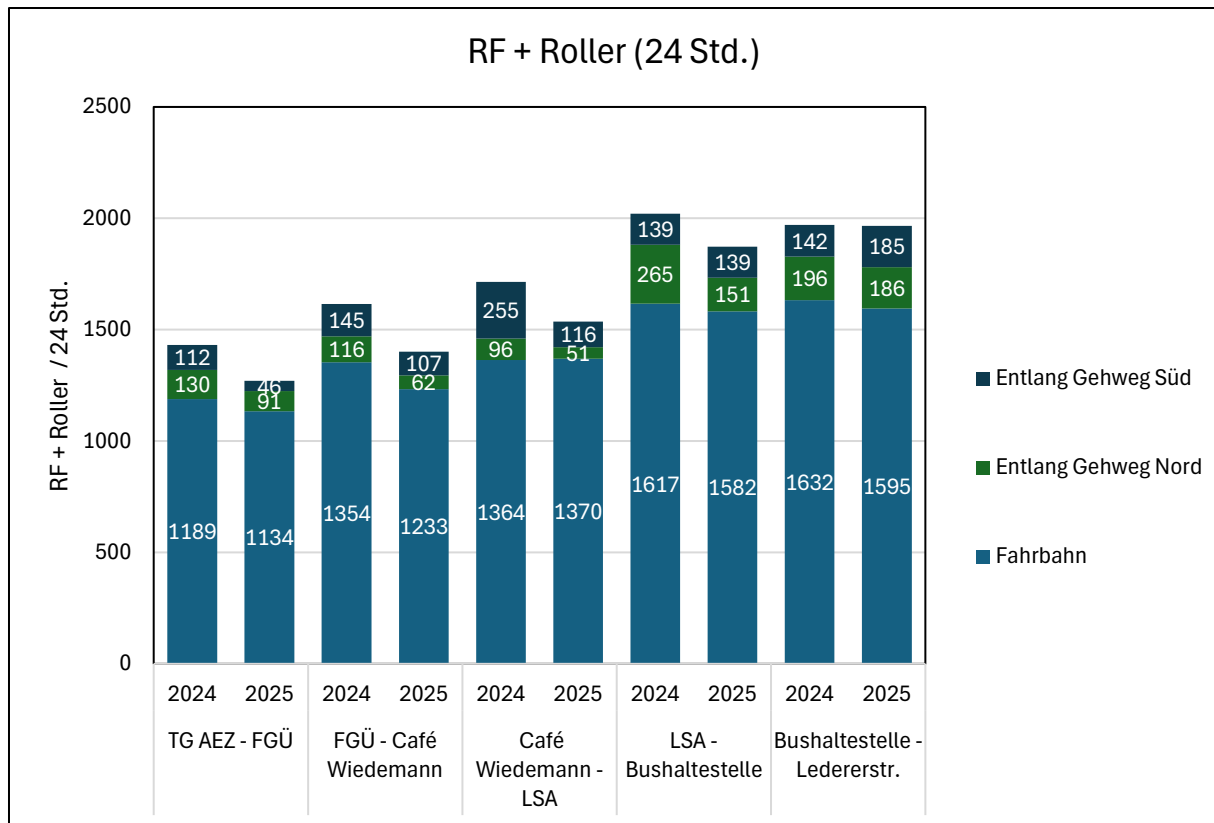


Abbildung 8 – Radverkehr in der Schöngesinger Straße in allen erfassten Bereichen

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).

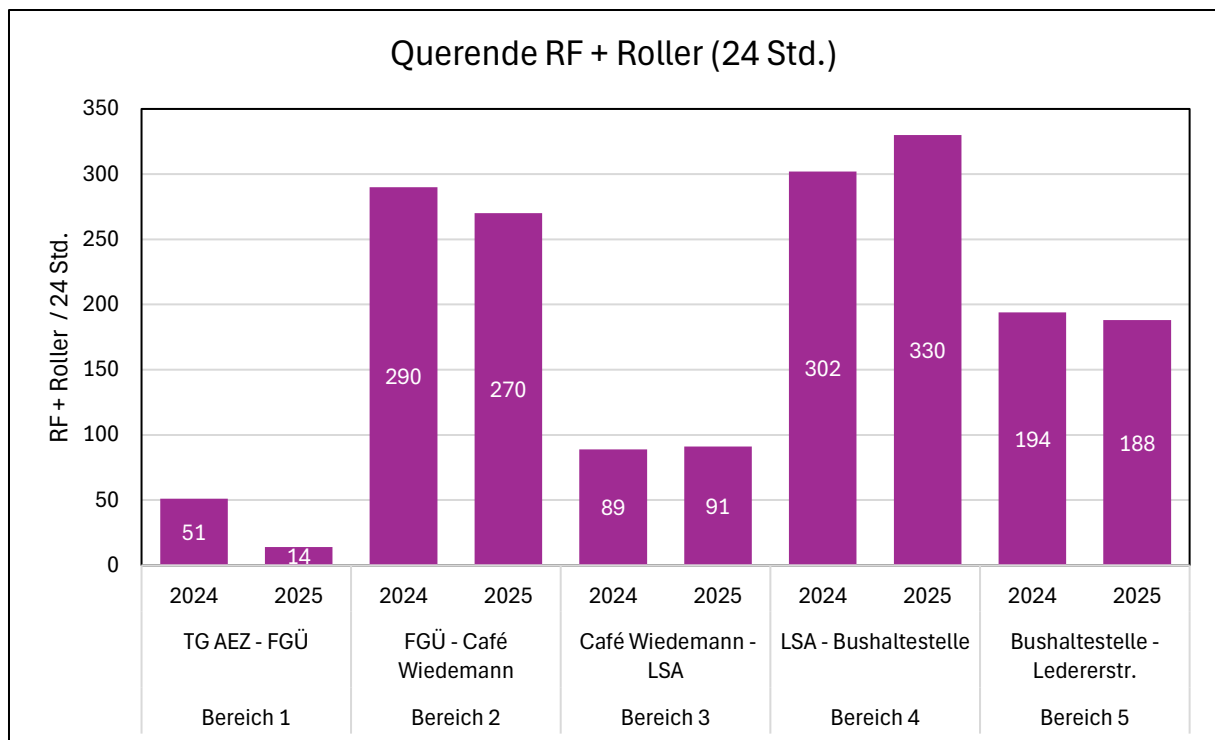


Abbildung 9 – Querende Rad- und Rollerfahrende in der Schöngeisinger Straße in allen erfassten Bereichen

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).

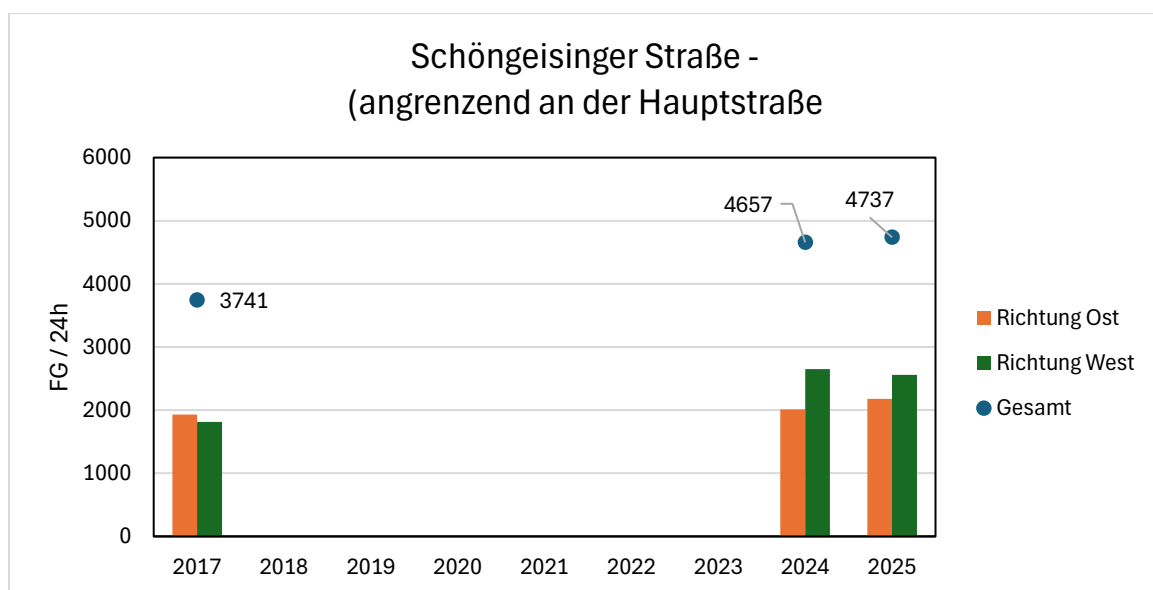


Abbildung 10 - Fußverkehr im Bereich angrenzend an die Hauptstraße, östlich des VBGB

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.

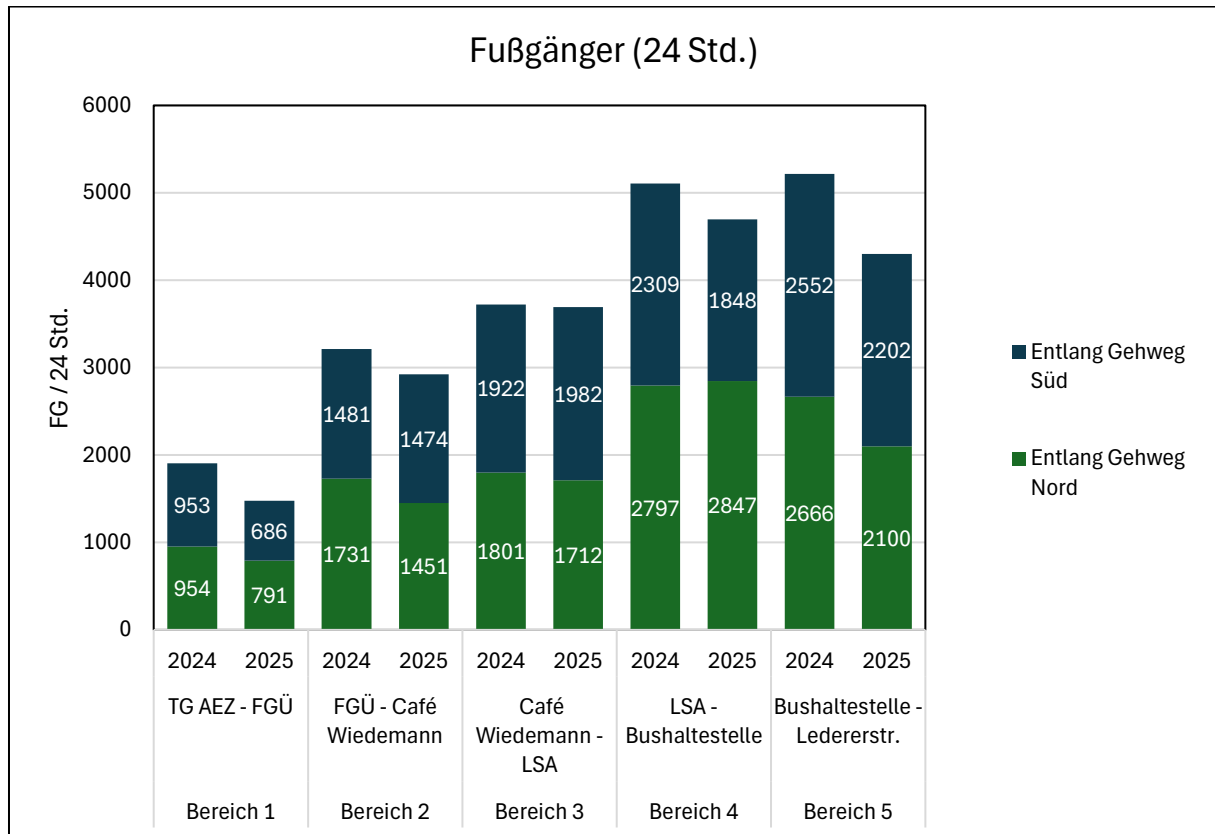


Abbildung 11 – Fußgängerverkehr in der Schöngesinger Straße in allen erfassten Bereichen

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).

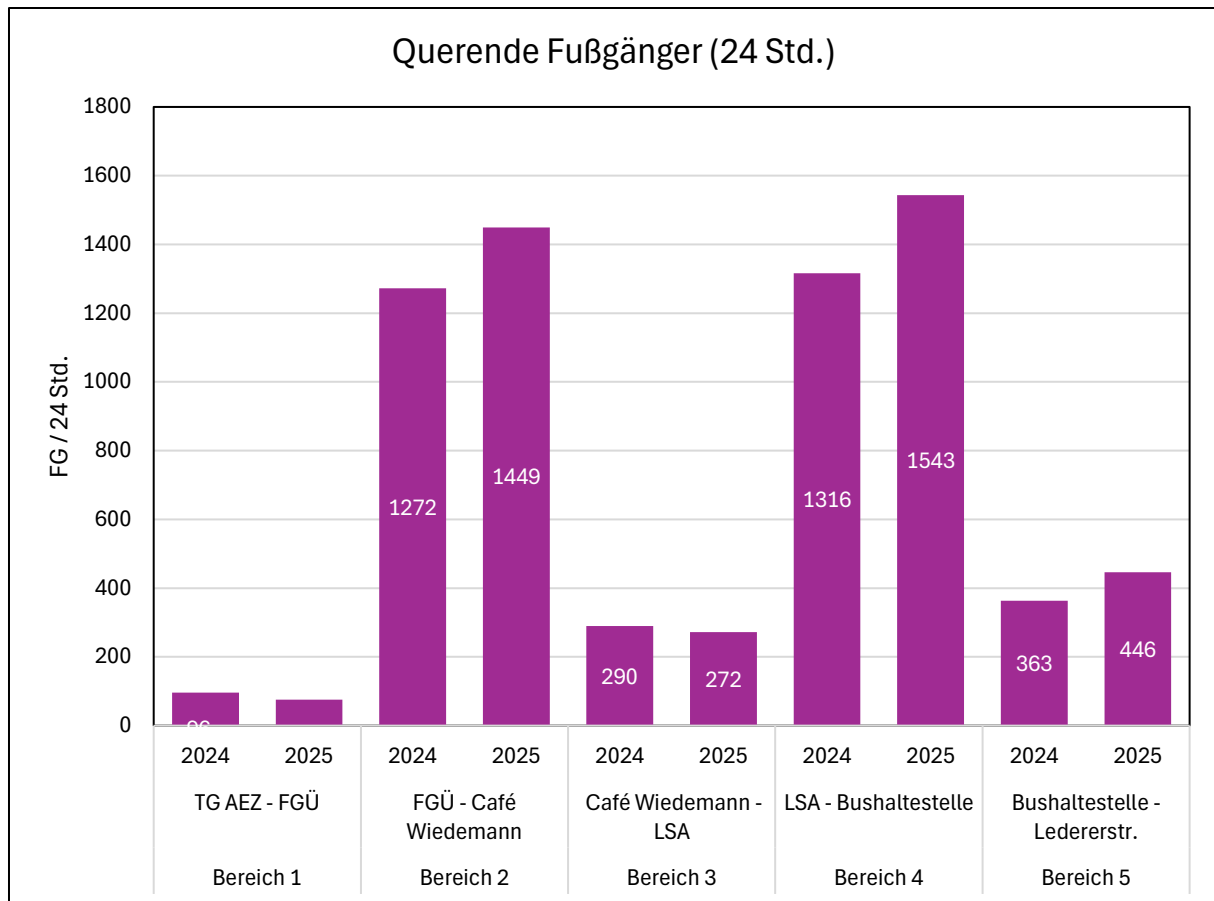


Abbildung 12 – Querende Fußgänger in der Schöngeisinger Straße in allen erfassten Bereichen

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.

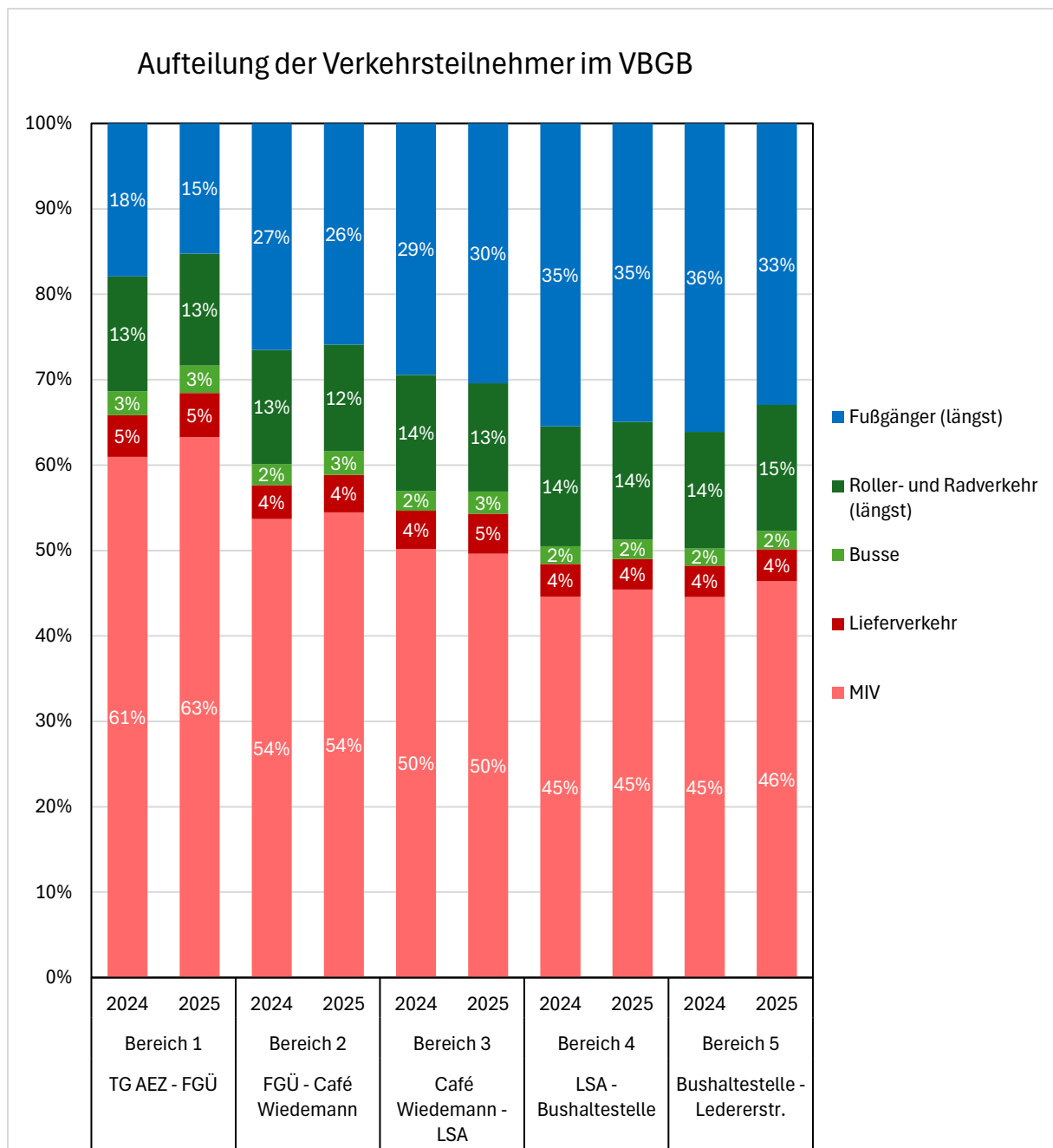


Abbildung 13 - Anzahl der Aufenthalte in den drei Abschnitten in den Jahren 2024 und 2025.

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 (Fahrten / 24h)
Gesamtverkehre*	9.300
Davon Busse	300
Davon sonstiger Kfz-Verkehr	9.000
Davon Verkehre mit Quelle/ Ziel im Streckenabschnitt	3.700
Durchgangsverkehr im betroffenen Abschnitt	5.300
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
Davon großräumigere Verkehre mit Quelle/ Ziel in der Stadt	2.500
Davon großräumigere Verkehre durch die Stadt	300

** 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 RASSt 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.

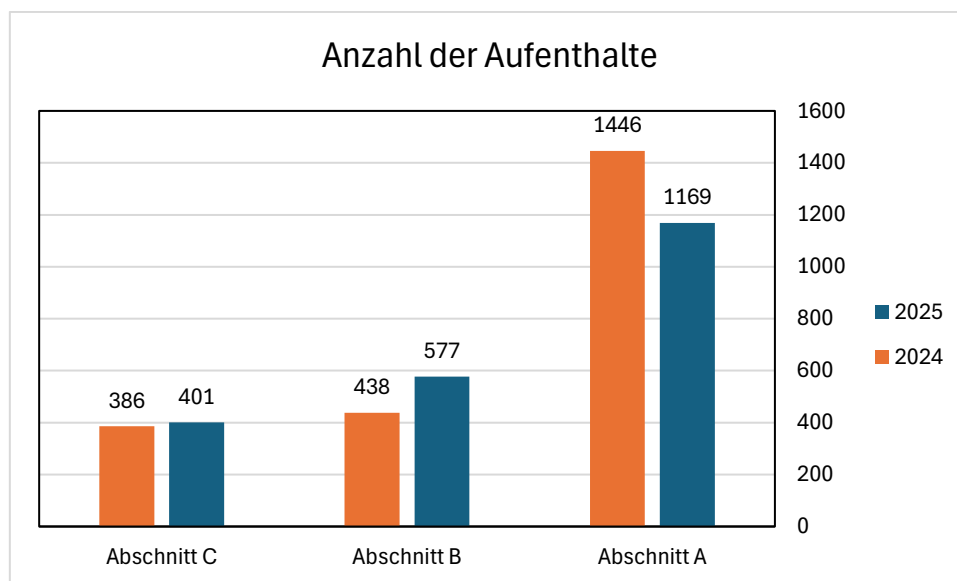


Abbildung 14 - Anzahl der Aufenthalte in den drei Abschnitten in den Jahren 2024 und 2025.

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.

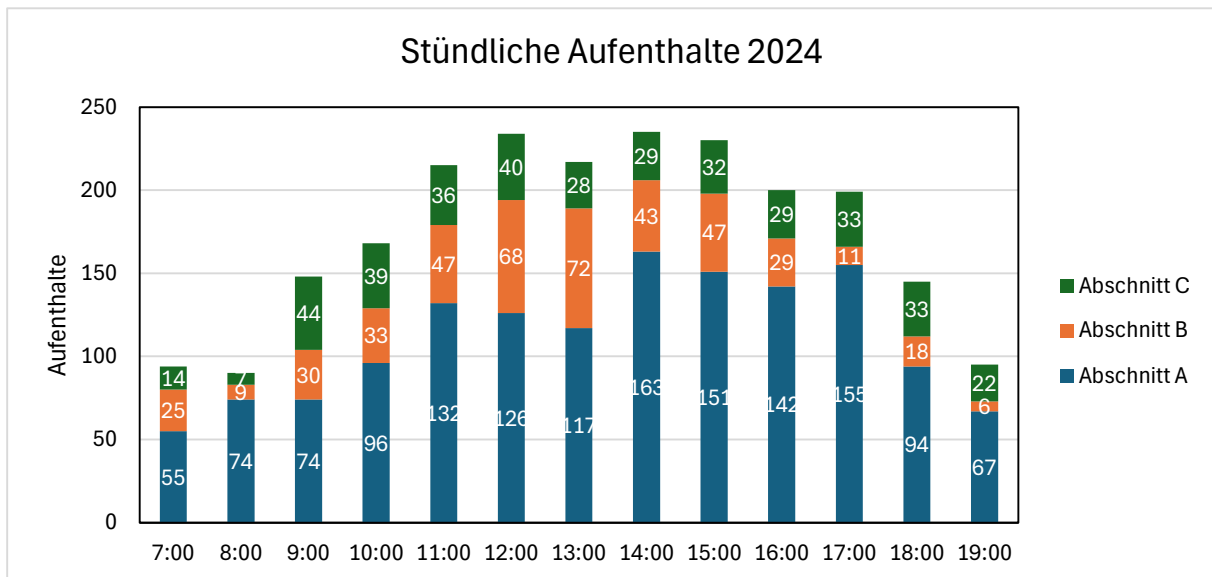


Abbildung 15 - Tagesverlauf der Aufenthalte in 2024.

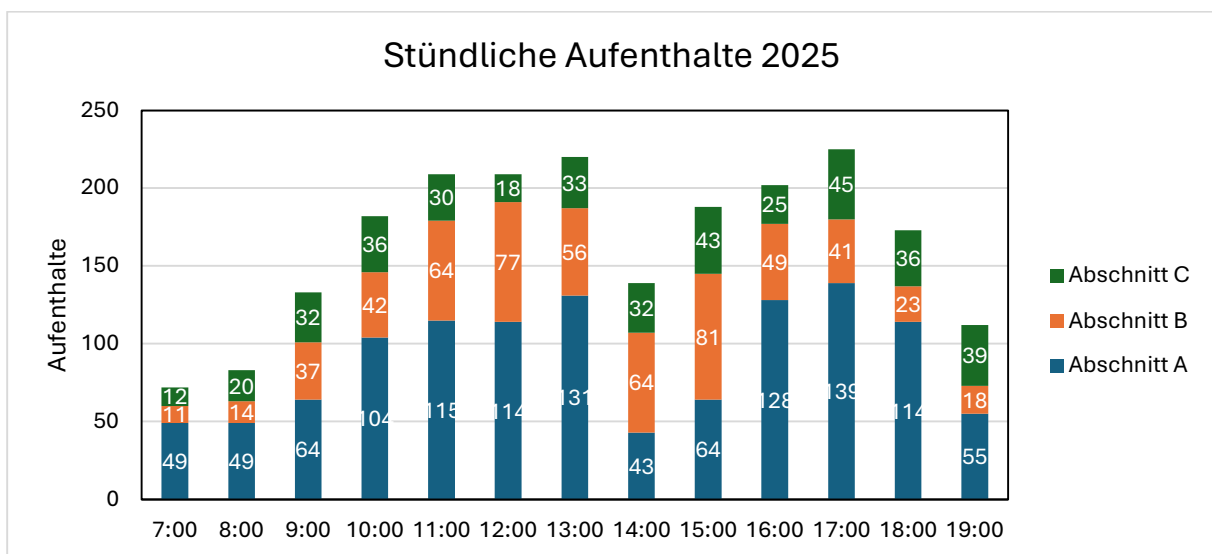


Abbildung 16 - Tagesverlauf der Aufenthalte in 2025.

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:

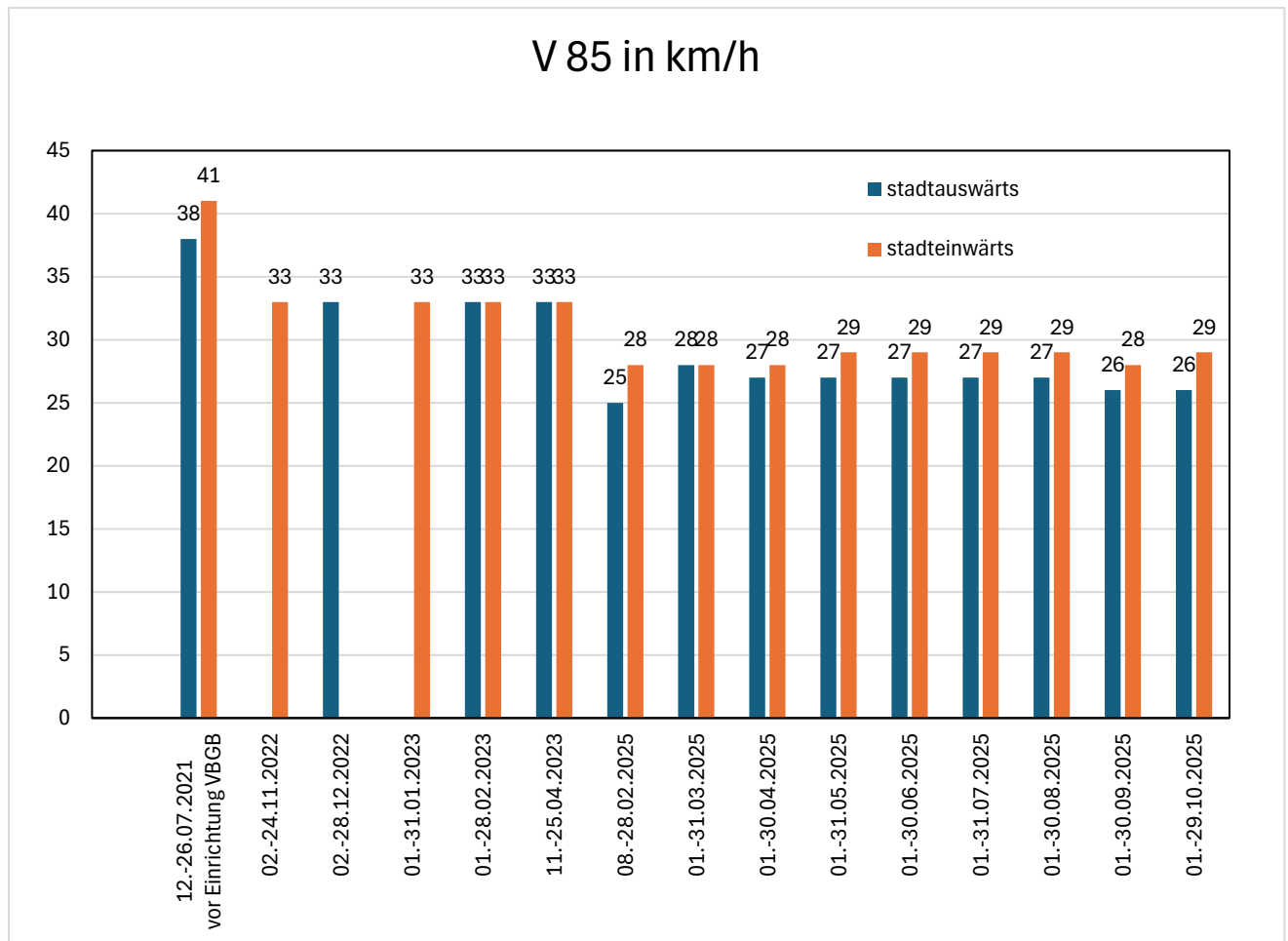
Die Auswertung im Evaluationsbericht der Verkehrsplanung zeigt, dass sich das Verkehrsaufkommen seit der Einführung des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (VBGB, Zone 20) **am 18.10.2022** stetig reduziert hat.

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.

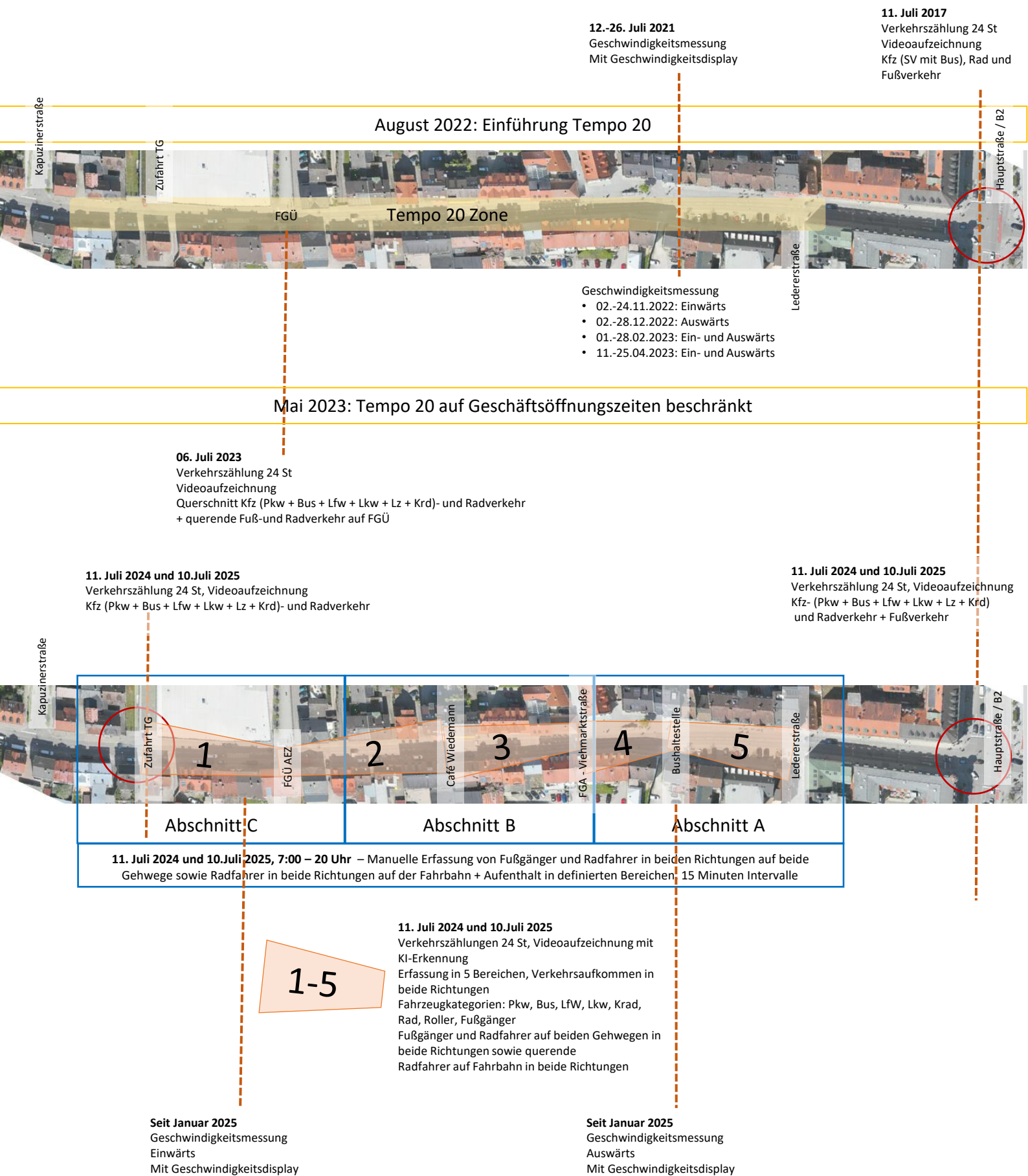
Die Stadt Fürstenfeldbruck, ist nach diesen Erkenntnissen nicht nur auf Grund der rechtlichen Ausführungen, sondern auch auf Grund der tatsächlichen Entwicklung der Ansicht, dass der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich rechtmäßig angeordnet wurde und beibehalten werden sollte / kann.

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

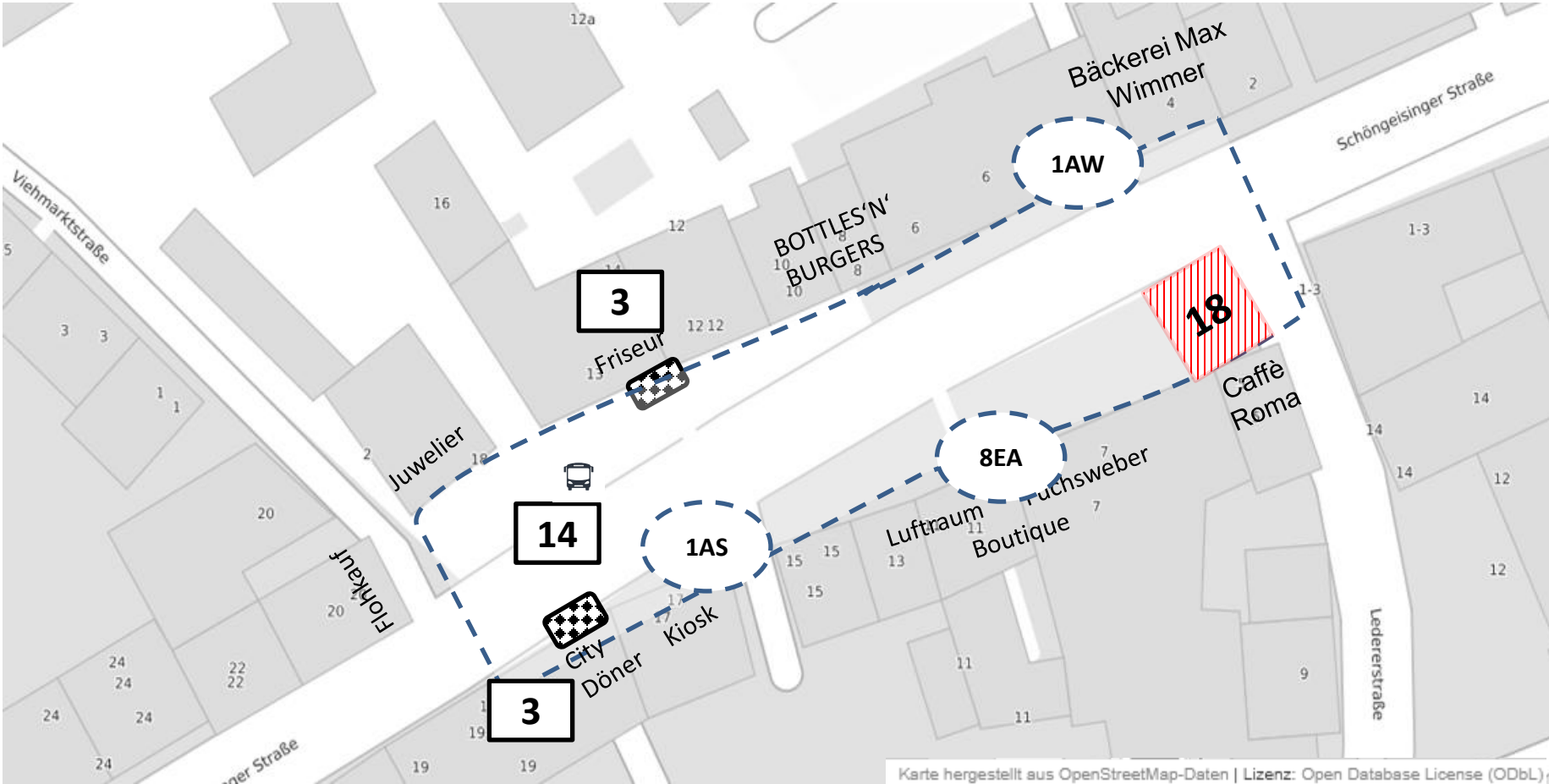
Thema: Erfassung Aufenthalt

Datum: 15.07.2025

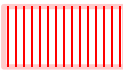
Wetter: sonnig

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

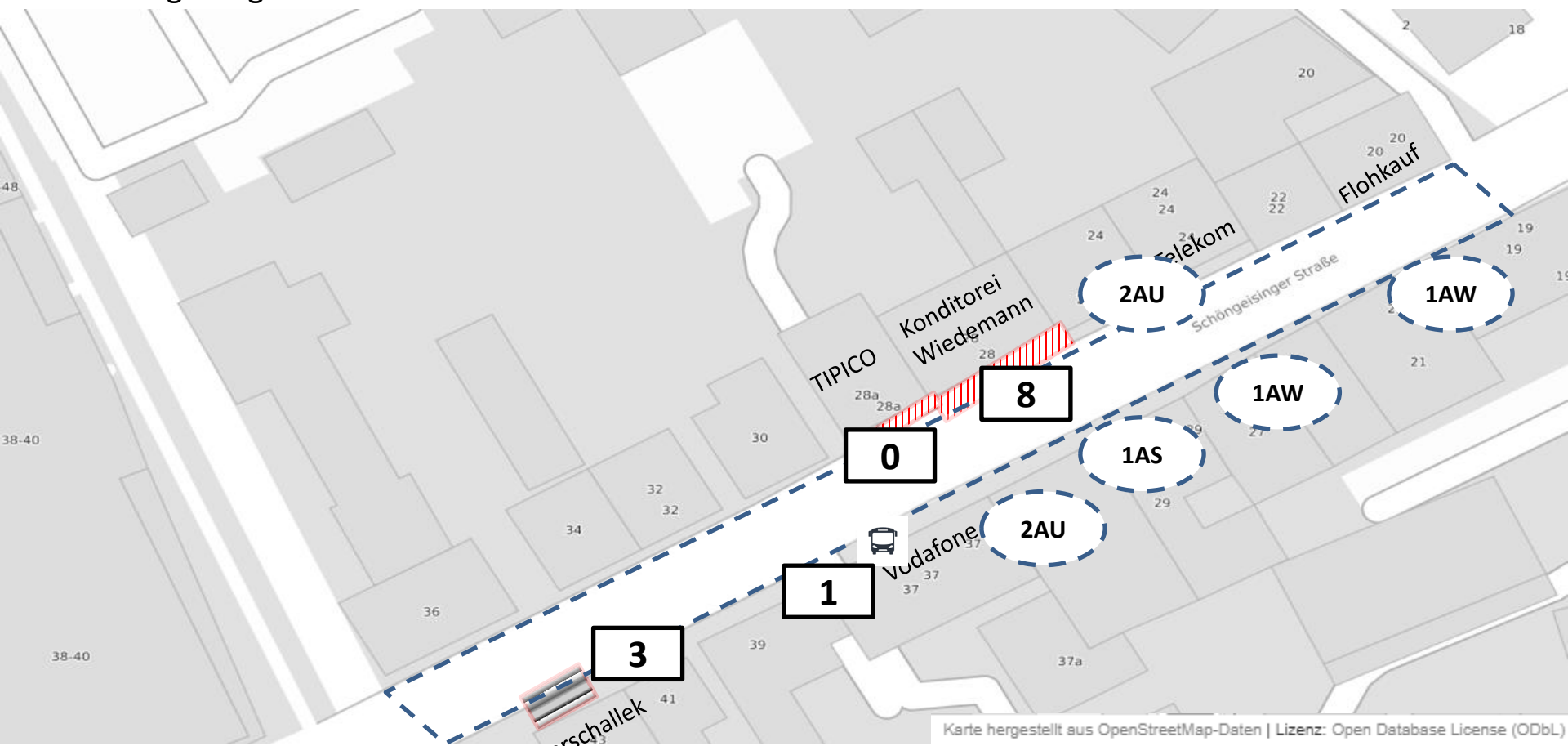
Thema: Erfassung Aufenthalt

Datum: 15.07.2025

Wetter: sonnig

Uhrzeit: 13:00 Uhr

Ort: Schöngeisinger Str. 20 - 36



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



Parklet



Aussengastronomie



private Sitzbank



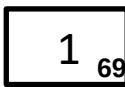
öffentl. Sitzbank



Haltestelle



Aktivität im öffentl. Straßenraum



Anzahl Personen

AW=Warten

AU=Unterhalten

AS=Schaufensterschauen

EA=Einkaufen Außen

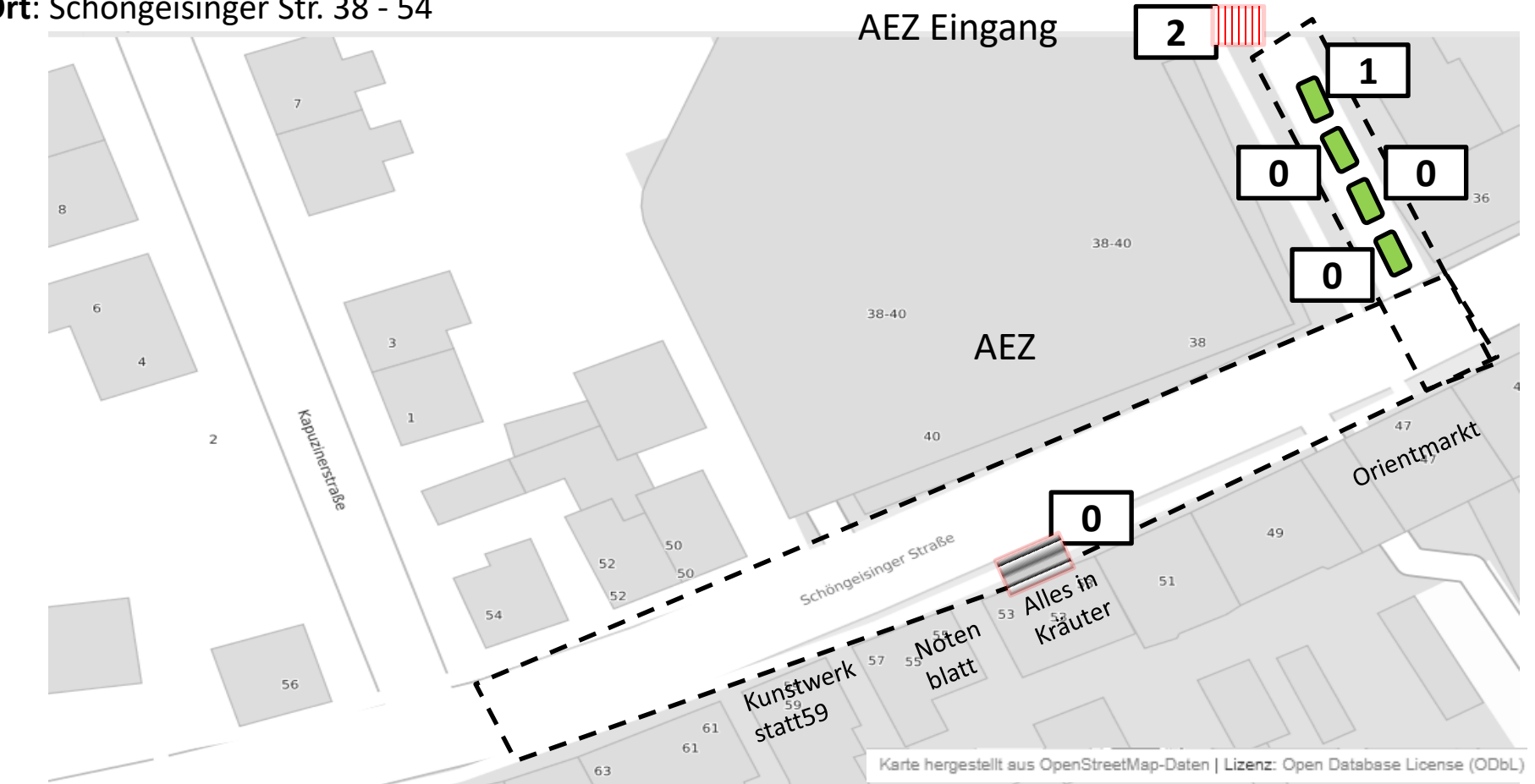
RA=Rauchen

Datum: 15.07.2025

Wetter: sonnig

Ort: Schöngesinger Str. 38 - 54

Uhrzeit: 13:00 Uhr



Parklet

Aussengastronomie



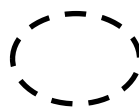
private Sitzbank



öffentl. Sitzbank



Haltestelle



Aktivität im öffentl.
Straßenraum

1

70
Anzahl Personen

AW=Warten

AU=Unterhalten

AS=Schaufensterschauen

EA=Einkaufen Außen

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 Schöngesinger Straße
4 West Schöngesinger 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		

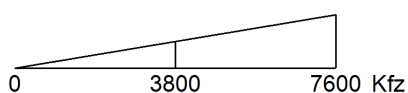
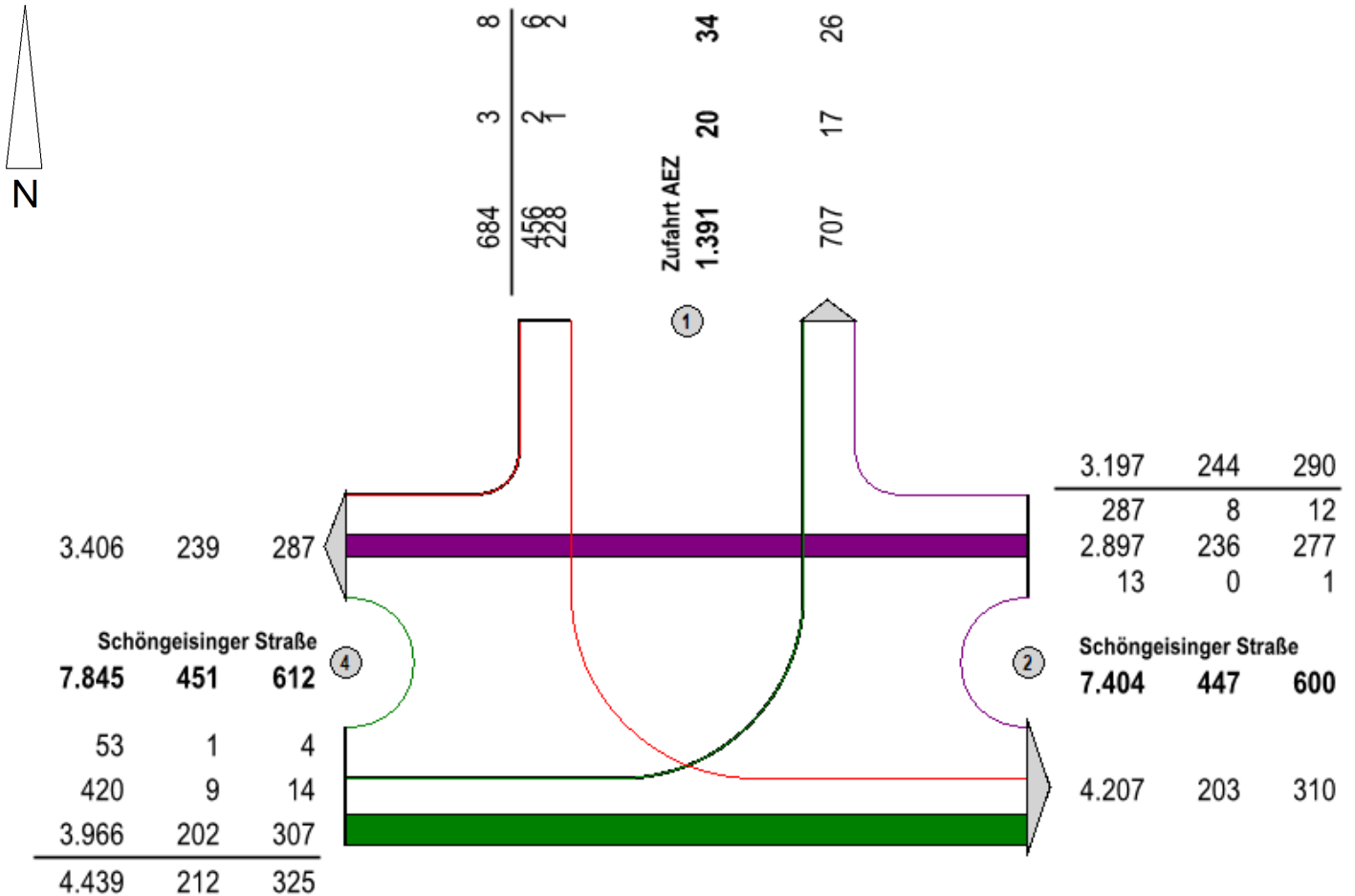
Hochrechnungsfaktoren

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

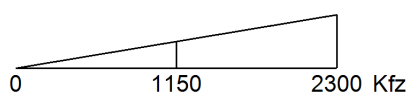
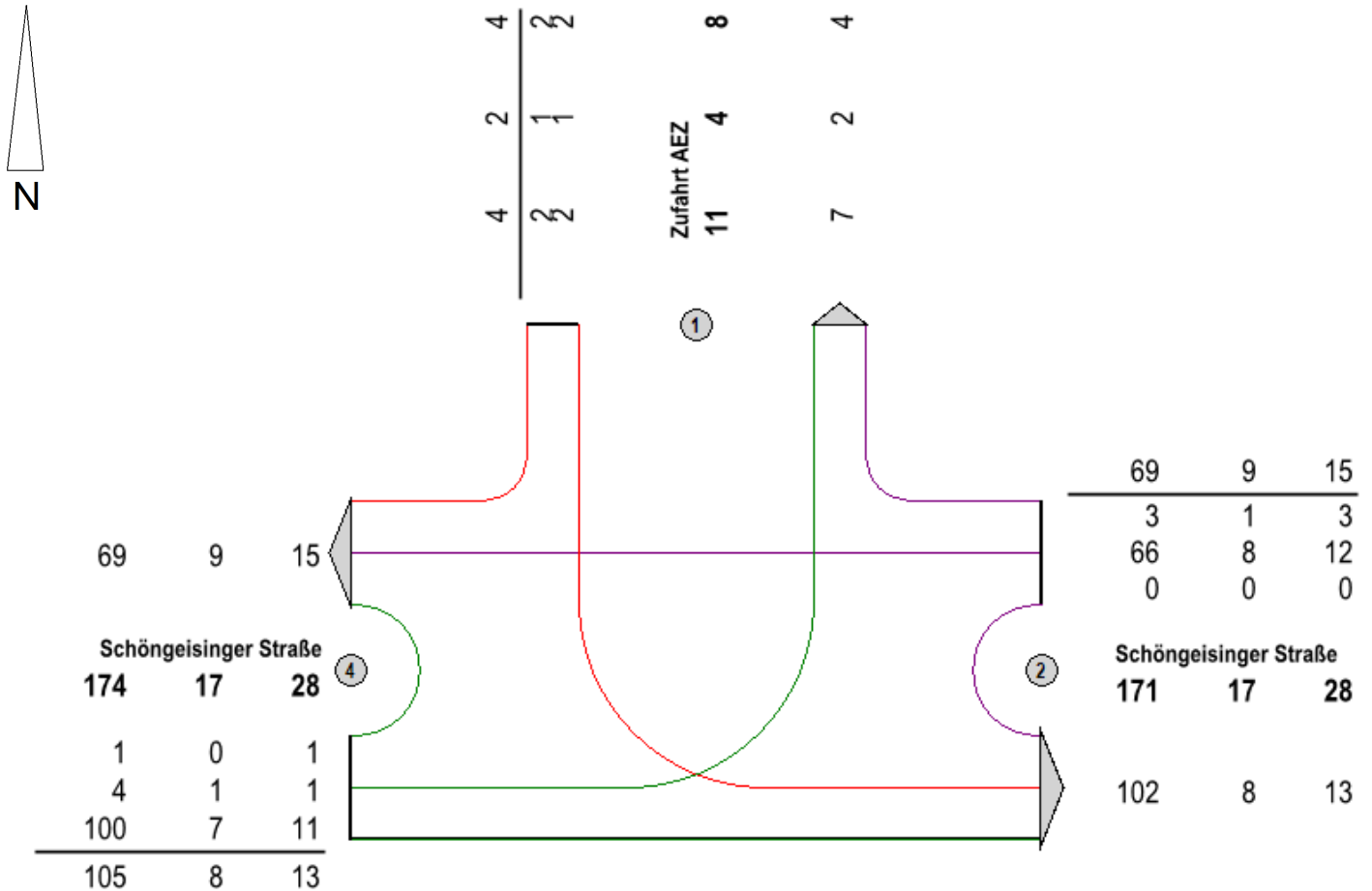


Kfz | SV | GV

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 Schöngesinger Straße
- 4 Schöngesinger Straße



