Sitzungsunterlagen

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

27.11.2024

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung öffentl. 5

Vorlagendokumente

TOP Ö 2 Genehmigung der öffentlichen Niederschrift

Niederschrift öffentlich - Entwurf - 02.10.2024 7

Niederschrift öffentlich - Entwurf - 08.10.2024 21

TOP Ö 4 Renaturierung Teich 2

Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 3409/2024 25

Anlage_Plan 3409/2024 29

TOP Ö 5 SA Nr. 171 STR Brückner: Verkehrsberuhigung in der Pucher Straße

Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 3389/2024 31

Anlage 1_ SA STR Brückner_Erhöhung Aufenthaltsqualität_PucherStr_mit Anlagen 3389/2024 37

Anlage 2_Leitfaden über die Aufstellung von Parklets und Pflanztrögen 3389/2024 43

TOP Ö 6 Bürgerbeteiligung Straßenplanung Sulzbogen 2. Planungsabschnitt - Beschluss der Inputs für die Objektplanung

Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 3395/2024 49

Anlage 1_241029_Endbericht_Bürgerbeteiligung Fürstenfeldbruck_sweco 3395/2024 57

Anlage 2_241029_Endbericht Anlagen_Bürgerbeteiligung Fürstenfeldbruck_sweco 3395/2024 89

TOP Ö 7 Vergabe Bauleistung "Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen und Querungen, Teil 1 (4 Bushaltestellen und 1 FGÜ)"

Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 3411/2024 123

Anlage 1_Lagepläne Bushaltestellen 3411/2024 127

Anlage 2_Lageplan FGÜ Dachauer Str 3411/2024 131

TOP Ö 8 Beschluss zur Änderung des Projektumfangs B+R Offensive Bhf. Fürstenfeldbruck, Vorratsbeschluss über die Auftragserteilung durch den Oberbürgermeister

Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 3410/2024 133

Anlage 1_Lageplan Flächen D1+D3 3410/2024 141

Anlage 2_Lageplan Fläche K1 3410/2024 143

TOP Ö 9 Konzept für die Optimierung des Parkraumangebots unter Berücksichtigung des Liefer- und Radverkehrs

Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 3419/2024 145

Anlage 1_ Übersicht_zusammengefasster Vorschlag der Verwaltung 3419/2024 171

Anlage 2_Entwurf PGV entsprechend Parkraumbewirtschaftungskonzept 3419/2024 173

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, 11.11.2024

Einladung zur 29. öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zu der am **Mittwoch, 27.11.2024, 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. Renaturierung Teich 2

5. SA Nr. 171 STR Brückner: Verkehrsberuhigung in der Pucher Straße

6. Bürgerbeteiligung Straßenplanung Sulzbogen 2. Planungsabschnitt - Beschluss der Inputs für die Objektplanung

7. Vergabe Bauleistung "Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen und Querungen, Teil 1" (4 Bushaltestellen und 1 FGÜ)

8. Beschluss zur Änderung des Projektumfangs B+R Offensive Bhf. Fürstenfeldbruck, Vorratsbeschluss über die Auftragserteilung durch den Oberbürgermeister

9. Konzept für die Optimierung des Parkraumangebots unter Berücksichtigung des Liefer- und Radverkehrs

10. Verschiedenes

Nichtöffentlicher Teil:

1. Genehmigung der nichtöffentlichen Niederschrift

2. Verschiedenes

Freundliche Grüße

Christian Götz
Oberbürgermeister

TOP Ö 2

Niederschrift

- öffentlicher Teil -
über die 27. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau
des Stadtrates der Stadt Fürstenfeldbruck

Sitzungsort:	im großen Sitzungssaal des Rathauses
Sitzungstag:	**02.10.2024** Beginn: 18:00 Uhr Ende: 21:20 Uhr

Anwesend:	**Bemerkungen:**
Vorsitzender, Oberbürgermeister	
Götz, Christian	
Schriftführer/in	
Hess, Christine	
Roll, Anna	
Ausschussmitglieder	
Brückner, Thomas	
Danke, Karl	
Droth, Quirin	anwesend bis 21.05 Uhr
Höfelsauer, Franz	
Kellerer, Martin	
Pötzsch, Mirko	anwesend bis 21.00 Uhr
Quinten, Ulrike	
Schilling, Johann	anwesend bis 20.40 Uhr
Weinberg, Irene	
Vertreter/in	
Kusch, Hermine	Vertretung für Herrn Dieter Kreis
Lohde, Andreas	Anwesend bis 19.00 Uhr
Merkl, Gina	anwesend bis 19.00 Uhr
Sindani, Jeanne-Marie	ab 19.00 Uhr anwesend für Vertretung Hr. Lohde (der als Vertreter für Herrn Bosch anwesend war).
Weber, Florian	

Abwesend:	**Grund:**
Herr Piscitelli	

Verwaltung

Frau Miramontes, Herr Reize, Frau Thron, Herr Viehbeck

Herr Leinweber, Veranstaltungsforum
Herr Herrmann, Architekturbüro (zu TOP 4)
Herr Petschik vom Ing.-Büro Grassl (zu TOP 5)

8

Öffentliche Tagesordnung

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. Umbau Viehmarktplatz; Mehrkosten bei Ausführung
5. Weiterer Umgang mit der Bahnunterführung am Gefangenenfriedhof (BW 42)
6. Sachantrag Nr. 156 Dynamische Fahrgastinformationssysteme an ÖPNV-Haltestellen; Anschaffung von weiteren Anzeigetafeln für unsere Stadt
7. Jahresbericht zum Verkehrsentwicklungsplan 2024 und Beschluss Projektliste
8. Jahresbericht und Projektliste Klimamanagement
9. Westpark - Aktueller Sachstand; mündlicher Bericht
10. neuer Schulweghelferstandort
11. Wohngebiet östlich der Münchner Straße; Einrichtung einer Fahrradzone
12. SA-Nr. 166/2020-2026; Markierung von roten Schutzstreifen für Radfahrerinnen und Radfahrer im Knotenbereich vor dem Rathaus
13. Sachantrag Nr. 104/2020-2026 - Ergänzungs-Antrag: Ochsenwiese als Blühfläche schrittweise entwickeln und dauerhaft sichern
14. Verschiedenes

Herr OB Götz eröffnet die öffentliche Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit gemäß Artikel 47 Abs. 2 GO fest.

Die Ladung erfolgte ordnungsgemäß.

Herr OB Götz weist darauf hin, dass Frau Billeter krank ist und somit der TOP 5 auf den 08.10.2024 verschoben werden soll.

Außerdem soll der TOP 8 und der TOP 7 als erstes behandelt werden.

Herr Stadtrat Schilling lässt darüber abstimmen, ob der TOP 6 abgesetzt wird und auf den November-Ausschuss (UVT) verschoben wird.

Das Gremium stimmte mit

5 Ja Stimmen
9 Nein Stimmen

dagegen ab.

Somit wird er heute behandelt.

Weitere Änderungswünsche zur Tagesordnung ergeben sich nicht.

10

TOP 1	**Bekanntgabe von in nichtöffentlichen Sitzungen gefassten Beschlüssen gem. Art. 52 Abs. 3 GO**

keine

TOP 2	**Genehmigung der öffentlichen Niederschrift**

Ja-Stimmen: 14
Nein-Stimmen: 0

TOP 3	**Umwelt- und verkehrsrechtliche Fragen**

Frau Stadträtin Dr. Zierl bittet um Prüfung, ob es möglich ist, dass die Buslinie 840 ab dem Bahnhof sonntags bis 20:00 Uhr fahren kann und welche Kosten damit verbunden sind

- Zuständigkeit LRA

Frau Stadträtin Kusch bittet um Prüfung ob an der Eimündung Jakob-Groß-Str. in die Pucher Str. (gegenüber der Viehmarktstr.) wieder ein Verkehrsspiegel angebracht werden kann.

- Behandlung in Verkehrsschau am 17.10.2024 – abgelehnt -

Herr Stadtrat Danke weist darauf hin, dass die Ampel an der Marthabräu-/Augsburger Straße sehr oft ausfällt (und das tagelang) und es dadurch wieder einen schwerwiegenden Unfall an der Kreuzung gab.

- nach Schreiben an das Staatl. Bauamt Freising von Frau Thron und Polizei: Rückmeldung Umstellung der Lampen auf LED; somit Reduzierung der Ausfallhäufigkeit um 90 %.

TOP 4	Umbau Viehmarktplatz; Mehrkosten bei Ausführung

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 3370/2024 vom 02.09.2024 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Herr Herrmann vom Architekturbüro informiert über den aktuellen Stand und über die Kostensteigerung beim Umbau des Viehmarktplatzes.

Herr Stadtrat Danke moniert hierzu, dass man die Unterlagen vorher erhalten hätte müssen, damit man sich hiermit intensiv auseinandersetzen kann.

Herr OB Götz erklärt, dass die Verwaltung alles geprüft hat. Wenn etwas nicht schlüssig gewesen wäre, hätte die Verwaltung dies angemahnt.

Herr Stadtrat Lohde schließt sich ebenfalls den Ausführungen von Herrn Danke an. Man hätte im Vorfeld der Sitzung mehr aufgeklärt werden müssen, z. B. wann die Verwaltung von den Mehrkosten erfahren hat.

Herr Herrmann erläutert die wesentlichen Kostensteigerungen, die insbesondere durch die Untergrundarbeiten entstanden sind. Laut dem Bodengutachten wurde dort belastetes Material gefunden. Für die Entsorgung entstehen zusätzliche Kosten von 40.000 €.

Nach reger Diskussion kam das Gremium zu folgendem

Beschluss:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau nimmt die Ausführen des Büros zur Kenntnis und genehmigt Mehrkosten in Höhe von rund 290.000,- €

Ja-Stimmen: 13
Nein-Stimmen: 1

11

TOP 5	Weiterer Umgang mit der Bahnunterführung am Gefangenenfriedhof (BW 42)

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 3200/2024 vom 09.01.2024 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Herr Viehbeck von der Verwaltung stellt kurz den Sachvortrag dem Gremium vor und berichtet über den weiteren Umgang mit der Bahnunterführung.

Herr Stadtrat Kellerer findet es sehr schade, dass die alte Wegeverbindung zugemacht werden soll. 100 Querungen pro Tag ist doch eine Menge. Vielleicht gibt es doch noch Möglichkeiten es zu finanzieren.

Herr Stadtrat Lohde möchte wissen, warum das Verfüllen so teuer wird.

Herr Petschik vom Ing.-Büro Grassl erklärt, dass das Bauwerk in einer gewissen Tiefe abgebrochen werden muss und es nicht ausreichend ist, das Bauwerk nur unten zu verfüllen.

Herr Stadtrat Brückner weist auf seinen Änderungs-Antrag zur Prüfung eines Neubaus einer Fußgänger- und Radfahrerunterführung hin. Falls der Antrag so nicht durchgeht würde er auf jeden Fall für die Sanierung plädieren.

Herr Reize von der Verwaltung möchte nur anmerken, dass es heute um eine Grundsatzentscheidung geht, ob die Unterführung erhalten bleiben soll.

Herr Stadtrat Lohde äußert hierzu, dass Prioritäten anders gesetzt werden müssen, wenn die Unterführung neu gebaut werden soll. Hierbei müssen dann andere Maßnahmen zurückgestellt werden.

Herr Stadtrat Brückner stellt seinen Änderungsantrag wie folgt:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Möglichkeit einer Realisierung einer neuen, verkehrssicheren Fußgänger- und Radfahrer-Unterführung unter der Bahnlinie östlich des Gefangenenfriedhofs als Ersatz der heutigen Unterführung zu prüfen und die Ergebnisse dem Ausschuss zeitnah vorzulegen.

Ja-Stimmen: 3
Nein-Stimmen: 10

Somit ist der Änderungsantrag abgelehnt.

Beschluss:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt die Wegeverbindung „Gefangenenfriedhof" aufzugeben und die Unterführung aufzulassen. Hierfür werden die notwendigen Planungsleistungen zur Abstimmung mit der Deutschen Bahn beauftragt.

Die Verwaltung wird beauftragt eine sinnvolle Anbindung für den Ortsteil Gelbenholzen aufzuzeigen.

Ja-Stimmen: 6
Nein-Stimmen: 7

TOP 6	**Sachantrag Nr. 156 Dynamische Fahrgastinformationssysteme an ÖPNV-Haltestellen; Anschaffung von weiteren Anzeigetafeln für unsere Stadt**

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 3273/2024 vom 28.03.2024 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Frau Dr. Miramontes stellt den Sachantrag kurz vor.

Herr Stadtrat Pötzsch möchte noch darauf hinweisen, dass nicht 20 bis 30 Anzeigetafeln in einem Jahr gekauft werden sollten. Es geht vielmehr darum, dass man evtl. bei der Beschaffung einen Mengenrabatt erzielen könnte. Er bittet deshalb dem Antrag zuzustimmen.

Herr OB Götz mochte gerne wissen, ob es von der Arbeitskapazität möglich ist, 5 kleine DFI-Anlagen in den nächsten 3 – 5 Jahren zu installieren.

Frau Dr. Miramontes kann sich dies gut vorstellen, dass bei dem Umbau der barrierefreien Bushaltestellen die DFI-Anlagen mit installiert werden.

Frau Gessner von der Verwaltung berichtet, welche Bushaltestellen heuer noch barrierefrei umgebaut werden. Dies ist die Bushaltestelle am Waldfriedhof, stadteinwärts an der Schöngeisinger Straße und zweimal die Bushaltestelle an der Cerveteristraße.

Die nächsten vier im Jahr 2025 sind die Haltestellen Am Hartanger, am Waldfriedhof auf der anderen Seite sowie die Ausstiegshaltestelle Am Bahnhof.

Herr OB Götz möchte wissen, ob man bei den acht Haltestellen kleine DFI-Anzeigetafeln installieren könnte. Das wäre ein stimmiger Kompromiss.

Herr Stadtrat Pötzsch regt an, an der Bushaltestelle an der Schöngeisinger Straße eine mittlere DFI-Anzeigetafel zu installieren.

Beschlussvorschlag:

Gemäß Sachantrag-Nr. 156/2024:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:

1. Der Stadtrat beschließt die Anschaffung von weiteren ca. 20-30 Anzeigetafeln des Digitalen Fahrgastinformationssystems für den Regionalbusverkehr im MVV-Verbundraum für unsere Stadt. Aus Kostengründen schlagen wir die Konzentration auf die Beschaffung von kleinen Anzeigen vor.

2. Die Stadtverwaltung prüft im Rahmen der Anschaffung das Vorhandensein von möglichen Fördergeldern seitens Freistaat Bayern bzw. von nicht abgerufenen Geldern.

Abweichender Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:

1. Aufgrund der begrenzten Personalkapazitäten wird das Projekt nicht weiterverfolgt.

2. Die Behandlung des Sachantrags Nr. 156 ist abgeschlossen.

Geänderter Beschluss:

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus sollen die DFI-Anzeigetafeln installiert werden, dazu wird ein Betrag von ca. 30.000 Euro einmalig zur Verfügung gestellt. Alles vorbehaltlich der Zusage von Fördermitteln.

Ja-Stimmen: 12
Nein-Stimmen: 0

TOP 7	Jahresbericht zum Verkehrsentwicklungsplan 2024 und Beschluss Projektliste

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 3322/2024 vom 12.06.2024 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Frau Dr. Miramontes von der Verwaltung und Frau Gessner stellen eine Zusammenfassung der Schlüsselmaßnahmen zum Verkehrsentwicklungsplan 2024 dem Gremium vor.

Herr Stadtrat Droth bittet die Beschluss-Punkte separat abzustimmen und möchte einen Änderungsantrag zu Punkt 3 stellen.

Nach kurzer Diskussion kam das Gremium zu folgendem

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau nimmt den Jahresbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

2. Die in Anlage 1 dargestellte Projektliste für den Fachbereich Verkehr- und Radverkehrsplanung sowie das Mobilitätsmanagement wird zur Kenntnis genommen

3. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, über die Festlegung der prioritär zu behandelnden Projekte zu entscheiden.

4. Die Verwaltung wird beauftragt in einem Jahr erneut über den Umsetzungsfortschritt des Verkehrsentwicklungsplanes zu berichten, ggf. neue Schlüsselmaßnahmen vorzuschlagen und darauf aufbauend die Projektliste zur Kenntnis vorzulegen.

Geänderter Beschluss:

1. Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau nimmt den Jahresbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

   Ja-Stimmen: 13
   Nein-Stimmen: 0

2. Die in Anlage 1 dargestellte Projektliste für den Fachbereich Verkehr- und Radverkehrsplanung sowie das Mobilitätsmanagement wird zur Kenntnis genommen

   Ja-Stimmen: 13
   Nein-Stimmen: 0

3. Die Festlegung der prioritär zu behandelnden Projekte wird dem Ausschuss für Umwelt, Verkehr- und Tiefbau zur Entscheidung vorgelegt.

   Ja-Stimmen: 7
   Nein-Stimmen: 6

4. Die Verwaltung wird beauftragt in einem Jahr erneut über den Umsetzungsfortschritt des Verkehrsentwicklungsplanes zu berichten, ggf. neue Schlüsselmaßnahmen vorzuschlagen und darauf aufbauend die Projektliste zur Kenntnis vorzulegen.

   Ja-Stimmen: 3
   Nein-Stimmen: 0

15

TOP 8	Jahresbericht und Projektliste Klimamanagement

Vertagt

TOP 9	Westpark - Aktueller Sachstand; mündlicher Bericht

Herr Reize von der Verwaltung berichtet über den aktuellen Sachstand vom „Westpark".

Im Jahr 2020 wurde beschlossen den Westpark zwischen Cerveteri- und Ettenhoferstraße umzugestalten. Die Realisierung der Park-Umgestaltung hat sich u. a. durch den Bau der Grundschule West II verzögert. Man habe jetzt ein Planungsbüro beauftragt den Plan umzusetzen mit der Maßgabe des Kostenrahmens der im Haushalt mit 250.000 Euro angemeldet wurde. Wenn für die Planungen grünes Licht gegeben wird kann man mit der Ausschreibung beginnen und im nächsten Jahr die Vergabe der Bauleistungen beschließen. So könnte man bis zur Sommerpause 2025 fertig sein.

Herr Stadtrat Brückner moniert, dass man die Pläne nicht vorab zum Anschauen bekommen hat. Außerdem hatte er angeregt, dass der Radverkehr aus dem Spielbereich herausgehalten und eine südliche Umfahrung geschaffen wird.

Herr OB Götz erklärt hierzu, dass dies zu aufwendig wäre.

Der Sachvortrag wurde zur Kenntnis genommen.

16

TOP 10	neuer Schulweghelferstandort

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 3359/2024 vom 13.08.2024 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Das Gremium kam ohne Diskussion zu folgendem

Beschluss:

Der UVT beschließt die Einrichtung eines Schulweghelferstandortes an der Ecke Schöngeisinger -/ Hauptstraße (vor Hofcafe).

Ja-Stimmen: 13
Nein-Stimmen: 0

TOP 11	Wohngebiet östlich der Münchner Straße; Einrichtung einer Fahrradzone

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 3321/2024 vom 12.06.2024 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Ziel der Umwandlung ist es vor allem mehr Sicherheit zu schaffen. Diese Straße nutzen viele zum Durchfahren zum Schulzentrum am Tulpenfeld. Ebenfalls nutzen viele die Straße als Parkplatz was bei den Anwohnern immer wieder für Ärger sorgt.

Bei einem Ortstermin und über Online-Bürgerbeteiligung wurde das Pilotprojekt vorgestellt.

Der Geh- und Radweg parallel zur Tulpenstraße wird ein reiner Gehweg, da in der Fahrradzone die Fahrradfahrer auf die Straße wechseln. Die Rosenstraße wird zur Einbahnstraße. Die Radfahrer dürfen dort in beide Richtungen fahren.

Wegen der Sorge, dass 12 Parkplätze an der Rosenstraße nicht ausreichen wurde an der Tulpenstraße ein weiterer Parkbereich eingeplant.

Herr Stadtrat Brückner meldete Bedenken in Bezug auf die Verkehrssicherheit wegen der ungenügenden Sichtverhältnisse am KP Krebsenbach / Veilchen- / Rosenstraße an, und auch wegen der jetzt geplanten Parkplätze in der viel zu engen Tulpenstraße. Ferner wies er auf Ungereimtheiten an der vorfahrtsberechtigten Einschleifung des Radweges aus Richtung Emmering in die Tulpenstraße hin."

Herr Stadtrat Danke gibt zu bedenken, dass es in der Tulpenstraße womöglich sehr eng werden kann.

Frau Thron von der Verwaltung weist darauf hin, dass es sich hier um ein Pilotprojekt für ein Jahr handelt. Alles was nicht funktioniert muss dann geändert werden. Genauso ist es mit den Parkplätzen. Deshalb werden auch nur mobile Halteverbotsschilder aufgestellt und in Absprache mit den Anwohnern evtl. diese zu korrigieren.

Das Gremium kam zu folgendem
Beschluss:

1. Der UVT beschließt die Umwandlung der vorhandenen Zone 30 in eine Fahrradzone und die damit verbundenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen gemäß der als Anlage 1 beigefügten verkehrsrechtlichen Anordnung, welche zum Bestandteil des Beschlusses erklärt wird.

2. Die Anordnungen werden als Pilotversuch gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO vorerst für die Dauer von 1 Jahr angeordnet. Dem UVT sind nach Ablauf des Jahres die Ergebnisse der Evaluierung und ein Beschluss-Vorschlag zum weiteren Vorgehen vorzulegen.

Ja-Stimmen: 12
Nein-Stimmen: 1

TOP 12	SA-Nr. 166/2020-2026; Markierung von roten Schutzstreifen für Radfahrerinnen und Radfahrer im Knotenbereich vor dem Rathaus

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 3365/2024 vom 26.08.2024 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Herr Stadtrat Brückner stellt dem Gremium den Sachantrag vor. Es wird beantragt, dass vor der Haltelinie in der Dachauer Straße, im Linksabbiegebereich der B 2 in der Hauptstraße, sowie vor der Haltelinie in der Pucher Straße Rote Schutzstreifen für Radfahrer markiert werden soll.

Herr OB Götz hat bei dem roten Linksabbiegestreifen in die Hauptstraße bedenken. Die Ecke vor dem Rathaus ist ohnehin schon ein Nadelöhr. Hier wird eine Sicherheit suggeriert, die dort für Radfahrer nicht vorhanden ist.

Nach kurzer Diskussion kam das Gremium zu folgendem

Beschluss:

Der UVT beschließt, dass die Verwaltung die verkehrsrechtlichen Maßnahmen entsprechend des Sachantrages, zusammen mit dem Staatlichen Bauamt Freising, prüfen und wenn möglich umsetzen soll.

Ja-Stimmen: 13
Nein-Stimmen: 0

18

TOP 13	Sachantrag Nr. 104/2020-2026 - Ergänzungs-Antrag: Ochsenwiese als Blühfläche schrittweise entwickeln und dauerhaft sichern

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 3350/2024 vom 19.07.2024 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Herr OB Götz weist darauf hin, dass die Ochsenwiese nur noch einmal im Jahr für die Gartentage als Parkplatz genutzt wird.

Herr Stadtrat Brückner stellt einen Änderungsantrag, dass ein 12 Meter breiter Streifen entlang der Oskar-von-Miller-Straße angelegt werden soll und diesen dauerhaft zu pflegen. Die restliche Fläche dürfte maximal dreimal im Jahr als Parkplatz verwendet werden. Ebenso sollten sich die Verwaltung und die Großveranstalter ein Mobilitätskonzept überlegen, um das PKW-Aufkommen der Besucher zu reduzieren.

Herr OB Götz erklärt, dass bereits vor Jahren dies durchdiskutiert wurde. Damals wurde vereinbart, dass zwischen den Parkreihen zwei Meter breite Blühstreifen stehen gelassen werden. Zudem wurde darüber entschieden, dass die Ochsenwiese erst ab Mai als Parkplatz ausgewiesen werden darf.

Herr Stadtrat Brückner zog seinen Änderungsantrag zurück und das Gremium kam zu folgendem

Möglicher Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Bearbeitung des Sachantrages aufzunehmen und den entsprechenden politischen Gremien einen Beschlussvorschlag zur Entscheidung vorzulegen.

Ja-Stimmen: 1
Nein-Stimmen: 9

(somit abgelehnt)

Beschluss:

1. An die Verwaltung ergeht aufgrund der dargestellten Sachlage kein weiterer Auftrag zur Bearbeitung des Sachantrages.

2. Die Bearbeitung des Sachantrages ist abgeschlossen.

Ja-Stimmen: 9
Nein-Stimmen: 1

TOP 14	Verschiedenes

keine

Herr Oberbürgermeister Christian Götz beendet die Sitzung.

Christian Götz
Oberbürgermeister

Christine Hess
Schriftführerin

TOP Ö 2

Niederschrift

- öffentlicher Teil -
über die 28. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau
des Stadtrates der Stadt Fürstenfeldbruck

Sitzungsort:	im großen Sitzungssaal des Rathauses
Sitzungstag:	**08.10.2024** Beginn: 18:00 Uhr Ende: 19:00 Uhr

Anwesend: **Bemerkungen:**

Vorsitzender, Oberbürgermeister
Götz, Christian

Schriftführer/in
Roll, Anna

Ausschussmitglieder
Bosch, Albert
Brückner, Thomas
Danke, Karl
Droth, Quirin
Halbauer, Jan
Kellerer, Martin
Kreis, Dieter
Piscitelli, Michael
Pötzsch, Mirko
Weinberg, Irene

Vertreter/in
Neuhauß, Matthias
Weber, Florian

Abwesend:	**Grund:**
Herr Höfelsauer	unentschuldigt
Herr Schilling	unentschuldigt

Öffentliche Tagesordnung

1. Jahresbericht und Projektliste Klimamanagement
2. Verschiedenes

Oberbürgermeister Christian Götz eröffnet die öffentliche Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit gemäß Artikel 47 Abs. 2 GO fest.

Die Ladung erfolgte ordnungsgemäß.

TOP 1	Jahresbericht und Projektliste Klimamanagement

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 3302/2024 vom 28.05.2024 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Frau Billeter von der Verwaltung stellt dem Gremium einen kurzen Bericht über die aktuellen und abgeschlossenen Projekte des Klimamanagements vor.

Die Stadträte bedanken sich bei Frau Billeter für die Vorstellung der Projektliste.

Einige Stadträte hatten noch Vorschläge zu der Projektliste.

Frau Billetter hat diese teilweise beantwortet und zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

1. Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau nimmt den Jahresbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

2. Die in Anlage 2 dargestellte Projektliste für den Fachbereich Klimamanagement wird zu Kenntnis genommen.

3. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, über die Festlegung der prioritär zu behandelnden Projekte zu entscheiden.

Ja-Stimmen: 13
Nein-Stimmen: 0

TOP 2	Verschiedenes

Sachvortrag:

Umgestaltung Uferbereich Amper

Herr Stadtrat Brückner möchte wissen, was am Uferbereich an der Amper geplant ist.

Herr OB Götz erklärt die Pläne für die Umgestaltung. Es werden neue Sitzmöglichkeiten aufgestellt und eine neue Weide gepflanzt.

Herr Stadtrat Brückner hätte gerne die Pläne hierzu gesehen.

Pflasterung im Brezngasserl

Frau Dr. Zierl berichtet, dass einige Bürger auf sie zugekommen sind und ihr berichtet haben, dass sie sich schwer tun mit Rollstuhl und Rollator durch die neu gepflasterte Brezngasserl zu kommen.

Herr OB Götz versichert, dass dies an das Bauamt zur Prüfung weitergegeben wird.

Herr Oberbürgermeister Christian Götz beendet den öffentlichen Teil der Sitzung.

Christian Götz
Oberbürgermeister

Anna Roll
Schriftführerin

24

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3409/2024

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

Betreff/Sach-antragsnr.	Renaturierung Teich 2		
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:	SG 44	Erstelldatum	24.10.2024
Verfasser	Doll, Walter	Zuständiges Amt	Amt 4
Sachgebiet	44 Städtischer Tiefbau, Kläranlage	Abzeichnung OB:	

Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Entscheidung	27.11.2024	Ö

Anlagen:	Plan

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt den ökologischen Rückbau von Teich 2 wie in der Sitzung vorgestellt und die Beantragung der entsprechenden Fördermittel.

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				
Umweltauswirkungen				
Finanzielle Auswirkungen				
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung		Ja		450.000,- €
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme			€	
Folgekosten			€	

Sachvortrag:

Nachdem die Unterhaltspflicht für den Teich 2 (ehemals Schlosser) und Teich 4 (Weiß) der Stadt Fürstenfeldbruck obliegt, wurde 2017 eine Untersuchung der Dämme und Lösungsvorschläge für eine Dammstabilisierung in Auftrag gegeben.

Dazu sollte für den Teich 2 der Damm abgebaut und neu errichtet werden. Für die Entlastung im Hochwasserfall sollte auf die Nordostseite vor dem Hangbereich eine Überlaufstelle mit Entlastungsbauwerk gebaut werden. Die Kostenschätzung im Jahr 2025 würde hochgerechnet bei rund 1,4 Mio. € liegen.

Aufgrund der hohen Kosten und den nicht unerheblichen Eingriffen bei der Herstellung (Baustraße, Wasserhaltung etc.) wurde seitens der Verwaltung ein Rückbau des Teiches mit Renaturierung angedacht.

Um überhaupt diese Lösung mit den jeweiligen Fachbehörden abklären zu können wurde 2019 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Vorab ist ein Gutachten mit spezieller artenschutzrechtlicher Prüfung durchgeführt worden um zu prüfen, ob die Variante Rückbau aus dieser Sicht möglich ist.

Nach Besprechungen mit dem Landratsamt FFB, der Unteren Naturschutzbehörde, dem Büro und dem Wasserwirtschaftsamt wurde der Machbarkeitsstudie zugestimmt und darauf hingewiesen, dass eine Förderung nur möglich ist, wenn die Stadt Grundeigentümer ist.

Nach langwierigen Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer wurde im November 2022 der Kauf des Teiches 2 beschlossen.

Art und Umfang des geplanten Vorhabens:

Am Ende des Rückbauprozesses soll ein renaturierter Bachabschnitt stehen, der etwa entlang des ehemaligen Teich-Ostufers mäandert. Eine eigenständige gewässermorphologische Entwicklung (Prall- und Gleitufer etc.) kann zugelassen werden - baulich vorgegeben wird lediglich das Längsgefälle mit einigen Zwangspunkten. Die Teichsohle wird zum Teil verfüllt und als Auwald hergerichtet. Außerdem verläuft gerinneparallel ein abgesenkter Bereich als „Flutmulde“. Ihre Funktion ist die gezielte Ableitung der gewollten Ausuferungen zurück Richtung Krebsenbach-Gerinne, damit das Risiko für Teich 3 auch nach Abtragen des Damms vertretbar klein bleibt.

Das Schwellenbauwerk wird rückgebaut. Den entstandenen Höhenunterschied überwindet der Krebsenbach durch ein langgezogenes, mäßiges Längsgefälle. Das Mönchsbauwerk wird ebenfalls rückgebaut Zur Einhaltung der wichtigen Höhenkoten (Ausleitung Flutmulde) und Monitoring der Gerinnemorphologie (Entwicklung des Längsgefälles, Prävention übermäßiger Erosion) sollen v.a. in den ersten Jahren nach der Maßnahme regelmäßige Inspektionen erfolgen, besonders nach Hochwasserereignissen.

Die hier vorgelegte Planung beinhaltet die Ermittlung der voraussichtlichen Kubaturen des zu bewegenden Materials, Aufträge und Abträge, im Zuge der

Geländemodellierungen. Diese wurden bestmöglich anhand der verfügbaren Vermessungsdaten sowie des amtlichen digitalen Geländemodells (opendata Bayern) ermittelt. Es sind signifikant mehr Aufträge als Abträge zu erwarten. Angaben hierzu sind noch mit großer Unsicherheit behaftet, da noch keine Aussagen zur Wiederverwendbarkeit des Teichsediments sowie des Dammmaterials getroffen werden können.

Die geplante Umgestaltung bringt den Krebsenbach in einen Zustand, der sich natürlicherweise einstellen würde. Dieser Endzustand wird eine Verbesserung der Gewässerqualität und der ökologischen Funktionsfähigkeit ermöglichen: - Naturnähe des Gewässerverlaufs: Durch die Entfernung des Betonbauwerks und die Gestaltung von Mäandern sowie naturnahen Uferstrukturen wird ein Lebensraum geschaffen, der besser auf die Bedürfnisse der heimischen Flora und Fauna abgestimmt ist. - Lebensraumverbesserung: Die Maßnahme fördert eine naturnahe Strömungsdynamik, was die Lebensbedingungen für wasserlebende Organismen, wie Fische und Muscheln, nachhaltig verbessert und die Artenvielfalt in diesem Bereich steigert. - Verweis auf Landschaftspflegerische Begleitplanung: Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurden die Details zur Renaturierung, zur gezielten Pflanzung einheimischer Gehölze und zur Sicherstellung des ökologischen Mehrwerts umfassend dokumentiert, was einen nachhaltigen Beitrag zur Landschaftsökologie leistet.

Nach Aussage des Wasserwirtschaftsamtes liegt der Fördersatz bei einem ökologischen Rückbau bei rund 90 % der zuwendungsfähigen Kosten.

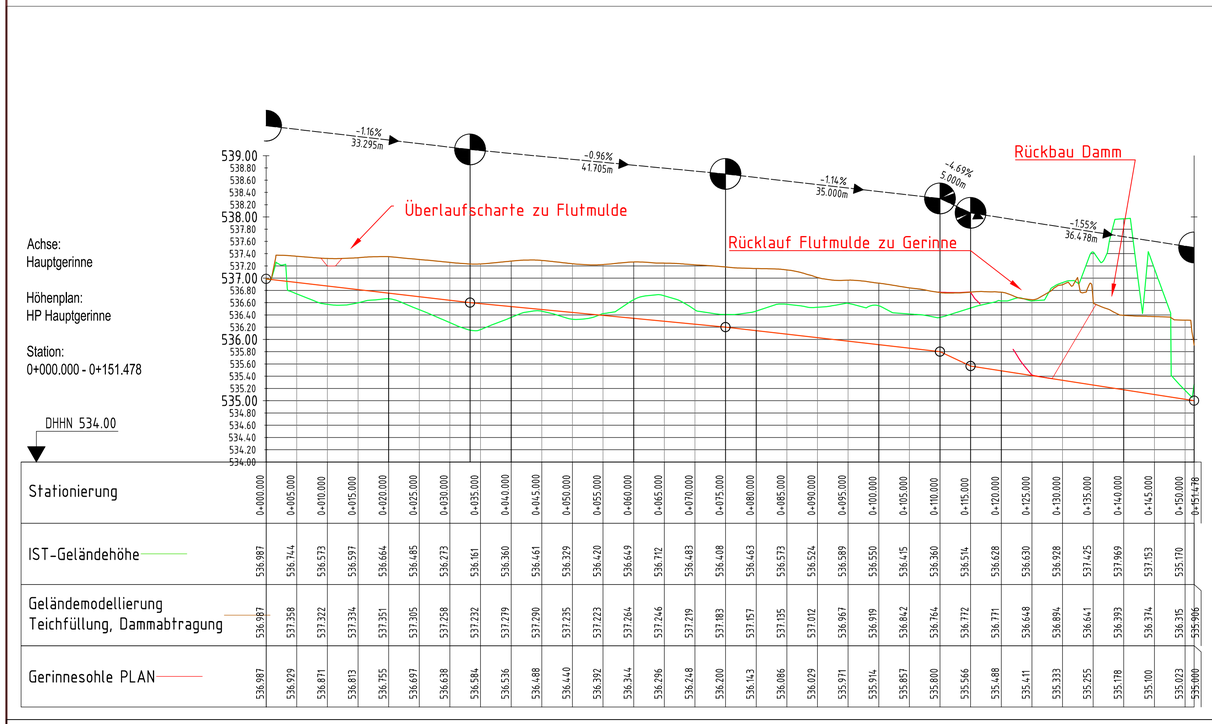
Die Gesamtkosten liegen bei rund 450.000,- €,

Das Büro wird in der Sitzung anwesend sein und die Planung vorstellen.

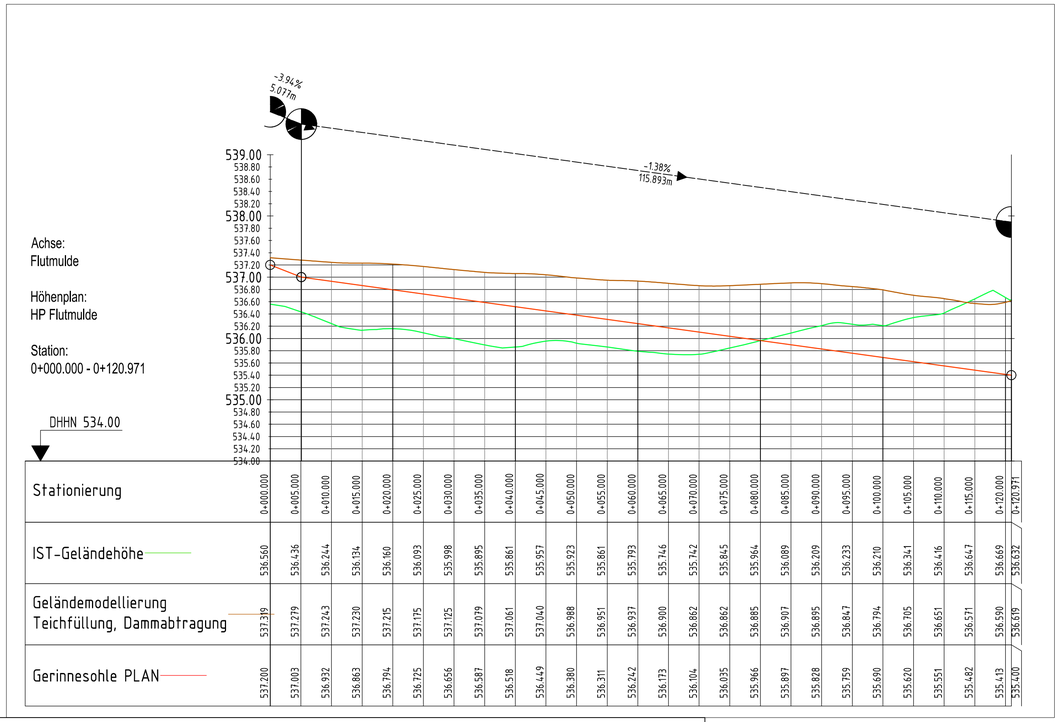
TOP Ö 4

Anlage

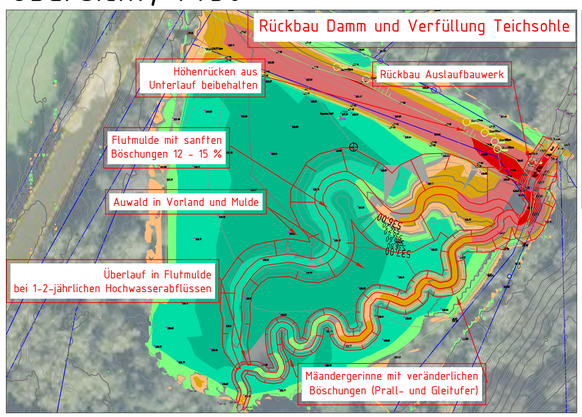
Höhenplan Haupgerinne Mäander 1 : 500/50



Höhenplan Flutmulde 1:500/50

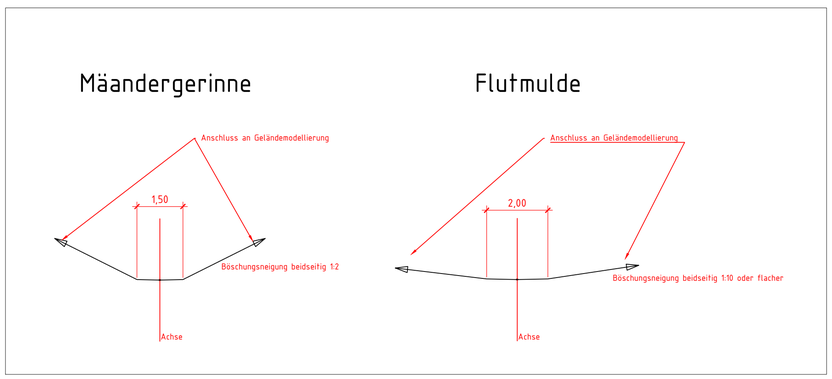


Übersicht, 1:750

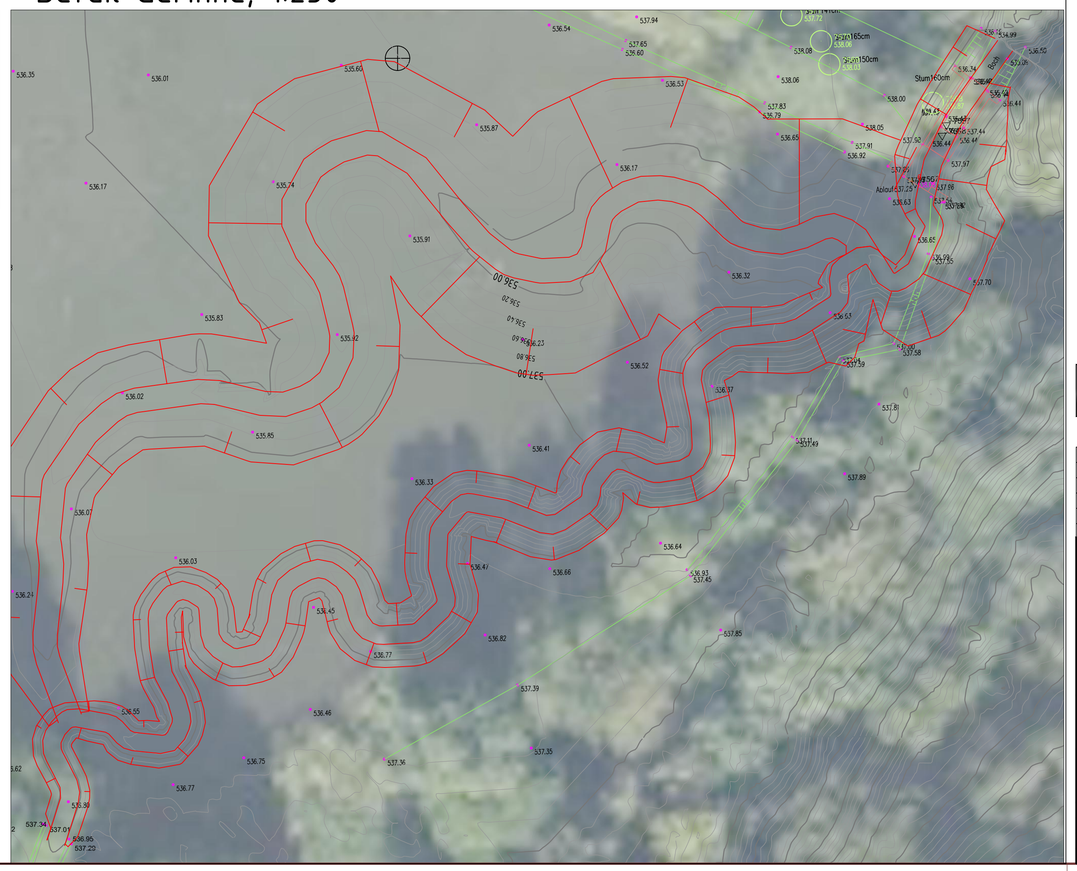


Geländemodellierung Ab(-) und Aufträge(+) [m]				
Nummer	Min. Höhenwert	Max. Höhenwert	Farbe	Volumen [m³]
1	-2,500	-1,500		40
2	-1,500	-0,750		366
3	-0,750	-0,250		558
4	-0,250	-0,050		336
5	0,050	0,250		847
6	0,250	0,750		1580
7	0,750	1,500		414

Regelquerschnitte, 1:100



Detail Gerinne, 1:250



ENTWURF

Legende

- Vegetation Bestand
- Vermessungspunkt Bestand
- Böschungskanten Bestand
- Höhenlinien PLAN (1 m, 20 cm)
- Böschung geplant

1:100
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 m

1:250
0 2,5 5 7,5 10 12,5 15 17,5 20 22,5 25 m

1:500
0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 m

Diese Unterlage und ihr Inhalt sind unser geistiges Eigentum. Sie darf nicht ohne unsere schriftliche Genehmigung vervielfältigt, unbefugten Dritten zur Einsicht überlassen oder sonstwie mitgeteilt werden oder zu anderen Zwecken, als sie dem Empfänger anvertraut ist, benutzt werden. Sie ist auf Verlangen zurückzugeben.