Kfz | SV | GV

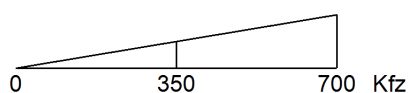
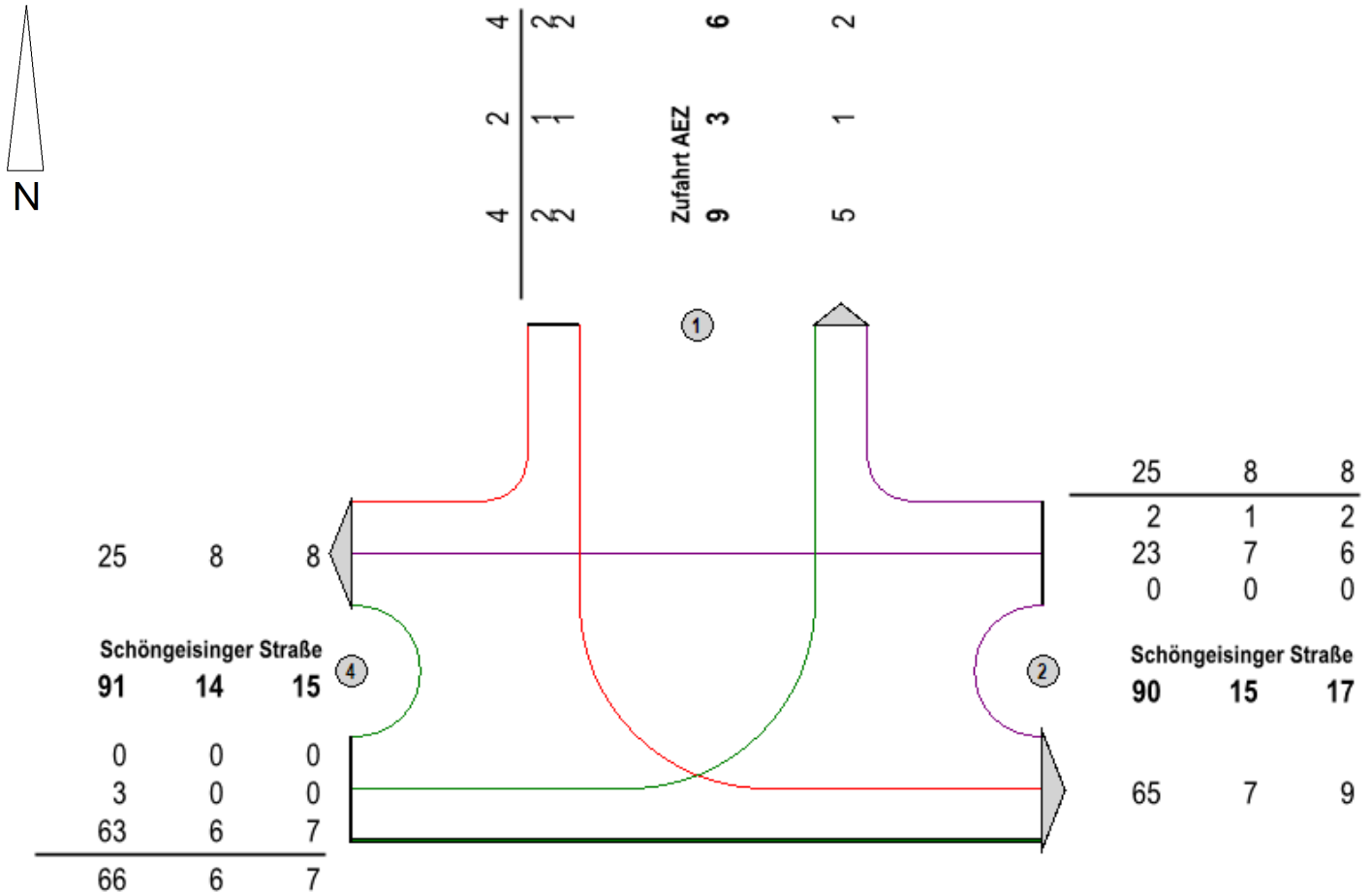
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung	Fürstenfeldbruck
Zählung	K071102
Platz	
Datum	Do. 11.07.2024
Block	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

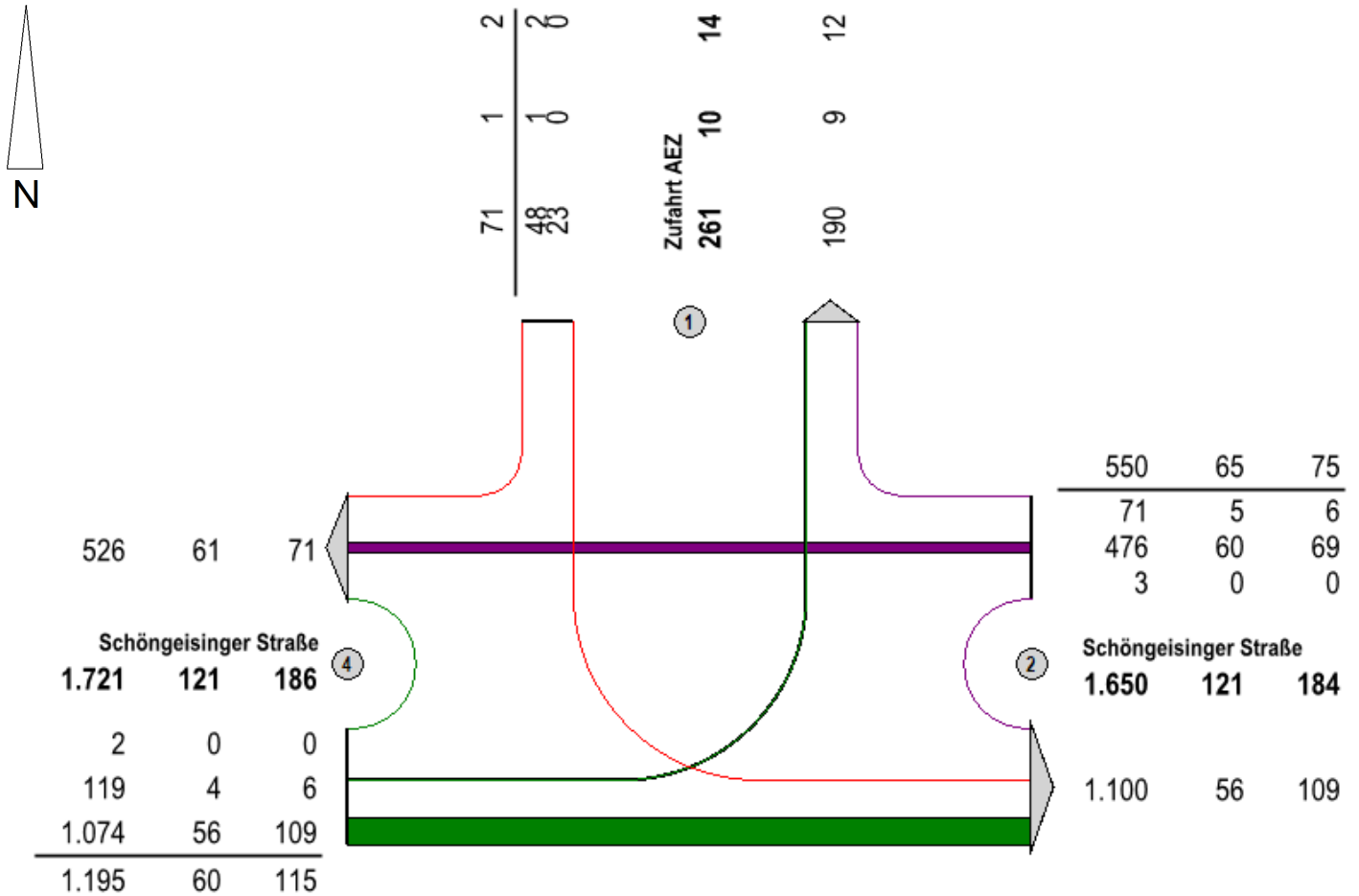


Kfz | SV | GV

$$K_{fz} = P_{kw} + Bus + L_{fw} + L_{kw} + L_z + K_{rd}$$
$$SV = Bus + Lkw + Lz$$
$$GV = L_{fw} + L_{kw} + L_z$$

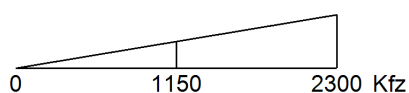
Bezeichnung Fürstenfeldbruck
Zählung K071102
Platz
Datum Do. 11.07.2024
Block 06:00 - 10:00
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

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



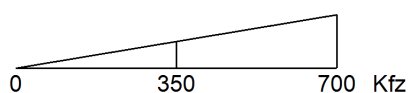
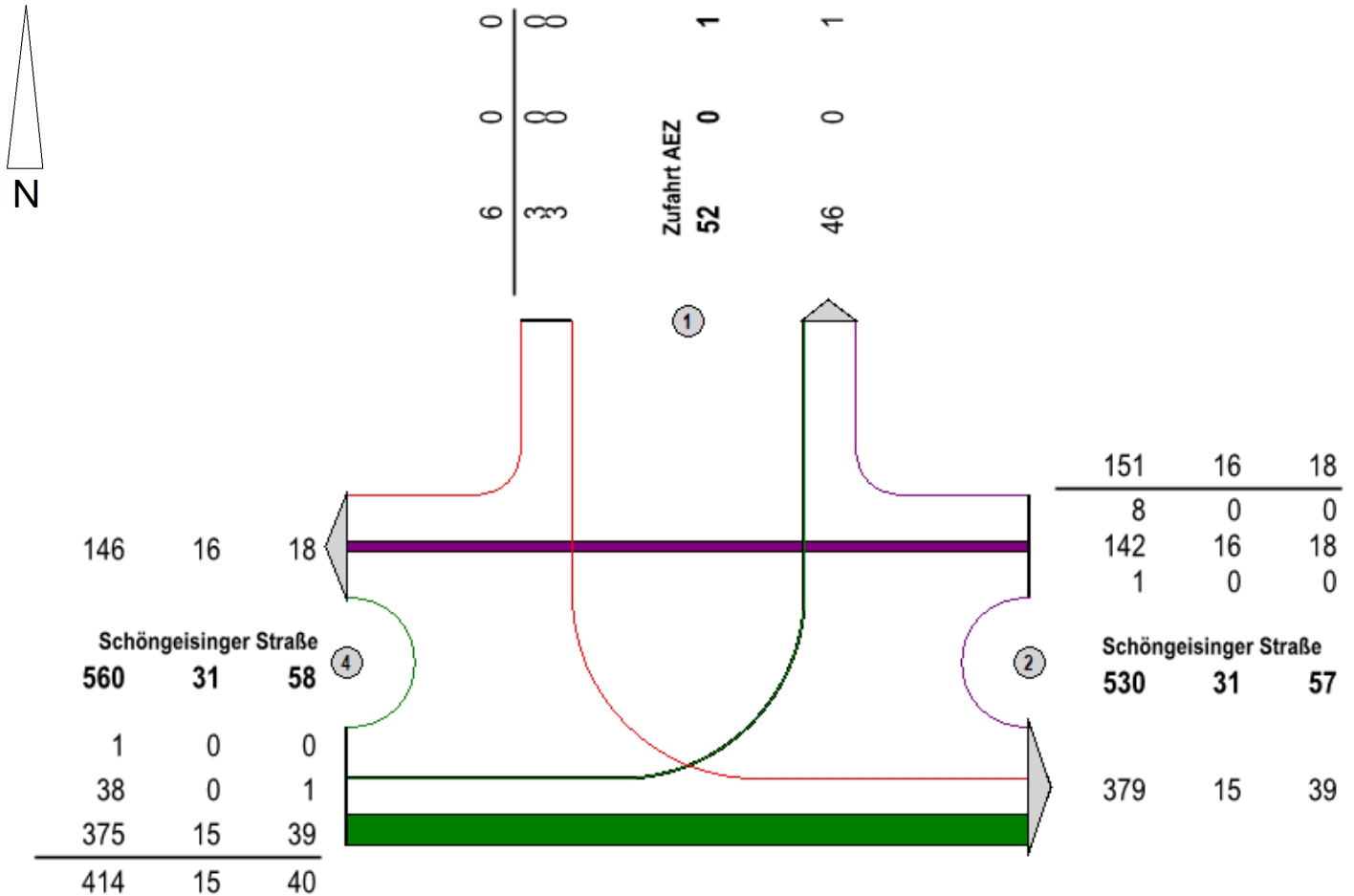
Kfz | SV | GV

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



Kfz | SV | GV

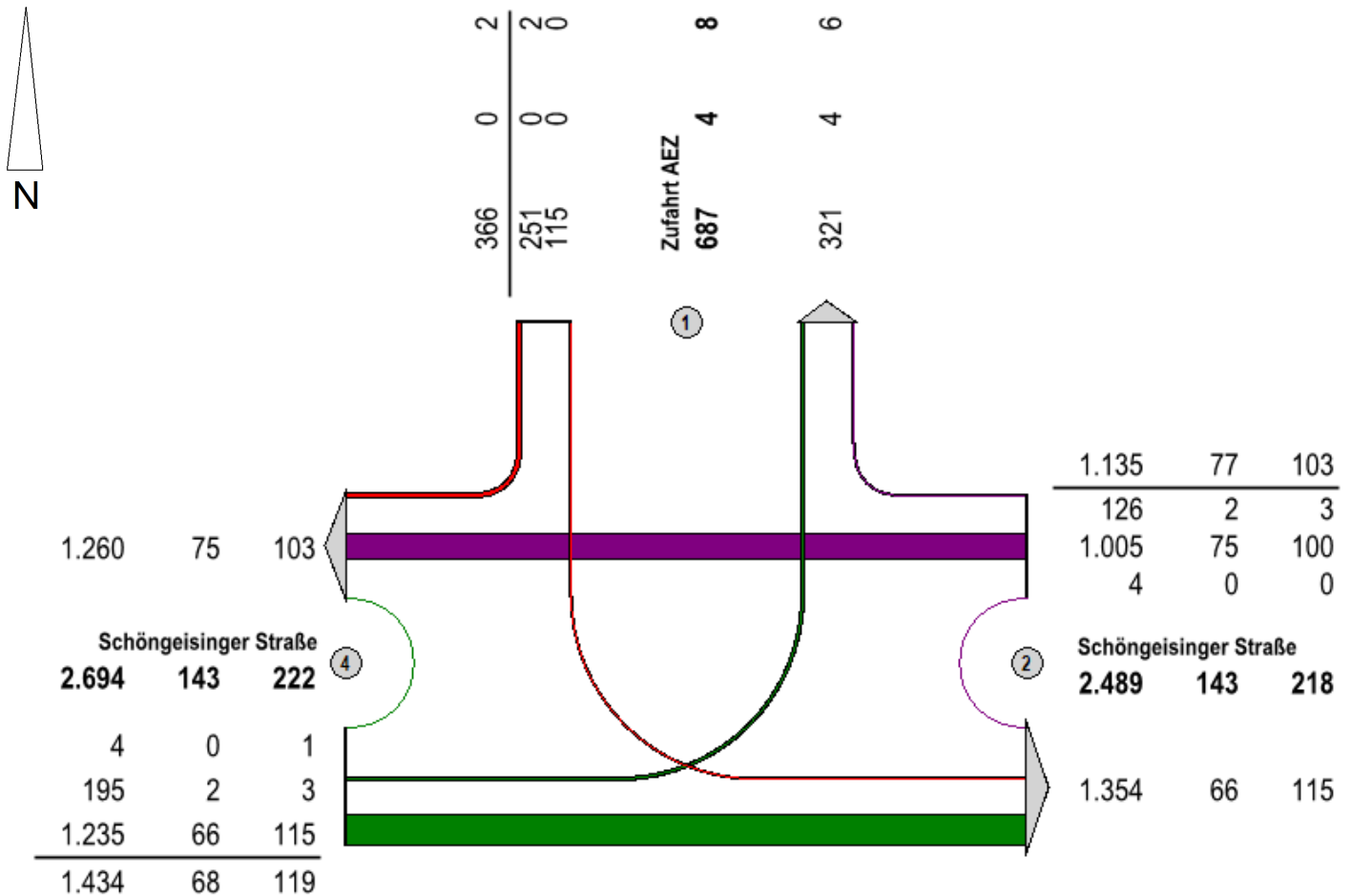
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

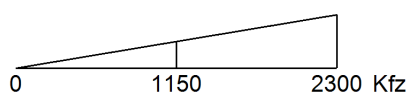
GV = Lfw + Lkw + Lz

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

1 Zufahrt AEZ
2 Schöngeisinger Straße
4 Schöngeisinger Straße

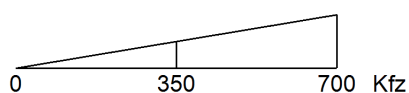
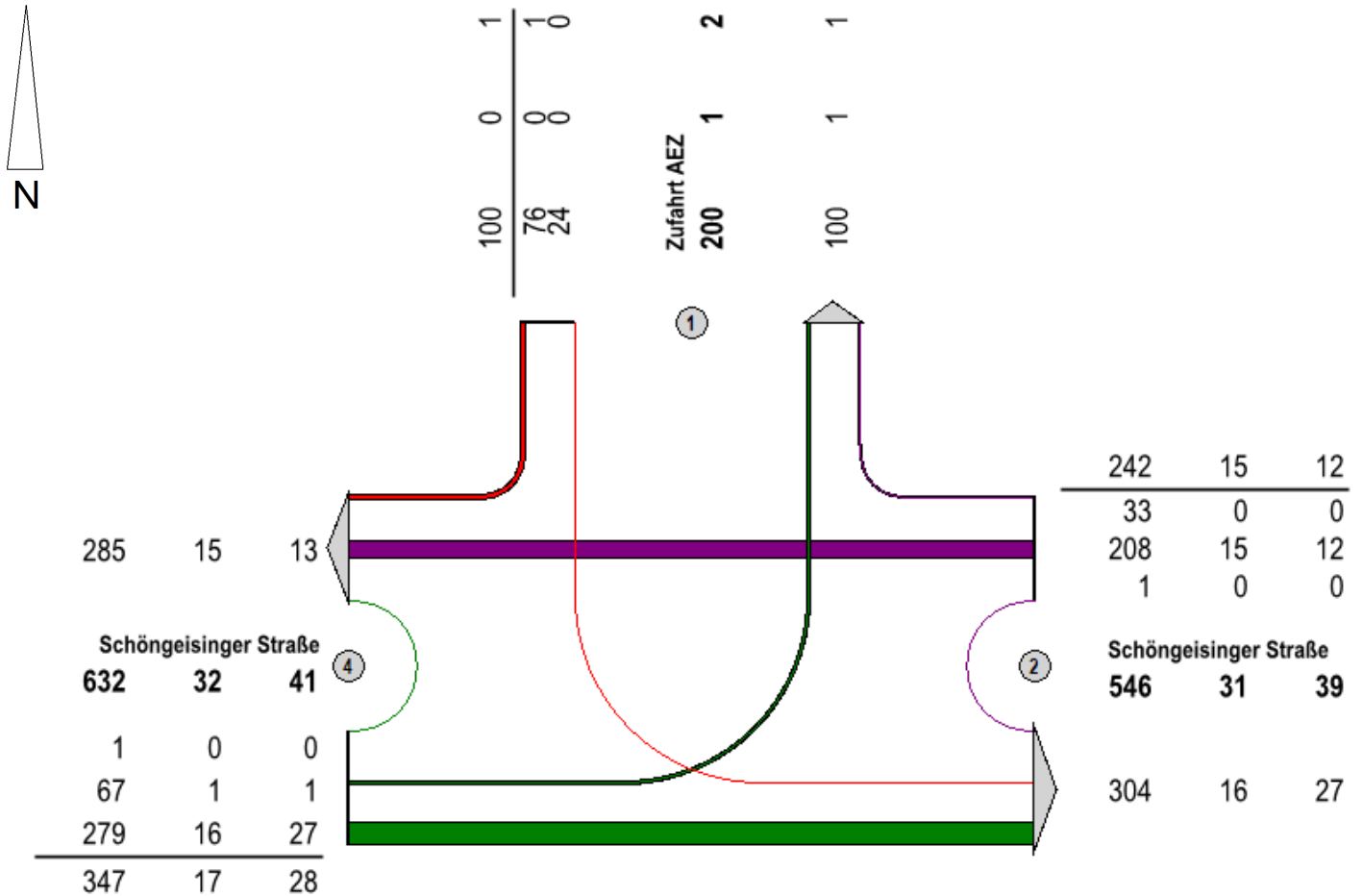


Kfz | SV | GV

$$K_{fz} = P_{kw} + Bus + L_{fw} + L_{kw} + L_z + K_{rd}$$
$$SV = Bus + Lkw + Lz$$
$$GV = L_{fw} + L_{kw} + L_z$$


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

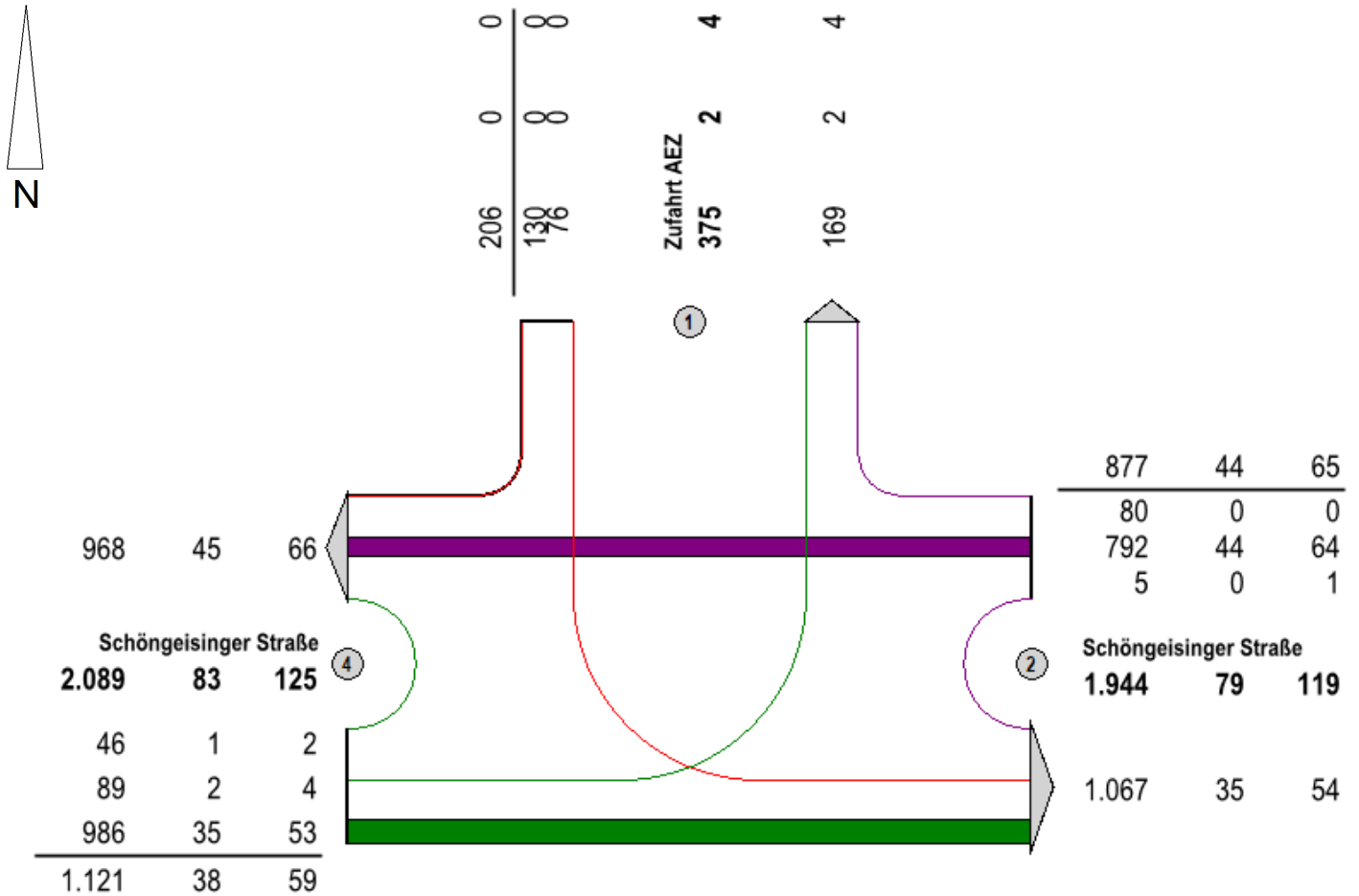


Kfz | SV | GV

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

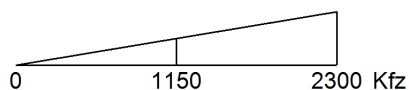


Kfz | SV | GV

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

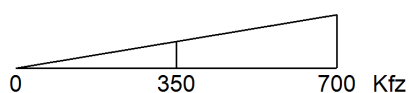
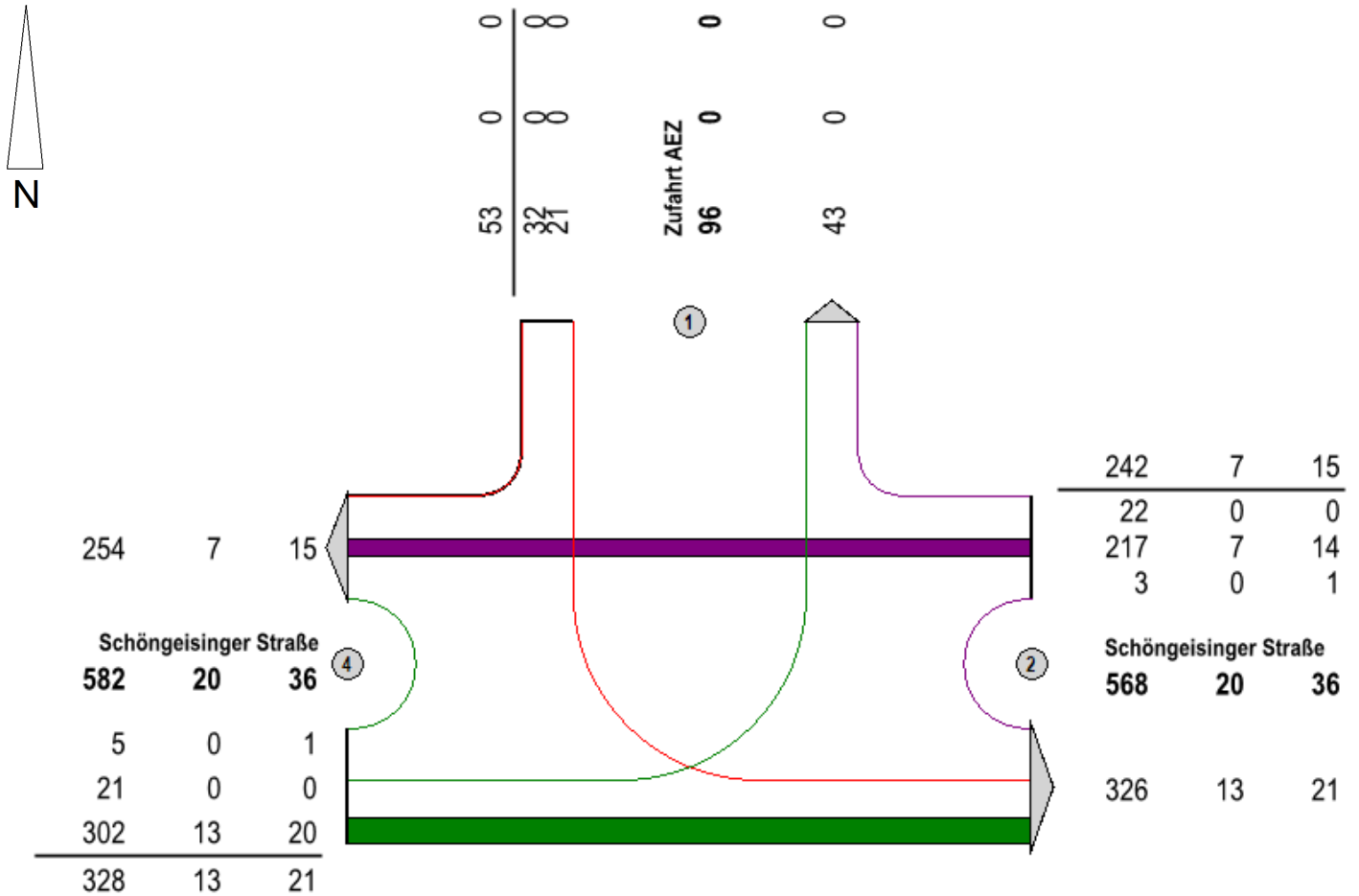
SV = Bus + Lkw + Lz

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

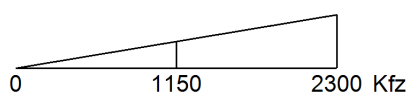
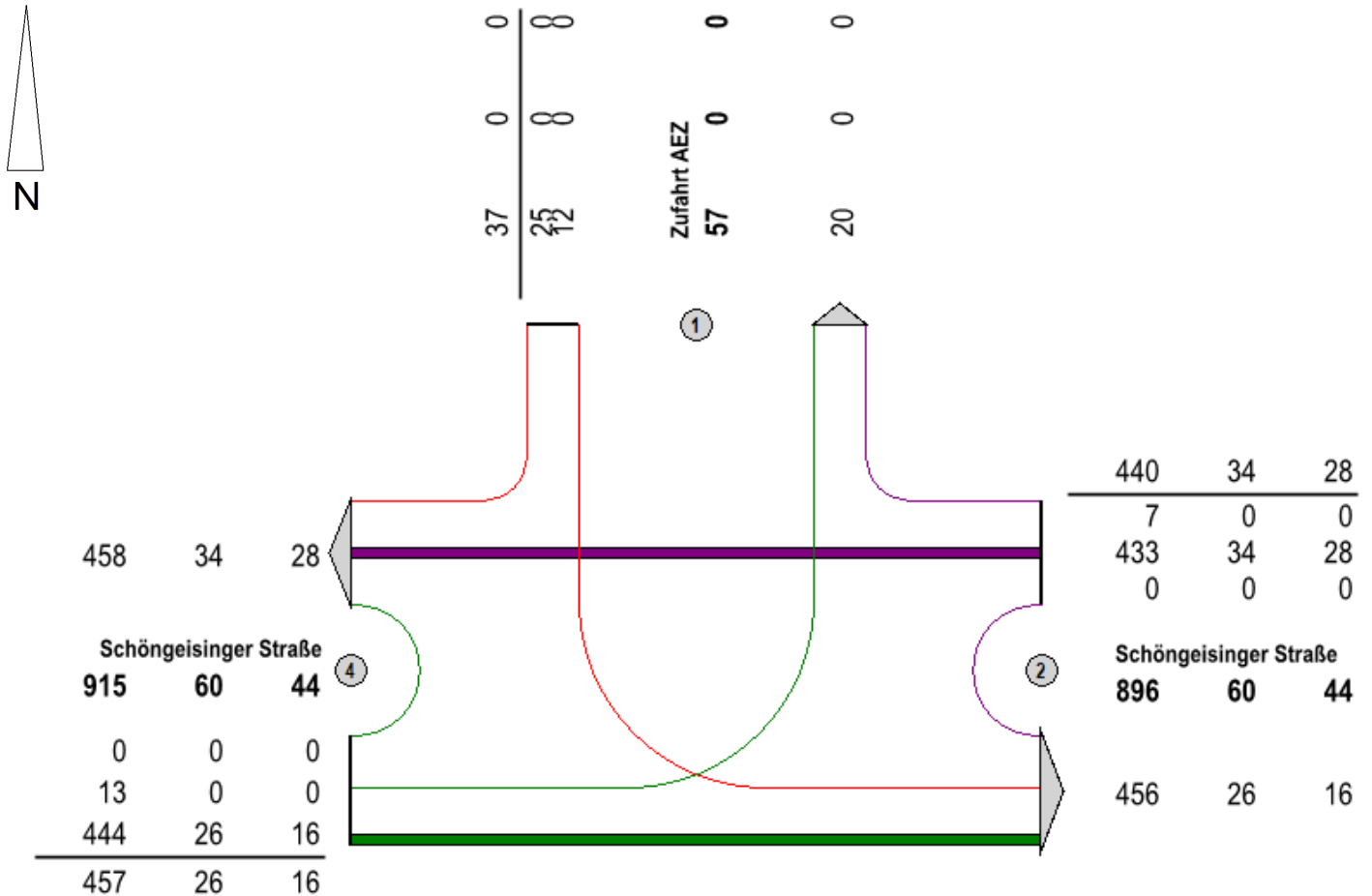


Kfz | SV | GV

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

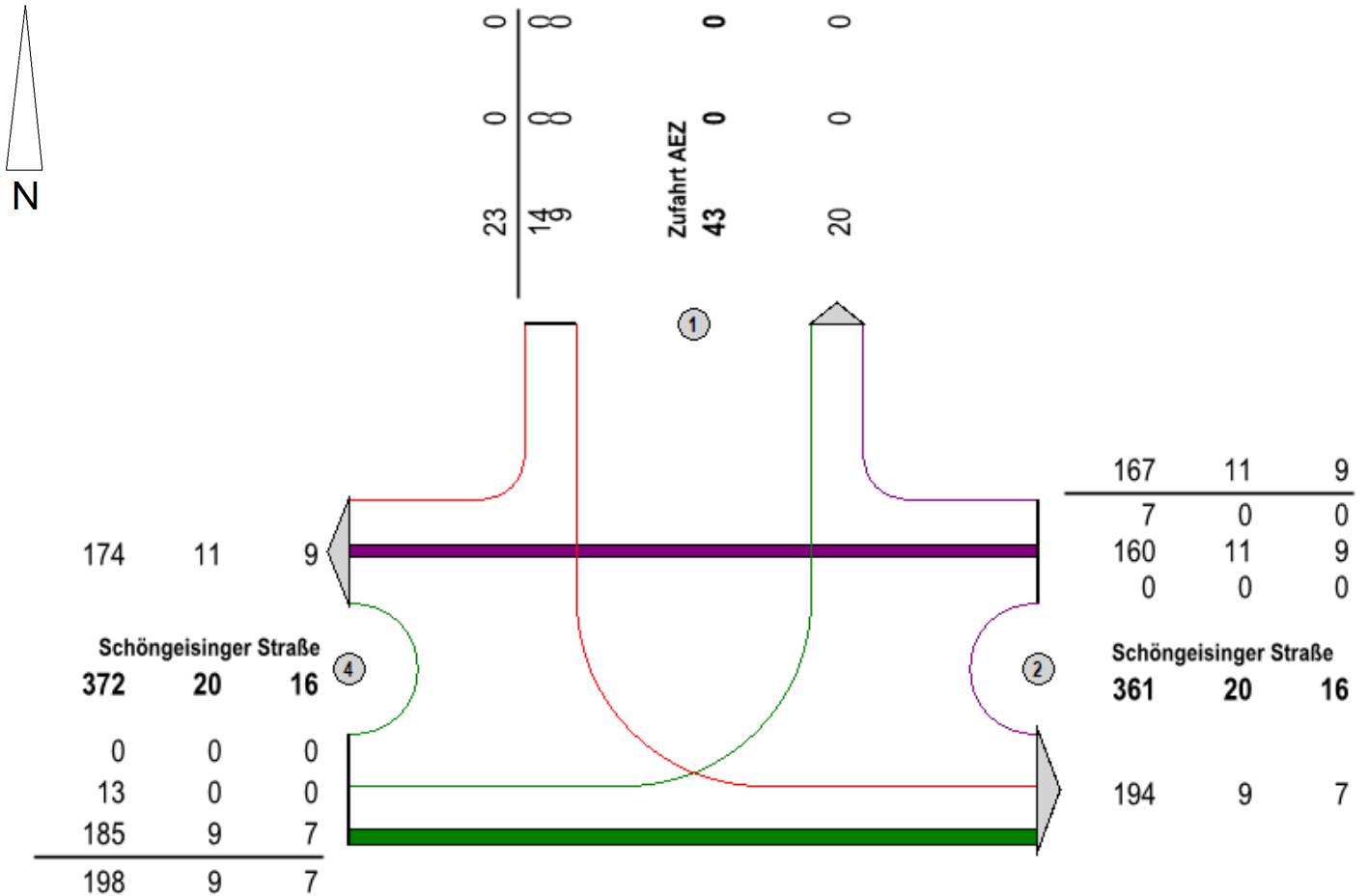
Bezeichnung Fürstenfeldbruck
Zählung K071102
Platz
Datum Do. 11.07.2024
Block 19:00 - 22:00
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

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



Kfz | SV | GV

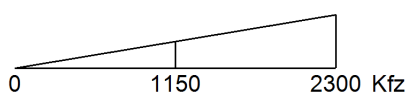
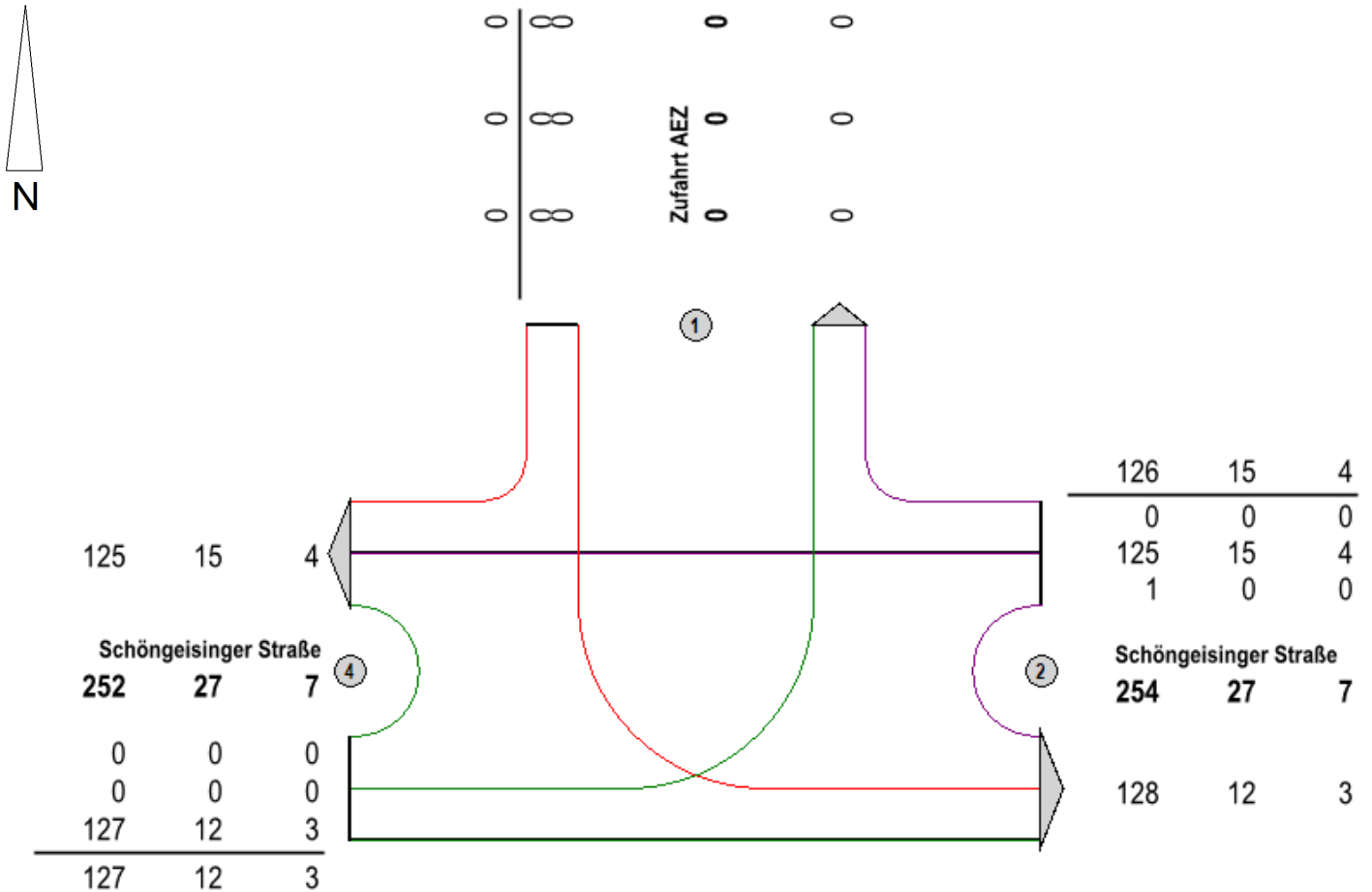
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

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

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



Kfz | SV | GV

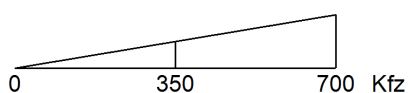
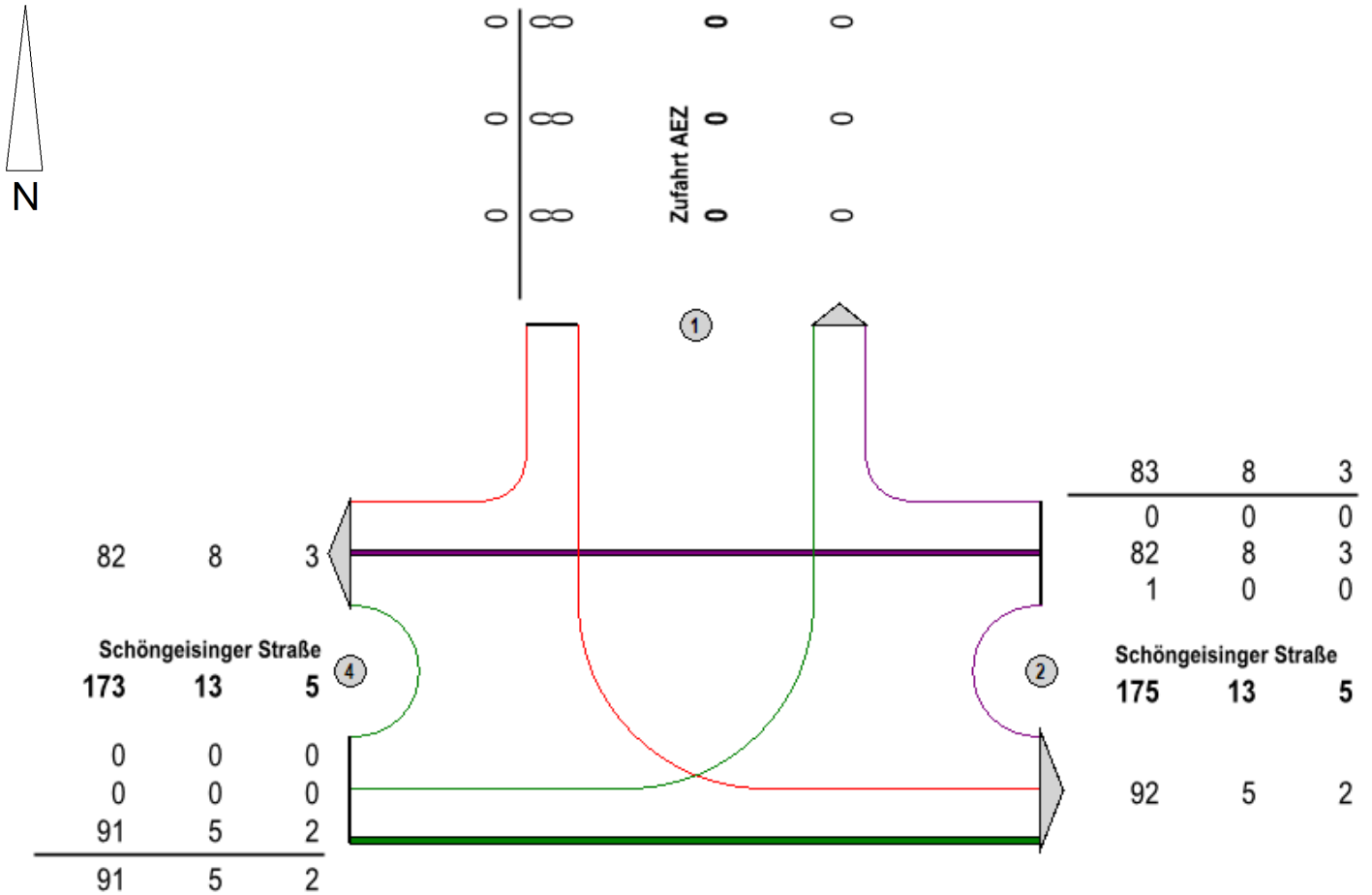
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

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 Schöngeisinger Straße
- 4 Schöngeisinger Straße



Kfz | SV | GV

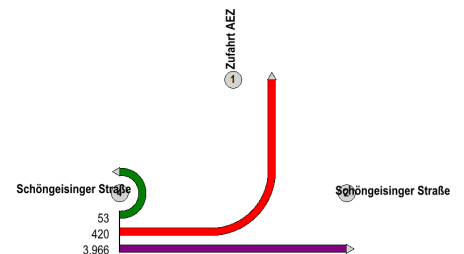
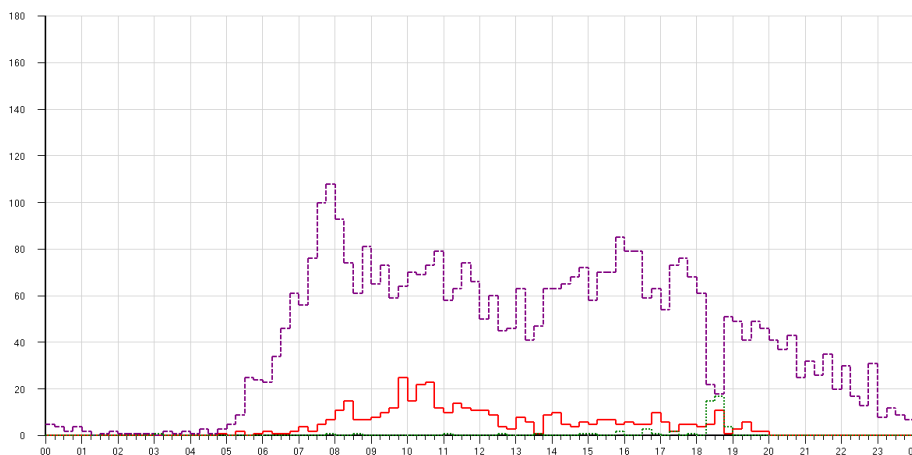
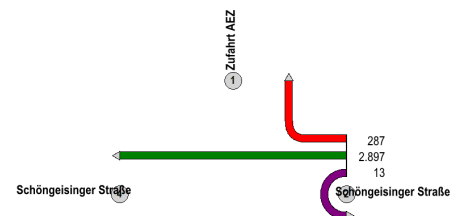
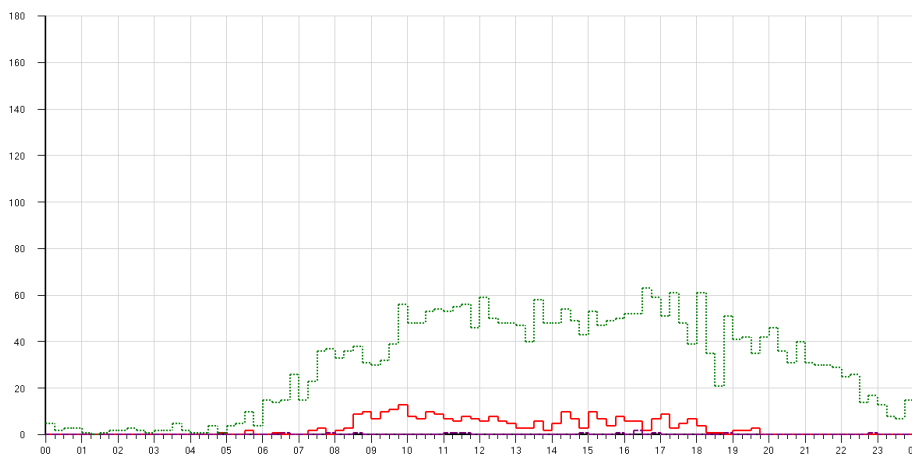
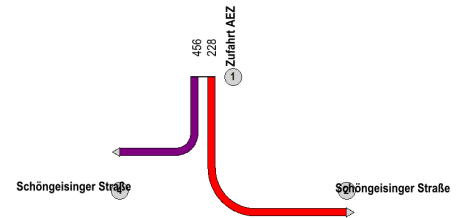
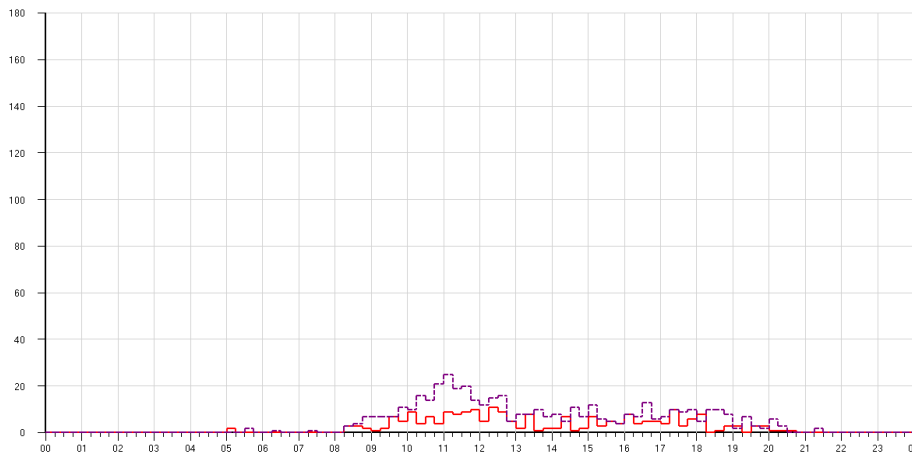
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Fürstenfeldbruck
Zählung K071102
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		

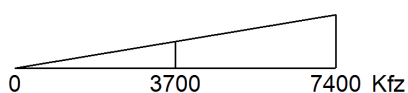
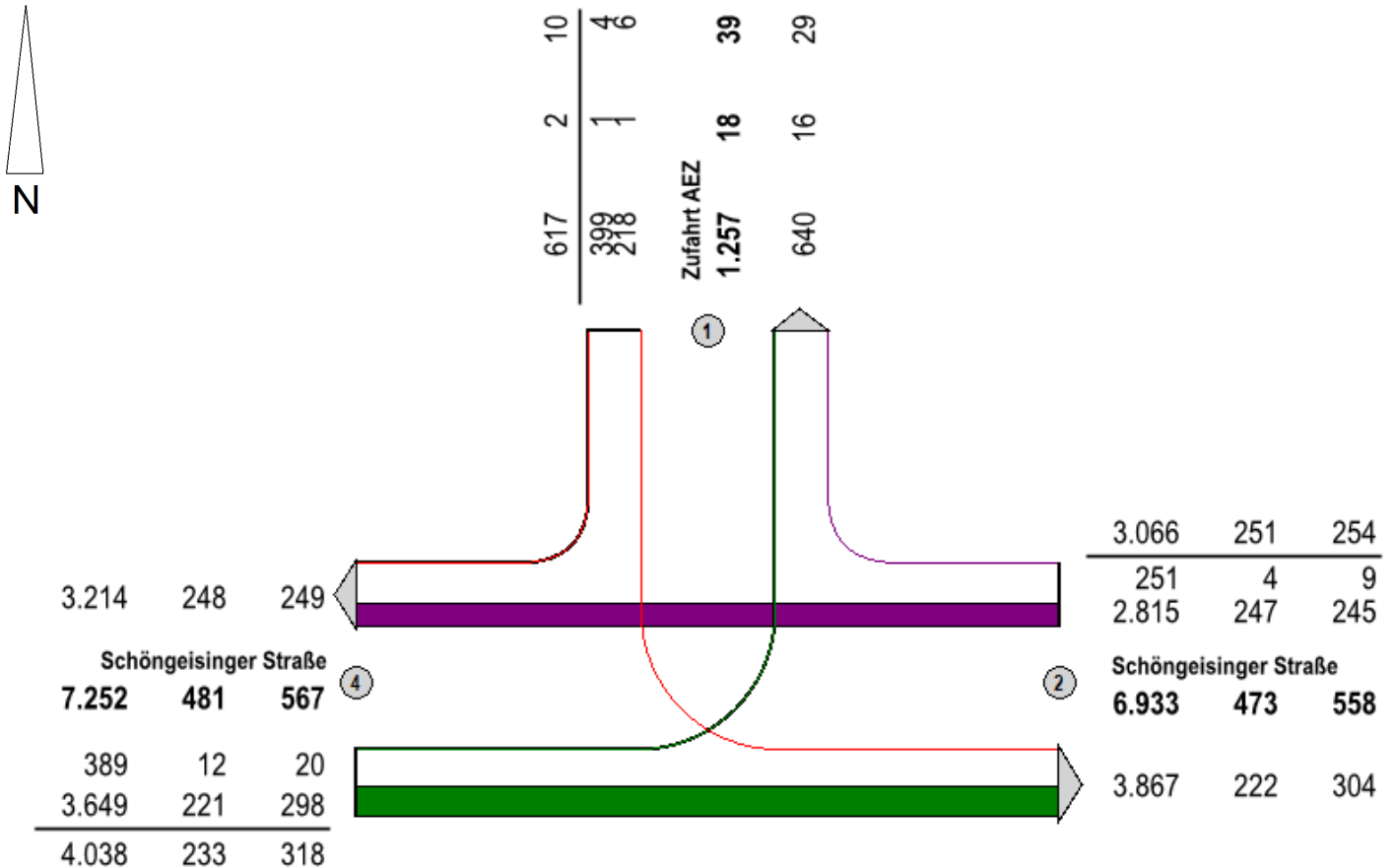
Hochrechnungsfaktoren

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



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

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



Kfz | SV | GV

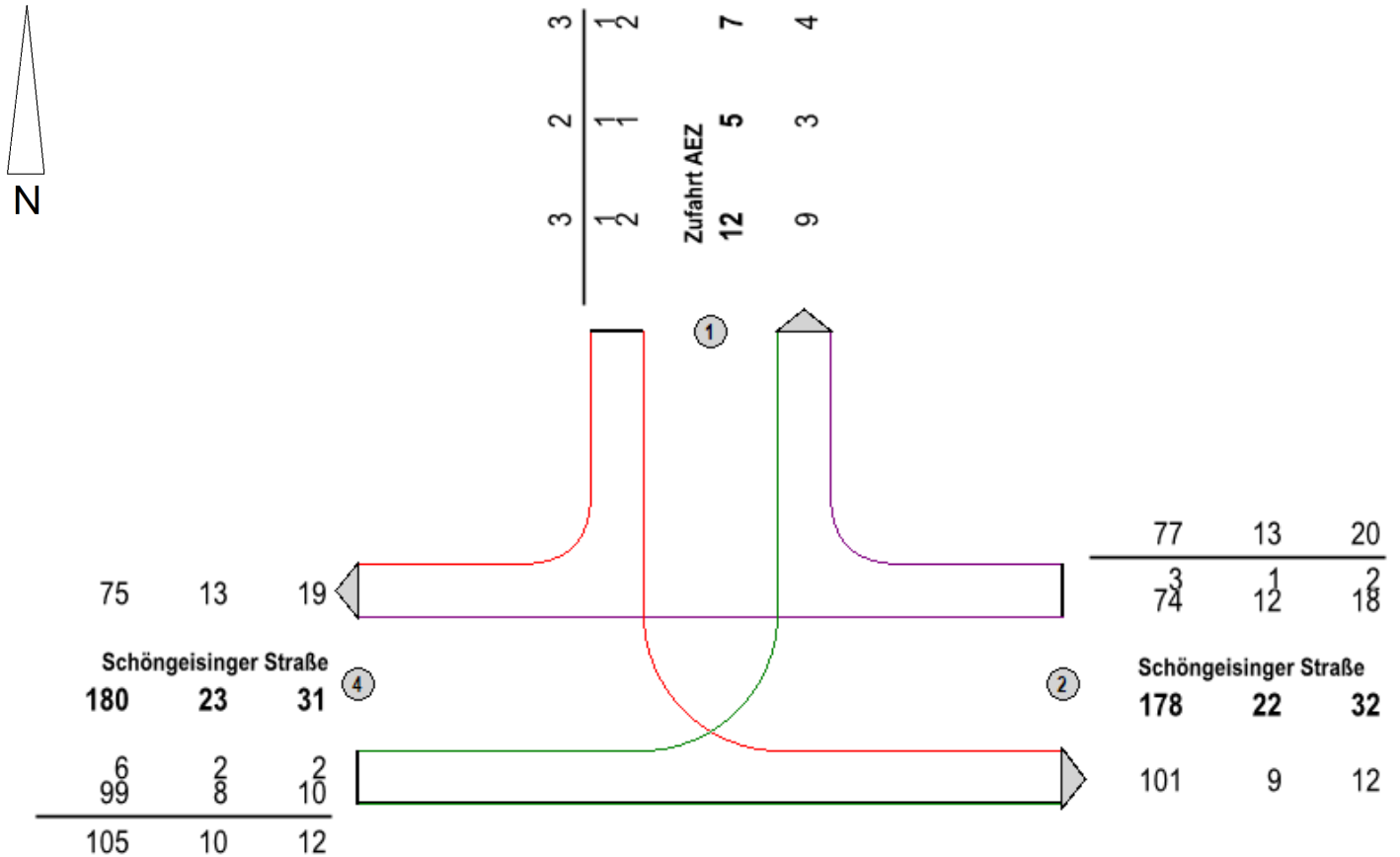
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