Nr.	Änderung	Datum	Name

Bauherr / Auftraggeber

Stadt Fürstenfeldbruck
Hauptstraße 31
82256 Fürstenfeldbruck

Planverfasser

CDM Smith Consult GmbH
Am Umweltpark 3 - 5
44793 Bochum

tel: 0234 68775-0
fax: 0234 68775-10
bochum@cdmsmith.com
cdmsmith.com

Projekt

Rückbau, Renaturierung Teich 2 Krebsenbach

Titel

Entwurfsplanung Mäander-Gerinne mit Flutmulde
Übersicht, Detail, Schnitte

	Gezeichnet	Geprüft	Freigegeben	Projekt-Nr.	Plan-Nr.	Bericht-Nr.
Datum	28.07.2023	28.07.2023		283595		
Name	pit	noe		Phase	Maßstab	Anlagen.-Nr.
Dateiname	283595-1-00-000-VAR(1)-TEICH2_PIT5.DWG			EP	versch.	

D:\283500...\283595\283595_CAD\550_EPI551_ARCH\283595_1-00-000_VAR(1)_TEICH2_PIT5_PIE 31. Jul. 2023 08:37:53

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3389/2024

Betreff/Sach-antragsnr.	SA Nr. 171 STR Brückner: Verkehrsberuhigung in der Pucher Straße			
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:	MM	Erstelldatum	01.10.2024	
Verfasser	Miramontes, Montserrat Thron, Birgit	Zuständiges Amt	Amt 4 Amt 3	
Sachgebiet	43 Stadtentwicklung 34 Verkehrsbehörde	Abzeichnung OB:		

Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Vorberatung/ Entscheidung	27.11.2024	Ö

Anlagen:	Anlage 1: SA STR Brückner_Erhöhung Aufenthaltsqualität_PucherStr_mit Anlagen Anlage 2: Leitfaden über die Aufstellung von Parklets und Pflanztrögen

Beschlussvorschlag:

Gemäß Sachantrag Nr. 171/2020-2026

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, …

1. … Maßnahmen wie
   a. Fahrbahnverschwenkungen,
   b. Begrünungen des Straßenraumes mit Baumtrögen,
   c. Möglichkeiten der Außengastronomie und
   d. Fahrrad-Abstellplätze

zur vorerst provisorischen Umgestaltung der inneren Pucher Straße zu prüfen, mit dem Ziel der Errichtung einer Tempo 20 Zone –verkehrsberuhigter Geschäftsbereich wie in der Schöngeisinger Straße.

2. … den Platz vor Haus-Nr. 7 / 7a dauerhaft mit Großbäumen zu bepflanzen.

(siehe Abweichender Beschlussvorschlag der Verwaltung auf Seite 2)

Abweichender Beschlussvorschlag der Verwaltung

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:

- Die Verwaltung wird beauftragt, den Vorschlag zur Umgestaltung und provisorischen Erhöhung der Aufenthaltsqualität in dem Abschnitt der Pucher Straße zwischen Hauptstraße und Hausnummer 11 weiter zu prüfen und nach Möglichkeit in dem Konzept zur Optimierung des Parkraumangebots unter Berücksichtigung des Liefer- und Radverkehrs zu integrieren.

- Die Vorschläge zur provisorischen Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Pucher Straße in dem Abschnitt zwischen Hausnummer 11 und 47, die nicht bereits in dem Konzept zur Optimierung des Parkraumangebots unter Berücksichtigung des Liefer- und Radverkehrs werden aufgrund der Erfordernis von baulichen Maßnahmen abgelehnt.

- Die Behandlung des Sachantrags ist abgeschlossen.

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

Sachvortrag:

Der Sachantrag Nr. 171/2020-2026 ist am 11.09.2024 eingegangen (siehe Anlage 1) und beinhaltet folgenden Beschlussvorschlag:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, …

3. … Maßnahmen wie
    a. Fahrbahnverschwenkungen,
    b. Begrünungen des Straßenraumes mit Baumtrögen,
    c. Möglichkeiten der Außengastronomie und
    d. Fahrrad-Abstellplätze

zur vorerst provisorischen Umgestaltung der inneren Pucher Straße zu prüfen, mit dem Ziel der Errichtung einer Tempo 20 Zone –verkehrsberuhigter Geschäftsbereich wie in der Schöngeisinger Straße.

4. … den Platz vor Haus-Nr. 7 / 7a dauerhaft mit Großbäumen zu bepflanzen.

Der Sachantrag wird damit begründet:

Die vorgeschlagenen provisorischen Maßnahmen würden die Verkehrslage beruhigen, die Verkehrssicherheit erhöhen, den nicht motorisierten Verkehr fördern und die Aufenthaltsqualität verbessern. Diese Maßnahmen unterstützen die spätere Einrichtung der Tempo-20-Zone ohne kostenintensive Umbauten. Die dauerhafte Bepflanzung mit Großbäumen würde zudem zur Klimaanpassung, Verschattung, Kühlung, Luftverbesserung und Verschönerung des Straßenbildes beitragen.

Dabei wird anerkannt, dass die Errichtung einer Tempo-20-Zone in der Pucher Straße von der endgültigen Genehmigung der Regierung von Oberbayern für die Tempo-20-Zone in der Schöngeisinger Straße abhängt.

Bewertung:

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) wurde die Einführung verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche (VBG) in der Pucher Straße, Kirchstraße und Schöngeisinger Straße (nach Abstufung der St2054) sowie ggf. der Dachauer Straße vorgeschlagen.

Damals wurde festgestellt, dass die alleinige Umsetzung verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche weniger effektiv ist als eine Kombination mit einer Umgestaltung der Straßen. Letztere könnte auf einzelnen Straßenabschnitten in einem zweiten Schritt folgen, wäre aber zeitlich und finanziell aufwendiger.

Die Einführung von VBGs, wie im VEP vorgeschlagen, wurde in einem nächsten Schritt genauer geprüft, mit dem Ergebnis, dass eine Tempo-20-Zone nur in der Schöngeisinger Straße möglich war. Für die Pucher Straße (zwischen Ferdinand-Miller-Straße und Hauptstraße) wurde festgestellt, dass die Straße derzeit nicht die Voraussetzungen für einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich erfüllt, da es an Aufenthaltsqualität mangelt (siehe Beschlussvorlage 2707/2022).

Nach Überprüfung des Verkehrsmodells wurde jedoch befürchtet, dass bei Anordnung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches ausschließlich im Bereich der Schöngeisinger Straße eine Verkehrsverlagerung von der Schöngeisinger auf die Pucher Straße stattfinden könnte. Daher schlug die Verwaltung vor, zu prüfen, ob temporäre, kostengünstige Maßnahmen wie Parklets, Außengastronomie oder

Pflanzelemente die Aufenthaltsqualität der Pucher Straße erhöhen könnten, um die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs rechtlich zu rechtfertigen.

Dementsprechend wurde in der UVT-Sitzung Am 14.07.2022 folgendes beschlossen:

- Die Verwaltung wird beauftragt nach Abstufung der St 2054 einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Schöngeisinger Straße anzuordnen.

- 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.

Die Einführung von Parklets und Pflanztrögen wurde zeitnah von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt, da diese als Behinderung auf der Fahrbahn angesehen werden und bei Tempo-50 nicht zulässig sind. Fahrradabstellanlagen an verschiedenen Stellen des Straßenzugs sowie die Umgestaltung des Bereichs vor Haus-Nr. 7/7a sind bereits im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzepts vorgesehen.

Nachdem zwei schriftliche Beschwerden bei der Regierung von Oberbayern gegen die Tempo-20-Zone in der Schöngeisinger Straße eingereicht wurden und ihre Rechtmäßigkeit durch eine einjährige Evaluation nachgewiesen werden soll, wurden keine weiteren Schritte zur Prüfung temporärer Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Pucher Straße unternommen. Aktuell sind personelle, zeitliche und finanzielle Ressourcen für die Evaluation der Tempo-20-Zone erforderlich.

Im Sachantrag von STR Brückner bleibt zu prüfen, ob und wie eine Neuordnung der Parkplätze auf beiden Straßenseiten nach Überprüfung der Schleppkurven für Busse und der Auswirkungen auf die Hilfsfristen der Feuerwehr möglich ist. Die Straßenverkehrsbehörde nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Stellunghame der Straßenverkehrsbehörde

> § 32 StVO
> (1) 1Es ist verboten, die Straße zu beschmutzen oder zu benetzen oder Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann.
>
> Aus diesem Grund wurde ein Leitfaden für die Aufstellung von Parklets und Pflanztrögen erarbeitet, der als Anlage 2 beigefügt wurde. Dieser zeigt auf, wo solche Maßnahmen rechtlich anwendbar sind.
>
> Die Aufstellung von Parklets und Pflanztrögen würde, im aktuellen Zustand der Pucher Straße, den Verkehr erschweren und gefährden.
>
> Bei der Pucher Straße handelt es sich um eine „ganz normale“ Ortsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO. Eine Rechtsgrundlage zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Streckenverbot) liegt gemäß § 45 Abs. 9 StVO nicht vor.

§ 45 (9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Die Pucher Straße ist als Erschließungsstraße klassifiziert, so dass auch eine Ausweisung als Zone 30 nicht in Frage kommt.

Für die Ausweisung zum verkehrsberuhigten Geschäftsverkehr (Zone 20) fehlt es an der Aufenthaltsfunktion und der erkennbaren städtebaulichen Einheit. Dies kann nur durch bauliche Maßnahmen erreicht werden.

Eine „künstliche“ Verkehrsberuhigung, ohne bauliche Maßnahmen „zu erzwingen“ ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde nicht erforderlich. Durch Inaugenscheinnahme ist festzustellen, dass tagsüber (= relevante Zeit für Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsfunktion) in diesem Bereich überwiegend nicht mal die zulässigen 50 km/h erreicht werden. Aus diesem Grund werden auch nur sporadische Geschwindigkeitskontrollen (Blitzer) durchgeführt (siehe nachfolgende Tabelle), wonach es keine Überschreitungen gibt.

					Anzahl Fahrzeuge		Anzahl Verstöße		
Datum	Uhrzeit			Standort	Front / Sensor	Heck / andere	Front / Sensor	Heck / andere	Überschreitungen
12.10.05	17:06	bis	19:03	i.H. Hs.Nr. 34	149	245	0	0	0,0%
15.03.10	9:22	bis	10:23	i. H. Hs.-Nr. 34	90	120	0	0	0,0%
24.05.11	12:08	bis	14:00	i. H. Hs.-Nr. 34	100	180	0	0	0,0%
20.03.12	9:28	bis	11:30	i. H. Hs.-Nr. 34	180		0	0	0,0%
13.04.12	10:12	bis	11:30	i. H. Hs.-Nr. 34	130	220	0	0	0,0%
06.11.15	16:25	bis	18:30	i. H. Hs.-Nr. 34	160	330	0	0	0,0%
27.02.18	8:51	bis	11:00	i. H. Hs.-Nr. 34		280	0	0	0,0%
18.06.24	7:02	bis	10:02	i. H. Hs.-Nr. 34	338		0	0	0,0%
26.08.24	6:15	bis	9:15	i. H. Hs.-Nr. 34	365	191	0	0	0,0%

Eine „Verschwenkung der Fahrbahn“ durch wechselseitiges Parken wird vielmehr als Erschwernis für den Verkehr, insbesondere den ÖPNV-Linienbusverkehr, eingestuft.

In den Jahren 2022-2024 gab es keine Verkehrsunfälle, die auf eine schwierige Verkehrsführung oder unangemessene Geschwindigkeit zurückzuführen sind. Auch aus Sicht der Polizei besteht aktuell keine Notwendigkeit für verkehrsrechtliche Maßnahmen. Es fehlt an der in § 45 Abs. 6 geforderten objektiven Gefahrenlage.

Dem Wunsch nach Fahrradabstellanlagen und der Schaffung einer kleinen grünen Oase im Seitenbereich außerhalb der Fahrbahn (jetzt Parkplatz), wird

bereits im Parkraumbewirtschaftungskonzept (PRBK) Rechnung getragen. Dies wird auch von der Straßenverkehrsbehörde befürwortet.

Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde sollten vor einer endgültigen Entscheidung über den verkehrsberuhigten Bereich in der Schöngeisinger Straße durch die Regierung von Oberbayern, keine Ressourcen für die Pucher Straße (außer Maßnahmen PRBK) in Anspruch genommen werden.

Sofern dennoch eine Umsetzung politisch unterstützt wird, sind die entsprechenden Mittel im Haushalt zu beantragen.

Die weitere Bearbeitung des Antrags und die Prüfung der Umsetzbarkeit sind mit erheblichem Aufwand verbunden. Vor einer weiteren Bearbeitung empfiehlt die Verwaltung daher, politisch über die nächsten Schritte zu entscheiden.

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

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion **Fürstenfeldbruck, 11.09.2024**
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 folgende Anträge:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, …

1. … Maßnahmen wie
- Fahrbahnverschwenkungen,
- Begrünungen des Straßenraumes mit Baumtrögen,
- Möglichkeiten der Außengastronomie und
- Fahrrad-Abstellplätze
zur vorerst provisorischen Umgestaltung der inneren Pucher Straße zu prüfen, mit dem Ziel der Errichtung einer Tempo 20 Zone – verkehrsberuhigter Geschäftsbereich wie in der Schöngeisinger Straße.

2. … den Platz vor Haus-Nr. 7 / 7a dauerhaft mit Großbäumen zu bepflanzen.

Begründung:
Wie die Umgestaltung der inneren Schöngeisinger Straße wurde auch die Verkehrsberuhigung der inneren Pucher Straße im VEP als Schlüsselmaßnahme Innenstadt beschlossen und priorisiert. Uns ist bewusst, dass die Errichtung einer Tempo 20 Zone in der Pucher Straße auch von der endgültigen Genehmigung der Regierung von Oberbayern für die Tempo 20 Zone in der Schöngeisinger Straße abhängt. Da der städtische Haushalt die vorgesehene bauliche Umgestaltung mit „weicher Separation“ derzeit sowieso nicht zulassen dürfte, schlagen wir vor, vorerst mit überwiegend provisorischen Maßnahmen zu arbeiten.

Wir beziehen uns in unseren Anträgen auf die Vorschläge des Verkehrsforums FFB zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität vom 16.08.2024 (siehe Anlagen) mit den folgenden provisorischen Maßnahmen (1.1. bis 1.4.), und der endgültigen Maßnahme (2.). Dabei stellen die Planungen des Verkehrsforums nur eine Möglichkeit von mehreren Gestaltungsmöglichkeiten dar.

1.1. Mehrfache Fahrbahnverschwenkung zur Durchbrechung des „optischen Durchschusses“ durch beidseitig versetzte Parkmöglichkeiten



„Optischer Durchschuss“ innere Pucher Straße

Begründung:
Wie allgemein bekannt, führt eine lange und geradlinige Straße zu schnellerem Fahren, während eine mehrfache Verschwenkung der Fahrbahn zur Bremsung des Verkehrs führt.

1.2. Begrünungen des Straßenraumes durch Aufstellen von Baumtrögen an geeigneten Standorten
1.3. Prüfung und Schaffung von Möglichkeiten der Außengastronomie z.B. in Form von Parklets

Begründung 1.2. und 1.3.:
Klimaschutz, Verschattung und Kühlung, Luftverbesserung und -reinigung, Belebung und Verschönerung des Straßenbildes und damit Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

1.4. Errichtung von Fahrrad-Abstellplätzen an geeigneten Stellen

Begründung:
Förderung und Attraktivitätssteigerung des umweltfreundlichen Radverkehrs, vor allem weil die heutigen engen Gehsteige kaum Möglichkeiten zum sicheren Abstellen bieten.

2. Schaffung einer kleinen grünen Oase in der dicht bebauten und stark versiegelten Innenstadt durch Pflanzung von Großbäumen vor Haus-Nr. 7/7a mit Errichtung einer schattigen Sitzgruppe.

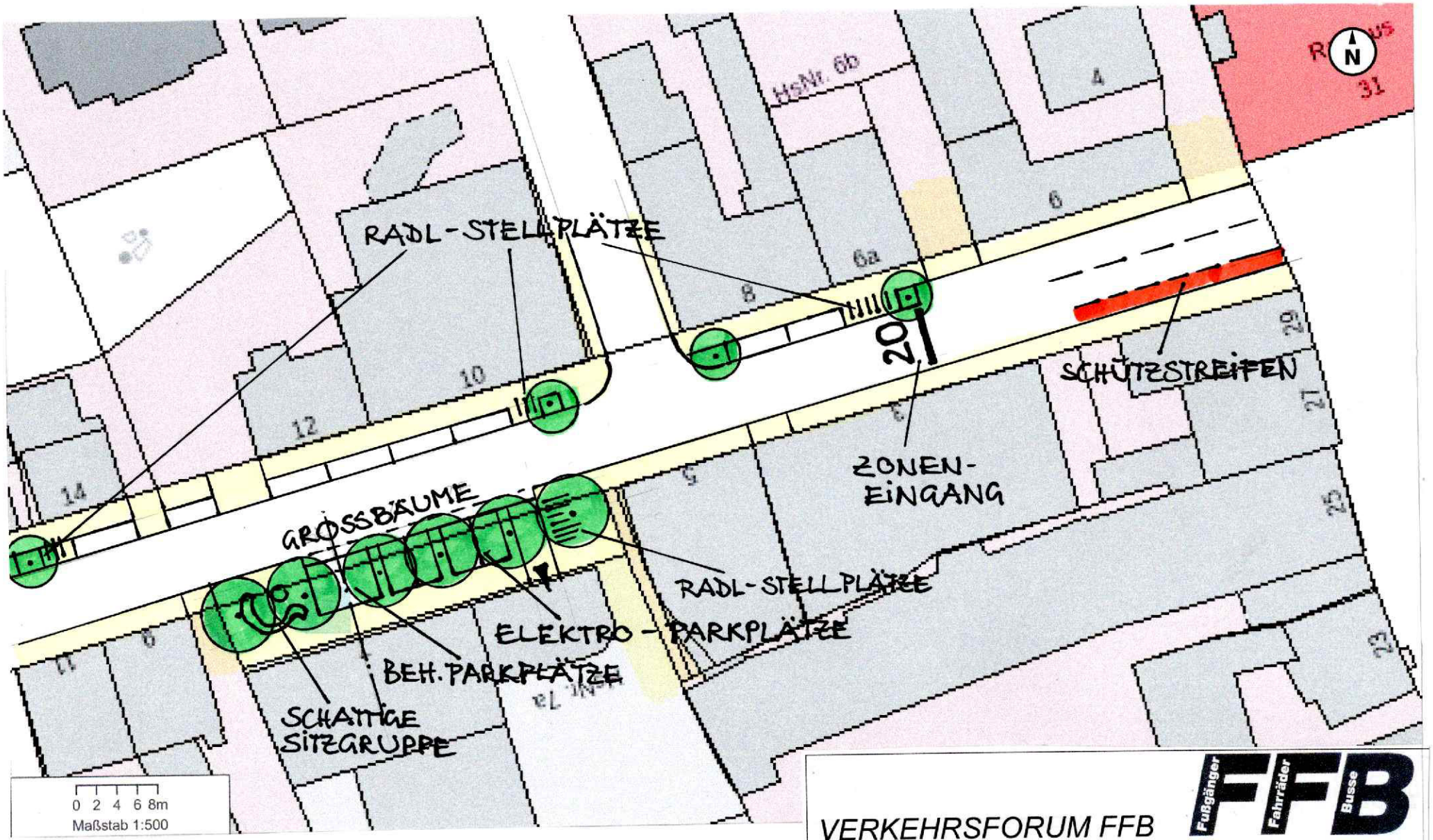


Platz vor Pucher Str. 7-7a nach Fertigstellung BV Weiss

Begründung:
Nach Fertigstellung des BV Weiss mit Haus-Nr. 7a ist der Platz vor Haus-Nr. 7 / 7a wieder wie vorher eine hässliche versiegelte Fläche die allein als PKW-Stellplatz dient. Aus Gründen des Klimaschutzes, der Verschattung und Kühlung, der Luftverbesserung und -reinigung, der Belebung und Verschönerung des Straßenbildes und damit der Verbesserung der Aufenthaltsqualität sollte der Platz bereits JETZT mit Großbäumen dicht bepflanzt werden. Neben PKW-und Behinderten-Stellplätzen, Stellplätzen für Elektro-PKW (mit Ladesäulen?) und Fahrradabstellplätzen sollte auch noch ein Bereich als schattige Sitzgruppe gestaltet werden.

Mit freundlichen Grüßen
Thomas Brückner

Anlagen:
Vorschläge VF FFB zur Provisorische Erhöhung der Aufenthaltsqualität innere Pucher Straße vom 16.08.2024
- Abschnitt 1
- Abschnitt 2
- Abschnitt 3

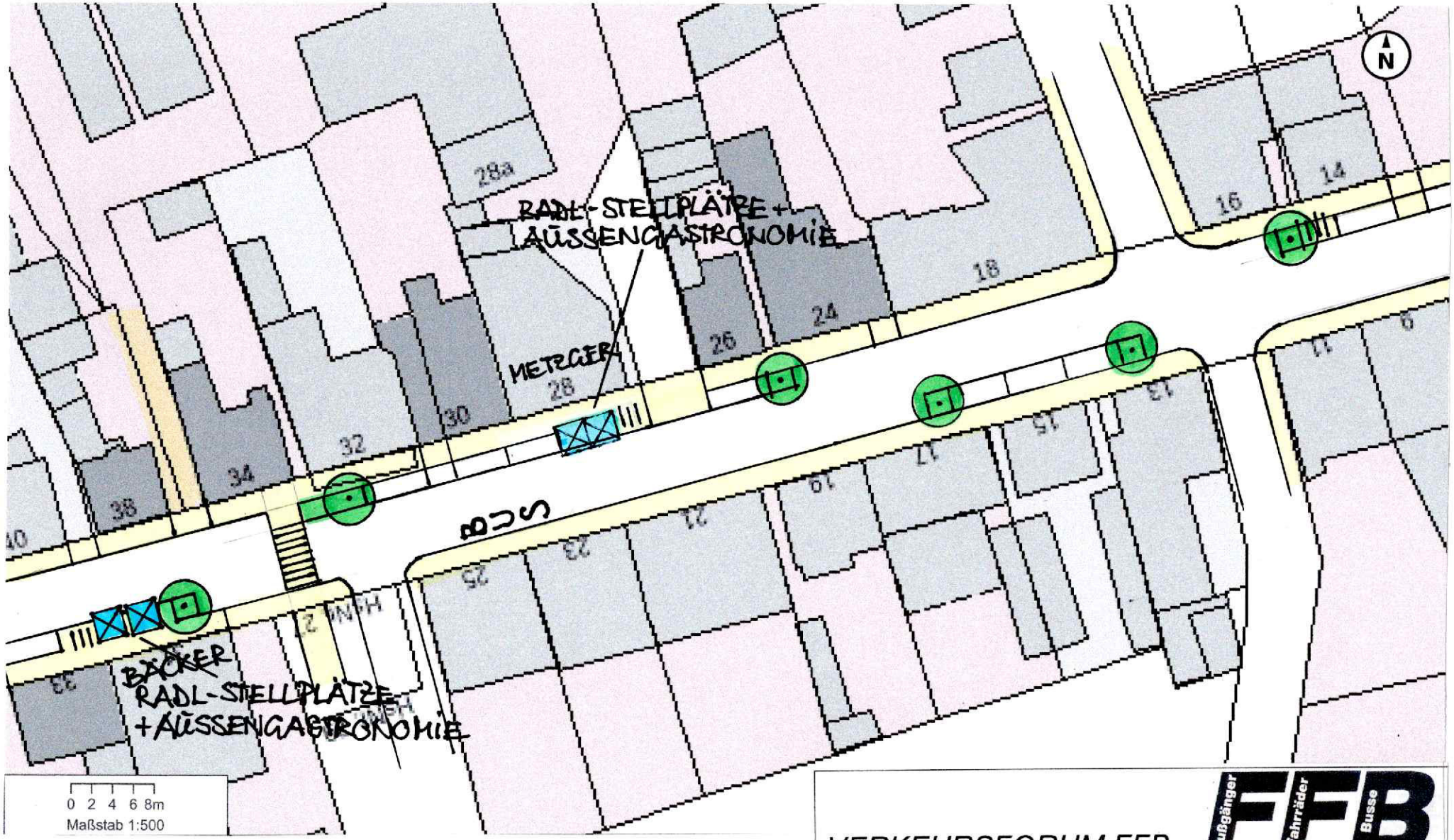


VERKEHRSFORUM FFB

Pucher Str. / Abschnitt 1

Provisorische Erhöhung der Aufenthaltsqualität

16.08.2024 Thomas Brückner, tobmax@t-online.de, 0160 / 919 666 06

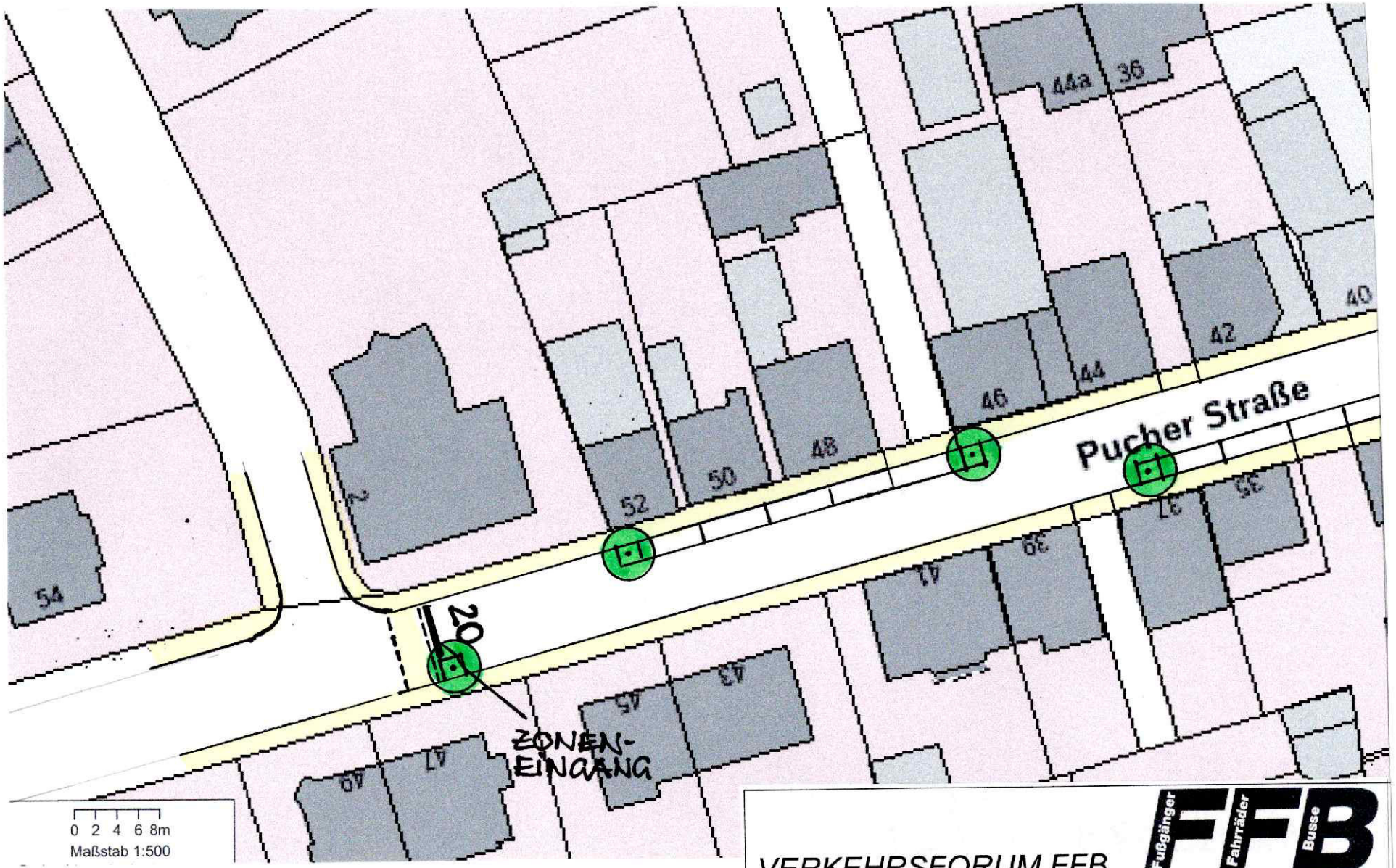


VERKEHRSFORUM FFB

Pucher Str. / Abschnitt 2

Provisorische Erhöhung der Aufenthaltsqualität

16.08.2024 Thomas Brückner, tobmax@t-online.de, 0160 / 919 666 06



VERKEHRSFORUM FFB

Pucher Str. / Abschnitt 3

Provisorische Erhöhung der Aufenthaltsqualität

16.08.2024 Thomas Brückner, tobmax@t-online.de, 0160 / 919 666 06

Leitfaden zur Aufstellung von Parklets und Hoch-Beeten gemäß § 23 Sondernutzungssatzung auf dem Gebiet der Stadt Fürstenfeldbruck

Die Stadt Fürstenfeldbruck befürwortet die Aufstellung von Parklets und Hochbeeten im öffentlichen Raum und entlang der Straßen, um die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu verbessern und den öffentlichen Raum vielseitiger zu gestalten. Parklets schaffen kleine grüne Oasen und bieten den Bürgerinnen und Bürgern Platz zum Verweilen, was die Attraktivität der Stadt erhöht. Hochbeete tragen zur Begrünung bei, verbessern das Mikroklima und fördern die Artenvielfalt in urbanen Bereichen. Durch diese Maßnahmen sollen die Lebensqualität gesteigert und nachhaltige, umweltfreundliche Konzepte im Stadtbild verankert werden.

Die folgenden Inhalte bzw. der beschriebene Ablauf sowie die Änderung der Sondernutzungssatzung (SNS) legen hierfür die Rahmenbedingungen des Genehmigungsverfahrens fest.

Der Ablauf dient als Orientierungshilfe für die Mitarbeiter-/Innen der Straßenverkehrsbehörde und gibt die Verfahrensweise sowie die technischen sowie rechtlichen Vorgaben für Antragsteller-/Innen vor.

I. Grundsätzliches

1. Die Aufstellung von Parklets und Hochbeeten ist möglich in:

   a) Verkehrsberuhigten Bereichen Z 325.1-40 StVO
   b) Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Zone 20) Z 274.1-41 StVO
   c) Tempo 30 Zonen Z 274.1-40 StVO

   <u>nur nach Einzelfallprüfung:</u>

   d) in Straßen mit einer Geschwindigkeitsreduzierung (24/7) auf 30 km/h, wenn die konkreten Gegebenheiten vor Ort dies zulassen (Kfz/Rad-Verkehrsstärken, Geh-und/oder Radwegbreiten und Zustand, Sichtverhältnisse etc.

2. Eine Genehmigung kann nicht erteilt werden,

   a) innerhalb von 5 Metern vor und hinter Straßeneinmündungen und Kreuzungen (bei angrenzendem Radweg auf Gehwegniveau: 8 Meter), an Fußgängerüberwegen, Fußgängerampeln, Bushaltestellen, Mittelinsel o.ä.
   b) auf Flächen mit anderen Nutzungen, wie Einfahrten, Flächen für die Feuerwehr, Behindertenparkplätzen, Ladezonen, Taxiständen, Fahrrad-, Carsharing oder Elektro-Ladeplätzen, Radverkehrsanlagen
   c) auf Quer- oder Schrägparkständen

3. Die Einrichtungen dürfen Folgendes nicht beeinträchtigen oder verdecken:

   a) Einrichtungen des öffentlichen Straßenverkehrs, wie Parkscheinautomaten, Elektroladesäulen, etc.

b) allen der Versorgung der Bevölkerung dienende Einrichtungen wie Straßenrinnen, Straßenabläufe, Kanal- und Kabelschächte, Schaltkästen und öffentliche Beleuchtungseinrichtungen, Schieberkappen, Hydranten etc.
c) Zugänge und/oder Zufahrten zu Grundstücken, Garagen, Häusern, Geschäften etc.
d) Feuerwehrzufahrten, -anfahrtszonen, -aufstellfächen sowie Rettungswege

4. Parklets und die Einfassung der Hoch-Beete muss aus wetterfestem, stabilen Materialien bestehen und nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik gebaut worden sein.

5. Die Aufstellung erfolgt am Fahrbahnrand, im Seitenstreifen oder in Parkständen -bereichen o.ä.) standsicher, aber ohne Verankerung im Boden. Gegebenenfalls ist die Fläche für Veranstaltungen, Baumaßnahmen ö. ä. kurzfristig frei zu räumen, daher darf auch das Mobiliar in Parklets nicht im Boden verankert werden.

6. Die Absicherung der Parklets und Hochbeete erfolgt analog der Absicherung von Arbeits-/ Baustellen gegenüber dem fließenden Verkehr. Hierzu sind detaillierte Auflagen im Genehmigungsbescheid aufzunehmen.

7. Bei der Antragstellung ist nachzuweisen, dass benachbarte Anwohner/ Geschäftsinhaber über die Absicht der Beantragung der Parklet-/Hochbeet-Aufstellung informiert wurden. Der Nachweis der Zustimmung, der an das Parklet/Hochbeet angrenzenden Erdgeschossnutzenden, ist durch Vorlage einer schriftlichen Einverständniserklärung zu leisten. In besonderen Fällen, wie Leerstand der Erdgeschossräume, kann von dem Zustimmungserfordernis abgesehen werden.

II. Aufstellung von Parklets

1. Für die zeitlich begrenzte Umnutzung von max. je zwei Parkstandflächen auf max. 10m Länge (≙ ca. 2 Kfz-Längen) die der Allgemeinheit zur Verfügung stehen, zum Aufenthalt, zur Begrünung und zur nachbarschaftlichen Begegnung, kann eine Sondernutzungserlaubnis erteilt werden. Die Breite darf max. 2 Meter betragen (≙ Breite Parkbucht). Als Abgrenzung zur Fahrbahn ist eine durchgehende Begrenzung von mind. 1 Meter Höhe erforderlich; bis max. 1,80 Meter möglich. Überdachungen sind nur zulässig, wenn die Sichtverhältnisse nicht eingeschränkt werden..

2. Zulässig sind Nutzungen, die ohne größeren Aufwand zurückgebaut werden können. Hinunter fallen insbesondere:

   a) Begrünung
   b) offenes Bücherregal- oder Tauschregal
   c) Sitzgelegenheiten und Tische mit / ohne Bewirtung

   Jedwede sonstige gewerbliche Nutzung sowie die Beschallung von Parklets sind untersagt. Lampen und Lampengirlanden sind erlaubt, soweit diese nicht blenden und nicht zu Raumaufhellungen fremder Wohnbereiche führen. Es sind

ausschließlich einfarbige Leuchten (warm-weiß) zulässig. Heizstrahler (Heizpilze) für den Außenbereich sind nicht zulässig.

3. Es ist ein ebener Übergang zwischen Gehweg und Parklet-Fläche herzustellen.
4. Der/die Genehmigungsinhaber/In haben die Fläche regelmäßig zu kontrollieren und zu reinigen. Die Aufbauten sind instand zu halten.

III. Aufstellung von Hochbeeten

1. Für erhöhte Beet-Anlagen auf öffentlichem Grund kann eine Genehmigung erteilt werden, wenn folgende Voraussetzungen vorliegen:

a) Größe: Höhe mind. 0,6m, max. 0,80m über Bodenniveau,
Länge max. 2,0m (Queraufstellung zur Fahrbahn; ≙ Breite Parkbucht)
Breite max. 0,70m
= max. 1,4 qm

b) Der/die Antragsteller/In bewohnt das Gebäude oder betreibt ein Gewerbe in dem Gebäude, vor dessen Fassade das Beet aufgestellt werden soll oder kann einen Paten / eine Patin benennen, auf den/die dies zutrifft.

c) Der/die Antragsteller/In oder Pate/Patin hat das Hochbeet zu bepflanzen und zu pflegen. Die Aufbauten sind instand zu halten. Die Fläche im näheren Umgriff von 1m ist regelmäßig zu kontrollieren und zu reinigen.

d) Es sind nur Standorte zu genehmigen, die keinen Parkplatzverlust bewirken.

IV. Aufstellung von Hochbeeten mit Fahrradständern

Für erhöhte Beet-Anlagen auf öffentlichem Grund mit mittig integrierten Fahrradständer kann eine Genehmigung erteilt werden, wenn folgende Voraussetzungen vorliegen:

a) Größe: einfach: 2 Hochbeete gemäß III.1.a) dazwischen Fahrradständer mit max. 2 Bügeln (ca. 1,60m > Gesamtlänge: ca. 3m)
= max. 6 qm

Größe doppelt (Maximum): 3 Hochbeete gemäß III.1.a) dazwischen 2 x Fahrradständer mit jeweils max. 2 Bügeln (Gesamtlänge ca. 5,30m ≙ 1 Parktasche)
= max. 11 qm

b) + c) gemäß III.1 gelten entsprechend.

V. Sondernutzungserlaubnis

Die Sondernutzungserlaubnis für Parklets und Hochbeete ist gebührenpflichtig. Zudem wird eine Verwaltungsgebühr für die Bearbeitung des Antrages erhoben.

Mit der Sondernutzungserlaubnis erhält der Betreibende die Erlaubnis für die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsflächen zur Aufstellung von Parklets / Hochbeeten. Der konkrete Standort ist bei einem gemeinsamen Ortstermin mit der Straßenverkehrsbehörde festzulegen.

Parallel muss der Betreibende oder eine mit der Ausführung beauftragte Baufirma die nach § 45 Abs. 6 StVO erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung für Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum beantragen. Die Straßenverkehrsbehörde prüft den Antrag zur Einrichtung einer Arbeitsstelle im öffentlichen Verkehrsraum und erteilt die entsprechende Baustellengenehmigung.

Nach Erteilung der Sondernutzungserlaubnis ist das Parklet/Hochbeet innerhalb von 3 Monaten ab Erteilungsdatum zu errichten/aufzustellen. Erfolgt dies nicht, erlischt die Sondernutzungserlaubnis. Die Erlaubnis gilt nur für den Erlaubnisnehmenden und darf ohne Zustimmung der Stadt Fürstenfeldbruck nicht übertragen werden. Dritten steht kein Anspruch auf Widerruf der Erlaubnis zu.

Die Sondernutzungserlaubnis wird auf Widerruf erteilt.

Gebühren für Sondernutzung:

Parklets (II.):

- Verwaltungsgebühr einmalig je Standort: 100 €
- SN-Gebühr je Standort pro Jahr (Saison?) für 1 Parklet
  Standartgröße 10 qm

  ohne Bewirtung: 55 € / Jahr
  mit Bewirtung: 160 € / Jahr

  > max. 20 qm = doppelte Gebühr
- PZU: 3,45 €

Hochbeete (III.):

- Verwaltungsgebühr einmalig: 100 €
- Sondernutzungsgebühr je Standort (max. 1,4 qm ≈ 2 qm): 20 € / Jahr
- PZU: 3,45 €

Hochbeete mit Fahrradständern (IV.):

- Verwaltungsgebühr einmalig: 100 €
- Sondernutzungsgebühr je Standort (2 x 2 qm) = 40 € / Jahr

  > max. 11 qm = 3 x 2 qm = 60 € / Jahr

- PZU: 3,45 €

Gebühr für Ablehnungsbescheid jeweils:

- Verwaltungsgebühr einmalig je Standort: 50 €
- PZU: 3,45 €

VI. Hinweis:

für Parklets/Hochbeete

- auf Privatgrund > Erlaubnis Eigentümer erforderlich
- auf Privatgrund Stadt FFB > Nutzungsvertrag SG 24 erforderlich, SNE und Erhebung SN-Gebühren nur auf öffentliche gewidmeten Flächen möglich

Änderung der Sondernutzungssatzung

Die sich aus den obigen Festlegungen ergebenden Änderungen der Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Fürstenfeldbruck (Sondernutzungssatzung, § 23) wurden den Fraktionen in der F-Vorsitzenden-Runde am 16.09.24 vorgestellt und die Änderungswünsche eingearbeitet. Die Vorberatung soll im HFA am 03.12.24 erfolgen und die Beschlussfassung am 17.12.24 im Stadtrat.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3395/2024

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

Betreff/Sach-antragsnr.	Bürgerbeteiligung Straßenplanung Sulzbogen 2. Planungsabschnitt - Beschluss der Inputs für die Objektplanung		
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:		Erstelldatum	15.10.2024
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	27.11.2024	Ö

Anlagen:	Anlage 1_Endbericht Bürgerbeteiligung Fürstenfeldbruck Anlage 1_Anlagen Endbericht Bürgerbeteiligung Fürstenfeldbruck

Beschlussvorschlag:

1) Die im Kapitel 6 des Berichts „Auswertung der Bürgerbeteiligung für die Umgestaltung des Straßenzuges Am Sulzbogen I Richard-Higgins-Straße I Heimstättenstraße“ der Sweco GmbH enthaltenen, zusammengefassten Bürgerrückmeldungen sollen als Grundlage in die Objektplanung, welche im nächsten Schritt ausgeschrieben wird, einfließen. Diese Punkte sind vom Planer zu berücksichtigen, zu prüfen und nach Möglichkeit im Zug der Objektplanung einzuarbeiten.

2) Die Objektplanung soll ausgeschrieben und beauftragt werden.

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				
Umweltauswirkungen				
Finanzielle Auswirkungen				
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung		Ja	TIEF440003, 2024 2025	 60.000€ 350.000 €
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag		Ja		€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme		noch unbek.		€
Folgekosten		Planungskosten, Baukosten		€

Sachvortrag:

Im Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau am 4.10.2023 wurde beschlossen, dass das durch ein externes Planungsbüro erarbeitete Konzept für die Straßenraumaufteilung des Streckenzuges Am Sulzbogen I Richard-Higgins-Straße I Heimstättenstraße als Grundlage für die Objektplanung genutzt werden soll. Allerdings soll zusätzlich eine Variante (hauptsächlich im Planungsabschnitt II) geprüft werden, in welcher der vorhandene Baumbestand so weit wie möglich erhalten bleiben soll.

Weiterhin gab es den folgenden Beschluss:

2) Mittels einer von einem externen Büro durchgeführten Bürgerbeteiligung sollen zeitnah und in einem sehr frühen Projektstadium Wünsche und Anregungen der Anlieger ermittelt werden, die dann ebenfalls als Grundlage für die weitere HOAI-Planung dienen sollen.

Ja-Stimmen: 14
Nein-Stimmen: 0

Die Leistungen für die Planung, Organisation, Begleitung und Auswertung einer solchen Bürgerbeteiligung wurde im Frühjahr 2024 ausgeschrieben und Ende April beauftragt.

Folgende Beteiligungsformate wurden geplant, vorbereitet und in den angegebenen Zeiträumen durchgeführt:

- Auftaktveranstaltung am 12.9.24
- Öffentliche Planausstellungen
  - Stadtteilzentrum West 13.9. – 2.10.
  - Stadtlabor 13.9. – 2.10.
  - Bürgerpavillon 23. – 27.9.
- Vor-Ort-Termine mit dem Bruck-Tuk
  - 19.9. gegenüber AEZ und an der Kreuzung Rothschwaiger Straße
  - 24.9. vor der Grundschule Richard-Higgins-Str. und vor der Gnadenkirche
- Online-Beteiligung vom 13.9. bis 2.10.

Bei der Auftakttveranstaltung nahmen gut 40 Personen teil. Nach kurzer Einführung in die Thematik durch Oberbürgermeister Götz hat die Verwaltung und das beauftragte Büro das aktuelle Konzept für die Straßenraumaufteilung und die Möglichkeiten für die Beteiligung durch die Bürgerschaft präsentiertet. Im zweiten Teil der Veranstaltung wurde an Thementischen anhand der Pläne diskutiert und die Anmerkungen wurden notiert.

Sowohl bei den Planausstellungen als auch bei der Onlinebeteiligung konnten die Pläne in aller Ruhe von jedem Interessenten betrachtet werden und es konnten mittels Postits bei den Ausstellungen bzw. mittels Kommentarfunktion im Internet Anregungen, Lob oder Kritik hinterlassen werden.

Bei den Vor-Ort-Terminen standen Projektverantwortliche für Gespräche, Diskussionen und Fragen zur Verfügung. Auch hier wurden die Anmerkungen mittels Postits dokumentiert.

Insgesamt gingen ca. 400 schriftliche Kommentare über die unterschiedlichen Beteiligungsformate ein. Einige Kommentare davon befassten sich gleich mit mehreren Themen.

Neben dem Aufnehmen konkreter Hinweise wurden die Teilnehmenden im Rahmen der Formate Auftaktveranstaltung mit Planungswerkstatt, Planausstellungen sowie der Online-Beteiligung gefragt, wie diese die Neugestaltung des jeweils dargestellten Planbereiches bewerten. Hierbei konnte zwischen gut und schlecht unterschieden werden. Insbesondere bei den Beteiligungsformaten ohne Begleitung/Anwesenheit von Projektmitarbeitenden kann nicht sichergestellt werden, dass pro Person nur eine Wertung vergeben wurde. Die Abfrage liefert deshalb lediglich ein grobes Stimmungsbild zum jeweiligen Planabschnitt. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet:

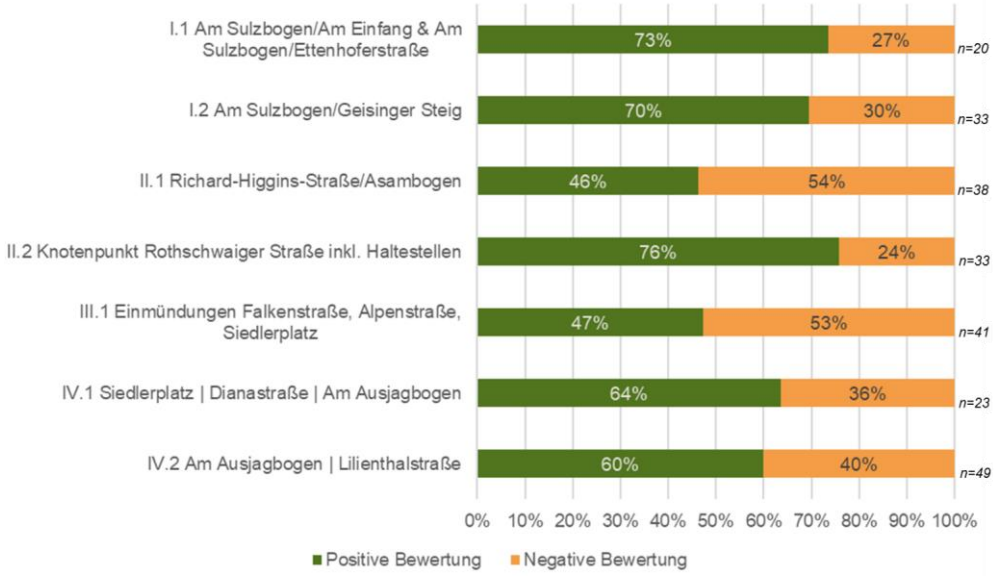


Abbildung 1: Grobeinordnung zur Frage: *„Wie bewerten Sie die Neugestaltung des dargestellten Planbereiches?“ (Quelle: Endbericht der Sweco GmbH)*

Insgesamt wird im Endbericht der Sweco GmbH festgehalten, dass die Rückmeldungen zu den Abschnitten in den Formaten sehr viel besser waren, in denen der direkte Austausch zwischen Bürgerinnen und Bürgern und der Stadtverwaltung/Sweco GmbH stattgefunden hat. So wurden die Planungen im Rahmen der Auftaktveranstaltung mit Planungswerkstatt und bei den Vor-Ort-Terminen mit dem Bruck-Tuk sehr positiv bewertet, während die Planungen im Rahmen der Online-Beteiligung und Planausstellungen teilweise eher negativ bewertet wurden. Der direkte Austausch, das Beantworten von Rückfragen und das Erläutern von Planungskonflikten im Rahmen von direkten Bürgergesprächen ist somit von besonderer Bedeutung.

Die Punkte, welche am häufigsten thematisiert wurden, waren:

- Bäume/ Grünflächen
- Parkplätze
- Sicherheit, v.a. Geschwindigkeitsreduktion und -überwachung

Das beauftragte Büro hat alle Anmerkungen nach Themen (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, Begrünung/ Aufenthaltsqualität, Sonstiges) sortiert, nach

positiv/negativ/Vorschlag+Wunsch/ Hinweis Bestand geordnet und priorisiert. Auch das Format, aus welchem der Kommentar stammt, wurde vermerkt.

Die Übersicht aller eingegangenen Anmerkungen kann dem anhängenden Abschlussbericht entnommen werden (Kapitel 5 Endbericht der Sweco GmbH).

Für jeden Abschnitt und für das gesamte Untersuchungsgebiet wurden am Ende die wichtigsten Punkte zu den Themen Verkehrssicherheit, Verkehrsnetz und Stadtbild zusammengefasst und tabellarisch aufgelistet (Kapitel 6 Endbericht der Sweco GmbH).

Untersuchungsraum gesamt:

Verkehrssicherheit	○ Das **Überfahren des Schutzstreifens** durch den Kfz-Verkehr (bspw. für Parken) sollte jedoch auf ein Minimum **reduziert werden**. ○ Die Planung **baulicher Geschwindigkeitsbegrenzungen** (Aufpflasterung, Belagswechsel, Markierungen, Verziehungen der Straße, Einbauten) sollte noch stärker in den Planungen berücksichtigt werden. ○ Eine Reduktion der Geschwindigkeiten durch **Geschwindigkeitsbegrenzung** und regelmäßige **Geschwindigkeitskontrollen** sollte stärker forciert werden. Der Großteil der Teilnehmenden haben sich auf Teilabschnitten oder für den gesamten Untersuchungsraum für Tempo 30 ausgesprochen.
Verkehrsnetz	○ Die **Fortführung der Schutzstreifen** aus dem bereits finalisierten Bereich wird **sehr positiv** aufgenommen und sollte weiterverfolgt werden. ○ Eine **Einbahnregelung** für den **Straßenzug oder einzelne Teilabschnitte** sollte geprüft werden. *Anmerkung Stadtverwaltung:* Der Streckenzug ist eine Hauptverkehrsstraße in Fürstenfeldbruck. Würde man diese oder einen Teil davon in eine Einbahnstraße umwandeln, hätte dies enorme Verkehrsverlagerungen zur Folge, was jedoch mit der neuen Planung in jedem Fall vermieden werden sollte. Selbst wenn eine entsprechende Gegenroute beschildert werden würde, würde sich viel Verkehr in die ruhigen, direkt „nebenan liegenden“ Wohnstraßen verlagern, um die größeren Umwege zu vermeiden. Außerdem ist die Strecke in beide Richtungen eine wichtige Verbindung des ÖPNV, welche aufrechterhalten werden soll. Gibt man den Busverkehr auch in Gegenrichtung frei, muss ebenfalls eine breite Fahrbahn herstellen oder mindestens Ausweichstellen geschaffen werden. Der Radverkehr sollte zwingend auch in beide Richtungen gestattet werden, Parkbuchten müssten trotzdem vorgesehen werden. Weiterhin verleiten Einbahnstraßen oft zu hohen Geschwindigkeiten, so dass die Verwaltung eher eine ablehnende Haltung zum Vorschlag einer Einbahnstraße einnimmt. Trotzdem wird dieser Vorschlag im weiteren Planungsverfahren noch einmal diskutiert werden.
Stadtbild	○ **Mehr geschlossenen Mülleimer** sollten entlang des kompletten Straßenzuges eingerichtet werden. ○ Die Bushaltestellen sollten mit **beleuchteten und begrünten, gut einsehbaren Buswartehallen** ausgestattet werden.

Abschnitt I:

Das in der Machbarkeitsstudie erarbeitete Konzept für Abschnitt I wird grundsätzlich sehr positiv aufgenommen. In Abschnitt I wird vorrangig das Thema „Baumbestand“ um den Einmündungsbereich Geisinger Steig kontrovers diskutiert.

Verkehrssicherheit	o Hinsichtlich einer Verlegung der **Fußgängersignalanlage** zwischen Ettenhoferstraße und Am Einfang sind Argumente für und dagegen eingegangen. Die Beteiligten sind sich jedoch einig, dass eine solche in diesem Bereich unbedingt **erforderlich** ist und **mitgeplant** werden sollte. o Der **Fußgängerüberweg** über die Straße Am Sulzbogen (**südlich des Geisinger Steigs**) sollte unbedingt **beibehalten** werden. o Durch das zusätzliche Führen des **Schutzstreifen in die zu kreuzenden Einmündungen**, sollte der Radverkehr in die Ettenhoferstraße & Am Einfang eingeleitet werden.
Verkehrsnetz	o Die **Reduktion des Straßenquerschnitts** im Kreuzungspunkt Ettenhoferstraße/Am Sulzbogen wird **sehr positiv** aufgenommen und sollte beibehalten werden. o Prüfauftrag, ob der **östliche Gehweg breiter als der westliche Gehweg** ausgebildet werden könnte - insbesondere vor Schulbeginn sind viele Schulkinder aus Richtung Osten nach Norden unterwegs. Nachmittags verteilen sich die Ströme besser. o Zum Thema Parken sind sowohl Stimmen für mehr als auch weniger Parkflächen eingegangen, wobei die Anzahl an Rückmeldungen in etwas ausgeglichen sind. Für das **Parken vor dem Kindergarten** sollten flachere Einfahrtswinkel/**Schrägparken** geprüft werden.
Stadtbild	o Wunsch nach **mehr Begrünung** und Prüfung, ob **vorhandene Grünflächen** nicht **erhalten** werden können. Prüfung, ob der westlich angedachte Seitenstreifen nicht nach Osten verlegt werden könnte, um den Baumbestand zu erhalten. Das Verschwenken der Straße wird an dieser Stelle aus Sicht der Teilnehmenden als weniger relevant gesehen als der Erhalt der Bäume.

Abschnitt II

Aufgrund der Lage der Schulen und dem damit einhergehenden besonderen Schutz der Schülerinnen und Schülern sowie dem resultierenden erhöhten Verkehrsaufkommen wird Abschnitt II besonders stark diskutiert. Die Interessen von breiten Fuß- und Radwegen stehen dem Erhalt der Bestandbäume und großflächigen Parkflächen entgegen. Zudem sind einige Kommentare zur Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Rothschwaiger Straße/Heimstättenstraße eingegangen. Die Beteiligung hat folgende Aspekte besonders offengelegt, die in der weiteren Planung mit einbezogen werden sollten:

Verkehrssicherheit	o 5.2.1: Der **Großteil** der Teilnehmenden spricht sich **für Variante A (getrennter Radweg)** aus. Die **Sicherheit der Kinder** sollte im Fokus stehen. Es wird hervorgehoben, dass die **Bestandsbäume** möglichst anderswo oder im Seitenstreifen **wiederverwendet** werden sollten. o 5.2.1: Die **Variante A2 (Radverkehrsführung zwischen fließendem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn und ruhendem Kfz-Verkehr im Seitenraum)** wird **kritisch** und für Radfahrende als unattraktiv bewertet. Insbesondere in diesem Bereich mit viel Kfz-Bring- und Holverkehr sollte der Radverkehr im Seitenbereich fließen. o 5.2.1: Durch **Aufpflasterung vor der Schule** sollte der **Verkehr beruhigt** werden. Insgesamt sollte im Bereich vor der Schule stärker auf den Schulbereich aufmerksam gemacht werden (Markierungen, Beschilderung, farbliche Gestaltung). o Durch das zusätzliche Führen des **Schutzstreifen in die zu kreuzenden Einmündungen**, sollte der Radverkehr in den Asambogen und die Rothschwaiger Straße. eingeleitet werden.
Verkehrssicherheit	o Es sollte geprüft werden wie auf den **Radverkehr beim Überfahren der Rothschwaiger Straße und im Mischverkehr** (Heimstättenstraße) **aufmerksam** gemacht werden kann (Fortführen des Schutzstreifens in die Kreuzung, Piktogramme auf der Fahrbahn). o Die Planungen sollten den **Radweg/Schutzstreifen durchgängig über die Einmündungen** entlang des Streckenzugs führen.

Verkehrsnetz	○ 5.2.1: Um das „Durchmischen“ der Verkehrsteilnehmenden vor der Schule zu minimieren, sollte der **Fuß- und Radverkehr** getrennt werden. ○ 5.2.1: Die **Verlegung der Bushaltestelle „Schule West“** wird überwiegend **positiv** gesehen. Gleichzeitig wird **die Ausbildung als Kap** vom Großteil der Teilnehmenden **kritisch** gesehen und sollte weiterhin als Busbucht ausgebildet werden. ○ 5.2.1: Die Einrichtung einer **Bring- und Holzone** wird insbesondere bei der Beteiligung der Grundschule sehr **positiv** gesehen. Andere Beteiligungsformate sehen eine Einrichtung vermehrt **negativ**. ○ 5.2.1: Die **geplanten Parkplätze vor Schule und Kindergarten** werden vom Großteil der Teilnehmenden als zu **gering** bewertet und sollten mind. dem heutigen Bestand entsprechen. ○ 5.2.2: Statt dem vierarmigen **Knotenpunkt Richard-Higgins-Straße/Rothschwaiger Straße/Heimstättenstraße** sollte die Einrichtung eines **Kreisverkehrs** geprüft werden. *<u>Anmerkung Stadtverwaltung:</u> Ein Kreisverkehr ist eine leistungsstarke Knotenpunktform. Für die schwächeren Verkehrsteilnehmer ist diese Führungsform jedoch nachteilig. Der Radverkehr soll nach Möglichkeit durch den Kreisverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden und muss dementsprechend im Zulauf aus dem Seitenbereich auf die Fahrbahn geführt werden, wenn im Vorfeld Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege existieren. Führt man den Radverkehr außen auf separaten Wegen, ist ein enormer Flächenverbrauch notwendig.* *Noch schwieriger und gefährlicher ist der Kreisverkehr für den querenden Fußverkehr. Gerade für Kinder ist die Querung der Kreisverkehrszu- und –ausfahrten schwierig.* *Eine erste Anfrage der Stadt, ob für einen Umbau des Knotenpunkts zu einem Kreisverkehr Fördergelder in Aussicht gestellt werden könnten, führte zu einer Ablehnung. Der Hauptgrund wurde mit der schlechteren Bewertung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr angegeben. Aus diesen Gründen und aus dem hohen Platzbedarf, den ein richtlinienkonformer, gut befahrbarer und leistungsfähiger Kreisverkehr benötigt, lehnt die Stadtverwaltung innerstädtische Kreisverkehre, v.a. entlang von Schulwegen, ab.* ○ 5.2.2: Eine **Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr** von der Richard-Higgins-Straße in die Rothschwaiger Straße **vor** dem Kfz-Verkehr sollte mitgeplant werden. ○ 5.2.2: Die **Lage der Bushaltestelle „St. Bernhard**“ im Bestand wird aufgrund schmaler angrenzender Gehwegflächen **kritisch** gesehen und sollte verlegt werden. Vorgeschlagen wird eine **Verlegung um einige Meter nach Süden** (in den geplanten Seitenstreifen im Bereich der Hausnummer 37) oder eine **Verlegung südlich der Rothschwaiger Straße.** ○ 5.2.2: Durch das Schrägparken im Bestand der **Heimstättenstraße** ragen die **Parkplätze** in die Straße und erzeugen Stau. Die Lösung diese **zurückzubauen und nur Längsparkplätze vorzusehen** wird positiv bewertet.
Stadtbild	○ 5.2.1: Um einen Teil der Bestandsbäume zu erhalten, sollte der **getrennten Radweg nur vom Asambogen bis zur Rothschwaiger Straße** vorgesehen werden.

Abschnitt III

Die Öffentlichkeitsbeteiligung der geplanten Straßenraumumgestaltung hat folgende Aspekte besonders offengelegt, die in der weiteren Planung mit einbezogen werden sollten:

Verkehrssicherheit	○ Bei der Radverkehrsführung im **Mischverkehr** sollte trotzdem auf den Radverkehr hingewiesen werden (**Beschilderung, Markierungen, Piktogramme**) und dieser möglichst sicher abgewickelt werden (Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen prüfen). ○ Eine mögliche **Verkehrsberuhigung** wird sehr positiv bewertet und sollte in den weiteren Planungen konkretisiert werden.

Verkehrsnetz	○ Die Einrichtung einer **Fahrradstraße im Bereich vor dem AEZ** sollte geprüft werden. *Anmerkung Stadtverwaltung:* Der gegenständliche Streckenzug ist eine Hauptverkehrsstraße in Fürstenfeldbruck. Fahrradstraßen und Fahrradzonen können nur in Erschließungsstraßen, also im Nebennetz des Kfz-Verkehrs angeordnet werden. Deswegen ist es ausgeschlossen, aus dieser Straße oder auch nur aus Teilenabschnitten, eine Fahrradstraße zu machen. ○ Eine **Einbahnstraßenregelung** wurde insbesondere in Abschnitt III öfters genannt und **sollte geprüft werden**. *Anmerkung Stadtverwaltung: vgl. Rückmeldung „Untersuchungsraum gesamt – Einbahnstraße“.*
Stadtbild	○ Die **Wechselnutzung der Parkflächen vor dem AEZ**, um die Parkflächen im Seitenstreifen zu reduzieren und mehr Platz für Begrünung nutzen zu können, sollte geprüft werden. *Anmerkung Stadtverwaltung:* Nach kurzer Rücksprache mit den Eigentümern und Bauherrn des Einkaufsmarktes kann diese im ersten Moment sehr sinnvolle Ressourcennutzung nicht weiterverfolgt werden. Gründe dagegen liegen in der Gewährleistung der Sicherheit, gerade über Nacht, z. B. der Vermeidung von Müll, Vandalismus und missbräuchlicher Nutzung aber auch in der entsprechenden baulichen Ausführung, um Schallschutzanforderungen zu erfüllen, die eine Einhaltung des geforderten nächtlichen Lärmschutzes dann auch erfüllt. ○ Die Gestaltung des Platzes sollte **Sitzgelegenheiten, Begrünung und ansprechende Farbgestaltungen** vorsehen, anstelle von „grauem Asphalt“. Gleichzeitig äußern Anwohnerinnen und Anwohner Bedenken, dass die Aufwertung des Platzes zu erhöhter Lärmbelästigung und Müllansammlungen durch die Ansammlung von Gruppen führen könnte. Daher sollten Planungsgrundsätze, die eine soziale Durchmischung fördern, berücksichtigt werden.

Abschnitt IV

Das in der Machbarkeitsstudie erarbeitete Konzept für Abschnitt IV wird grundsätzlich sehr positiv aufgenommen. In Abschnitt IV wird vorrangig das Thema „Mehr Parken“ oder „Mehr Begrünung“ diskutiert.

Verkehrsnetz	○ Der hohe Parkdruck in der Heimstättenstraße ist auch durch Anwohnende verursacht, da Tiefgaragenstellplätze aufgrund hoher Kosten nicht genutzt werden. **Diese stehen leer und der ruhende Verkehr verlagert sich in die Straßenzüge.** Dies sollte für die weiteren Planungsschritte berücksichtigt werden.
Stadtbild	○ In Abschnitt IV sind hauptsächlich Anmerkungen zur Abwägung Parken/Begrünung Seitenraum eingegangen. Während sowohl Anmerkungen zu „nur Begrünung“ oder „hauptsächlich Parken“ eingegangen sind, spricht sich der **Großteil der Teilnehmenden stärker für die Begrünung als für das Parken** aus. Eine häufig genannte Größenordnung: **1/3 Parken und 2/3 Begrünung**.

Die Stadtverwaltung empfiehlt, diese zusammengefassten Rückmeldungen als Grundlage für die Objektplanung einfließen zu lassen und kommt deswegen zu dem auf Seite 1 enthaltenen Beschlussvorschlag.

SWECO

Auswertung Bürgerbeteiligung

Umgestaltung des Straßenzuges

Am Sulzbogen – Richard-Higgins-Straße – Heimstättenstraße

in Fürstenfeldbruck

Planungswerkstatt, Planausstellungen, Vor-Ort-Termine, Grundschulbeteiligung, Online-Beteiligung

Oktober 2024



SWECO

Änderungsliste

Version	Datum	Bezeichnung
01	22.10.2024	Entwurfsfassung 1
02	29.10.2024	Endbericht

Sweco GmbH		Handelsregisternummer HRB21768HB				
Projekt		Bürgerbeteiligung Sulzbogen PA II Fürstenfeldbruck				
Projektnummer		71004286				
Auftraggeber		Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck				
Autor		Dominik Ruof, Cara Coetzee				
Datum		2024-10-29				
Version		2				
Dokumentname		241029_Bürgerbeteiligung Fürstenfeldbruck_sweco.docx				

1 Anlass 5
2 Räumliche Unterteilung im Konzept 6
2.1 Abschnitt 1: Am Pöglschlag bis Geisinger Steig 6
2.2 Abschnitt 2: Geisinger Steig bis Rothschwaiger Straße 7
2.3 Abschnitt 3: Rothschwaiger Straße bis Siedlerplatz 8
2.4 Abschnitt 4: Siedlerplatz bis Lilienthalstraße 9

3 Zeitschiene Planung und Bürgerbeteiligung 10
4 Ablauf und Inhalt der unterschiedlichen Beteiligungsformate 11
4.1 Auftaktveranstaltung mit Planungswerkstatt 11
4.2 Planausstellungen 12
4.3 Vor-Ort-Termine 12
4.4 Online-Beteiligung 13
4.5 Beteiligung Grundschule 13

5 Auswertung 14
5.1 Abschnitt 1: Am Pöglschlag bis Geisinger Steig 15
5.1.1 Am Sulzbogen/Am Einfang & Am Sulzbogen/Ettenhoferstraße 15
5.1.2 Am Sulzbogen/Geisinger Steig 17
5.2 Abschnitt 2: Geisinger Steig bis Rothschwaiger Straße 18
5.2.1 Richard-Higgins-Straße/Asambogen 18
5.2.2 Knotenpunkt Rothschwaiger Straße inkl. Haltestellen 21
5.3 Abschnitt 3: Rothschwaiger Straße bis Siedlerplatz 22
5.3.1 Einmündungen Falkenstraße, Alpenstraße, Siedlerplatz 22
5.4 Abschnitt 4: Siedlerplatz bis Lilienthalstraße 24
5.4.1 Siedlerplatz | Dianastraße | Am Ausjagbogen 24
5.4.2 Am Ausjagbogen | Lilienthalstraße 25
5.5 Allgemeine Rückmeldungen 26

6 Zusammenfassung 28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsbereich 5
Abbildung 2: Steckbrief Abschnitt I 6
Abbildung 3: Steckbrief Abschnitt II 7
Abbildung 4: Steckbrief Abschnitt III 8
Abbildung 5: Steckbrief Abschnitt IV 9
Abbildung 6: Zeitschiene Planung und Bürgerbeteiligung 10
Abbildung 7: Eindrücke Auftaktveranstaltung mit Planwerkstatt 11
Abbildung 8: Eindrücke Planausstellung 12
Abbildung 9: Eindrücke Bruck-Tuk-Termine 12
Abbildung 10: Eindrücke Online-Beteiligung 13
Abbildung 11: Eindrücke Beteiligung Grundschule 13
Abbildung 12: Grobeinordnung zur Frage: *„Wie bewerten Sie die Neugestaltung des dargestellten Planbereiches?“* 14

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Abkürzung Beteiligungsformate 14

Anlagenverzeichnis

Anlage I:	Dokumentation Auftaktveranstaltung inkl. Planwerkstatt
Anlage II:	Dokumentation Bruck-Tuk-Termine
Anlage III:	Auswertung Online-Beteiligung
Anlage IV:	Anmerkungen Umweltbeirat zu möglichen Baumstandorten auf Privatgrund

1 Anlass

Die wichtige Nord-Süd-Achse im Westen von Fürstenfeldbruck weist im Bestand erhebliche Schäden auf, darunter Rillenbildung, Risse und kaputte Bordsteine. Zudem sind die Fuß- und Radverkehrsführung mangelhaft, was die Sicherheit und den Komfort der schwächeren Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigt. Der enge Straßenraum bietet wenig Platz für eine adäquate Verkehrsführung und es fehlt an Straßengrün, was die Aufenthaltsqualität stark einschränkt. Darüber hinaus sind die Bushaltestellen und Querungsstellen nicht barrierefrei, was die Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen erschwert.

Nachdem 2020 die Straße Am Sulzbogen bis zur Kreuzung Am Pöglschlag als erster Teil saniert wurde, sollen die Planungen des nachfolgenden Bauabschnitts weiter konkretisiert werden. Hierbei handelt es sich um den Streckenabschnitt:

Am Sulzbogen I Richard-Higgins-Straße I Heimstättenstraße

Angesichts der Vielzahl betroffener Nutzergruppen sind aufwändige Abstimmungen, Anfragen und Diskussionen zu erwarten, um die unterschiedlichen Interessen zu berücksichtigen. Der bereits hohe Planungsaufwand, der beim ersten Bauabschnitt entstanden ist, zeigt die Komplexität der Thematik.

Vor diesem Hintergrund wurde die Entscheidung getroffen, eine Machbarkeitsstudie durchzuführen, um fundierte Grundlagen für die eigentliche Objektplanung zu schaffen.

Diese Voruntersuchungen sollen dazu beitragen, die Herausforderungen der bestehenden Infrastruktur zu analysieren und geeignete Lösungsansätze zu entwickeln.

Ein Planungsbüro, die Stadtverwaltung sowie weitere Akteure haben sich seit Anfang 2022 mit der Gestaltung für den Abschnitt nördlich der Einmündung Am Pöglschlag bis zur Landsberger Straße befasst. Zielsetzung der erarbeiteten Machbarkeitsstudie war insbesondere eine durchgängige und einheitliche Führung für alle Verkehrsteilnehmenden sowie der Verzicht auf Grunderwerb. Das Konzept wurde mit verschiedenen Interessengruppen, wie der Politik, der Polizei, dem ADFC und dem Runden Tisch Radverkehr abgestimmt.

Im Oktober 2022 wurde das erarbeitete Grobkonzept vom Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau genehmigt. Zudem wurde beschlossen, die Bevölkerung aktiv in die Straßenplanung einzubinden.

Auf dieser Grundlage stand die Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck vor der Aufgabe, das geplante Konzept für die Straßenumgestaltung zu kommunizieren und interessierte Bürgerinnen und Bürger aktiv bei den Planungen zu beteiligen. In diesem Kontext ist die Durchführung einer umfassenden Bürgerinformation sowie -beteiligung durchgeführt worden.



Abbildung 1: Untersuchungsbereich
Quelle: mayr Ingenieure

2 Räumliche Unterteilung im Konzept

2.1 Abschnitt 1: Am Pöglschlag bis Geisinger Steig

Von Kreuzungspunkt Am Sulzbogen/Am Pöglschlag bis Kreuzungspunkt Am Sulzbogen/Geisinger Steig		
Nutzung entlang Abschnitt		
Flächennutzung 2- bis 4-geschossige Bebauung, Ausnahme: 9-geschossiger Wohnungsbau am Geisinger Steig		
Anliegende Nutzungen: überwiegend Wohnen sowie kleinere Einzelhandels- und Gemeinbedarfseinrichtungen, Kirche, Kindergarten		**Breite öffentl. Raum:** ca. 10,70 m - 11,00 m
Vorhandener Verkehr		
Kfz-Verkehr		
Verkehrsmenge DTV$_{w5}$	/ *Keine Zählung*	
Zul. Geschwindigkeit	40 km/h bzw. im Bereich Hochrainerstraße - Geisinger Steige: 30 km/h von Mo–Fr 7–17 Uhr	
Fließend • Zwei Fahrspuren • Ohne Mittellinie		**Ruhend / Parken** • Stadtein- & stadtauswärts vorwiegend auf privaten Grund. Parkflächen überwiegend in Senkrechtaufstellung
ÖPNV		
Haltestelle:	*Fürstenfeldbruck, Buchenauer Straße* – Buslinie 840 & MVV-RufTaxi 8000, 8200 *Fürstenfeldbruck, Gnadenkirche* – Buslinie 840 & MVV-RufTaxi 8000, 8200 Buslinie 840: 10 bis 15-Minuten-Takt in der HVZ	
Rad- und Fußverkehr		
Radverkehr	• Stadteinwärts: Führung auf Schutzstreifen von Am Pöglschlag bis Am Einfang (im Bestand kaum noch sichtbar) und Führung im Mischverkehr von Am Einfang bis Geisinger Steig • Stadtauswärts: Führung auf Schutzstreifen (im Bestand kaum noch sichtbar)	
Fußverkehr	Gesicherte Querungsstellen über Am Sulzbogen • LSA auf Höhe Ettenhoferstr. • Zebrastreifen auf Höhe Hausnummer Geisinger Steig 13	
Querschnittsgestaltung/Führungsformen der Verkehrsteilnehmer		
Bestand		**Planung**
• Gehwege • Fahrrad im Mischverkehr auf der Fahrbahn, teils Schutzstreifen • Bus hält auf Fahrbahn • Parken auf Privat • Kein Grün		• Gehwege • Fahrrad auf Schutzstreifen • Bus hält auf Fahrbahn • Parken auf Privat • Wo möglich Bäume / Grün
Zwangspunkte der Neuplanung		
• Stellplätze auf privatem Grund müssen bleiben, • Mittelinsel am KP Geisinger Steig wurde geprüft – Realisierbarkeit jedoch kritisch		



- Einheitliche Führungsform für Kfz-, Rad- und Fußverkehr
- Radverkehrsführung auf roteingefärbten Schutzstreifen - Anschluss an den 2020 umgestalteten Bereich Am Sulzbogen
- Verschieben der Bushaltestelle „Gnadenkirche“ in den Kreuzungsbereich Am Sulzbogen/Ettenhoferstraße
- Umgestaltung der Einmündung Ettenhoferstraße zur Vergrößerung der Aufenthaltsfläche
- Verschwenkung der Fahrbahn an der Einmündung Geisinger Steig – Reduktion von Geschwindigkeitsüberschreitungen

Abbildung 2: Steckbrief Abschnitt I

2.2 Abschnitt 2: Geisinger Steig bis Rothschwaiger Straße

Von Kreuzungspunkt Richard-Higgins-Straße/Geisinger Steig bis Kreuzungspunkt Richard-Higgins-Straße/Rothschwaiger Straße

Nutzung entlang Abschnitt

Flächennutzung 2- bis 4-geschossige Bebauung	
Anliegende Nutzungen: Gemischte Nutzungsstruktur aus Wohnen, einzelne Handels-/ Dienstleistungs-/ Gemeinbedarfseinrichtungen sowie Schule, Kindergärten, Kirche	**Breite öffentl. Raum:** ca. 15,80 m - 16,00 m

Vorhandener Verkehr - Bestand

Kfz-Verkehr

Verkehrsmenge DTV_{w5}	6.537 Kfz/24h	*Zählung vom 28.09.2023 am Knotenpunkt Rothschwaiger Straße/Heimstättenstraße/Richard-Higgins-Straße*
Zul. Geschwindigkeit	40 km/h bzw. 30 km/h von Mo–Fr 7–17 Uhr	

Fließend	**Ruhend / Parken**
• Zwei Fahrspuren • Ohne Mittellinie	• Stadteinwärts: in Längs-, Senkrecht- und Schrägaufstellung auf öffentlichem Grund • Stadtauswärts: überwiegend auf privatem Grund

ÖPNV

Haltestelle:	*Fürstenfeldbruck, Schule West* – Buslinie 840 & MVV-RufTaxi 8000, 8200 *Fürstenfeldbruck, St. Bernhard* – Buslinie 840 & MVV-RufTaxi 8000, 8200 Buslinie 840: 10 bis 15-Minuten-Takt in der HVZ

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr	• Stadteinwärts: Mischverkehr auf der Fahrbahn • Stadtauswärts: Schutzstreifen (kaum noch sichtbar)
Fußverkehr	Gesicherte Querungsstellen über Richard-Higgins-Straße • LSA auf Höhe Knotenpunkt Richard-Higgins-Straße/Asambogen (Grundschule) • LSA am Knotenpunkt Richard-Higgins-Straße/Rothschwaiger Straße

Querschnittsgestaltung/Führungsformen der Verkehrsteilnehmer

Bestand	Planung
• Gehwege • Fahrrad im Mischverkehr auf der Fahrbahn, teils Schutzstreifen, teils Gehweg Radverkehr frei • Bus hält auf Fahrbahn, vor Schule im Seitenraum • Schräg- und Senkrechtstellplätze • Bäume / Grün im Seitenstreifen	• Gehwege • Fahrrad auf Schutzstreifen, vor Schule auf Radweg (bzw. Radfahrstreifen *) • Bus hält auf Fahrbahn • Längsstellplätze wechselseitig • Bäume / Grün neu anordnen (bzw. erhalten *) * *bei Variante: Erhalt Bestandsbäume*

Zwangspunkte der Neuplanung

- Meinungsbild für den Bereich vor der Schule einholen:
  Erhalt des Bestandsbäume? vs. **Sicherung der (Lehrer-)Parkplätze?** vs. **Breite Geh- und Radwege?**









- Berücksichtigung der Belange von Kindern durch Schulstandorte - Grundschule, Mittelschule, Krippe und Kindergarten (Kita)
- Anforderungen an breite und sichere Geh- und Radwege aufgrund des Schul- und Kita-Wegs
- Sicherstellen von Lehrerparkplätzen und Erhalt der Bestandsbäume
- Zwei Planungsvarianten im Konzept:
  - Variante A: Radverkehr auf separatem Radweg im Seitenbereich - Fällung bestehender Bäume notwendig. Seitenstreifen für Parken, Hol- und Bringzone oder neue Baumstandorte vorgesehen
  - Variante A.2: Bäume bleiben erhalten. Radverkehr auf der Straße in einem Radfahrstreifen
- Gestaltung der Straße südlich der Rothschwaiger Straße hängt von zukünftiger Schulumgebung ab
- Nördlich der Rothschwaiger Straße aufgrund dichter Bebauung keine Radverkehrsanlage möglich – Führung weiterhin mit Kfz-Verkehr im Mischverkehr

Abbildung 3: Steckbrief Abschnitt II

2.3 Abschnitt 3: Rothschwaiger Straße bis Siedlerplatz

Von Kreuzungspunkt Heimstättenstraße/Rothschwaiger Straße bis Kreuzungspunkt Heimstättenstraße/Siedlerplatz		
Nutzung entlang Abschnitt		
Flächennutzung 2- bis 4-geschossige Bebauung		
Anliegende Nutzungen: Gemischte Nutzungsstruktur aus Wohnen, Einzelhandels-/ Dienstleistungseinrichtungen		**Breite öffentl. Raum:** ca. 14,50 m | 9,10 - 9,50 m
Vorhandener Verkehr		
Kfz-Verkehr		
Verkehrsmenge DTV$_{w5}$	6.258 Kfz/24h	*Zählung vom 28.09.2023 am Knotenpunkt Rothschwaiger Straße/Heimstättenstraße/Richard-Higgins-Straße*
Zul. Geschwindigkeit	40 km/h	
Fließend • Zwei Fahrspuren • Ohne Mittellinie		**Ruhend / Parken** • Stadteinwärts: in Senkrechtaufstellung auf öffentlichem Grund • Stadtauswärts: /
ÖPNV		
Haltestelle:	*Fürstenfeldbruck, St. Bernhard* – Buslinie 840 & MVV-RufTaxi 8000, 8200 Buslinie 840: 10 bis 15-Minuten-Takt in der HVZ	
Rad- und Fußverkehr		
Radverkehr	• Stadteinwärts: Mischverkehr • Stadtauswärts: Mischverkehr	
Fußverkehr	Gesicherte Querungsstelle über Heimstättenstraße • Zebrastreifen auf Höhe KP Falkenstraße/Heimstättenstraße	
Querschnittsgestaltung/Führungsformen der Verkehrsteilnehmer		
Bestand		**Planung**
• Gehwege • Fahrrad im Mischverkehr auf der Fahrbahn • Bus hält auf Fahrbahn • Schrägstellplätze • Kein Grün		• Gehwege • Fahrrad im Mischverkehr, Schutzstreifen vor Rothschwaiger Str. • Platzgestaltung AEZ • Bus hält auf Fahrbahn • Längsstellplätze • Bäume / Grün
Zwangspunkte der Neuplanung		
• Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich nur im dargestellten Bereich möglich (wurde von Straßenverkehrsbehörde		









- Bereich III zwischen Rothschwaiger Straße und Siedlerplatz hat begrenzten Platz wegen dichter Bebauung
- Aufgrund Bebauung auf Teilstück keine Radverkehrsanlage möglich – Führung weiterhin mit Kfz-Verkehr im Mischverkehr
- Geplante Erneuerung des AEZ bietet neue Gestaltungsmöglichkeiten.
- Prüfung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs vor dem AEZ

Abbildung 4: Steckbrief Abschnitt III

2.4 Abschnitt 4: Siedlerplatz bis Lilienthalstraße

Von Kreuzungspunkt Heimstättenstraße/Siedlerplatz bis Kreuzungspunkt Heimstättenstraße/Lilienthalstraße		
Nutzung entlang Abschnitt		
Flächennutzung 2- bis 4-geschossige Bebauung		
Anliegende Nutzungen: Überwiegend Wohnen		**Breite öffentl. Raum:** ca. 13,40 m - 13,90 m | 12,50 m – 12,80 m
Vorhandener Verkehr		
Kfz-Verkehr		
Verkehrsmenge DTV$_{w5}$	6.281 Kfz/24h	*Zählung vom 11.07.2017 am Knotenpunkt Waldfriedhofstraße/Landsberger Straße/Heimstättenstraße*
Zul. Geschwindigkeit	40 km/h	
Fließend • Zwei Fahrspuren • Ohne Mittellinie		**Ruhend / Parken** • Stadteinwärts: straßenbegleitendes Längsparken im öffentlichen Straßenraum • Stadtauswärts: /
ÖPNV		
Haltestelle:	*Fürstenfeldbruck, Dianastraße*– Buslinie 840 & MVV-RufTaxi 8000, 8200 Buslinie 840: 10 bis 15-Minuten-Takt in der HVZ	
Rad- und Fußverkehr		
Radverkehr	• Stadteinwärts: Mischverkehr • Stadtauswärts: Mischverkehr	
Fußverkehr	Gesicherte Querungsstellen über Heimstättenstraße • Zebrastreifen mit Mittelinsel auf Höhe Dianastraße • LSA auf Höhe Landsberger Straße	
Querschnittsgestaltung/Führungsformen der Verkehrsteilnehmer		
Bestand		**Planung**
• Gehwege • Fahrrad im Mischverkehr auf der Fahrbahn • Bus hält auf Fahrbahn • Parken auf der Fahrbahn einseitig (Parkdruck!) • Kein Grün		• Gehwege • Fahrrad auf Schutzstreifen • Bus hält auf Fahrbahn • Längsstellplätze einseitig • Bäume / Grün
Zwangspunkte der Neuplanung		
• Es werden möglichst viele Parkplätze benötigt, hoher Parkdruck → kein kompletter Verzicht auf Parkflächen		









- Einheitliche Führung für Kfz-, Rad- und Fußverkehr vom Siedlerplatz bis zur Lilienthalstraße
- Radverkehrsführung auf roteingefärbten Schutzstreifen - Anschluss an den 2020 umgestalteten Bereich Am Sulzbogen
- In Richtung Stadtmitte Fürstenfeldbruck ist ein zusätzlicher Seitenstreifen für Stellplätze und Begrünung geplant
- Geplante Querung der Straße auf Höhe des Bürgerpavillons
- Seitenstreifen endet vor der Landsberger Straße aufgrund reduzierter Platzverhältnisse

Abbildung 5: Steckbrief Abschnitt IV

3 Zeitschiene Planung und Bürgerbeteiligung

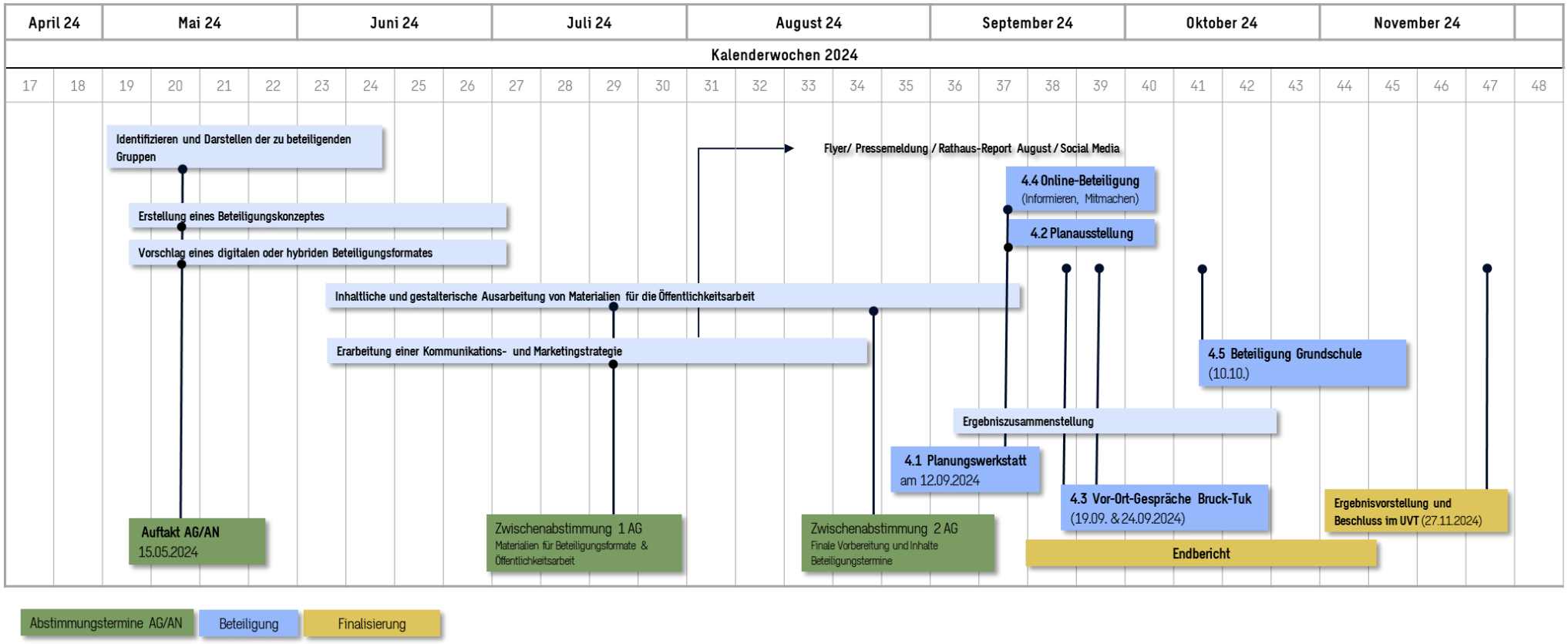


Abbildung 6: Zeitschiene Planung und Bürgerbeteiligung

4 Ablauf und Inhalt der unterschiedlichen Beteiligungsformate

Für die Bürgerbeteiligung steht das zentrale Ziel im Vordergrund, ein **breites Spektrum an Menschen und Personengruppen** anzusprechen und einzubinden. Um dieser Zielsetzung gerecht zu werden, wurden **unterschiedlichste Beteiligungsformate** entwickelt. Im Fokus dieser Formate liegen sowohl die Information als auch die aktive Mitgestaltung durch die Bürgerinnen und Bürger. Die durchgeführten Formate umfassen eine Auftaktveranstaltung mit anschließender Planungswerkstatt, drei Planausstellungen, vier Vor-Ort-Termine entlang des Straßenzugs sowie eine Online-Beteiligung. Um auch jüngere Generationen einzubeziehen, wurde zudem eine Beteiligung an einer Grundschule mit Schüler- und Elternvertretung sowie der Lehrerschaft durchgeführt. Durch die Vielzahl unterschiedlicher Formate wird den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, **unkompliziert in den Dialog mit der Stadtverwaltung** zu treten.