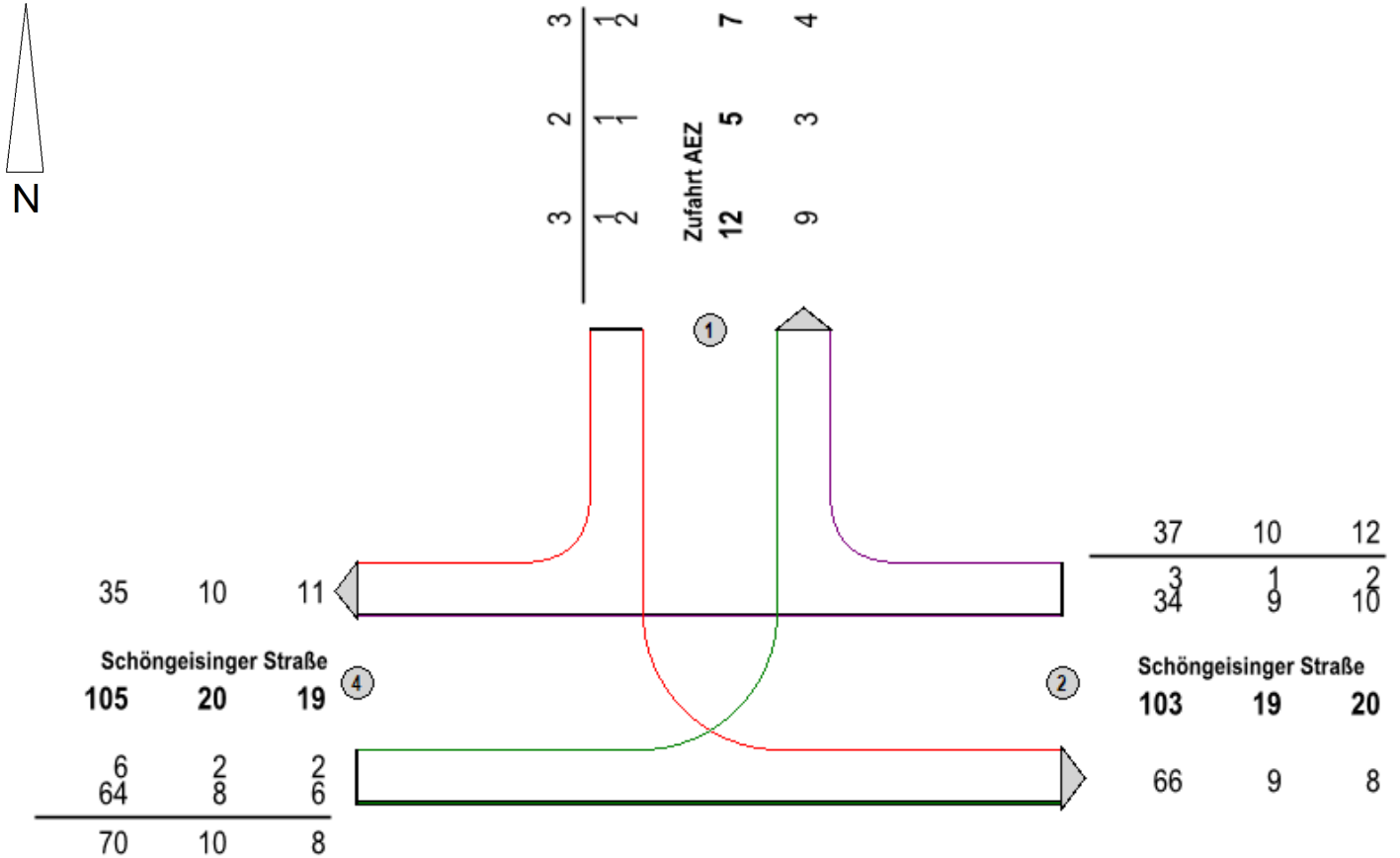
Bezeichnung Schöngeisinger Str.
Zählung K071002
Platz
Datum Do. 10.07.2025
Block 00:00 - 06:00

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



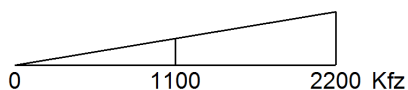
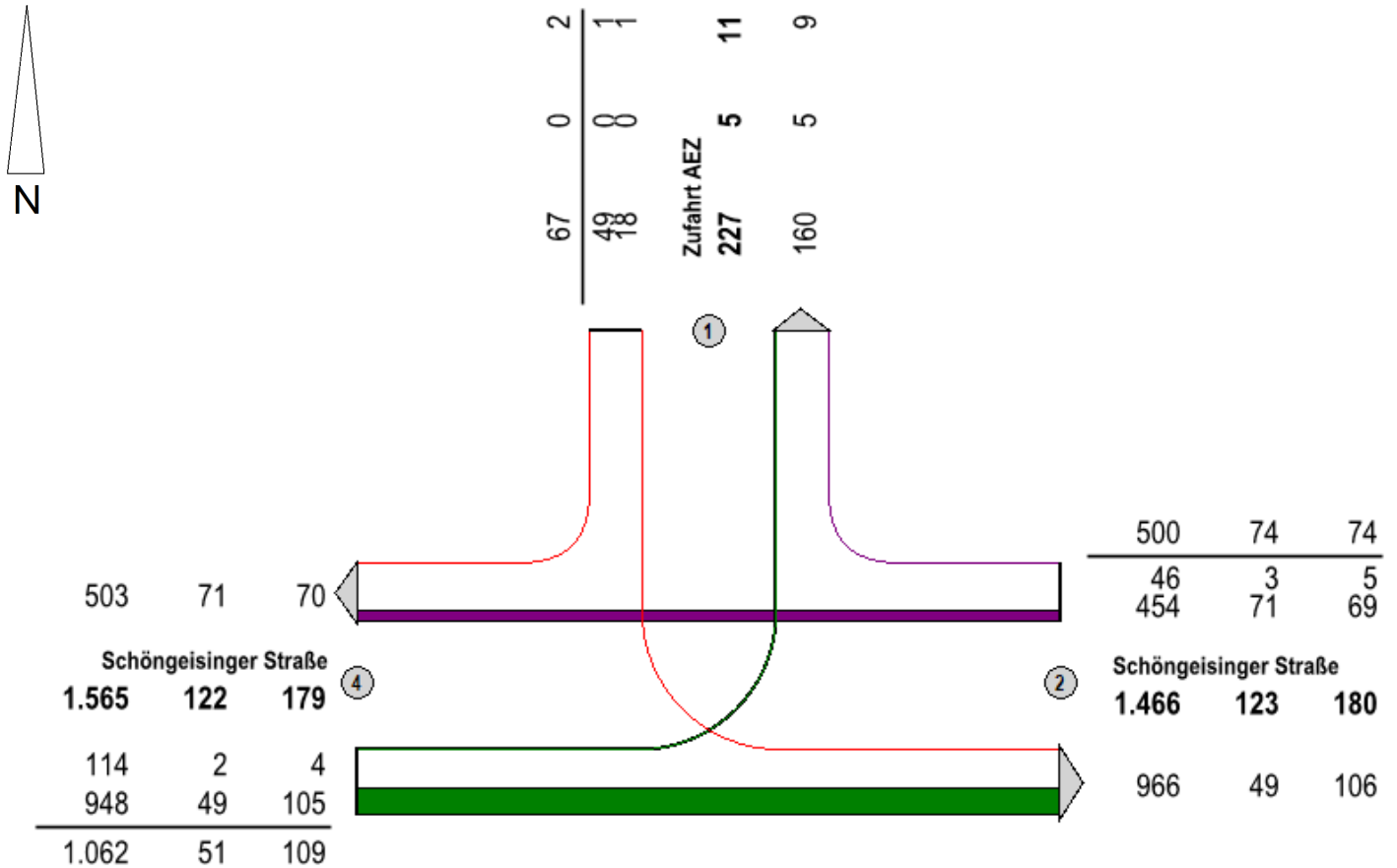
Bezeichnung Schöngeisinger Str.
Zählung K071002
Platz
Datum Do. 10.07.2025
Block 00:00 - 06:00
SpitzenStd 05:00 - 06:00

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



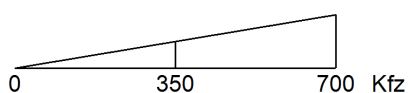
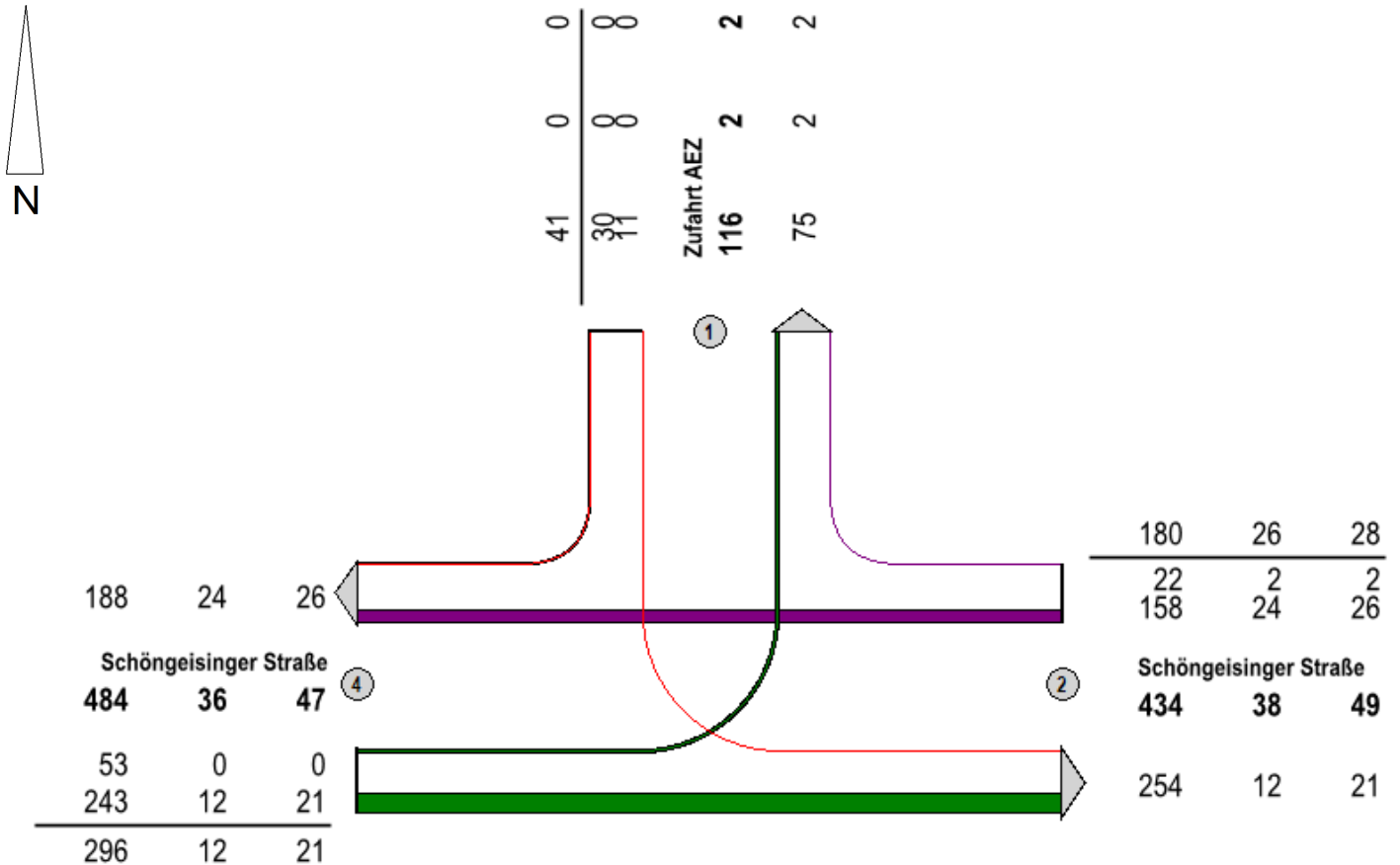
Bezeichnung Schöngeisinger Str.
Zählung K071002
Platz
Datum Do. 10.07.2025
Block 06:00 - 10:00

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



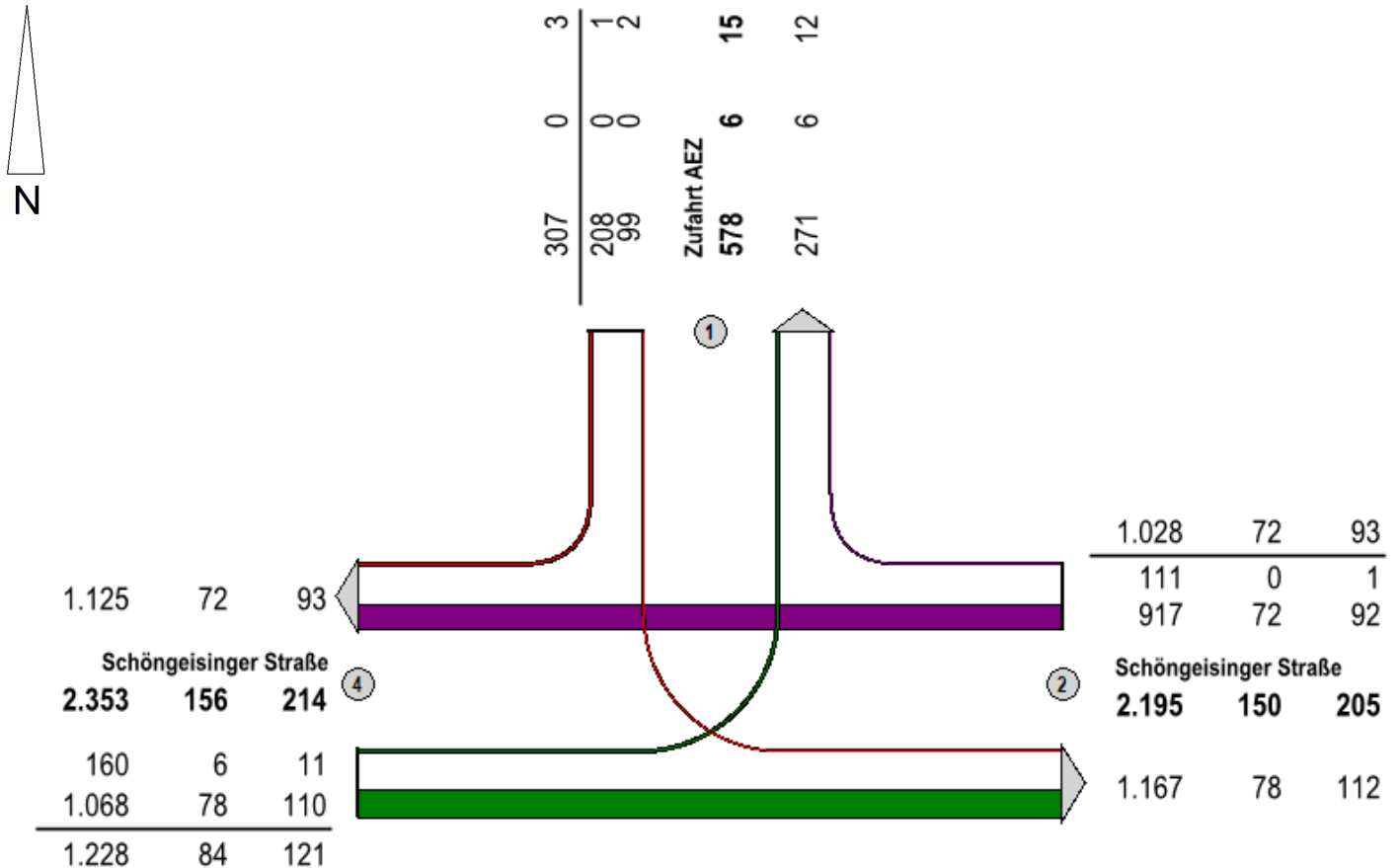
Bezeichnung Schöngeisinger Str.
Zählung K071002
Platz
Datum Do. 10.07.2025
Block 06:00 - 10:00
SpitzenStd 09:00 - 10:00

- 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

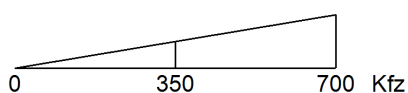
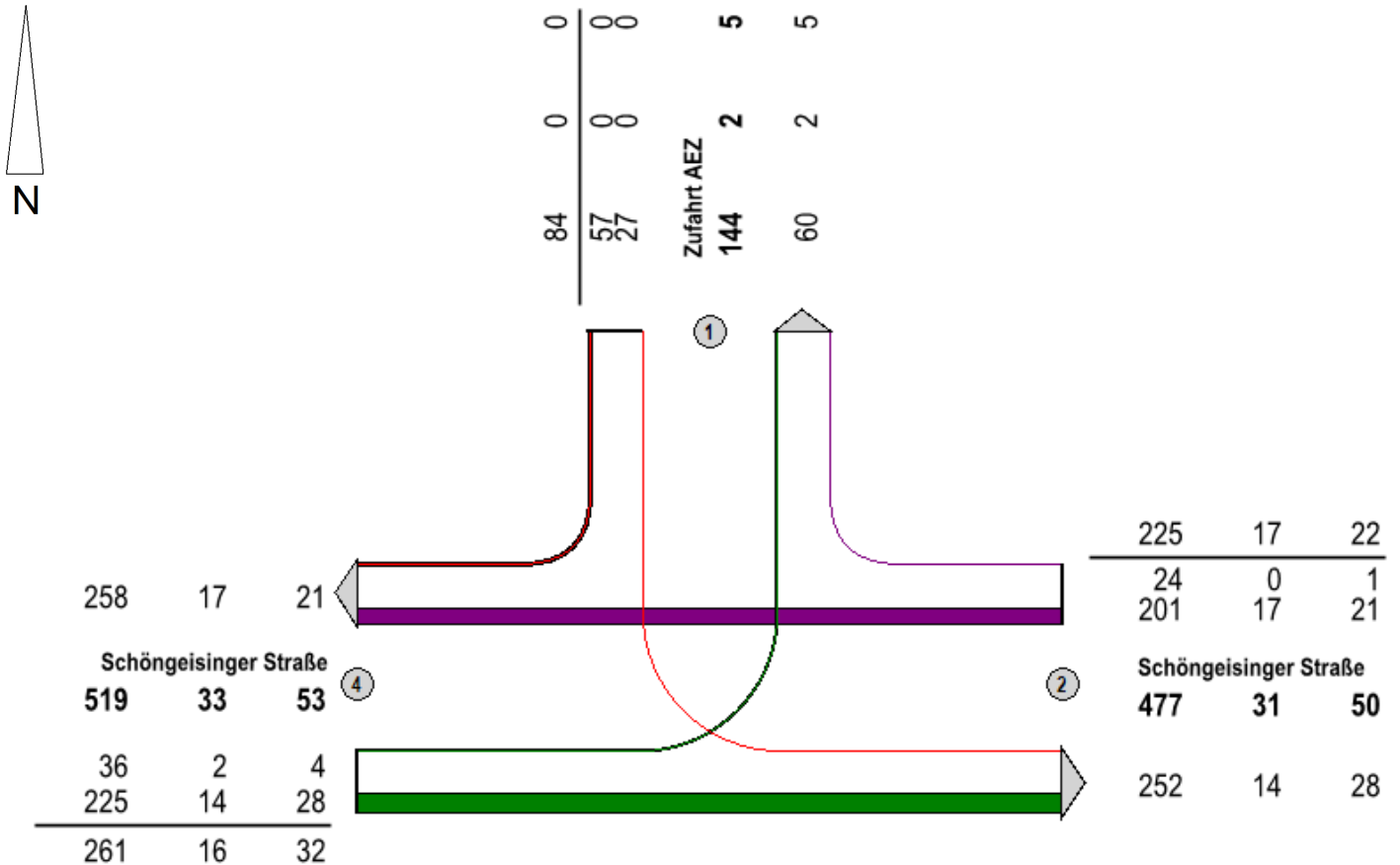
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

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

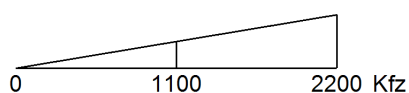
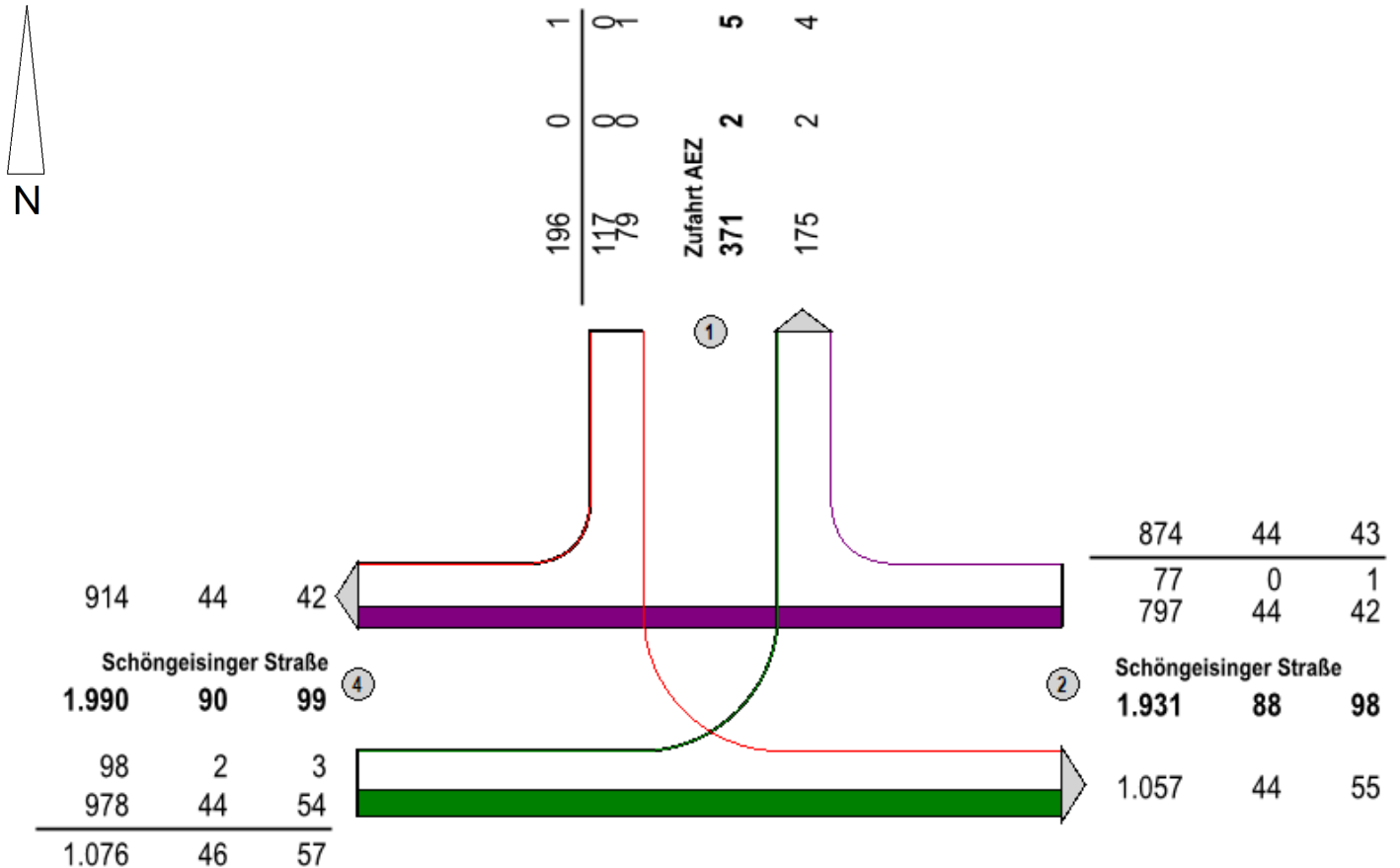


Kfz | SV | GV

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

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

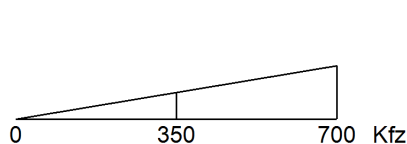
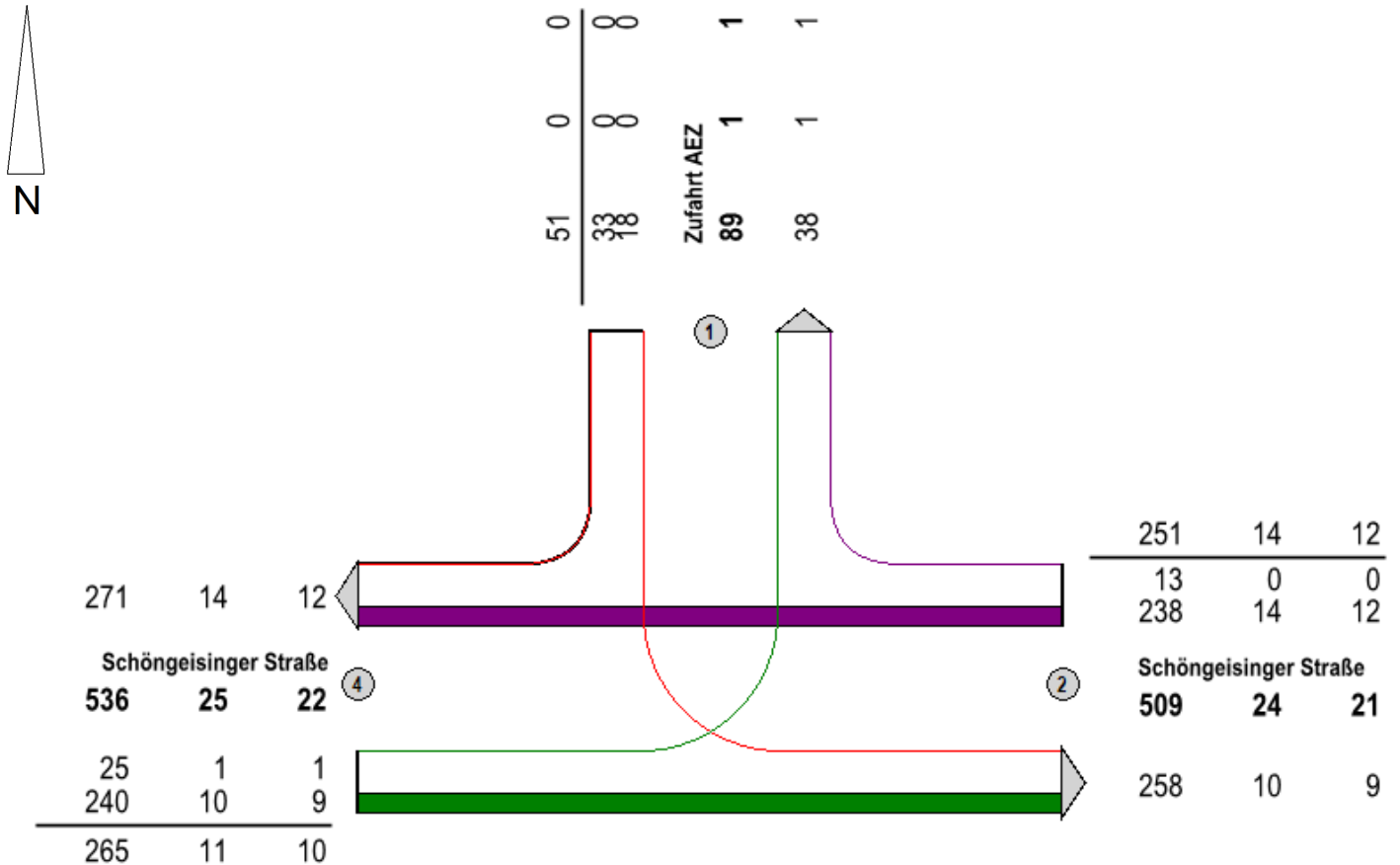


Kfz | SV | GV

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

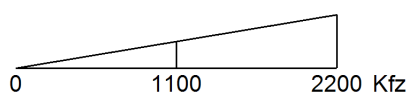
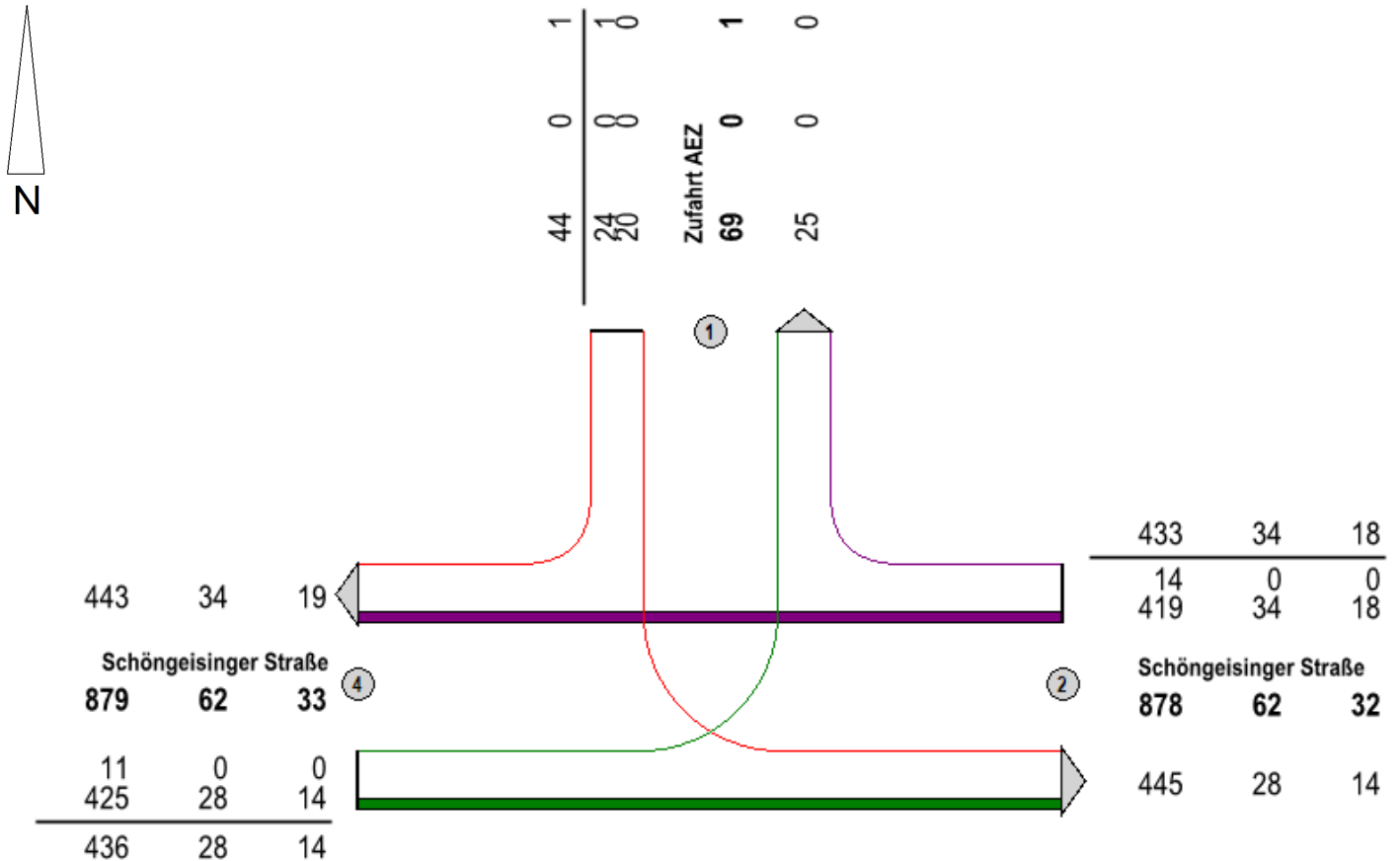


Kfz | SV | GV

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



Kfz | SV | GV

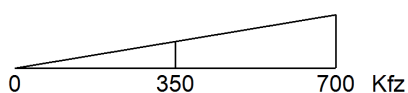
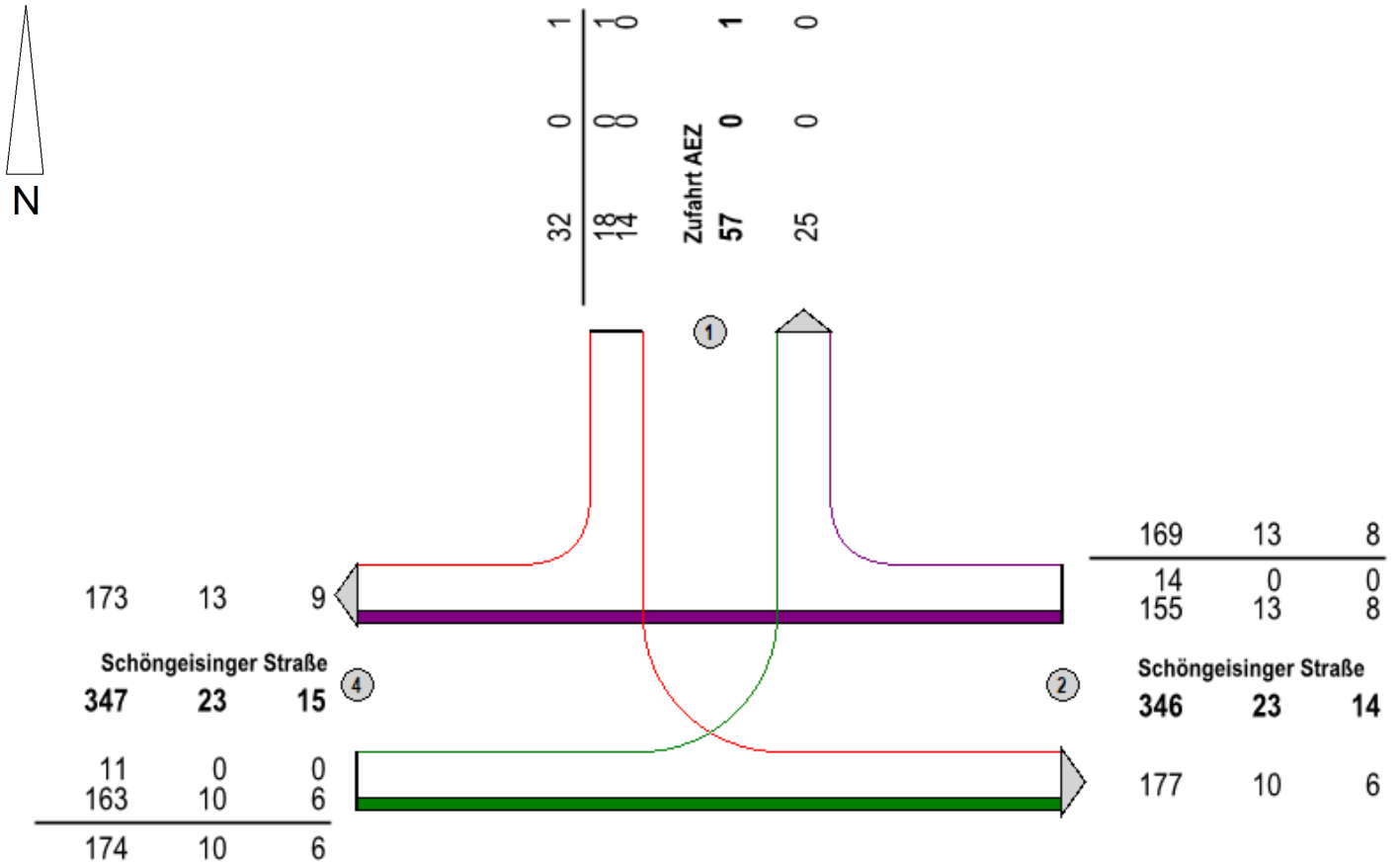
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

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

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



Kfz | SV | GV

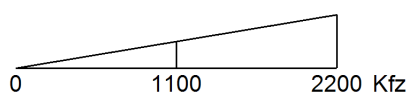
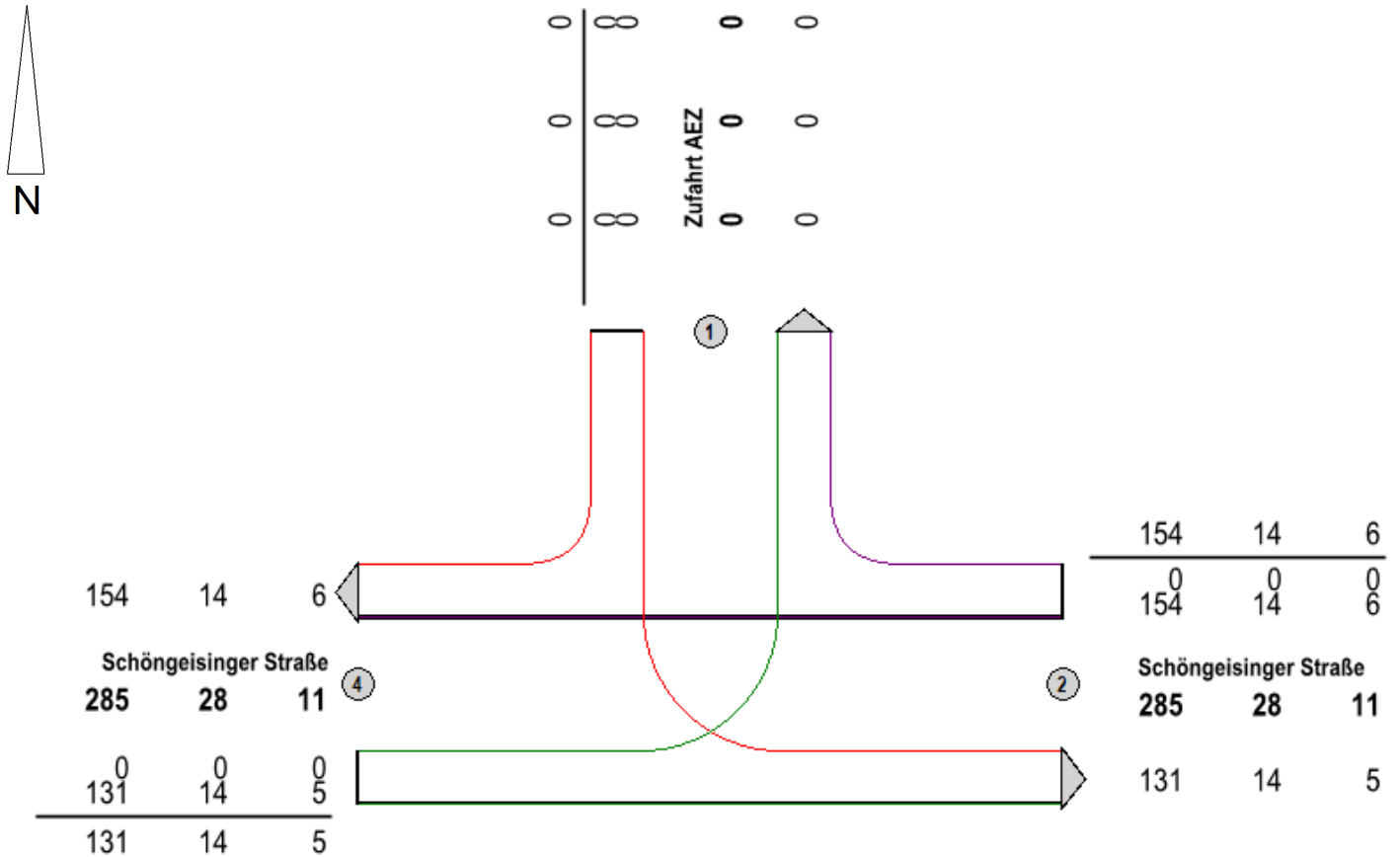
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

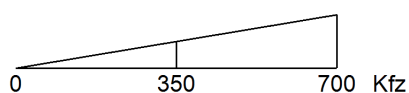
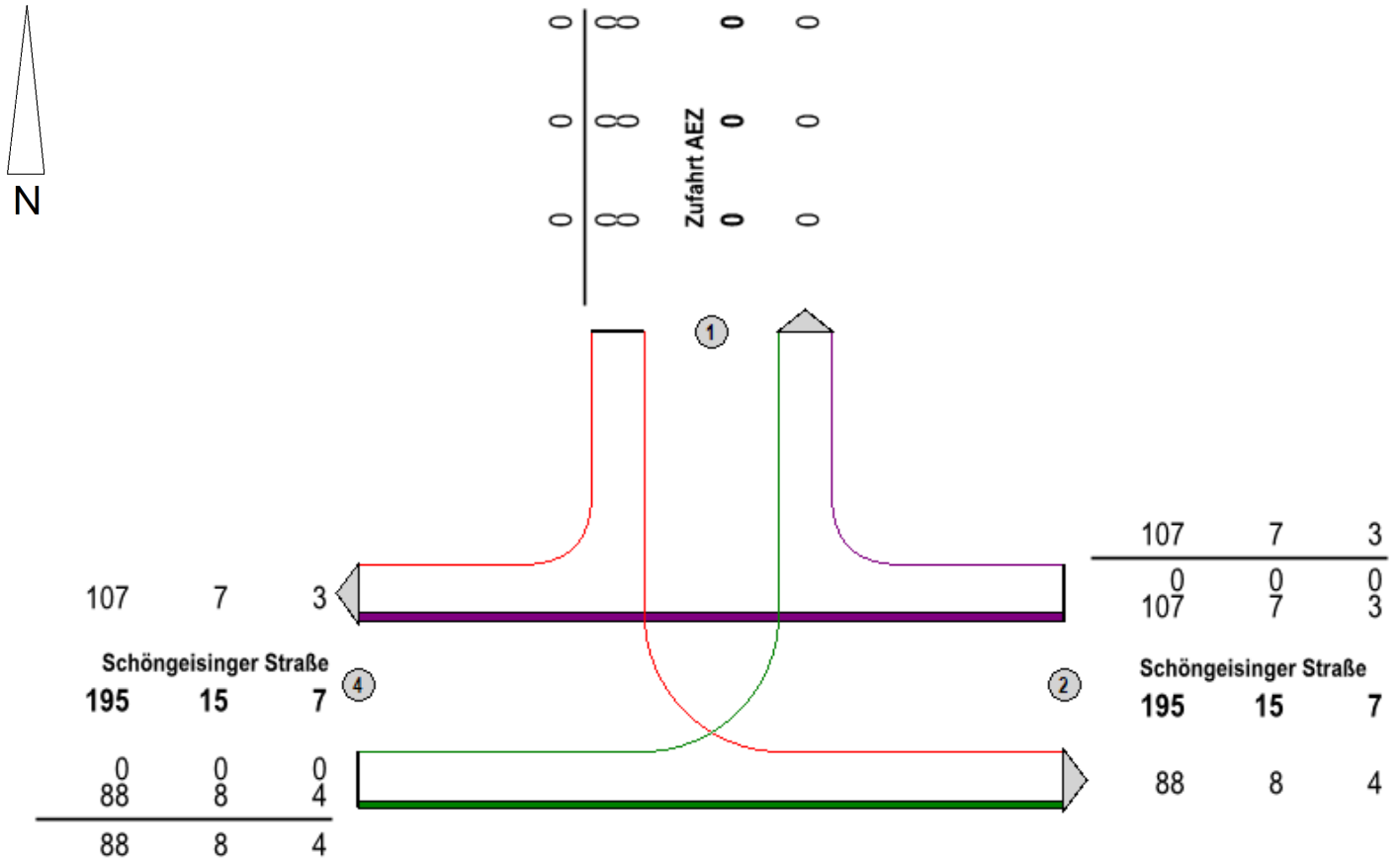
Bezeichnung Schöngeisinger Str.
Zählung K071002
Platz
Datum Do. 10.07.2025
Block 22:00 - 24:00

- 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

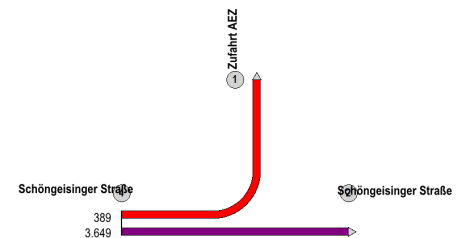
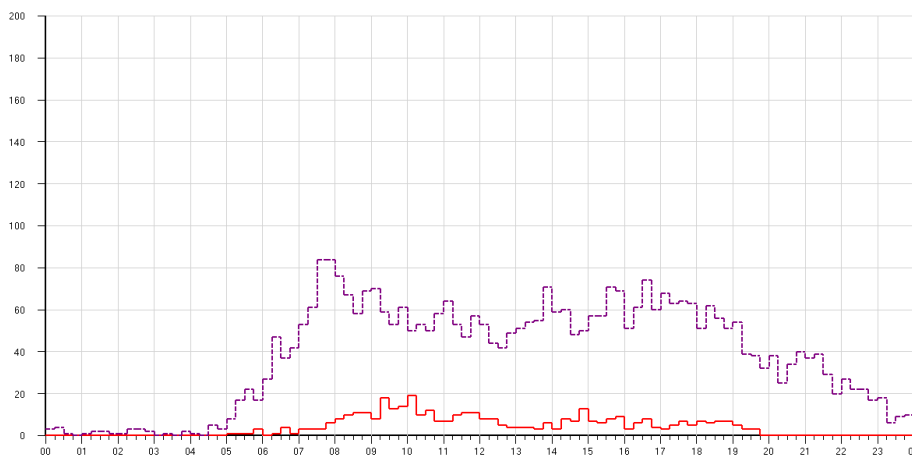
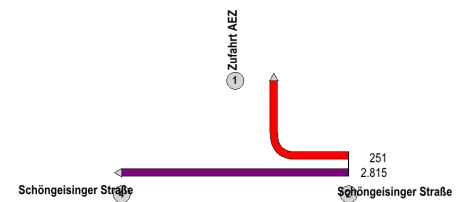
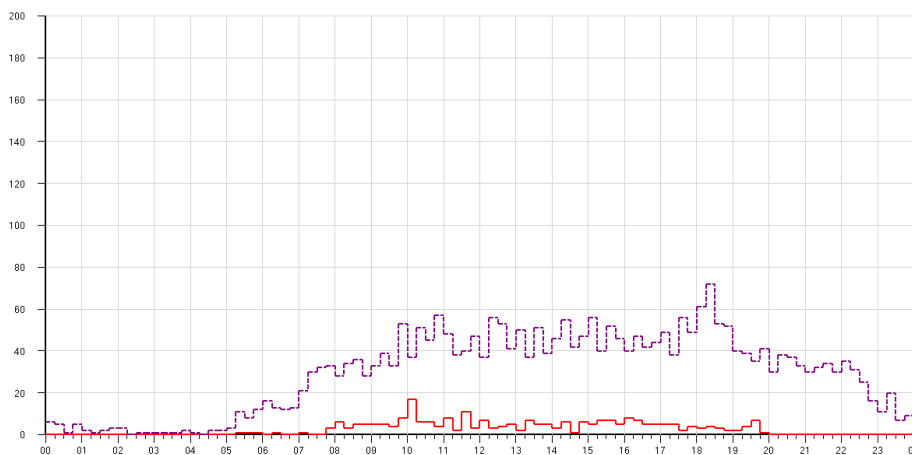
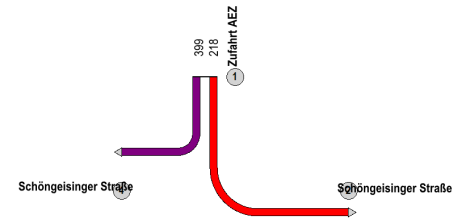
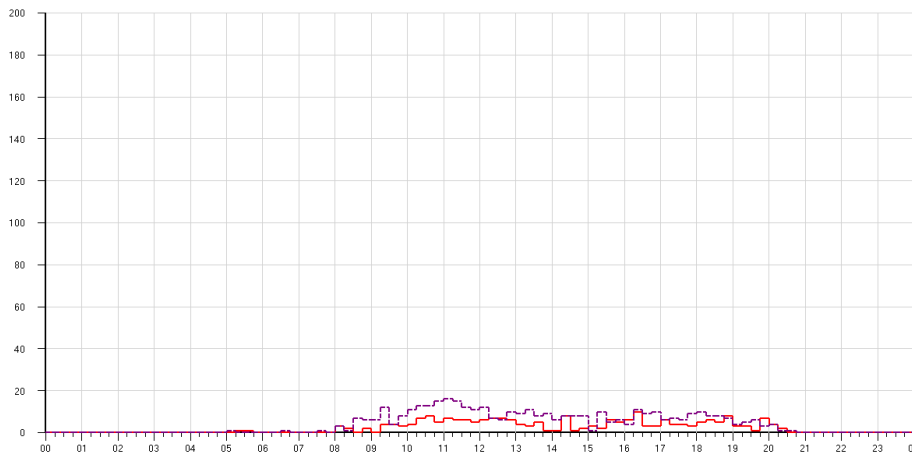


Kfz | SV | GV

$$K_{fz} = P_{kw} + Bus + L_{fw} + L_{kw} + L_z + K_{rd}$$
$$SV = Bus + Lkw + Lz$$
$$GV = L_{fw} + L_{kw} + L_z$$

Bezeichnung Schöngesinger 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		

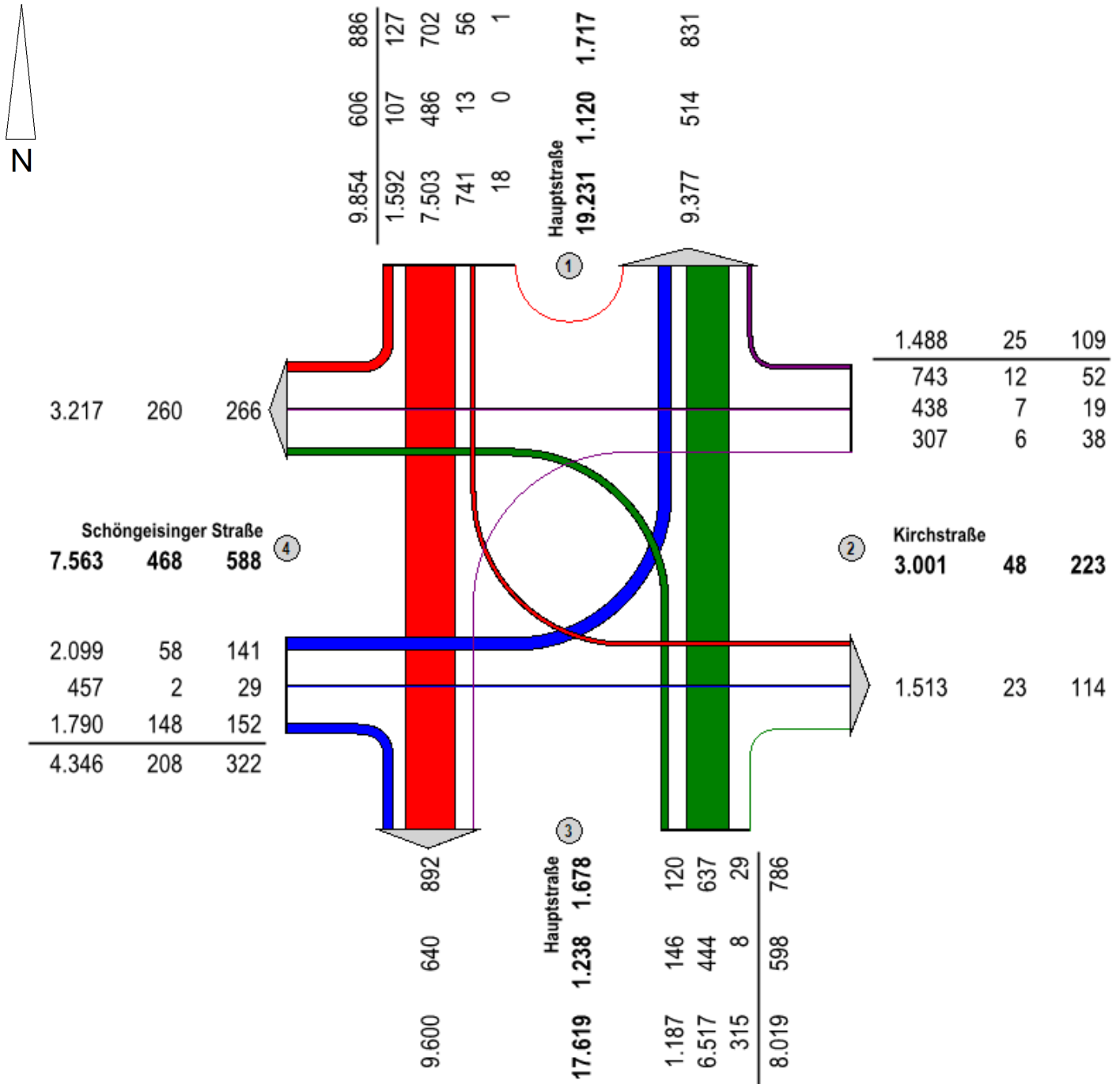
Hochrechnungsfaktoren

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

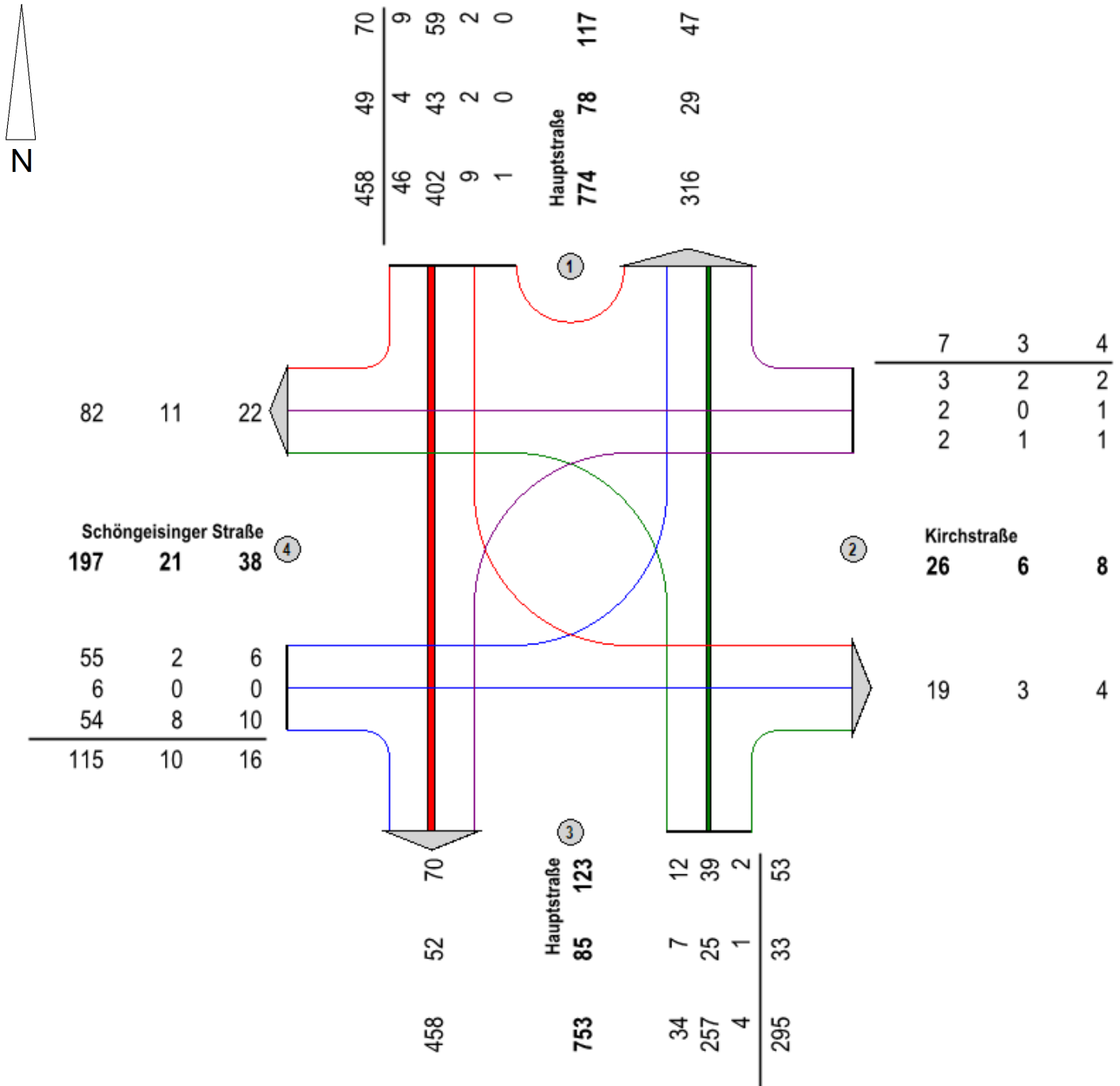
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