Die offizielle Auftaktveranstaltung, einschließlich der anschließenden Planungswerkstatt im Pfarrsaal St. Bernhard, markiert den Startschuss für die anderen Beteiligungsformate, die im **Zeitraum vom 12.09. bis 02.10.2024** stattfanden.

Um sicherzustellen, dass möglichst viele Bürgerinnen und Bürger über die verschiedenen Beteiligungsformate informiert sind, wurden umfassende **Kommunikationsmaßnahmen** ergriffen. Flyer mit detaillierten Informationen wurden entlang des gesamten Straßenzugs in Briefkästen verteilt, ergänzt durch Ankündigungen in der Presse, auf Social-Media-Plattformen, im Rathaus-Report sowie auf der Website der Stadt. Darüber hinaus wurden die städtischen Beiräte, die Kirchenvorstände sowie die Fraktionsvorsitzenden direkt angeschrieben und eingeladen, sich zu beteiligen. Diese breit angelegte Informationskampagne zielt darauf ab, **allen die Möglichkeit zu bieten, aktiv an der Gestaltung ihrer Umgebung teilzuhaben und die Interessen unterschiedlicher Stakeholder zu berücksichtigen.**

In den folgenden Abschnitten werden die unterschiedlichen Beteiligungsformate kurz vorgestellt und fotodokumentarisch festgehalten.

4.1 Auftaktveranstaltung mit Planungswerkstatt

- Auftakt der Beteiligung am 12.09.2024 im Pfarrsaal St. Bernhard.
- Vorstellung des Projektes, der Straßenraumgestaltung und der unterschiedlichen Beteiligungsformate.
- In Gruppenarbeiten werden in für die vier Abschnitte Hinweise, Meinungen und Ideen der Teilnehmenden diskutiert und gesammelt.
- Einholen eines Stimmungsbildes zur vorliegenden Machbarkeitsuntersuchung.
- Austausch mit anderen Bürgerinnen und Bürgern sowie der Stadtverwaltung.



Abbildung 7: Eindrücke Auftaktveranstaltung mit Planwerkstatt

4.2 Planausstellungen

- Information und Beteiligung an unterschiedlichen Standorten:
  - Bürgerpavillon: 23.09. – 27.09.2024
  - Stadtteilzentrum West: 13.09. – 02.10.2024
  - Stadtlabor: 13.09. – 02.10.2024
- Erläuterungen zum Projekt, den Abschnitten und Detailpläne durch Aushänge an den jeweiligen Standorten.
- Möglichkeit die Pläne in Ruhe zu besichtigen und Feedback zu hinterlassen.



Abbildung 8: Eindrücke Planausstellung

4.3 Vor-Ort-Termine

- Mit einem mobilen Info-Stand sind die Stadtverwaltung und Sweco GmbH an zwei Tagen im Brucker Westen ansprechbar:
  - Heimstättenstraße 25 (AEZ): 19.09.2024
  - Rothschwaiger Straße 43: 19.09.2024
  - Richard-Higgins-Straße 3: 24.09.2024
  - Am Sulzbogen 18: 24.09.2024
- Information und Beteiligung direkt am Straßenzug und den jeweiligen Planungsabschnitten.



Abbildung 9: Eindrücke Bruck-Tuk-Termine

4.4 Online-Beteiligung

- Zeitraum der Online-Beteiligung: 13.09. – 02.10.2024
- Zentral verankert auf der Beteiligungswebsite der Stadt Fürstenfeldbruck: www.brucker-stadtgespraeche.de
- Beteiligungsmöglichkeit von zu Hause und unterwegs
- Aufbau identisch zu den Beteiligungsformaten vor Ort
- Teilnahme an PC und Smartphone möglich
- Teilnahme über Link oder QR-Code

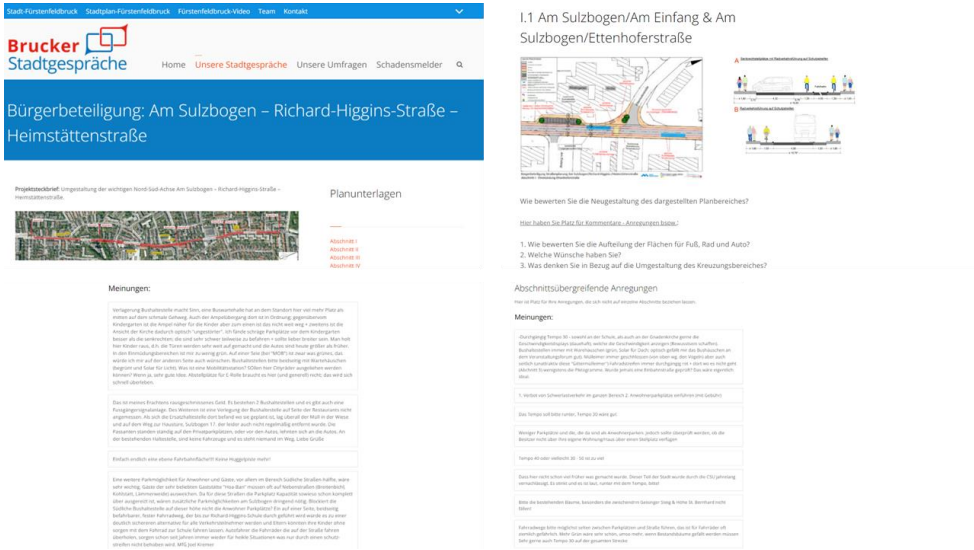


Abbildung 10: Eindrücke Online-Beteiligung

4.5 Beteiligung Grundschule

Die Abstimmung und Durchführung der Schulbeteiligung ist federführend durch die Stadtverwaltung Fürstenfeldbruck erfolgt.

- Beteilung von Schülerinnen und Schülern, Elternvertretung und Lehrkräften
- In den Schulklassen wurden Plakate erstellt und im Rahmen des Termins von Schülerinnen und Schülern vorgestellt:
  - Mit welchem Verkehrsmittel komme ich zur Schule?
  - Welche Wünsche habe ich für die Gestaltung des Schulumfeldes?
  - Ideensammlung für die Gestaltung einer Bank, welche im Schulbereich errichtet werden soll.
- Vorstellung der Straßenplanung im Abschnitt vor der Schule
- Sammeln und diskutieren von Meinungen und Ideen der Teilnehmenden



Abbildung 11: Eindrücke Beteiligung Grundschule

5 Auswertung

Durch die unterschiedlichen Beteiligungsformate wurden ca. 400 schriftliche Kommentare über die unterschiedlichen Beteiligungsformate erfasst. Hierbei ist zu beachten, dass einige Kommentare nicht nur ein Thema beleuchten, sondern in einem Kommentar teilweise mehrere Hinweise, Wünsche und Anmerkungen zur geplanten Umgestaltung vermerkt wurden.

Neben dem Aufnehmen konkreter Hinweise wurden die Teilnehmenden im Rahmen der Formate Auftaktveranstaltung mit Planungswerkstatt (4.1), Planausstellungen (4.2) sowie der Online-Beteiligung (4.4) gefragt, wie diese die Neugestaltung des jeweils dargestellten Planbereiches bewerten. Hierbei konnte zwischen gut und schlecht unterschieden werden. Insbesondere bei den Beteiligungsformaten ohne Begleitung/Anwesenheit von Projektmitarbeitenden kann nicht sichergestellt werden, dass pro Person nur eine Wertungen vergeben wurde. Die Abfrage liefert deshalb lediglich ein grobes Stimmungsbild zum jeweiligen Planabschnitt. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet:

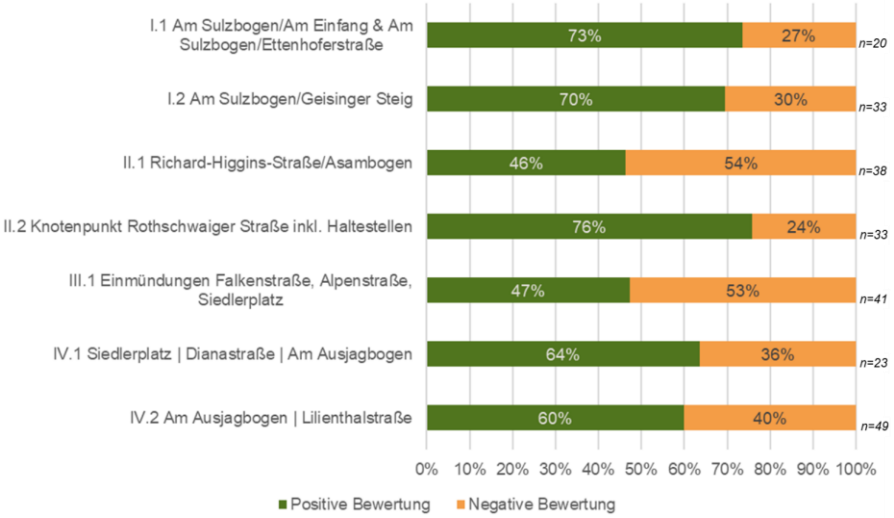


Abbildung 12: Grobeinordnung zur Frage: *„Wie bewerten Sie die Neugestaltung des dargestellten Planbereiches?“*

Insgesamt wird festgehalten, dass die Rückmeldungen zu den Abschnitten in den Formaten sehr viel besser waren, in denen der direkte Austausch zwischen Bürgerinnen und Bürgern und der Stadtverwaltung/Sweco GmbH stattgefunden hat. So wurden die Planungen im Rahmen der Auftaktveranstaltung mit Planungswerkstatt und bei den Vor-Ort-Terminen mit dem Bruck-Tuk sehr positiv bewertet, während die Planungen im Rahmen der Online-Beteiligung und Planausstellungen teilweise eher negativ bewertet wurden. Der direkte Austausch, das Beantworten von Rückfragen und das Erläutern von Planungskonflikten im Rahmen von direkten Bürgergesprächen ist somit von besonderer Bedeutung.

Neben einer grundsätzlichen Bewertung der einzelnen Abschnitte konnten Bürgerinnen und Bürger in den unterschiedlichen Formaten Anmerkungen notieren. Die nachfolgende Auswertung der Anmerkungen erfolgt gebündelt für alle Beteiligungsformate. Um die Verständlichkeit zur erhöhen, wurden einige Rückmeldungen umformuliert, während der Inhalt der Aussagen unverändert bleibt. Die erfassten Anmerkungen wurden in einem ersten Schritt den nachfolgenden Themen zugeordnet: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, Begrünung/Aufenthaltsqualität, Sonstiges. In einem zweiten Schritt wurden die Anmerkungen darüber hinaus geordnet nach: Positiv, Negativ, Vorschlag/Wunsch, Hinweis Bestand. Grundlage für die Einordnung ist jeweils der vorliegende Entwurf aus der Machbarkeitsstudie. Ist der Kommentar/Hinweis oder Anmerkung bereits im Plan wiederzufinden, wird dieser als positiv gewertet.

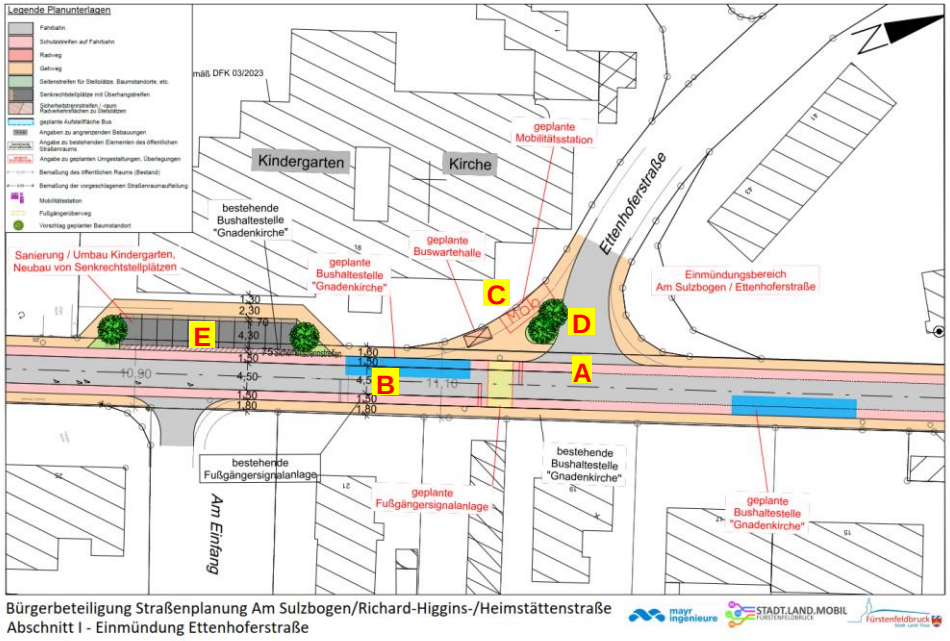
In der Spalte Format (FM) werden die unterschiedlichen Beteiligungsformate, in denen der/die Kommentare erfasst wurden aufgelistet. Die folgenden Abkürzungen wurden verwendet:

Tabelle 1: Abkürzung Beteiligungsformate

Format	Abkürzung	Format	Abkürzung
Auftaktveranstaltung mit Planungswerkstatt	APW	Planausstellung Stadtteilzentrum West	PSW
Bruck-Tuck am 19.09.	BT1	Planausstellung Stadtlabor	PSL
Bruck-Tuck am 24.09.	BT2	Planausstellung Bürgerpavillon	PBP
Beteiligung Grundschule	BGS	Anmerkungen Umweltbeirat	UBR
Onlinebeteiligung	ON		

5.1 Abschnitt 1: Am Pöglschlag bis Geisinger Steig

5.1.1 Am Sulzbogen/Am Einfang & Am Sulzbogen/Ettenhoferstraße



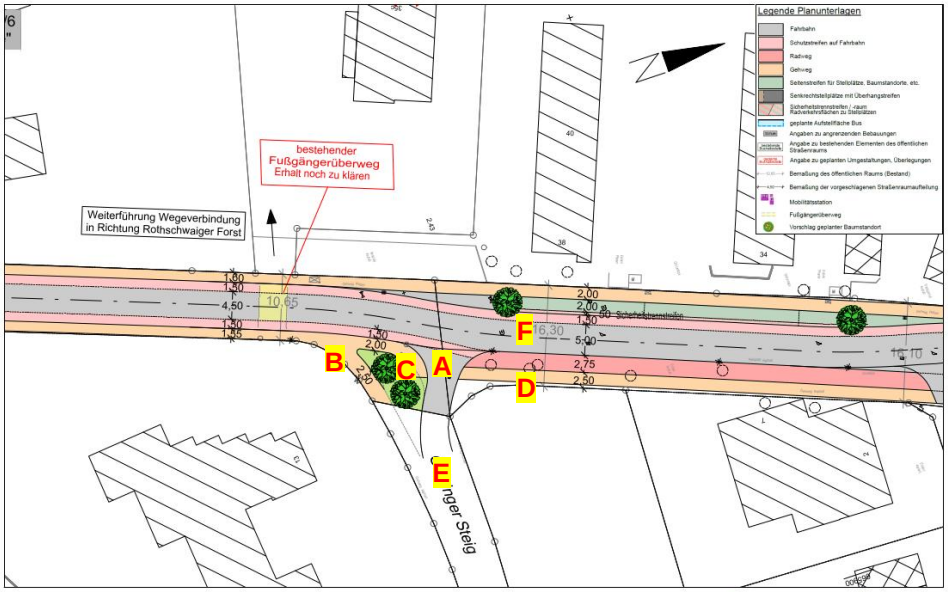
Bürgerbeteiligung Straßenplanung Am Sulzbogen/Richard-Higgins-/Heimstättenstraße
Abschnitt I - Einmündung Ettenhoferstraße

	Rückmeldung				Prio	FM
	Positiv	Negativ	Vorschlag/Wunsch	Hinweis Bestand		
Fuß	• Fußgängersignalanlage: Fußgängerampel ist wichtig und sollte auch in Zukunft vorhanden sein.				II	PSW/PSL
Fuß	• Verlegung Fußgängersignalanlage: Der neue Standort ist in Ordnung. Gegenüber vom Kindergarten (B) ist die Ampel zwar näher für die Kinder, aber zum einen ist das nicht weit weg & zweitens ist die Ansicht der Kirche durch die Neuplanung optisch "ungestörter".				I	ON
Fuß	• Reduktion der Fahrbahnbreiten: Sehr positiv im Knotenpunkt (A).				II	APW
Fuß			• Verlegung Fußgängersignalanlage: Keine Verlegung, sondern Verortung dort, wo diese auch im Bestand ist. Aktuell liegt die Fußgängerschutzanlage direkt in der Flucht mit dem Eingangsbereich der kirchlichen Einrichtungen, mit dem Verlegen des FGÜ würden Umwege für den Fußverkehr entstehen. Kinder lassen sich in der Regel nicht „umleiten“ (B).		II	APW/ PSL
Fuß			• Kreisverkehr: Statt der T-Kreuzung wäre ein Kreisverkehr besser für den Fußverkehr (A).		I	BT1
Fuß			• Fußgängersignalanlage: Alternativ über Zebrastreifen nachdenken, auch wenn LSA für den Fußverkehr die bessere Lösung wäre.		I	PSW
Fuß			• Querung Ettenhoferstraße: Vorsehen einer Querungsstelle für den Fußverkehr im Kreuzungsbereich (D).		I	APW
Fuß			• Verbreiterung Gehweg: Der östliche Gehweg sollte breiter sein als der westliche. Insbesondere vor Schulbeginn sind viele Schulkinder in Richtung Osten nach Norden unterwegs. Nachmittags verteilen sich die Ströme besser.		II	APW
Fuß			• Breite der Fußwege: Im Bestand sind diese auf einigen Streckenabschnitten zu schmal – insb. zwischen Am Pöglschlag und der Schule.		II	APW
Fahrrad			• Schutzstreifen: Der Schutzstreifen wird positiv bewertet.		III	APW
Fahrrad			• Reduktion der Fahrbahnbreiten: Die Verengung der Kurve (A) ist gut. In der Vergangenheit gab es Konflikte/Unfall zwischen Radverkehr und Kfz.		II	BT1, ON
Fahrrad			• Radverkehrsführung: Ein einseitiger baulich getrennter Zweirichtungsradweg bis zur Richard-Higgins-Schule, ist eine deutlich sicherere Alternative für alle Verkehrsteilnehmenden. Kfz-Verkehr, der den Radverkehr auf der Straße überholt, sorgt schon seit Jahren für heikle Situationen. Dies wird auch nicht durch den Schutzstreifen behoben.		I	ON
Fahrrad			• Radverkehrsführung: Es sollte überlegt werden, den Radverkehr nicht nur auf einem Schutzstreifen zu führen, sondern baulich abzusondern und die Benutzung somit sicherer zu machen. Durch die Führung auf einem Radweg kann der Radverkehr neben dem Fußverkehr an den Parkplätzen vorbeigeführt werden (E). So kreuzt der Kfz-Verkehr (vor allem beim Hol- und Bringverkehr des Kindergartens) nicht ständig den Radverkehr.		I	ON
Fahrrad			• Schutzstreifen: Die roten Streifen erwecken beim Kfz-Verkehr den Anschein, dass es OK ist, wenn dieser nicht darauf fährt. Tatsächlich hat dieser dann gesetzeswidrig nur 50cm Abstand!		I	ON
Fahrrad			• Rangieren durch Parkplätze: Ein- und Ausparkverkehr für Rad-, Fuß und Kfz-Verkehr hinderlich, daher weniger Parken gewünscht.		I	BT1
Fahrrad			• Querung Am Einfang: Der Schutzstreifen sollte an der Kreuzung Am Sulzbogen/Am Einfang auch das Abbiegen in die Straße Am Einfang einleiten. Vorschlag, dass sich der Schutzstreifen im Kreuzungsbereich aufteilt und sowohl über die Kreuzung als auch ein Stück in die Einfahrt geführt wird (ident. zum Vorgehen an der Ecke Schöngeisinger Straße/Buchenauer Straße).		I	APW

	• Querung Ettenhoferstraße: Der Schutzstreifen sollte an der Kreuzung Am Sulzbogen/Ettenhoferstraße auch das Abbiegen in die Ettenhoferstraße einleiten. Vorschlag, dass sich der Schutzstreifen im Kreuzungsbereich aufteilt und sowohl über die Kreuzung als auch ein Stück in die Einfahrt geführt wird (ident. zum Vorgehen an der Ecke Schöngeisinger Straße/Buchenauer Straße).	II	APW, ON
Bus	• Verlegung Bushaltestelle „Gnadenkirche“: Sinnvoll. Eine Buswartehalle hat an dem neuen Standort viel mehr Platz als mitten auf dem schmalen Gehweg.	I	ON
Bus	• Verlegung Bushaltestelle „Gnadenkirche“: Das ist „rausgeschmissenes Geld“. Es bestehen zwei Bushaltestellen und es gibt auch eine Fußgängersignalanlage. Des Weiteren ist eine Verlegung der Bushaltestelle auf Seite der Restaurants nicht angemessen. Als sich die Ersatzhaltestelle dort befand (wo diese jetzt regulär geplant ist), lag überall der Müll in der Wiese und auf dem Weg zur Haustüre. Dieser wurde nicht regelmäßig entfernt. Die Passanten standen ständig auf den Privatparkplätzen, oder vor den Autos bzw. lehnten sich an die Autos. An der bestehenden Haltestelle sind keine Fahrzeuge und es steht niemand im Weg.	I	ON
Bus	• Verlegung Bushaltestelle „Gnadenkirche“: Blockiert die südliche Bushaltestelle auf dieser Höhe nicht die Anwohnerparkplätze?	I	ON
Bus	• Bushaltestelle „Gnadenkirche“: Beidseitig Wartehallen mit Begrünung der Bushaltestellen und Ausstattung mit Solar (für Beleuchtung).	II	APW, ON
Bus	• Bushaltestelle „Gnadenkirche“: Bushaltestellenhäuschen sollte tiefer sein, damit es nicht reinregnet.	I	BT1
Bus	• Bushaltestelle „Gnadenkirche“: Für Busfahrer/in schlecht einsehbar. Wenn es regnet, fährt Bus teilweise vorbei.		
Bus	• Aufstellbereich Bushaltestelle „Gnadenkirche“: An den Bushaltestellen ist im Bestand kaum Platz für den Fußverkehr. Dies sollte bei der Neuplanung verbessert werden – Wartezonen und Fußgängerlängsverkehr behindern sich aktuell gegenseitig.	I	APW
KFZ	• Kreuzung Ettenhoferstraße/Sulzbogen: Sehr positiv, dass der Straßenquerschnitt verkleinert wird. Die Kreuzung ist im Bestand wahnsinnig unübersichtlich und es ist gut, dass die Fläche für eine Mobilitätsstation und die Wartehalle für den Bus genutzt wird.	II	BT1, ON
KFZ	• Parken: Der Wunsch nach weiteren Parkplätzen wird nicht verstanden. Man kann überall parken, vielleicht muss man 1-2 Minuten suchen und ein paar Schritte laufen. Das schadet niemanden. Nicht mehr Parkplätze als es jetzt gibt, auch nicht wegen dem Restaurant.	I	ON
KFZ	• Parken: Ein mehr an Parkplätzen zieht grundsätzlich mehr Autos an. Warum sperrt man diese aus den Wohngebieten nicht mehr aus? Schaffung von Parkhäusern, auch Anwohner Parkhäuser wie z. B. in Wien wäre eine Lösung	I	ON
KFZ	• Parken: Umgestaltung der Parkplätze für das Kinderhaus Gnadenkirche sehr gut.	I	ON

	• Parken: Weitere Parkmöglichkeiten für Anwohnende und Gäste - insbesondere in der südlichen Straßenhälfte. Gäste der Gaststätten müssen oft auf Nebenstraßen (Breitenbichl, Kohlstatt, Lämmerweide) ausweichen. Da für diese Straßen die Parkplatzkapazität schon ausgereizt ist, wären zusätzliche Parkmöglichkeiten am Sulzbogen dringend nötig.	II	ON/PSW
	• Verkehrsführung: Parkplätze und Straßen an der Gnadenkirche anlegen wie vor dem nahen Kindergarten.	I	PSW
	• Gestaltung der Parkplätze: Schrägparken vor dem Kindergarten wäre besser als die senkrechten Stellplätze (E). Diese sind teilweise schwer zu befahren & sollte breiter sein. Man holt hier Kinder raus, d.h. die Türen werden sehr weit auf gemacht und die Autos sind heute größer als früher.	I	ON
	• Gestaltung der Parkplätze: Flachere Einfahrtswinkel (E) würden bessere Sichtverhältnisse beim Rückwärtsfahren erlauben (insb. vor Bäckerei Drexler).	I	APW
	• Sichtbarkeit Kindergarten: Der Kindergarten sollte auffälliger gestaltet werden. Autofahrende erkennen nicht, dass dort ein Kindergarten ist.	I	BT1
	• Geschwindigkeitsüberschreitungen: Tempo 40 wird nicht eingehalten. Straßenzug gleicht einer „Rennstrecke“. Einrichtung eines Dauer-Blitzers.	II	APW, BT2
Grün	• Grünflächen erhalten: Die bestehenden Bäume, besonders die zwischendrin - Geisinger Steig & auf Höhe St. Bernhard nicht fällen!	I	ON
Grün	• Mehr Begrünung: In den Einmündungsbereichen ist zu wenig grün. Bei der geplanten Mobilitätsstation ist zwar was Grünes, das sollte jedoch auch auf der anderen Seite eingerichtet werden.	I	ON
Grün	• Mehr Begrünung: Im Kreuzungsbereich Am Sulzbogen/Ettenhoferstraße (A).	I	APW
Sonstiges	• Planung: Die vorliegende Planung wird als gut erachtet.	III	APW, PSW, BT1
Sonstiges	• Mobilitätsstation: Sollen hier Cityräder ausgeliehen werden können? Wenn ja, sehr gute Idee. Abstellplätze für E-Roller braucht es nicht (C).	I	ON
Sonstiges	• Mobilitätsstation: Wie sieht die Mobilitätsstationen aus? Skizze fehlt (C).	!	PSL
Sonstiges	• Mobilitätsstation: Wunsch nach Ausleihräder an der Mobilitätsstation sowie eine Fahrradreparatur-Station (C).	I	APW
Sonstiges	• Aufenthaltsqualität: Anpassung des Stadtmobiliars an das Bedürfnis besserer Aufenthaltsqualität (Mülleimer, bessere Haltestellenmöblierung…)	II	APW
Sonstiges	• Müllproblematik: Bereitstellen und Einplanen von mehr und gleichzeitig geschlossenen Mülleimern.	II	APW
Sonstiges	• Mitteleinsatz: Studien und praktische Erfahrungen aus anderen Gemeinden sollten ausgewertet werden. Ist der finanzielle Mitteleinsatz gerechtfertigt (B)?	I	PSW
Sonstiges	• Unfall auf Bestandsanlagen: Radfahrerin wollte auf den Gehweg hoch, der Bordstein war jedoch zu hoch und sie ist abgerutscht.	I	BT1
Sonstiges	• Sichtbeziehungen: Schlechte Einsehbarkeit bei Hecke (Am Sulzbogen/Ho).	I	BT1
Sonstiges	• Sanierung: Dringend notwendig - ebene Fahrbahnfläche & keine Huggelpiste.	I	ON

5.1.2 Am Sulzbogen/Geisinger Steig

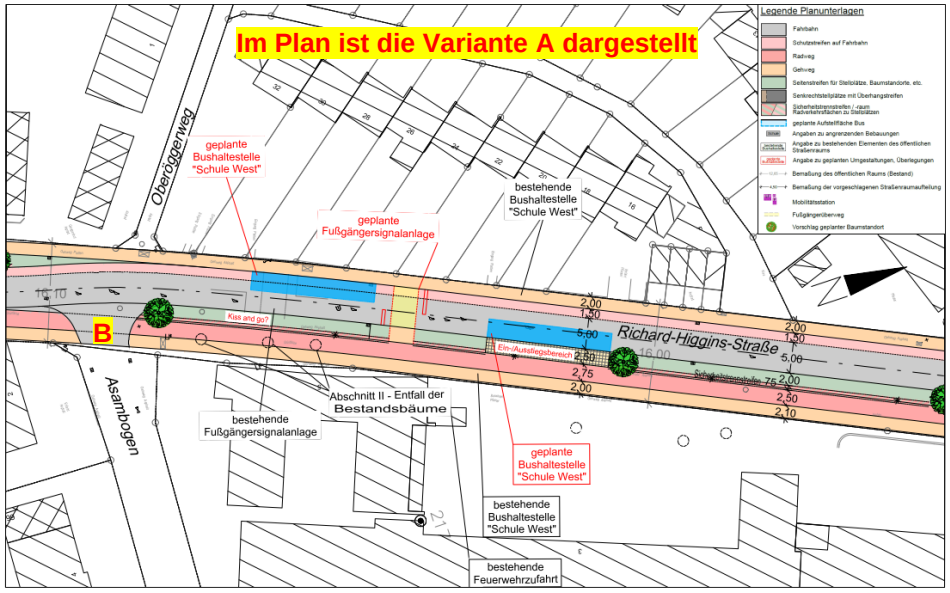


Bürgerbeteiligung Straßenplanung Am Sulzbogen/Richard-Higgins-/Heimstättenstraße
Abschnitt I - Einmündung Geisinger Steig

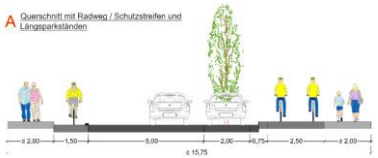
	Rückmeldung				Prio	FM
	Positiv	Negativ	Vorschlag	Hinweis Bestand		
Fuß	• Verbreiterung Gehweg: Der östliche Gehweg sollte breiter sein als der westliche, denn die östliche Seite ist ein Sammelweg für die Schulkinder, die gemeinsam zur Schule gehen und sich auf diesem Weg gegenseitig behindern.				II	APW
	• Querung Geisinger Steig: Plateauaufpflasterung in Süd-Nord-Achse (A).				I	APW
	• Fußgängerüberweg: Unbedingt erhalten oder Alternative schaffen. Hier schließt die gut genutzte Fußgängerverbindung von der Ettenhoferstraße an die Straße Am Sulzbogen an. • Die Querungsstelle wird im Bestand auch vom Radverkehr genutzt und sollte in Zukunft sowohl für Rad- und Fußverkehr gut nutzbar sein.				III	APW, PSW, BT1
	• *Verbreitern der Gehwegflächen: vgl. Fahrrad - Radverkehrsführung*				*I*	*APW*
	• Kreuzung Am Sulzbogen/Geisinger Steig: Die Kreuzungssituation/Verkehrsführung ist im Bestand verwirrend (A).				I	BT1
	• Sichtverhältnisse: Aufgrund der Hecke am Geisinger Steig sehen Kinder den Fußgängerüberweg nicht.				I	BT1
Fahrrad	• Trennung Fuß- und Radverkehr: Der Fußweg (B) wird im Bestand vom Radverkehr genutzt – Fuß- und Radverkehr sollten hier getrennt werden.				I	APW
	• Radverkehrsführung: Der Radverkehr sollte wie im bereits umgebauten Bereich geführt werden.				II	PSL
	• Radverkehrsführung: Baulich getrennter Radweg vom Geisinger Steig bis vor die Schule wird kritisch gesehen. Favorisiert wird das Belassen der Grünflächen/Bestandsbäume und eine Verbreiterung der Gehwegflächen.				I	APW
	• Kreuzung Am Sulzbogen/Geisinger Steig: Vom Geisinger Steig kommend ist das Einbiegen auf Am Sulzbogen nach links schwierig (A), da nicht klar ist wo man halten soll. Das Anfahren in der Steigung des Geisinger Steiges gestaltet sich für den Radverkehr als herausfordernd.				I	APW
	• Kreuzung Am Sulzbogen/Geisinger Steig: Von Am Sulzbogen kommend ist das Abbiegen in den Geisinger Steig nach rechts schwierig, da nicht klar ist wo man bremst (A).				I	APW
KFZ	• Geschwindigkeitsbegrenzung: Geltenden Begrenzungen für Kfz beibehalten.				I	APW
	• Geschwindigkeitsbegrenzung: 20 km/h und Nutzung von Flüsterasphalt.				I	PSW
	• Gewichtsbeschränkung: Beschränkung zulässiges Gesamtgewicht auf 7,5 t sowie Bus und „Anlieger frei“. Bereits bis ca. 1993 so gehandhabt.				I	PSW
	• Verkehrsführung: Die Verschwenkung der Straße nördlich des Geisinger Steigs (F) sollte noch weiter nördlich erfolgen, um mehr Platz zur Verfügung zu haben.				I	APW
Grün	• Begrünung: Die Grünfläche wird in der Planung als zu klein bewertet. Die Fußverkehrsfläche sollte ebenfalls, als Grünfläche ausgestaltet werden (C).				I	APW
	• Grünflächen erhalten: Die bestehenden Bäume, besonders die zwischendrin - Geisinger Steig & auf Höhe St. Bernhard nicht fällen! Der Geisinger Steig sollte für Fußverkehr bestehen bleiben. Dies ist die einzige Möglichkeit für Ältere und mit Hunden ins Grüne zu gehen.				II	ON, BT1
	• Grünflächen erhalten: Der getrennte Radweg bis vor die Schule sollte erst ab dem Asambogen beginnen. Bei einer Fortführung des Schutzstreifens bis zum Asambogen und dem Verzicht des westlich geplanten Seitenstreifens könnten die Bestandsbäume auf der Ostseite ggf. erhalten bleiben.				I	UBR
	• *Grünflächen erhalten: vgl. Fahrrad - Radverkehrsführung*				*I*	*APW*
	• Grünflächen erhalten: Die Bestandsbäume auf der Ostseite der Richard-Higgins-Straße (D) sollten erhalten werden. Vorschlag den westlichen Seitenstreifen nach Osten zu verlegen. Der auf der Ostseite geplante Seitenstreife würde somit entfallen und nach Westen verlegt werden.				II	APW
Sonstiges	• Geisinger Steig (E): Abfalleimer wegräumen und Randbereiche überarbeiten.				I	PSL

5.2 Abschnitt 2: Geisinger Steig bis Rothschwaiger Straße

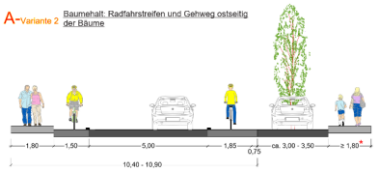
5.2.1 Richard-Higgins-Straße/Asambogen



Bürgerbeteiligung Straßenplanung Am Sulzbogen/Richard-Higgins-/Heimstättenstraße
Abschnitt II - Einmündung Asambogen und Bereich bei der Schule



Variante A: Radverkehr auf unabhängigen Radweg im Seitenbereich; Notwendigkeit, Bäume zu fällen; Seitenstreifen zwischen Radweg und Straße für Parken, Begrünung (neue Baumstandorte) und Hol- und Bringzone vorgesehen.