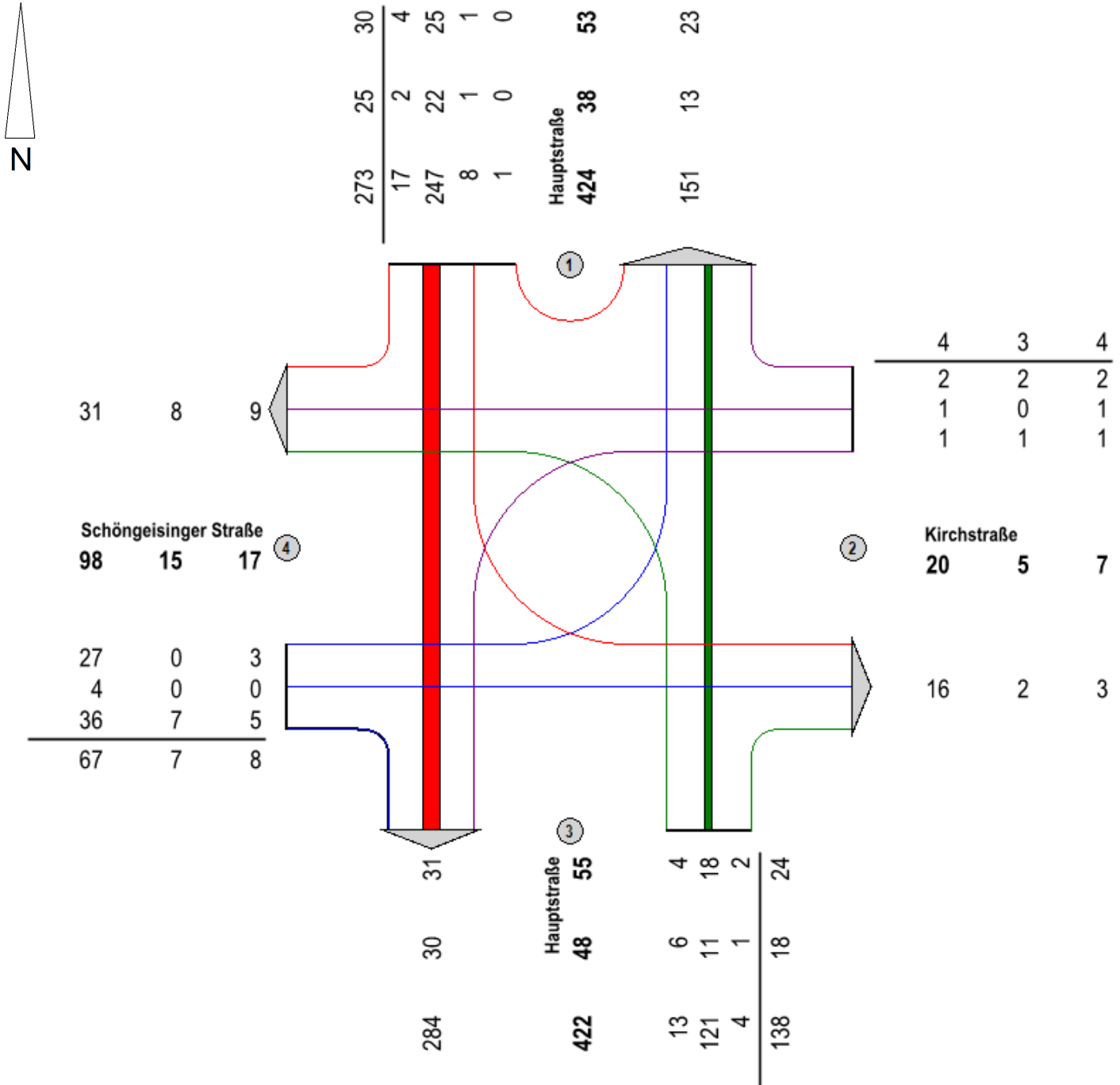
Bezeichnung Fürstenfeldbruck
Zählung K071101
Platz
Datum Do. 11.07.2024
Block 00:00 - 06:00
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

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



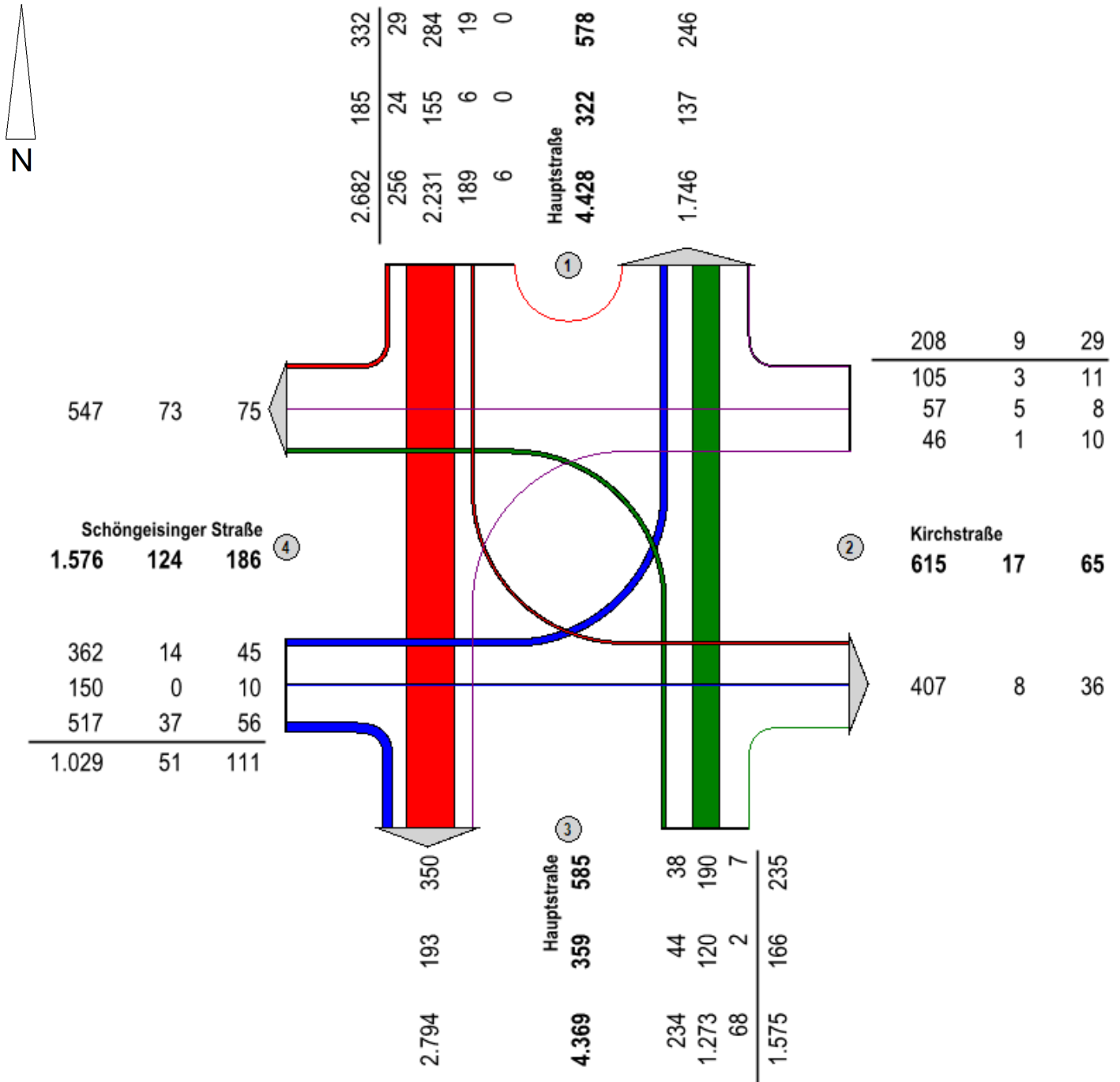
Bezeichnung Fürstenfeldbruck
Zählung K071101
Platz
Datum Do. 11.07.2024
Block 00:00 - 06:00
SpitzenStd 05:00 - 06:00
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 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

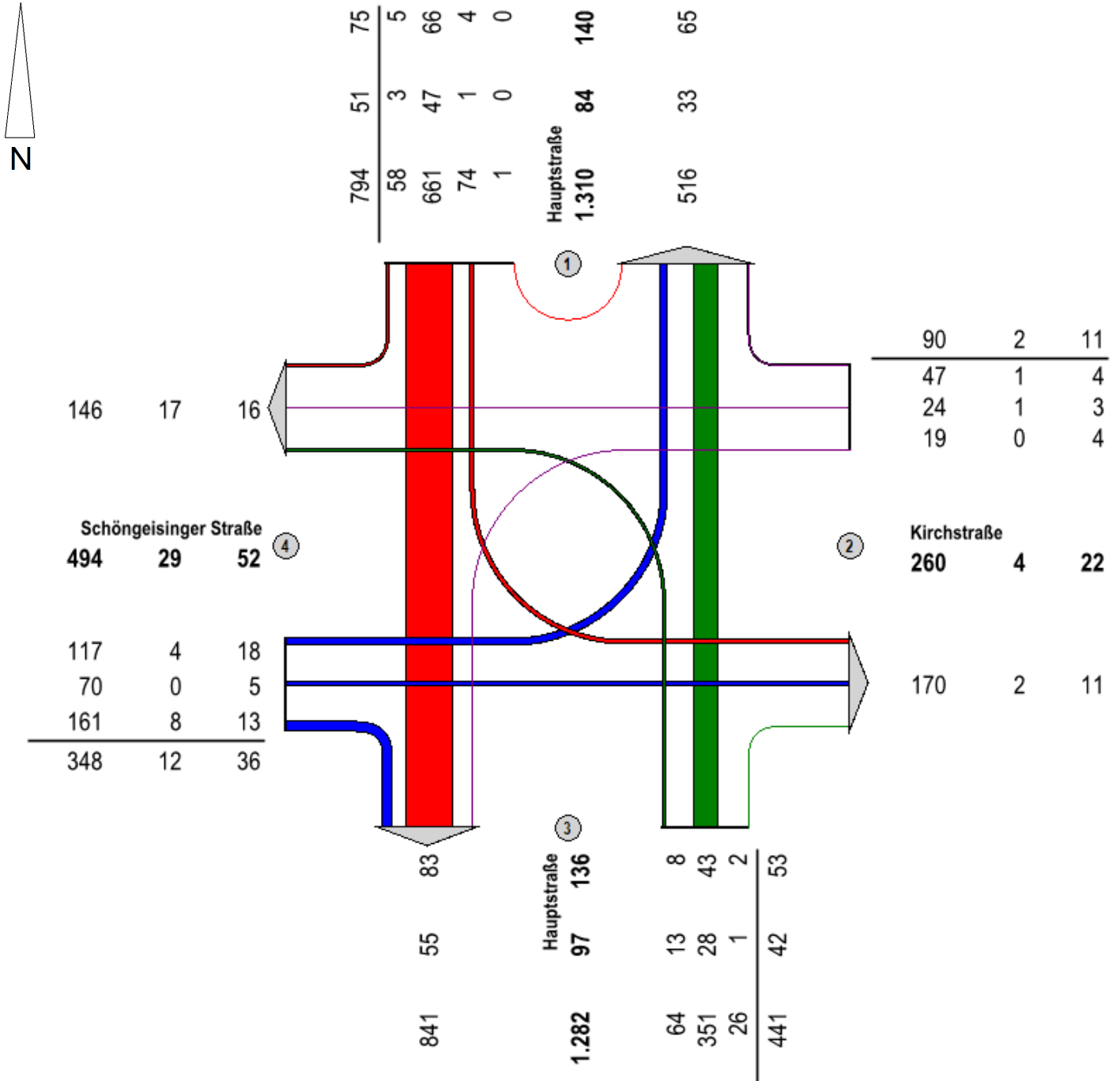
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

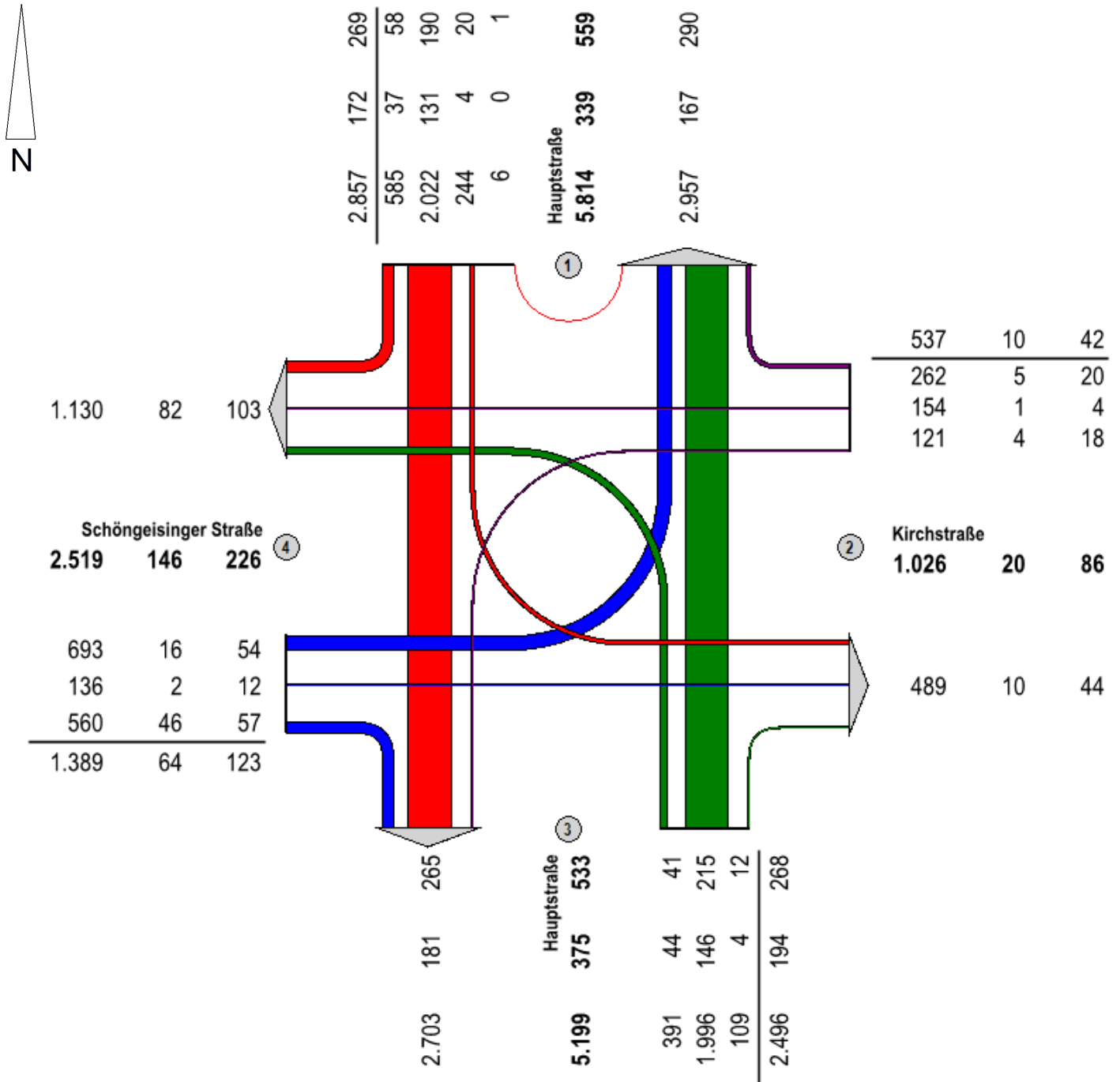
Bezeichnung Fürstenfeldbruck
Zählung K071101
Platz
Datum Do. 11.07.2024
Block 06:00 - 10:00
SpitzenStd 07:30 - 08:30
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 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

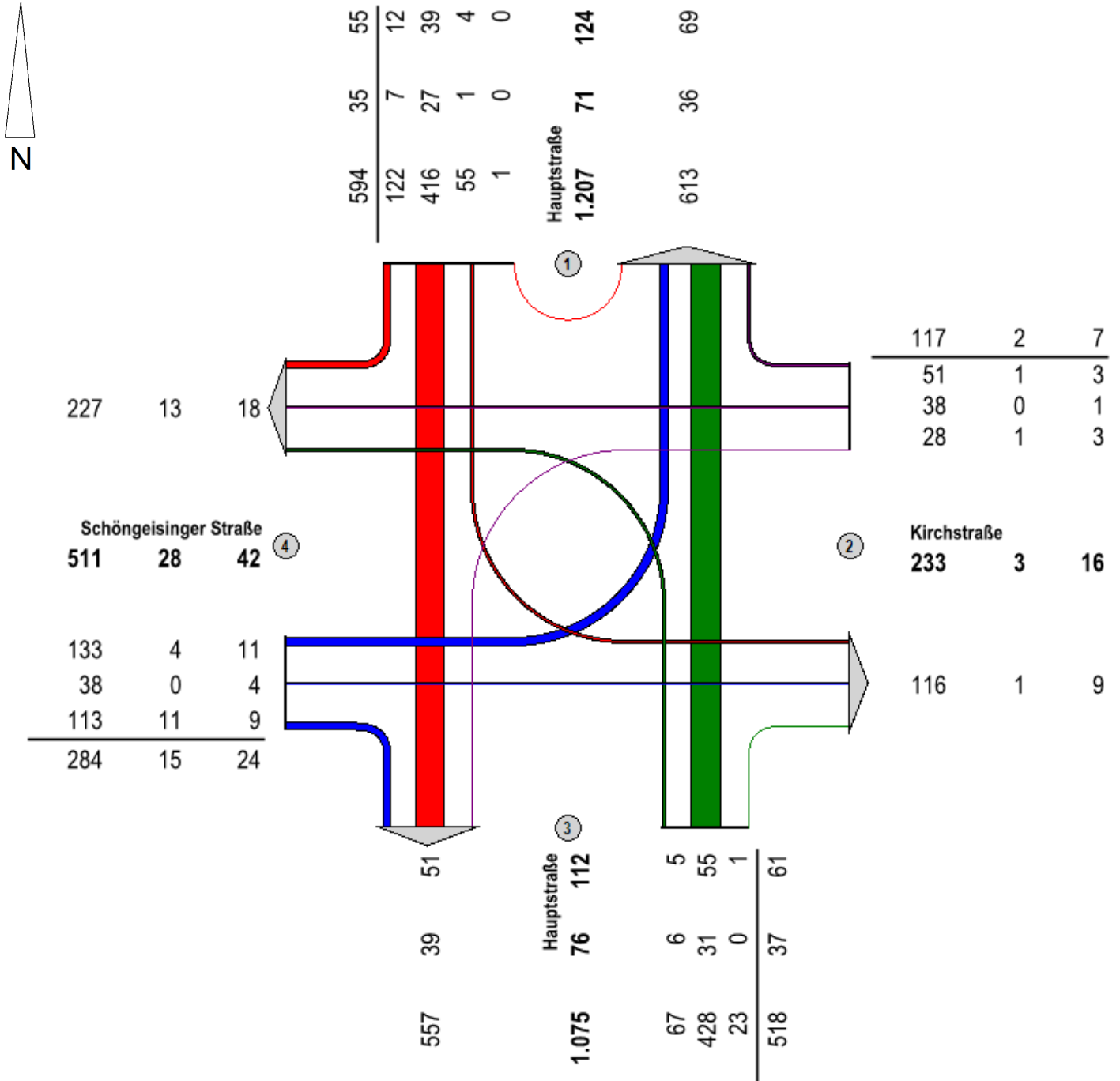
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

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

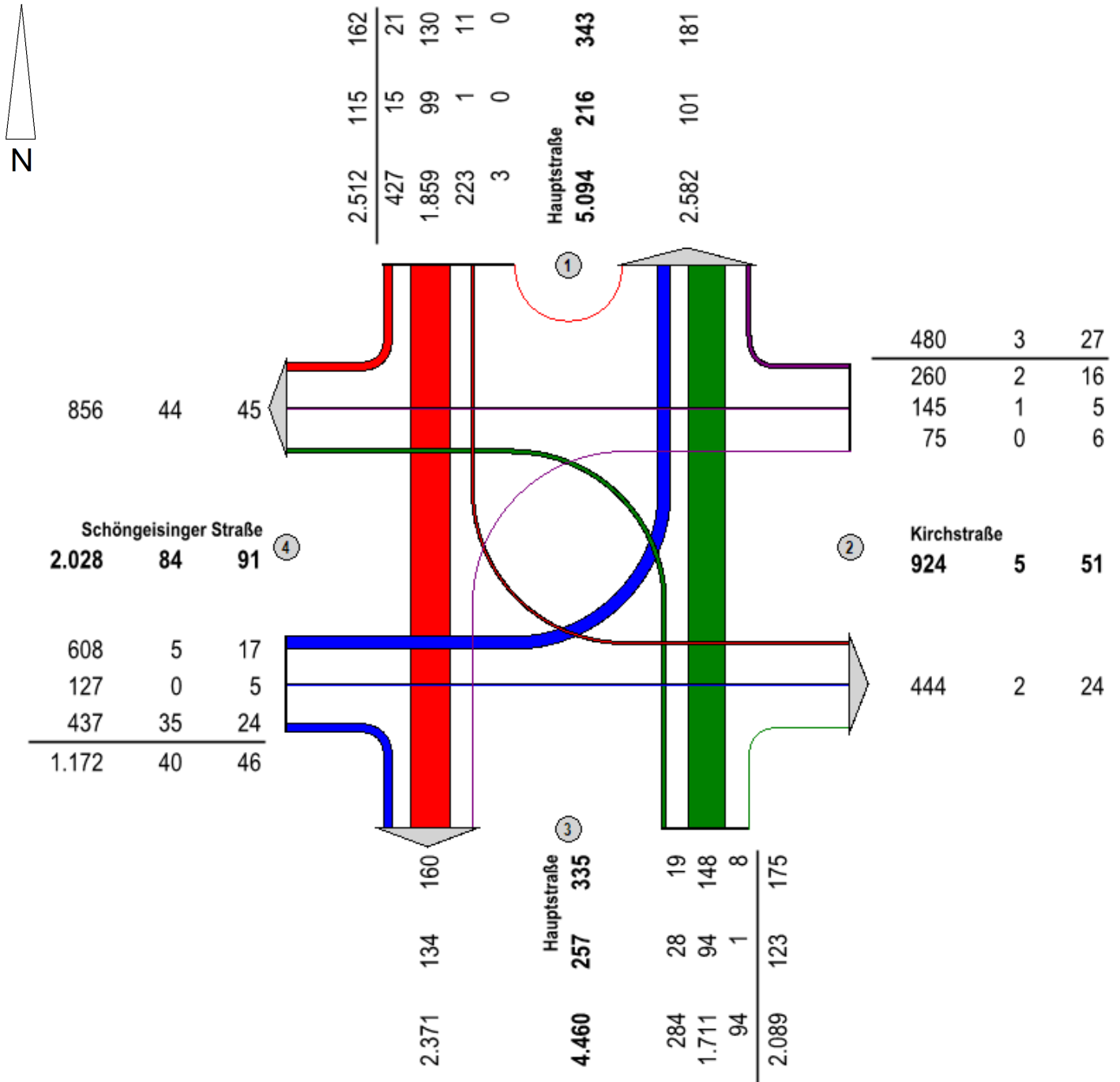
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

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



Kfz | SV | GV

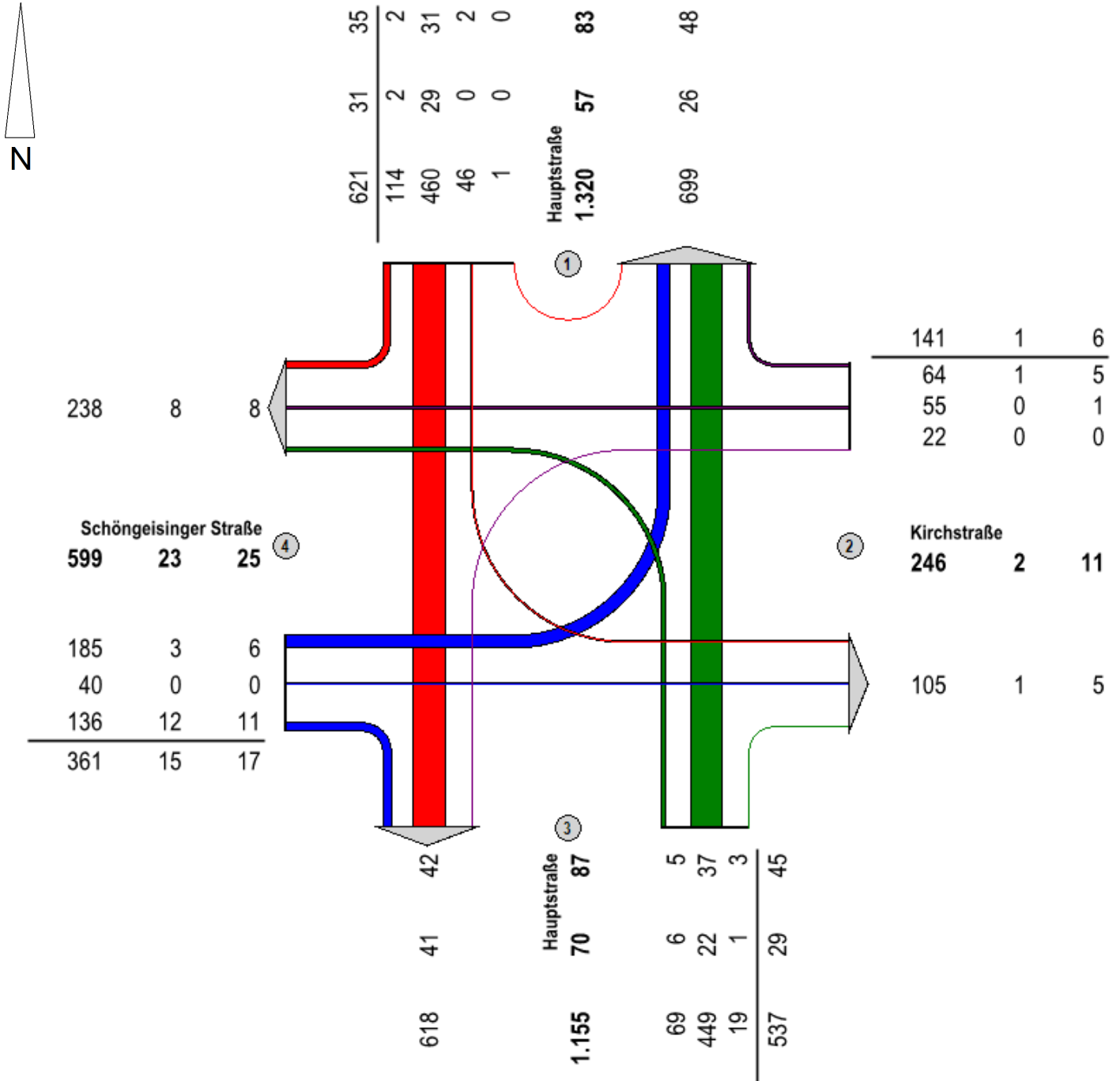
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

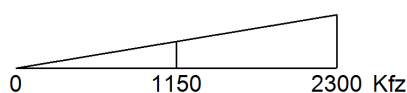
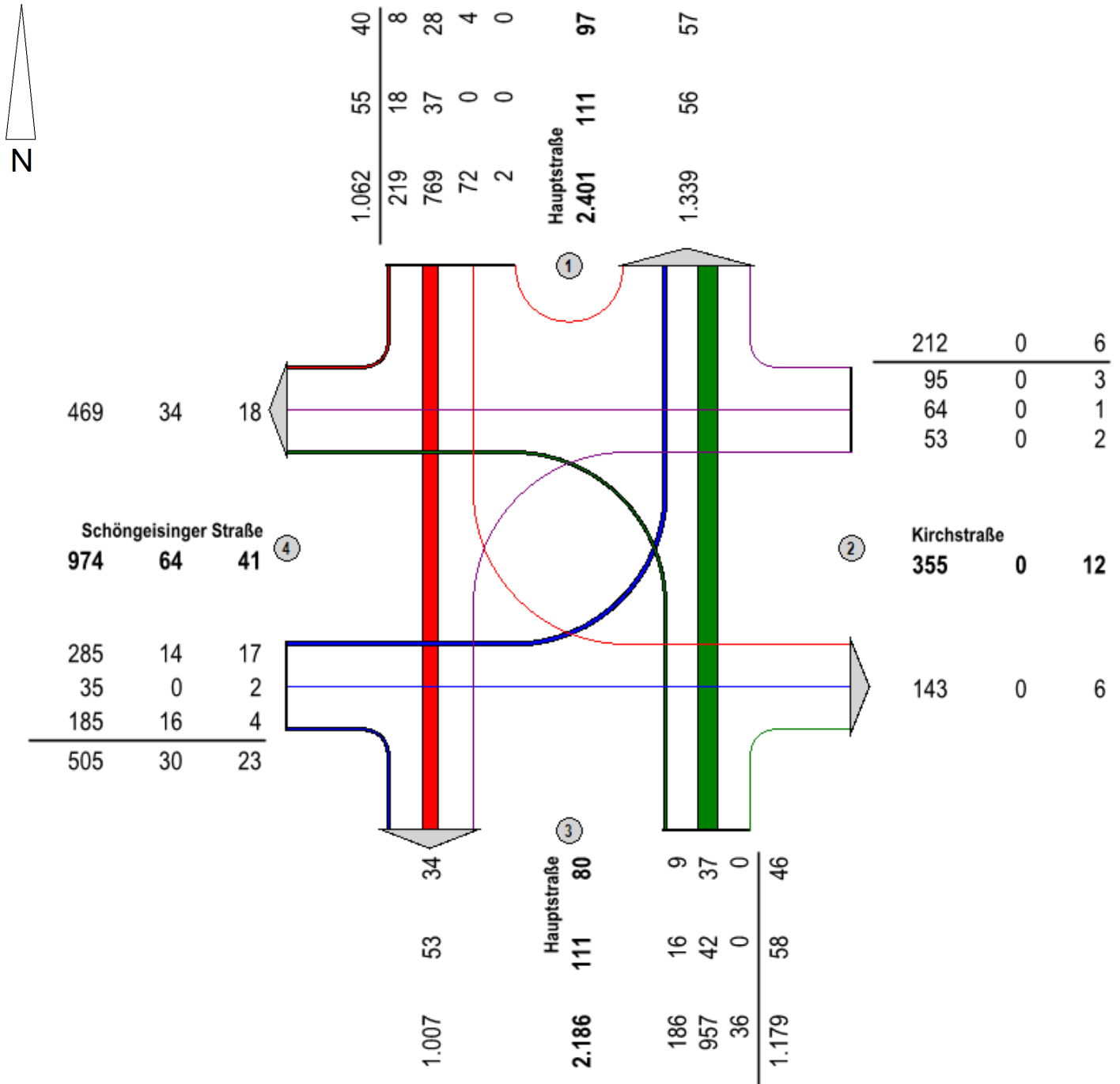
Bezeichnung Fürstenfeldbruck
Zählung K071101
Platz
Datum Do. 11.07.2024
Block 15:00 - 19:00
SpitzenStd 16:15 - 17:15
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

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



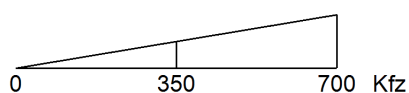
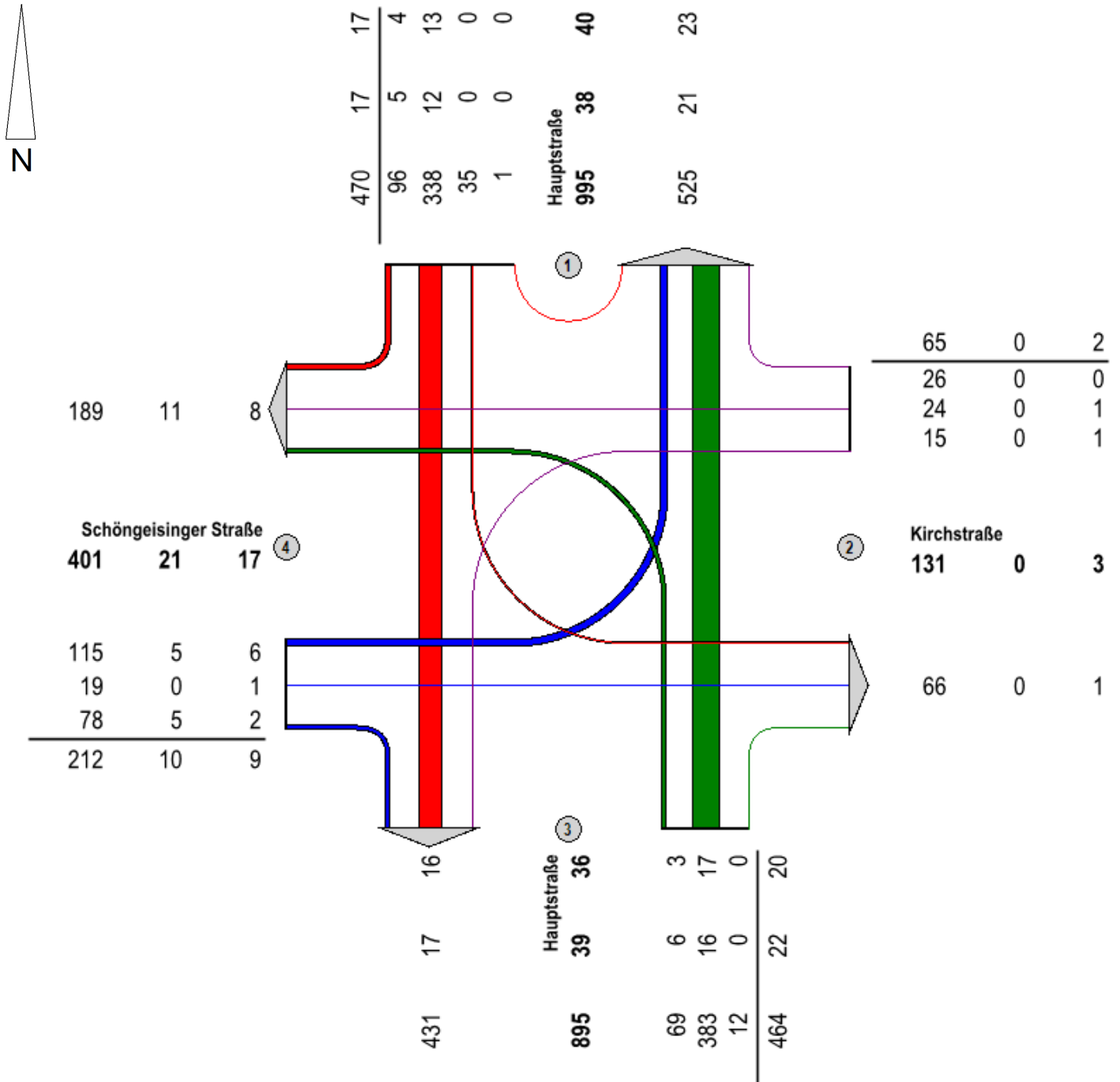
Bezeichnung Fürstenfeldbruck
Zählung K071101
Platz
Datum Do. 11.07.2024
Block 19:00 - 22:00
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

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



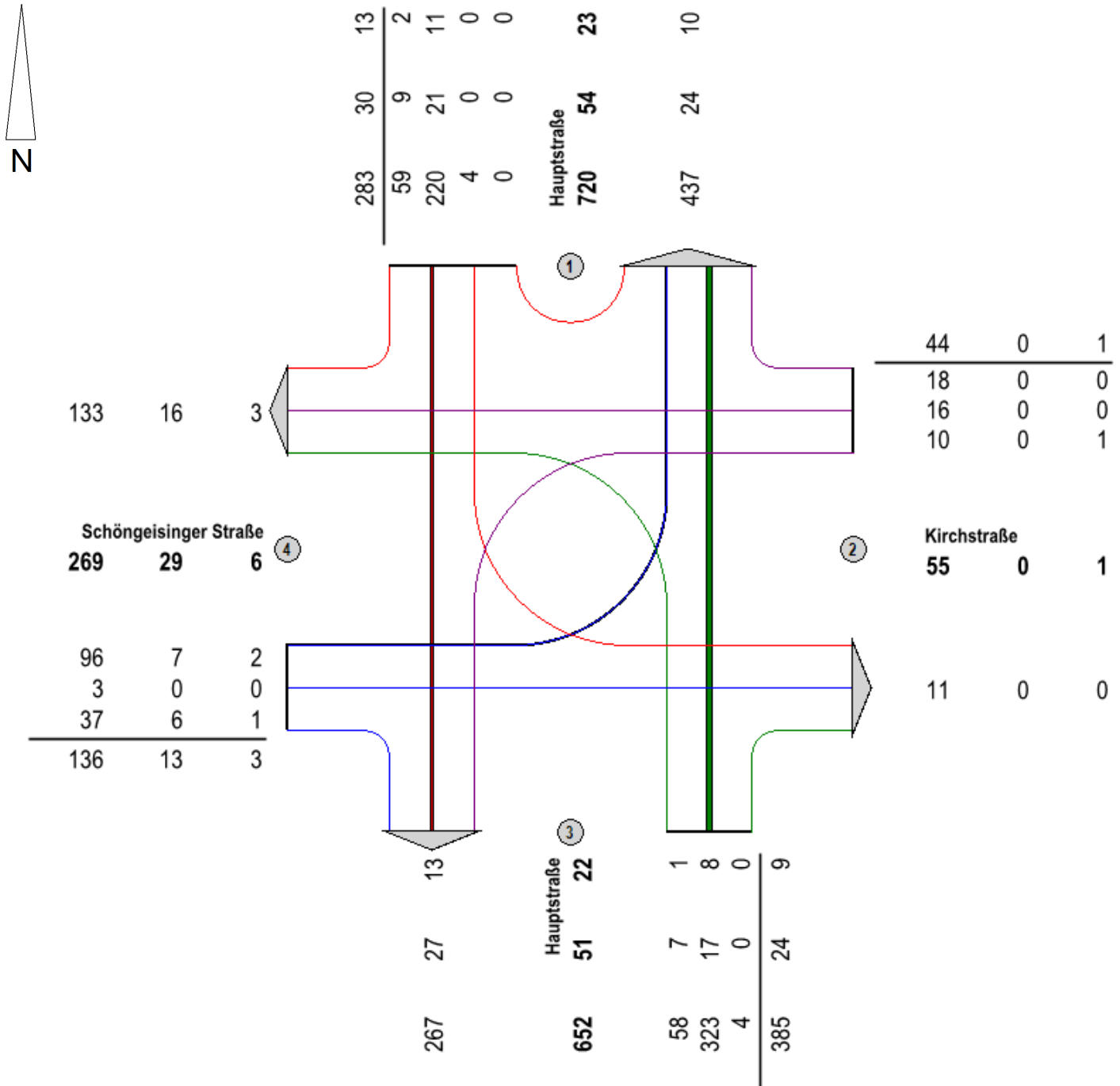
Bezeichnung Fürstenfeldbruck
Zählung K071101
Platz
Datum Do. 11.07.2024
Block 19:00 - 22:00
SpitzenStd 19:00 - 20:00
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 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

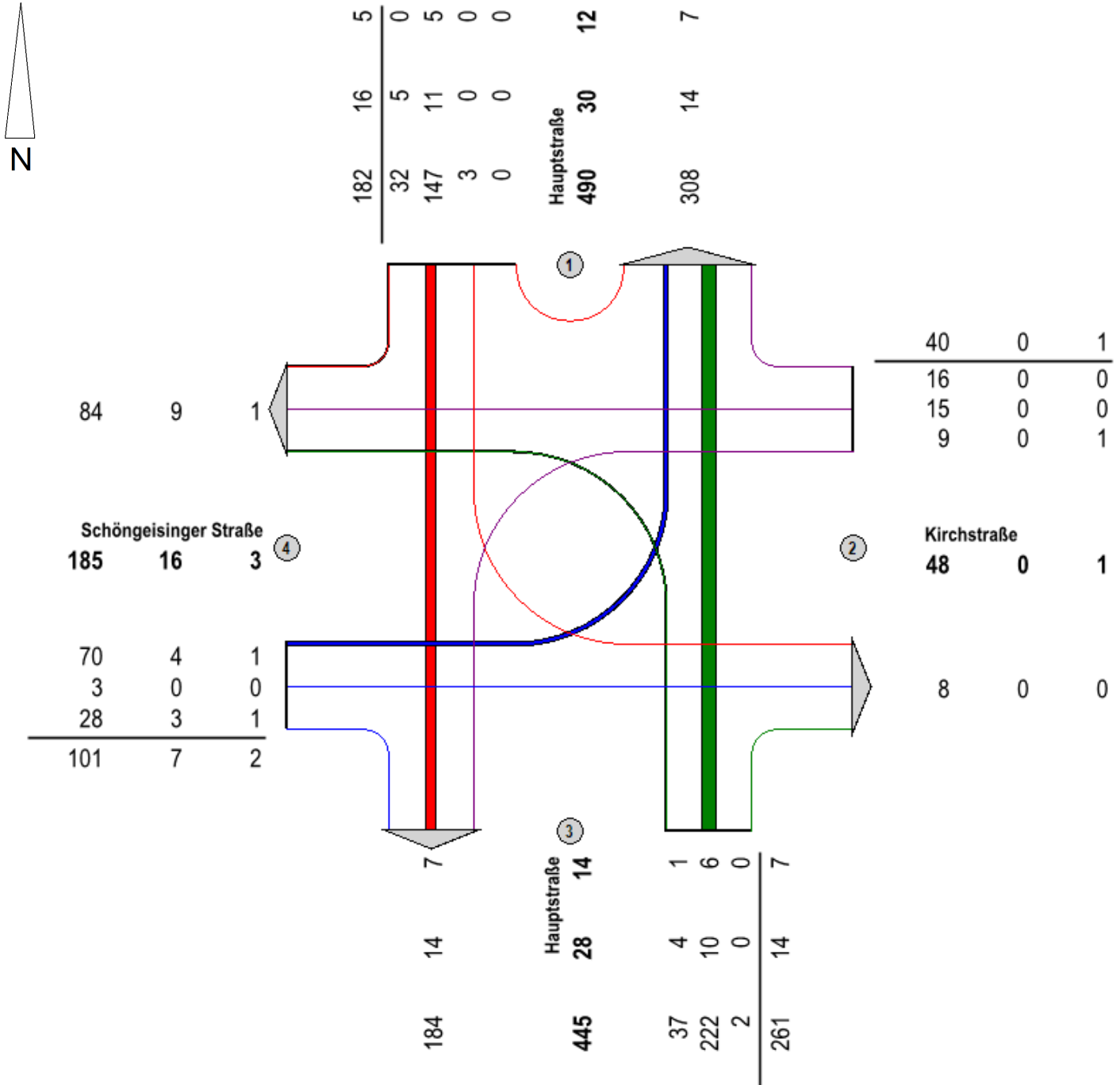
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

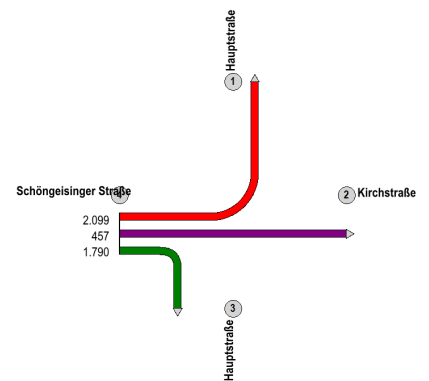
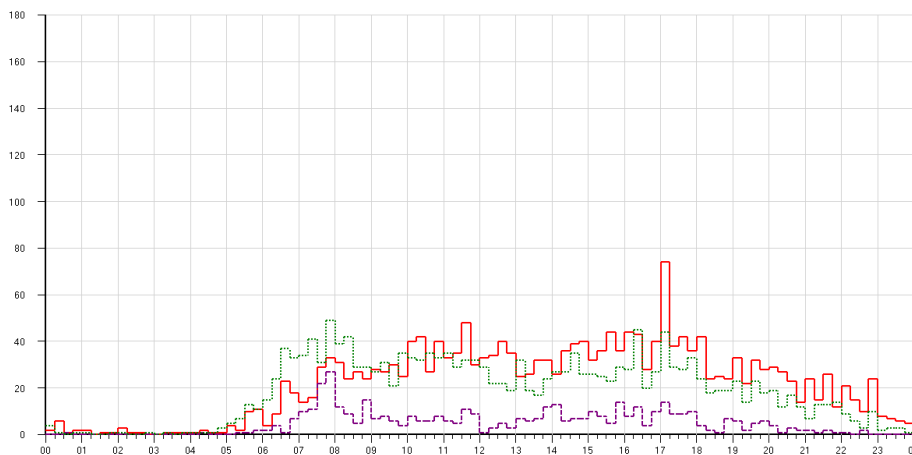
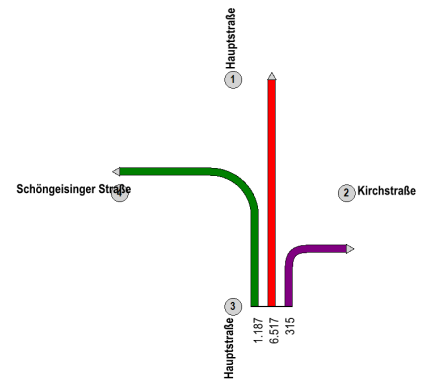
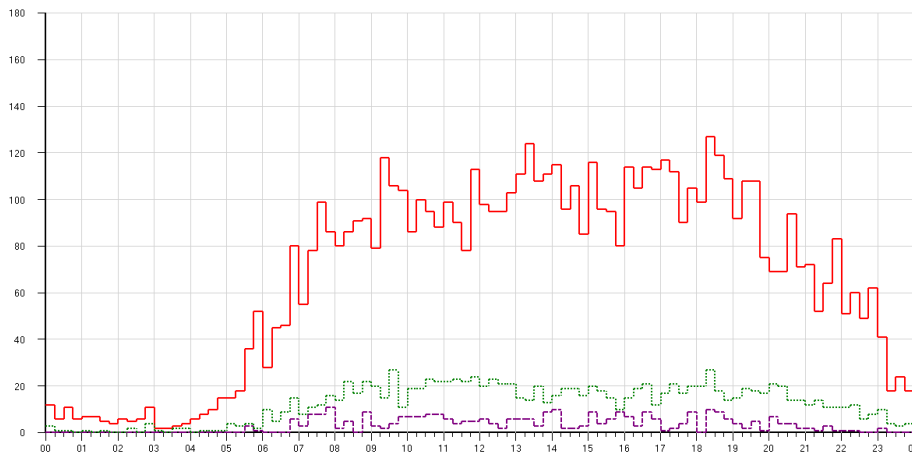
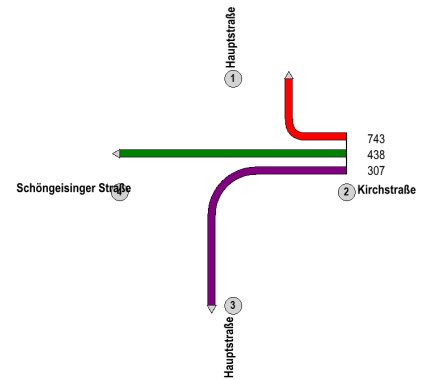
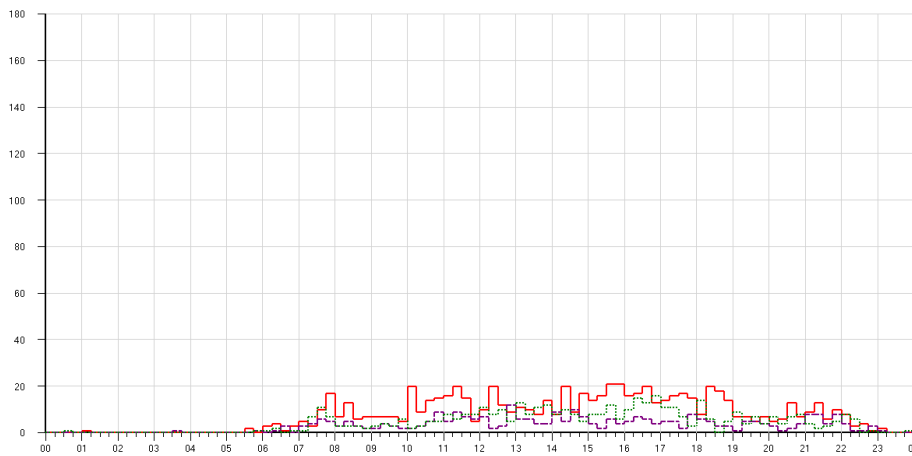
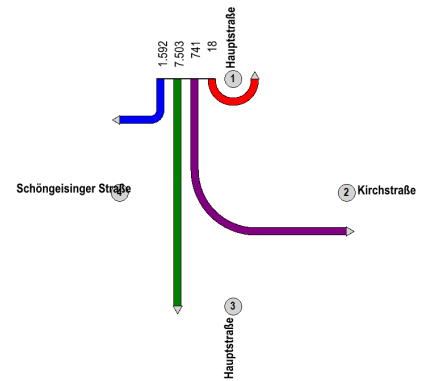
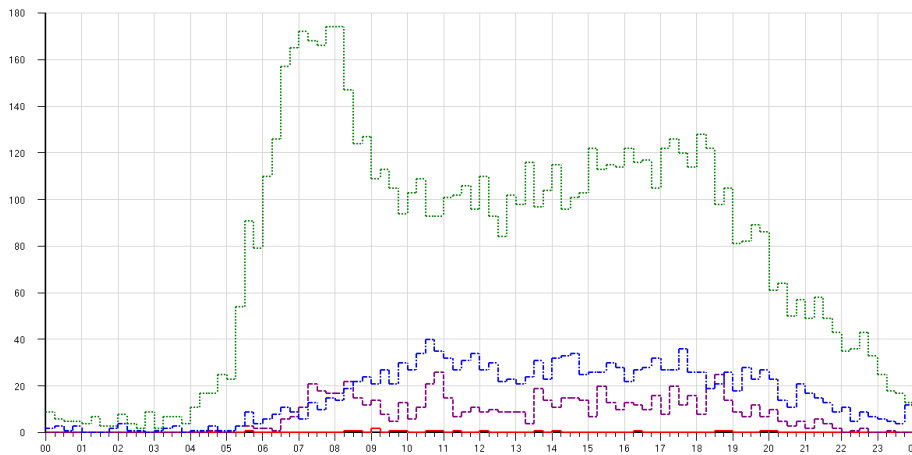
Bezeichnung Fürstenfeldbruck
Zählung K071101
Platz
Datum Do. 11.07.2024
Block 22:00 - 24:00
SpitzenStd 22:00 - 23:00
Kommentar Unfall 18:15-18:45 Uhr

- 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 / Schöngeisinger 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		

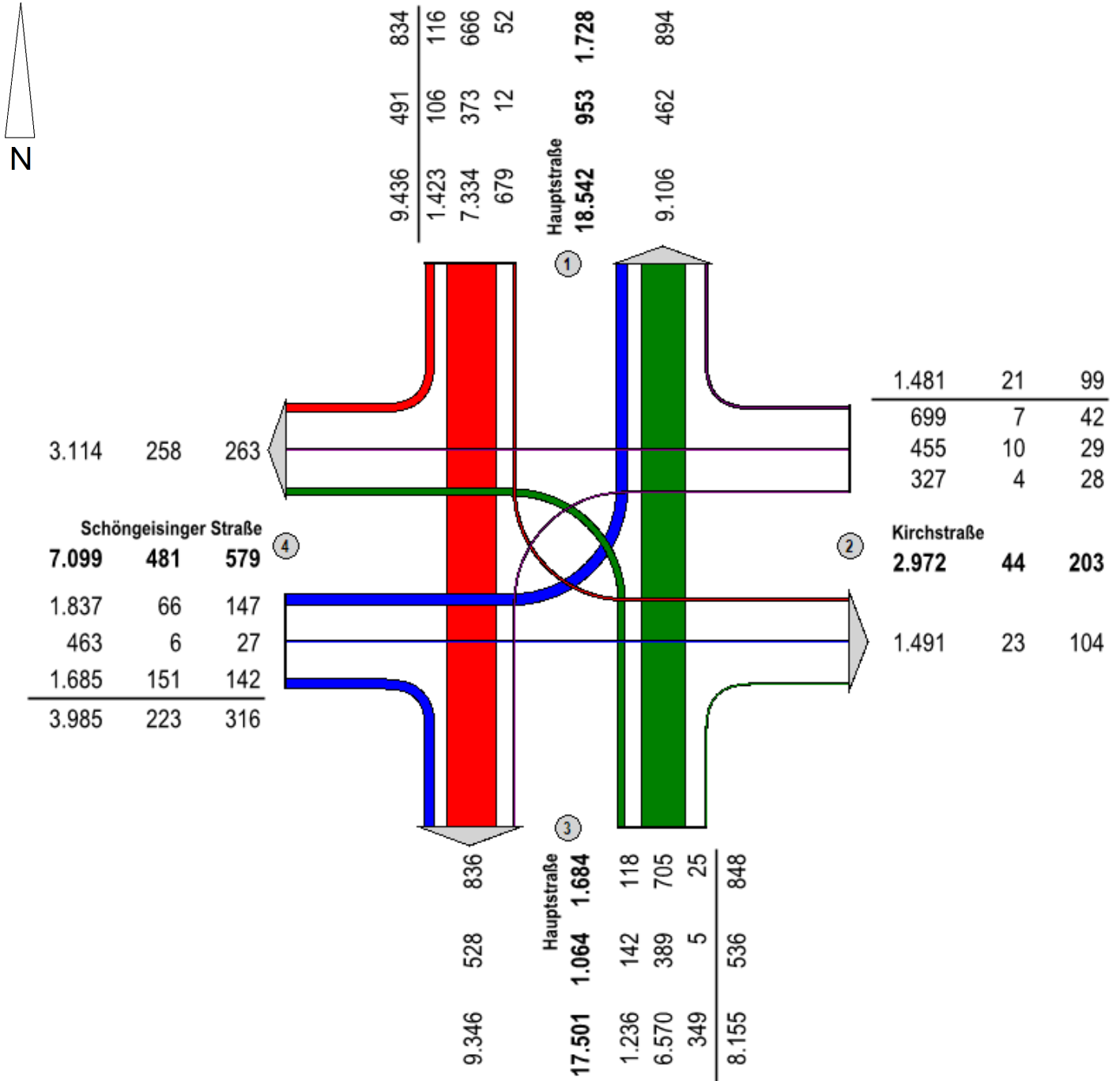
Hochrechnungsfaktoren

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

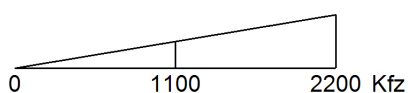
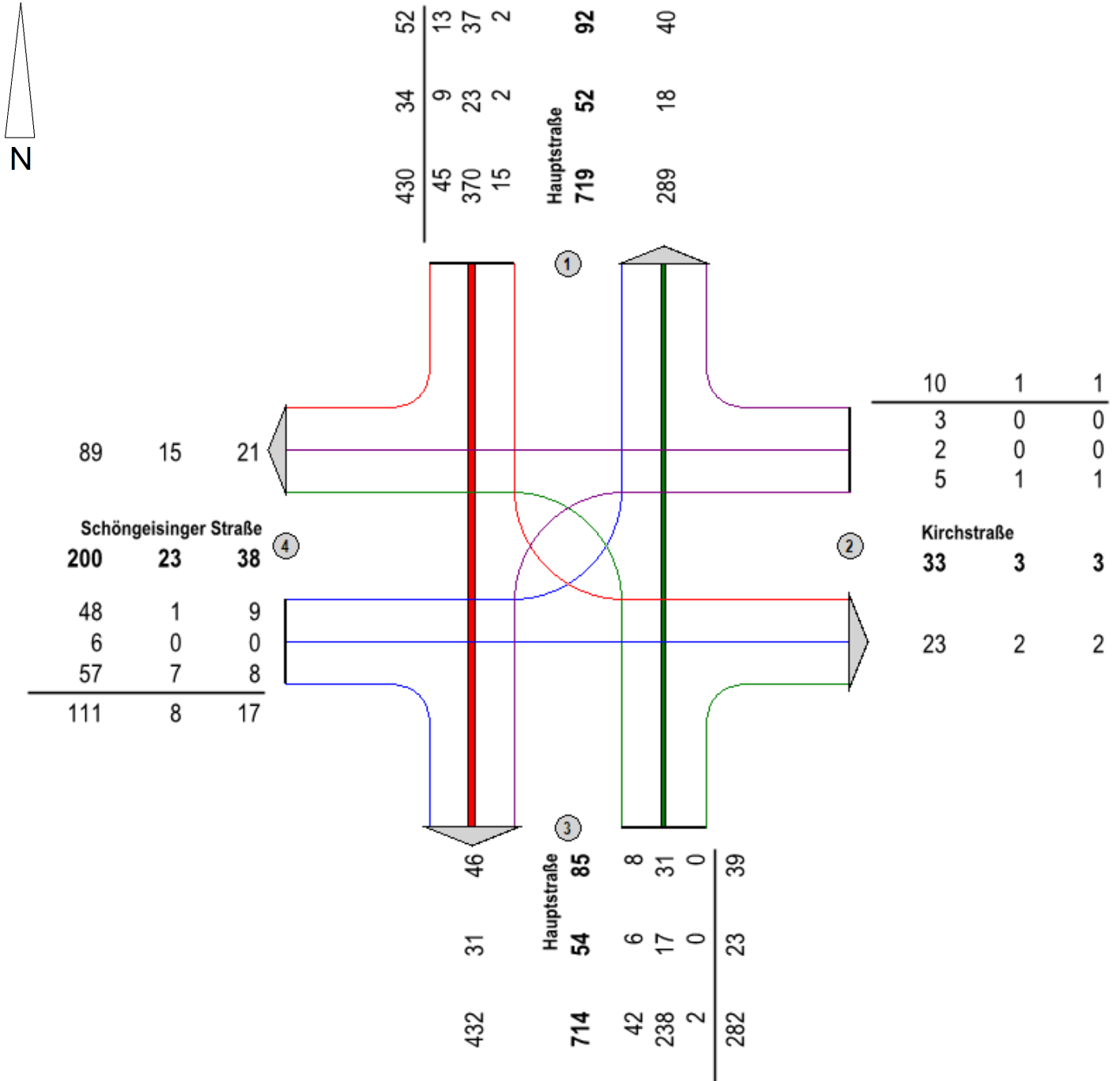
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

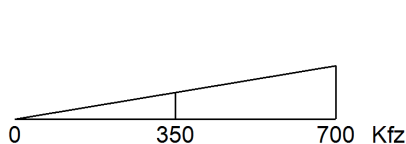
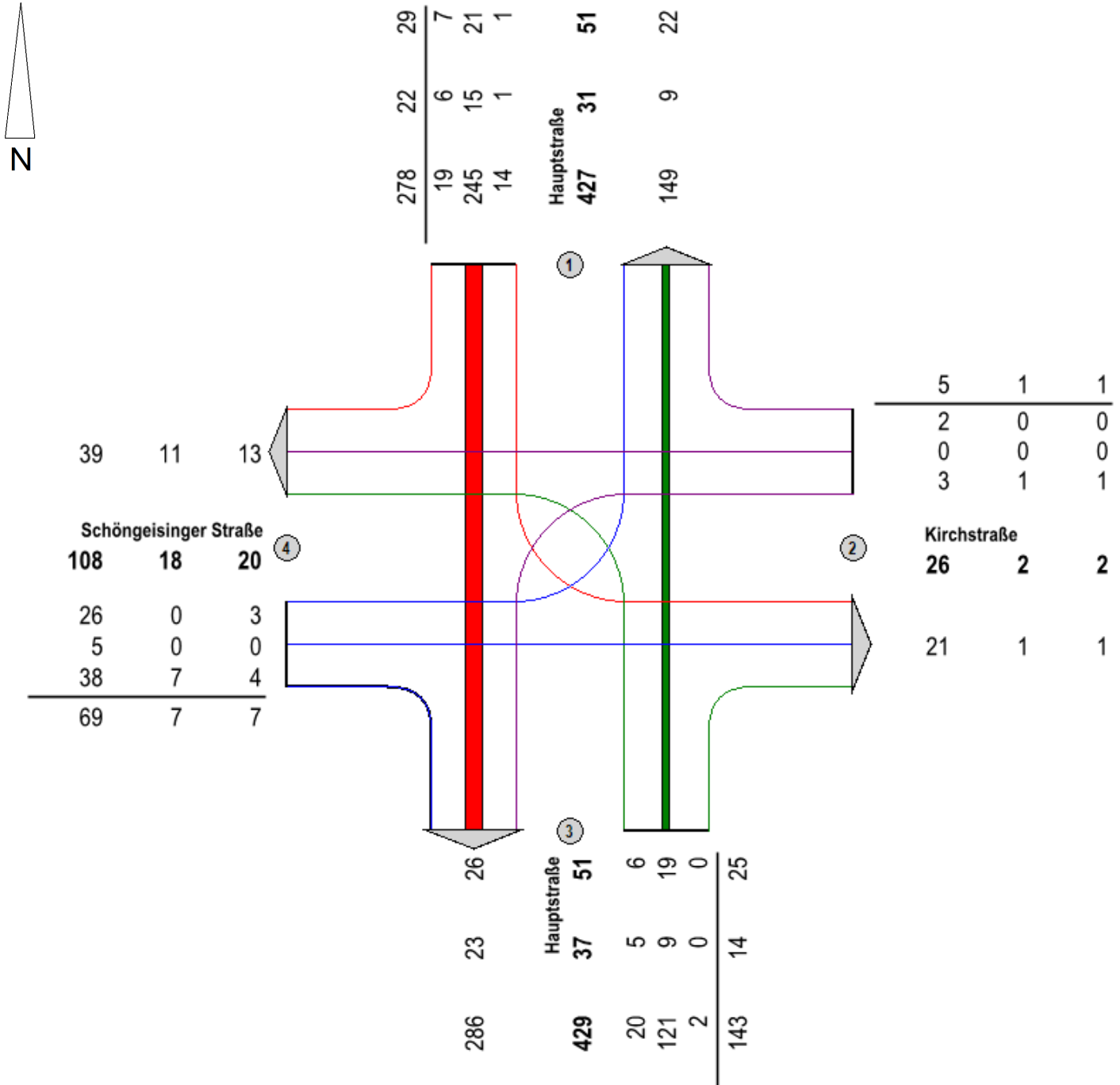
Bezeichnung Schöngeisinger Str.
Zählung K071001
Platz
Datum Do. 10.07.2025
Block 00:00 - 06:00

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



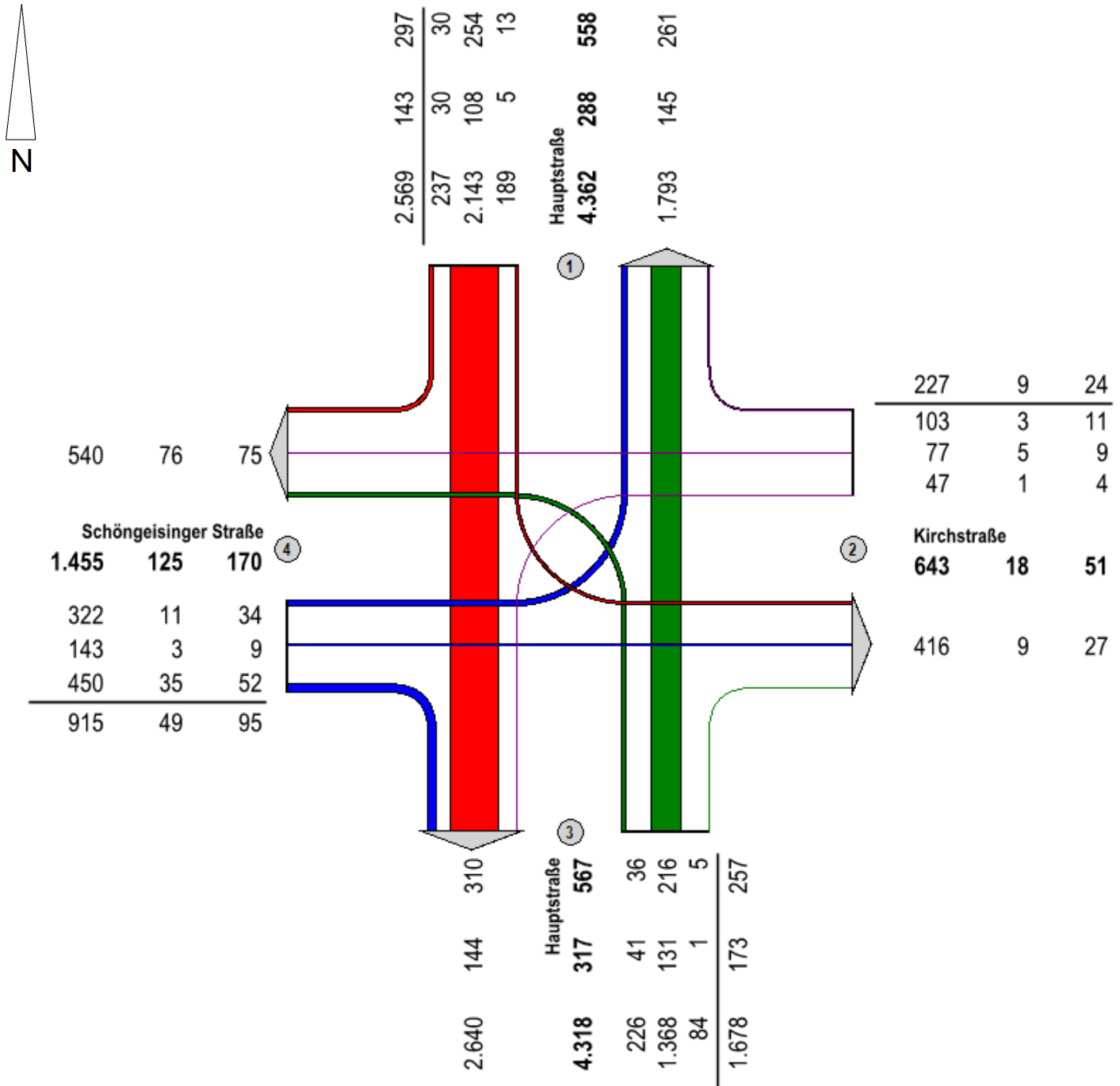
Bezeichnung Schöngeisinger Str.
Zählung K071001
Platz
Datum Do. 10.07.2025
Block 00:00 - 06:00
SpitzenStd 05:00 - 06:00

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



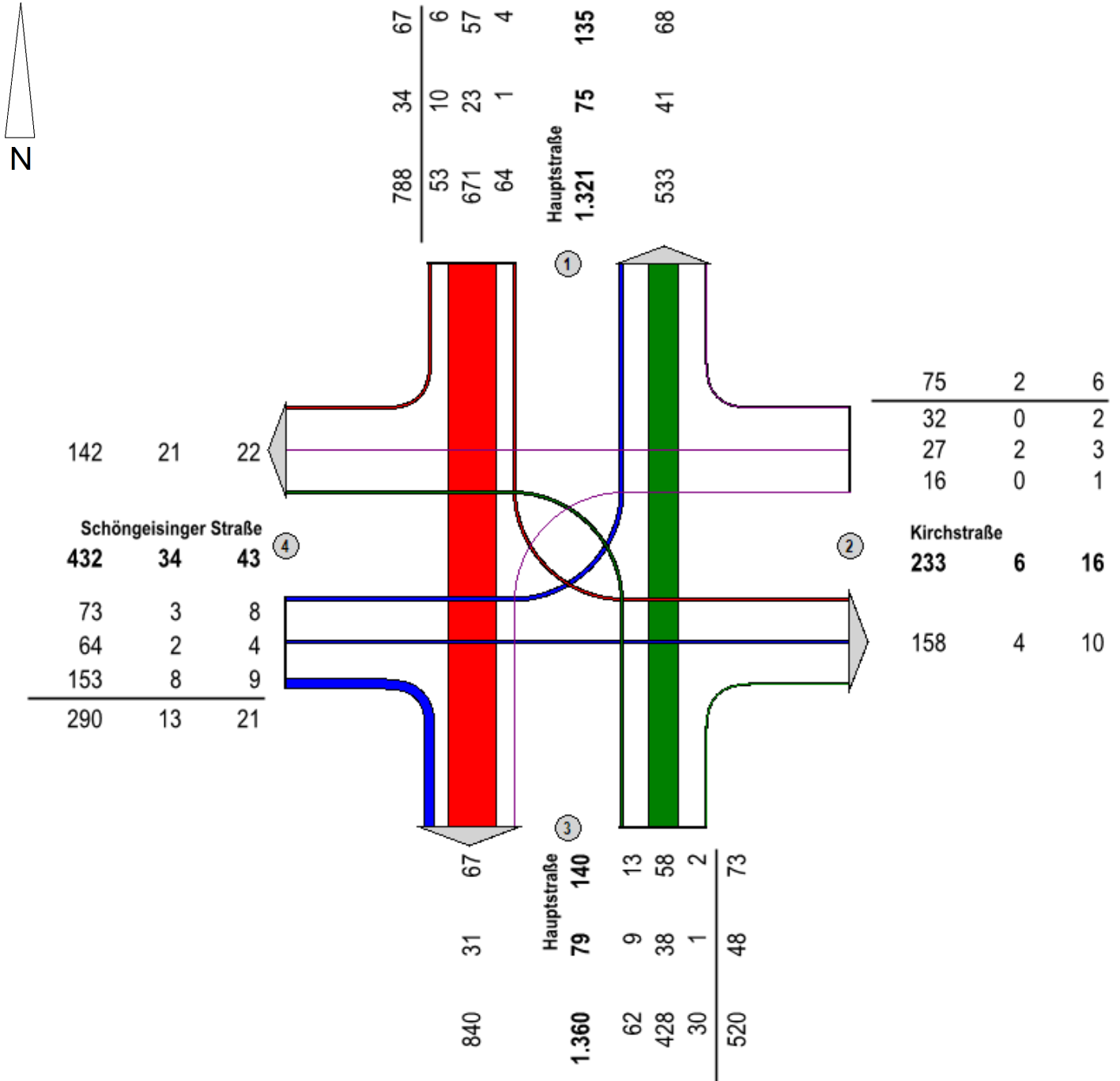
Bezeichnung Schöngeisinger Str.
Zählung K071001
Platz
Datum Do. 10.07.2025
Block 06:00 - 10:00

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



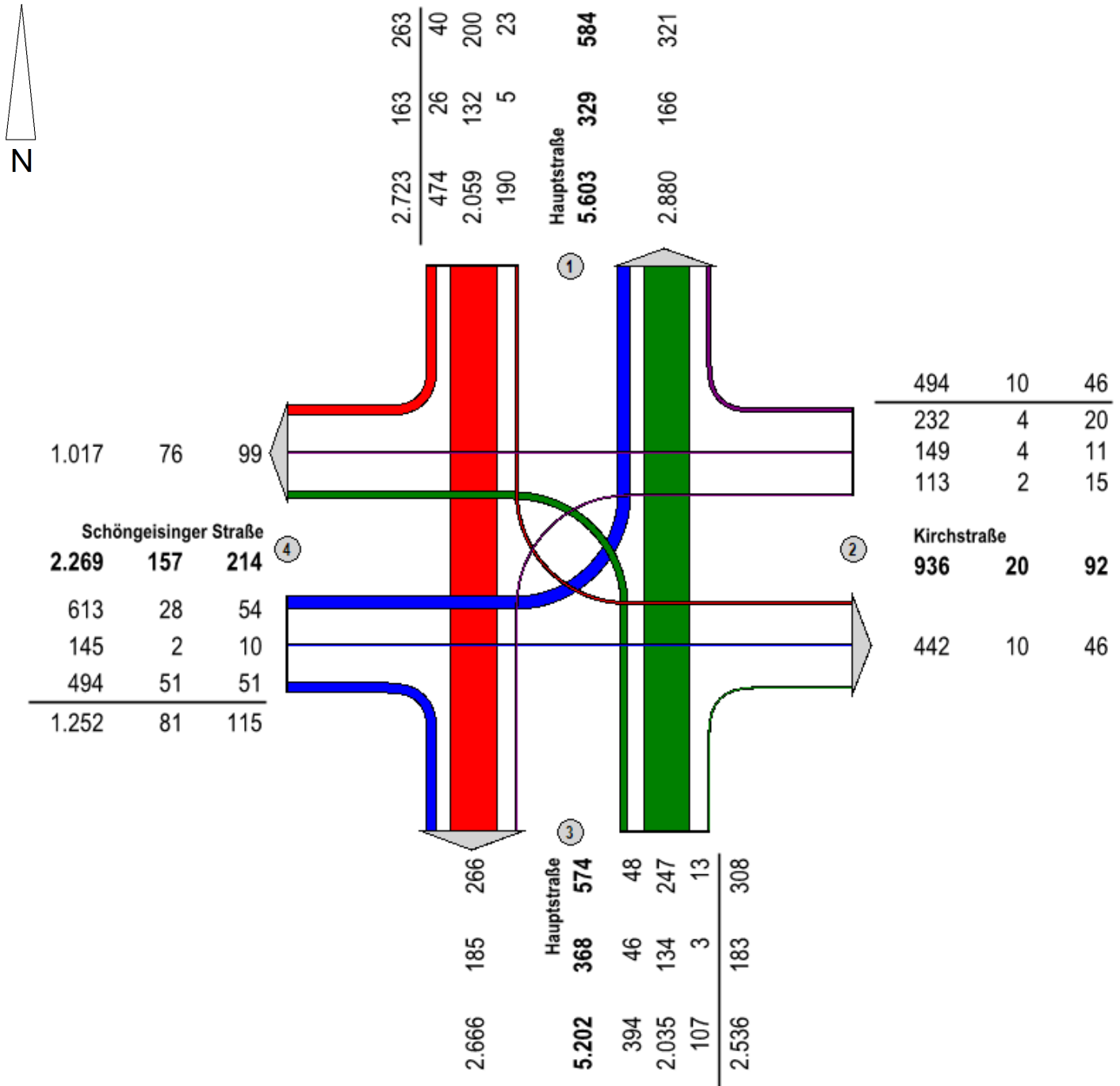
Bezeichnung Schöngeisinger Str.
Zählung K071001
Platz
Datum Do. 10.07.2025
Block 06:00 - 10:00
SpitzenStd 07:15 - 08:15

- 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



Kfz | SV | GV

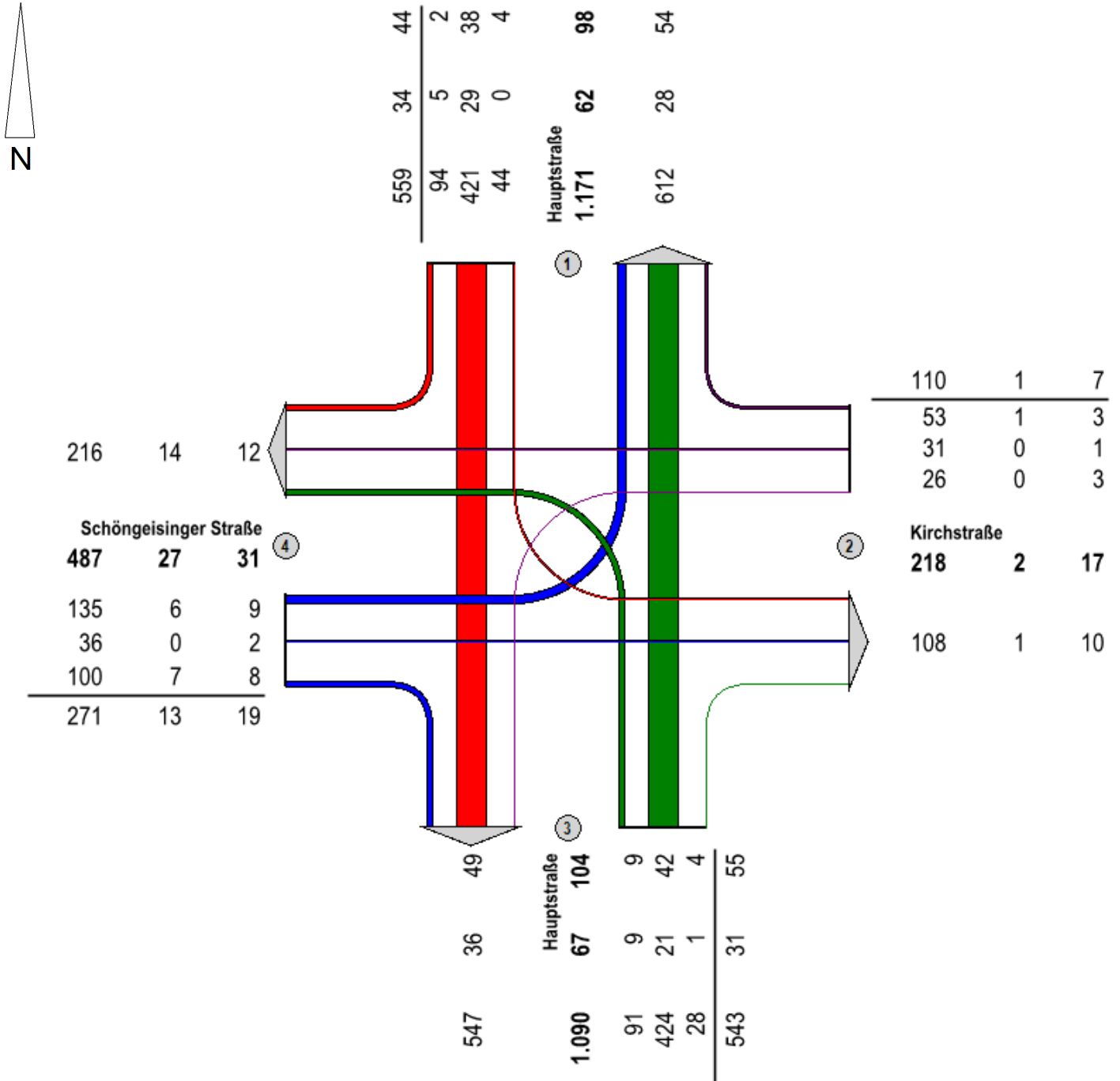
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

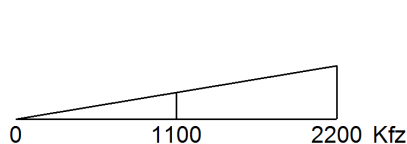
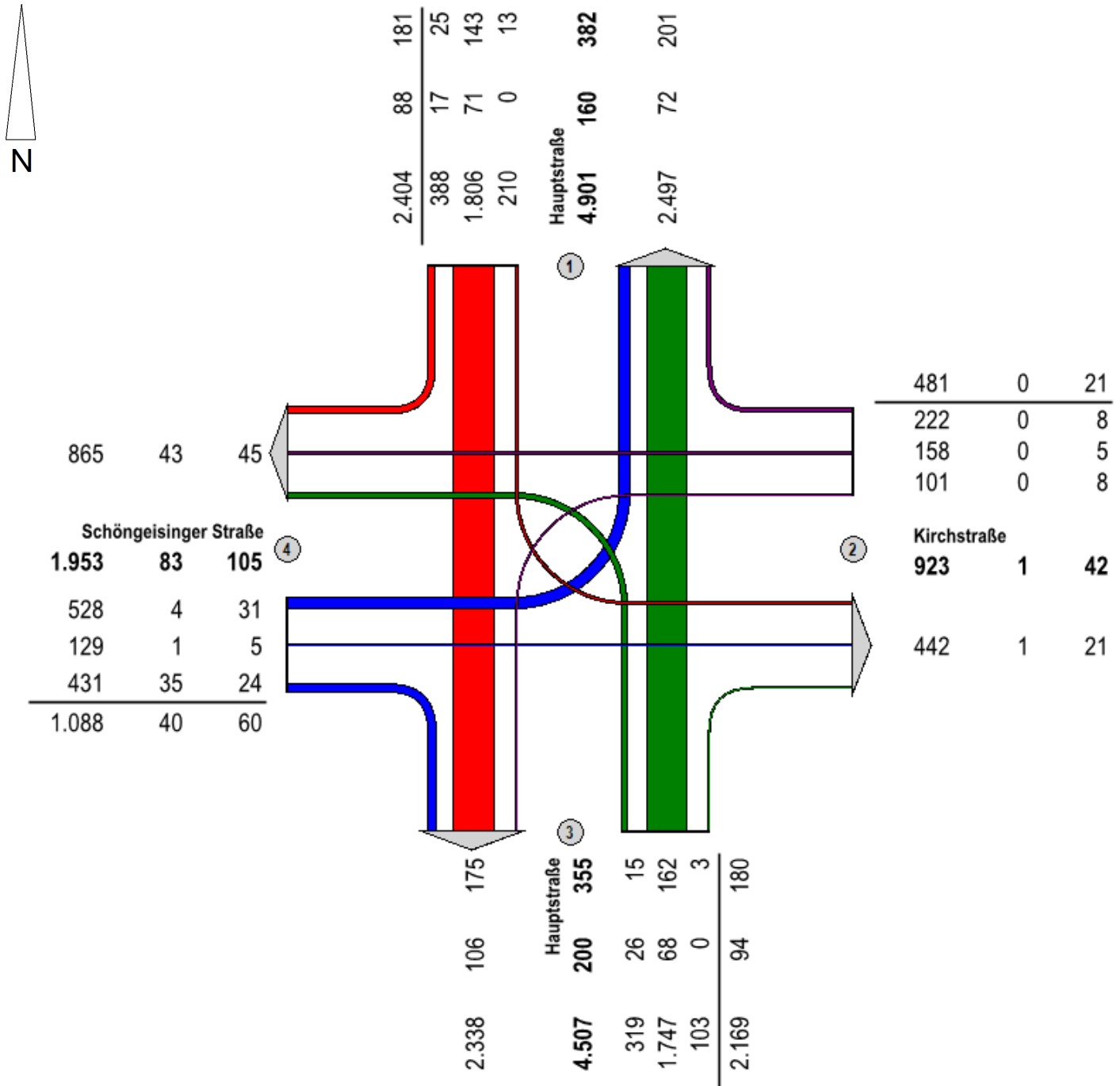
Bezeichnung Schöngeisinger Str.
Zählung K071001
Platz
Datum Do. 10.07.2025
Block 10:00 - 15:00
SpitzenStd 13:30 - 14:30

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



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

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



Kfz | SV | GV

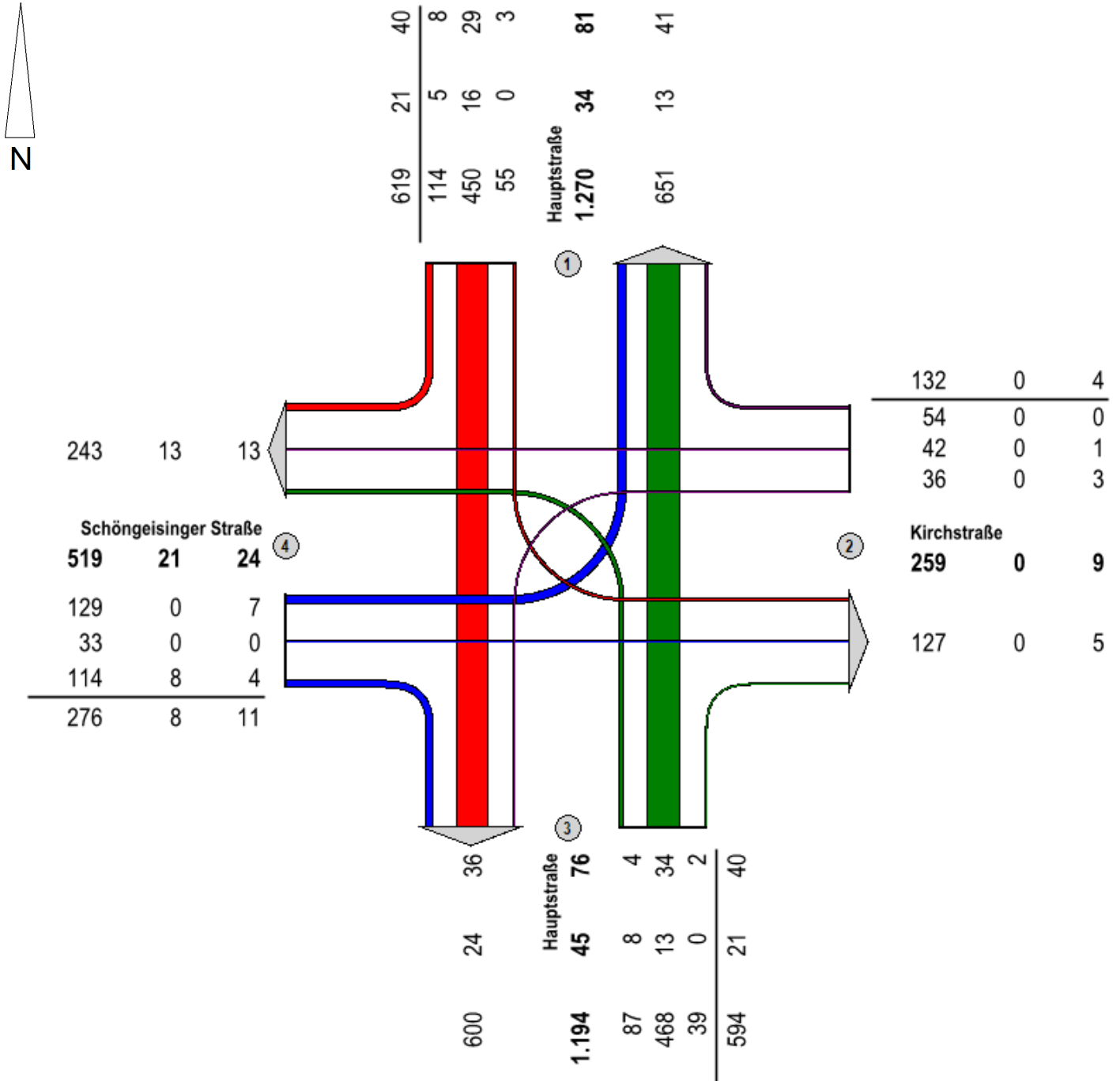
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

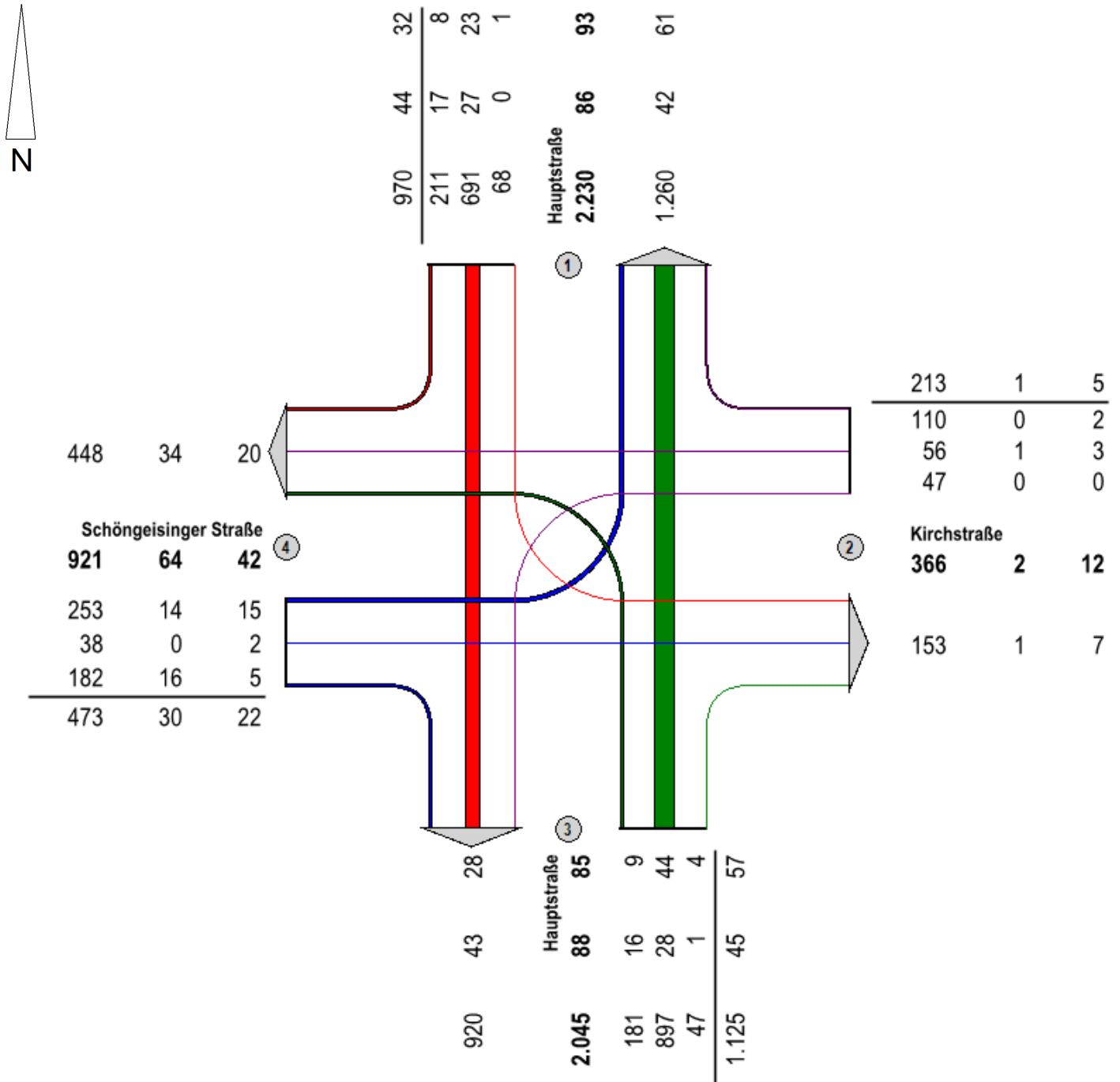
Bezeichnung Schöngeisinger Str.
Zählung K071001
Platz
Datum Do. 10.07.2025
Block 15:00 - 19:00
SpitzenStd 17:30 - 18:30

- 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

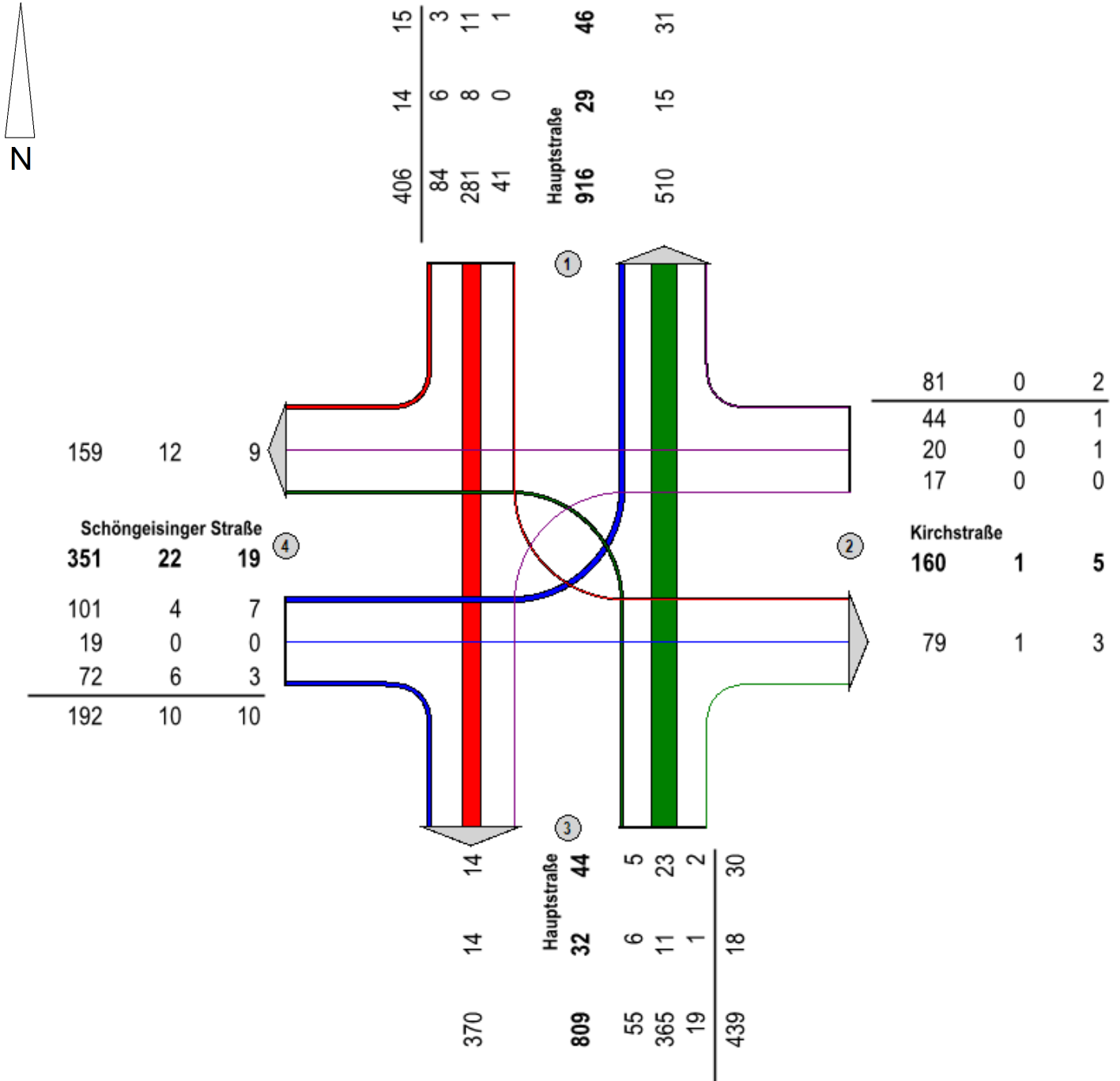
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

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

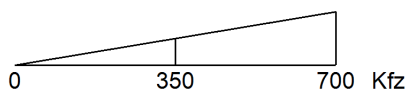


Kfz | SV | GV

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

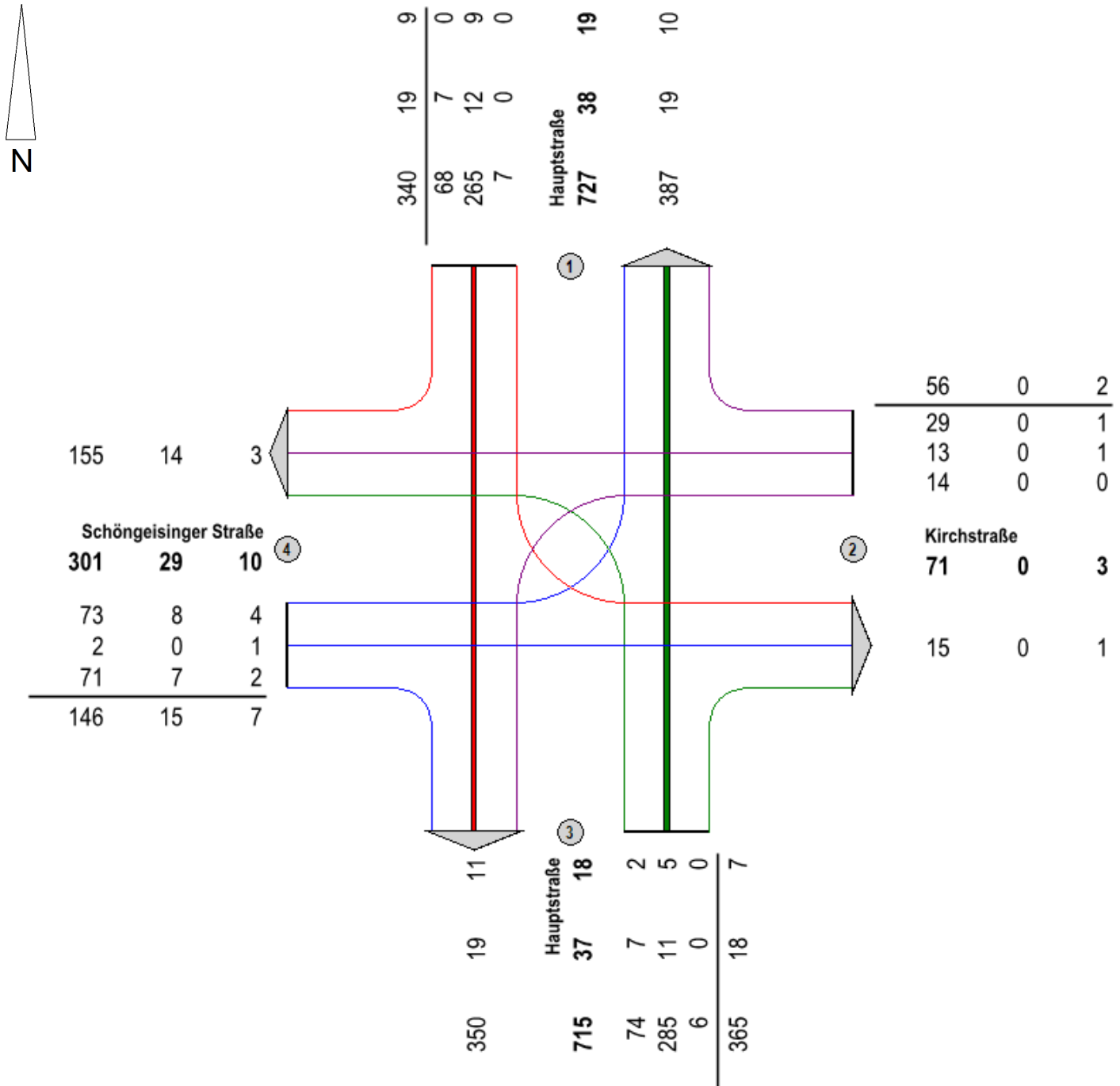
SV = Bus + Lkw + Lz

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

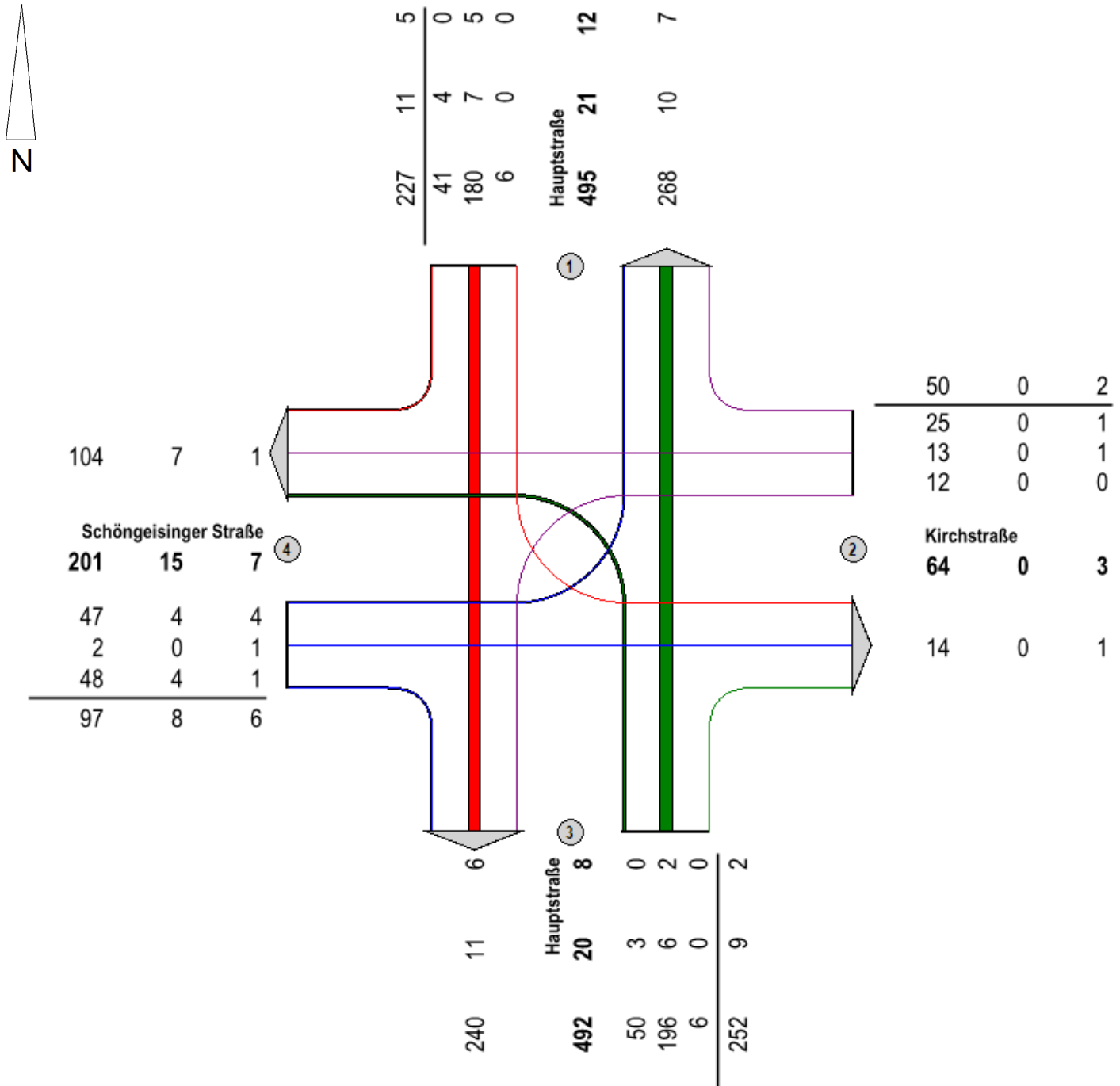
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

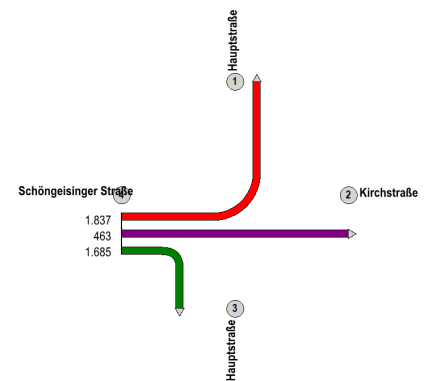
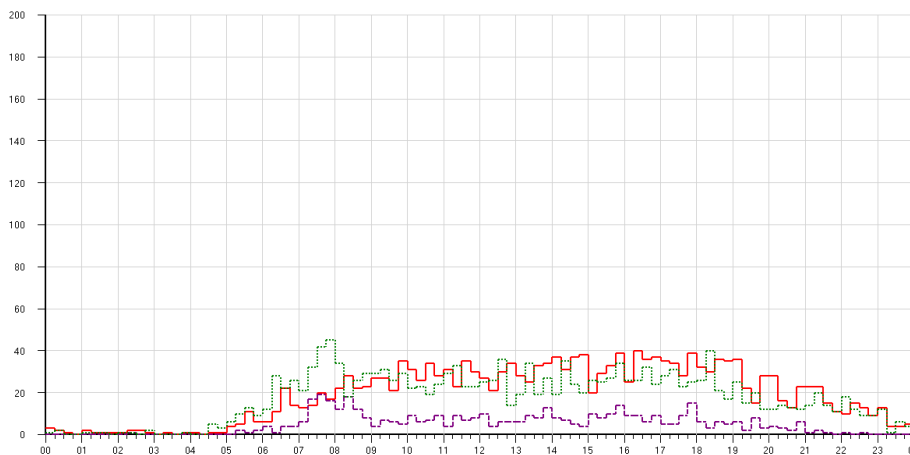
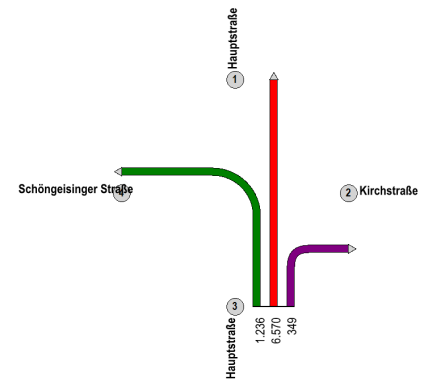
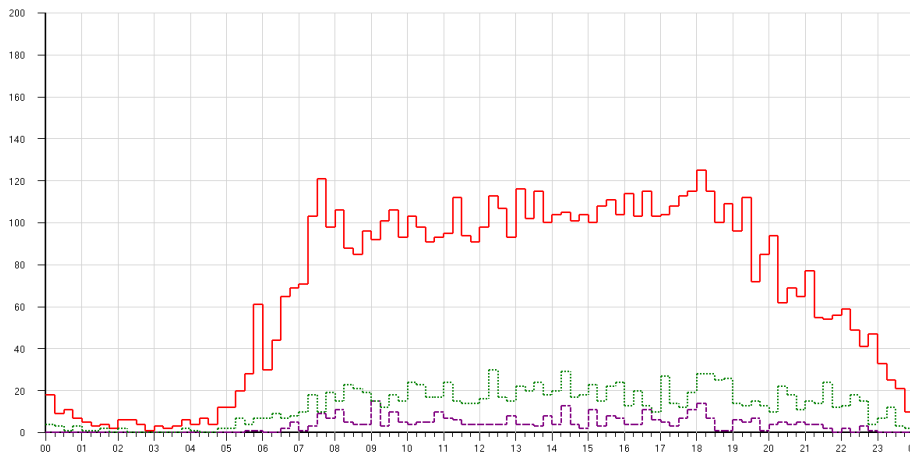
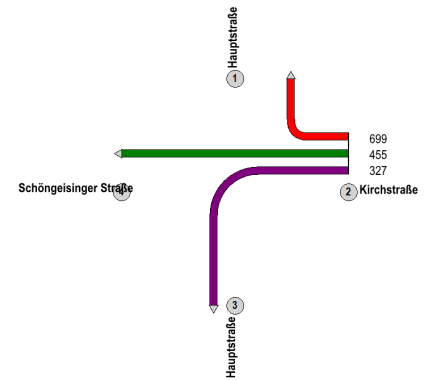
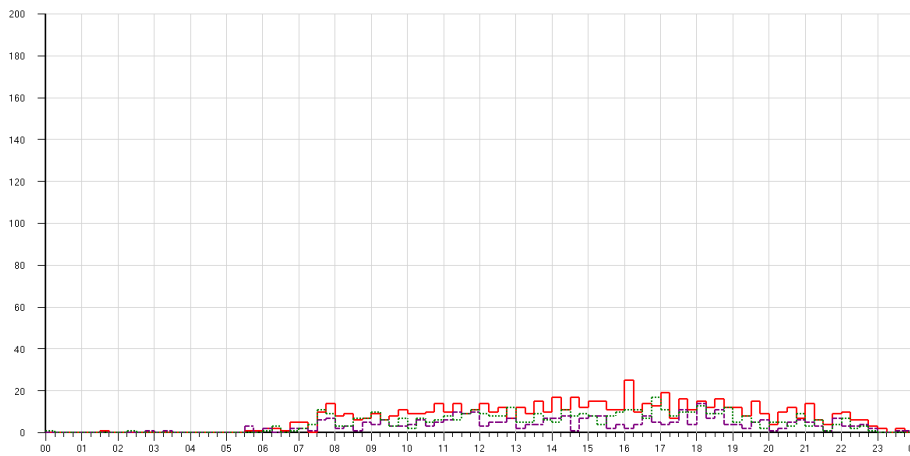
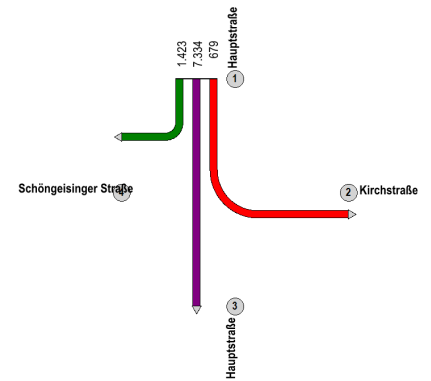
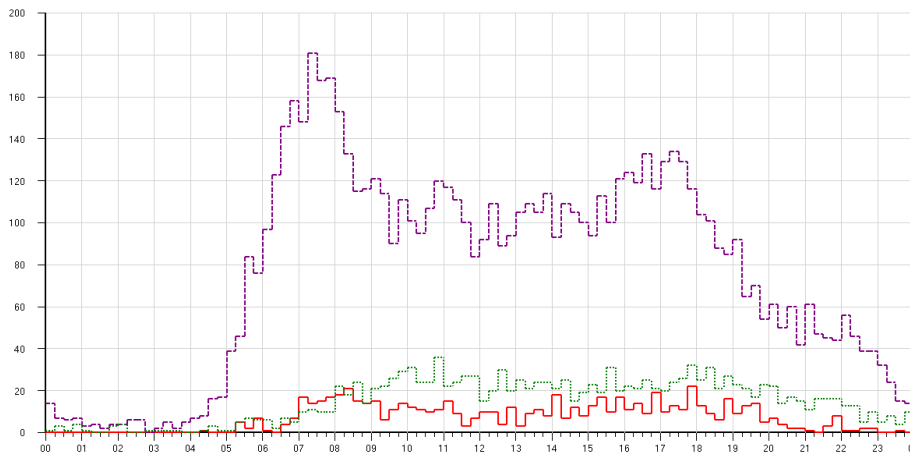
Bezeichnung Schöngeisinger Str.
Zählung K071001
Platz
Datum Do. 10.07.2025
Block 22:00 - 24:00
SpitzenStd 22:00 - 23:00