Variante A2: Bäume bleiben erhalten; Radverkehr kann nicht im Seitenraum geführt werden; Radfahrer nutzen einen Radfahrstreifen auf der Straße

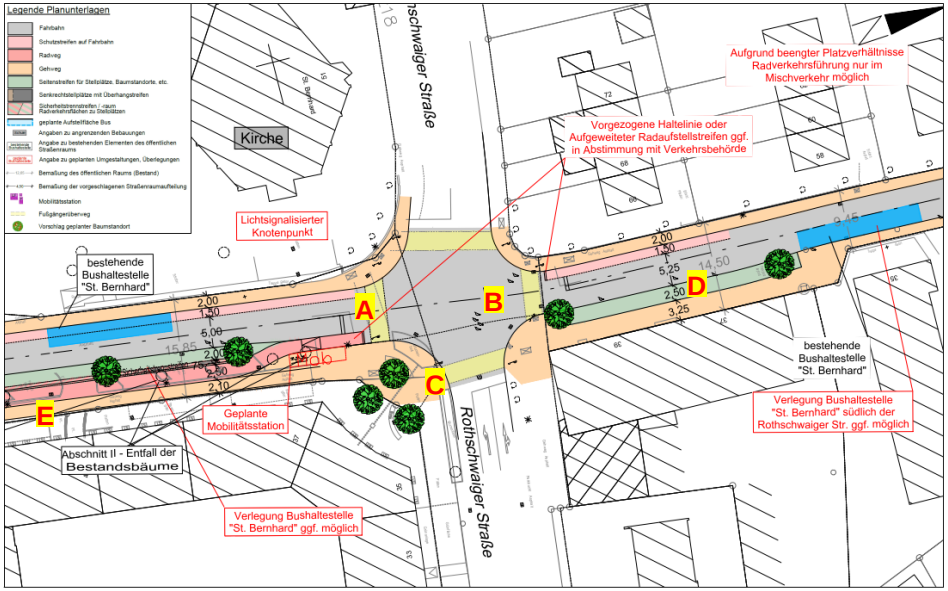
	Rückmeldung				Prio	FM
	Positiv	Negativ	Vorschlag	Hinweis Bestand		
Fuß	• Fußgängersignalanlage: Unbedingt beibehalten. Es gab letztens einen Unfall bei dem zwei Kinder verletzt wurden.				I	BT2
	• Fußverkehrsführung: Gerade Wegeführung für den Fußverkehr.				I	BT2
	• Fußgängersignalanlage: Aufpflasterung und Erhöhung der Straße im Bereich der Fußgängerquerung.				I	ON
	• Querung Asambogen: Schulweghelfer/innen: Mehr Sichtbarkeit, mehr Warnschilder, Furt vergrößern (B).				I	BT2
	• Fußgängersignalanlage: Trotz Signalanlage fahren Kfz schnell über den Bereich – die Signalanlage ist jedoch sicherer als ein Zebrastreifen.				I	BT2
	• Fußverkehrsführung: Die Schulwegpläne sollten in Zukunft intensiver genutzt und kommuniziert werden.				I	BGS
	• Fußverkehrsführung: Die Bestandslösung als Fußweg mit „Radverkehr frei“ ist in der Nutzung nicht praktikabel.				I	APW
Fahrrad	• Abwägung Seitenstreifen (mehr grün) / Radweg / Parkplätze vor der Schule: Großteil der Teilnehmenden spricht sich für Variante A aus. Die Sicherheit der Kinder steht im Fokus. Es wird hervorgehoben, dass die Bestandsbäume anderswo oder im Seitenstreifen wiederverwendet werden sollten.				III	APW, BGS
	• Abwägung Seitenstreifen (mehr grün) / Radweg / Parkplätze vor der Schule: Mehr Platz für Radverkehr bzw. Radweg				I	BT2
	• Abwägung Seitenstreifen (mehr grün) / Radweg / Parkplätze vor der Schule: Radweg rot einfärben. Wenn es geht Radweg neben Gehweg vor der Schule damit es sicherer ist.				I	BT2
	• Abwägung Seitenstreifen (mehr grün) / Radweg / Parkplätze vor der Schule: Der Radweg dient zudem als „Pufferzone“ zwischen dem Fußverkehr und dem Kfz-Verkehr. Da der Bus auf der Fahrbahn halten muss wird ein abgegrenzter Radweg begrüßt.				I	BGS
	• Abwägung Seitenstreifen (mehr grün) / Radweg / Parkplätze vor der Schule: Variante A2 mit der Radverkehrsführung zwischen fließendem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn und ruhendem Kfz-Verkehr im Seitenraum wird kritisch und für Radfahrende als unattraktiv bewertet. Insbesondere in diesem Bereich mit viel Kfz-Bring- und Holverkehr. Schutzstreifen bieten sich insb. für geübte Radfahrende an - vor der Schule deshalb besser getrennter Radweg.				III	APW, ON, PBP, PSW, BGS
	• Abwägung Seitenstreifen (mehr grün) / Radweg / Parkplätze vor der Schule: Die Radverkehrsführung auf einem getrennten Radweg vor der Schule wird grundsätzlich begrüßt. Um die Bestandbäume am Geisinger Steig zu erhalten, sollte dieser jedoch nur vom Asambogen bis zur Rothschwaiger Straße verlaufen.				I	UBR

	• Abwägung Seitenstreifen (mehr grün) / Radweg / Parkplätze vor der Schule: Es sollte eine einheitliche Führung für den Radverkehr beibehalten werden. Das Wechseln zwischen Radweg und Schutzstreifen ist in der Praxis unattraktiv. Deshalb wird die Variante Schutzstreifen vor der Schule (A2) favorisiert. So wird der Radverkehr einheitlich auf dem Schutzstreifen geführt.	I	BT2
	• Querung Asambogen: Den Radweg/Schutzstreifen durchgängig über die Kreuzungen führen. Am Asambogen (B) ist dieser unterbrochen.	II	ON
	• Querung Asambogen: Das Ab- und Einbiegen in/aus der Straße Asambogen (B) sollte für den Radverkehr „eingeleitet“ werden. Dadurch hält der Radverkehr seine Spur. In diesem Bereich sind viele Grundschulkinder unterwegs.	I	ON
	• Trennung Kfz- und Radverkehr: Auf trennende Elemente zwischen Fahrbahn und Radfahrsteifen verzichten, da Sturzgefahr.	I	PSL
	• Trennung Fuß- und Radverkehr: Klare Trennung, um das „Durchmischen“ der Verkehrsteilnehmenden vor der Schule zu minimieren.	II	APW
	• Unfall Radverkehr: Dort wo vor ein paar Jahren der Unfall passiert ist, muss etwas passieren – bspw. Schilder platzieren.	I	BT2
	• Abstellanlagen Radverkehr: Wunsch nach überdachten Abstellanlagen für den Radverkehr.	I	BGS
	• Radverkehrsinfrastruktur: Im Bestand zu schmal.	I	BT2
	• Gehwegnutzung: Auf dem Schulweg fahren oft ältere Kinder (11-12 Jahre) auf dem Gehweg.	I	BT2
Bus	• Bushaltestelle „Schule West“: Verlegung der Bushaltestelle positiv.	II	APW
	• Bushaltestelle „Schule West“: Verlegung der Bushaltestelle negativ. Diese sollte bleiben, wo sie ist.	I	BT2
	• Bushaltestelle „Schule West“: Ausbildung als Kap wird kritisch gesehen. Es besteht der Wunsch, diese weiterhin als Busbucht auszubilden	II	APW, ON
	• Bushaltestelle „Schule West“: Aufenthaltsbereiche im Bestand sehr schmal. Diese sollte mit der Neuplanung vergrößert werden.	I	APW
	• Buswartehalle: Gibt es auf beiden Seiten Wartehallen? Auf den Plänen sind keine vermerkt. Hier steigen viele Kinder ein und aus. Wartehallen mit Beleuchtung einrichten (und möglichst verglast für die Einsehbarkeit).	I	ON
	• Auslastung ÖPNV: Bus 840 auf dem Weg zur Realschule oft zu voll.	I	BT2
	• Linienführung ÖPNV: Der Bus fährt nicht bis zur Mittelschule. Kinder steigen bei der Grundschule aus und laufen von dort zur Mittelschule.	I	BT2
KFZ	• Bring- und Holzone: Einrichtung positiv und dient dem Ordnen der Elternverkehre.	III	APW, ON, BGS
	• Bring- und Holzone: Einrichtung wird positiv gesehen. Im Bestand halten viele Eltern auf der anderen Straßenseite und Kinder rennen, ohne auf den Verkehr zu achten über die Straße. Eine Bring- und Holzone wird befürwortet, um die Verkehre besser zu ordnen.	I	BGS

	• Parkplätze vor Schule und Kindergarten: Man findet nicht immer was vor dem Zieleingang, aber das ist auch nicht das Ziel. Man kann auch mal ein paar Meter laufen. Hier wird für meinen Geschmack mit dem Wunsch nach Parkplätzen etwas dramatisiert.	I	ON
	• Parkplätze vor der Schule: Das Lehrerparken sollte auf dem Schulgelände abgewickelt werden, statt im öffentlichen Raum, der eigentlich für alle da ist.	I	APW
	• Bring- und Holzone: Einrichtung negativ. Zusätzliches und attraktiveres Parken zieht Elternverkehre an. Kinder sollten zu Fuß/Rad/ÖPNV nutzen.	II	APW, ON
	• Bring- und Holzone: Einrichtung negativ. Stattdessen sollte besser mehr begrünt werden.	I	ON
KFZ	• Bring- und Holzone: Einrichtung negativ. Lieber Parklets, statt einer grauen Bring- und Holzone	I	ON
	• Parkplätze vor der Schule und Kindergarten: Die geplanten Parkflächen werden als zu gering gesehen. Im Bestand reichen diese schon nicht aus.	III	APW, ON,
	• Parkplätze vor der Schule: Lehrkräfte finden im Bestand schon kaum Parkplätze. Durch die Planung verstärkt sich das Problem.	II	APW, ON
	• Geschwindigkeitsüberschreitung: Die zulässigen Geschwindigkeiten werden nicht eingehalten - insbesondere nachts. Mehr Geschwindigkeitskontrollen.	III	PSW, BT2
	• Verkehrsberuhigung: Durch Aufpflasterung vor der Schule. Insgesamt sollte im Bereich vor der Schule stärker auf den Schulbereich aufmerksam gemacht werden (Markierungen, Beschilderung, farbliche Gestaltung).	II	BT2, BGS
	• Parkplätze vor dem Kindergarten: Die Stellplätze im Bestand reichen oft nicht aus. Wunsch nach 15-Minuten Stellplätzen – ähnlich wie die Bring- und Holzone vor der Schule.	II	APW. ON
	• Parkplätze vor dem Kindergarten: Mehr zeitlich unbegrenzte Parkmöglichkeiten einrichten - für Eltern & Personal.	II	ON
	• Parkplätze vor dem Caritas Kinderhaus: Berücksichtigung der nötigen Parkplätze für Personal und Eltern. Hier arbeiten knapp 20 Personen und es gibt aktuell keine ausgewiesenen Personalparkplätze.	II	ON
	• Parkplätze vor Schule und Kindergarten Einzurichtende Parkflächen auf dem Seitenstreifen sollten zeitlich begrenzt werden.	III	APW, BGS
	• Parkplätze: Für das Gebiet braucht es ein Parkraummanagement. Viele Garagen stehen leer und die Anwohnenden parken im öffentlichen Raum.	II	APW
	• Parkplätze: Im Bestand ist die Situation relativ entspannt, da die Schule derzeit noch sehr klein ist. Früher gab es mehr Klassen & Kinder. Wunsch: Nicht nur die jetzige Situation betrachten, sondern auch an die Zukunft (zusätzliche Bedarfe durch Vergrößerung der Schule) denken.	I	BGS
	• Parkplätze: Vor der Schule parken einige Kfz ohne Befugnis auf den Parkplätzen der Lehrkräfte. Insbesondere Anwohnende nutzen die Parkflächen über Nacht und stehen teilweise zu Schulbeginn noch immer dort. Es sind mehr Kontrollen notwendig.	I	BGS
	• Parkplätze: Vor der Grundschule existiert eine Grünfläche, welche im Bestand nicht genutzt wird. Vorschlag, diese für die Erweiterung des Seitenraumes zu nutzen. Prüfung ob hierdurch das Parken weiterhin in Senkrechtaufstellung + zusätzlich ein abgegrenzter Radweg möglich sind.	I	BGS

	• Parkplätze: Parkplätze sollten auch für Sportveranstaltungen/Sportvereine zur Verfügung stehen.	I	BGS
	• Parkplätze: Die jetzige Situation zeigt, dass das Regulieren des Parkens ohne Kontrolle nicht funktioniert.	I	APW
	• Verkehrsmittelnutzung Lehrkräfte: Im Rahmen der Beteiligung der Grundschule wurden die Lehrkräfte nach ihrer Verkehrsmittelwahl gefragt. Der Großteil nutzt aufgrund der Entfernung, dem Zusammenlegen von Fahrten und Materialtransport das private Kfz.	/	BGS
Grün	• *Abwägung Seitenstreifen (mehr grün) / Radweg / Parkplätze vor der Schule: vgl. Anmerkungen bei "Fahrrad"*		
	• Abwägung Seitenstreifen (mehr grün) / Radweg / Parkplätze vor der Schule: Der Fokus sollte auf Sicherheit und Begrünung liegen. Aus diesem Grund wird der abgetrennte Radweg favorisiert (A). Neue Bäume sollten im geplanten Seitenstreifen gepflanzt werden.	III	BT2, ON, BGS
	• Begrünung/Bäume: Gerne so viele Bäume wie möglich. Auch in den Einmündungsbereichen sollte mehr Grün geplant werden.	II	BT2, ON
	• Platzgestaltung Richard-Higgins-Straße/Ettenhoferstraße: Eigentümer und Café Nefelis einbeziehen.	I	PSL
Sonstiges	• Planung: Die vorliegende Planung wird als gut erachtet.	I	PSW
	• Kosten: Bevor man so einen Plan den Bürgern zeigt, sollte man sich erst einmal vor Ort umsehen. Man kann nicht einfach alle Parkplätze an der Schule und am Sternkindergarten streichen. Man sollte überlegen die Kosten klein zu halten und nicht Geld ausgeben das man gar nicht hat.	I	ON
	• Müllproblematik: Es sind andere Mülleimer notwendig. Mülleimer mit Deckel, um Ratten vorzubeugen.	I	BT2
	• Müllproblematik: Mehr Mülleimer vor der Grundschule damit kein Müll rumliegt.	I	BT2
	• Rückmeldungen der Schülerschaft zur Gestaltung des Schulbereiches: Im Rahmen der Beteiligung der Grundschule wurden in den Klassen Wünsche zur Gestaltung des Schulbereiches gesammelt. Die Rückmeldungen sind nachfolgend stichpunktartig aufgelistet: • Buntes Schulumfeld (bunte Zaunlatten, bunte Mülleimer, bunte Treppenstufen vor dem Eingang der Grundschule, bunte Mauer/Fassade vor der Grundschule). • Dekoration, Lichterkette/bunte Lampen, Blumenbeete, Blumentröge • Mehr überdachte Außenflächen, mehr überdachte Sitzgelegenheiten, Lagerplatz für Schulranzen, eine Hütte als Unterstand. • Ein Zaun, um die Schule vom Straßenzug zu trennen. • Ein Anstellsystem, um das Gedränge vor Schulbeginn am Eingang zu reduzieren.	II	BGS
	• Rückmeldungen der Schülerschaft zur Verkehrsmittelwahl zwischen Wohnort und Schule: Im Rahmen der Beteiligung der Grundschule wurden in den Klassen Plakate erstellt, welche die Verkehrsmittelwahl der Kinder thematisieren. Der Fußverkehr nimmt den mit weitem Abstand größten Teil an, gefolgt von Kfz-Verkehr, dem Roller und dem Bus.	/	BGS
	• Spielgeräte: Eine integrierte verwaltungsinterne Abstimmung zu Parkflächen und Spielgeräten ist von großer Bedeutung, um Flächen nicht doppelt zu verplanen.	I	BGS

5.2.2 Knotenpunkt Rothschwaiger Straße inkl. Haltestellen

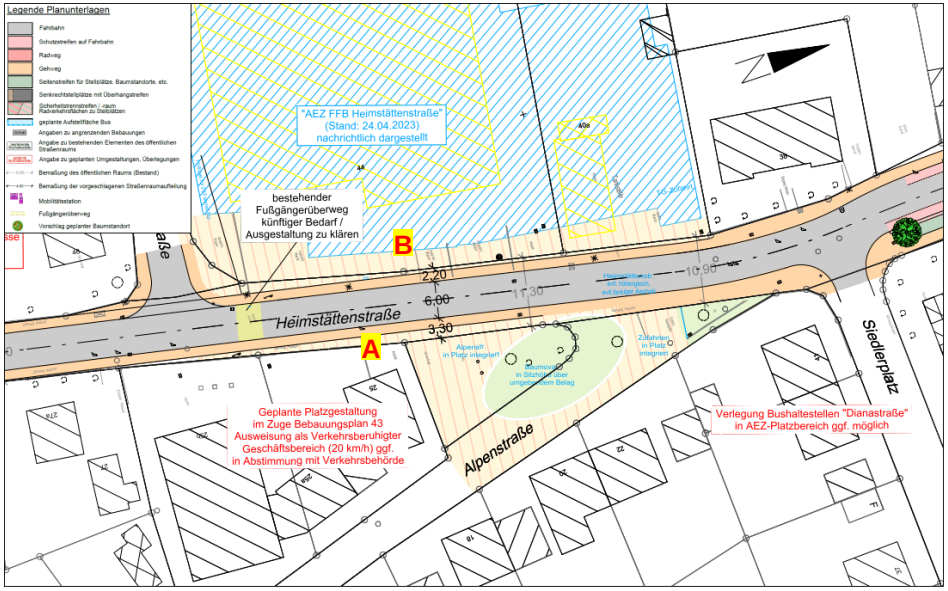


Bürgerbeteiligung Straßenplanung Am Sulzbogen/Richard-Higgins-/Heimstättenstraße
Übergang Abschnitt II zu III - Kreuzung Rothschwaiger Straße

	Rückmeldung				Prio	FM
	Positiv	Negativ	Vorschlag	Hinweis Bestand		
Fahrrad	• Radverkehrsführung: sicher zur Kreuzung und danach "Fahr mit Gott, viel Glück, hoffentlich kommst du sicher über die Kreuzung?"				I	ON
	• Radverkehrsführung: Fahrradfreundliche Kreuzung wäre hier besser, auch für die vielen Fußgänger.				I	PSW
	• Radverkehrsführung - Aufstellflächen: Eine Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr von Am Sulzbogen in die Rothschwaiger Straße **vor** dem Kfz-Verkehr wäre sinnvoll (A).				III	APW
	• Radverkehrsführung – Geradeaus: Auch in der Heimstättenstraße sollte auf den Radverkehr aufmerksam gemacht werden. Vorschlag, dass der Schutzstreifen über die Kreuzung geführt wird oder zusätzliche Fahrradpiktogramme in der Heimstättenstraße auf der Fahrbahn markiert werden, um den Radverkehr auch im Mischverkehr „sichtbar" zu machen (B).				II	APW
	• Radverkehrsführung – Rechtsabbiegen: Von Am Sulzbogen in die Rothschwaiger Straße sollte der Radweg um die Kurve geführt werden (C).				II	APW, ON
	• Radverkehrsführung – Abbiegen: Wo möglich sollten für den Radverkehr grüne Pfeile eingerichtet werden, um lange Wartezeiten zu vermeiden.				I	APW
Bus	• Bushaltestelle „St. Bernhard": Verlegung der Bushaltestelle positiv.				I	BT1
	• Bushaltestelle „St. Bernhard": Insgesamt sehr enger und unruhiger Verkehrsbereich. Verlegung der Bushaltestelle kann sinnvoll sein.				I	PSW
	• Bushaltestelle „St. Bernhard": Verlegung kritisch, da die anschließenden Gehwegflächen sehr schmal sind. Vorschlag die Bushaltestelle in den südlich geplanten Seitenstreifen zu verlegen (D).				II	APW
	• Buswartehalle: Größere Buswartehäuschen inkl. Überdachung für die Bushaltestellen „St. Bernhard".				I	APW
	• Bushaltestelle „St. Bernhard": Vor den Bushaltestellen sind im Bestand Pfützen und schmale Gehwege.				I	APW
KFZ	• Gestaltung der Parkplätze: Durch das Schrägparken im Bestand der Heimstättenstraße ragen die Parkplätze in die Straße und erzeugen Stau. Die Lösung diese zurückzubauen wird positiv gesehen (D).				III	APW, BT1
	• Ausfahrt Tiefgarage: Auf Höhe der Rothschwaiger Straße. 39 befindet sich eine Tiefgaragenausfahrt, welche sehr steil und schlecht einsehbar ist. Hier sind zusätzliche Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs notwendig (E).				I	APW
	• Verlagerung Parksuchverkehr: Sorge, dass die Reduktion von Parkflächen zur Zunahme des Parksuchverkehrs in der Rothschwaiger Straße führt.				I	APW
	• Ist die hier vorgeschlagenen Straßenbreite ausreichend? Genügt diese für LKW/Busse im Begegnungsverkehr?				II	PBP
	• Parken: Es sollten weiterhin Parkplätz für die Eisdiele vorhanden sein (D).				I	APW
	• Kreisverkehr: Statt dem vierarmigen Knotenpunkt sollte ein Kreisverkehr eingerichtet werden (B).				III	APW, PSW, ON
	• Geschwindigkeitsüberschreitung: Die zulässigen Geschwindigkeiten werden kaum eingehalten. Auf gesamten Abschnitt Geschwindigkeiten kontrollieren.				I	BT1
	• Geschwindigkeitsbeschränkung 30 bis 40 km/h.				I	PBP
Grün	• Aufenthaltsqualität: Der Platz vor der Sparkasse sollte aufgewertet werden. Beispielsweise mit neuen Sitzgelegenheiten, Blumen/Büschen & Entfernung der Figuren.				II	APW, ON

5.3 Abschnitt 3: Rothschwaiger Straße bis Siedlerplatz

5.3.1 Einmündungen Falkenstraße, Alpenstraße, Siedlerplatz



Bürgerbeteiligung Straßenplanung Am Sulzbogen/Richard-Higgins-/Heimstättenstraße
Abschnitt III - Einmündungen Falkenstraße und Alpenstraße/Siedlerplatz, AEZ-Bereich

	Rückmeldung				Prio	FM
	Positiv	Negativ	Vorschlag	Hinweis Bestand		
Fuß	• Gehwegbreiten: Vorschlag unterschiedlicher Gehwegbreiten. Bei angrenzendem Privatgrund/Wohnbebauung schmaler vor gewerblichen Nutzungen breitere Gehwegflächen.				I	APW
Fuß	• Fußgängersignalanlage: Vor dem AEZ sollte besser eine Fußgängersignalanlage mit Bedarfsschaltung als ein Zebrastreifen eingerichtet werden.				I	ON
Fahrrad	• Radverkehrsführung: Die Radverkehrsführung im Mischverkehr wird in diesem Bereich positiv gesehen, um diesen eine ungehinderte Durchfahrt zu ermöglichen.				I	UBR
Fahrrad	• Fahrradstraße: Vorschlag der Einführung einer Fahrradstraße.				II	APW

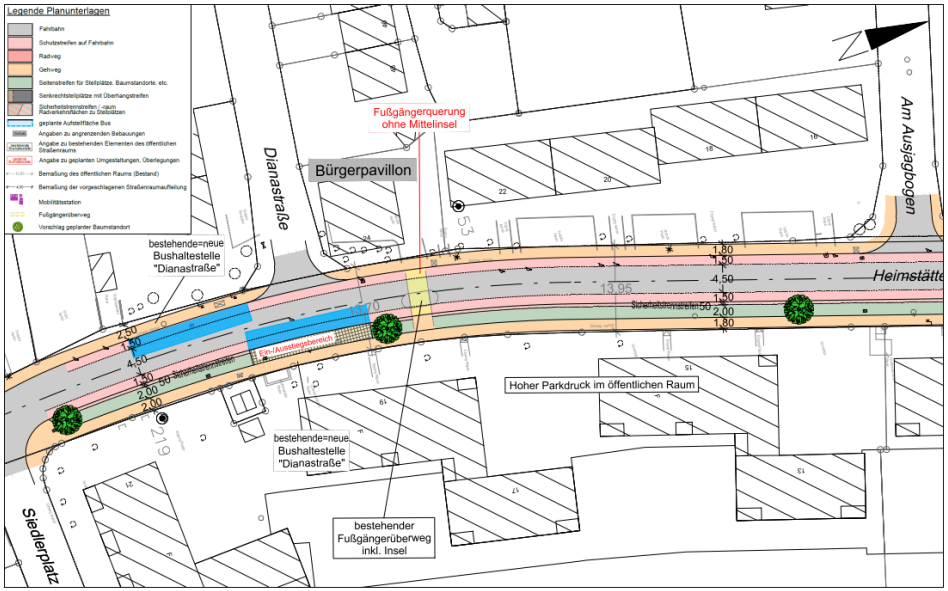
Fahrrad	• Radverkehrsführung: Um den Radverkehr im Mischverkehr sichtbarer zu machen werden Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn vorgeschlagen.	III	APW, BT1, ON
Fahrrad	• Radabstellanlagen: Beim AEZ bitte ausreichend Fahrradstellplätze (überdacht) und gerne auch eine Fahrrad-Reparaturstation vorsehen.	I	ON
Fahrrad	• Radverkehrsführung: Der Radverkehr ist komplett unterschützt. Irgendeinen Schutz für den Radverkehr muss hier angeboten werden. Gibt es Streifen, Linien, Schilder, Piktogramme, die hier auf Radverkehr hinweisen könnten?	II	ON
Fahrrad	• Geschwindigkeitsbeschränkung: Gilt bspw. Tempo 20 km/h auch für den Radverkehr?	II	APW, PBP
KFZ	• Verkehrsberuhigung: Verkehrsberuhigung wird positiv bewertet.	III	APW, BT1, PBP
KFZ	• Geschwindigkeitsbegrenzung: Eine Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen Tempo 20 – Tempo 30 wird positiv bewertet.	I	PBP
KFZ	• Geschwindigkeitsbegrenzung: Tempo 30 wird als adäquat erachtet. Tempo 20 ist für den Streckenabschnitt zu langsam.	I	PBP
KFZ	• Geschwindigkeitsbegrenzung: Einrichten von Tempo 20 insbesondere, weil es in diesem Bereich keine Radverkehrsinfrastruktur geben wird. Insg. sollte Tempo 20km/h / Tempo 30 km/h stärker ausgeweitet werden.	II	ON
KFZ	• Geschwindigkeitsbegrenzung: Straßenpoller oder Schwellen verbauen, um Geschwindigkeiten zu reduzieren.	I	PBP
KFZ	• Geschwindigkeitsbegrenzung: Reduktion der Geschwindigkeiten und Prüfung eines Überholverbotes. Überholverbot für einspurige Kraftfahrzeuge im engen Straßenabschnitt.	I	APW
KFZ	• Geschwindigkeitsbegrenzung: Es wird von Tempo 20 gesprochen - so lang ist die gesamte Straße zwischen Gnadenkirche und Waldfriedhof auch nicht. Wenn die gesamte Strecke Tempo 20 eine Zumutung ist, wenigstens durchgehend Tempo 30. Die Einheitlichkeit macht es.	I	ON
KFZ	• Parken: Vorschlag einer Wechselnutzung für die Parkflächen beim AEZ. Durch Wechselnutzung könnte die Einrichtung der Parkflächen im Seitenstreifen reduziert werden und mehr Platz für Begrünung bleiben (Synergien).	II	APW
KFZ	• Parken: Sind die Parkplätze vor der Hausnr. 31 auf öffentlichen Grund? Diese werden kaum in Anspruch genommen – statt der Parkflächen würde ein Baum dem Abschnitt guttun.	I	ON
KFZ	• Lieferzonen: Für den Lieferverkehr (auch auf der Ostseite - A) sollten Haltemöglichkeiten eingerichtet werden. So soll verhindert werden, dass Lieferfahrzeuge auf den Grünflächen stehen.	I	BT1

KFZ	• Einbahnstraße: Vorschlag die Heimstättenstraße zu einer Einbahnstraße umzuwandeln. Der Einkaufsverkehr, neben dem Bus und dem Radverkehr (alles in beide Richtungen) wird als zu viel für den Querschnitt erachtet.	II	PBP, ON
	• Einbahnstraße: Vorschlag die Alpenstraße zu einer Einbahnstraße umzuwandeln. Eine Nutzung als Ausweichroute sollte vermieden werden.	I	ON
	• Zufahrten AEZ: Im Bestand gibt es zu viele Zu- und Ausfahrten für das AEZ.	I	BT1
Grün/Aufenthaltsqualität	• Platzgestaltung: Für die Gestaltung der Verkehrsfläche vor dem AEZ sollten Farben, statt „grauem Asphalt“ eingesetzt werden.	II	PBP, ON
	• Platzgestaltung: Mehr Farbe nutzen, keine grauen Pflastersteine - das ist doch auch grau. Positivbeispiel in FFB ist der neue Marienplatz. Baumoval mit Sitzplätzen: Vorschlag von „Sitzsteinen“ und „Sitzholz“ mit hoher Lehne, wie bei der Volkshochschule.	I	ON
	• Platzgestaltung: Beim AEZ und der neuen "Café"-Situation auch mindestens einen großen Baum einplanen (ggf. mit runder Sitzbank um den Baum). Das würde die Café-Situation angenehmer machen, den Gesamteindruck verbessern und auch den überdimensionierten AEZ-Bau etwas "verstecken". Insg. viel Begrünung einplanen.	II	ON, PBP
	• Platzgestaltung: Keinen Asphalt nutzen und mit Fahrbahn auf gleicher Höhe aufpflastern.	I	PSW
	• Platzgestaltung: Beschäftigungsangebote/ -möglichkeiten mitdenken und dem Platz einen „Sinn“ geben. Vorschlag zur Herstellung von Spielmöglichkeiten (wie bspw. in Bayreuth am Marktplatz), Bouleplatz, Trimm-Dich-Einheit oder vandalismussichere Entspannungsmöglichkeiten.	I	PSW
	• Aufenthaltsqualität: Erhöhen der Aufenthaltsqualität durch bspw. einen Springbrunnen.	I	PBP
	• Begrünung/Bäume: Auf der Westseite **B** (vor dem geplanten AEZ) ist ein Baumgraben auf Privatgrund geplant. Dieser geplante Grünstreifen sollte unbedingt ebenerdig und nicht als Hochbeet ausgeführt werden.	I	UBR
	• Begrünung/Bäume: Baumbestand erhalten und ausbauen, um die Aufenthaltsqualität zu fördern und den Verkehrslärm zu reduzieren.	II	PBP
	• Platzgestaltung: Nicht zu viele Sitzmöglichkeiten schaffen, um zu verhindern, dass es zu Gruppenansammlungen in den Abendstunden und in der Nacht kommt (Lärmbelästigung etc.).	I	ON
	• Platzgestaltung: Befürchtung, dass die soziale Sicherheit mit einer Aufwertung des Platzes leidet. Momentan sind viele Jugendgruppen vor Ort zum „Trinken“.	II	BT1
	• Platzgestaltung: Bitte keinen Springbrunnen-	I	BT1
	• Müllproblematik: Im Bestand starkes Müllproblem. Befürchtung, dass durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und das Einrichten zusätzlicher Sitzmöglichkeiten das Müllproblem verstärkt wird. Auch die Verkaufsstellen sollten stärker in die Pflicht genommen werden.	II	BT1, ON
	• Begrünung: Grundsätzlich wird eine Begrünung begrüßt. Diese benötigt jedoch intensive Pflege. Befürchtung, dass die Pflege in Zukunft nicht funktioniert und die Flächen verwildern. Aus diesem Grund lieber keine Begrünung.	I	BT1

Sonstiges	• Flüsterasphalt: Wunsch nach „leisem Straßenbelag“ im Abschnitt. Es sollten keine Pflastersteine verbaut werden.	I	PBP
	• Müllproblematik: Wunsch nach genügend geschlossenen Mülleimern.	I	ON
	• Nutzung AEZ-Dach: Wird bei dem AEZ eine große Solarfläche vorgesehen? Flachdächer 2024 ohne Solar zu verwenden, wäre wirtschaftlich "dumm".	I	ON

5.4 Abschnitt 4: Siedlerplatz bis Lilienthalstraße

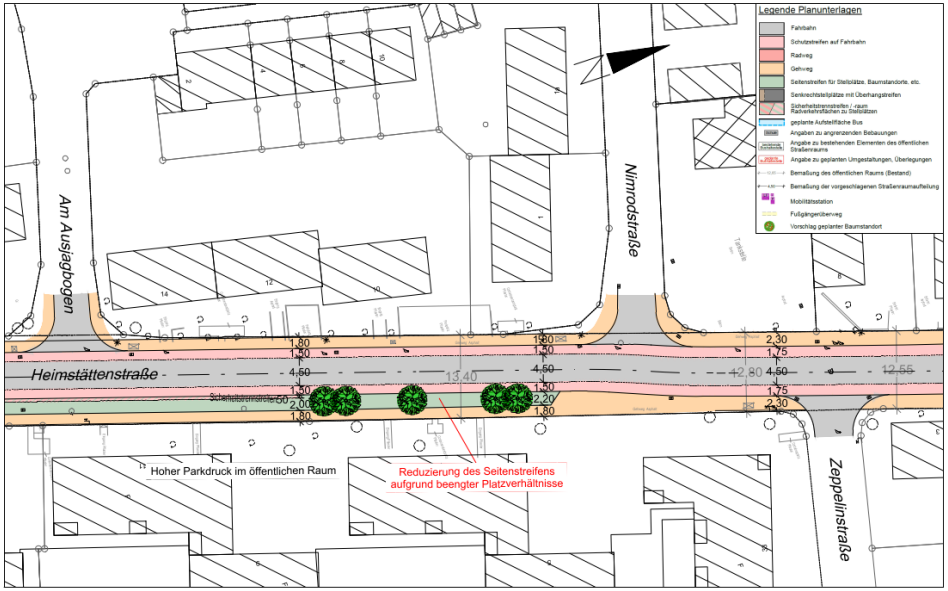
5.4.1 Siedlerplatz | Dianastraße | Am Ausjagbogen



Bürgerbeteiligung Straßenplanung Am Sulzbogen/Richard-Higgins-/Heimstättenstraße
Abschnitt IV - Einmundung Dianastraße

	Rückmeldung				Prio	FM
	Positiv	Negativ	Vorschlag	Hinweis Bestand		
Fuß	• Mobilitätsbedürfnisse: Wurden ältere Verkehrsteilnehmende mitgedacht? Stehen zwei Fahrradwege den Bedürfnissen Älterer entgegen?				I	PBP
Fahrrad	• Schutzstreifen: Durchgängige rote Einfärbung.				I	APW
	• Radverkehrsführung: Der Radverkehr sollten zwischen Stellplätzen und Gehwegen verlaufen (wie in Waldfriedhofstraße FFB oder in München). Der Radverkehr ist hierdurch vor dem Straßenverkehr geschützt, wird neben dem Fußverkehr geführt und nicht durch die Stellplätze vom Fußverkehr getrennt.				I	ON
	• Bushaltestelle „Dianastraße“: Verzicht auf Parken im Bereich der Bushaltestellen (oder komplett).				I	APW
Bus	• Bushaltestelle „Dianastraße“: Begrünung und Solar für die Beleuchtung.				I	APW
KFZ	• Abwägung Parken / Begrünung: Parkplätze reduzieren und durch Bäume und Begrünung die Aufenthaltsqualität erhöhen. Der genannte Parkdruck ist teilweise privat erzeugt, da es im Umfeld in der Regel Stellplätze/Garagen gibt, die nicht für Autos verwendet werden.				I	BT1, ON
	• Abwägung Parken / Begrünung: Wegfall von Parkplätzen durch die Planung?				I	PBP
	• Abwägung Parken / Begrünung: Verzicht auf Stellplätze und Nutzung des Seitenstreifens für Begrünung und Bäume.				II	APW, ON
	• Abwägung Parken / Begrünung: Nur wenige Parkplätze erhalten und die Parkdauer zeitlich begrenzen.				II	APW
	• Abwägung Parken / Begrünung: Seitenraum - 2/3 Parken & 1/3 Begrünung.				I	APW
	• Abwägung Parken / Begrünung: Seitenraum - 1/3 Parken & 2/3 Begrünung.				II	APW
	• Abwägung Parken / Begrünung: Seitenraum - 1/4 Parken & 3/4 Begrünung. Jede Grünfläche erhöht die Aufenthaltsqualität.				I	ON
	• Abwägung Parken / Begrünung: Reduktion des bestehenden Parkdrucks durch eine Quartiersgarage.				I	APW
	• Geschwindigkeitsbegrenzung: Einführen von Tempo 30.				I	ON
	• Geschwindigkeitskontrolle: Tempo 40 wird nicht eingehalten. Straßenzug gleicht einer „Rennstrecke“. Einrichtung eines Dauer-Blitzers.				I	APW
	• Verkehrsberuhigung: Vorschlag zur Einrichtung von Schwellen auf Fahrbahn.				I	BT1
	• Abwägung Parken / Begrünung: Hoher Parkdruck in der Heimstättenstraße auch durch Anwohnende verursacht, da Tiefgaragenstellplätze aufgrund hoher Kosten nicht genutzt werden. Diese stehen leer und der ruhende Verkehr verlagert sich in die Straßenzüge.				I	BT1
Grün	• Abwägung Parken / Begrünung: Möglichst viele Bäume und Verzicht auf Parkplätze → Vermeidung von Konflikten mit geöffneten Autotüren.				II	APW/PSL
	• Abwägung Parken / Begrünung: Seitenstreifen für Grünflächen nutzen.				II	BT1, PSW
	• *Abwägung Parken / Begrünung: vgl. KFZ*					
Sonstiges	• E-Ladestationen: Einrichtung im Zuge der Baumaßnahme, da nicht jede/r in Zukunft die Möglichkeit haben wird, das Auto zu Hause zu laden.				I	ON
	• Sanierung: Die desolate Teerdecke sorgt für Pfützen. Wasser kann nur unzureichend abfließen. Durch den dichten Verkehr und die hohen Geschwindigkeiten wird der Fußverkehr immer wieder nassgespritzt. Am Belag sollte nicht gespart werden, so dass dieser Zustand langfristig vermieden wird.				I	ON

5.4.2 Am Ausjagbogen | Lilienthalstraße



Bürgerbeteiligung Straßenplanung Am Sulzbogen/Richard-Higgins-/Heimstättenstraße
Abschnitt IV - Einmündungen Am Ausjagebogen, NImrodstraße und Zeppelinstraße

	Rückmeldung				Priol	FM
	Positiv	Negativ	Vorschlag	Hinweis Bestand		
Fahrrad	• Radverkehrsführung: Befürchtung, dass durch den Schutzstreifen neben den geparkten KFZ Schäden entstehen. Vorschlag eines einseitigen baulich getrennten Zweirichtungsradweges. Dieser sollte durchgängig so verlaufen und nicht nur in diesem Abschnitt.				I	ON
	• Radverkehrsführung: Herstellen eines getrennten Radweges.				I	APW
KFZ	• Abwägung Parken / Begrünung: Auf der Westseite soll kein Parken eingerichtet werden, so wie auf den vorliegenden Plänen bereits berücksichtigt.				I	BT1
	• Abwägung Parken / Begrünung: Wegfall von Parkplätzen durch die Planung?				I	PBP
	• Abwägung Parken / Begrünung: Mehr blühende Bäume.				I	APW
	• Abwägung Parken / Begrünung: Verzicht auf Stellplätze und Nutzung des Seitenstreifens für Begrünung und Bäume.				II	APW, ON
KFZ	• Abwägung Parken / Begrünung: Nur wenige Parkplätze erhalten und die Parkdauer zeitlich begrenzen.				II	APW
	• Abwägung Parken / Begrünung: Seitenraum - 2/3 Parken & 1/3 Begrünung.				I	APW
	• Abwägung Parken / Begrünung: Seitenraum - 1/3 Parken & 2/3 Begrünung.				II	APW
	• Abwägung Parken / Begrünung: Reduktion des bestehenden Parkdrucks durch eine Quartiersgarage				I	APW
Grün	• *Abwägung Parken / Begrünung: vgl. KFZ*				I	APW
	• Mehr Bäume und Grün gewünscht.				II	PSL/ PSW
Sonstiges	• Planung: Sehr gute Planung. Das Problem des Einbiegens in die Heimstättenstraße (von der Zeppelinstraße kommend) wird ohne Spiegel gelöst.				II	PBP/ PSL

5.5 Allgemeine Rückmeldungen

	Rückmeldung				Prio	FM
	Positiv	Negativ	Vorschlag/Wunsch	Hinweis Bestand		
Fahrrad	• Schutzstreifen: Die Fortführung wird begrüßt – diese sind „psychologisch super“. Durchgehend rote Markierung der Schutzstreifen wird positiv bewertet.				III	APW, ON, BT1
	• Schutzstreifen: Nutzung auf dem bereits umgebauten Abschnitt ist viel besser als auf dem alten Abschnitt (ohne Schutzstreifen). Dennoch bleibt Unwohlsein/Unsicherheitsgefühl, wenn Kfz überholt.				II	APW, BT1
	• Radverkehrsführung: Den Fahrradverkehr zwischen Parkplätzen und Straße zu führen bedingt gefährliche Situationen.				II	ON
	• Radverkehrsführung: Vorschlag eines einseitigen baulich getrennten Zweirichtungsradweges (am Vorbild der Niederlande). Dieser sollte durchgängig verlaufen und würde die Sicherheit wesentlich erhöhen.				I	ON
	• Radverkehrsführung: Radverkehrsführung zwischen Parkplätzen und Straße vermeiden. Das ist für den Radverkehr gefährlich.				II	ON
	• Radverkehrsführung: *„Ich fahre viel mehr Auto als Fahrrad. Trotzdem bin ich der Meinung, dass der Radverkehr entschlossen und sichtbar geschützt werden muss. Ein Zeitverlust von wenigen Minuten mit dem Auto ist nicht relevant. Bruck muss seinem Titel Fahrradstadt gerecht werden, mit zukunftsweisenden Lösungen. Stellen Sie sich eine Stadt vor in der in 10 Jahren 50% des Verkehrs mit dem Fahrrad ist. Welche Gestaltung ist dann sinnvoll?“*				I	ON
	• Schutzstreifen: Kanaldeckel/Gullydeckel auf den Schutzstreifen stellen insb. ältere Radfahrende vor Herausforderungen. Wunsch die Straßenentwässerung nicht auf Schutzstreifen setzen.				II	APW
	• Sicherheit: Wichtige Achse für den Radverkehr und sollte auch mit Kindern gut befahrbar sein.				I	APW
Bus	• Bushaltestellen: Kennzeichnung der Bushaltestellenbereiche auf der Fahrbahn (ggf. über den Belag).				I	APW
	• Bushaltestellen: Wunsch diese immer mit Wartehallen (Begrünung + Solar für Dach) einzurichten.				I	ON
Kfz	• Straßenführung: Die geschwungene Straßenführung zur Verkehrsberuhigung wird positiv bewertet.				II	APW
	• Einbahnstraße: Prüfung einer Einbahnstraßenregelung in Richtung Süden. *Weitere Hinweise: Die Einbahnstraße sollte für den ÖPNV und den Radverkehr freigegeben sein. Ein weiterer Vorschlag zur Einbahnstraße sieht vor, den Busverkehr in der Verbindung aus Richtung Süden nach Norden am Knotenpunkt Rothschwaiger Straße nach rechts zu lenken und über die Alpenstraße zu führen.*				III	APW, ON
	• Geschwindigkeitsbegrenzung: Einrichtung von Bodenschwellen, um Geschwindigkeiten zu reduzieren.				III	APW, BT1
KFZ	• Geschwindigkeitsbegrenzung: Durch die Nutzung von Kopfsteinpflasterbelag soll der Kfz-Verkehr optisch und akustisch eingebremst werden. Besonders bei geraden, breiten Straßen und bei besonders schützenswerten Stellen (Eingänge der Schulen & Kindergärten).				II	ON
	• Geschwindigkeitsbegrenzung: Einführung von Tempo 30 auf dem gesamten Straßenzug. Tempo 50 ist zu viel.				III	APW, ON, PBP
	• Geschwindigkeitsbegrenzung: Vorschlag zur dauerhaften Einrichtung von Geschwindigkeitsanzeigen vor Schule und Gnadenkirche (Bewusstsein schaffen).				II	ON
	• Geschwindigkeitskontrollen: Mehr Kontrollen des Tempolimits - nicht nur zum Schulanfang.				III	APW, BT1, BT2, ON
	• E-Mobilität: Wunsch Ladesäulen mitzudenken, wenn die Straße ohnehin umgebaut wird.				I	BT1
	• Parken: Parkverbot in den Bereichen ohne Fahrradspur.				I	ON
	• Parken: Anwohnerparkplätze einführen (mit Gebühr)				I	ON
	• Parken: Weniger Parkplätze und die, die da sind als Anwohnerparken. Überprüfung, ob Anwohnende nicht an Wohnort über einen Stellplatz verfügen.				II	ON
	• Einbahnstraße: Einrichten/Prüfen einer Einbahnstraßenregelung. Mit der Cerveterisstraße und der Äußeren Schöngeisinger Straße gibt es bereits große Straßen mit zwei Fahrtrichtungen. Die Stadt hat die Struktur einer „Banane“, d.h. man hat kurze/schnelle Querverbindungen und muss nicht die ganze Länge parallel anbieten. Durch eine Einbahnstraßenregelung wäre mehr Platz für Begrünung, Fuß- und Radverkehr.				III	APW, PBP, ON
	• Verkehrsführung: *„Hier eine Hauptverkehrsstraße parallel zur B471 weiterzuführen (anstatt die Geschwindigkeit auf 30 zu reduzieren und dies mit Kreisverkehren etc. durchzusetzen) zeigt wie kaputt die Stadtplanung in Fürstenfeldbruck ist. Jeden Tag ist der Straßenzug voll von Schülern, Rentnern, Fahrrädern und Kindern. Auf die Idee zu kommen hier den veralteten, schnurgeraden Straßenzug stehen zu lassen und weiter Fahrzeuge mit Tempo 40 (also Tempo 50) in die Innenstadt durchbrettern zu lassen, zeigt leider nur, dass man es nicht versteht, den Wohnwert wieder erträglich zu gestalten. Hauptsache die Autos kommen schnell von A nach B....“*				I	ON
	• Gewichts- und Tonnagebeschränkung: Bedenken, dass die Straße sonst wieder zu schnell sanierungsbedürftig wird. Bspw. <= 7,5 t – gab es bis 1993/94.				II	BT1, ON
Grün	• Begrünung: Mehr Grün wäre sehr schön, umso mehr, wenn Bestandsbäume gefällt werden müssen.				I	ON
	• Begrünung: Wunsch den Seitenstreifen unbedingt für Begrünung, statt für Stellplätze zu nutzen.				I	ON

Grün	• Begrünung: Der Straßenraum im gesamten Planungsbereich ist eng und lässt somit wenig Begrünung zu. Vorschlag, dass Baumpflanzstandorte auf Privatgrund attraktiver (z. B. durch Baumsponsoring, Unterstützung bei Aushub im Rahmen der Straßenbaumaßnahme).	I	UBR
	• Klimaanpassung: Klimaplanung bei allen Seitenstreifen beachten und Versiegelung vermeiden. Der Begrünung müssen die Kosten nicht entgegenstehen. Es gibt praktikable und bezahlbare Möglichkeiten Flächen zu entwickeln. Parkplätze bspw. mit Rasengittersteinen versehen: www.zentrum-klimaanpassung.de	I	PSW
Aufklärung	• Verkehrsinformationskampagne • Mindestabstand beim Überholen zum Radverkehr • Verstärkung der Information, dass der Abstand zu Radfahrenden auch neben dem Schutzstreifen eingehalten werden muss. • Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“	III	APW, BT1
Sonstiges	• Straßenraumaufteilung: Eine einheitliche Straßenraumaufteilung ist wichtig.	II	APW, BT1, ON
	• Sanierung: Dass hier nicht schon viel früher was gemacht wurde. Dieser Teil der Stadt wurde durch die CSU jahrelang vernachlässigt.	I	ON
	• Sanierung: Die gesamte Straße benötigt eine Sanierung.	I	PSW
	• Flüsterasphalt: Einsatz auf dem gesamten Straßenzug.	II	APW, ON
	• Planungsgrundsätze: Die „Autostadt“ ist ein Trend aus den 1960ern. Vorschlag: Fahrrad überall ermöglichen & Sicherheit bieten, geringe Geschwindigkeiten vorziehen, Parkplätze verringern + Anwohner haben Priorität.	I	ON
	• Stadtentwässerung: Der Abfluss des Wassers staut sich an den Gullideckeln → öfters reinigen. Wie erfolgt Straßenentwässerung? Versiegelung?	I	APW, BT1
	• Baumaßnahmen: Alle Erdbauarbeiten (Gas, Wasser, Internet, Strom) sollten vor dem Asphaltieren erfolgen.	I	APW
	• Baumaßnahmen: Durchführung aller notwendigen Bauarbeiten auf einmal.	I	APW
	• Müllproblematik: Mehr geschlossene Mülleimer (vermeiden von Vögel, Ratten). Die „Gittermülleimer" sind unattraktiv.	II	ON, APW
	• Straßenbeleuchtung: Die Bestandsbeleuchtung entlang der Rothschwaiger Straße (außerhalb des Projektgebietes) ist insb. auf einer Seite häufig von Laub bedeckt.	I	APW

6 Zusammenfassung

In Kapitel 5 wurden die Rückmeldungen aus den fünf Beteiligungsformaten gebündelt dargestellt und hinsichtlich der Rückmeldungen/Themen qualitativ priorisiert. Nachfolgend werden je Abschnitt die aus Bürgerinnen- und Bürgersicht wichtigsten Anmerkungen und Hinweise zusammengefasst. Hierbei werden sowohl Aspekte genannt, welche in den Konzeptplänen sehr positiv bewertet wurden (und in den nächsten Planungsphasen möglichst beibehalten werden sollten) und Aspekte genannt, welche aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger verbessert werden sollten.