- 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

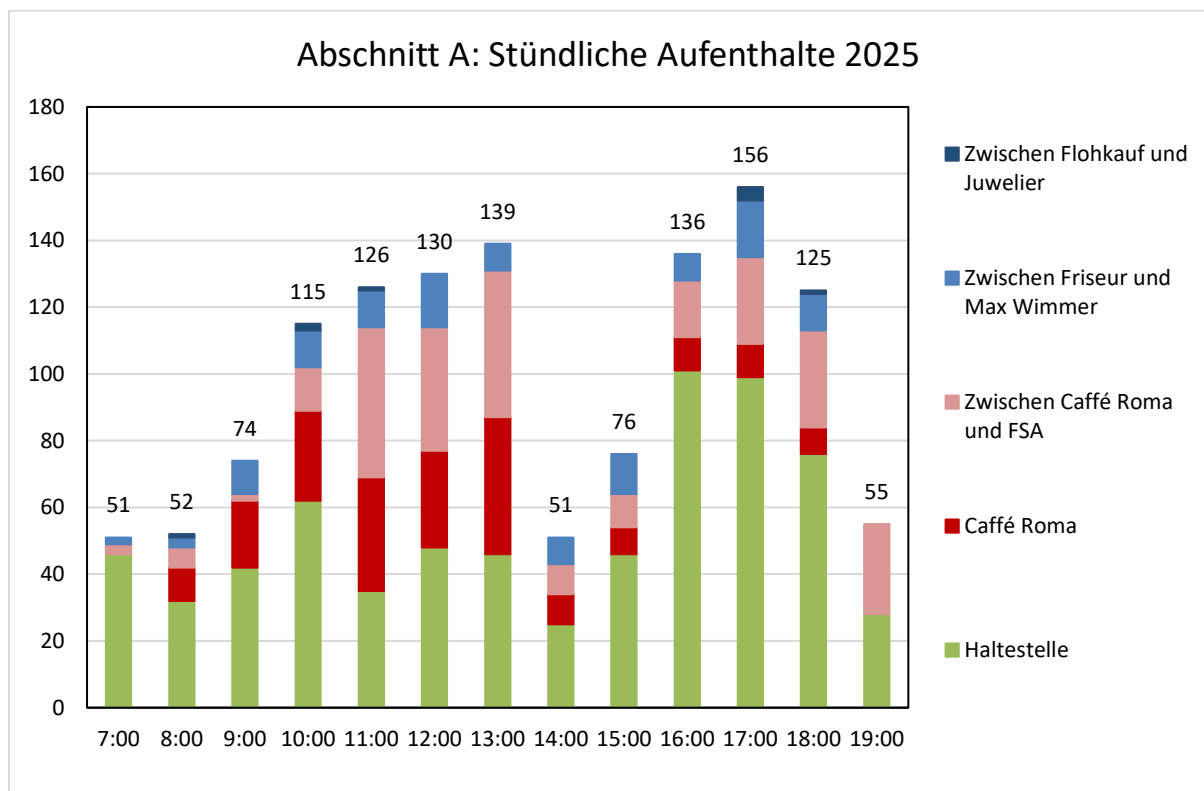
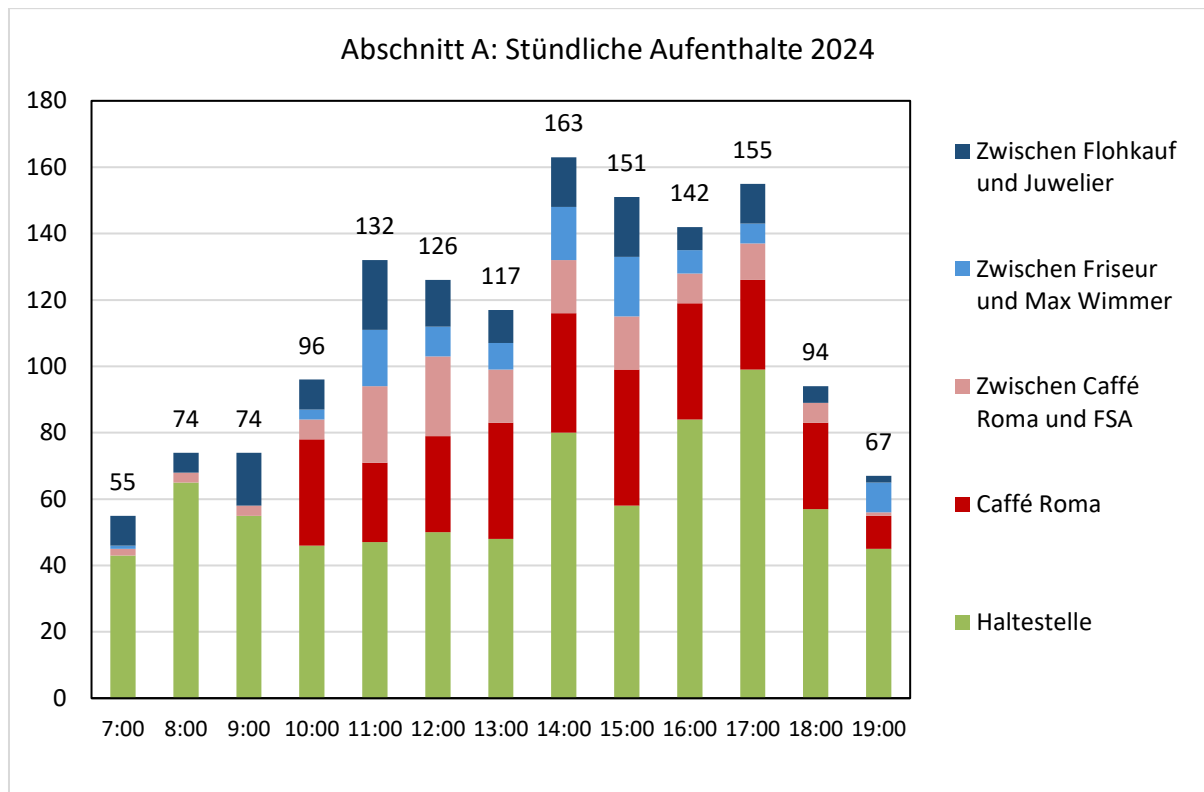


Anlage 5

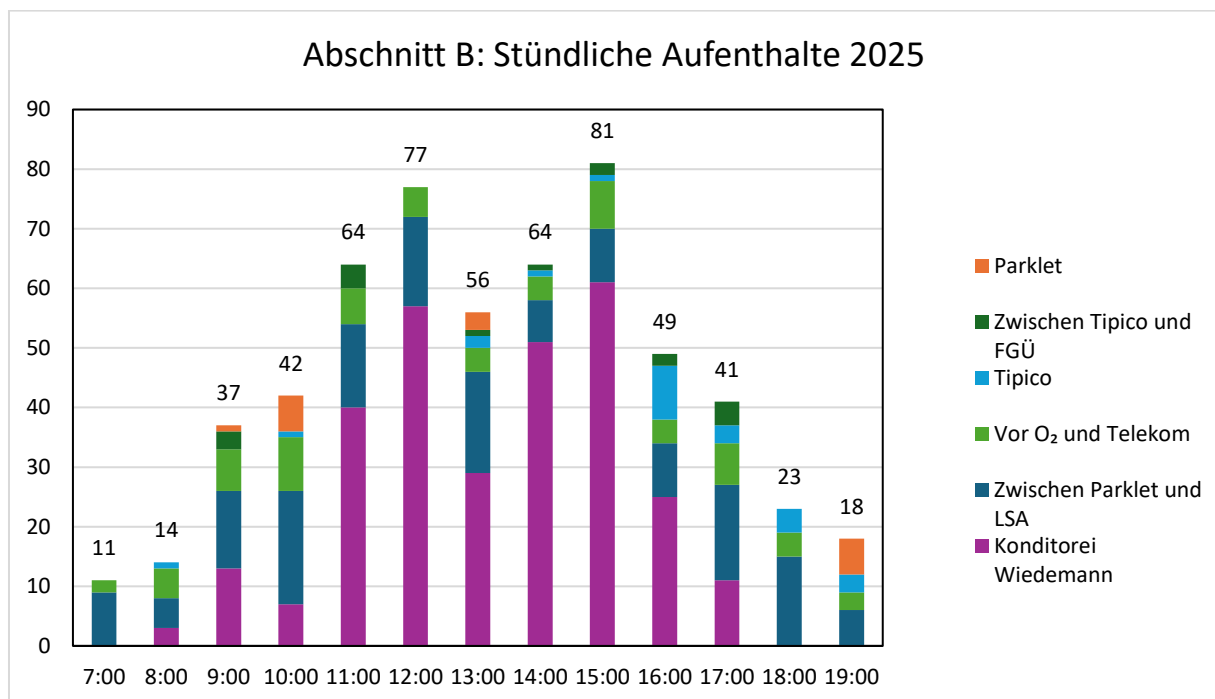
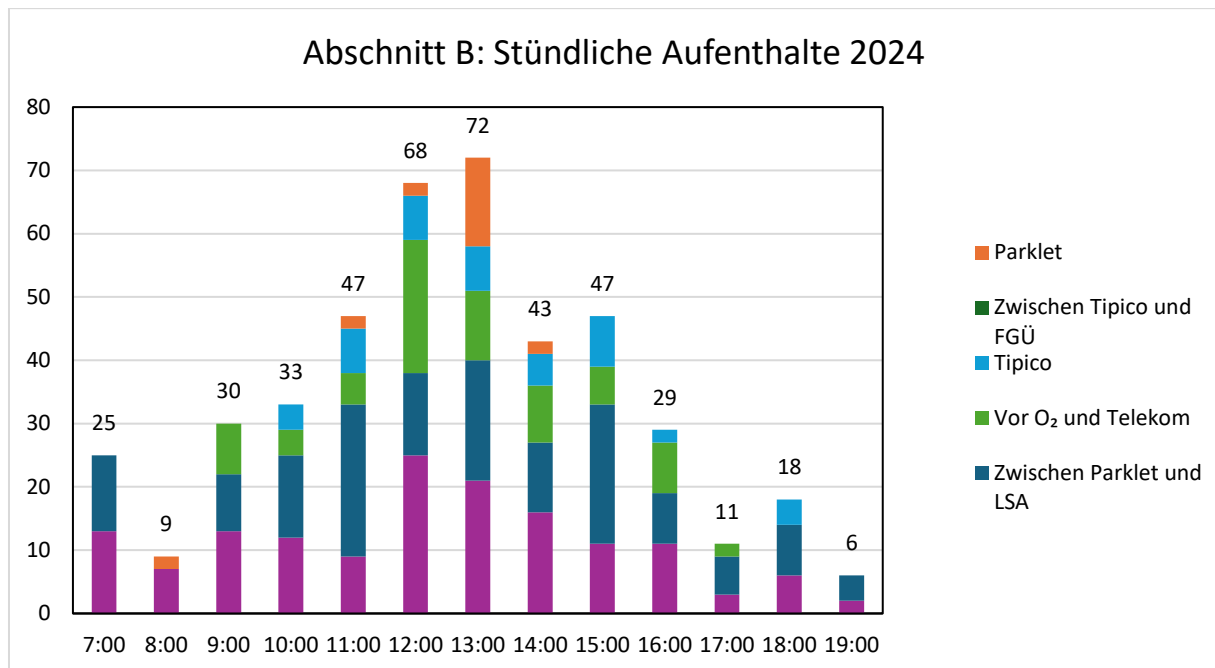
Detaillierte Auswertung der Aufenthaltsbeobachtung

Anlage 5. - Detaillierte Ergebnisse der Aufenthaltsbeobachtung

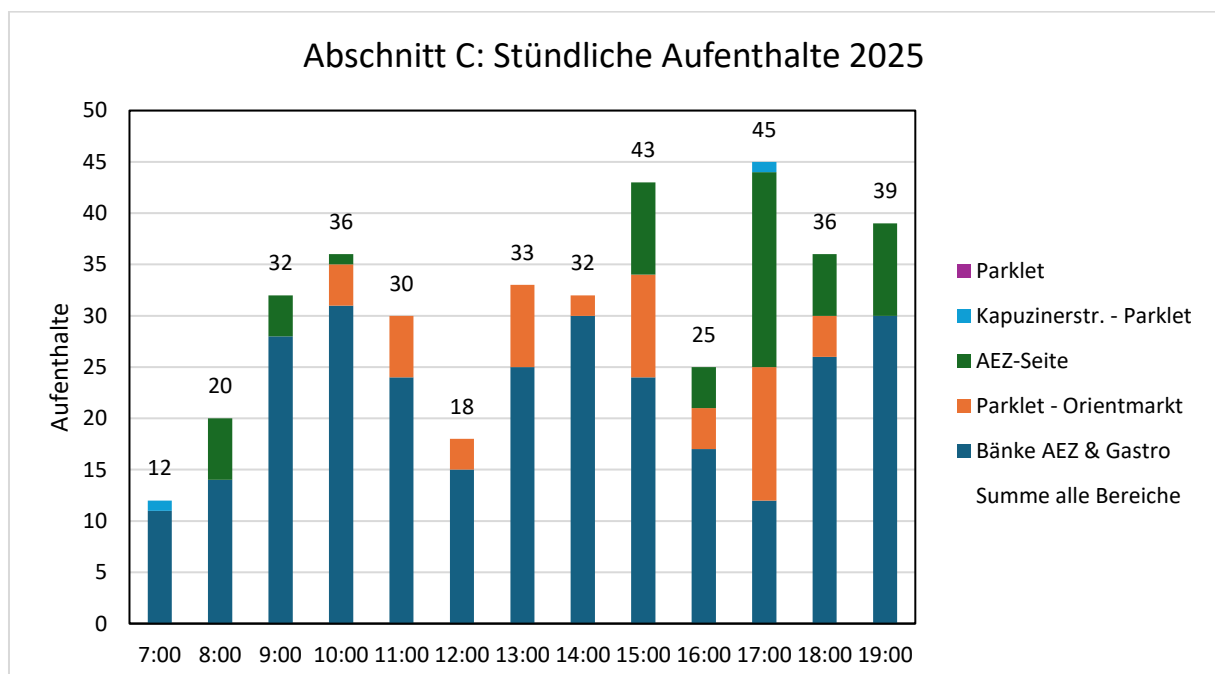
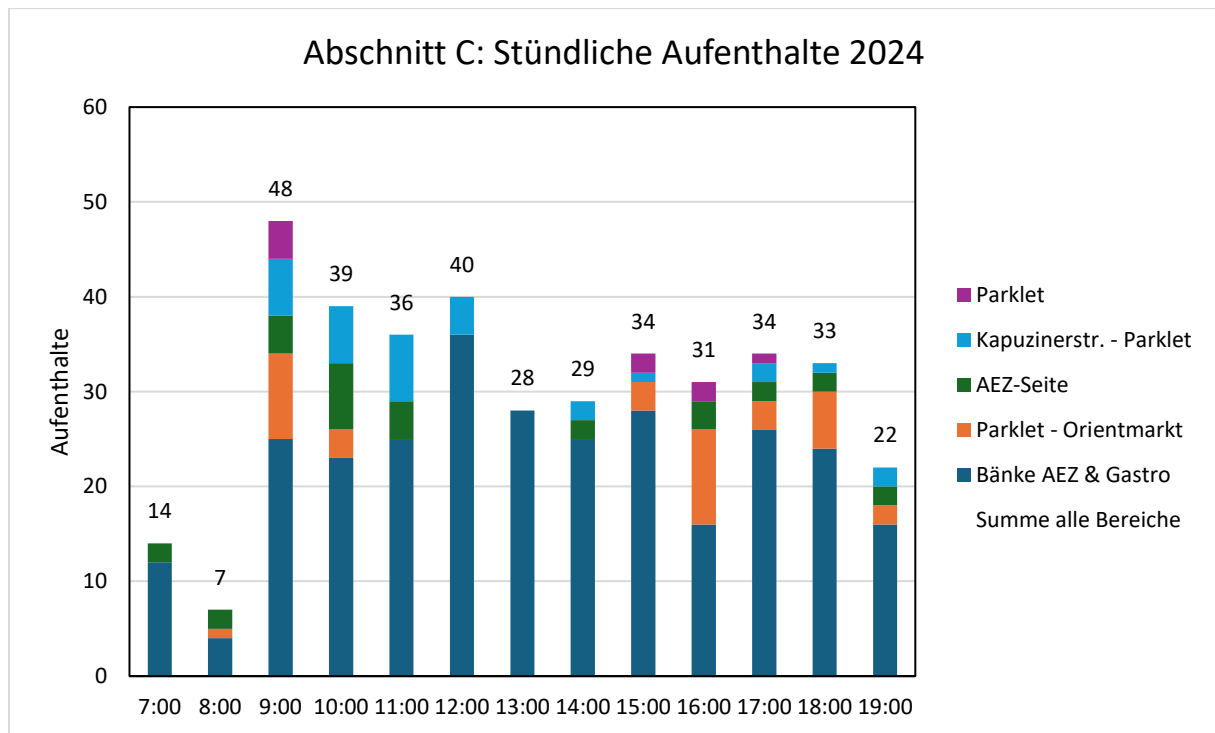
Abschnitt A



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):

TOP 7	Grundsatzbeschluss für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)
--------------	---

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 Amt 3	
Sachgebiet		43 Stadtentwicklung, Verkehrsplanung, Klimamanagement	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	14.07.2022	Ö

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

Beschlussvorschlag:

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

Referent/in		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. Schöngesinger 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 Schöngesinger Straße zu einer Entlastung von etwa 2.500 Kfz-Fahrten/ 24h auf der Schöngesinger 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.

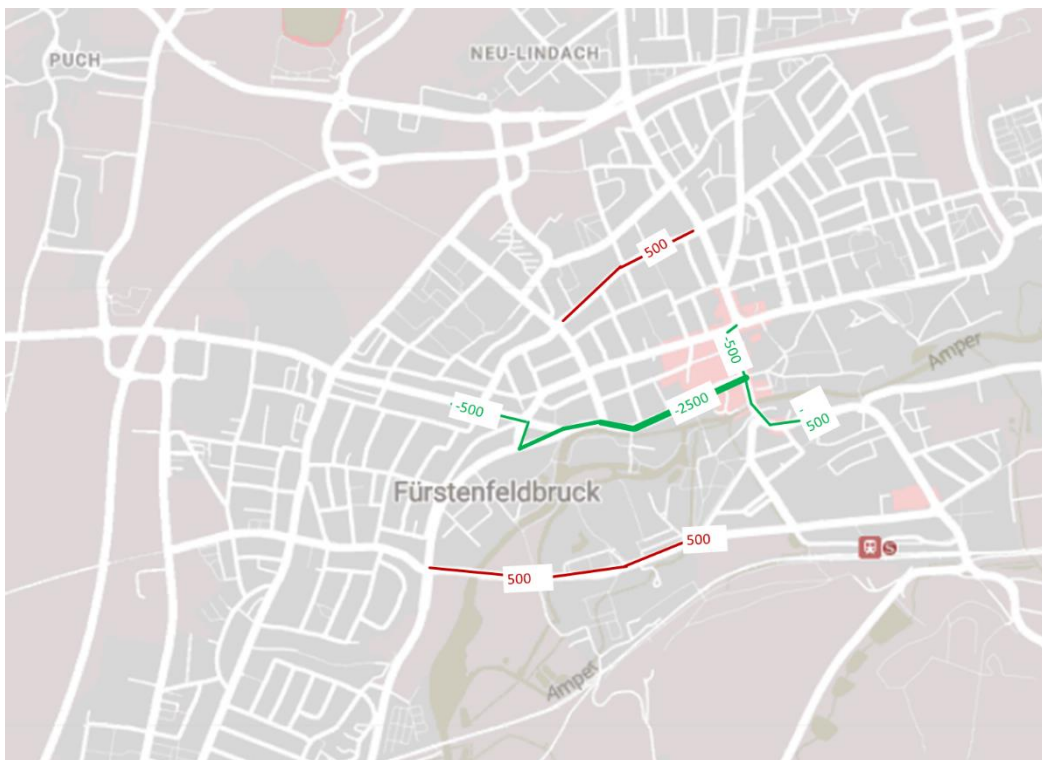


Abbildung 1. Darstellung der verkehrlichen Wirkungen von Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auf der Pucher Straße und der Schöngesinger Straße.

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 Schöngesinger 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.

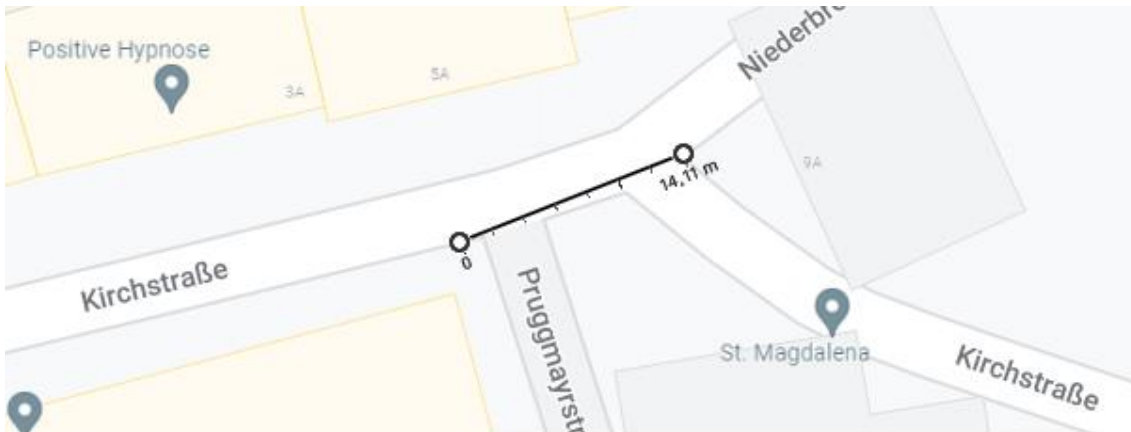


Abbildung 8. Verbleibende Bereich nach dem Aufstellbereich zur Hauptstraße in der Kirchstraße.

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):

TOP 8	Neuordnung und Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in der Hauptstraße
--------------	--

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



Regierung von Oberbayern

Regierung von Oberbayern • 80534 München

Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck
Sachgebiet 34 – Straßenverkehrsbehörde
Postanschrift: Hauptstraße 31
Hausanschrift: Niederbronner Weg 3
82256 Fürstenfeldbruck

vorab per E-Mail: strassenverkehrsbehoerde@fuerstenfeldbruck.de

Bearbeitet von	Telefon/Fax	Zimmer	E-Mail
Karin Breitenberger	+49 89 2176-2818 / 402818	2303	strassenverkehrsrecht@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Geschäftszeichen	München,
		3611.23.1_01-23-89	17.07.2026

Straßenverkehrsrecht; Tempo-20-Zone in der Schöngeisinger Straße in Fürstenfeldbruck

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Thron,

nach der Prüfung des Falls bzgl. Tempo-20-Zone (= Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) in der Schöngeisinger Straße in Fürstenfeldbruck kann Ihnen das SG 23.1 der Regierung von Oberbayern Folgendes mitteilen.

1. Sachverhalt

Bei der Regierung von Oberbayern sind Bürgerbeschwerden bzgl. der Rechtmäßigkeit der von der Stadt FFB am 30.08.2022 angeordneten Tempo-20-Zone (= verkehrsberuhigter Geschäftsbereich - VBGB) im Bereich Schöngeisinger Straße zwischen Ledererstraße (Sackgasse) und Kapuzinerstraße eingegangen.

Aufgrund des Beschlusses des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau der Stadt Fürstenfeldbruck (FFB) vom 14.07.2022 wurde die zuständige Straßenverkehrsbehörde der Stadt FFB beauftragt als erste Maßnahme aus dem

Dienstgebäude
Maximilianstraße 39
80538 München
U4/U5 Lehel
Tram 16/19 Maxmonument

Telefon Vermittlung
+49 89 2176-0
Telefax
+49 89 2176-2914

E-Mail
poststelle@reg-ob.bayern.de
Internet
www.regierung.oberbayern.bayern.de



Verkehrsentwicklungsplan in der Schöngeisinger Straße eine Tempo-20-Zone anzuordnen. Dies ist mittels verkehrsrechtlicher Anordnung vom 30.08.2022 erfolgt. Im Mai 2023 hat die Stadt die Tempo-20-Zone zeitlich auf die Geschäftsöffnungszeiten der vor Ort ansässigen Betriebe von „werktags, 6.00 – 20.00 Uhr“ beschränkt. In der übrigen Zeit darf der VBGB mit einer Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h befahren werden.

Das SG 23.1 der Regierung von Oberbayern (Fachaufsichtsbehörde) hat am 14.06.2023 eine in Augenscheinnahme durchgeführt.

Mit Schreiben vom 06.11.2023 hat das SG 23.1 die Stadt aufgefordert, die verkehrliche Bedeutung der Schöngeisinger Straße mittels Verkehrszahlen, die Aufenthaltsfunktion der Fußgänger in der Tempo-20-Zone zu dokumentieren, für einen Zeitraum von 12 Monaten nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO zu erproben sowie eine Stellungnahme bzgl. der bestehenden Querungshilfen (wie Fußgängerüberweg, Lichtzeichenanlagen für Fußgänger) im VBGB erbeten.

Zwischenzeitlich hat die Stadt FFB einen Evaluationsbericht mit rechtlicher Beurteilung zum VBGB in der Schöngeisinger Straße in FFB vorgelegt.

2. Örtlichkeit

Die Schöngeisinger Straße wurde im August 2022 von einer Staatsstraße zur Gemeindestraße herabgestuft. Sie verbindet die B 471 und die (bisherige) B 2 auf eine Länge von 4,5 km.

Die Tempo-20-Zone ist seit 30.08.2022 in einem kurzen Teilstück auf einer geradlinigen Strecke von ca. 350 m in der Schöngeisinger Straße zwischen der Ledererstraße und Kapuzinerstraße (von Hs.Nr. 2 bis Hs.Nr. 65) angeordnet. In dem VBGB sind eine Fußgängerschutzanlage (FG-LSA) und ein Fußgängerüberweg (FGÜ) vorhanden.

3. Rechtliche Vorgaben

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Im Übrigen sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Abweichend von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO (qualifizierte Gefahrenlage) können in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion nach § 45 Abs. 1 d i.V.m. Abs. 9 Satz 4 Nr. 5 StVO unter erleichterten Bedingungen beim Vorliegen einer einfachen konkreten Gefahr auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden. Solche Bereiche werden als verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche bezeichnet, in denen in der Regel Tempo 20 gilt.

Anordnungen von Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen in Betracht, wenn die verkehrlichen Verhältnisse eine situationsbedingte Absenkung der Regelgeschwindigkeit inner-

halb geschlossener Ortschaften erfordern. Im Hinblick auf ihren verkehrs-beschränkenden Charakter unterliegen auch Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen von vornherein den Schranken, die sich aus den Grundsätzen der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit ergeben. Tempozonen kommen nur in Betracht, wenn sie auch auf den Schutz der Allgemeinheit und nicht lediglich auf die Wahrung von Einzelinteressen gerichtet sind.

Nach den Festlegungen des BMV-StV 12/36.42.45 vom 23.02.1990 zu VBGB kommt dieser in zentralen Bereichen (Marktplätze oder Hauptplätze) kleinerer und mittlerer Städte in Frage, wenn für diese zentralen Bereiche nach ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Struktur und ihrer wirtschaftlichen Funktion weder die Einrichtung einer Fußgängerzone (FGZ mit Z. 242 StVO) noch eine Errichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs (Z. 325 StVO) in Betracht kommt. Dies kann beispielsweise bei einem reizvollen Baubestand wie in historischen Stadtkernen mit denkmalgeschützten Häusern, in Gründerzeitstadtteilen und bei erneuerungsbedürftigen älteren Stadtkernen der Fall sein.

Für einen städtebaulich reizvollen u. einheitlichen Platz mit seinen in der Regel niveaugleichen Verkehrsflächen muss sich die Fahrbahn, in der sich ein relativ geringer Fahrzeugverkehr bewegen soll, mit einfachen Mitteln (bspw. Pflasterlinien – s. VwV-StVO Fahrbahnbegrenzung auch mit anderen Mitteln) - aber städtebaulich verträglich darstellen lassen.

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. Zugleich soll durch verkehrsberuhigende Maßnahmen urbanes Leben stärker als bisher durch weitreichende Maßnahmen ermöglicht werden (wie z.B. Außengastronomie, größere Flanier- und Aufenthaltsbereiche zur Kommunikation, gestalterische Elemente wie Brunnen und Bänke) und ein vitaler Mittelpunkt des Geschäftslebens geschaffen werden.

Dabei soll der Durchgangsverkehr weitgehend reduziert und gleichzeitig der Fußgängerverkehr stärker gewichtet werden. Dies soll zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger führen. Durch eine derartige „Funktionsänderung“ zu Gunsten des Fußgängerverkehrs soll die Attraktivität des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs gehoben werden, ohne den Kraftfahrzeugverkehr gänzlich auszuschließen.

4. Rechtliche Würdigung

Tempo-20-Zonen, die nach § 45 Abs. 1 d StVO angeordnet werden, gehören straßenverkehrsrechtlich zu den Tempo-30-Zonen § 45 Abs. 1 c StVO. Diese werden in größeren Städten eingerichtet, wenn aufgrund der Art und Dichte des Fahrverkehrs weder die Einrichtung einer Fußgän-

gerzone noch eine Errichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs wie in einem Wohngebiet in Betracht kommen.

Da VBGB den Tempo-30-Zonen zuzurechnen sind, gelten die gesetzlich vorgeschriebenen Rahmenbedingungen und Gestaltungsmöglichkeiten. In solchen Zonen sind aufgrund der untergeordneten Bedeutung des Fahrverkehrs in der Regel keine Fußgängerwege oder Lichtzeichenanlagen, die nach dem 01.11.2000 angeordnet worden sind, anzutreffen.

Der Stadtrat in FFB hat im Jahr 2021 zur Unterstützung der einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Satz 2 StVO) einen Grundsatzbeschluss zum Verkehrsentwicklungsplan erlassen und die Verwaltung beauftragt in der Schöngeisinger Straße nach Abstufung der St 2054 zu einer Gemeindestraße einen VBGB einzurichten. Die Anordnung und Errichtung des VBGB mit einer Gesamtlänge von ca. 350 m Länge ist am 30.08.2022 erfolgt und gilt für den Abschnitt der Schöngeisinger Straße zwischen Ledererstraße und Kapuzinerstraße.

In der Tempo-20-Zone in der Schöngeisinger Straße, die Richtung Innenstadt führt, sind nicht ausschließlich historische Gebäude vorzufinden, sondern als Bestand eine Mischung aus alten und neuen Gebäuden aus unterschiedlichen Jahrzehnten sowie viele Ladengeschäfte anzutreffen.

Die Trennung der Verkehrsarten wurde in der Schöngeisinger Straße nach Einrichtung des VBGB beibehalten: Baulich wurde dies nur in dem kurzen bereits aufgeweiteten Bereich (zwischen der Bushaltestelle bis zur Ledererstraße) auf eine Länge von 50 m durch eine niveaugleiche Ausgestaltung umgesetzt.

Auf der Südseite des VBGB wurden in dem baulich nicht ertüchtigten Bereich zwischen den Anwesen Schöngeisinger Straße 37 bis 65 am Fahrbahnrand fünf Hochbeete, zwei Parklets und zwei Fahrradabstellanlagen errichtet. Die sog. Parklets sollen zum Verweilen einladen und dürfen nur in Bereichen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder geringer umgesetzt werden. Ein vitaler Mittelpunkt für Fußgänger ist nur in einem kleinen Teilbereich erkennbar. Die Verbesserung der Aufenthaltsfunktion mit Flanier- und Aufenthaltsfläche zur Kommunikation ist nur in dem 50 m baulich ertüchtigten Bereich zwischen der Bushaltestelle bis zur Ledererstraße sowie bei den beiden errichteten Parklets feststellbar.

Bei geschwindigkeitsbeschränkten Zonen – wie Tempo 30 und Tempo 20 - liegt der Schwerpunkt auf dem Zonenbegriff und umfasst gleichzeitig mehrere Straßen. Ausnahmen wie bei anderen Zonenzeichen bspw. einer Fahrradstraße (Z. 244 StVO), die ausschließlich eine einzige Straße betrifft, oder bei einem verkehrsberuhigten Bereich nach Z. 325 StVO mit der Wahlmöglichkeit die

Beschilderung entweder für eine einzelne Straße oder für einen bestimmten Bereich anzuordnen, besteht bei einer Tempo-20-Zone nicht.

Eine flächendeckende Geltung der angeordneten Tempo-20-Zone kann nicht festgestellt werden, weil diese nicht aus mehreren zusammenhängenden Straßen besteht, sondern nur aus einem einzigen ca. 350 m langen geradlinigen Straßenabschnitt in der Schöngeisinger Straße zwischen Kapuzinerstraße und Ledererstraße. Somit ist aus Sicht des SG 23.1 an der gegenständlichen Örtlichkeit in FFB der Zonenbegriff für eine Tempo-20-Zone nicht erfüllt.

Unstrittig ist, dass im VBGB die Verbindung der Bevölkerung der Stadt und des Umlandes mit den gewerblichen Einrichtungen auch mit Kraftfahrzeugen aufrechterhalten wird, insbes. da dort viele Gewerbebetriebe und ein großes Einkaufszentrum (AEZ) ansässig sind.

Wie die aktuelle Verkehrszählung ergeben hat, hat die Anzahl des Fußgängerverkehrs im Vergleich zum Jahr 2017 in einem gewissen Umfang zugenommen. Der Fußgängerverkehr lag im Jahr 2017 in der Schöngeisinger Straße bei 3.700 Personen und liegt derzeit bei ca. 4.700 Fußgängern.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Fußgängerverkehr im Evaluationsbericht im baulich ertüchtigten Bereich zwischen Ledererstraße und den Bushaltestellen im Vergleich zu den anderen Bereichen des VBGB den höchsten Anteil (ca. 35 %) einnimmt; aber dennoch ist hier – wie auch im Evaluationsbereich für alle anderen Bereiche der angeordneten Tempo-20-Zone - der Fahrzeugverkehr die dominierende Verkehrsart.

Im Jahr 2017 lag der Fahrzeugverkehr in der Schöngeisinger Straße bei ca. 9.100 Fahrzeugen, was einem DTV-Mittelwert für Staatsstraßen im Landkreis Fürstentum Fürstentum entspricht (Stand: 2024 - Baysis). Im Vergleich zum Jahr 2017 hat sich der Fahrzeugverkehr (ca. 9.100 Fahrzeugen) verringert und pendelt sich laut Evaluationsbericht zwischen 7.100 bis 7.500 Fahrzeugen ein. Deshalb ist die Schöngeisinger Straße weiterhin als eine wichtige Verbindungsstraße zwischen der B 471 zur Hauptstraße (der bisherigen B 2) und umgekehrt zu sehen.

Letztendlich ist festzustellen, dass der Fahrzeugverkehr die stärkste Verkehrsgruppe in der Schöngeisinger Straße darstellt und nicht als gering zu einzustufen ist. Ebenso sprechen der vom Fußverkehr gut angenommene FGÜ und die Fußgänger-Lichtsignalanlage dagegen, dass es sich um eine Straße mit wenig Fahrzeugverkehr handelt, was sich auch durch den vorgelegten Evaluationsbericht der Stadt FFB belegen lässt.

Im einem VBGB mit überwiegendem Fußverkehr kann wegen des geringen Fahrverkehrs auf derartige Einrichtungen wie einen FGÜ und eine Fußgänger-Lichtsignalanlage verzichtet werden. Aufgrund des nicht geringen Fahrverkehrs im eingerichteten VBGB will die Stadt die auf die bestehenden Querungshilfen beibehalten, um den Fußgänger das gesicherte Queren der Fahrbahn zu ermöglichen.

Wie die Stadt FFB berichtet hat, wurde im Vorfeld die Möglichkeit einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h geprüft und musste mangels des Vorliegens einer qualifizierten Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO (z.B. Unfallschwerpunkt oder Unfallhäufungspunkt) verworfen werden.

Die Stadt wurde seit dem Eingang der Beschwerden beim SG 23.1 darauf hingewiesen, dass die Tempo-20-Zone kritisch bzw. grenzwertig gesehen wird.

5. Fazit:

Nach Prüfung des Falls durch die Regierung von Oberbayern wurde in dem von der unteren Straßenverkehrsbehörde in der Schöngeisinger Straße zwischen Ledererstraße (Sackgasse) und Kapuzinerstraße in FFB angeordneten Abschnitt mit 20 km/h nicht der gewünschte Effekt erzielt. Die Voraussetzungen für eine VBGB haben sich nach der Testphase (Verkehrsversuch nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO) als nicht gegeben herausgestellt.

Deshalb ist/sind die von der Stadt FFB erlassenen Anordnungen aus den Jahren 2022 bzw. 2023 aufzuheben.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Juppe

Leitender Regierungsdirektor

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	Pöttsch/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 Asphaltüberbaus	-	+

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.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3873/2026

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

Betreff/Sach-antragsnr.		LSA B2 Puch Zur Kaisersäule - Vorstellung des Planungskonzepts durch das StBA, Beschluss der LSA und SA 202 Prüfung und Wiederaufnahme der Kreisverkehrsplanung			
TOP - Nr.		Vorlagenstatus		öffentlich	
AZ:		Erstelldatum	09.03.2026		
Verfasser		Gessner, Claudia	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		43 Stadtentwicklung	Abzeichnung OB:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	22.04.2026	Ö

Anlagen:	Anlage 1_vom StBA_Lageplan_K-2026-03-06_XHAAS_L0002_Puch_Blauskizze-G01_M500 Anlage 2_vom StBA_Lageplan mit Bäumen_K-2026-03-5_XHAAS_L0002_Puch_Blauskizze-G01_M500_BaumGrün Anlage 3_vom StBA_Fläche für Kostenschätzung_260305_K-2026-03-5_XHAAS_L0002_Puch_Kostenschätzung-Blauskizze_M1000 Anlage 4_vom StBA_Kostenschätzung_260305 Anlage 5_StBA-Stadt-Vereinbarung_Entwurf_2026-03-05_S3300_B2_Kaisersäule Puch Anlage 6_vom StBA_Verkehrsuntersuchung mit Optimierung_2023-11-07_FFB-Kaiser1_Kurzbericht_Optimierungen Anlage 7_SA-Nr. 202; STR Kellerer,Britzelmair,Jakobs; Wiederaufnahme Planungen für Kreisverkehr B2 KaisersäulePuch
----------	---

Beschlussvorschlag:

Beschlussvorschläge gemäß Sachantrag:

- 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.

Abweichender Beschlussvorschlag der Verwaltung:

- 1) Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau stimmt dem Ausbau des Knotenpunkts B2 i. Zur Kaisersäule (Puch) und der Errichtung einer Lichtsignalanlage, wie vom Staatlichen Bauamt und dessen beauftragten Planungsbüro in der Sitzung am 24.3.2026 vorgestellt, zu. Die Planung und Bauausführung werden vom Staatlichen Bauamt ausgeführt.
- 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) Der Sachantrag ist abgeschlossen.

Referent/in		Verkehr, Tiefbau	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			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	ú
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag			Ja	1,67 Mio Baukosten inkl. Verwaltungspauschale ú
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				3,88 Mio Baukosten ú
Folgekosten	Jährlich		Bau- und Unterhaltungslast der Ortsstraßen+BusHst	ú

Sachvortrag:

Der Knotenpunkt B2 in der Kaisersäule (Puch) ist ein Unfallschwerpunkt.

Am 18.11.2025 wurde seitens der CSU-Fraktion durch Hr. Kellerer der SA 202 eine erneute Prüfung und Wiederaufnahme der Planungen für einen Kreisverkehr an der B2/ Höhe der Kaisersäule (Puch) eingereicht (siehe Anlage 7) und folgende Anfrage gestellt:

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.

Begründet wird der Antrag mit der Vermeidung von Rückstau bei einer Ampellösung, möglichem verstärktem Ausweichverkehr durch Puch bei Rotphasen und der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Sachstand:

Nach Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduktion (60km/h) und vermehrter Geschwindigkeitsüberwachung wurde bereits vor einigen Jahren der Umbau zu einem Kreisverkehr angestrebt.

Aufgrund der Nähe zum denkmalgeschützten Bereich der Parkanlage um die und die denkmalgeschützte Kaisersäule selber kam es zu aufwändigen Abstimmungen mit dem Landesamt für Denkmalschutz und einigen angepassten Planungen. Notwendige Eingriffe in private Grundstücke waren und sind notwendig.

Im März 2015 wurde basierend auf einem Sachantrag der CSU-Fraktion beschlossen, in Abstimmung mit dem Freistaat Bayern als Grundstückseigentümer einen Vorschlag zur denkmalgerechten Inwertsetzung des Denkmalensembles Kaisersäule im Kaiserhain zu erarbeiten.

Im April 2016 wurde durch den Planungs- und Bauausschuss die damals aktuelle Planung eines Kreisverkehrs zur Kenntnis genommen und es wurde empfohlen eine Busbucht und einen Wendepplatz herzustellen.

Im Herbst 2016 sollte ein Planfeststellungsverfahren seitens des StBA eingeleitet werden. Die Abstimmungen mit der Denkmalschutzbehörde verzögerten die Planungen in diesem Projekt jedoch. Außerdem gab es Kapazitätsengpässe und andere priorisierte Projekte beim StBA, wodurch die KV-Planung nur sporadisch bearbeitet werden konnte.

Vor einiger Zeit wurden die Planungen seitens des StBA wieder aufgenommen. Es wurden ein Verkehrsgutachter, ein Verkehrsplaner und ein Landschaftsplaner beauftragt, welche sich erneut mit den Gegebenheiten auseinandergesetzt haben. Aus Gründen des Denkmalschutzes und der Leistungsfähigkeit wird aktuell nun eine Lichtsignalanlage geplant. Um die Leistungsfähigkeit und die Verkehrsabwicklung zu gewährleisten, ist hierfür eine Erweiterung der Fahrspuren notwendig.

Der aktuelle Planungsstand sowie die auf die Stadt Fürstenfeldbruck zukommenden Kosten werden in der Sitzung vom Staatlichen Bauamt (Anlagen 1-6, Lagepläne mit/ohne Grün, Unterlagen Kostenschätzung, Entwurf Vereinbarung zw. StBA und Stadt, Verkehrsuntersuchung) vorgestellt.

Somit kommt die Verwaltung zu dem auf Seite 1 befindlichen, abweichenden Beschlussvorschlag.

Frau Gessner
17.08.2026
12:32:13

**Auszug TOP 6
aus der Niederschrift über die
38. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
vom 22.04.2026**

Vorsitzender, Oberbürgermeister:

Herr Christian Götz;

Ausschussmitglieder:

Herr Albert Bosch; Herr Thomas Brückner; Herr Karl Danke; Frau Tanja de Tschaschell;
Herr Quirin Droth; Herr Jan Halbauer; Herr Franz Höfelsauer; Herr Martin Kellerer; Frau
Dr. Birgitta Klemenz; Herr Mirko Pötzsch; Frau Ulrike Quinten; Herr Johann Schilling;

Vertreter/in:

Herr Florian Weber; Frau Irene Weinberg;

Beratungspunkt (öffentlich):

TOP 6.	LSA B2 Puch Zur Kaisersäule - Vorstellung des Planungskonzepts durch das StBA und Beschluss der LSA
---------------	--

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 3873/2026 vom 09.03.2026 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Herr OB Götz informiert kurz über den Sachantrag an der B2/Kaisersäule und übergibt das Wort an Herrn Riedelsheimer vom Staatlichen Bauamt Freising.

Herr Riedelsheimer und andere Fachleute präsentieren die Ergebnisse vom Verkehrsgutachten und erläutern die Unfallhäufungen an der Kreuzung sowie die Vorzüge einer Lichtsignalanlage im Vergleich zu einem Kreisverkehr, insbesondere hinsichtlich der Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer. Die Diskussion umfasst auch die baulichen Anpassungen und die Notwendigkeit, die Verkehrsströme in der Planung zu berücksichtigen, um eine sichere und effiziente Verkehrsführung zu gewährleisten.

In der Diskussion äußert **Herr Stadtrat Brückner** seine Bedenken hinsichtlich der fehlenden Radwegeinmündung in die Lindacher Straße und fordert eine Einschleifung auf die Fahrbahn.

Herr Ostermann vom Ingenieurbüro Haas erklärt, dass dies mit dem neuen Pucher Meer abgestimmt werden müsste und dementsprechend ist es noch nicht ausgearbeitet, da sie noch nicht einschätzen können ob das „neue“ Pucher Meer überhaupt kommt.

Frau Dr. Zierl fragt nach, da die Ampelanlage von der B2 (Fürstenfeldbruck nach Mammendorf) durchgehend grün sein solle und von Lindach nach Puch durch Kontakt erst reagiert, ob diese dann auch die Radfahrer erkennen die z.B. Richtung Puch fahren würden.

Dies wurde von den Fachleuten mit einem klaren „ja“ beantwortet.

Zudem möchte **Frau Dr. Zierl** wissen, ob die Fahrräder mit Anhängern auf die Verkehrsinseln passen.

Herr Ostermann erklärt, dass es kein Problem ist auf die Verkehrsinsel mit Anhänger zufahren.

Herr Stadtrat Brückner berichtet, dass er heute mit Herrn Seifert vom ÖPNV gesprochen hat und die Busse benutzen aktuell, wenn sie die Strecke fahren, den Bypass um an die Haltestelle zu kommen und fragt nach, ob man diesen beibehalten könnte.

Herr Ostermann berichtet, dass es an dieser Kreuzung keinen Bypass geben wird, sondern nur die LSA-Anlage. Der Bypass wird zurückgebaut, sodass man diese Kreuzung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Radfahrer nutzen kann.

Herr Riedelsheimer ergänzt, dass es sich dabei um Verkehrssicherheit handelt und wenn die Kreuzung schon umgebaut wird, dann so, dass sie für alles verkehrssicher ist.

Herr Stadtrat Kellerer hätte es schön gefunden, wenn die Möglichkeit von einem Kreisverkehr mehr ausgeführt worden wäre und eine Gegenüberstellung von den Kosten des Kreisverkehrs und der LSA-Anlage.

Herr Kunz von der Firma gevas ergänzt, dass es sich dabei nicht genau um die aktuellen Zahlen handelt, sondern bei dem Gutachten werden immer Zahlen dazugerechnet. Der andere Kreisverkehr hat eine sehr breite Fahrbahnbreite.

Herr OB Götz fragt nach, ob man die Zahlen nochmal überdenken könnte, da dort die Konversion Fliegerhorst berechnet worden ist, den es so nicht mehr geben wird.

Herr Kunz berichtet das man mit den neuen Zahlen nochmal ein Verkehrsgutachten machen könnte.

Herr Stadtrat Stangl schlägt vor, nochmal die Möglichkeit eines Kreisverkehrs mit den aktuellen Zahlen vom staatlichen Bauamt zu prüfen lassen und heute keine Entscheidung zu treffen.

Nach längeren Diskussionen kam der Ausschuss zu folgendem:

Beschlussvorschlag:

Beschlussvorschläge gemäß Sachantrag:

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.

Abweichender Beschlussvorschlag 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 24.3.2026 vorgestellt, zu. Die Planung und Bauausführung werden vom Staatlichen Bauamt ausgeführt.

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) Der Sachantrag ist abgeschlossen.

Geänderter Beschluss:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau weist den Sachantrag wieder an das Staatliche Bauamt Freising zurück. Das Staatliche Bauamt wird darum gebeten eine erneute Präsentation mit den aktuellsten Zahlen in der Juni Sitzung vorzustellen.

Ja-Stimmen: 15

Nein-Stimmen: 0

Für die Richtigkeit des Auszuges:
Fürstenfeldbruck, 17.06.2026


Anna Roll
Schriftführerin

gez. Christian Götz
Oberbürgermeister

Zum Verkehrsgutachten und den Unterlagen des Staatlichen Bauamts vom 15.6.2026, welche im Nachgang zur UVT-Sitzung vom 22.4.26 erstellt und an den UVT verteilt wurden, gingen folgende Fragen einzelner UVT-Mitglieder ein. Die Antworten des Staatlichen Bauamts vom 20.8.2026 wurden direkt hinter den Fragen eingefügt.

Ein paar Punkte der UVT-Mitglieder wurden lediglich als Meinungsäußerung interpretiert. Es konnte keine Frage abgeleitet werden. Deswegen gibt es zu einigen Themen keine formulierten Antworten des StBA.

Frage 1

Wie begründet sich die Prognose, dass sich der Verkehr zwischen Kaisersäule und Lindach in den nächsten 10 Jahren mehr als verdoppelt? Gerade ohne Fliegerhorst Konversion ist das für mich nicht nachvollziehbar.

Verkehrsprognose:

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes bei unterschiedlichen Knotenpunktformen wurde anhand von **prognostizierten Verkehrszahlen für das Jahr 2035** gegenüberstellt. Die Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüro Gevas, das auch am Verkehrsentwicklungsplan Fürstenfeldbruck mitgewirkt hat, fußt auf einer **24-Stunden-Verkehrszählung vom 29.06.2023** (Werktag außerhalb der Ferien und Wochen mit Feiertagen) und den **Prognose-Verkehrszahlen des Verkehrsmodells der Stadt Fürstenfeldbruck aus dem vom Stadtrat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan der Stadt**. Im Zuge der **Erweiterung des Naherholungsgebiets Pucher Meer** ist an der **Lindacher Straße ein Parkplatz für bis zu 450 Stellplätzen** vorgesehen. **Die Stadt Fürstenfeldbruck rechnet mit etwa 1000 zusätzlichen Kfz-Fahrten täglich, welche im Verkehrsgutachten zugrunde gelegt wurden. Dies begründet die starke Zunahme des Verkehrs auf der Lindacher Straße.** Als Ergebnis der Sitzung am 22.04.2026 wurden die **Prognose-Zahlen** aufgrund der geänderten Nutzung ohne Konversion des Fliegerhorst-Areals entsprechend **reduziert**.

Frage 2

Wenn man von der Kaisersäule aus die B2 verfolgt, kommt man in südöstlicher Richtung zum Kreisverkehr beim Hagebaumarkt, in Nordwestlicher Richtung zum Kreisverkehr in Mammendorf. Beide Kreisverkehre bewältigen mindestens das selbe Verkehrsaufkommen wie die Kreuzung Kaisersäule, da zwischen diesen Punkten keine größeren Verkehrsströme von der B2 abzweigen. Zudem sind beide Kreisverkehre zusätzlich durch weitere Einmündungen belastet – am Hagebaumarkt durch die St2054 und die Auffahrt zur B471, in Mammendorf durch die Zufahrt zum Gewerbegebiet sowie den Ortsteil Mammendorf Nord. Dennoch funktionieren beide Anlagen als einspurige Kreisverkehre. Müssen die beiden Kreisverkehre dann auch zweispurig ausgebaut werden?

Verkehrsuntersuchung:

Ziel des Knotenpunktumbaus an der Kaisersäule Puch ist die Beseitigung einer jahrelangen Unfallhäufungsstelle. An den beiden bestehenden Kreisverkehren am Hagebaumarkt und in Mammendorf lässt sich keine mit dem Knotenpunkt Kaisersäule vergleichbare Unfallauffälligkeit feststellen. Der Umbau des Knotenpunktes an der Kaisersäule zur **Erhöhung der Verkehrssicherheit** ist eine **punktueller Verbesserung im Straßennetz** und löst als Einzelprojekt **keine verkehrliche Untersuchung oder Überplanung umliegender Knotenpunkte oder Streckenzüge** aus. Eine vergleichende Bewertung mit umliegenden Knotenpunkten - beispielsweise dem großen, fünfarmigen Kreisverkehr am Hagebaumarkt oder dem Kreisverkehr in Mammendorf - wurde daher im Verkehrsgutachten nicht vorgenommen. Aussagen zur Leistungsfähigkeit anderer Knotenpunkte im Prognosehorizont 2035 lassen sich also nicht ableiten. **Ein direkter Vergleich von unterschiedlichen Knotenpunkten ist jedoch generell nur bedingt möglich, da sowohl die Verkehrsbelastungen der einzelnen Zufahrtsäste als auch die Querungszahlen des Fuß- und Radverkehrs im Einzelfall erheblich voneinander abweichen.**

Frage 3

Ich habe mir einen weiteren Lösungsvorschlag überlegt: Die Straße von der Kaisersäule in Richtung Lindach wird aktuell nur schwach befahren, wird dafür im Sommer vorwiegend von Radfahrern benutzt. Gleichzeitig ist die Straße in einem sehr schlechten baulichen Zustand und weist aufgrund ihrer unübersichtlichen Kurven ein erhöhtes Gefahrenpotential auf. Dort hat sich in der Vergangenheit sogar bereits ein tödlicher Verkehrsunfall ereignet. Wäre es denkbar - analog zur Verbindungsstraße zwischen Lindach und Neulindach - diese Straße für den KFZ zu sperren und als Radweg umzuwidmen, wobei landwirtschaftlicher Verkehr natürlich frei bliebe? Der KFZ Verkehr hätte dadurch zwar einen kleinen Umweg über die St2054, dadurch könnte man aber die Kreuzung bei der Kaisersäule deutlich entschärfen. Gleichzeitig ließen sich Bau- und Folgekosten einsparen, vielleicht könnte man sogar auch auf die LSA verzichten.

Verkehrsrechtliche Maßnahme Lindacher Straße:

Eine verkehrsrechtliche Regelung der Lindacher Straße als Geh- und Radweg mit Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr **steht im Widerspruch zur geplanten Erschließung des von der Stadt per Satzungsbeschluss beschlossenen Bebauungsplans 28-4a-2 Erholungsgebiet Pucher See.** Laut Textteil des Bebauungsplans wird das gesamte Bebauungsplangebiet für den PKW-Verkehr von Süden von der Augsburger Straße (B 2) und von Westen über die Lindacher Straße erschlossen. An der **Lindacher Straße** ist ein **Parkplatz für bis zu 450 Stellplätzen** vorgesehen. Die Berücksichtigung des derzeit rechtsverbindlichen Bebauungsplans war stets Planungsgrundlage seitens der Stadt Fürstenfeldbruck.

Frage 4

Jede Art von Veränderung im Straßensystem führt zu einem veränderten Verkehrsstrom, das Verkehrsteilnehmer sich immer den kürzesten bzw. schnellsten Verkehrsweg suchen. Ist dies zum Beispiel in die Verkehrsprognose zum Kreuzungsbereich Puch eingeflossen? Ich könnte mir z.B. vorstellen, dass ein höherer Verkehr aus Richtung Maisach über Lindach sich einstellt.