Für die nachfolgende Auflistung wird eine Prüfung und Berücksichtigung für den weiteren Planungsverlauf empfohlen.

Untersuchungsraum gesamt:

Verkehrssicherheit	○ Das **Überfahren des Schutzstreifens** durch den Kfz-Verkehr (bspw. für Parken) sollte jedoch auf ein Minimum **reduziert werden**. ○ Die Planung **baulicher Geschwindigkeitsbegrenzungen** (Aufpflasterung, Belagswechsel, Markierungen, Verziehungen der Straße, Einbauten) sollte noch stärker in den Planungen berücksichtigt werden. ○ Eine Reduktion der Geschwindigkeiten durch **Geschwindigkeitsbegrenzung** und regelmäßige **Geschwindigkeitskontrollen** sollte stärker forciert werden. Der Großteil der Teilnehmenden haben sich auf Teilabschnitten oder für den gesamten Untersuchungsraum für Tempo 30 ausgesprochen.
Verkehrsnetz	○ Die **Fortführung der Schutzstreifen** aus dem bereits finalisierten Bereich wird **sehr positiv** aufgenommen und sollte weiterverfolgt werden. ○ Eine **Einbahnregelung** für den **Straßenzug oder einzelne Teilabschnitte** sollte geprüft werden. *Anmerkung Stadtverwaltung:* Der Streckenzug ist eine Hauptverkehrsstraße in Fürstenfeldbruck. Würde man diese oder einen Teil davon in eine Einbahnstraße umwandeln, hätte dies enorme Verkehrsverlagerungen zur Folge, was jedoch mit der neuen Planung in jedem Fall vermieden werden sollte. Selbst wenn eine entsprechende Gegenroute beschildert werden würde, würde sich viel Verkehr in die ruhigen, direkt „nebenan liegenden“ Wohnstraßen verlagern, um die größeren Umwege zu vermeiden. Außerdem ist die Strecke in beide Richtungen eine wichtige Verbindung des ÖPNV, welche aufrechterhalten werden soll. Gibt man den Busverkehr auch in Gegenrichtung frei, muss ebenfalls eine breite Fahrbahn herstellen oder mindestens Ausweichstellen geschaffen werden.
Verkehrs-netz	Der Radverkehr sollte zwingend auch in beide Richtungen gestattet werden, Parkbuchten müssten trotzdem vorgesehen werden. Weiterhin verleiten Einbahnstraßen oft zu hohen Geschwindigkeiten, so dass die Verwaltung eher eine ablehnende Haltung zum Vorschlag einer Einbahnstraße einnimmt. Trotzdem wird dieser Vorschlag im weiteren Planungsverfahren noch einmal diskutiert werden.
Stadtbild	○ **Mehr geschlossenen Mülleimer** sollten entlang des kompletten Straßenzuges eingerichtet werden. ○ Die Bushaltestellen sollten mit **beleuchteten und begrünten, gut einsehbaren Buswartehallen** ausgestattet werden.

Abschnitt I:

Das in der Machbarkeitsstudie erarbeitete Konzept für Abschnitt I wird grundsätzlich sehr positiv aufgenommen. In Abschnitt I wird vorrangig das Thema „Baumbestand“ um den Einmündungsbereich Geisinger Steig kontrovers diskutiert.

Verkehrssicherheit	○ Hinsichtlich einer Verlegung der **Fußgängersignalanlage** zwischen Ettenhoferstraße und Am Einfang sind Argumente für und dagegen eingegangen. Die Beteiligten sind sich jedoch einig, dass eine solche in diesem Bereich unbedingt **erforderlich** ist und **mitgeplant** werden sollte. ○ Der **Fußgängerüberweg** über die Straße Am Sulzbogen (**südlich des Geisinger Steigs**) sollte unbedingt **beibehalten** werden. ○ Durch das zusätzliche Führen des **Schutzstreifen in die zu kreuzenden Einmündungen**, sollte der Radverkehr in die Ettenhoferstraße & Am Einfang eingeleitet werden.
Verkehrsnetz	○ Die **Reduktion des Straßenquerschnitts** im Kreuzungspunkt Ettenhoferstraße/Am Sulzbogen wird **sehr positiv** aufgenommen und sollte beibehalten werden. ○ Prüfauftrag, ob der **östliche Gehweg breiter als der westliche Gehweg** ausgebildet werden könnte - insbesondere vor Schulbeginn sind viele Schulkinder aus Richtung Osten nach Norden unterwegs. Nachmittags verteilen sich die Ströme besser.

Verkehrs-netz	○ Zum Thema Parken sind sowohl Stimmen für mehr als auch weniger Parkflächen eingegangen, wobei die Anzahl an Rückmeldungen in etwas ausgeglichen sind. Für das **Parken vor dem Kindergarten** sollten flachere Einfahrtswinkel/**Schrägparken** geprüft werden.
Stadtbild	○ Wunsch nach **mehr Begrünung** und Prüfung, ob **vorhandene Grünflächen** nicht **erhalten** werden können. Prüfung, ob der westlich angedachte Seitenstreifen nicht nach Osten verlegt werden könnte, um den Baumbestand zu erhalten. Das Verschwenken der Straße wird an dieser Stelle aus Sicht der Teilnehmenden als weniger relevant gesehen als der Erhalt der Bäume.

Abschnitt II

Aufgrund der Lage der Schulen und dem damit einhergehenden besonderen Schutz der Schülerinnen und Schülern sowie dem resultierenden erhöhten Verkehrsaufkommen wird Abschnitt II besonders stark diskutiert. Die Interessen von breiten Fuß- und Radwegen stehen dem Erhalt der Bestandbäume und großflächigen Parkflächen entgegen. Zudem sind einige Kommentare zur Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Rothschwaiger Straße/Heimstättenstraße eingegangen. Die Beteiligung hat folgende Aspekte besonders offengelegt, die in der weiteren Planung mit einbezogen werden sollten:

Verkehrssicherheit	○ 5.2.1: Der **Großteil** der Teilnehmenden spricht sich **für Variante A (getrennter Radweg)** aus. Die **Sicherheit der Kinder** sollte im Fokus stehen. Es wird hervorgehoben, dass die **Bestandsbäume** möglichst anderswo oder im Seitenstreifen **wiederverwendet** werden sollten. ○ 5.2.1: Die **Variante A2 (Radverkehrsführung zwischen fließendem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn und ruhendem Kfz-Verkehr im Seitenraum)** wird **kritisch** und für Radfahrende als unattraktiv bewertet. Insbesondere in diesem Bereich mit viel Kfz-Bring- und Holverkehr sollte der Radverkehr im Seitenbereich fließen. ○ 5.2.1: Durch **Aufpflasterung vor der Schule** sollte der **Verkehr beruhigt** werden. Insgesamt sollte im Bereich vor der Schule stärker auf den Schulbereich aufmerksam gemacht werden (Markierungen, Beschilderung, farbliche Gestaltung). ○ Durch das zusätzliche Führen des **Schutzstreifen in die zu kreuzenden Einmündungen**, sollte der Radverkehr in den Asambogen und die Rothschwaiger Straße. eingeleitet werden.
Verkehrssicherheit	○ Es sollte geprüft werden wie auf den **Radverkehr beim Überfahren der Rothschwaiger Straße und im Mischverkehr** (Heimstättenstraße) **aufmerksam** gemacht werden kann (Fortführen des Schutzstreifens in die Kreuzung, Piktogramme auf der Fahrbahn). ○ Die Planungen sollten den **Radweg/Schutzstreifen durchgängig über die Einmündungen** entlang des Streckenzugs führen.
Verkehrsnetz	○ 5.2.1: Um das „Durchmischen“ der Verkehrsteilnehmenden vor der Schule zu minimieren, sollte der **Fuß- und Radverkehr** getrennt werden. ○ 5.2.1: Die **Verlegung der Bushaltestelle „Schule West“** wird überwiegend **positiv** gesehen. Gleichzeitig wird **die Ausbildung als Kap** vom Großteil der Teilnehmenden **kritisch** gesehen und sollte weiterhin als Busbucht ausgebildet werden. ○ 5.2.1: Die Einrichtung einer **Bring- und Holzone** wird insbesondere bei der Beteiligung der Grundschule sehr **positiv** gesehen. Andere Beteiligungsformate sehen eine Einrichtung vermehrt **negativ**. ○ 5.2.1: Die **geplanten Parkplätze vor Schule und Kindergarten** werden vom Großteil der Teilnehmenden als zu **gering** bewertet und sollten mind. dem heutigen Bestand entsprechen. ○ 5.2.2: Statt dem vierarmigen **Knotenpunkt Richard-Higgins-Straße/Rothschwaiger Straße/Heimstättenstraße** sollte die Einrichtung eines **Kreisverkehrs** geprüft werden. *<u>Anmerkung Stadtverwaltung:</u> Ein Kreisverkehr ist eine leistungsstarke Knotenpunktform. Für die schwächeren Verkehrsteilnehmer ist diese Führungsform jedoch nachteilig. Der Radverkehr soll nach Möglichkeit durch den Kreisverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden und muss dementsprechend im Zulauf aus dem Seitenbereich auf die Fahrbahn geführt werden, wenn im Vorfeld Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege existieren. Führt man den Radverkehr außen auf separaten Wegen, ist ein enormer Flächenverbrauch notwendig.* *Noch schwieriger und gefährlicher ist der Kreisverkehr für den querenden Fußverkehr. Gerade für Kinder ist die Querung der Kreisverkehrszu- und –ausfahrten schwierig.* *Eine erste Anfrage der Stadt, ob für einen Umbau des Knotenpunkts zu einem Kreisverkehr Fördergelder in Aussicht gestellt werden könnten, führte zu einer Ablehnung. Der Hauptgrund wurde mit der schlechteren Bewertung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr angegeben. Aus diesen Gründen und aus dem hohen Platzbedarf, den ein richtlinienkonformer, gut befahrbarer und leistungsfähiger Kreisverkehr benötigt, lehnt die Stadtverwaltung innerstädtische Kreisverkehre, v.a. entlang von Schulwegen, ab.*

Verkehrsnetz	5.2.2: Eine **Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr** von der Richard-Higgins-Straße in die Rothschwaiger Straße **vor** dem Kfz-Verkehr sollte mitgeplant werden. ○ 5.2.2: Die **Lage der Bushaltestelle „St. Bernhard**“ im Bestand wird aufgrund schmaler angrenzender Gehwegflächen **kritisch** gesehen und sollte verlegt werden. Vorgeschlagen wird eine **Verlegung um einige Meter nach Süden** (in den geplanten Seitenstreifen im Bereich der Hausnummer 37) oder eine **Verlegung südlich der Rothschwaiger Straße.** ○ 5.2.2: Durch das Schrägparken im Bestand der **Heimstättenstraße** ragen die **Parkplätze** in die Straße und erzeugen Stau. Die Lösung diese **zurückzubauen und nur Längsparkplätze vorzusehen** wird positiv bewertet.
Stadtbild	○ 5.2.1: Um einen Teil der Bestandsbäume zu erhalten, sollte der **getrennten Radweg nur vom Asambogen bis zur Rothschwaiger Straße** vorgesehen werden.

Abschnitt III

Die Öffentlichkeitsbeteiligung der geplanten Straßenraumumgestaltung hat folgende Aspekte besonders offengelegt, die in der weiteren Planung mit einbezogen werden sollten:

Verkehrssicherheit	○ Bei der Radverkehrsführung im **Mischverkehr** sollte trotzdem auf den Radverkehr hingewiesen werden (**Beschilderung, Markierungen, Piktogramme**) und dieser möglichst sicher abgewickelt werden (Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen prüfen). ○ Eine mögliche **Verkehrsberuhigung** wird sehr positiv bewertet und sollte in den weiteren Planungen konkretisiert werden.
Verkehrsnetz	○ Die Einrichtung einer **Fahrradstraße im Bereich vor dem AEZ** sollte geprüft werden. *Anmerkung Stadtverwaltung:* Der gegenständliche Streckenzug ist eine Hauptverkehrsstraße in Fürstenfeldbruck. Fahrradstraßen und Fahrradzonen können nur in Erschließungsstraßen, also im Nebennetz des Kfz-Verkehrs angeordnet werden. Deswegen ist es ausgeschlossen, aus dieser Straße oder auch nur aus Teilenabschnitten, eine Fahrradstraße zu machen.
Verkehrsnetz	○ Eine **Einbahnstraßenregelung** wurde insbesondere in Abschnitt III öfters genannt und **sollte geprüft werden**. *Anmerkung Stadtverwaltung: vgl. Rückmeldung „Untersuchungsraum gesamt – Einbahnstraße“.*
Stadtbild	○ Die **Wechselnutzung der Parkflächen vor dem AEZ**, um die Parkflächen im Seitenstreifen zu reduzieren und mehr Platz für Begrünung nutzen zu können, sollte geprüft werden. *Anmerkung Stadtverwaltung:* Nach kurzer Rücksprache mit den Eigentümern und Bauherrn des Einkaufsmarktes kann diese im ersten Moment sehr sinnvolle Ressourcennutzung nicht weiterverfolgt werden. Gründe dagegen liegen in der Gewährleistung der Sicherheit, gerade über Nacht, z. B. der Vermeidung von Müll, Vandalismus und missbräuchlicher Nutzung aber auch in der entsprechenden baulichen Ausführung, um Schallschutzanforderungen zu erfüllen, die eine Einhaltung des geforderten nächtlichen Lärmschutzes dann auch erfüllt. ○ Die Gestaltung des Platzes sollte **Sitzgelegenheiten, Begrünung und ansprechende Farbgestaltungen** vorsehen, anstelle von „grauem Asphalt“. Gleichzeitig äußern Anwohnerinnen und Anwohner Bedenken, dass die Aufwertung des Platzes zu erhöhter Lärmbelästigung und Müllansammlungen durch die Ansammlung von Gruppen führen könnte. Daher sollten Planungsgrundsätze, die eine soziale Durchmischung fördern, berücksichtigt werden.

Abschnitt IV

Das in der Machbarkeitsstudie erarbeitete Konzept für Abschnitt IV wird grundsätzlich sehr positiv aufgenommen. In Abschnitt IV wird vorrangig das Thema „Mehr Parken“ oder „Mehr Begrünung“ diskutiert.

Verkehrsnetz	○ Der hohe Parkdruck in der Heimstättenstraße ist auch durch Anwohnende verursacht, da Tiefgaragenstellplätze aufgrund hoher Kosten nicht genutzt werden. **Diese stehen leer und der ruhende Verkehr verlagert sich in die Straßenzüge.** Dies sollte für die weiteren Planungsschritte berücksichtigt werden.
Stadtbild	○ In Abschnitt IV sind hauptsächlich Anmerkungen zur Abwägung Parken/Begrünung Seitenraum eingegangen. Während sowohl Anmerkungen zu „nur Begrünung“ oder „hauptsächlich Parken“ eingegangen sind, spricht sich der **Großteil der Teilnehmenden stärker für die Begrünung als für das Parken** aus. Eine häufig genannte Größenordnung: **1/3 Parken und 2/3 Begrünung**.

Sonstige Anmerkungen

Die nachfolgenden Themen sind weniger für die Entwurfsplanung, sondern viel mehr für die Stadtverwaltung zu prüfen und berücksichtigen sind:

- Mindestabstand beim Überholen zum Radverkehr.
- Verstärkung der Information, dass der Abstand zu Radfahrenden auch neben dem Schutzstreifen eingehalten werden muss.
- Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“.

Die Gespräche und Workshops haben gezeigt, dass die Bürgerinnen und Bürger Interesse an der Mitgestaltung ihrer Umgebung haben und bereit sind, Verantwortung zu übernehmen. Die Rückmeldungen verdeutlichen den Wunsch nach Transparenz und einem offenen Dialog zwischen der Verwaltung und der Bevölkerung. Es wurde deutlich, dass viele der Teilnehmenden nicht nur Informationen austauschen, sondern auch aktiv an der Entwicklung von Lösungen mitwirken möchten.

Mit dem vorliegenden Ergebnisbericht der Bürgerbeteiligung liegt der Stadtverwaltung ein Stimmungsbild für die bereits erarbeitete Machbarkeitsstudie vor. Die Machbarkeitsstudie adressiert bereits viele Wünsche und Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger. Trotzdem gibt es insbesondere in den Bereichen vor den Schulen und im Bereich der Einmündung des Geisinger Steigs viele unterschiedliche Bedürfnisse und Meinungen. Der vorliegende Endbericht liefert eine wichtige Grundlage für die weitere Abstimmung und anschließende Vorplanung zur Straßenraumumgestaltung im Straßenzug Am Sulzbogen - Richard-Higgins-Straße - Heimstättenstraße.

Es zeigt sich, dass eine umfassende Berücksichtigung der verschiedenen Perspektiven und Bedürfnisse einen wichtigen Beitrag dazu leistet die Planungen zu legitimieren und die Akzeptanz für bestimmte Ausgestaltungsvorschläge zu erhöhen oder eine Ablehnung und Skepsis klarer zu erkennen. Besonders wertvoll ist das Vor-Ort-Wissen der Bürgerinnen und Bürger, die täglich den Straßenraum nutzen und daher die Gegebenheiten und Herausforderungen am besten kennen.

In einem nächsten Schritt gilt es, die Rückmeldungen zu sichten, zu prüfen und in den weiteren Planungsprozess einzubeziehen.

Anlagen

zur **Auswertung Bürgerbeteiligung**
Umgestaltung des Straßenzuges
Am Sulzbogen – Richard-Higgins-Straße - Heimstättenstraße

Impressum

Auftraggeber:	Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck Hauptstraße 31 82256 Fürstenfeldbruck
Auftragnehmer:	Sweco GmbH Hansastr. 10 80686 München
Bearbeitung:	Dominik Ruof (M. Eng.) Cara Coetzee (M.Sc.)
Bearbeitungszeitraum:	03/2024-11/2024

Inhaltsverzeichnis

Anlage I - Dokumentation Auftaktveranstaltung inkl. Planwerkstatt 4
Anlage II - Dokumentation Bruck-Tuk-Termine 13
Anlage III - Auswertung Online-Beteiligung 18
Anlage IV - Anmerkungen Umweltbeirat zu möglichen Baumstandorten auf Privatgrund 29

Anlage I:

Dokumentation Auftaktveranstaltung inkl. Planwerkstatt

Protokoll zum Beteiligungstermin
Auftaktveranstaltung und Planungswerkstatt
Am Sulzbogen - Richard-Higgins- Straße – Heimstättenstraße

Öffentlicher Beteiligungstermin am 12.09.2024

18.30 – 20.30 Uhr Pfarrsaal St. Bernhard, Fürstenfeldbruck

Mitarbeitende seitens Sweco: Fr. Pollesch, Hr. Ruof

Mitarbeitende seitens Stadtverwaltung: Hr. Oberbürgermeister Götz, Hr. Dachsel, Fr. Gessner, Frau Miramontes, Hr. Walleit, Frau Wildmann, Hr. Meinzen

Begrüßung durch Hrn. OB Götz

Anwesend: rund 45 Bürgerinnen und Bürger einschließlich Stadtverwaltung Fürstenfeldbruck und Sweco

Ziel der Veranstaltung

- Auftaktveranstaltung zum Start mehrerer unterschiedlicher Beteiligungsformate
- Informieren über das Projekt und den aktuellen Sachstand
- Vorstellung des erarbeiteten Konzeptes zur möglichen Umgestaltung des Straßenzuges Am Sulzbogen – Richard-Higgins-Straße - Heimstättenstraße
- Vorstellung der Bürgerbeteiligung und der unterschiedlichen Formate
- Beteiligung der Öffentlichkeit und Mitgestaltung bzgl. der erarbeiteten Konzeptpläne zur Umgestaltung des Straßenzuges.

Ablauf der Veranstaltung

	Auftaktveranstaltung inkl. Planungsworkshop	**Wer**
1	Offizielle Begrüßung durch die Politik	Hr. OB Götz
2	Projektvorstellung Straßenumgestaltung	Stadtverwaltung
3	Impuls: Bürgerbeteiligung in der Mobilitätsplanung	Sweco
4	Projektvorstellung: Bürgerbeteiligung in Fürstenfeldbruck „Am Sulzbogen“	Sweco
5	Erläuterung des Ablaufes / Beschreibung der 4 Stationen	Sweco
6	Stationsarbeit	Alle
7	Verabschiedung und Ausblick	Hr. OB Götz

Sweco
Telefon +49 (0) 421 20326
www.sweco-gmbh.de

Karl-Ferdinand-Braun-Straße 9
DE 28359 Bremen
Germany

Sweco GmbH
Handelsregisternummer HRB21768HB
Sitz der Gesellschaft Bremen
Amtsgericht Bremen
USt-IdNr.DE 114413023

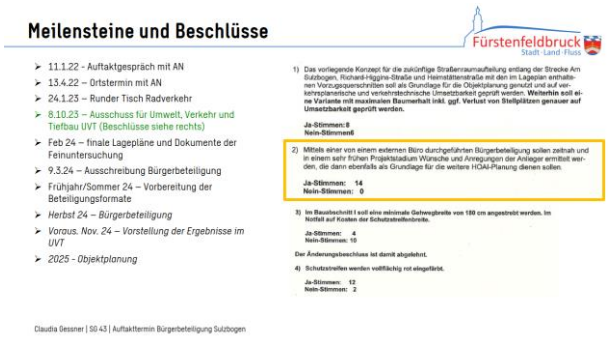
Geschäftsführung: Julia Zantke, Steffi Frevert, Vorsitzende des Mitbestimmten Aufsichtsrats: Åsa Bergman, CEO Sweco AB
SEB • BIC: ESSEDEFF • IBAN: DE85 5122 0200 0071 2570 01
Commerzbank (Dresdner Bank) • BIC: DRESDEFF • IBAN: DE07 5008 0000 0488 0201 00

1. Offizielle Begrüßung durch die Politik

2. Projektvorstellung Straßenumgestaltung

- Erläuterung der aktuellen Situation in Hinblick auf Straßenschäden, Verkehrsführung, Straßenraumaufteilung, Barrierefreiheit und Bedeutung des Straßenzuges
- Erläuterung der Zielsetzung mit möglichst durchgängiger, einheitlicher Führung der Verkehrsteilnehmenden
- Historie der Feinuntersuchung und Erläuterung der Planungsprämisse nur auf öffentlichem Raum zu planen
- Befragung des Publikums, wie sie auf Veranstaltung aufmerksam geworden sind: Großteil durch Flyer, ein paar durch Social-Media und Website
- Befragung des Publikums, woher diese kommen: nahezu alle sind Anwohnende





Vgl. weitere Präsentationsfolien im Anhang.

3. Impuls: Bürgerbeteiligung in der Mobilitätsplanung

- Vorstellung der Sweco GmbH und des Projektteams
- Erläuterung der Aufgaben des Planungsbüros wie Planung und Konzeption, Expertise und Beratung, Gestaltung und Information, Moderation & Kommunikation sowie Dokumentation
- Erläuterung, warum Bürgerbeteiligungen im Mobilitätskontext durchgeführt werden. Hierbei wurde auf die Themen Erhöhung der Akzeptanz, Praxiswissen vor Ort, steigendes Umweltbewusstsein und wachsende Mobilitätsansprüche eingegangen
- Erläuterung von Zielen und Vorstellung des Beteiligungsparadoxon
- Vorstellung weitere Beispielprojekte der Bürgerbeteiligung





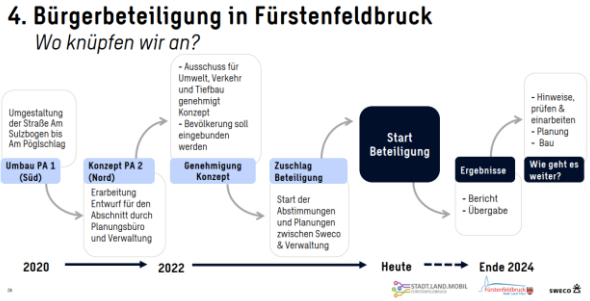
Vgl. weitere Präsentationsfolien im Anhang.

4. Bürgerbeteiligung in Fürstenfeldbruck

- Erläuterung der Projekthistorie
- Vorstellung und Erläuterung der Nutzungen am Straßenzug und den zu beteiligenden Akteuren
- Vorstellung der Beteiligungsformate
    - Auftakt & Planungswerkstatt
    - Online-Beteiligung

- Planausstellung
- Vor-Ort-Gespräche (Bruck-Tuk)

- Planungsprämissen: Im Untersuchungsgebiet sind unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse, die der begrenzten Straßenraumbreite entgegenstehen. Zudem sind bei der Planung sowie der Entwicklung von Ideen die relevanten Regelwerke und Richtlinien zu berücksichtigen





Vgl. weitere Präsentationsfolien im Anhang.

5. Erläuterung des Ablaufes / Beschreibung der 4 Stationen

- Bevor die Stationsarbeit beginnt, werden die Stationen kurz vorgestellt
- Die an den Stationen aushängenden Informations- und Planunterlagen werden vorgestellt und die jeweiligen Arbeitsaufträge erläutert

6. Stationsarbeit - Anregungen und Hinweise der Teilnehmenden

Station 1 – Abschnitt 1 Am Pöglschlag bis Geisinger Steig:

I.1 Am Sulzbogen/Am Einfang & Ettenhoferstraße

- *Wie bewerten Sie die Neugestaltung des dargestellten Planbereiches?*
  Alle über Klebepunkte eingegangenen Rückmeldungen positiv (7).

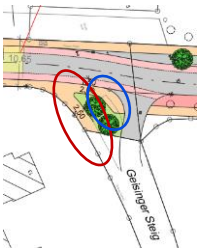
  - Der Schutzstreifen sollte an der Kreuzung Am Sulzbogen/Am Einfang auch das Abbiegen (für Radverkehr) in die Straße Am Einfang „einleiten“. Es wird vorgeschlagen, dass sich der Schutzstreifen im Kreuzungsbereich aufteilt und sowohl über die Kreuzung als auch ein Stück in die Einfahrt geführt wird.
  - Wunsch nach Ausleihräder an der Mobilitätsstation sowie eine Fahrradreparatur-Station.
  - Die Bedarfsampel für den Fußverkehr sollte nicht verlegt werden, sondern dort bleiben, wo diese auch im Bestand verortet ist, aktuell liegt die Fußgängerschutzanlage direkt in der Flucht mit dem Eingangsbereich der kirchlichen Einrichtungen, mit dem Verlegen des FGÜ würden Umwege für Fußgänger entstehen, Kinder lassen sich in der Regel nicht „umleiten“.
  - Der Schutzstreifen sollte an der Kreuzung Am Sulzbogen/Ettenhoferstraße auch das Abbiegen in die Ettenhoferstraße „einleiten“. Es wird vorgeschlagen, dass sich der Schutzstreifen im Kreuzungsbereich aufteilt und sowohl über die Kreuzung als auch ein Stück in die Einfahrt geführt wird.
  - Grundsätzlich wir der Schutzstreifen positiv bewertet
  - Vorsehen einer Querungsstelle für den Fußverkehr in der Ettenhoferstraße bzw. im Kreuzungsbereich Am Sulzbogen/Ettenhoferstraße.
  - Positive Bewertung einer Verengung der Fahrbahnbreiten im Knotenpunkt Am Sulzbogen/Ettenhoferstraße.
  - Mehr Begrünung im Kreuzungsbereich Am Sulzbogen/Ettenhoferstraße
  - Bushaltestelle Gnadenkirche:
    - Begrünung der Bushaltestellen und Ausstattung mit Solar (für Belichtung).
    - An den Bushaltestellen ist im Bestand kaum Platz für den Fußverkehr, dies sollte bei der Neuplanung verbessert werden – Wartezonen und Fußgängerlängsverkehr behindern sich aktuell gegenseitig.
  - Einrichten einer Tempo 30-Zone.

- Prüfung einer Einbahnstraße (mehrmalige Rückmeldung)
- Anpassung des Stadtmobiliars an das Bedürfnis besserer Aufenthaltsqualität (Mülleimer, bessere Haltestellenmöblierung…)
- Sicherere Gestaltung der Senkrechtparkstände – flachere Einfahrtswinkel würden bessere Sichtverhältnisse beim Rückwärtsfahren erlauben (genannt insbes. vor der Bäckerei Drexler)
- Der Fußweg auf der östlichen Straßenseite sollte etwas breiter sein als der westliche, denn die östliche Seite ist ein Sammelweg für die Schulkinder, die am Sulzbogen entlang gemeinsam zur Schule gehen und sich auf diesem Weg gegenseitig behindern.
- Grundsätzlich wäre eine Verkehrsinformationskampagne wichtig, um Kfz auf den Mindestabstand zu Radfahrern zu sensibilisieren
- Lage der Straßenentwässerung nicht unbedingt auf die Schutzstreifen setzen

I.2 Am Sulzbogen/Geisinger Steig

- *Wie bewerten Sie die Neugestaltung des dargestellten Planbereiches?*
  Keine Rückmeldungen über die Klebepunkte eingegangen.

  - Der Fußgängerüberweg südlich der Einfahrt zur Straße Geisinger Steig sollte unbedingt erhalten bleiben oder eine Alternative geschaffen werden. An dieser Stelle schließt auch die gut genutzte Fußgängerverbindung von der Ettenhoferstraße an die Straße Am Sulzbogen an. Diese Achse und der dadurch entstehende Querungsbedarf der Straße Am Sulzbogen sollte berücksichtigt werden. (mehrere Rückmeldungen). Die Querungsstelle wird im Bestand auch vom Radverkehr genutzt und sollte in Zukunft auch sowohl für Rad- und Fußverkehr gut nutzbar sein.
  - Einmündung Am Sulzbogen/Geisinger Steig:
    - Der Fußweg (Vgl. Bild in rot) wird im Bestand vom Radverkehr genutzt. Hier braucht es eine bessere Lösung zur Trennung von Fuß- und Radverkehr.
    - Die Grünfläche wird in der Planung als zu klein bewertet. Die Fußverkehrsfläche (vgl. Bild in blau) sollte ebenfalls als Grünfläche ausgestaltet werden.
    - Von Am Sulzbogen kommend ist das Abbiegen nach rechts schwierig, da nicht klar ist wo man bremst.
    - Vom Geisinger Steig kommend ist das Einbiegen nach links schwierig, da nicht klar ist wo man halten soll. Das Anfahren in der Steigung des Geisinger Steiges gestaltet sich für den Radverkehr als herausfordernd.
    - Für die Querung des Geisinger Steigs in der Süd-Nord-Achse sollte eine Plateauaufpflasterung vorgesehen werden.



  - Die Bestandsbäume auf der Ostseite der Richard-Higgins-Straße sollten erhalten werden. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen den westlichen Seitenstreifen nach Osten zu verlegen. Der auf der Ostseite geplante Seitenstreife würde somit entfallen und nach Westen verlegt werden.
  - Die Verschwenkung der Straße nördlich des Geisinger Steigs sollte noch weiter nördlich erfolgen, um mehr Platz zur Verfügung zu haben.
  - Baulich getrennter Radweg vom Geisinger Steig bis vor die Schule wird kritisch gesehen. Favorisiert wird das Belassen des Grünstreifens und eine Verbreiterung der Gehwegflächen.
  - Beibehalten der Geschwindigkeitsbegrenzung für den Kfz-Verkehr.

Allgemeine Hinweise der Station 1, welche keinem einzelnen Bereich zuzuordnen sind:

- Die Fortführung der Schutzstreifen für den Radverkehr wird begrüßt – diese sind „psychologisch super“.
- Durchgehend rote Markierung der Schutzstreifen für den Radverkehr.
- Bereitstellen und Einplanen von mehr und gleichzeitig geschlossenen Mülleimern.
- Verstärkung der Information, dass der Abstand zu Radfahrenden auch neben dem Schutzstreifen eingehalten werden muss. Ergänzend hierzu: Kontrollen.
- Mehr Kontrollen des Tempolimits, nicht nur zum Schulanfang.
- Kanaldeckel/Gullydeckel auf den Schutzstreifen stellen insb. ältere Radfahrende vor Herausforderungen.

- Die Fußwege zur Schule sind auf einigen längeren Streckenabschnitten zu schmal. Konkret wird die Fußwegeverbindung zwischen Am Pöglschlag und Schule genannt.
- Der östliche Gehweg sollte breiter sein als der westliche, da sich insbesondere vor Schulbeginn auf der Ostseite viele Schülerinnen und Schüler in Richtung Norden zur Schule bewegen. Am Nachmittag verteilen sich die Schülerströme zeitlich stärker.
- Einbau von Flüsterasphalt.
- Alle notwendigen Erdbauarbeiten (Gas, Wasser, Internet, Strom) sollten vor dem Asphaltieren erfolgen.
- Durchführung der notwendigen Bauarbeiten auf einmal.

Station 2 – Geisinger Steig - Rothschwaiger Straße

II.1 Richard-Higgins-Straße/Asambogen

- *Wie bewerten Sie die Neugestaltung des dargestellten Planbereiches?*
  Alle über Klebepunkte eingegangenen Rückmeldungen positiv (8).

  - Einrichtung einer Bring- und Holzone wird positiv bewertet
  - Rückmeldungen zur Bushaltestelle „Schule West“:
    - Verlegung der Bushaltestelle wird positiv bewertet.
    - Die Ausbildung der Bushaltestelle als Kap wird kritisch gesehen und es wird angeregt, ob diese nicht weiterhin als Busbucht hergestellt werden kann.
    - Im Bestand sind die Aufenthaltsbereiche an den Bushaltestellen sehr schmal. Diese sollte mit der Neuplanung vergrößert werden.
  - Anmerkungen zur Abwägung Seitenstreifen (mehr grün) / Radweg / Parkplätze vor der Schule
    - Der Großteil der Teilnehmenden spricht sich für die Variante A (getrennter Radweg) aus. Hierbei wird hervorgehoben, dass die Bestandsbäume anderswo oder im Seitenstreifen wiederverwendet werden sollten. Zudem sollte die Sicherheit der Kinder im Fokus stehen.
    - Die Variante A2 (Baumerhalt) mit einem Schutzstreifen vor der Schule zwischen dem fließenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn und dem ruhenden Kfz-Verkehr im Seitenraum wird kritisch und für Radfahrende als unattraktiv bewertet. Zudem ist das Radfahren auf einem Schutzstreifen insb. für sichere/geübte Radfahrende interessant. Vor der Schule sollte demnach besser ein getrennter Radweg eingerichtet werden.
    - Der Fußweg und der Radweg sollten klar getrennt sein, um das „Durchmischen“ der Verkehrsteilnehmenden vor der Schule zu vermeiden.
    - Die Bestandslösung als Fußweg mit „Radverkehr frei“ ist in der Nutzung nicht praktikabel.
    - Gleichzeitig werden die zukünftigen Parkflächen als zu gering gesehen. Anregung, ob das Lehrerparken nicht auf dem Schulgelände abzuwickeln ist, statt im öffentlichen Raum, der eigentlich für alle da sein sollte.
    - Auch vor dem Kindergarten werden Stellplätze benötigt. Im Bestand reichen diese heute schon oft nicht aus. Vorschlag von 15-Minuten Stellplätzen - ähnlich wie die Bring- und Holzone vor der Schule.
  - Einzurichtende Parkflächen auf dem Seitenstreifen sollten zeitlich begrenzt werden.
  - Für das Gebiet braucht es ein Parkraummanagement. Viele Garagen stehen aus Sicht der Teilnehmenden leer und die Anwohnenden parken im öffentlichen Raum.
  - Die jetzige Situation zeigt, dass das Regulieren des Parkens ohne Kontrolle nicht funktioniert.

II.2 Knotenpunkt Rothschwaiger Straße inkl. Haltestellen

- *Wie bewerten Sie die Neugestaltung des dargestellten Planbereiches?*
  Alle über Klebepunkte eingegangenen Rückmeldungen positiv (5).

  - Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich Rothschwaiger Straße/Richard-Higgins-Straße/Heimstättenstraße:
    - Linksabbiegen von Am Sulzbogen in Rothschwaiger Straße: Eine Aufstellfläche für den Radverkehr vor dem Kfz-Verkehr wäre sinnvoll.
    - Geradeausfahrender Radverkehr: Auch in der Heimstättenstraße sollte auf den Radverkehr aufmerksam gemacht werden. Vorschlag, dass der Schutzstreifen über die

Kreuzung geführt wird oder zusätzliche Fahrradpiktogramme in der Heimstättenstraße auf der Fahrbahn markiert werden, um den Radverkehr auch im Mischverkehr „sichtbarer“ zu machen.
    - Rechtsabbiegen von Am Sulzbogen in die Rothschwaiger Straße: Der Radweg sollte um die Kurve geführt werden.
    - Wo möglich sollten grüne Pfeile eingerichtet werden, um lange Wartezeiten für den Radverkehr zu vermeiden.
- Die Lage der Bushaltestelle „St. Bernhard“ im Bestand (und auch auf den Planunterlagen) in der Heimstättenstraße wird kritisch gesehen, da die anschließenden Gehwegflächen sehr schmal sind. Es wird vorgeschlagen die Bushaltestelle in den südlich geplanten Seitenstreifen zu verlegen. (2)
- Die Schrägparker im Bestand der Heimstättenstraße ragen in die Straße und erzeugen Behinderung und Stau. Die Lösung diese zurückzubauen wird positiv gesehen.
- Auf Höhe der Rothschwaiger Straße. 39 befindet sich eine Tiefgaragenausfahrt, welche sehr steil und schlecht einsehbar ist. Um den Radverkehr zu schützen, sollten hier zusätzliche Maßnahmen getroffen werden.
- Der Platz vor der Sparkasse sollte aufgewertet werden. Beispielsweise mit neuen Sitzgelegenheiten, Blumen/Büschen & Entfernung der Figuren.

Allgemeine Hinweise der Station 2, welche keinem einzelnen Bereich zuzuordnen sind:

- Einrichtung (mehrerer) Bodenschwellen, um hohe Geschwindigkeiten zu reduzieren.
- Infragestellen der Planungen: Lohnt sich der Aufwand überhaupt?
- Kennzeichnung der Bushaltestellenbereiche auf der Fahrbahn (ggf. über Belag).
- Die geplante geschwungene Straßenführung zur Verkehrsberuhigung ist sehr gut!
- Prüfung einer Einbahnstraßenregelung.
- Einrichtung eines Kreisverkehrs (3) (Gründe dagegen wurden im Termin erläutert).
- Es besteht die Sorge, dass die Reduktion von Parkflächen im betrachteten Straßenzug zu einer Zunahme des Parksuchverkehrs in der Rothschwaiger Straße führt.