Infolge der **Beseitigung der Unfallhäufungsstelle** durch Umbau des Knotenpunktes sind **keine Verkehrsverlagerungen zu erwarten**.

Frage 5

Das Staatl. Bauamt schreibt „*Eine vergleichende Bewertung mit umliegenden Knotenpunkten - beispielsweise dem großen, fünfarmigen Kreisverkehr am Hagebaumarkt - wurde im Verkehrsgutachten nicht vorgenommen. Aussagen zur Leistungsfähigkeit anderer Knotenpunkte im Prognosehorizont 2035 lassen sich nicht ableiten.*“. Wenn wir aber davon ausgehen, dass jede Veränderung des Straßenraums auch zu Änderungen im Verkehrsfluss führen, warum wurde dies dann nicht für die bestehenden Kreisel zumindest betrachtet? Und es ist in meinem laienhaften Verständnis unlogisch, dass der Kreisel am Hagebaumarkt funktioniert, aber ein Kreisel in Puch zu massiven Problemen führen würde. In diesem Zusammenhang, wo sollen denn die ganzen Fahrzeuge herkommen, schließlich gibt es am Ortsausgang in Mammendorf auch einen Kreisel, der nur eine gewisse Anzahl an Fahrzeugen je Zeiteinheit durchlässt? Müsste dann nicht auch z.B. der Kreisel am Hagebaumarkt jetzt schon Probleme mit der Leistungsfähigkeit haben, wenn wir den Kreuzungsbereich Puch auf der B2 als 100% durchlässig, also nicht störend für den Verkehrsfluss auf der B2, betrachten?

Infolge der **Beseitigung der Unfallhäufungsstelle** durch verkehrssicheren Umbau des Knotenpunktes sind **keine Verkehrsverlagerungen zu erwarten**. **Ziel des Knotenpunktumbaus an der Kaisersäule Puch ist die Beseitigung einer jahrelangen Unfallhäufungsstelle**. Am bestehenden Kreisverkehr am Hagebaumarkt lässt sich keine mit dem Knotenpunkt Kaisersäule vergleichbare Unfallauffälligkeit feststellen. Der Umbau des Knotenpunkt Kaisersäule zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eine punktuelle Verbesserung im Straßennetz und löst als Einzelprojekt **keine verkehrliche Untersuchung oder Überplanung umliegender Knotenpunkte oder Streckenzüge** aus. Eine vergleichende Bewertung mit umliegenden Knotenpunkten - beispielsweise dem großen, fünfarmigen Kreisverkehr am Hagebaumarkt - wurde daher im Verkehrsgutachten nicht vorgenommen. Aussagen zur Leistungsfähigkeit anderer Knotenpunkte im Prognosehorizont 2035 lassen sich also nicht ableiten. **Ein direkter Vergleich von unterschiedlichen Knotenpunkten ist jedoch generell nur bedingt möglich**, da sowohl die **Verkehrsbelastungen der einzelnen Zufahrtsäste** als auch die **Querungszahlen des Fuß- und Radverkehrs** im Einzelfall erheblich **voneinander abweichen**. Im Fall des Knotenpunktes an der **Kaisersäule Puch** sind es insbesondere die **Linksabbieger aus Puch** kommend, welche die **Verkehrsqualität** auf dem östlichen Bundesstraßenast in der Abendspitzenstunde maßgeblich **negativ beeinflussen**.

Frage 6

Auflösung des bisherigen Bypasses

„Durch den Wegfall einer Straßenquerung wird die Führung des Fuß- und Radverkehrs verbessert.“ Stimmt. Auf Grund des bisherigen geringen MIV war die Querung aber nicht wirklich ein Problem.

„Zudem werden Gefährdungen beim Linksabbiegen von der B 2 (ohne Linksabbiegestreifen) durch den Buslinienverkehr sowie beim Rechtsabbiegen auf die B 2 unterbunden.“ Naja, den Linksabbiegestreifen auf der B2 könnte man auf der B2 ja schaffen, wenn die jetzige Situation so einen großen Unfallschwerpunkt darstellt. Aber ist dies wirklich so? Und alle Fahrzeuge, die später dann nicht mehr auf die B2 abbiegen können, suchen sich einen anderen Fahrweg oder müssen dann über die Hauptkreuzung fahren und erhöhen damit den Rückstau beim Warten in der Straße „Zur Kaisersäule“. Ist das wirklich besser?

„Durch den Rückbau versiegelter Straßenflächen, entstehen Flächen, die gestalterisch aufgewertet und für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen genutzt werden können.“ Prinzipiell richtig. Aber das ist doch ein Nebeneffekt, es geht doch um die Verbesserung der Verkehrssicherheit und weniger um den Rückbau versiegelter Straßenflächen. Oder habe ich den Satz „Durch den Ausbau der Kreuzung Puch entstehen leider eine Menge versiegelter Straßenflächen, die gestalterisch abgewertet und für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht genutzt werden können.“?

Infolge des **Wegfalls des Bypasses** werden **alle Rechtsabbieger verkehrssicher und leistungsfähig über den Knotenpunkt geführt**. Die Auflösung des Bypasses ist ein **Zugewinn für die Verkehrssicherheit** durch Entfall eines potenziellen Konfliktpunkts. Die Nutzung von rückgebauten, versiegelten Straßenflächen für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist **als positiver Nebeneffekt unter dem Aspekt des Flächensparens** zu betrachten. Für die Knotenpunktwahl ist er nicht das ausschlaggebende Argument, jedoch findet er in der Abwägung berechtigterweise Erwähnung.

Frage 7

Zweistreifiger Kreisverkehrsplatz mit Fuß- und Radverkehrsfurten

Auch wenn zugelassen, doch eher ungewöhnlich. Würde ich auch nicht als 1. Wahl betrachten.

Nur Aussage, Darstellung persönlicher Meinung, keine Frage ableitbar

Frage 8

Lichtsignalanlage

Eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung wurde planerisch dargestellt, leider kein einstreifiger Kreisverkehr. Die Kommunikation mit den Bussen und auch auf die Verkehrsdichte über Signalzeiten Einfluss zu nehmen, ist prinzipiell gut. Trotzdem entstehen durch die Rotlichtphasen unnötige Wartezeiten sowohl auf den Nebenstraßen der Kreuzung wie auch auf der B2. Zudem ist eine Lichtsignalanlage wartungsbedürftig, kostet Energie im Betrieb und die Anlagentechnik muss nach einer gewissen Anzahl von Jahren erneuert werden. Auch wenn zu Beginn des Betriebes unwahrscheinlich, fällt die LSA aber tatsächlich aus, haben wir die heutige unfallträchtige Verkehrssituation zurück. Ein Kreisel funktioniert ohne zusätzliche Energie und immer.

Übrigens, auch durch die Freigabe der anderen Fahrspuren ergeben sich durch die LSA Rückstauproblematiken auf der B2.

Der **einstreifige Kreisverkehrsplatz** erreicht nur die **Verkehrsqualitätsstufe QSV E**. Die QSV E ist **gekennzeichnet durch Staus**, die sich bei der vorhandenen hohen Verkehrsbelastung nicht mehr abbauen. Zudem treten **sehr große und stark streuende Wartezeiten** auf. Schon geringfügige **Verschlechterungen der Einflussgrößen** können zum **Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge)** führen. Die Kapazitätsgrenze wird erreicht (Auslastungsgrad 98 %). **Ein Knotenpunktumbau mit dem Ziel einer QSV E ist nicht anzustreben und scheidet als Variante aus.** Auf eine planerische Darstellung eines einstreifigen Kreisverkehrs wurde daher verzichtet.

Die Zuständigkeit für den **Betrieb und den Unterhalt der Lichtsignalanlage** liegt gem. § 13 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) **beim Bund**. Wie bei allen anderen Lichtsignalanlagen regeln im Falle eines Stromausfalls feste Verkehrszeichen vorübergehend die Verkehrsführung.

Maßgeblich für die Bewertung der Verkehrsqualität ist sowohl beim Kreisverkehr als auch bei der Lichtsignalanlage die mittlere Wartezeit. Die berechneten Rückstaulängen bilden die Grundlage für die Dimensionierung der Abbiegespuren und Signalprogramme.

Frage 9

Wahl der Knotenpunktform - Kreisel -> „Liegen hingegen ungleichmäßige Verkehrsströme vor – etwa durch starke Spitzenstundenbelastungen, einen erhöhten Schwerverkehrsanteil, dominanten Hauptrichtungen oder einen hohen Linksabbiegeanteil - ist die Leistungsfähigkeit häufig eingeschränkt. In solchen Fällen treten vermehrt Rückstaus sowie instabile Verkehrsverhältnisse auf.“. Wäre das auch bei einem Kreisel so? Ein LKW erzeugt immer Lücken für einfahrende Fahrzeuge in den Kreisel, reduziert dadurch aus meiner Sicht sogar eher die Wartezeiten. Und wieso schränkt ein hoher Linksabbiegeanteil die Leistungsfähigkeit ein? Verbessern nicht gerade unterschiedliche Fahrrichtungen die Leistungsfähigkeit?

Ein hoher Linksabbiegeanteil verhindert das Einbiegen aus den angrenzenden Ästen des Kreisverkehrs während der Kurvenfahrt. An diesen Ästen entsteht Rückstau.

Im Fall des Knotenpunktes an der **Kaisersäule Puch** sind es insbesondere die **Linksabbieger aus Puch** kommend, welche die **Verkehrsqualität** auf dem östlichen Bundesstraßenast in der Abendspitzenstunde maßgeblich **negativ beeinflussen**.

Eine **Lichtsignalanlage** bietet demgegenüber die Möglichkeit einer **verkehrsabhängigen Steuerung** und kann **flexibel** auf die **unterschiedlichen Verkehrsbelastungen im Tagesverlauf** reagieren. Darüber hinaus lässt sich durch Grünanforderung, Grünzeitverlängerung oder verkürzte Rotphasen eine **gezielte Priorisierung des ÖPNV zur Sicherstellung der Taktung** umsetzen.

Frage 10

Wahl der Knotenpunktform - LSA -> „Auch zukünftige Änderungen des Verkehrsaufkommens können durch eine intelligente Steuerung einfach berücksichtigt werden.“

Korrekt, aber bedeutet dies, man ist sich nicht sicher über das wirkliche Verkehrsaufkommen und versucht sich über die LSA abzusichern?

Wie bei Straßenplanungen üblich wurde eine **Verkehrsuntersuchung** durchgeführt, welche die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes bei unterschiedlichen Knotenpunktformen anhand von prognostizierten Verkehrszahlen für ein in der Zukunft liegendes **Prognosejahr gegenüberstellt**. Das **Prognosejahr 2035** basiert auf dem Landesverkehrsmodell Bayern und dem **Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Fürstenfeldbruck**. Eine **Lichtsignalanlage** bietet die Möglichkeit auch auf etwaige zukünftige **Verkehrsentwicklungen nach 2035 durch intelligente Steuerung zu reagieren**.

Frage 11

Fuß- und Radverkehr

„Insbesondere im urbanen Raum entstehen an Kreisverkehrsplätzen häufig Konfliktsituationen mit ebenerdig querendem Fuß- und Radverkehr sowie mit geh- und sehbehinderten Menschen.“ Naja, gefühlt würde ich sagen, hier wird ein sicherlich vorhandenes Problem etwas im Sinne der Unterstützung der vorgeschlagenen Lösung aufgebauscht. Aber wir wollen ja überhaupt keine ebenerdige Querungen der B2, sondern Unterführungsbauwerke.

„Unterführungsbauwerke für den Fuß- und Radverkehr ermöglichen eine Trennung des nichtmotorisierten und motorisierten Verkehrs. Unterführungsbauwerke für den Fuß- und Radverkehr weisen im Hinblick auf die soziale Sicherheit jedoch häufig Defizite gegenüber ebenerdigen Querungen auf. Ursachen hierfür sind insbesondere die räumliche Trennung vom Straßenraum, eingeschränkte soziale Kontrolle sowie eine teilweise geringe Einsehbarkeit.“ Ja, aber hängt das nicht auch vom Standort ab? Das Pucher Meer ist völlig von Straßenunterführungen umzingelt, wir haben damit aber gemäß meinem Kenntnisstand grundsätzlich keine schlechten Erfahrungen gemacht. Vielleicht ist in manchen Fällen die Breite zu gering oder auch die Beleuchtung unzureichend. Dies wären aber alles Dinge, die man bei einem Neubau anders machen könnte.

Die bisherigen Erfahrungen mit Unterführungen am Pucher Meer werden zur Kenntnis genommen. Die **vergleichende Bewertung unter dem Aspekt der sozialen Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr** sieht jedoch trotz entsprechender Breite und Beleuchtung **weiterhin Defizite bei Unterführungsbauwerken gegenüber ebenerdigen Querungen**.

Frage 12

Kosten

„Nach der Fertigstellung benötigen Kreisverkehre überwiegend nur den üblichen Straßenunterhalt sowie Kosten für Beleuchtung und aufgrund der großen Kreisinnenfläche vergleichsweise mehr Aufwand für die Grünpflege.“ Eine Beleuchtung über die normale Straßenbeleuchtung hinaus ist doch wohl nicht üblich? Und die Kosten für den Aufwand der Grünfläche richtet sich doch nach der Gestaltung des Kreisel, oder?

„Lichtsignalanlagen weisen demgegenüber in der Regel geringere Herstellungskosten auf, verursachen jedoch dauerhaft Betriebskosten. Hierzu zählen insbesondere Energieverbrauch, Wartung, Instandhaltung, Steuerungstechnik sowie regelmäßige Anpassungen der Signalprogramme.“ Sehe ich auch so, daher verwundert der nächste Satz *„Für den Knotenpunkt an der Kaisersäule Puch liegen die Herstellungskosten eines zweistreifigen Kreisverkehrs mit und ohne ebenerdige Führung des Fuß- und Radverkehrs über denen einer Lichtsignalanlage. Die laufenden Betriebskosten bei der Lichtsignalanlage und beim Kreisverkehr bewegen sich etwa auf gleichem Niveau.“* Klar formuliert, wir wünschen uns einen einstreifigen Kreisverkehr mit barrierefreien, unterirdischen Querungen für den Fuß- und Radverkehr. Die Auflösung des bisherigen Bypasses halte ich zudem für einen Fehler.

Die laufenden Unterhaltskosten eines Kreisverkehrs entstammen neben dem üblichen Straßenunterhalt im Wesentlichen den Stromkosten für die Beleuchtung der Querungsstellen sowie der Pflege der Grünflächen auf der Kreisinnenfläche, der Fahrbahnteiler und des Straßenbegleitgrüns.

Die **laufenden Betriebskosten** für die **Lichtsignalanlage (Strom, Wartung)** sind in etwa mit den Kosten für die **Pflege der Kreisinnenfläche und der Fahrbahnteiler eines Kreisverkehrs** vergleichbar.

Ein einstreifer Kreisverkehr ist verkehrlich nicht leistungsfähig (QSV E) und scheidet somit als Variante aus.

Die Auflösung des Bypasses ist ein **Zugewinn für die Verkehrssicherheit** durch Entfall eines potenziellen Konfliktpunkts.

Frage 13

Dauerhaftigkeit des Asphaltoberbaus

„Unter dem Aspekt der Dauerhaftigkeit des Asphaltoberbaus unterscheiden sich Kreisverkehrsplätze und lichtsignalgeregelte Knotenpunkte insbesondere hinsichtlich der auftretenden Beanspruchungsarten durch den Schwerverkehr.“ Korrekt.

„Insgesamt ist die strukturelle Beanspruchung des Asphaltoberbaus bei Kreisverkehrsplätzen aufgrund der ausgeprägten Schubkräfte und Umlenkbewegungen höher einzustufen als bei lichtsignalgeregelten Knotenpunkten, was sich potenziell in einer reduzierten Nutzungsdauer und erhöhtem Erhaltungsaufwand niederschlagen kann.“ Ist das so? Werden hier nicht Schubkräfte und die sicherlich auftretenden Umlenkbewegungen sehr stark bewertet, aber Belastungen bei der Lichtsignalanlage unterbewertet? Was ist denn mit der Spurrinnenbildung bei LSA-Kreuzungen? Was bedeutet das für die Elektronik im Boden und spätere Kosten, wenn auch hier der Asphalt erneuert werden muss? Und wenn die strukturelle Beanspruchung des Asphaltoberbaus bei Kreisverkehren so kritisch gesehen wird, warum nutzt man dann kein anderes Material wie zum Beispiel Beton?

Auszug: „In einem Kreisverkehr wirken weitaus stärkere Schub-, Radial- und Bremskräfte durch die passierenden Fahrzeuge als bei geraden Straßenabschnitten. Beton kann diesen Einflüssen widerstehen und verformt sich selbst bei hohen Lasten und Temperaturen nicht. So überwiegen die Vorteile durch den Betoneinsatz anstelle von Asphalt oder Pflastersteinen bei Kreisverkehren deutlich. Zwar sind die Baukosten bei der Betonbauweise im Schnitt um 5 - 15 % höher als bei Asphalt, jedoch ist die Nutzungsdauer mit 40 bis 50 Jahren erheblich länger und gleichzeitig der Unterhaltungsaufwand geringer.“

Die Spurrinnenbildung an lichtsignalisierten Knotenpunkten ist bekannt. Es wird jedoch beobachtet, dass die **Spurrinnenbildung bei Abbiegevorgängen durch höhere Schubkräfte und Umlenkbewegungen deutlich stärker ausgeprägt ist als bei Geradeausfahrten**. Im Fall der Kaisersäule Puch bewegt sich der **Schwerverkehr** im Wesentlichen **in der Hauptrichtung**. Es finden also **hauptsächlich Geradeausfahrten des Schwerverkehrs** statt. Beim **Kreisverkehr** wirken aufgrund der Kurvenfahrt sowie der Brems- und Beschleunigungsvorgänge **deutlich höhere horizontale Kräfte als auf einer Geradeausfahrt bei der Lichtsignalanlage**. Bei der Bewertung hinsichtlich der Dauerhaftigkeit des Asphaltoberbaus hat die Lichtsignalanlage daher Vorteile gegenüber dem Kreisverkehr.

Im Fall der **Erneuerung der Asphaltdeckschichten** müssen im Asphaltoberbau **vorhandene Induktionsschleifen von Lichtsignalanlagen i.d.R. erneuert** werden. Die **Kosten** hierfür bewegen sich im **niedrigen vierstelligen Bereich je Schleife** und sind daher **in Anbetracht der längeren Dauerhaftigkeit des Asphaltoberbaus im Vergleich zum Kreisverkehr vernachlässigbar**.

Kreisverkehre in Betonbauweise bieten eine **höhere Tragfähigkeit, eine bessere Widerstandsfähigkeit gegen Schub- und Bremskräfte** und haben dadurch eine **längere Nutzungsdauer**. Dagegen sind im Vergleich zur Asphaltbauweise die **Herstellkosten deutlich höher, die Bauzeit aufgrund der Aushärtezeiten deutlich länger, die Reparaturen und ggf. zukünftige Änderungen an Sparten aufwendiger und teurer**. In der **vergleichenden Bewertung** ergäben sich für einen **zweistreifigen Kreisverkehr in Betonbauweise Vorteile in der Dauerhaftigkeit, jedoch Nachteile bei den Herstellkosten und den Kosten für den laufenden Unterhalt**. Für die Wahl der Knotenpunktform ist die Ausführung des Straßenoberbaus jedoch nicht ausschlaggebend.

Frage 14

Verkehrssicherheit

„Unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen (hoher Fuß- und Radverkehrsanteil, hoher Linksabbiegeanteil) an der Kaisersäule Puch stellt eine Lichtsignalanlage gegenüber einem zweistreifigen Kreisverkehr die verkehrssicherere Lösung dar.“ Entschuldigung, aber einen hohen Fußgängeranteil sehe ich jetzt wirklich nicht (natürlich im Verhältnis). Das der Radverkehrsanteil, wenn die Kreuzung verkehrssicherer wird, deutlich steigt, davon ist wohl auszugehen. Aus Sicht der Verssicherheit würde ich immer einen Kreisel der LSA vorziehen. Denn die LSA ist nur vermeintlich sicher, denn mittlerweile übersehen doch immer wieder Verkehrsteilnehmer die Lichtsignale. Und in dem Fall erzeugt dies fast immer einen Unfall, den wir ja eigentlich vermeiden wollen.

Auf der Fläche des ehemaligen Nasskiesabbaus im nordöstlich an die Kreuzung angrenzenden Bereich ist die **Erweiterung des Erholungsgebiets Pucher Meer** vorgesehen. Die Erschließung und städtebauliche Gestaltung wurde durch den Bebauungsplan 28/4a-2 verbindlich festgelegt. Mit der Entwicklung des Freizeitgeländes ist **mit einer deutlichen Zunahme des querenden Fuß- und Radverkehrs zu rechnen**. Möglicherweise kommen mehr Menschen mit dem Fahrrad ins Freizeitgelände als zu Fuß. Aufgrund der Bushaltestellen ist aber auch eine Zunahme des Fußverkehrs zu erwarten. Eine kurze, barrierefreie fußläufige Verbindung zwischen Haltestelle und Naherholungsgebiet ist entscheidend für die Nutzung des ÖPNV. Da der **Fuß- und Radverkehr jedoch dieselben Querungsstellen** nutzt, braucht es bei der Bewertung ohnehin **keine Unterscheidung zwischen Fußgängern und Radfahrern**.

Frage 15

„Kreisverkehrsplätze ermöglichen bei gleichmäßigen Verkehrsbelastungen grundsätzlich einen stetigen Verkehrsfluss und können dadurch auch dem ÖPNV zugutekommen. Bei hohen Verkehrsbelastungen, ungleichen Verkehrsströmen oder stark belasteten Hauptrichtungen entstehen jedoch häufig Rückstaus und Einfahrtsbehinderungen. Busse sind dabei in den allgemeinen Verkehrsablauf eingebunden und können nicht gezielt bevorzugt werden.“ Das sind natürlich Allgemeinsätze und nicht speziell auf die Kreuzung in Puch abgestimmt. Man kann möglicherweise mit zusätzlichen, baulichen und funktionellen Maßnahmen auch bei einem Verkehrskreisel den ÖPNV unterstützen.

Fazit: Aufgrund der örtlichen Randbedingungen und der spezifischen Unfallcharakteristik ist unter Berücksichtigung der o.g. aufgeführten Themen und Fragen ein lichtsignalisierter Knotenpunkt nicht automatisch fachlich die vorzugswürdige Variante für den verkehrssicheren Umbau des Knotenpunktes an der Kaisersäule Puch.

Nur Aussage, Darstellung persönlicher Meinung, keine Frage ableitbar

Frage 16

- Die prognostizierten Verkehrsmengen 2035 (ohne Realisierung der Fliegerhorst-Konversion) werden von uns als unrealistisch angezweifelt. Es wird von Planungsseite von Steigerungen ausgegangen ...
 - auf dem westlichen Ast der B2 um ca. 24% (von 13.800 auf 17.100 Kfz),
 - auf dem östlichen Ast der B2 um ca. 26% (von 12.200 auf 15.400 Kfz) und
 - auf dem südl. Ast Zur Kaisersäule um ca. 50% (von 4.800 auf 7.200 Kfz)?

Die **Verkehrsuntersuchung** des Ingenieurbüro Gevas, das auch am Verkehrsentwicklungsplan Fürstenfeldbruck mitgewirkt hat, fußt auf einer **24-Stunden-Verkehrszählung vom 29.06.2023** (Werktag außerhalb der Ferien und Wochen mit Feiertagen) und den **Prognose-Verkehrszahlen für das Jahr 2035** des **Verkehrsmodells der Stadt Fürstenfeldbruck** aus dem vom **Stadtrat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan der Stadt**. Als Ergebnis der Sitzung am 22.04.2026 wurden die **Prognose-Zahlen** aufgrund der geänderten Nutzung **ohne Konversion des Fliegerhorst-Areals** reduziert.

Frage 17

- Auch in der Vergangenheit wurden für das Stadtgebiet immer wieder stark erhöhte Verkehrsmengen prognostiziert. Eingetreten sind diese nie!
- Im Verkehrsmodell des VEP sind deutlich weniger Verkehrsmengen für den Knotenpunkt (KP) Kaisersäule verzeichnet:



VEP / Werktägliche Verkehrsmengen im Straßennetz (Analysefall Verkehrsmodell)

Verkehrsanlagen werden regelmäßig auf Basis von prognostizierten Verkehrszahlen für ein in der Zukunft liegendes Prognosejahr (hier 2035) dimensioniert. Eine **Bemessung der Verkehrsanlage lediglich anhand des Analysefalls** wäre **unwirtschaftlich und nicht nachhaltig**.

Frage 18

- Wir wollen unsere Verkehrsanlagen auch nicht an den Maximalbelastungen in Stoßzeiten bemessen. Die „nicht ausreichende Verkehrsqualität mit sehr hohen Wartezeiten“ tritt aber nur beim einspurigen Kreisel in der Abendspitze auf dem östlichen Ast von FFB kommend auf, beeinträchtigt aber die Leistungsfähigkeit im sonstigen Tagesverlauf nicht. Von den anderen Kreiseln entlang der B2 sind keine hohen Wartezeiten bekannt, auch nicht in den Stoßzeiten!

Die **Bewertung der Verkehrsqualität anhand der Spitzenstundebelastung** ist **technischer Standard** in der Verkehrsanlagenplanung, weil sie die **kritische Betriebsphase** eines Verkehrsknotens oder einer Straße abbildet. Ziel der Verkehrsanlagenplanung ist es, sicherzustellen, dass die **Infrastruktur** auch in Zeiten mit der höchsten Nachfrage **leistungsfähig und sicher** funktioniert.

Frage 19

- Der zusätzliche Verkehr für das Pucher Meer II ist nach unserer Meinung vernachlässigbar, da er nur saisonal und vor allem am Wochenende auftritt.

Das **zusätzliche Verkehrsaufkommen in der Lindacher Straße** durch die **Erweiterung des Pucher Meers (Parkplatz mit bis zu 450 Parkplätzen)** ist in der **Verkehrsprognose zu berücksichtigen und kann nicht vernachlässigt werden.**

Frage 20

- Der überaus großzügig geplante KP mit Lichtsignal-Anlage (LSA) sehen wir als innerstädtische Lösung, aber unpassend für die außerörtliche Situation an der Kaisersäule.

Lichtsignalanlagen an freien Strecken außerorts stellen aus straßenplanerischer und straßenbetrieblicher Sicht eine **gut geeignete Knotenpunktform** dar, da sie eine **leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung des Verkehrs** ermöglichen. Aufgrund des **siedlungsnahen Umfelds im Bereich Puch**, der Lage der **ÖPNV-Haltestellen** sowie des **erhöhten Querungsbedarfes des Fuß- und Radverkehrs** bietet eine **Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Kaisersäule** zudem gute Voraussetzungen für eine **sichere und geordnete Führung aller Verkehrsarten.**

Frage 21

- Einspurige Kreisel haben sich dagegen in den letzten Jahren im ganzen Landkreis als Standard-Knotenpunktlösung außerorts bestens bewährt. Sie funktionieren ohne Staus und größere Unfälle.

Der einstreifige Kreisverkehrsplatz erreicht nur die **Verkehrsqualitätsstufe QSV E**. Die QSV E ist **gekennzeichnet durch Staus**, die sich bei der vorhandenen hohen Verkehrsbelastung nicht mehr abbauen. Zudem treten **sehr große und stark streuende Wartezeiten** auf. Schon **geringfügige Verschlechterungen** der Einflussgrößen können zum **Verkehrszusammenbruch** (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazitätsgrenze wird erreicht (Auslastungsgrad 98 %). Ein **Knotenpunkttumbau** mit dem Ziel einer **QSV E** ist **nicht anzustreben und scheidet als Variante aus.**

Frage 22

- Um im Falle eines Kreisel Kapazitätsvergleiche anstellen zu können, beantragen wir, uns für die benachbarten Kreisel die aktuellen (und falls vorhanden die prognostizierten) Verkehrsbelastungen vorzulegen. Denn wir gehen davon aus, dass ein einspuriger Kreisel mit gleichem oder größerem Durchmesser für die Verkehrsmengen ausreicht. Zum Vergleich:

- Kreisel St2054 Landsberger Str. / Zur Kaisersäule	D 40 m
- Kreisel B2/Hagebaumarkt	D 47 m
- Kreisel B2/Mammendorf	D 40 m
- Geplanter 2-streif. Kreisel B2 / Zur Kaisersäule	D 60 m ???

Kernziel des Knotenpunktumbaus an der Kaisersäule Puch ist die **Beseitigung einer jahrelangen Unfallhäufungsstelle**. Der Umbau dieses Knotenpunktes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eine punktuelle Verbesserung im Straßennetz und löst als Einzelprojekt **keine verkehrliche Untersuchung oder Überplanung umliegender Knotenpunkte oder Streckenzüge** aus. Eine vergleichende Bewertung mit umliegenden Knotenpunkten - beispielsweise dem großen, fünfarmigen Kreisverkehr am Hagebaumarkt - wurde daher im Verkehrsgutachten nicht vorgenommen. Aussagen zur Leistungsfähigkeit anderer Knotenpunkte im Prognosehorizont 2035 lassen sich also nicht ableiten. Ein **direkter Vergleich von unterschiedlichen Knotenpunkten** ist jedoch **generell nur bedingt möglich**, da sowohl die **Verkehrsbelastungen der einzelnen Zufahrtsäste** als auch die **Querungszahlen des Fuß- und Radverkehrs** im Einzelfall **erheblich voneinander abweichen**. Im Fall des Knotenpunktes an der Kaisersäule Puch sind es **insbesondere die Linksabbieger aus Puch** kommend, welche die **Verkehrsqualität auf dem östlichen Bundesstraßenast** in der Abendspitzenstunde **maßgeblich negativ beeinflussen**.

Frage 23

Anmerkungen zur Planung des Knotenpunktes mit LSA:

- Wir sehen darin vor allem bei der umlaufenden Fuß- und Radverkehrsführung eine überdimensionierte Planung, da hier kaum Rad- und fast kein Fußverkehr stattfindet. Die Querungen könnten auf den östlichen und den südlichen Ast beschränkt werden, da der straßenbegleitende Radweg entlang der B2 auch nur südseitig verläuft.
- Den beiden von den Planern vorgeschlagenen Fahrstreifen-Ergänzungen wird zugestimmt.
- Auch für die Straße von Lindach kommend wäre eine separate kurze Linksabbiegespur sinnvoll. Dann würden die gleichzeitig fahrenden Linksabbieger aus der Kaisersäule Richtung Mammendorf klar erkennen, ob der Gegenverkehr abbiegen oder geradeaus kreuzen will. Das würde die Leistungsfähigkeit des KP noch erhöhen.

Auf der Fläche des ehemaligen Nasskiesabbaus im nordöstlich an die Kreuzung angrenzenden Bereich ist die **Erweiterung des Erholungsgebiets Pucher Meer** vorgesehen. Die Erschließung und städtebauliche Gestaltung wurde durch den Bebauungsplan 28/4a-2 verbindlich festgelegt. Mit der Entwicklung des Freizeitgeländes ist **mit einer deutlichen Zunahme des querenden Fuß- und Radverkehrs zu rechnen**. Ein **wesentlicher Aspekt des Knotenpunktumbaus** ist daher die **sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs** für alle Fahrbeziehungen.

Die Lichtsignalanlage ermöglicht die **gemeinsame Freigabe der Linksabbieger aus den Nebenrichtungen** Zur Kaisersäule und Lindacher Straße. Ein separater Linksabbiegestreifen in der Lindacher Straße ist aufgrund der prognostizierten Verkehrszahlen nicht erforderlich. **Linksabbiegende können anhand der Fahrtrichtungsanzeiger** der jeweils gegenüberliegenden Fahrzeuge **erkennen**, dass sie links abbiegen möchten. Die **Lichtsignalanlage** erreicht die **Verkehrsqualitätsstufe D** und ist damit **leistungsfähig**.

Frage 24

Anmerkungen zur Planung 2-streifiger Kreisel mit Querungsiseln:

- Wir erachten die 2-streifige Planung mit 60 m Durchmesser auch vom Flächenverbrauch her als überdimensioniert. Je größer der Durchmesser, umso schneller wird gefahren.
- Die Zweistreifigkeit verträgt sich deshalb nicht mit der Führung des Fuß- und Radverkehrs über die Querungsiseln! Ein wesentlicher Sicherheitsvorteil von Kreisel gegenüber LSA ist u.a., dass an den Kreuzungspunkten mit dem umlaufenden Radverkehr langsam gefahren wird!

Beide Varianten zweistreifiger Kreisverkehre verfügen jeweils über **nur eine Kreiszufahrt je Zufahrtsast**. Dadurch kann der **Fuß- und Radverkehr richtlinienkonform über die Zufahrten und Fahrbahnteiler** geführt werden. In

Frage 25

Anmerkungen zur Planung 2-streifiger Kreisel mit Unterführung:

- Wie vor erachten wir die 2-streifige Planung als überdimensioniert.
- Die Lage der geplanten F+R-Unterführung lehnen wir aus Gründen des Denkmalschutzes und des dafür notwendigen zusätzlichen Grunderwerbs ab.
- Die vorgeschlagene neue Lage der Unterführung bringt keinerlei Vorteile für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt.

Die Planung wurde in **enger und intensiver Abstimmung** mit dem **Landesamt für Denkmalpflege** entwickelt. Dabei wurde eindeutig festgelegt, **welche Flächen aus denkmalpflegerischer Sicht zu erhalten und zu schützen sind**. Die drei **vorgelegten Varianten** berücksichtigen die **Belange des Denkmalschutzes** und sind somit mit den entsprechenden Vorgaben **vereinbar**.

Frage 26

Anmerkungen zur Linienführung der Busse und zu den Bushaltestellen:

- Wir bedauern den Wegfall des Bypasses, der bisher zu keinen Unfällen geführt hat, und die Beibehaltung der ausdrückliche Wunsch der ÖPNV-Stelle im LRA FFB ist.
- Die jetzt geplante Linienführung der Busse entlang der B2 über den KP bzw. Kreisel, dann durch die Wendeschleife und dann erneut über den KP bzw. Kreisel, lässt nicht nur die Fahrgäste „kreiseln“, sondern wirkt sich auch mit mehreren Wartezeiten negativ auf die Fahrtdauer des ÖPNV aus.

Infolge des **Wegfalls des Bypasses** werden **alle Rechtsabbieger verkehrssicher und leistungsfähig über den Knotenpunkt geführt**. Die Auflösung des Bypasses ist ein **Zugewinn für die Verkehrssicherheit** durch Entfall eines potenziellen Konfliktpunkts. Durch Grünanforderung, Grünzeitverlängerung oder verkürzte Rotphasen lässt sich mit der Lichtsignalanlage eine **gezielte Priorisierung des ÖPNV zur Sicherstellung der Taktung** umsetzen. Hierdurch entsteht eine **Verbesserung des ÖPNV**.

Beide Varianten zweistreifiger Kreisverkehre verfügen jeweils über **nur eine Kreiszufahrt je Zufahrtsast**. Dadurch kann der **Fuß- und Radverkehr richtlinienkonform über die Zufahrten und Fahrbahnteiler** geführt werden. In der **vergleichenden Bewertung gegenüber einer Querung über eine lichtsignalgesteuerte Furt an einer Lichtsignalanlage** weist diese Führungsform jedoch eine **geringere Verkehrssicherheit** auf.

Die **erforderliche Rampenlänge** für die **Geh- und Radwegunterführung** beträgt **95 m**. Aufgrund der **vor Ort nicht ausreichenden Platzverhältnisse** und der damit verbundenen **zu kurzen möglichen Rampenlänge** ist die Realisierung einer Unterführung westlich der Kaisersäule **technisch nicht möglich**. Diese Einschränkung wurde beim Entwurf der beiden Kreisverkehrsvarianten festgestellt. Darüber hinaus wurde eine Situierung der Unterführung auch westlich des Kreisverkehrs geprüft. Diese Variante wurde jedoch aufgrund des damit verbundenen zusätzlichen Flächenverbrauchs sowie insbesondere der entstehenden Umwegigkeit in Richtung Freizeitgelände nicht weiterverfolgt.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**Stadtratsfraktion****Fürstenfeldbruck, 09.07.2026**

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

An
 Stadt Fürstenfeldbruck
 Herr Oberbürgermeister Götz

BEARBEITUNGSVERMERK:							
federführendes Amt:							
OB	1	2	3	4	5	VF	
zur Kenntnis / Mitwirkung an							
- 9. JULI 2026							
OB	1	2	3	4	5	VF	
U-Schritt	Rücksp.	Vorgang	vor Ausl.	Eing.		sollt.	
U-Schritt: ☐ Rücksp.: ☐ Vorgang: ☐ vor Ausl.: ☐ Eing.: ☐ sollt.: ☐							

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Götz,

im Namen der Stadtratsfraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, CSU, ODP und der Verkehrsverbände ADFC, VCD und Verkehrsforum FFB nehmen wir zum Thema Knotenpunkt B2 / Kaisersäule wie folgt Stellung:

- Die prognostizierten Verkehrsmengen 2035 (ohne Realisierung der Fliegerhorst-Konversion) werden von uns als unrealistisch angezweifelt. Es wird von Planungsseite von Steigerungen ausgegangen ...
 - auf dem westlichen Ast der B2 um ca. 24% (von 13.800 auf 17.100 Kfz),
 - auf dem östlichen Ast der B2 um ca. 26% (von 12.200 auf 15.400 Kfz) und
 - auf dem südl. Ast Zur Kaisersäule um ca. 50% (von 4.800 auf 7.200 Kfz)?
- Auch in der Vergangenheit wurden für das Stadtgebiet immer wieder stark erhöhte Verkehrsmengen prognostiziert. Eingetreten sind diese nie!
- Im Verkehrsmodell des VEP sind deutlich weniger Verkehrsmengen für den Knotenpunkt (KP) Kaisersäule verzeichnet:



VEP / Werktägliche Verkehrsmengen im Straßennetz (Analysefall Verkehrsmodell)

- Wir wollen unsere Verkehrsanlagen auch nicht an den Maximalbelastungen in Stoßzeiten bemessen. Die „nicht ausreichende Verkehrsqualität mit sehr hohen Wartezeiten“ tritt aber nur beim einspurigen Kreisel in der Abendspitze auf dem östlichen Ast von FFB kommend auf, beeinträchtigt aber die Leistungsfähigkeit im sonstigen Tagesverlauf nicht. Von den anderen Kreiseln entlang der B2 sind keine hohen Wartezeiten bekannt, auch nicht in den Stoßzeiten!
- Der zusätzliche Verkehr für das Pucher Meer II ist nach unserer Meinung vernachlässigbar, da er nur saisonal und vor allem am Wochenende auftritt.
- Der überaus großzügig geplante KP mit Lichtsignal-Anlage (LSA) sehen wir als innerstädtische Lösung, aber unpassend für die außerörtliche Situation an der Kaisersäule.
- Einspurige Kreisels haben sich dagegen in den letzten Jahren im ganzen Landkreis als Standard-Knotenpunktlösung außerorts bestens bewährt. Sie funktionieren ohne Staus und größere Unfälle.

Fazit:

- Wir Stadtratsfraktionen und Verkehrsverbände bevorzugen aus vorherigen Gründen eine 1-spurige Kreisel-Lösung mit Unterführung für Fuß- und Radverkehr, wie vom Verkehrsforum FFB vorgeschlagen (siehe unten).

Antrag:

- Um im Falle eines Kreisels Kapazitätsvergleiche anstellen zu können, beantragen wir, uns für die benachbarten Kreisels die aktuellen (und falls vorhanden die prognostizierten) Verkehrsbelastungen vorzulegen. Denn wir gehen davon aus, dass ein einspuriger Kreisel mit gleichem oder größerem Durchmesser für die Verkehrsmengen ausreicht. Zum Vergleich:

- Kreisel St2054 Landsberger Str. / Zur Kaisersäule	D 40 m
- Kreisel B2/Hagebaumarkt	D 47 m
- Kreisel B2/Mammendorf	D 40 m
- Geplanter 2-streif. Kreisel B2 / Zur Kaisersäule	D 60 m ???

Anmerkungen zur Planung des Knotenpunktes mit LSA:

- Wir sehen darin vor allem bei der umlaufenden Fuß- und Radverkehrsführung eine überdimensionierte Planung, da hier kaum Rad- und fast kein Fußverkehr stattfindet. Die Querungen könnten auf den östlichen und den südlichen Ast beschränkt werden, da der straßenbegleitende Radweg entlang der B2 auch nur südseitig verläuft.
- Den beiden von den Planern vorgeschlagenen Fahrstreifen-Ergänzungen wird zugestimmt.
- Auch für die Straße von Lindach kommend wäre eine separate kurze Linksabbiegespur sinnvoll. Dann würden die gleichzeitig fahrenden Linksabbieger aus der Kaisersäule Richtung Mammendorf klar erkennen, ob der Gegenverkehr abbiegen oder geradeaus kreuzen will. Das würde die Leistungsfähigkeit des KP noch erhöhen.

Anmerkungen zur Planung 2-streifiger Kreisel mit Querunginseln:

- Wir erachten die 2-streifige Planung mit 60 m Durchmesser auch vom Flächenverbrauch her als überdimensioniert. Je größer der Durchmesser, umso schneller wird gefahren.
- Die Zweistreifigkeit verträgt sich deshalb nicht mit der Führung des Fuß- und Radverkehrs über die Querunginseln! Ein wesentlicher Sicherheitsvorteil von Kreisel gegenüber LSA ist u.a., dass an den Kreuzungspunkten mit dem umlaufenden Radverkehr langsam gefahren wird!

Anmerkungen zur Planung 2-streifiger Kreisel mit Unterführung:

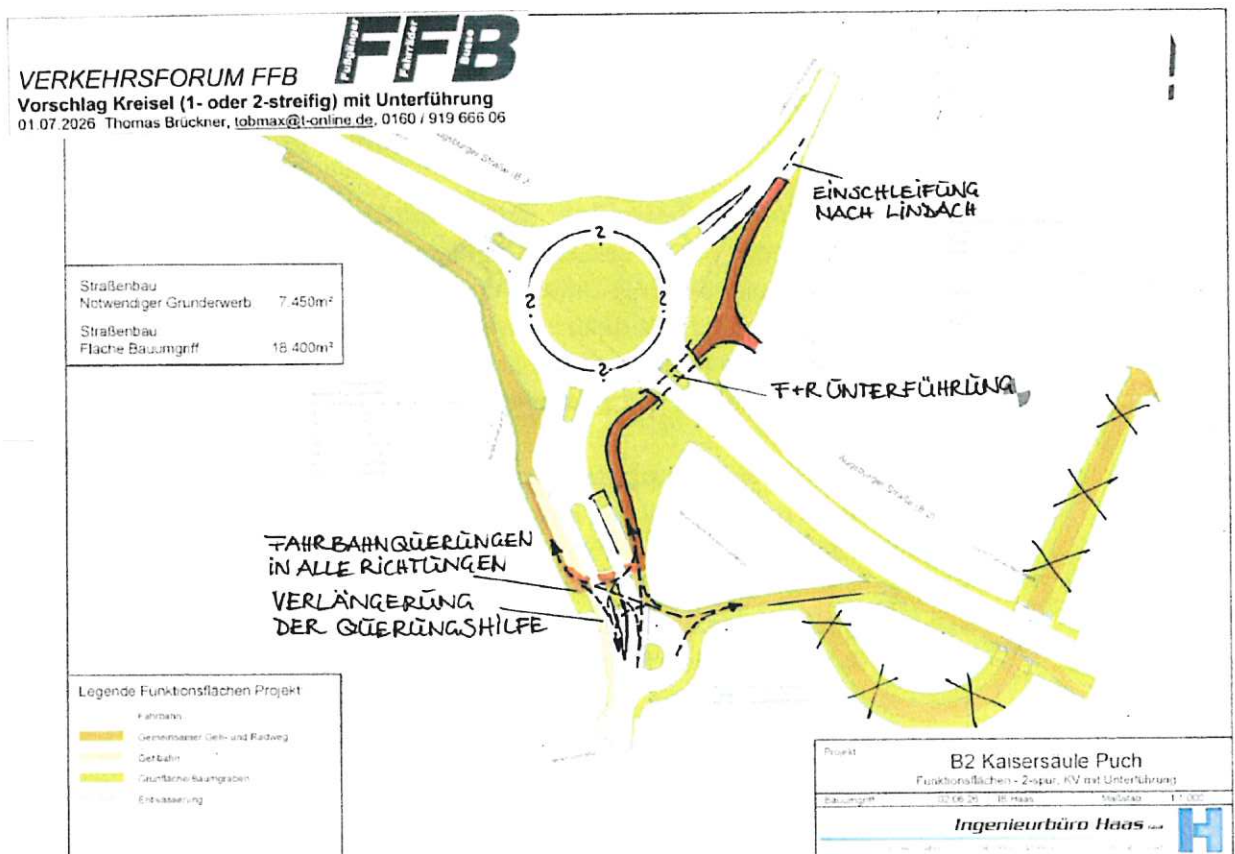
- Wie vor erachten wir die 2-streifige Planung als überdimensioniert.
- Die Lage der geplanten F+R-Unterführung lehnen wir aus Gründen des Denkmalschutzes und des dafür notwendigen zusätzlichen Grunderwerbs ab.
- Die vorgeschlagene neue Lage der Unterführung bringt keinerlei Vorteile für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt.

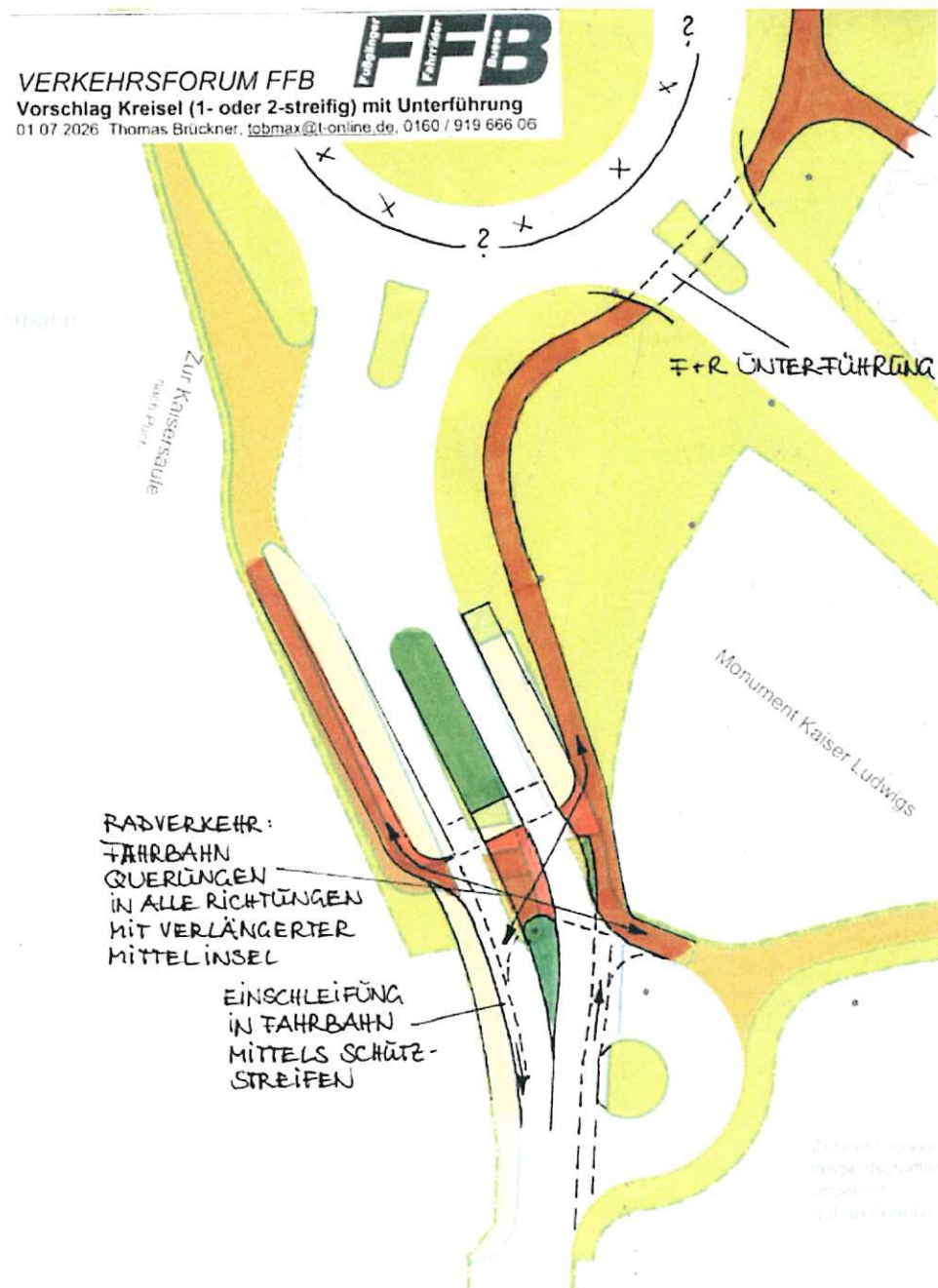
Anmerkungen zur Linienführung der Busse und zu den Bushaltestellen:

- Wir bedauern den Wegfall des Bypasses, der bisher zu keinen Unfällen geführt hat, und die Beibehaltung der ausdrückliche Wunsch der ÖPNV-Stelle im LRA FFB ist.
- Die jetzt geplante Linienführung der Busse entlang der B2 über den KP bzw. Kreisel, dann durch die Wendeschleife und dann erneut über den KP bzw. Kreisel, lässt nicht nur die Fahrgäste „kreiseln“, sondern wirkt sich auch mit mehreren Wartezeiten negativ auf die Fahrtdauer des ÖPNV aus.

Vorschlag Verkehrsforum FFB:

- Das Verkehrsforum FFB hat sich bereits 2024 zusammen mit den Verkehrsverbänden ADFC und VCD FFB mit einem Schreiben an die Stadt gewandt. Darin sprechen sich diese eindeutig für einen Kreisels aus. Das Schreiben bezog sich damals auf einen 1-spurigen Kreisels, da von einem 2-spurigen noch keine Rede war.
- Die Zweistreifigkeit verträgt sich jedoch nicht mit der Führung des Fuß- und Radverkehrs über Querungsiseln!
- Der Vorschlag des Verkehrsforums FFB basiert auf der Kreisels-Planung (1- oder 2-streifig) und schlägt eine Unterführung für den Fuß- und Radverkehr Richtung Lindach und Pucher Meer II unter dem östlichen Ast vor.
- Ein besonderes Augenmerk muss dabei auf die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger bei den Bushaltestellen als auch für die Radfahrenden gelegt werden. Es braucht zügig (25 km/h) befahrbare Radverkehrsverbindungen vor allem entlang der B2 von FFB nach Mammendorf, sichere Querungshilfen (verlängerte Mittelinsel) und Einschleifungen in die jeweiligen Fahrbahnen an Radweg-Enden.
- Zu beachten sind dabei die „Musterblätter Radverkehr Bayern“ der AGFK (s.u.).





Ausschnitt Querung und Einschleifung Fuß- und Radverkehr

https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/radverkehr/2404_musterblaetter-radverkehr-bayern.pdf

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Brückner, Bündnis 90/Die Grünen, Verkehrsforum FFB

Gez.

Christian Horger, CSU

Gunter Senf, ÖDP

Adi Stumper, ADFC FFB

Oliver Lange, VCD FFB

Bülck, Stefanie

Von: Thomas Brückner <thomas.brueckner@stadtrat-ffb.de>
Gesendet: Donnerstag, 9. Juli 2026 09:57
An: Dachsel, Johannes; Heike Fabian; Götz, Christian (OB); Jan Halbauer; Theresa Hannig; Christian Horger; Gunter Senf; Christian Stangl; Georg Jakobs
Betreff: Stellungnahme+Antrag B2 Kaisersäule
Anlagen: 260709_Stellungnahme+Antrag_GRÜNE+CSU+ÖDP_B2.Kaisersäule.pdf

Sehr geehrter OB Christian Götz,
sehr geehrter Herr Dachsel,

als Anlage erhalten Sie die gemeinsame Stellungnahme mit Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CSU und ÖDP sowie der Verkehrsverbände ADFC, VCD und Verkehrsforum FFB.

Mit freundlichen Grüßen
Thomas Brückner

This email was scanned by Bitdefender

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 4018/2026

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

Betreff/Sach-antragsnr.		Sachantrag Nr.001/2026-2032 - Beschleunigung Verkehrsprojekte			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:			Erstelldatum	13.08.2026	
Verfasser		Halke, Jennifer	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		43 Stadtentwicklung	Abzeichnung OB: Abzeichnung 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Vorberatung/ Ent-scheidung	07.10.2026	Ö

Anlagen:	Anlage 1: Sachantrag 001/2026-2032
----------	------------------------------------

Beschlussvorschlag:**Beschlussvorschlag laut SA-Nr. 001/2026-2032:**

- Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Realisierung folgender stockender Verkehrsprojekte umgehend zu beschleunigen:
 - Umgestaltung Augsburg Str.
Seit dem tödlichem Schülerunfall 1991 warten wir 35 Jahre auf Verbesserungen für den Radverkehr!
 - Umgestaltung Münchner Str.
Geplante Realisierung 2017 (RTR 11.11.2015), Stillstand seit 9 Jahren!
 - Umgestaltung Sulzbogen 2.BA bis Heimstättenstr.
Seit Fertigstellung des 1.BA (2020) warten wir seit 6 Jahren auf Realisierung des 2.BA!
 - Umgestaltung Oskar-von-Miller – Fürstenfelder Str.:
Geplante Realisierung 2016 (RTR 11.11.2015), Stillstand seit 10 Jahren!
- Um den enormen Arbeitsumfang gleich mehrerer Großprojekte, der sich die letzten Jahre aufgestaut hat zu bewältigen, ist die Verkehrsplanung über die heutige Besetzung personell aufzustocken.

Alternativer Beschlussvorschlag der Verwaltung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Verkehrsplanungsprojekte, die vollständig in der eigenen Zuständigkeit liegen, in der Bearbeitung zu priorisieren.
2. Darüber hinaus wird die Verwaltung die Verkehrsplanungsprojekte, die in der Hauptzuständigkeit beim Staatlichen Bauamt liegen, im möglichen Bereich beschleunigen und die Dringlichkeit der Bearbeitung übermitteln.
3. Die Verwaltung bearbeitet mit hoher Priorität die „Verkehrsoptimierung Innenstadt“ mit Bürgerbeteiligung. Die Verwaltung wird beauftragt die Verkehrsprojekte Augsburgerstraße und Münchner Straße in Zusammenhang damit zu betrachten und nicht vorab und unabhängig voranzutreiben.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, den Fortschritt der Verkehrsplanungsprojekte in den nächsten Monaten zu dokumentieren und eine detailliertere Evaluation möglicher Hemmnisse zur effizienten Projektbearbeitung zu führen und dem Ausschuss für Umwelt Verkehr und Tiefbau einen Vorschlag zu möglichen Beschleunigungen im ersten Halbjahr 2027 vorlegen.
5. Um die neue, im Sachvortrag dargelegten inhaltlichen Themenschwerpunkte im Bereich Verkehrsplanung, Radverkehrsplanung und Mobilitätsmanagement dauerhaft zu sichern, empfiehlt der Ausschuss für Umwelt Verkehr und Tiefbau dem Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsausschuss die gesperrten 12,5 Stunden der Radverkehrsplanung freizugeben.
6. Der Sachantrag Nr. 001/2026-2032 ist damit abgeschlossen.

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

Sachvortrag:

Der Sachantrag Nr. 001/2026-2032 ist am 01.06.2026 eingegangen. Gegenstand des Antrags ist es, die aus Sicht des Antragsstellers hinausgeschobenen Verkehrsprojekte zu beschleunigen (siehe Anlage 01).

Der Sachantrag beinhaltet folgende Beschlussvorschläge:

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Realisierung folgender stockender Verkehrsprojekte umgehend zu beschleunigen:
 - Umgestaltung Augsburgsburger Str.
 - Umgestaltung Münchner Str.
 - Umgestaltung Sulzbogen 2.BA bis Heimstättenstr.
 - Umgestaltung Oskar-von-Miller – Fürstenfelder Str.
2. Um den enormen Arbeitsumfang gleich mehrerer Großprojekte, der sich die letzten Jahre aufgestaut hat zu bewältigen, ist die Verkehrsplanung über die heutige Besetzung personell aufzustocken.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung unterstützt das grundsätzliche Anliegen des Sachantrags und teilt den Wunsch die Projekte in den kommenden Jahren wesentlich voran zu bringen.

Darüber hinaus gilt es, bei allen genannten Projekten folgende zeitrelevanten Themen zu berücksichtigen:

1. Zuständigkeiten

Es waren bisher nicht alle genannten Projekte in der eigenen Zuständigkeit und werden es auch künftig nicht sein. Die Hauptzuständigkeit lag und liegt dabei beim staatlichen Bauamt. Dies hat zur Konsequenz, dass die Prozesse und Projekte nur indirekt beeinflusst werden können und die Verwaltung auf das Handeln und die Sichtweise des staatlichen Bauamts angewiesen ist. Da es aber trotzdem einen gewissen Mitgestaltungsspielraum seitens der Stadt gibt, hat es zur Konsequenz, dass im Projekt noch mehr Beteiligte zu berücksichtigen sind und der gesamte Prozess komplexer wird. Dies hat – wie fast überall – auch zur Folge, dass die Prozesse langsamer werden.

2. Bürgerbeteiligung

Bürgerbeteiligung hat in den letzten Jahren eine immer wichtigere Rolle eingenommen und wird auch seitens des Stadtrats und des Oberbürgermeisters ausdrücklich gewünscht. Diese Entwicklung wird von der Verwaltung unterstützt, weil es ein wichtiger Beitrag zu unserem demokratischen System ist und die anstehenden Projekte im hohen Maße des öffentlichen Interesses stehen. Bürgerbeteiligung bedeutet allerdings (je nach Umfang) auch vor allem „mehr“ – mehr Personalkapazitäten, mehr finanzielle Mittel und vor allem mehr Zeit. Besonders Verkehrsplanungsprojekte sind in ihrer Bearbeitung mit einem starken fachlichen Fokus. Um hier eine Bürgerbeteiligung anbieten zu können, sind viele zusätzliche Schritte im Prozess notwendig. Festlegung des Beteiligungsgegenstands, Definition des Beteiligungsspielraums, der Art des Formats und die gesamte Planung der eigentlichen Beteiligungsveranstaltung. Es müssen Inhalte bürgerfreundlich aufbereitet, eventuell extra Tools für digitale Beteiligung eingerichtet werden, die

Beteiligung selbst dann dokumentiert, aufbereitet und wieder in die Planung eingespeist werden. Um hier nur ein paar Bausteine aufzuzeigen. Der Umfang kann durch einen erhöhten Anspruch an Bürgerbeteiligung – der auch seitens der Politik gespiegelt wird – stark zunehmen. Deshalb gilt, dass wenn man ehrliche Bürgerbeteiligung machen möchte, hier auch eine Entschleunigung des reinen Planungsprozesses in Kauf nimmt. Die Verwaltung vertritt die Meinung, dass sich diese Zeit- und Ressourceninvestition aber langfristig durch erhöhte Akzeptanz und Berücksichtigung vielfältiger Belange für ein besseres Ergebnis bezahlt macht.

3. Prozessabhängigkeiten

Verkehrsplanungsprojekte – im Speziellen die genannten Großprojekte – sind durch die Länge der Strecken und dem Anschluss an unzählige (meist private) Grundstücke mit vielen unterschiedlichen Belangen, die zu berücksichtigen sind, verbunden. Aus diesem Grund sind auch verschiedenste Stellen im Rathaus bei dem gesamten Ablauf eines Verkehrsprojekt involviert. Da in anderen Abteilungen viele weitere Aufgaben und meist eigene Prioritäten existieren, ist durch den Aufbau der Verwaltungsstruktur nach getrennten Fachbereichen und klaren Zuständigkeiten, eine eindeutige Priorisierung über die Ämter hinaus nur schwer umsetzbar. Nicht zu vernachlässigen ist hierbei auch die Tatsache, dass Planungen am Ende umgesetzt werden müssen und deshalb eine Beschleunigung der Planung alleine nicht ausreicht, sondern auch entsprechende Kapazitäten an den Stellen, die für die Umsetzung verantwortlich sind, vorgehalten werden müssen.

4. Projektabhängigkeiten

Alle Verkehrsprojekte sind Teil des gesamten Verkehrswegenetzes in Fürstentfeldbruck und wirkt auch teils darüber hinaus. Durch die Größe der Projekte gibt es viele Schnittstellen und eine generell hohe Bedeutung der genannten Straßen im Verkehrswegenetz. Aus diesem Grund ist es besonders wichtig, den Einfluss des einzelnen Projekts in Bezug auf das gesamte Netz zu betrachten und mögliche Auswirkungen (rechtzeitig) zu berücksichtigen. Dabei sind vor allem auch Themen wie Ferienzeiten, mögliche Sperrungen anderer Straßen und die Bedeutung des Straßenzugs im Verkehrswegenetz im Blick zu behalten.

Darüber hinaus waren in den letzten Jahren strengere Haushaltskonsolidierungen und Sparmaßnahmen notwendig, weshalb vereinzelt Gelder für Maßnahmen reduziert oder verschoben wurden.

Seit August 2026 sind im Fachbereich Verkehrsplanung inklusive der Radverkehrsplanung und Mobilitätsmanagement, seit langem wieder alle 3 Stellen besetzt. Deshalb sind folgende Entwicklungen auch für die weitere Bearbeitung der Verkehrsplanungsprojekte zu berücksichtigen:

Stellenhistorie

Durch Hr. OB Pleil wurde zur Radverkehrsstelle eine zusätzliche Verkehrsplanungsstelle im Jahr 2015 ergänzt. Da seitens der Verwaltung die große Anzahl an Projekten im Bereich Verkehrsplanung gesehen wurde, wurde im Stellenplan für das Haushaltsjahr 2022 eine zusätzliche Stelle geschaffen. Aufgrund fehlender Fachkräfte war die Stelle bis Ende 2023 vakant. Nur durch eine interne Bewerbung, konnte die Stelle dann glücklicherweise im Oktober 2023 besetzt werden. Dies hatte allerdings zur Folge, dass die Stelle der Radverkehrsplanung bis Oktober 2025 nahezu unbesetzt war und die Kapazitäten der Verkehrsplanungsstelle somit auch zum Teil für Themen des Radverkehrs aufgewendet werden mussten. Im Oktober 2025 konnte dann die

Radverkehrsstelle – wie im HFA beschlossen in Teilzeit - neu besetzt werden. Im September 2025 wurde bereits klar, dass eine der Verkehrsplanungsstellen ab Januar 2026 frei wird und es wurde seitens der Verwaltung die Notwendigkeit gesehen Schwerpunkte zu überdenken und die vorhandenen Stunden bestmöglich einzusetzen. Da sich die Suche nach Fachkräften im Bereich der Verkehrsplanung bisher als durchaus schwierig rausgestellt hat, wurde vermutet, dass eine Nachbesetzung nicht kurzfristig möglich ist. Deshalb wurden 10,5 Stunden der vakanten Stelle der Verkehrsplanung, der Radverkehrsbeauftragten zur Verfügung gestellt. Diese zusätzlichen Stunden sollten es ermöglichen, die wesentlichen Aufgaben des Mobilitätsmanagements zu übernehmen. So konnte die Finalisierung der Mobilitätsstationen erfolgen, ohne wesentliche Kapazitäten der Verkehrsplanung in Anspruch zu nehmen. Durch die freiwillige Stundenreduzierung im gesamten Sachgebiet konnte dann doch auch die vakante Stelle der Verkehrsplanung als Vollzeitstelle mit dem Fokus auf Straßenplanungen ausgeschrieben werden. Glücklicherweise wurde schneller als erhofft eine qualifizierte Mitarbeiterin gefunden, die sogar einschlägige Erfahrungen im Bereich der Straßenplanungen nachweisen kann.

Inhaltliche Bearbeitung

In den Jahren von 2018 – 2025 war der Fokus der Verkehrsplanungsstelle die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans sowie die Bearbeitung der Schlüsselmaßnahmen. Der Verkehrsentwicklungsplan ist in seiner Form ein strategisches Instrument, das als wichtige Grundlage dient die Zusammenhänge, Abhängigkeiten und Belange sichtbar zu machen und eine zielorientierte Entwicklung des Verkehrsnetzes in Fürstentfeldbruck voran zu bringen. Viele strategische Instrumente für die Mobilitätswende sind Angebote, die eine wirkliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen. So wurden gerade in diesem Bereich über die Jahre viele neue Konzepte erarbeitet und umgesetzt. Aktuell haben wir einen Punkt erreicht an dem bereits viele Grundlagen für ein zukunftsfähiges Verkehrsnetz geschaffen wurden und durch die Verlegung der B2 aus der Innenstadt über die Oskar-von-Miller-Straße ist jetzt der richtige Zeitpunkt, den Fokus auf die Straßenplanungen zu legen. Aus diesem Grund wurde die neue, wie bereits oben erwähnte, Verteilung der Kapazitäten im Bereich der Verkehrsplanung wie folgt angepasst: zwei Stellen mit insgesamt 74h für Straßenplanungen, 10,5h für Mobilitätsmanagement und 19,5h für Radverkehrsplanungen. Diese Verteilung ist aber – wie oben dargelegt – nur durch aktuelle, freiwillige Stundenreduzierungen im Sachgebiet möglich. Sollten hier Ansprüche auf die vollen Stunden geltend gemacht werden, würden die Kapazitäten bei der Verkehrsplanung wieder reduziert werden müssen.

Zusammenfassend kommt die Verwaltung aus dargelegten Gründen zu den auf Seite 1 geänderten Beschlussvorschlägen.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**Stadtratsfraktion****Fürstenfeldbruck, 30.05.2026**

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

An
Stadt Fürstenfeldbruck
Herr Oberbürgermeister Götz

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Götz,

im Namen der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stelle ich folgenden Antrag:

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Realisierung folgender stockender Verkehrsprojekte umgehend zu beschleunigen:

- **Umgestaltung Augsburgsburger Str.:**
 - Seit dem tödlichen Schülerunfall 1991 warten wir 35 Jahre auf Verbesserungen für den Radverkehr!
- **Umgestaltung Münchner Str.:**
 - Geplante Realisierung 2017 (RTR 11.11.2015), Stillstand seit 9 Jahren!
- **Umgestaltung Sulzbogen 2.BA bis Heimstättenstr.:**
 - Seit Fertigstellung des 1.BA (2020) warten wir seit 6 Jahren auf Realisierung des 2.BA!
- **Umgestaltung Oskar-von-Miller – Fürstenfelder Str.:**
 - Geplante Realisierung 2016 (RTR 11.11.2015), Stillstand seit 10 Jahren!

2. Um den enormen Arbeitsumfang gleich mehrerer Großprojekte, der sich die letzten Jahre aufgestaut hat zu bewältigen, ist die Verkehrsplanung über die heutige Besetzung personell aufzustocken.

Begründung:

Wie aus verschiedenen Vorlagen der Stadt ersichtlich wird, werden gerade die dringendsten Großprojekte im Verkehrssektor über Jahre hinausgeschoben. Zugesagte Realisierungszeitpunkte können nicht eingehalten werden. Die Umsetzungen mit Machbarkeitsstudien, Planungen, Bürgerbeteiligungen und Umplanungen ziehen sich über Jahre hin, ohne dass es zu einer Realisierung kommt, ohne dass ein Meter Radweg gebaut ist. Es herrscht ein zunehmender regelrechter Planungs- und Realisierungsstau, obwohl alle im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) gelistet bzw. priorisiert sind. Keines der 4 Projekte ist fertig geplant, keines steht zur Realisierung an. Dieser Zustand ist nicht länger hinnehmbar. Schließlich geht es um die Fuß- und Radverkehrssicherheit vor allem auch von Schüler*innen.

Es stellt sich deshalb die Frage: Wie kriegen wir die Kuh vom Eis? Am fehlenden Geld scheint es nicht zu liegen, da für die Projekte immer wieder Haushaltsansätze eingestellt werden. Wir haben den Eindruck, dass die Verkehrsplanung personell deutlich unterbesetzt ist, und am Limit arbeitet. Zusätzlich wird die Arbeit durch Weggänge von Mitarbeiter*innen immer wieder gestört. Laufende Projekte müssen dadurch z.T. über Jahre unterbrochen werden. So darf es nicht weitergehen. Der Stau muss schnellstmöglich aufgelöst werden.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Brückner

Effinger, Rita

Von: Bülck, Stefanie im Auftrag von Götz, Christian (OB)
Gesendet: Montag, 1. Juni 2026 10:38
An: Klehr, Roland; Vorzimmer Amt1
Betreff: WG: Antrag GRÜNE Beschleunigung Verkehrsprojekte
Anlagen: 260530_Antrag_GRÜNE_Beschleunigung Verkehrsprojekte.pdf

Von: tobmax@t-online.de <tobmax@t-online.de>
Gesendet: Montag, 1. Juni 2026 10:30
An: Götz, Christian (OB) <Christian.Goetz@fuerstenfeldbruck.de>
Cc: Dachsel, Johannes <Johannes.Dachsel@fuerstenfeldbruck.de>; Gessner, Claudia <Claudia.Gessner@fuerstenfeldbruck.de>; Straubinger, Elisa <Elisa.Straubinger@fuerstenfeldbruck.de>; Thron, Birgit <Birgit.Thron@fuerstenfeldbruck.de>
Betreff: Antrag GRÜNE Beschleunigung Verkehrsprojekte

Sehr geehrter OB Christian Götz,

anbei erhalten Sie den Antrag der GRÜNEN-Fraktion mit Bitte um zügige Bearbeitung.

Mit freundlichen Grüßen
Thomas Brückner
Stadtrat FFB

This email was scanned by Bitdefender

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 4022/2026

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

Betreff/Sachantragsnr.		Sachantrag Nr. 011/2026-2032 - Naturnahe Stellplätze schaffen - ökologisch und ökonomisch Parken am Kräutergarten			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:		41-Bo	Erstelldatum	20.08.2026	
Verfasser		Bolek	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		41 Stadtplanung, Grünwesen	Abzeichnung OB: Abzeichnung 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Vorberatung/ Entscheidung	07.10.2026	Ö

Anlagen:	1 Sachantrag Nr. 011/2026-2032 der Fraktion Brucker Mitte e. V.: Naturnahe Stellplätze schaffen – ökologisch und ökonomisch Parken am Kräutergarten 2 Beschlussbuchauszug aus der 31. Öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau vom 02.04.2025 zur Beschlussvorlage Nr. 3470/2025 3 Beschlussvorlage Nr. 3470/2025 Fürstenfeld - Nachnutzung Reitanalage; Nutzungskonzept 4 Vorentwurf M 1:1.000
----------	--

Beschlussvorschlag:**Gemäß Sachantrag Nr. 11:**

1. Die Planungen der Stadtverwaltung für das Gelände werden nochmals zur Diskussion in die entsprechenden Ausschüsse verwiesen; bei der Gestaltung werden die Belange des Veranstaltungsforums miteinbezogen, um eine ökonomische und ökologische Lösung zu entwickeln, die möglichst alle berechtigten Interessen gebührend berücksichtigt.

Abweichender Beschlussvorschlag der Verwaltung:

1. Es wird ein Arbeitskreis, bestehend aus einem Vertreter jeder Fraktion, den Referenten sowie Teile der Verwaltung gebildet, der sich mit der Weiterentwicklung der Fläche des ehemaligen Reitstalls beschäftigen wird.
2. Der Sachantrag wird damit als abgeschlossen gesehen.

Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Refe- rent/in	Brückner/Die GRÜNEN	Umwelt, Naturschutz	Ja/Nein/Kenntnis	
Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Refe- rent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Klimarelevanz			mittel	
Umweltauswirkungen			mittel	
Finanzielle Auswirkungen			Nein	
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung				€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€
Folgekosten				€

Sachvortrag:

Mit Schreiben vom 21.7.26 wird von der Fraktion Fürstenfeldbrucker Mitte e.V. folgendes beantragt:

„Die Planungen der Stadtverwaltung für das Gelände als Blühwiese ohne jegliche Berücksichtigung von Stellplätzen für die in Fürstenfeld wohnenden und arbeitenden Bürgerinnen und Bürger nochmals zur Diskussion in die entsprechenden Ausschüsse zu verweisen und bei der Gestaltung incl. Zweckbestimmung auch die Belange des Veranstaltungsforums miteinzubeziehen.“

Begründet wird der Antrag mit dem Ziel, eine ökologische sowie ökonomische Lösung zu entwickeln, die möglichst alle berechtigten Interessen gebührend berücksichtigt.

Stellungnahme der Verwaltung

Seitens der Verwaltung wird hierzu auf die Beschlussfassung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau vom 02.04.2025 verwiesen (Beschlussvorlage 3470/2025). Im Zuge der dort vorgestellten Vorentwurfsplanung wurden verschiedene Planungsvarianten untersucht. Hierbei wurden unterschiedliche Möglichkeiten hinsichtlich der zukünftigen Nutzung der Fläche, einschließlich des Erhalts bzw. der Neuordnung von Stellplätzen, betrachtet. Auch Vertreter des Veranstaltungsforums wurden im Rahmen der Planungen beteiligt und in den Abstimmungsprozess einbezogen.

Mit Beschlussvorlage Nr. 3470/2025 wurde die Verwaltung beauftragt, auf Grundlage des vorgestellten Vorentwurfs die weitere Planung auszuarbeiten. Gleichzeitig wurde beschlossen, die Fläche des ehemaligen Reitstalls in einem ersten Schritt zu einer Grünfläche umzugestalten. Der in der Sitzung zusätzlich gestellte Antrag, auf der Fläche des ehemaligen Reitstalls ca. 15 Stellplätze zu berücksichtigen, wurde nicht beschlossen (siehe Anlage 2 – Beschlussbuchauszug). Die Umsetzung dieser Grünfläche stellt grundsätzlich zunächst einen ersten Umsetzungsschritt des beschlossenen Vorentwurfs dar. Die weitere Entwicklung des Areals bleibt Gegenstand der noch auszuarbeitenden Entwurfsplanung. Ziel der Zwischennutzung ist insbesondere die ökologische und freiraumplanerische Entwicklung der Fläche.

Der zwischenzeitlich erfolgte Abriss des Reitstalls wurde bereits umgesetzt. Die weitere Ausarbeitung der Planung orientiert sich an der bislang gefassten Beschlusslage.

Zudem bleibt auch nach Umsetzung des ersten Planungsschrittes weiterhin Stellplatzangebot im Umfeld des Areals bestehen. Hierzu zählen insbesondere:

- die südliche Kiesfläche innerhalb des Planungsgebiets mit derzeit ca. 19 Stellplätzen, welche weiterhin als Parkplatzfläche erhalten bleibt,
- der kostenlose öffentliche Parkplatz nördlich des Veranstaltungsforums mit ca. ca. 800 Stellplätzen,
- der kostenpflichtige, öffentliche Parkplatz am Klosterstüberl mit ca. 36 Stellplätzen,
- Stellplätze im rückwärtigen Bereich des Veranstaltungsforums sowie entlang der Erschließungsstraßen südlich des Klosterareals mit insgesamt ca. 25 Stellplätzen (Bestandserhebung läuft derzeit noch).

Hinsichtlich der im Sachantrag angesprochenen Stellplätze für in Fürstenfeld wohnende Bürgerinnen und Bürger ist zu berücksichtigen, dass notwendige Stellplätze grundsätzlich auf den jeweiligen Grundstücken nachzuweisen sind.

Bei der Schaffung zusätzlicher Stellplätze auf städtischen Flächen wären zudem die Belange unterschiedlicher Nutzergruppen sowie die Gleichbehandlung im gesamten Stadtgebiet zu berücksichtigen. Sofern künftig zusätzliche Stellplätze auf dem ehemaligen Reitstallareal vorgesehen werden sollten, wäre deren Zweckbestimmung im Rahmen der weiteren Planung zu konkretisieren und hinsichtlich der beabsichtigten Nutzung zu prüfen.

Vor dem Hintergrund des nun vorliegenden Sachantrags wird vorgeschlagen, die weitere Entwicklung des Areals im Rahmen eines Arbeitskreises zu begleiten. Hierdurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, die im Sachantrag angesprochenen Belange sowie weitere Anregungen der betroffenen Akteure frühzeitig in den weiteren Planungsprozess einzubringen und gemeinsam zu erörtern.

Der Arbeitskreis hat beratenden Charakter. Die Entscheidung über die weitere Entwicklung des Areals verbleibt bei den zuständigen politischen Gremien.

Seitens der Verwaltung wird vorgeschlagen, den Arbeitskreis aus je einem Vertreter sowie einem Stellvertreter der Stadtratsfraktionen, den zuständigen Referenten sowie Vertretern der Verwaltung zu besetzen.

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

Scholz, Beate

Von: StR Andreas Lohde <andreas.lohde@stadtrat-ffb.de>
Gesendet: Dienstag, 21. Juli 2026 19:49
An: Klehr, Roland
Cc: Götz, Christian (OB); klemenz Dr. Birgitta
Betreff: Antrag FBM
Anlagen: Antrag Sachantrag_Parken_Reitstall.pdf

Sehr geehrter Herr Klehr,

anbei übersende ich einen Antrag mit der Bitte um entsprechende Veranlassung.

Andreas Lohde
andreas.lohde@stadtrat-ffb.de

This email was scanned by Bitdefender

BEARBEITUNGSVERMERK:						
federführendes Amt:						
OB	1	2	3	4	5	Vf
zur Kenntnis / Mitwirkung an						
22. JULI 2026						
OB	1	2	3	4	5	Vf
U-Schrift OB	Rückspr.	Vorgang vorl.	vor Ausl. vorl.	Eilt/ sofort		
Termin bis/am:						

SA-Nr. 011/2026-2032



Fürstenfeldbrucker Mitte e. V.
Henrik Moor-Weg 1
82256 Fürstenfeldbruck
info@FFB-Mitte.de

Stadt Fürstenfeldbruck
Herrn Oberbürgermeister Christian Götz
Hauptstr. 31

82256 Fürstenfeldbruck

Fürstenfeldbruck, 21.7.2026

Sachantrag der Fraktion Fürstenfeldbrucker Mitte e. V.:
Naturnahe Stellplätze schaffen – ökologisch und ökonomisch Parken
am Kräutergarten

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Kontext der Gestaltung des ehemaligen Reitstallgeländes beantragen wir als Fraktion der Fürstenfeldbrucker Mitte e. V., die Planungen der Stadtverwaltung für das Gelände als Blühwiese ohne jegliche Berücksichtigung von Stellplätzen für die in Fürstenfeld wohnenden und arbeitenden Bürgerinnen und Bürger nochmals zur Diskussion in die entsprechenden Ausschüsse zu verweisen und bei der Gestaltung incl. Zweckbestimmung auch die Belange des Veranstaltungsforums miteinzubeziehen, um eine ökologische sowie ökonomische Lösung zu entwickeln, die möglichst alle berechtigten Interessen gebührend berücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Andreas Lohde
Fraktionsvorsitzender

Dr. Birgitta Klemenz
Kulturreferentin

**Auszug TOP 7
aus der Niederschrift über die
31. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
vom 02.04.2025**

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Vorsitzender, Oberbürgermeister:

Herr Christian Götz;

Ausschussmitglieder:

Herr Albert Bosch; Herr Thomas Brückner; Herr Karl Danke; Herr Quirin Droth; Herr Jan Halbauer; Herr Franz Höfelsauer; Herr Martin Kellerer; Herr Dieter Kreis; Herr Michael Piscitelli; Herr Mirko Pötzsch; Frau Ulrike Quinten; Herr Johann Schilling;

Vertreter/in:

Frau Irene Weinberg;

Kultur- und Werkausschuss

Ausschussmitglieder:

Frau Dr. Birgitta Klemenz; Herr Markus Droth; Herr Dr. Georg Jakobs; Frau Elisabeth Lang; Frau Ulrike Quinten; Herr Christian Stangl; Frau Irene Weinberg; Herr Prof. Dr. Klaus Wollenberg;

Beratungspunkt (öffentlich):

TOP 7 Fürstenfeld - Nachnutzung Reitanlage; Nachnutzungskonzept

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 3470/2025 vom 17.02.2025 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Frau Bolek aus der Verwaltung präsentierte den Sachvortrag und einen Vorentwurf zur Nachbenutzung des Reitstalles.

Einige Stadträte äußerten sich kritisch gegenüber der Sicherheit der Bürger bei der Überquerung der Straße „Am Engelsberg“ und bitten zu prüfen, ob man die Querung verlegen könnte. **Herr OB Götz** antwortete hierzu, dass es ein riesiger finanzieller Aufwand wäre und außerdem die Biotope und FFH-Gebiete in diesem Bereich eine Verlegung unmöglich machen.

Herr Stadtrat Jacobs möchte wissen, ob man die Erlaubnis für die baulichen Maßnahmen vom Landesdenkmalamt bekommen hat.

Herr Dachsel von der Verwaltung erklärt hierzu, dass es bei einem Ortstermin mit dem Landesamt für Denkmalpflege besprochen wurde. Diese haben es sogar begrüßt.

Herr Stadtrat Droth empfiehlt dem Gremium im nördlichen Teil eine Parkfläche für eine temporäre Nutzung vorzusehen. Evtl. könnte man auch am Vorplatz beim Reitstall (die im Sachvortrag mit 2 Bäumen dargestellt ist), vorübergehend noch so aufbereiten, dass man diesen Platz als Multifunktionsfläche nutzen könnte.

Herr OB Götz erwidert hierzu, dass man schon überlegt hat, entlang der Straße Am Engelsberg noch Querparkplätze zu errichten z. B. mit Rasengittern, damit es im optischen Grün verschwindet, aber bei Bedarf genutzt werden kann.

Herr Leinweber vom Veranstaltungsforum erklärt hierzu, dass man dort 32 Parkplätze benötigen würde, damit die Mieter der Wohnungen am Kloster sowie die Mitarbeiter des Museums einen Stellplatz zur Verfügung hätten.

Herr Stadtrat Brückner bittet um eine offenere Gestaltung, es soll keine Allee entstehen.

Herr OB Götz weist darauf hin, dass es sich nur um eine grobe Planung handelt. Eine detaillierte Planung wird noch erfolgen.

Herr Stadtrat Kreis bittet zu prüfen, dass man die Geschwindigkeit vom Engelsberg reduziert und evtl. den Straßenbelag erneuern kann.

Herr Stadtrat Kellerer beantragt bei der weiteren Planung auf jeden Fall 15 Parkplätze auf Höhe des Reitstalls zu erhalten. Hierüber wurde im Beschlussvorschlag abgestimmt.

Nach reger Diskussion kam das Gremium des UVTA und des KWA zu folgenden Beschlüssen.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:

1. Dem vorgestellten Vorentwurf für den Bereich südwestlich der ehemaligen Klosteranlage (Anlage 5) wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des Vorentwurfs einen Entwurf mit einem Vorschlag zur schrittweisen Umsetzung auszuarbeiten und den zuständigen politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.
3. Als erster Schritt wird die Fläche des ehemaligen Reitstalls in eine Grünfläche umgestaltet.

Der UVTA stimmte über den geänderten Beschluss wie folgt ab:

1. Dem vorgestellten Vorentwurf für den Bereich südwestlich der ehemaligen Klosteranlage (Anlage 5) wird zugestimmt.

Ja-Stimmen: 13

Nein-Stimmen: 1

2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des Vorentwurfs einen Entwurf mit einem Vorschlag zur schrittweisen Umsetzung auszuarbeiten und den zuständigen politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.

Ja-Stimmen: 14

Nein-Stimmen: 0

3. Als erster Schritt wird die Fläche des ehemaligen Reitstalls in eine Grünfläche umgestaltet.

Ja-Stimmen: 14

Nein-Stimmen: 0

4. Ca. 15 Parkplätze sind auf dem ehemaligen Areal des Reitstalls zu berücksichtigen.

Ja-Stimmen: 7

Nein-Stimmen: 7

Der Beschluss unter 4. ist somit abgelehnt.

Kultur- und Werkausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:

4. Dem vorgestellten Vorentwurf für den Bereich südwestlich der ehemaligen Klosteranlage (Anlage 5) wird zugestimmt.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des Vorentwurfs einen Entwurf mit einem Vorschlag zur schrittweisen Umsetzung auszuarbeiten und den zuständigen politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.
6. Als erster Schritt wird die Fläche des ehemaligen Reitstalls in eine Grünfläche umgestaltet.

Der KWA stimmte über den geänderten Beschluss wie folgt ab:

5. Dem vorgestellten Vorentwurf für den Bereich südwestlich der ehemaligen Klosteranlage (Anlage 5) wird zugestimmt.

Ja-Stimmen: 12

Nein-Stimmen: 1

6. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des Vorentwurfs einen Entwurf mit einem Vorschlag zur schrittweisen Umsetzung auszuarbeiten und den zuständigen politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.

Ja-Stimmen: 13
Nein-Stimmen: 0

7. Als erster Schritt wird die Fläche des ehemaligen Reitstalls in eine Grünfläche umgestaltet.

Ja-Stimmen: 13
Nein-Stimmen: 0

8. Ca. 15 Parkplätze sind auf dem ehemaligen Areal des Reitstalls zu berücksichtigen.

Ja-Stimmen: 5
Nein-Stimmen: 8

Für die Richtigkeit des Auszuges:
Fürstenfeldbruck, 14.05.2025


Anna Roll
Schriftführerin



gez. Christian Götz
Oberbürgermeister

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3470/2025

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

Betreff/Sach-antragsnr.		Fürstenfeld - Nachnutzung Reitanlage; Nachnutzungskonzept		
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:		41-Bo	Erstelldatum	17.02.2025
Verfasser		Bolek, Raphaela	Zuständiges Amt	Amt 4 Amt 2
Sachgebiet		41 Stadtplanung, Grünwesen	Abzeichnung OB:	
Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	02.04.2025 Ö

Anlagen:	1. Beschlussbuchauszug 58. HFA vom 10.09.202 TOP 4 2. Bestandsplan 3. Konzeptskizze Variante 1 M 1:500 4. Konzeptskizze Variante 2 M 1:500 5. Vorentwurf M 1:1.000 6. Vorentwurf, Detailausschnitt M 1:500
----------	--

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:

1. Dem vorgestellten Vorentwurf für den Bereich südwestlich der ehemaligen Klosteranlage (Anlage 5) wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des Vorentwurfs einen Entwurf mit einem Vorschlag zur schrittweisen Umsetzung auszuarbeiten und den zuständigen politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.
3. Als erster Schritt wird die Fläche des ehemaligen Reitstalls in eine Grünfläche umgestaltet.

Referent/in	Brückner / Grüne		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			Unbekannt	
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung				€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€
Folgekosten				€

Sachvortrag:

I. Sachstand

Der Pachtvertrag für das Reitareal am Fürstenfeld läuft zum 31. Juli 2024 aus. Damit ergibt sich die Möglichkeit, die zukünftige Nutzung des Reitstalls, der Teil der Reitanlage ist, grundlegend neu zu gestalten. Die vorliegende Beschlussvorlage Nr. 3470/2025 beschäftigt sich mit der Nachnutzung dieses Bereichs.

Der Reitstall, der aus dem Jahr 1976 stammt, und die umgebenden Kiesflächen, die derzeit als Parkplätze genutzt werden, befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand. Seit der Errichtung des Stalls wurden keine größeren Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt. Bereits beim letzten Pächterwechsel im Jahr 2007 wurde ein Abriss und Neubau diskutiert, jedoch scheiterte dies an verschiedenen Auflagen und Vorgaben.

Das Reitstall-Areal liegt in einem Überschwemmungsgebiet zwischen den Wasserarmen der Amper. Die gesamte Reitanlage wird seit mehreren Jahrzehnten für die Pferdehaltung genutzt, während das derzeitige Reitzentrum seit etwa 2007 in seiner aktuellen Form besteht.

Im Zuge der anstehenden Neuverpachtung oder einer möglichen Umgestaltung wurden verschiedene Nutzungsoptionen geprüft. Diese reichen von der Weiterführung als Reitbetrieb über die Umnutzung zu einer Lagerhalle für städtische Güter bis hin zu alternativen Konzepten wie der Nutzung als Tierheim, Hundeschule oder Kindertagesstätte. Die Prüfung ergab, dass der Abriss des Gebäudes empfohlen wird, da eine Sanierung wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Auch aus städtebaulicher und denkmalpflegerischer Sicht sprechen keine Gründe für den Erhalt des Reitstalls.

Vor diesem Hintergrund bietet das Ende des aktuellen Pachtverhältnisses die Gelegenheit, eine zukunftsorientierte Entscheidung über die Nutzung des Areals zu treffen.

In der 58. öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses wurde der Abriss des Reitstalls beschlossen und die Verwaltung beauftragt, ein Konzept für die spätere Nutzung der Fläche zu erarbeiten und den zuständigen Gremien zur Entscheidung vorzulegen (Beschlussvorlage Nr. 3306/2024, Beschluss Nummer 1, siehe Beschlussbuchauszug / **Anlage 1**). Im Zuge der Erarbeitung des Konzeptes für das Reitstall-Areal wurde als Planungsgebiet zunächst der Gesamtbereich südwestlich der ehemaligen Klosteranlage betrachtet. Eine Betrachtung des Umfelds der ehemaligen Reithalle westlich des Reitstalls erfolgt unabhängig zu einem späteren Zeitpunkt.

II. Planungsrechtliche Situation

Der aktuell gültige Flächennutzungsplan (FNP) weist das Planungsgebiet sowie die angrenzende Klosteranlage als Sondergebiet „Kulturzentrum“ (SO) aus. Aufgrund der angrenzenden Wasserflächen der Amper ist das Gebiet zudem als festgesetztes Überschwemmungsgebiet im FNP ausgewiesen.

Die Straße „Am Engelsberg“ wird im Flächennutzungsplan als bedeutende Fuß- und Radwegverbindung beschrieben, die von Westen in Richtung Kloster führt.

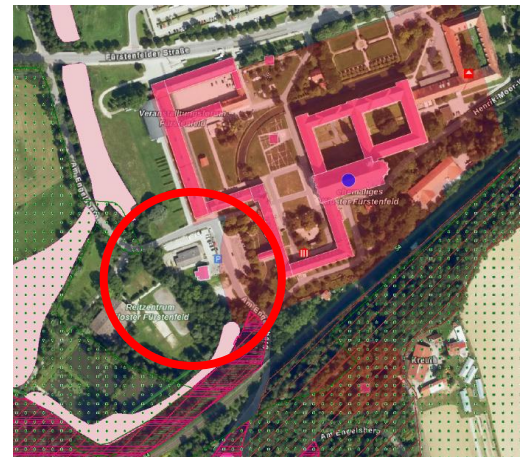


Der bestehende Baumbestand entlang der Amper ist im FNP nachrichtlich kartiert.

Für das Planungsgebiet existiert kein rechtskräftiger Bebauungsplan.

Aus denkmalschutzrechtlicher Sicht befinden sich das Planungsgebiet im direkten Umfeld des Klosterareals, welches als ehemalige Zisterzienserabtei mit langer Historie unter Boden- und Baudenkmalschutz steht. Der historische Kontext und die Beachtung der Schutzgüter ist bei der Planung zu berücksichtigen.

Auch das Gebäude der sogenannten „Alten Schmiede“ (Am Engelsberg, Hausnummer 8) steht unter Denkmalschutz.



Die Klosterkirche Maria Himmelfahrt, welche Teil der unter Baudenkmalschutz stehenden Klosteranlage ist, gilt zudem als *besonders landschaftsprägendes Denkmal*.

Direkt im Planungsgebiet befinden sich zwar keine Naturschutzgebiete, jedoch in der unmittelbaren Umgebung.

Südlich des Bereichs erstreckt sich das **Naturschutzgebiet Amperauen**, sowie **Biotop** der Kategorie *Flachland*. Auch westlich und nördlich befinden sich **Biotopgebiete** dieser Kategorie.

Das Gebiet auf und um den Engelsberg, ebenfalls südlich des Planungsgebiets, ist als **Flora-Fauna-Habitat** ausgewiesen. Ein weiteres **FFH-Gebiet** überschneidet sich mit dem zuvor genannten Naturschutzgebiet.

Ein **Landschaftsschutzgebiet** erstreckt sich über die gesamte westliche und südliche Seite um das Planungsgebiet.

III. Ziel und Zweck der Planung

Ziel der Planung ist es, eine wirtschaftlich tragfähige, nachhaltige und städtebaulich sinnvolle Nachnutzung des Areals der ehemaligen Reitanlage zu gewährleisten. Dabei werden sowohl bauliche, denkmalpflegerische, ökologische als auch wirtschaftliche Faktoren berücksichtigt.

Insbesondere die bestehende Reithalle wird als geeignet für eine langfristige Nutzung als Lagergebäude angesehen, während der Reitstall aufgrund des baulichen Zustands und der städtebaulichen sowie denkmalpflegerischen Gegebenheiten abgerissen wird.

Das Hauptziel der Planung ist es, die Nachnutzung des Areals sinnvoll zu gestalten, wobei ökologischen und städtebaulichen Gesichtspunkten besondere Beachtung geschenkt wird. Insbesondere die Aufwertung der Außenanlagen stellt eine Chance dar, das Gebiet ökologisch zu verbessern und gleichzeitig Ausgleichsflächen für andere städtische Projekte bereitzustellen.

Dabei liegen folgende Ziele im Fokus:

- **Stärkung der Sichtachse** auf die Klosterkirche durch das historische Haupttor.
- **Schaffung von Veranstaltungsflächen** mit flexiblen Nutzungsmöglichkeiten, die sowohl als Erweiterung des bestehenden Veranstaltungsgeländes als auch für kleinere, eigenständige Veranstaltungen genutzt werden können.
- **Attraktivere Gestaltung der Grünflächen** und Anlage von Fußgängerwegen, die verschiedene Nutzungsmöglichkeiten wie Erholung, Spaziergänge oder Veranstaltungen für Besucher schaffen und den ökologischen Wert der Flächen steigern
- **Schaffung qualitativ hochwertigen Aufenthaltsflächen**, die mit gastronomischen Angeboten (z. B. ein Café) sowie Kunst- und Kulturangeboten (z. B. ein Freiluftmuseum oder Kunstaussstellungen) verknüpft werden können.
- Erhalt und mögliche Erweiterung bestehender Parkplatzflächen, insbesondere für Veranstaltungen. Dies umfasst Stellplätze für Aussteller oder Verkäufer, die auch die Möglichkeit bieten, Camper abseits der öffentlichen Parkflächen aufzustellen.

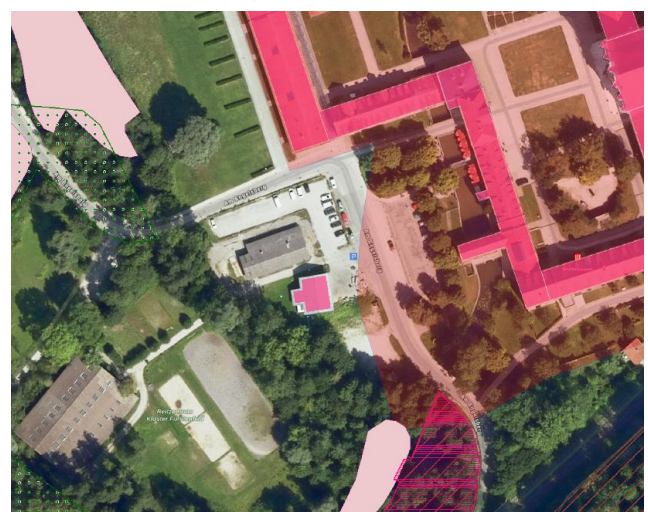
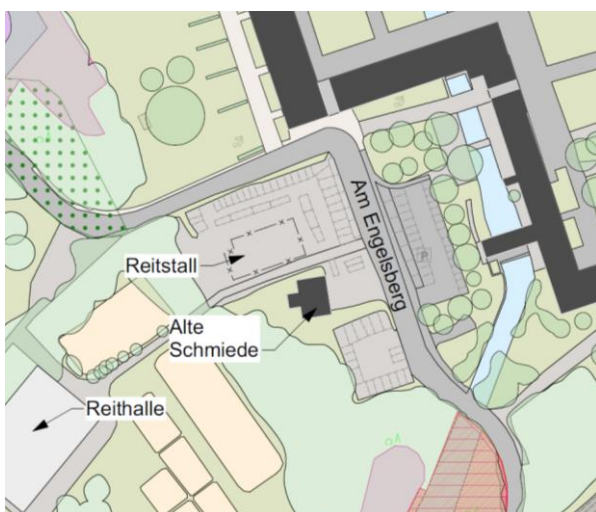
Zusammenfassend verfolgt die Planung das übergeordnete Ziel, das Areal nachhaltig und städtebaulich sinnvoll nach zu nutzen. Der Fokus liegt auf der ökologischen Aufwertung, der Schaffung flexibler Veranstaltungs- und Aufenthaltsflächen sowie der Integration wirtschaftlicher und kultureller Nutzungsmöglichkeiten. Dabei soll die historische und landschaftliche Einbindung des Areals bewahrt und gestärkt werden.

IV. Planungsvarianten

Im Rahmen der Planung wurde das Grundstück des Reitstalls sowie dessen unmittelbare Umgebung untersucht, um ein ganzheitliches Konzept zu entwickeln. Ziel ist es, der Fläche eine sinnvolle Nutzung zuzuführen, die sich harmonisch in die umliegenden Nutzungen einfügt, diese ergänzt und erweitert.

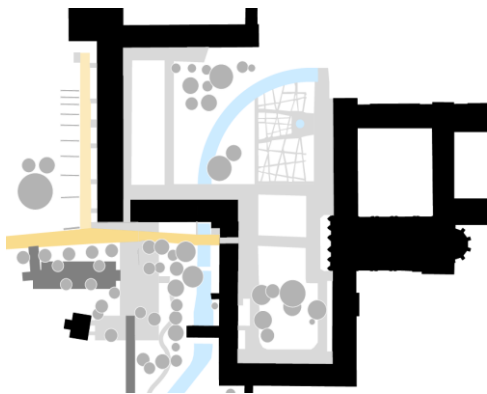
Zunächst wurde ein Bestandsplan erstellt, der die aktuelle Nutzung und die Gegebenheiten in und um das Planungsgebiet dokumentiert (siehe **Anlage 2**). Dabei wurden die folgenden Nutzungen und Gegebenheiten in der Umgebung festgestellt:

- **Im nordöstlichen Bereich des Planungsgebietes** befindet sich der historische Hauptzugang zum Klosterareal. Durch das Tor wird der Blick auf die Klosterkirche freigegeben, wodurch eine Sichtachse entsteht, die durch die Straße „Am Engelsberg“ von Westen kommend zusätzlich betont wird.
- Direkt unterhalb des Tores gibt es einen Außenbereich mit Sitzplätzen der ansässigen Gastronomie „Klosterstüberl“.
- **Im östlichen Bereich des Planungsgebietes** liegt eine asphaltierte öffentliche Parkplatzfläche, die durch einen Baumstreifen vom Amper-Kanal abgeschirmt ist.
- **Im Bereich südlich bzw. westlich der Straße „Am Engelsberg“** befinden sich auf unbefestigten Kiesflächen Stellplätze, welche von den ansässigen Gewerbetreibenden der Klosteranlage genutzt werden
- In diesem Bereich befindet sich zudem der Reitstall, dessen Abriss beschlossen wurde, sowie die sogenannte „Alte Schmiede“, die aktuell als Künstleratelier genutzt wird und regelmäßig für Ausstellungen dient.
- **Westlich des Planungsgebietes** befinden sich die ehemaligen Koppeln sowie die Reithalle; ein Zugangsweg von Am Engelsberg zur Reithalle führt über das Planungsgebiet.
- Im **Norden** trennt die Straße „Am Engelsberg“ das Planungsgebiet vom äußeren Veranstaltungsbereich des Klosters. Auf der nördlich gelegenen Grünfläche finden regelmäßig Veranstaltungen wie Märkte oder Feste statt, die vom Veranstaltungsforum organisiert werden. Hierbei kam es in der Vergangenheit aufgrund des Nutzungsdrucks zu Konflikten mit den westlich angrenzenden Biotopflächen.

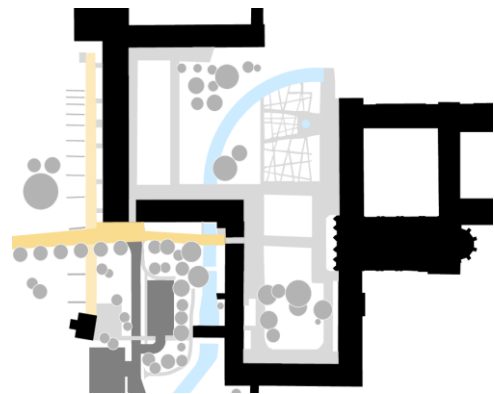


Auf Basis dieser Ausgangslage und unter Berücksichtigung der Ziele wurden verschiedene **Konzeptskizzen** entwickelt (Variante 1 und 2, siehe **Anlage 3 und 4**).

Konzeptskizze Variante 1:
(siehe **Anlage 3**)



Konzeptskizze Variante 2:
(siehe **Anlage 4**)



Unterschiede:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Platzkonzept mit integrierter Straßenführung zwischen Alter Schmiede und Kloster, inklusive Café mit Außenbereich, Veranstaltungsflächen und Freiluft-Kunstaussstellungen. • Verlegung des bestehenden öffentlichen Parkplatzes auf die Fläche des Reitstalls. | <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung der Straße „Am Engelsberg“ • Erweiterung der Veranstaltungsflächen nördlich des Planungsgebiets mit neuer Wegeführung zur Alten Schmiede; Platzfläche vor der Alten Schmiede für ein Café mit Außenbereich oder Freiluft-Kunstaussstellungen. • Beibehaltung des öffentl. Parkplatzes. |
|---|---|

Gemeinsamkeiten beider Varianten:

- Betonung der Sichtachse zum Kloster durch Baumpflanzungen entlang der Straße „Am Engelsberg“.
- Aufwertung des Uferbereichs mit Fußgängerweg und Begrünung zur Steigerung der Attraktivität und ökologischen Verbesserung.
- Ökologische Aufwertung oder zusätzliche Stellplätze im südlichen Planungsgebiet.
- Der bestehende Parkplatz im südlichen Teil des Planungsgebiets bleibt optional als Parkplatz erhalten oder wird zur Grundfläche renaturiert

Seitens der Verwaltung wurde im Anschluss ein Vorentwurf für ein **Gesamtkonzept** entwickelt, welches sich stärker an Variante 2 orientiert – insbesondere in Bezug auf eine Erweiterung der Veranstaltungsflächen und der Lage des Parkplatzes.

Das Konzept bietet nicht nur eine klare Perspektive für die Nachnutzung des Areals, sondern steigert zugleich dessen Attraktivität für Bürger, Besucher und Veranstalter gleichermaßen.

Vorentwurf Gesamtkonzept (siehe Anlage 5 und 6)

- Der bestehende öffentliche Parkplatz auf der Ostseite bleibt erhalten. Die Kiesfläche im südlichen Planungsgebiet, welche in beiden Varianten optional erhalten bleiben sollte, wird weiterhin als unbefestigte Parkplatzfläche für Veranstaltungen (z. B. Stellplätze für Aussteller) genutzt
- Die Fläche des ehemaligen Reitstalls wird als Grünfläche umgestaltet und dient teilweise als Erweiterung der Veranstaltungsfläche nördlich des Planungsgebiets; in geeigneten Teilbereichen ohne Nutzungsdruck durch Veranstaltungen wird die Grünfläche als Magerrasen ausgebildet und somit ökologisch aufgewertet. Die Fläche ist auch als Standort für Spenderbäume von Privatpersonen geeignet.
- Die Erschließung erfolgt durch eine Verlängerung der vorhandenen Wegeachse, welche an der Alten Schmiede endet und damit städtebaulich inszeniert wird. Durch Pflanzbeete im Wegebereich sowie durch Absperrungen wird sichergestellt, dass die neuen Veranstaltungsflächen nicht als Parkplatzflächen zweckentfremdet werden.
- Die Platzfläche vor der Alten Schmiede wird für verschiedene Nutzungen wie ein Café mit Außenbereich und Freiluft-Kunstaussstellungen gestalterisch aufgewertet.
- Die Sichtachse zwischen der Straße „Am Engelsberg“ und der Klosterkirche wird durch Baumpflanzungen südlich der Straße betont.
- Vor dem Zugang zum Innenhof des Veranstaltungsforums wird eine Platzfläche gestaltet, wobei die Straße als Aufenthalts- und Verbindungsfläche integriert wird. Der Bodenbelag des Innenhofs wird dabei übernommen.
- Der Uferbereich im Osten wird durch zusätzliche Bepflanzung ökologisch aufgewertet sowie die Aufenthaltsqualität für Besucher und Spaziergänger durch einen neuen Fußweg entlang des Ufers verbessert.
- Die Zufahrtsmöglichkeit zur Reithalle über die Platzfläche vor der Alten Schmiede und einen anschließenden Weg, der direkt zur Reithalle führt, sichergestellt. Diese Zufahrt dient als Alternative zur nördlichen Zufahrt zur Reithalle.



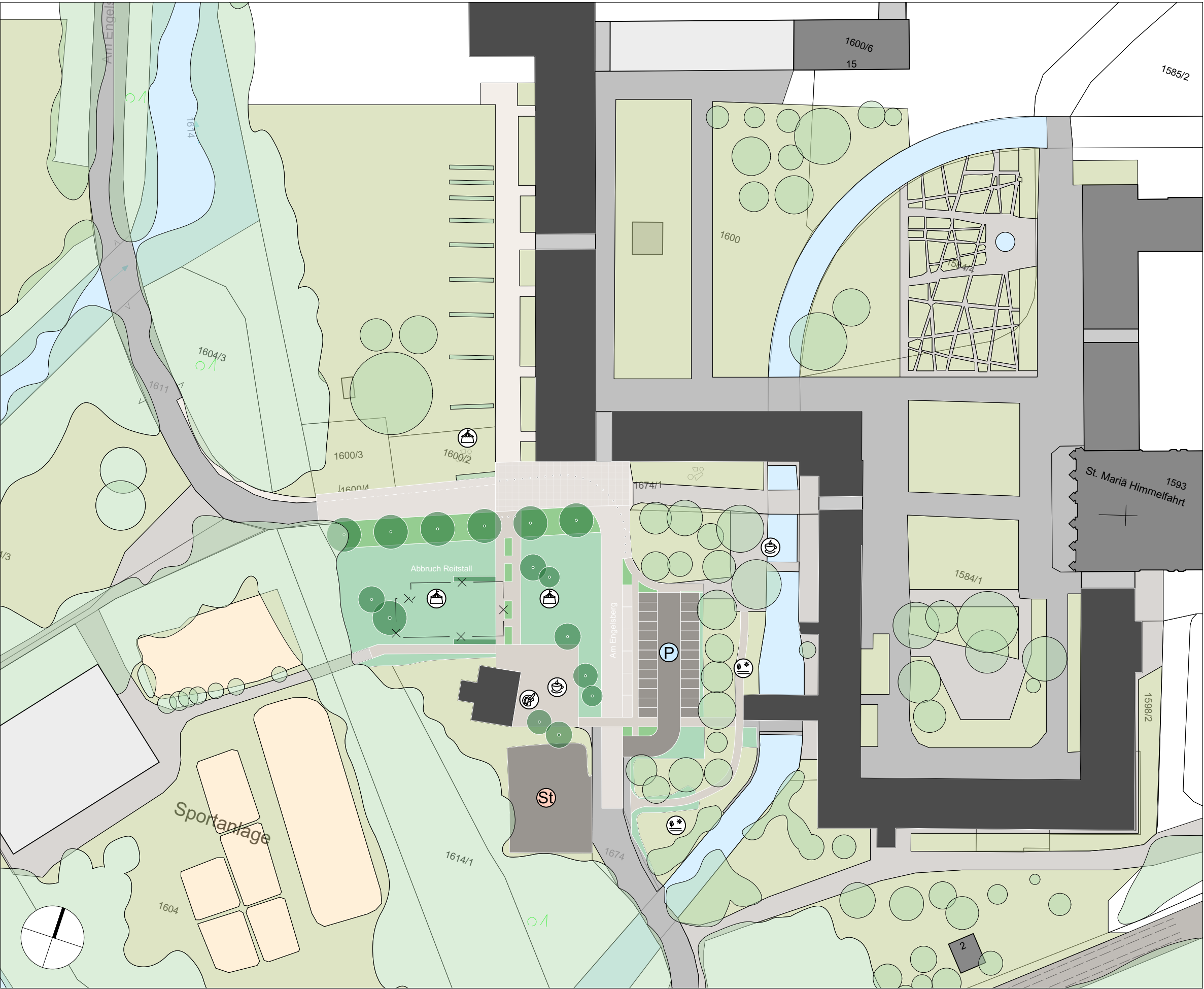
Eine mögliche Verlegung der Straße „Am Engelsberg“ wurde durch die Verwaltung geprüft, jedoch unter den Aspekten Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit als nicht vertretbar erachtet. Zudem zeigen die Daten des Verkehrsentwicklungsplans, dass die Straße lediglich von 1.000 bis 1.500 Kfz pro Tag genutzt wird, womit eine Verlegung nicht erforderlich erscheint. Es wird daher vorgeschlagen, auf eine Straßenverlegung zu verzichten.

Weiteres Vorgehen:

Es wird vorgeschlagen, auf Grundlage des Vorentwurfs einen Entwurf mit einem Vorschlag zur schrittweisen Umsetzung auszuarbeiten und den politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.

In einem ersten Schritt wird vorgeschlagen, die Fläche des ehemaligen Reitstalls zunächst in eine Grünfläche umzugestalten und für Spenderbäume von Privatpersonen anzubieten. Weitere Maßnahmen können zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel erfolgen.

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



- Asphalt Bestand
- Asphalt Planung
- Plattenbelag
- Kies Bestand
- Kies Planung
- Pflasterfläche Bestand
- Sand Bestand
- Wassergebundene Wegedecke Planung
- Gebäude Bestand
- Gebäude Abriss
- Gehölze Bestand
- Gehölze Planung
- Rasen Bestand
- Rasen Planung, in Teilflächen Magerrasen
- Pflanzfläche Planung
- Gewässer Bestand
- Freiluft Kunstaussstellung
- Freischankfläche für Café/Restaurant
- Fläche für Veranstaltungen
- Parkplatz (öffentlich)
- Stellplatzanlage (privat)
- Bereich Spazieren/Erholen