Station 3 – Rothschwaiger Straße - Siedlerplatz

III.1 Richard-Higgins-Straße/Asambogen

- *Wie bewerten Sie die Neugestaltung des dargestellten Planbereiches?*
  Alle über Klebepunkte eingegangenen Rückmeldungen positiv (6).

    - Für die Parkflächen beim AEZ wird eine Wechselnutzung vorgeschlagen. Durch eine Wechselnutzung könnte ggf. die Einrichtung der Parkflächen im Seitenstreifen reduziert werden und mehr Platz für Begrünung bleiben.
    - Für den Platz vor dem AEZ werden Grünflächen und Sitzgelegenheiten vorgeschlagen. Die Aufenthaltsqualität sollte erhöht werden durch bspw. einen Springbrunnen.
    - Verkehrsrechtliche Anmerkungen:
        - Einführung einer Fahrradstraße. (2)
        - Einführung einer Einbahnstraße in Richtung Süden. (2)
          Hierfür regen die Teilnehmenden die Freigabe der Einbahnstraße für den ÖPNV und den Radverkehr an. Ein weiterer Vorschlag zur Einbahnstraße sieht vor den Busverkehr in der Verbindung aus Richtung Süden nach Norden am Knotenpunkt Rothschwaiger Straße nach rechts zu lenken und über die Alpenstraße zu führen.

Allgemeine Hinweise der Station 3, welche keinem einzelnen Bereich zuzuordnen sind:

- Da der Straßenquerschnitt für die Einrichtung eines Schutzstreifens zu gering ist wird der Radverkehr im Mischverkehr fließen. Es wird vorgeschlagen den Radverkehr durch bspw. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn sichtbar zu machen.
- Größere Buswartehäuschen inkl. Überdachung für die Bushaltestellen „St. Bernhard“.
- Vor den Bushaltestellen sind im Bestand Pfützen und schmale Gehwege.
- Es werden unterschiedliche Gehwegbreiten vorgeschlagen. Diese könnten bei angrenzendem Privatgrund/Wohnbebauung schmaler vor gewerblichen Nutzungen breiter geplant werden.

- Reduktion der Geschwindigkeiten und Prüfung eines Überholverbotes.
- Die Bestandsbeleuchtung entlang der Rothschwaiger Straße (außerhalb des Projektgebietes) ist insb. auf einer Seite häufig von Laub bedeckt.
- Überholabstand für das Überholen des Radverkehrs von 1,5 m wird in der Praxis teilweise nicht eingehalten und sollte stärker kommuniziert werden.
- Ggf. könnte das neue Überholverbot für einspurige Kraftfahrzeuge im engen Straßenabschnitt geprüft werden

Station 4 – Siedlerplatz bis Lilienthalstraße

IV.1 Siedlerplatz I Dianastraße I Am Ausjagbogen

- *Wie bewerten Sie die Neugestaltung des dargestellten Planbereiches?*
  Alle über Klebepunkte eingegangenen Rückmeldungen positiv (12).

  - Bushaltestellen „Dianastraße“ sollten begrünt werden + Solar für die Beleuchtung
  - Der Schutzstreifen sollte durchgängig rot eingefärbt werden.
  - Anregungen zum Thema Abwägung Parken / Begrünung (gelten auch für Abschnitt IV.2):
    - Im Abschnitt sollte auf die Stellplätze verzichtet werden und der Seitenstreifen mit Bäumen bestückt werden.
    - Nur wenige Parkplätze erhalten und die Parkdauer zeitlich begrenzen.
    - Möglichst viele Bäume und Verzicht auf Parkplätze → Keine Konflikte mit geöffneten Autotüren
    - Verzicht auf Parken im Bereich der Bushaltestellen (oder komplett).
    - Der Seitenraum sollte zu 2/3 Parken und 1/3 Begrünung genutzt werden.
    - Der Seitenraum sollte zu 1/3 Parken und 2/3 Begrünung genutzt werden.
    - Kommentar: Es gibt Besucherstellplätze
    - Reduktion des bestehenden Parkdrucks durch eine Quartiersgarage

IV.2 Am Ausjagbogen I Lilienthalstraße

- *Wie bewerten Sie die Neugestaltung des dargestellten Planbereiches?*
  Alle über Klebepunkte eingegangenen Rückmeldungen positiv (12).

  - Anregungen zum Thema Abwägung Parken / Begrünung (vgl. Abschnitt IV.1):
  - Blühende Bäume

Allgemeine Hinweise der Station 3, welche keinem einzelnen Bereich zuzuordnen sind:

- Anmerkungen mit AEZ-Bezug:
  - Bei der Planung sollten Synergien mit dem Neubau des AEZ genutzt werden. Beispielsweise für das Besucherparken (Wechselnutzung).
  - Für die Gestaltung der Verkehrsfläche vor dem AEZ sollten Farben statt „grauem Asphalt“ eingesetzt werden.
- Bauliche Anmerkungen:
  - Ein getrennter Radweg wäre wünschenswert.
  - Einsatz von Flüsterasphalt auf dem gesamten Straßenzug
  - Eine einheitliche Straßenraumaufteilung ist wichtig.
- Verkehrsrechtliche Anmerkungen:
  - Einführung von Tempo 30 / Wunsch nach Tempo 30 an kritischen Stellen.
  - Einführung einer Einbahnstraße (2)
- Die Achse ist wichtig für den Radverkehr und sollte auch mit Kindern gut befahrbar sein.
- Mehr geschlossene Mülleimer.
- Problem des Schutzstreifens: Der Kfz-Verkehr hält den Mindestabstand von 1,5 m teilweise nicht ein. Mehr Aufklärung und Kontrollen notwendig.
- Der Abfluss des Wassers staut sich an den Gullideckeln → öfters reinigen.

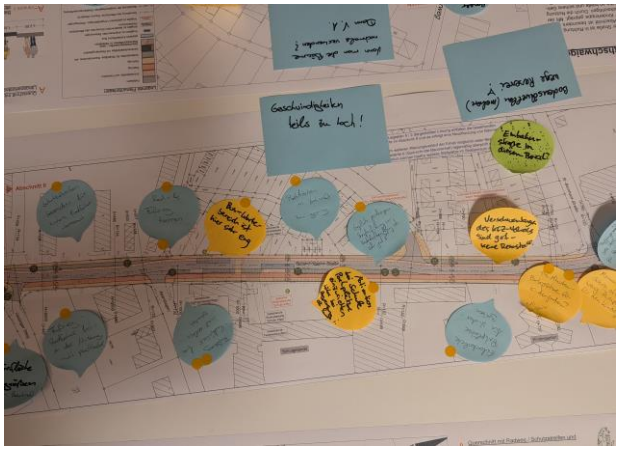
7. Verabschiedung und Ausblick

Impressionen der Veranstaltung









Anlage II:

Dokumentation Bruck-Tuk-Termine

Protokoll zu den Beteiligungsterminen
Vor Ort mit dem Bruck-Tuk 19. & 24.09.2024
Am Sulzbogen - Richard-Higgins- Straße – Heimstättenstraße

Öffentliche Beteiligungstermine am 19. & 24.09.2024

Uhrzeit und Ort:	Do. 19.09.2024: 10.00 – 12.00 Uhr Heimstättenstraße 25 (AEZ)
	Do. 19.09.2024: 12.30 – 14.30 Uhr Rothschwaiger Straße 43
	Di. 24.09.2024: 12:30 – 14:30 Uhr Richard-Higgins-Straße 3
	Di. 24.09.2024: 15:00 – 17: 00 Uhr Am Sulzbogen 18
Mitarbeitende:	Sweco: Hr. Ruof am 19.09., Fr. Coetzee am 24.09.
	Stadtverwaltung: Fr. Gessner und zeitweise Frau Miramontes, Hr. Walleit, Frau Wildmann
Anwesend:	Je Termin rund 15-20 Bürgerinnen und Bürger

Vor-Ort-Gespräche (Bruck-Tuk)





- Mit dem mobilen Info-Stand sind wir an zwei Tagen im Brucker Westen ansprechbar
- Begleitung durch Stadtverwaltung und Sweco GmbH
- Information und Beteiligung direkt am Straßenzug und den jeweiligen Planungsabschnitten
  - **Donnerstag, 19.09.2024**
    Uhrzeit: 10:00 – 12:00 Uhr; Ort: Heimstättenstr. 25 (AEZ)
    Uhrzeit: 12:30 – 14:30 Uhr; Ort: Rothschwaiger Str. 43
  - **Dienstag, 24.09.2024**
    Uhrzeit: 12:30 – 14:30 Uhr; Ort: Richard-Higgins-Straße 3
    Uhrzeit: 15:00 – 17: 00 Uhr; Ort: Am Sulzbogen 18

STADT.LAND.MOBIL FÜRSTENFELDBRUCK Fürstenfeldbruck Stadt. Land. Fluss SWECO

Sweco
Telefon +49 (0) 421 20326
www.sweco-gmbh.de

Karl-Ferdinand-Braun-Straße 9
DE 28359 Bremen
Germany

Sweco GmbH
Handelsregisternummer HRB21768HB
Sitz der Gesellschaft Bremen
Amtsgericht Bremen
USt-IdNr.DE 114413023

Geschäftsführung: Julia Zantke, Steffi Frevert, Vorsitzende des Mitbestimmten Aufsichtsrats: Åsa Bergman, CEO Sweco AB
SEB • BIC: ESSEDEFF • IBAN: DE85 5122 0200 0071 2570 01
Commerzbank (Dresdner Bank) • BIC: DRESDEFF • IBAN: DE07 5008 0000 0488 0201 00

Anregungen und Hinweise der Teilnehmenden

Station 1 – Abschnitt 1 Am Pöglschlag bis Geisinger Steig:

I.1 Am Sulzbogen/Am Einfang & Ettenhoferstraße

- Gefahr durch Geschwindigkeitsüberschreitungen: Tempo 40 wird nicht eingehalten. Straßenzug gleicht einer „Rennstrecke“. Einrichtung eines Dauer-Blitzers als Wunsch.
- Eine Alternative zur Geschwindigkeitsreduktion sind Schwellen.
- Busse halten sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung
- Der Planung wird zugestimmt. (3 Anmerkungen).
- Das Bushaltestellenhäuschen der Bushaltestelle Gnadenkirche sollte tiefer sein, damit es nicht reinregnet.
- Die Bushaltestelle ist für Busfahrer/in schlecht einsehbar. Wenn es regnet und Menschen in dem Haltestellenhäuschen sitzen, fährt dieser teilweise vorbei.
- Der Kindergarten sollte etwas freundlicher und auffälliger gestaltet werden. Autofahrende erkennen nicht, dass dort ein Kindergarten ist.
- Die Einmündung Am Sulzbogen/Ettenhoferstraße ist sehr gelungen
- Die Verengung der Kurve (Einmündung Ettenhoferstraße) ist gut. Hier gab es in der Vergangenheit Konflikte/Unfall zwischen Radfahrenden und Kfz.
- Unfall: Radfahrerin wollte auf den Gehweg hoch, der Bordstein war jedoch zu hoch und sie ist abgerutscht.
- Einmündung Am Sulzbogen/Ettenhoferstraße: Statt der T-Kreuzung wäre ein Kreisverkehr besser für den Fußverkehr
- Ein- und Ausparkverkehr für Rad-, Fuß und Kfz-Verkehr hinderlich, daher weniger Parken gewünscht
- Schlechte Einsehbarkeit bei Haus mit Hecke (Am Sulzbogen/Hochreinerstraße)
- Wahlmöglichkeit Fußweg/Radweg (in der Nähe der Polizeistation führt zu Konflikten mit Kfz-Verkehr)
- Gerne eine Gewichts- und Tonnagebeschränkung da die Straße sonst wieder zu schnell sanierungsbedürftig wird. Beispielsweise <= 7,5 t – das gab es bis 1993/1994 schonmal

I.2 Am Sulzbogen/Geisinger Steig

- Unübersichtlichkeit am Geisinger Steig wegen Hecken – Kinder sehen den Zebrastreifen nicht
- Hauptsache der Geisinger Steig bleibt für Fußverkehr bestehen. Dies ist die einzige Möglichkeit für Ältere und mit Hunden ins Grüne zu gehen.
- Kreuzung bei Geisinger Steig uneindeutig aktuell

Station 2 – Geisinger Steig - Rothschwaiger Straße

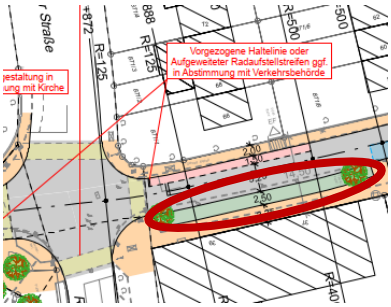
II.1 Richard-Higgins-Straße/Asambogen

- Der Fokus sollte auf Sicherheit und Begrünung liegen. Aus diesem Grund wird der abgetrennte Radweg favorisiert (A1). Neue Bäume sollten im geplanten Seitenstreifen gepflanzt werden.
- Es sollte eine einheitliche Führung für den Radverkehr beibehalten werden. Das Wechseln zwischen Radweg und Schutzstreifen ist in der Praxis unattraktiv. Deshalb wird die Variante Schutzstreifen vor der Schule (A2) favorisiert. So wird der Radverkehr einheitlich auf dem Schutzstreifen geführt.
- Wichtiger als die Verkehrsführung ist für einen Vater mit Lastenrad auf dem Schulweg flüssiger Radverkehr
- Der Verkehrs sollte durch Aufpflasterung vor der Schule beruhigt werden
- Die geltenden zulässigen Geschwindigkeiten werden kaum eingehalten. Insbesondere nachts fahren Autos auf und ab (Motorenheulen etc.)
- In den Einmündungsbereichen sollte mehr Grün geplant werden
- Gerne so viele Bäume wie möglich
- Kinder wünschen sich mehr Bäume & breitere Gehwege auf dem Weg zur Schule
- Auf dem Schulweg fahren oft ältere Kinder (11-12 Jahre) auf dem Gehweg.

- Mehr Blitzer aufstellen vor der Schule, weil in diesem Bereich viel zu schnell gefahren wird (2 Anmerkungen)
- Müllproblem. Es sind andere Mülleimer notwendig. Mülleimer bitte mit Deckel, damit Ratten nicht drankommen.
- Müllproblem vor Grundschule: Mehr Mülleimer vor der Grundschule damit kein Müll rumliegt
- Fahrradwege zu schmal momentan
- Bus 840 auf dem Weg zur Realschule oft zu voll
- Bushaltestelle sollte dort bleiben wo sie ist
- Bus fährt nicht zur Mittelschule. Kinder steigen bei Grundschule aus und laufen rüber
- Trotz Fußgängerampel fahren Kfz schnell über die Fußgängerampel – jedoch sicherer als Zebrastreifen.
- Ampel für Fußgänger beibehalten. Es gab letztens einen Unfall bei dem zwei Kinder verletzt wurden
- Geraderer Weg für Fußverkehr, mehr Platz für Radverkehr bzw. Radweg
- Radweg rot einfärben. Wenn es geht Radweg neben Gehweg vor der Schule damit es sicherer ist.
- Dort wo vor ein paar Jahren der Unfall passiert ist muss etwas passieren – bspw. Schilder platzieren
- Bei Einmündung Asambogen: Schulweghelfer/in – mehr Sichtbarkeit, mehr Warnschilder, Furt vergrößern
- Wie erfolgt Straßenentwässerung? Versiegelung?

II.2 Knotenpunkt Rothschwaiger Straße inkl. Haltestellen

- Die Schrägparker im Bestand der Heimstättenstraße ragen in die Straße (vgl. Bild rot) und erzeugen Behinderung und Stau. Diese sollten bei einer Neuplanung entfallen und durch Längsparken ersetzt werden.
- Die Schrägparker im Bestand (vgl. Bild rot) der Heimstättenstraße sollten durch Grün & Längsparken ersetzt werden.
- Es sollten weiterhin Parkplätz für die Eisdiele vorhanden sein
- Das Verlegen der Bushaltestelle wird befürwortet



Allgemeine Hinweise der Station 2, welche keinem einzelnen Bereich zuzuordnen sind:

- Es benötigt mehr Verkehrsüberwachung. Insbesondere Geschwindigkeitsüberwachung

Station 3 – Rothschwaiger Straße - Siedlerplatz

III.1 Richard-Higgins-Straße/Asambogen

- Im Bestand gibt es zu viele Zu- und Ausfahrten für das AEZ.
- Die Verkehrsberuhigung wird grundsätzlich positiv gesehen
- Befürchtungen, dass die soziale Sicherheit mit einer Aufwertung des Platzes leidet. Momentan sind schon viele Jugendgruppen vor Ort zum „Trinken“. Zudem gibt es in diesem Bereich ein starkes Müllproblem. Durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und das Einrichten zusätzlicher Sitzmöglichkeiten gehen Anwohnende von einer Verstärkung der Problematik aus (3 Nennungen). Ggf. sollten Verkaufsstellen mehr in die Pflicht genommen werden.
- Für den Lieferverkehr (auch auf der Ostseite auf Höhe Paketshop/City Reinigung) sollten Haltemöglichkeiten für den Lieferverkehr eingerichtet werden. So soll verhindert werden, dass Lieferfahrzeuge auf den Grünflächen stehen.
- Bitte kein Springbrunnen

Station 4 – Siedlerplatz bis Lilienthalstraße

IV.1 Siedlerplatz I Dianastraße I Am Ausjagbogen

- In de Heimstättenstraße gibt es hohen Parkdruck. Auch Anwohnende parken dort, weil die Stellplätze in den Tiefgaragen aufgrund zu hoher Kosten teilweise nicht gemietet werden. Somit stehen Tiefgaragenstellplätze teilweise leer und der ruhende Verkehr verlagert sich in die Straßenzüge.
- Gewünscht wird mehr Begrünung und Parken
- Es soll mehr Bäume geben – ganz viel grün
- Geschwindigkeitsreduktion durch Schwellen auf der Straße

IV.2 Am Ausjagbogen I Lilienthalstraße

- Auf der Westseite soll kein Parken eingerichtet werden, so wie auf den vorliegenden Plänen bereits berücksichtigt.

Allgemeine Hinweise der Station 3, welche keinem einzelnen Bereich zuzuordnen sind:

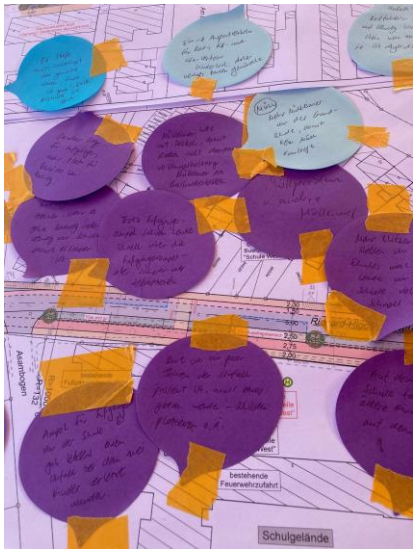
- Mehr Aufklärungsarbeit zur Benutzungspflicht von Radwegen, den Hinweisen Gehweg „Radfahrer frei“ sowie dem Befahren von Schutzstreifen durch Kfz-Verkehr.
- E-Ladesäulen direkt mitdenken, wenn die Straße ohnehin umgebaut wird.

Allgemeine Hinweise

- Schutzstreifen auf bereits umgebauten Abschnitt viel besser als dort wo momentan noch kein Schutzstreifen eingerichtet ist. Dennoch Unwohlsein/Unsicherheitsgefühl, wenn Kfz überholt.

Impressionen der Veranstaltung









Anlage III:

Auswertung Online-Beteiligung

I.1 Am Sulzbogen/Am Einfang & Am Sulzbogen/Ettenhoferstraße

Like	15
Unlike	4

Kommentare

comment_ID	comment_author	comment_date_gmt	comment_content
851		2024-09-17 13:42:40	Einfach endlich eine ebene Fahrbahnfläche!!!! Keine Huggelpiste mehr!
857		2024-09-19 06:47:20	Eine weitere Parkmöglichkeit für Anwohner und Gäste, vor allem im Bereich Südliche Straßen-hälfte, wäre sehr wichtig. Gäste der sehr beliebten Gaststätte "Hoa-Ban" müssen oft auf Nebenstraßen (Breitenbichl, Kohlstatt, Lämmerweide) ausweichen. Da für diese Straßen die Parkplatz Kapazität sowieso schon komplett über ausgereizt ist, wären zusätzliche Parkmöglichkeiten am Sulzbogen dringend nötig. Blockiert die Südliche Bushaltestelle auf dieser höhe nicht die Anwohner Parkplätze? Ein auf einer Seite, beidseitig befahrbarer, fester Fahrradweg, der bis zur Richard-Higgins-Schule durch geführt wird würde es zu einer deutlich sichereren alternative für alle Verkehrsteilnehmer werden und Eltern könnten ihre Kinder ohne sorgen mit dem Fahrrad zur Schule fahren lassen. Autofahrer die Fahrräder die auf der Straße fahren überholen, sorgen schon seit Jahren immer wieder für heikle Situationen was nur durch einen schutz-streifen nicht behoben wird. Mfg *Name entfernt*
859		2024-09-19 10:23:49	Also den Wunsch nach weiteren Parkpklätzen kann ich (haben selber zwei Autos) nicht verstehen. Man kann überall parken, vielleicht muss man mal 1-2 Minuten suchen und ein paar Schritte laufen. Das schadet niemanden. Nicht mehr Parkplätze als es jetzt gibt, auch nicht wegen dem Restaurant
821		2024-09-13 08:20:07	Verlagerung Bushaltestelle macht Sinn, eine Buswartehalle hat an dem Standort hier viel mehr Platz als mitten auf dem schmale Gehweg. Auch der Ampelübergang dort ist in Ordnung; gegenübervom Kindergarten ist die Ampel näher für die Kinder aber zum einen ist das nicht weit weg + zweitens ist die Ansicht der Kirche dadurch optisch "ungestörter". Ich fände schräge Parkplätze vor dem Kindergarten besser als die senkrechten; die sind sehr schwer teilweise zu befahren + sollte lieber breiter sein. Man holt hier Kinder raus, d.h. die Türen werden sehr weit auf gemacht und die Autos sind heute größer als früher. In den Einmüdungsbereichen ist mir zu wenig grün. Auf einer Seie (bei "MOB") ist zwar was grünes, das würde ich mir auf der anderen Seite auch wünschen. Bushaltestellen bitte beidseitig mit Wartehäuschen (begrünt und Solar für Licht). Was ist eine Mobilitätsstation? SOllen hier Citiyräder ausgeliehen werden können? Wenn ja, sehr gute Idee. Abstellplätze für E-Rolle braucht es hier (und generell) nicht; das wird sich schnell überleben.
830		2024-09-14 04:41:55	Das ist meines Erachtens rausgeschmissenes Geld. Es bestehen 2 Bushaltestellen und es gibt auch eine Fussgängersignalanlage. Des Weiteren ist eine Verlegung der Bushaltestelle auf Seite der Restaurants nicht angemessen. Als sich die Ersatzhaltestelle dort befand wo sie geplant ist, lag überall der Müll in der Wiese und auf dem Weg zur Haustüre, Sulzbogen 17. der leider auch nicht regelmäßig entfernt wurde. Die Passanten standen ständig auf den Privatparkplätzen, oder vor den Autos, lehnten sich an die Autos. An der bestehenden Haltestelle, sind keine Fahrzeuge und es steht niemand im Weg. Liebe Grüße
919		2024-09-20 11:28:02	Ich finde es sehr gut, dass die Kreuzung Ettenhoferstraße / Sulzbogen verkleinert wird. Diese Kreuzung ist wahnsinnig unübersichtlich und ich finde es wirklich toll, dass die Fläche für eine Mobilitätsstation und die Wartehalle für den Bus genutzt wird! Ich möchte mich auch ganz herzlich dafür bedanken, dass die Umgestaltung der Parkplätze für das Kinderhaus Gnadenkirche berücksichtigt werden!!!
957		2024-09-23 07:01:23	Ich fände es gut, wenn - wie bei der Ecke Schöngeisinger Straße in die Buchenauer Straße z- auch vom Sulzbogen zur Ettenhoferstraße die Radspuren auch die Kurze in die Ettenhofer Straße reingehen. Das ist ein stark frequentierter Radweg in beide Richtungen wegen der Nähe der Schulen.
960		2024-09-23 07:09:46	Der Ausschnitt zeigt nicht den Geisinger Steig. Bitte den Fahrradstreifen hier auch durchgängig führen (auf dem Bild am Asambogen z.B. ist der Straßen unterbrochen).
973		2024-09-24 11:55:37	Ein mehr an Parkplätzen zieht grundsätzlich mehr Autos an. Warum sperrt man diese aus den Wohngebieten nicht mehr aus. Schaffung von Parkhäusern, auch Anwohner Parkhäuser wie zb in Wien wäre eine Lösung
987		2024-09-30 12:52:20	Evtl. sollte man sich überlegen, den Fahrradweg nicht nur mit einem Schutzstreifen sondern baulich abzusondern, um dessen Benutzung sicherer zu machen. Damit in Verbindung stehen würde dann auch diesen an Situationen wie den dargestellten Parkplätzen vor der Gnadenkirche neben den Fußgängern an den Parkplätzen vorbeizuführen, damit die Autofahrer (vor allem beim Hol- und Bringverkehr des Kindergartens) nicht ständig den Weg der Radfahrer kreuzen müssen.
997		2024-10-02 22:01:50	Die roten Streifen erwecken bei Autos denn Anschein, dass es OK ist wenn sie nich drauf fahren. tatsächlich haben sie dann gesetzeswidrig nur 50cm Abstand!

I.2 Am Sulzbogen/Geisinger Steig

Like	2
Unlike	2

Kommentare

comment_ID	comment_author	comment_date_gmt	comment_content

II.1 Richard-Higgins-Straße/Asambogen

Like	5
Unlike	11

Kommentare

comment_ID	comment_author	comment_date_gmt	comment_content
849	Stadtverwaltung Fürstenfeldbruck	2024-09-17 11:07:55	Antwort der Stadtverwaltung zu “Kiss and Go” – Die Kiss and go-Zone bezeichnet einen offiziell ausgewiesenen Bereich, in dem Eltern ihre Kinder morgens absetzen und später nach dem Unterricht wieder abholen können. In der Regel ist dieses als eingeschränktes Halteverbot beschildert und lässt sich auf werktags von 7:30 bis 8:30 Uhr, bei Bedarf auch auf einen Zeitraum mittags oder nachmittags, begrenzen.
855		2024-09-19 06:18:29	Ein Fahrradweg zwischen Straße und Parkplätzen ist immer ziemlich gefährlich und stressig für Fahrräder, es wäre schön, das möglichst oft zu vermeiden. Und mehr Grün wäre ebenfalls sehr schön (das gilt ebenso für alle anderen Planungsabschnitte) Danke für die Möglichkeit der Mitgestaltung!
823		2024-09-13 08:26:59	Ich bin mir unsicher, was ein "Kiss and Go" Streifen ist - ist das eine Haltebucht oder gar Parkplätze? Wenn ja, dann würde ich lieber die Bushaltestelle etwas weg von der Straße kriegen, ggf. eine echt "Bushaltestelle-Bucht". Die drei Bäume da sind etwas traurig und triste; lieber mehr grün. Eine Stadt sollte gar nicht den Anreiz setzen, dass Elterntaxis täglich die gesamte Situation dort verschlimmern. Vielleicht auch hier lieber "Parkletts"?
834		2024-09-14 07:16:50	Vielleicht gibt es an den Einmündungen zu anderen Straßen, Assmbogen, Oberöggerweg, noch Möglichkeiten für mehr Grün. Das wäre schöner
920		2024-09-20 11:29:36	Haha mir gefällt das Kiss & Go :-P
949		2024-09-22 05:47:33	Kein Kiss and Go! Eltern sollten ihre Kinder zu Fuß oder Bus in die Schule bringen. Keine Elterntaxis fördern!
950		2024-09-22 05:49:06	Fallen alle vorhanden Parkplätze weg? Wo sollen die Lehrer parken? Am Kindergarten auch keine Parkplätze mehr? Soll es nur noch „Kiss and Go“ Plätze geben? Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer ist klar. Gerade in dem Bereich Kindergarten und Grundschule. Teilweise hat man das Gefühl die Straße wird als Rennstrecke genutzt. Gibt es die Möglichkeit bei der Fußgängerampel an der Schule eine Erhöhung in die Straße zu machen?
951		2024-09-22 06:15:30	Parkplätze an Schule und Kindergarten müssen erhalten bleiben. Es gibt jetzt schon genug Probleme Parkplätze zu finden. Bitte die Autofahrer nicht vergessen!
954		2024-09-22 17:45:28	Bevor man so einen Plan den Bürgern zeigt , sollte man sich erst einmal vor Ort umsehen. Man kann nicht einfach alle Parkplätze an der Schule und am Sternkindergarten streichen. Man sollte überlegen die Kosten klein zu halten und nicht Geld ausgeben das man gar nicht hat.
955		2024-09-22 18:51:59	Die Parkplatz Situation ist eh schon chaotisch , es wird nicht besser sie zu dezimieren
956		2024-09-23 05:44:05	Bitte kein Kiss and Go sondern lieber mehr Grün an die Straße bringen
958		2024-09-23 07:04:05	Bitte den Radweg am Asambogen farblich auch über die Straße führen; da ist derzeit grau. AM besten gehen die Radwege auch in den Asambogen mit "rein", damit man beim Ein- bzw. Ausfahren als Radfahrer auch seine Spur hält - hier sind viele Grundschüler unterwegs und auch für die Autofahrer ist das ein Signal. Aber in jeden fall sollte der Radweg auch farblich über die Straße gehen
966		2024-09-23 11:42:21	Gibt es auf beiden Seiten Bushaltestelle-Häuschen zum warten? Ich sehe keine. Hier steigen Kinder ein- und aus, bitte Wartehäuschen mit Licht einrichten (und möglichst von allen Seiten Glas bzw, dass man durchgucken kann.
985		2024-09-30 12:03:33	Wichtig wäre es auch mehr zeitlich unbegrenzte Parkmöglichkeit für den Kindergarten zu sorgen ,sowohl für die Eltern als auch das Personal, denn die Parksituation ist seit Jahren angespannt
986		2024-09-30 12:14:51	Wir bitten dringend um Berücksichtigung der nötigen Parkplätze für Mitarbeiter und Eltern des Caritas Kinderhauses. Hier arbeiten knapp 20 Mitarbeiter und es gibt aktuell gar keinen ausgewiesenen Personalparkplatz. Dies führt seit Jahren zu Problemen. Im Zuge der Neugestaltung muss dies zwingend bedacht werden, das Gebäude ist ja im Besitz der Stadt FFB!
988		2024-09-30 12:56:30	Wenn möglich sollte ein Radweg zwischen Parkplätzen und Straße vermieden werden! Dieser sollte als baulich abgetrennter und sichere Bereich neben dem Gehweg verlaufen, damit er ohne Gefahr auch von Kindern morgens und mittags auf dem Schulweg befahren werden kann.
990		2024-09-30 14:12:30	Ich bitte zu beachten, dass es vor dem Kinderhaus Sternenhimmel sehr wenig Parkplätze für Mitarbeiter und Eltern gibt. Sollten diese weiter reduziert werden, stehen ca. 20 Mitarbeiter und 50 Elternpaare vor einem Problem.

994	2024-10-02 10:38:43	Es würden viele Parkplätze vor der Grundschule und dem Kindergarten wegfallen. Die Parksituation ist aktuell bereits sehr schwierig.
995	2024-10-02 10:39:45	Als Oma habe ich Schwierigkeiten einen Parkplatz vor dem Kindergarten Sternenhimmel zu finden. Das wird dann noch schwieriger
996	2024-10-02 17:27:34	Nicht mehr Parkplätze, ich fahre da oft lang und muss parken. Ja man findet nicht immer was vor dem Zieleingang aber das ist auch nicht das Ziel. Man kann auch mal ein paar Meter laufen. Hier wird für meinen Geschmack mit dem Wunsch nach Parkplätzen etwas dramatisiert.
998	2024-10-02 22:02:46	siehe voriger Abschnitt

II.2 Knotenpunkt Rothschwaiger Straße inkl. Haltestellen

Like	3
Unlike	1

Kommentare

comment_ID	comment_author	comment_date_gmt	comment_content
852		2024-09-18 14:48:57	Ich bin gegen die Kiss-And-Go Stelle, zu viel Parkplätze & Grau
826		2024-09-13 08:33:58	Fahradweg bitte über die Kreuzung bringen, dafür den sehr breiten Fußweg-"Knubbel" an der Kreuzung kleiner machen. Leite ist der nächste Abschnitt ohne Radweg, aber über die Kreuzung sollte man beidseitig sicher kommen
837		2024-09-17 06:04:06	Könnte man hier einen Kreisverkehr einsetzen? Ich würde das begrüßen (gerne mit kleinem Baum oder Busch in der Mitte)
959		2024-09-23 07:06:10	Vor der Sparkasse sind so Figuren, die sehr in die Jahre gekommen sind. Ich sehe diese hier nicht mehr. Gut, wenn diese durch einen Baum ersetzt werden (gerne auch eine Sitzgelegenheit)
977		2024-09-25 07:39:01	Ein Kreisverkehr würde den Verkehrsfluss deutlich verbessern. Zum Fahrradverkehr: sicher zur Kreuzung und danach "Fahr mit Gott, viel Glück, hoffentlich kommst du sicher über die Kreuzung"

III.1 Richard-Higgins-Straße/Asambogen

Like	6
Unlike	4

Kommentare

comment_ID	comment_author	comment_date_gmt	comment_content
860		2024-09-19 10:25:21	Für mich passt auf der gesamten Strecke 20 kmH, vor allem weil es eben nicht durchgängig den Fahrradstreifen geben wird (Abschnitt 3)
824		2024-09-13 08:30:50	Platzgestaltung: Bitte Farbe etablieren, keine grauen Pflastersteine; das ist doch auch grau... ein gutes Beispiel in FFB ist hier der neue Marienplatz in Fürstenfeldbruck. Baumoval mit Sitzhöhe: ich empfehle hier aber nicht nur Sitzsteiner, sondern auch Sitzholz mit hoher (!) Lehne, wie bei der Volkshochschule
827		2024-09-13 08:35:27	Bitte beim AEZ und der neuen "Café"-Situation auch mindestens einen großen Baum einplanen (ggf. mit runder Sitzbank um Baum herum). Das würde die Café-Situation angenehmer machen, den Gesamteindruck verbessern und auch den überdimensioniertenn AEZ-Bau etwas "verstecken"
828		2024-09-13 08:37:25	Fußgängerüberquerung bei AEZ: Lieber Ampel mit Bedarfsschaltung als Zebrastreifen
839		2024-09-17 07:11:08	Irgendeinen Schutz für Fahradfahrer*innen muss die Stadt Fürstenfeldbruck hier anbieten. Gibt es Streifen; Linien, Schilder oder Pictogramme, die hier auf die Fahradfahrer*innen hinweisen könnten? Und wenn wir dabei sind: Beim AEZ bitte ausreichend Fahradplätze (überdacht) und gerne auch eine Fahrrad-Reperaturstation vorsehen.
840		2024-09-17 07:13:09	Wird bei dem AEZ eine große Solarfläche vorgesehen? Flachdächer 2024 ohne Solar zu verwenden, wäre wirtschaftlich "dumm".
841		2024-09-17 07:14:29	Hier wird von 20kmH gesprochen - so lang ist die gesamte Straße zwischen Gnadenkirche und Waldfriedhof auch nicht. Wenn die gesamte Strecke Tempo 20 eine Zumutung ist, wenigstens durchgehend 30. Die Einheitlichkeit aber macht es meiner Meinung nach
877		2024-09-19 20:06:51	Bitte Farbe und Bepflanzung etablieren. Wenn Tempo runter auf 20 bis 30, dann bitte prüfen, ob die Alpenstraße zu einer Einbahnstraße umgewandelt werden kann, um die Nutzung als eine Ausweichroute zu vermeiden. Bereits jetzt schon ein Problem. Auch den Fahrradweg in diesem Bereich Abschnitt 3 bitte kenntlich machen-Piktogramme oder durch farbige Kennzeichnung. Bitte bei Platzgestaltung nicht zu viele Sitzmöglichkeiten schaffen, um zu verhindern, dass es zu Gruppenansammlungen in den Abendstunden und in der Nacht kommt (Lärmbelästigung etc.) Bitte auch auf genügend geschlossene Mülleimer achten…
921		2024-09-20 11:31:12	Verkehrsberuhigte Zone mit 20 km/h unterstütze ich vollkommen! Diese Zonen bzw. Zonen mit 30 km/h sollten viel mehr ausgeweitet werden (siehe Rothschwaiger Straße!)
969		2024-09-24 11:45:57	Es sollte auf jeden Fall ein Geschwindigkeitslimit von maximal 30 auf diesem Abschnitt sein. Am besten auf der gesamten Strecke
984		2024-09-30 09:22:33	Sind die Parkplätze vor dem Haus Nr. 31 auf öffentlichen Grund? Diese werden kaum in Anspruch genommen, dafür ein Baum mehr würde dem Abschnitt gut tun.
991		2024-09-30 14:15:37	Sehr geehrte Damen und Herren, bitte bedenken Sie bei dem Umbau das sich in der Straße ein Kinderhaus befindet, dass der Stadt gehört, mit knapp 20 Mitarbeitern, die bereits keine Parkplätze haben und täglich auf der Suche sind da es nur begrenzte bis oftmals gar keine Möglichkeiten um das Gebäude herum gibt ein Auto längerfristig unterzubringen. Danke für Ihr Verständnis.
999		2024-10-02 22:03:32	Radfahrer komplett ungeschützt

IV.1 Siedlerplatz | Dianastraße | Am Ausjagbogen

Like	2
Unlike	3

Kommentare

comment_ID	comment_author	comment_date_gmt	comment_content
850	Stadtverwaltung Fürstenfeldbruck	2024-09-17 11:10:27	Antwort der Stadtverwaltung zum “Grünstreifen” – Die Nutzung des Seitenstreifens (in den Plänen grün eingefärbt) ist in dem vorliegenden Planungsentwurf noch nicht festgeschrieben und könnte sowohl für die Einrichtung von Parkplätzen in Längsaufstellung oder Bepflanzung genutzt werden. Gerne nehmen wir Ihre Rückmeldung zu „mehr Bepflanzung/Grünfläche“ auf.
854		2024-09-18 14:51:41	Jede Grünfläche erhöht die Aufenthaltsqualität. Es darf gerne vereinzelt Parkplätze geben, vielleicht so 1/4 Parkplätze, 3/4 Grün
825		2024-09-13 08:32:52	bitt mehr Grün anbieten; wenn möglich auch beidseitig
829		2024-09-13 08:42:16	Parkplätze reduzieren und durch Bäume und Grün die Qualität erhöhen. Der hier vermerkte "Parkdruck" ist teilweise privat erzeugt, da es in dieser Gegend in der Regel Stellplätze und/oder Garagen gibt, die halt nicht für Autos verwendet werden.
838		2024-09-17 06:05:24	Ich interpretiere das so, dass es hier einen Grünstreifen gibt? Schön, gerne mehr als drei Bäume.
993		2024-10-01 09:08:59	Wir würden uns E-Ladestationen wünschen. Wir haben zwar keine E-Fahrzeug, aber nicht jeder wird in Zukunft die Möglichkeit haben, sein Auto zu Hause zu laden. Zudem würden wir uns wünschen, dass die Fahrradwege zwischen Stellplätzen und Gehwegen verlaufen (siehe Waldfriedhofstraße gegenüber Waldfriedhof). So wird es in München auch praktiziert. Der Fahrradfahrer ist hierdurch vor dem Straßenverkehr geschützt und man bündelt Fußgängerweg und Fahrradweg und trennt diese nicht durch die Auto-Stellplätze. Zudem gerne mehr grün. Aktuell sorgt die desolate Teerdecke für reichlich Pfützen. Wasser kann nur unzureichend abfließen. Durch den dichten Verkehr und die hohen Geschwindigkeiten (gerne 30) werden immer wieder Fußgänger nassgespritzt. Wir würden uns wünschen, dass beim Belag nicht gespart wird, so dass wir diesen Zustand langfristig vermeiden können. Gerne wünschen wir uns auch einen festen Blitzer, da die Heimstättenstr. gerne Nachts als Rennstrecke genutzt wird. So könnte man einen Teil langfristig refinanzieren.
1000		2024-10-02 22:03:58	siehe Abschnitt 1

IV.2 Am Ausjagbogen | Lilienthalstraße

Like	2
Unlike	1

Kommentare

comment_ID	comment_author	comment_date_gmt	comment_content
971		2024-09-24 11:50:56	Ein Radstreifen und dann geparkte KFZ, da sehe ich jetzt schon die ersten Schäden. Warum kein eigener Radweg, abgetrennt von der Straße, der kann dann in beide Richtungen gehen
978		2024-09-26 08:26:54	„ Ein Radstreifen und dann geparkte KFZ, da sehe ich jetzt schon die ersten Schäden. Warum kein eigener Radweg, abgetrennt von der Straße, der kann dann in beide Richtungen gehen“ - das sollte aber dann durchgängig so gehen und nicht nur diesen Abschnitt. Gerade für den Fliegerhorst sollte man das genau so machen.

Abschnittsübergreifende Anregungen

Like	0
Unlike	0

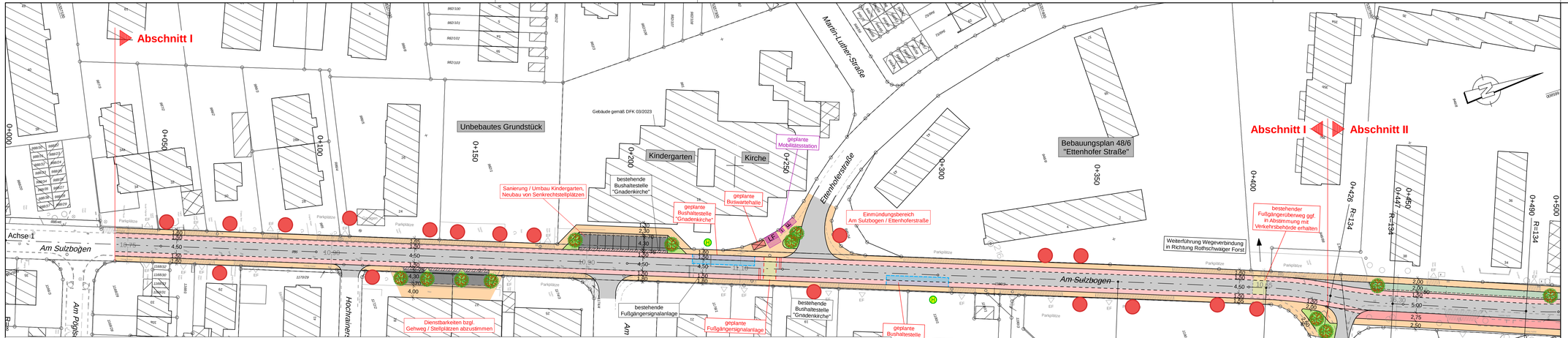
Kommentare

comment_ID	comment_author	comment_date_gmt	comment_content
853		2024-09-18 14:50:01	Bitte die bestehenden Bäume, besonders die zwischendrin Geisinger Steig & Höhe St. Bernhard nicht fällen!
856		2024-09-19 06:23:14	Fahrradwege bitte möglichst selten zwischen Parkplätzen und Straße führen, das ist für Fahrräder oft ziemlich gefährlich. Mehr Grün wäre sehr schön, umso mehr, wenn Bestandsbäume gefällt werden müssen Sehr gerne auch Tempo 30 auf der gesamten Strecke
858		2024-09-19 10:21:31	Fahrradstrecken durchgängig rot
861		2024-09-19 10:29:05	Die „Autostadt“ ist ein Trend aus den 1960er. Grundsätze helfen weiter: Fahrrad überall ermöglichen und Sicherheit bieten Langsame Geschwindkeit vorziehen Parkplätze verringern + Anwohner haben Priorität Dabei ist eigentlich alles gesagt!
822		2024-09-13 08:22:55	Durchgängig Tempo 30 sowohl an der Schule, als auch an der Gnadenkirche gerne die Geschwindigkeitdisplays (dauehaft), welche die Geschwindigkeit anzeigen (Bewusstsein schaffen). Bushaltestellen immer mit Warehäuschen (grün, Solar für Dach; optisch gefällt mir das Bushäuschen an dem Veranstaltungsforum gut). Mülleimer immer geschhlossen (von oben wg. den Vögeln) aber auch seitlich (unattraktiv diese "Gittermülleimer") Fahradstreifen immer durchgängig rot + dort wo es nicht geht (Abchnitt 3) wenigstens die Piktogramme. Wurde jemals eine Einbahnstraße geprüft? Das wäre eigentlich ideal.
831		2024-09-14 07:11:57	1. Verbot von Schwerlastverkehr im ganzen Bereich 2. Anwohnerparkplätze einführen (mit Gebühr)
832		2024-09-14 07:12:46	Das Tempo soll bitte runter, Tempo 30 wäre gut
833		2024-09-14 07:14:57	Weniger Parkplätze und die, die da sind als Anwohnerparken. Jedoch sollte überprüft werden, ob die Besitzer nicht über Ihre eigene Wohnung/Haus über einen Stellplatz verfügen
835		2024-09-15 10:29:07	Tempo 40 oder vielleicht 30 - 50 ist zu viel
836		2024-09-16 09:47:51	Dass hier nicht schon viel früher was gemacht wurde. Dieser Teil der Stadt wurde durch die CSU jahrelang vernachlässigt. Es stinkt und es ist laut, runter mit dem Tempo, bitte!
876		2024-09-19 19:51:50	Durchgängig Tempo 30 wäre aus meiner Sicht gut. Der Platz sollte farblich und mit Bepflanzung gestaltet werden. Das hebt die Atmosphäre. Fahrradspur sollte rot gekennzeichnet sein.
903		2024-09-20 07:43:35	Wieso macht man eigentlich keine Einbahnstraße daraus? Es gibt doch mit Cerevetistraße und Äußerer Schönheisinger Straße große Straßen mit zwei Fahrtrichtungen. Die Stadt hat doch die Struktur einer Banane, lang aber nicht breit, d.h. Ich kommentiere schnell von „quer“ durch und muss nicht die ganze Länge parallel anbieten. Hatte die Stadt den Auftrag sowas zu prüfen oder wurde nur gesagt: „Macht das neu, aber an sich bleibt alles wie es ist“? Wie groß darf Verwaltung denken?
967		2024-09-23 15:48:30	hier eine Hauptverkehrsstraße parallel zur B471 weiter zu führen (anstatt die Geschwindigkeit auf 30 zu reduzieren und dies mit Kreisverkehren etc durchzusetzen) zeigt wie kaputt die Stadtplanung in Fürstenfeldbruck ist. jeden Tag ist der Straßenzug voll von Schülern, Rentnern, Fahrrädern und Kindern. Auf die Idee zu kommen hier den veralteten, schnur geraden Straßenzug stehen zu lassen und weiter Fahrzeuge mit 40 (also 50) in die Innenstadt durch Brettern zu lassen, zeigt leider nur, dass man es nicht versteht, den Wohnwert wieder erträglich zu gestalten. Hauptsache die Autos kommen schnell von A nach B.... sehr sehr schade...
968		2024-09-23 21:39:55	Bitte die geplanten Seitenstreifen unbedingt für Begrünung statt für Stellplätze nutzen, den Fahrradverkehr zwischen Parkplätzen und Straße hindurch zu lenken führt mit Sicherheit zu gefährlichen Situationen. Und natürlich sind Grünflächen per se extrem wichtig.
970		2024-09-24 11:48:16	Tempo 30 auf der gesamten Strecke und Anwohner parken. Die Radweg noch zwischen Fussgänger und Parken.

972	2024-09-24 11:52:55	Warum macht man nicht durchgängig einen Radweg in beide Richtungen, abgetrennt von strasse und Fussgänger (siehe Niederlande), das würde wesentlich zur Verkehrssicherheit der Benutzer beitragen
974	2024-09-24 14:37:26	Baut bitte einen festen Blitzer! Dauerhaft Tempo 30!
989	2024-09-30 13:03:39	Ein Radweg zwischen Straße und Parkplätzen (die sowieso auf das Nötigste reduziert werden sollten!!!) soll grundlegend vermieden werden! Dies stellt vor allem für den Radverkehr von Kindern, der gleichzeitig zum Hol- und Bringverkehr der Schule und des Kindergartens stattfinden eine hohe Gefahr dar. Die Radweg sollte zudem baulich (bei entsprechendem Platz auch sehr gerne begrünt) abgesondert werden. Zudem sollte man sich mit dem Gedanken eines Pflasterbelags an besonders schützenswerten Stellen wie vor den Eingängen von Schule und Kindergarten befassen oder dem bereits angesprochenen Gedanken einer Einbahnstraße, um mehr Raum für Fuß- und Radverkehr, sowie Grün- und Aufenthaltsflächen am Straßenverlauf zu schaffen. Dies bietet sich vor allem in solch einem wichtigen Straßenzug an und könnte ein Vorzeigebeispiel für die Stadt und den Landkreis sein.
1001	2024-10-02 22:08:49	Ich fahre viel mehr Auto als Fahrrad. Trotzdem bin ich der Meinung, dass die Radfahrer entschlossen und sichtbar geschützt werden müssen. Ein Zeitverlust von wenigen Minuten mit dem Auto ist nicht relevant. Bruck muss seinem Titel Fahrradstadt gerecht werden, mit zukunftsweisenden Lösungen. stellen Sie sich eine Stadt vor in der in 10 Jahren 50% des Verkehrs mit dem Fahrrad ist. Welche Gestaltung ist dann sinnvoll?
1002	2024-10-03 17:53:15	Tempo 30 im gesamten Bereich mit dauerhafter Tempokontrolle (Blitzer, Tempodisplay). Parkverbot in den Bereichen ohne Fahrradspur.
1003	2024-10-03 18:31:16	Abschnitte mit Kopfsteinpflasterbelag könnten den Autoverkehr optisch und akustisch einbremsen, besonders bei geraden und breiten Straßen.

Anlage IV:

Anmerkungen Umweltbeirat zu möglichen Baumstandorten auf Privatgrund



Im Rahmen der Beteiligung hat am 17.10.2024 eine bilaterale Abstimmung zwischen dem Umweltbeirat und der Stadtverwaltung stattgefunden. Hierbei wurden unter anderem Baumstandorte auf Privatgrundstücken vom Umweltbeirat vorgeschlagen. Zusätzliche Baumstandorte würden den Straßenraum aufwerten, die Stadtverwaltung hat hierauf jedoch kaum Einfluss. Die Standorte wurden in den Plänen in rot gekennzeichnet. *Alle weiteren Kommentare wurden in der tabellarischen Auswertung im Endbericht mit dem Kürzel UBR aufgenommen.*

Vorgeschlagene Baumstandorte auf Privatgrund vom Umweltbeirat

Legende Feinuntersuchung

- Fahrbahn
- Schutzstreifen auf Fahrbahn
- Radweg
- Gehweg
- Seitenstreifen für Stellplätze, Baumstandorte, etc.
- Senkrechtstellplätze mit Überhangstreifen
- Sicherheitstrennstreifen / -raum Radverkehrsflächen zu Stellplätzen
- geplante Aufstellfläche Bus
- Angaben zu angrenzenden Bebauungen
- Angabe zu bestehenden Elementen des öffentlichen Straßenraums
- Angabe zu geplanten Umgestaltungen, Überlegungen, etc.
- Bemaßung des öffentlichen Raums (Bestand)
- Bemaßung der vorgeschlagenen Straßenraumaufteilung
- Mobilitätsstation
- Fußgängerüberweg
- Vorschlag geplanter Baumstandort

mayr ingenieure
Ihr Partner für Infrastrukturmaßnahmen

Mayr Berstende Ingenieure PartG mbB
Blütenweg 5
86551 Aichach
T +49 8251 8750 0
F +49 8251 8750 27
info@mayr-ingenieure.de

bearbeitet	10.11.2023	Stadler
gezeichnet	10.11.2023	Thanheiser
geprüft	10.11.2023	Mayr
Projekt-Nr.		2021-313-20
Plan-Nr.		FR82021-313 / LP500_1.PLT
Aichach, den		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FEINUNTERSUCHUNG

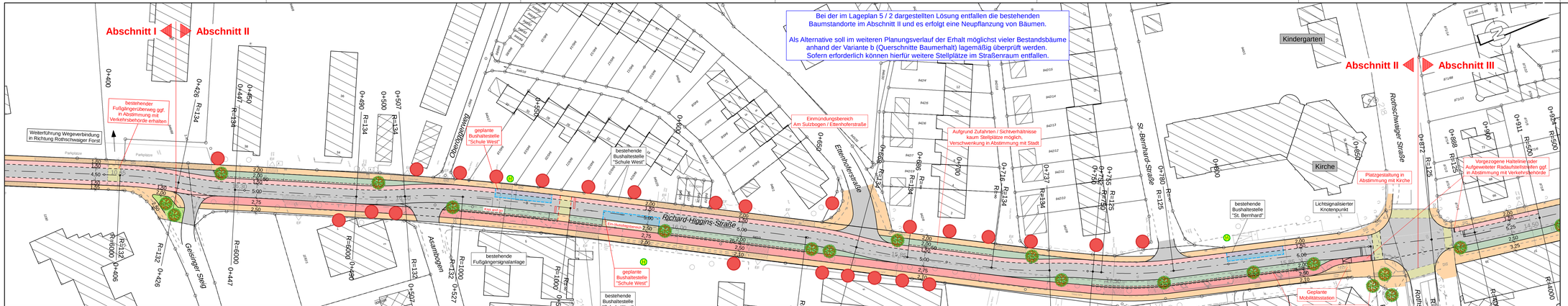
Stadt Fürstenfeldbruck
Hauptstr. 31 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon: 08141/ 281 - 0
E-Mail: info@fuerstenfeldbruck.de

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 1
Lageplan
Abschnitt I
Maßstab: 1 : 500

Straßenbau Fürstenfeldbruck
Feinuntersuchung "Am Sulzbogen"

aufgestellt:

Fürstenfeldbruck, den _____



Im Rahmen der Beteiligung hat am 17.10.2024 eine bilaterale Abstimmung zwischen dem Umweltbeirat und der Stadtverwaltung stattgefunden. Hierbei wurden unter anderem Baumstandorte auf Privatgrundstücken vom Umweltbeirat vorgeschlagen. Zusätzliche Baumstandorte würden den Straßenraum aufwerten, die Stadtverwaltung hat hierauf jedoch kaum Einfluss. Die Standorte wurden in den Plänen in rot gekennzeichnet. *Alle weiteren Kommentare wurden in der tabellarischen Auswertung im Endbericht mit dem Kürzel UBR aufgenommen.*

Vorgeschlagene Baumstandorte auf Privatgrund vom Umweltbeirat

Legende Feinuntersuchung

- Fahrbahn
- Schutzstreifen auf Fahrbahn
- Radweg
- Gehweg
- Seitenstreifen für Stellplätze, Baumstandorte, etc.
- Senkrechtstellplätze mit Überhangstreifen
- Sicherheitstrennstreifen / -raum Radverkehrsflächen zu Stellplätzen
- geplante Aufstellfläche Bus
- Angaben zu angrenzenden Bebauungen
- Angabe zu bestehenden Elementen des öffentlichen Straßenraums
- Angabe zu geplanten Umgestaltungen, Überlegungen, etc.
- Bemaßung des öffentlichen Raums (Bestand)
- Bemaßung der vorgeschlagenen Straßenraumaufteilung
- Mobilitätsstation
- Fußgängerüberweg
- Vorschlag geplanter Baumstandort

mayr ingenieure
Mayr Berstende Ingenieure PartG mbB
Blütenweg 5
86551 Aichach
T +49 8251 8750 0
F +49 8251 8750 27
info@mayr-ingenieure.de
Ihr Partner für Infrastrukturmaßnahmen

bearbeitet	10.11.2023	Stadler
gezeichnet	10.11.2023	Thanheiser
geprüft	10.11.2023	Mayr
Projekt-Nr.		2021-313-20
Plan-Nr.		FEB200.313 / LP500_2.PL
Aichach, den		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FEINUNTERSUCHUNG

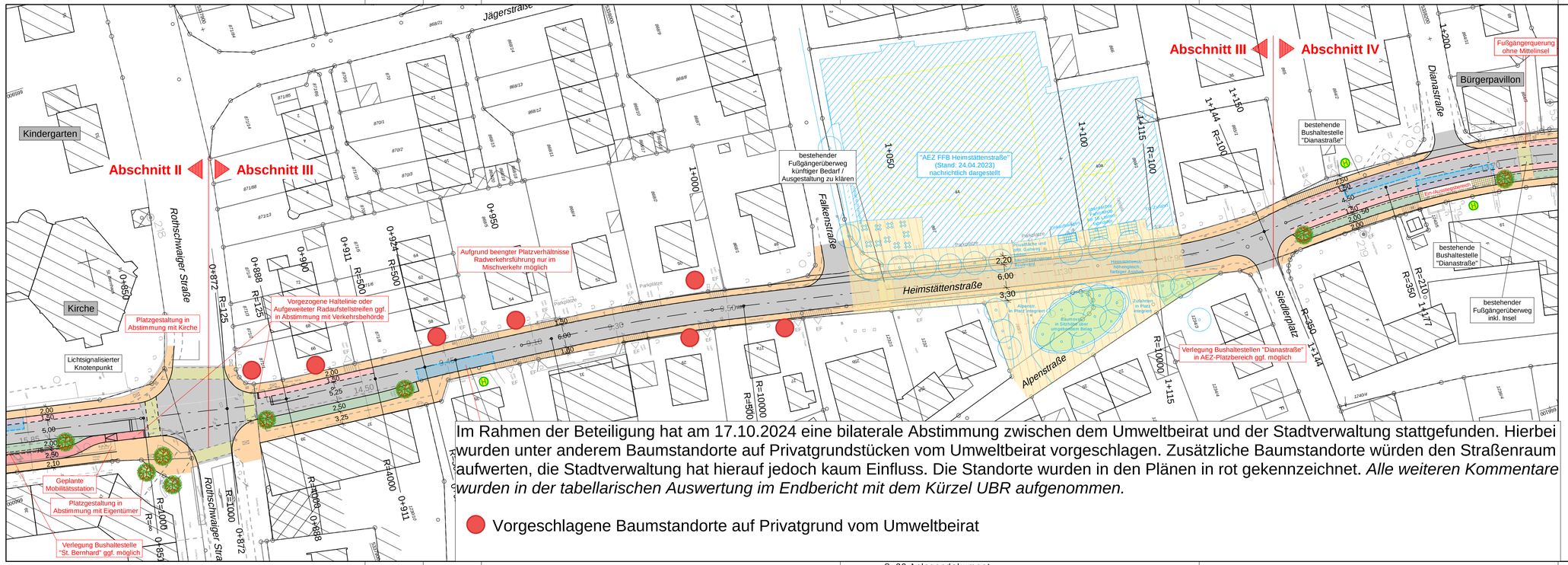
Stadt Fürstenfeldbruck
Hauptstr. 31 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon: 08141/ 28 1 - 0
E-Mail: info@fuerstenfeldbruck.de

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 2
Lageplan Abschnitt II
Maßstab: 1 : 500

Straßenbau Fürstenfeldbruck
Feinuntersuchung "Am Sulzbogen"

aufgestellt:

Fürstenfeldbruck, den _____



Im Rahmen der Beteiligung hat am 17.10.2024 eine bilaterale Abstimmung zwischen dem Umweltbeirat und der Stadtverwaltung stattgefunden. Hierbei wurden unter anderem Baumstandorte auf Privatgrundstücken vom Umweltbeirat vorgeschlagen. Zusätzliche Baumstandorte würden den Straßenraum aufwerten, die Stadtverwaltung hat hierauf jedoch kaum Einfluss. Die Standorte wurden in den Plänen in rot gekennzeichnet. *Alle weiteren Kommentare wurden in der tabellarischen Auswertung im Endbericht mit dem Kürzel UBR aufgenommen.*

● Vorgeschlagene Baumstandorte auf Privatgrund vom Umweltbeirat

Legende Feinuntersuchung

- Fahrbahn
- Schutzstreifen auf Fahrbahn
- Radweg
- Gehweg
- Seitenstreifen für Stellplätze, Baumstandorte, etc.
- Senkrechtstellplätze mit Überhangstreifen
- Sicherheitstrennstreifen / -raum Radverkehrsflächen zu Stellplätzen
- geplante Aufstellfläche Bus
- Angaben zu angrenzenden Bebauungen
- Angabe zu bestehenden Elementen des öffentlichen Straßenraums
- Angabe zu geplanten Umgestaltungen, Überlegungen, etc.
- Bemaßung des öffentlichen Raums (Bestand)
- Bemaßung der vorgeschlagenen Straßenraumaufteilung
- Mobilitätsstation
- Fußgängerüberweg
- Vorschlag geplanter Baumstandort

mayr ingenieure
Ihr Partner für Infrastrukturmaßnahmen
Mayr Beratende Ingenieure PartG mbB
Blüterweg 5
86551 Aichach
T +49 8251 8750 0
F +49 8251 8750 27
info@mayr-ingenieure.de

bearbeitet	10.11.2023	Stadler
gezeichnet	10.11.2023	Thanheiser
geprüft	10.11.2023	Mayr
Projekt-Nr.	2021-313-20	
Plan-Nr.	FFB2021-313 / LP500_3.PLT	
Aichach, den		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FEINUNTERSUCHUNG

Stadt Fürstenfeldbruck
Hauptstr. 31 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon: 08141/ 28 1 - 0
E-Mail: info@fuerstenfeldbruck.de

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 3
Lageplan Abschnitt III
Maßstab: 1 : 500

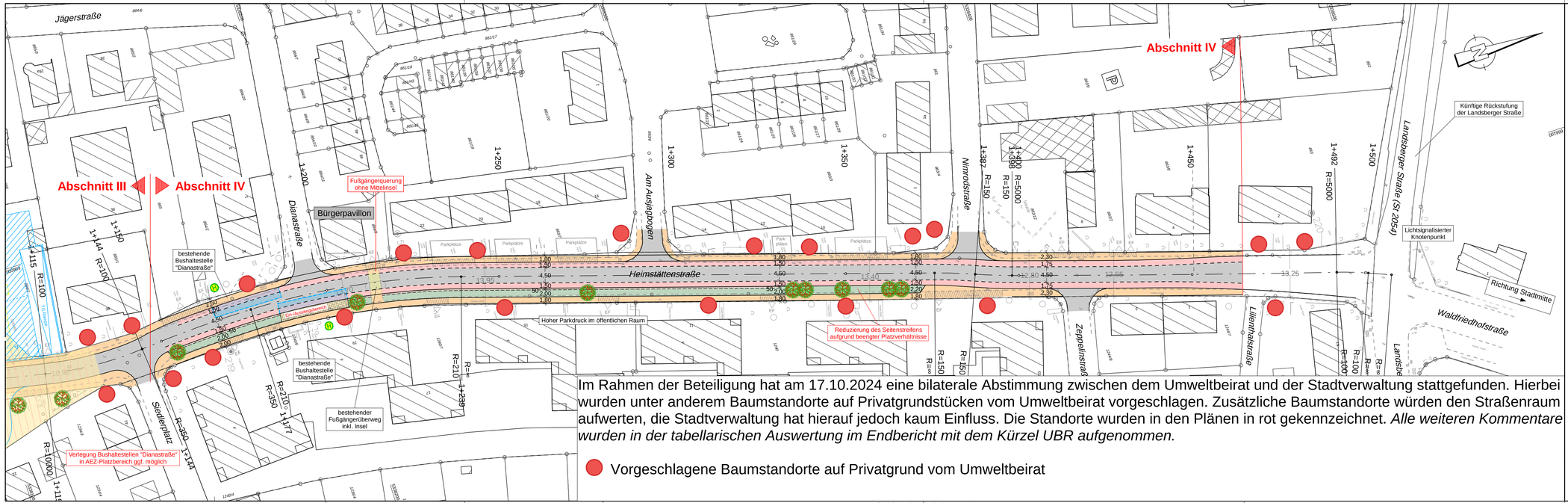
Straßenbau Fürstenfeldbruck
Feinuntersuchung "Am Sulzbogen"

aufgestellt:

Fürstenfeldbruck, den _____

10.11.23 0,300mP

Dieses Plan darf ohne Zustimmung von Mayr Ingenieure weder verändert noch vervielfältigt oder Dritten zugänglich gemacht werden.



Im Rahmen der Beteiligung hat am 17.10.2024 eine bilaterale Abstimmung zwischen dem Umweltbeirat und der Stadtverwaltung stattgefunden. Hierbei wurden unter anderem Baumstandorte auf Privatgrundstücken vom Umweltbeirat vorgeschlagen. Zusätzliche Baumstandorte würden den Straßenraum aufwerten, die Stadtverwaltung hat hierauf jedoch kaum Einfluss. Die Standorte wurden in den Plänen in rot gekennzeichnet. *Alle weiteren Kommentare wurden in der tabellarischen Auswertung im Endbericht mit dem Kürzel UBR aufgenommen.*

● Vorgeschlagene Baumstandorte auf Privatgrund vom Umweltbeirat

Legende Feinuntersuchung

Fahrbahn	Schutz	Angaben zu angrenzenden Bebauungen	
Schutzstreifen auf Fahrbahn	bestehende Ausstattung	Angabe zu bestehenden Elementen des öffentlichen Straßenraums	
Radweg	geplante Ausstattung	Angabe zu geplanten Umgestaltungen, Überlegungen, etc.	
Gehweg	12,65	Bemaßung des öffentlichen Raums (Bestand)	
Seitenstreifen für Stellplätze, Baumstandorte, etc.	4,50	Bemaßung der vorgeschlagenen Straßenraumaufteilung	
Senkrechtstellplätze mit Überhangstreifen		Mobilitätsstation	
Sicherheitstrennstreifen / -raum Radverkehrsflächen zu Stellplätzen		Fußgängerüberweg	
geplante Aufstellfläche Bus		Vorschlag geplanter Baumstandort	

mayr ingenieure

Ihr Partner für Infrastrukturmaßnahmen

Mayr Beratende Ingenieure PartG mbB
Blütenweg 5
86551 Aichach
T +49 8251 8750 0
F +49 8251 8750 27
info@mayr-ingenieure.de

bearbeitet	10.11.2023	Stadler
gezeichnet	10.11.2023	Thanheiser
geprüft	10.11.2023	Mayr
Projekt-Nr.		2021-313-20
Plan-Nr.		FRE2021-313 / LP500_4.PLT
Aichach, den		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FEINUNTERSUCHUNG

Stadt Fürstenfeldbruck
Hauptstr. 31 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon: 08141/ 28 1 -0
E-Mail: info@fuerstenfeldbruck.de

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 4
Lageplan Abschnitt IV
Maßstab: 1 : 500

Straßenbau Fürstenfeldbruck
Feinuntersuchung "Am Sulzbogen"

aufgestellt:

Fürstenfeldbruck, den _____

10.11.23 — 0,300m

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verfassers unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung in elektronische Systeme.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3411/2024

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

Betreff/Sach-antragsnr.	Vergabe Bauleistung "Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen und Querungen, Teil 1" (4 Bushaltestellen und 1 FGÜ)		
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:		Erstelldatum	24.10.2024
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	27.11.2024	Ö

Anlagen:	Anlage 1_Lagepläne der Bushaltestellen Anlage 2_Lageplan des FGÜ Dachauer Str –Feuerhaus NÖ_Anlage 3_Bieterverzeichnis

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt die Arbeiten für den barrierefreien Umbau der vier Bushaltestellen Schöngeisinger Straße stadteinwärts, Waldfriedhofstraße Westseite und beide Haltestellen Cerveteristraße sowie des Fußgängerüberwegs Dachauer Straße/ Feuerhausstraße an den Bestbieter zu einer Gesamtbruttosumme von 312.740,94€ zu vergeben.

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				
Umweltauswirkungen				
Finanzielle Auswirkungen		Ja		
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung		Ja	44 TIE F00 01 202 4 44T IEF 000 3	540.0 00€ 170.0 00 €
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag		Ja	000 1 Bus H 000 3 FG Ü	257.5 00€ 72.50 0 €

Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme			insg. 8 Bus HS in Planung, aber diese kommen tw. erst in 2025	610.000 €
Folgekosten	Jährlich		Reinigung Bauhof	unbek. €

Sachvortrag:

Die Bauleistungen für den barrierefreien Umbau von 4 Bushaltestellen sowie eines Fußgängerüberweges im Stadtgebiet wurden am 9.10.24 öffentlich ausgeschrieben und bekannt gemacht. Zur Submission am 5.11.24 um 11 Uhr gingen fünf Angebote ein. Alle Firmen liegen in einem Umgriff von max. 95km von Fürstenfeldbruck entfernt.

Die Nachrechnung und Prüfung der Angebote ergab keine Unstimmigkeiten.

1.	Lokale Firma	322.413,34€ abzgl. 3% Skonto = 312.740,94€
2.	-	-
3.	-	-
4.	-	-
5.	-	-

Die Kostenberechnung des Planungsbüros ergab folgende Preise (brutto, gerundet):

Bushaltestelle / Querung	**Baupreis lt. Kostenberechnung (brutto)**
Fußgängerüberweg Dachauer Str. / Feuerhausstr.	72.500€
Bushaltestelle Schöngeisinger Str. 33 stadteinwärts	78.500€
Bushaltestelle Waldfriedhofstraße Westseite	79.000€
Bushaltestelle Cerveteristraße beide	100.000€
Gesamt rd.	**330.000€**

Das Angebot des günstigsten Anbieters liegt damit bei ca. 95% der Kostenberechnung der Entwurfsplanung und des bepreisten LVs des Planungsbüros.

Die Angebotspreise der übrigen Bieter liegen zwischen ca. 380.000€ und 464.000€ brutto.

Die Verwaltung empfiehlt dem Ausschuss für Umwelt, Verkehr und die Arbeiten für den barrierefreien Umbau der 4 Haltestellen und des Fußgängerüberwegs an die Firma zu einer Gesamtbruttosumme von 322.413,34 € abzgl. des gewährten Skontos von 3% zu vergeben.
Damit kann der Umbau in Abhängigkeit der Wetterverhältnisse schnellstmöglich erfolgen. Die Bushaltestelle Schöngeisinger Straße soll hierbei priorisiert behandelt werden.

Der barrierefreie Umbau der vier Bushaltestellen wird vom Freistaat Bayern aus GVFG-Mitteln und aus Mitteln des Sonderprogramms B+R i.H.v. insgesamt 174.200€ gefördert.

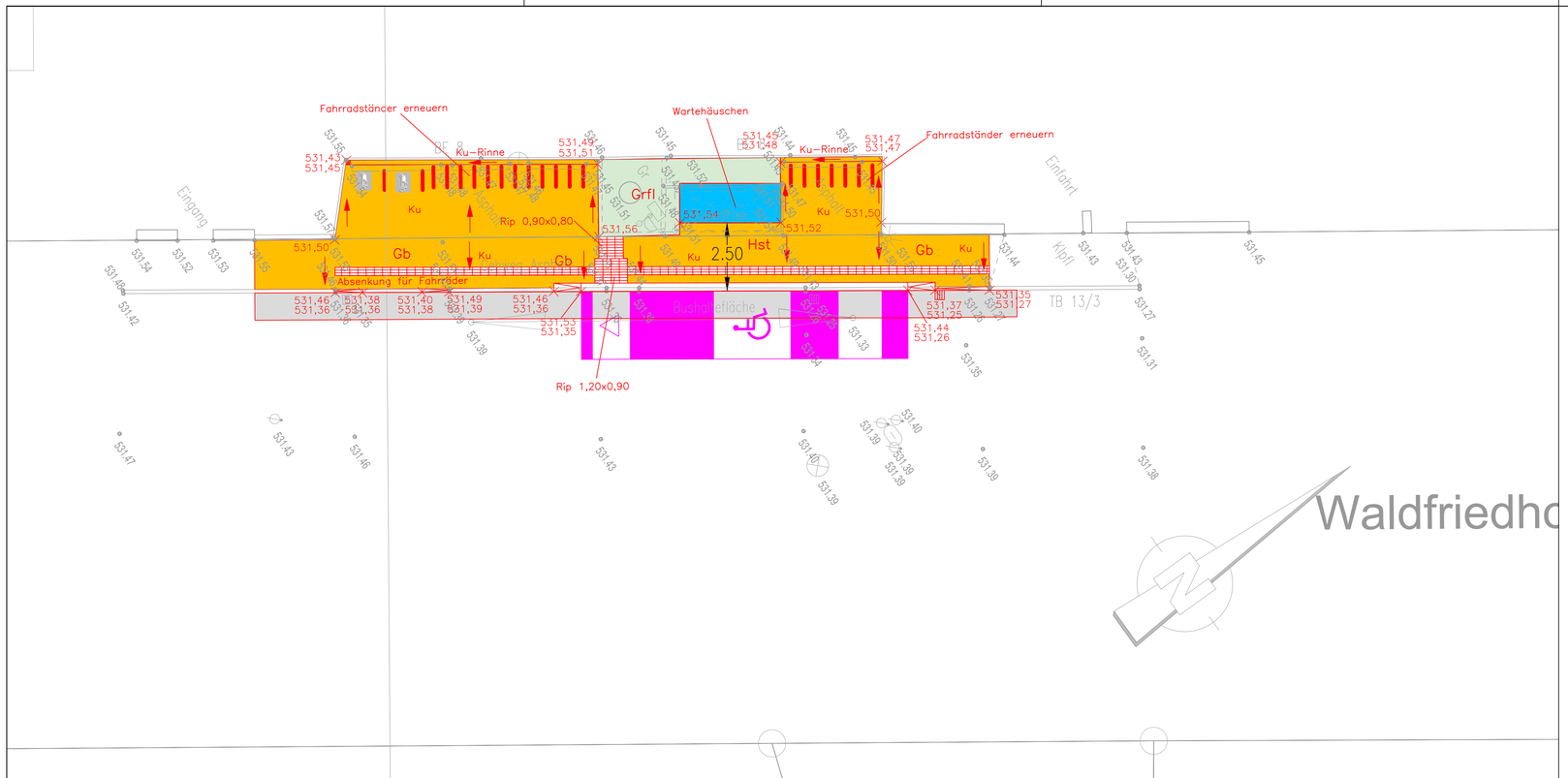


Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck
Hauptstraße 31, 82256 Fürstenfeldbruck

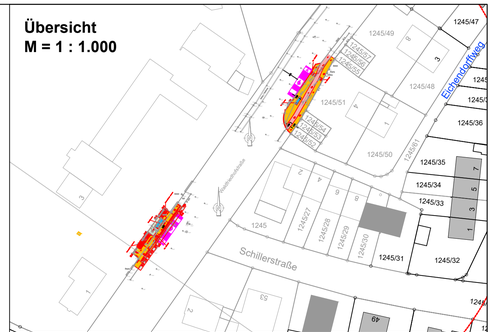
Projekt
Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen
Schöngeisinger Straße Hs. Nr. 33, südliche Kante

Planinhalt
Lageplan

Leistungsphase	Ausschreibungsplanung	Projekt Nr 2317_02	
	Datum	Name	Plan Nr LP - 1302 / Index
Bearbeitet			
Gezeichnet			Massstab 1:100
Geprüft			
Freigegeben			Planformat 780 x 297



Übersicht
M = 1 : 1.000



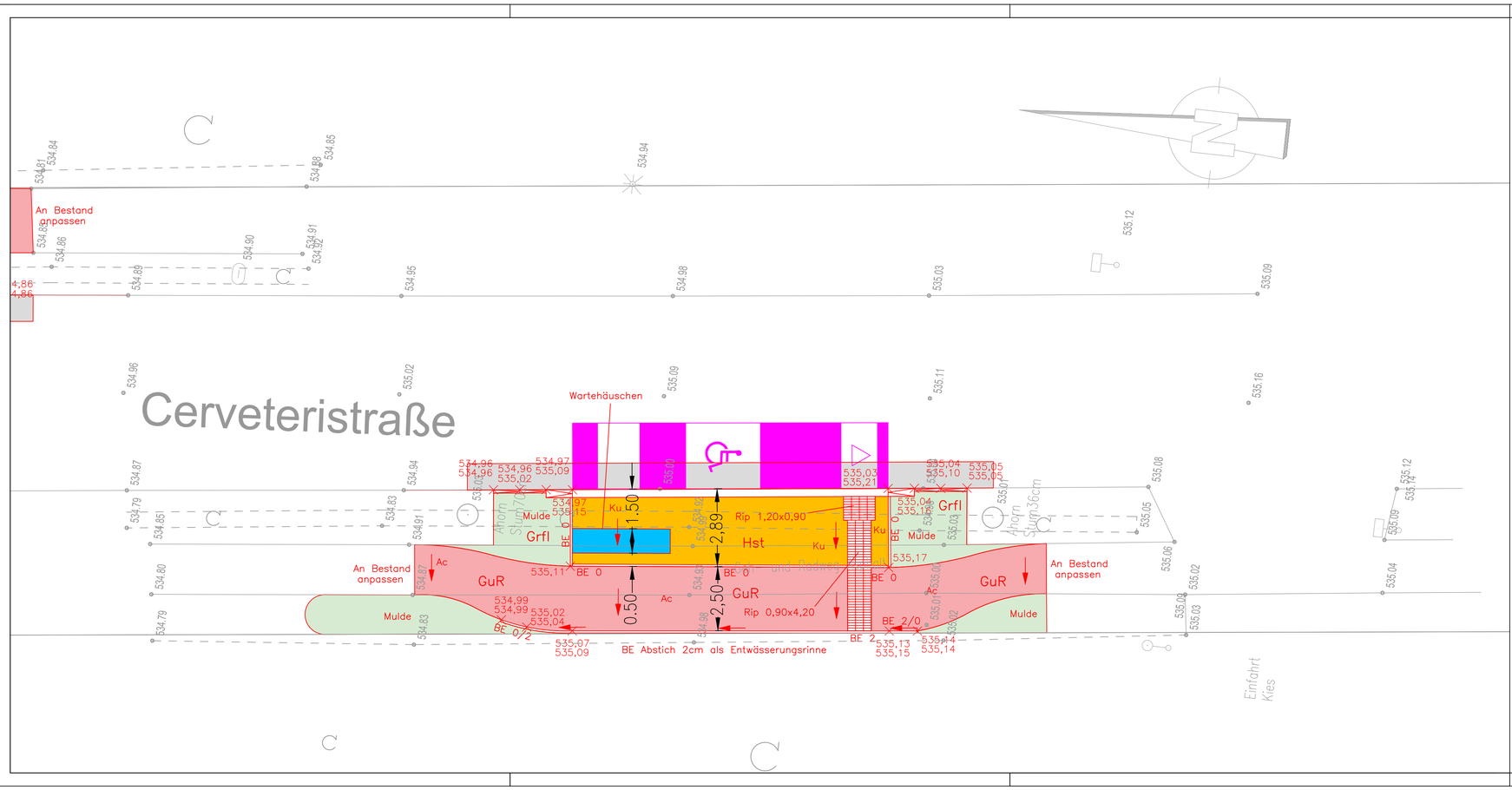
Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck
Hauptstraße 31, 82256 Fürstenfeldbruck

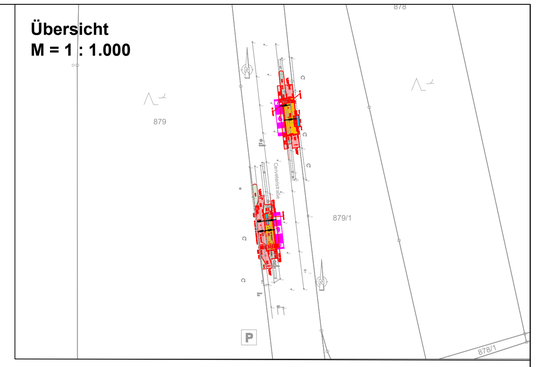
Projekt
Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen
Waldfriedhofstraße, westliche Kante

Planinhalt
Lageplan

Leistungsphase			Projekt Nr	2317_03	
	Datum	Name	Plan Nr	LP - 1302	Index .
Bearbeitet					
Gezeichnet			Massstab	1:100	
Geprüft					
Freigegeben			Planformat	780 x 297	

Leistungsphase: Ausschreibungsplanung



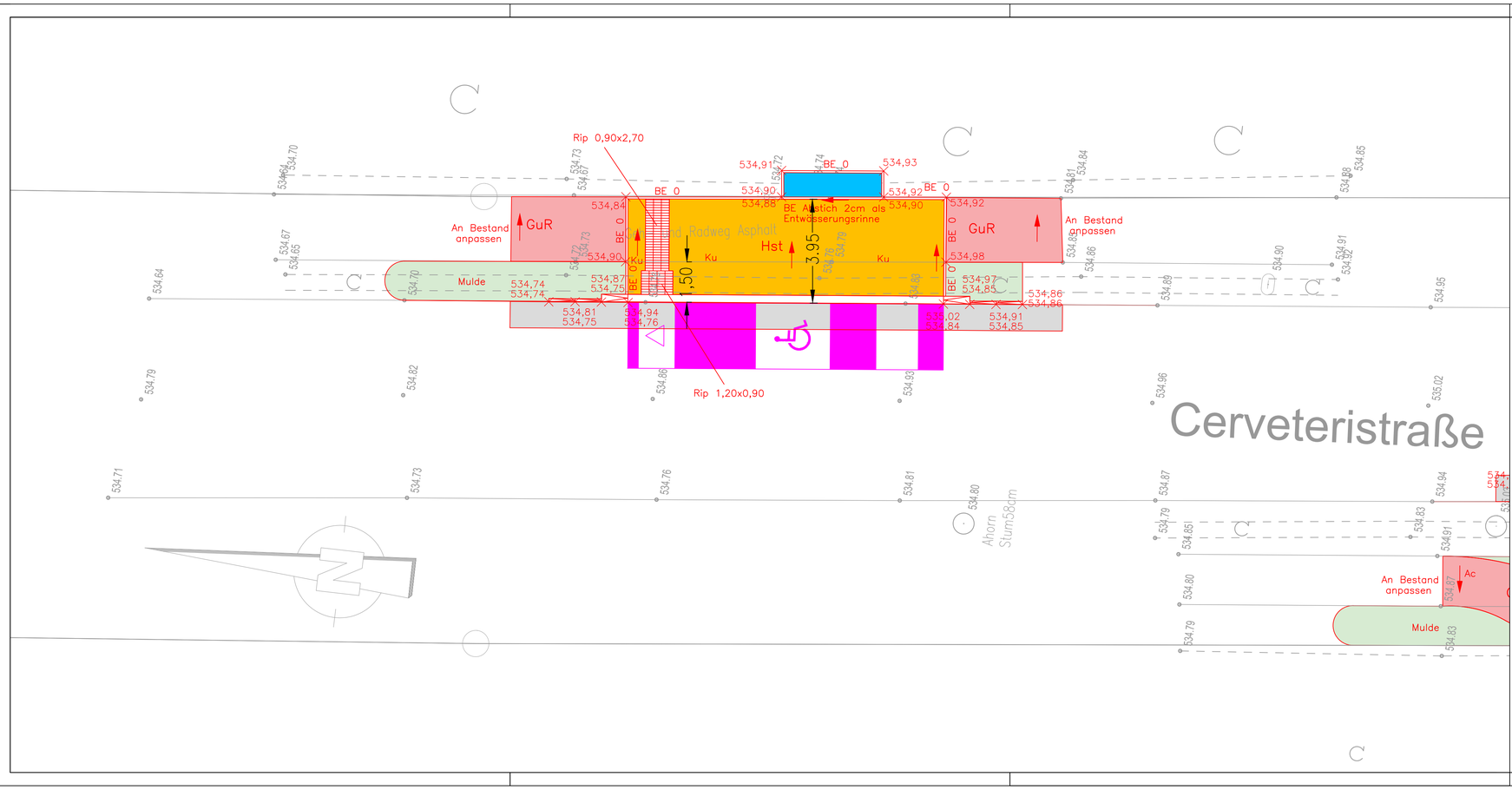


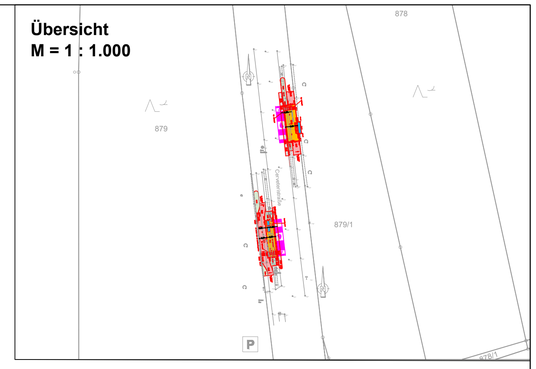
Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck
Hauptstraße 31, 82256 Fürstenfeldbruck

Projekt
Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen Cerveteristraße, westliche Kante

Planinhalt
Lageplan

Leistungsphase	Ausführungsplanung		Projekt Nr 2317_04	
	Datum	Name	Plan Nr LP - 1303	Index
Bearbeitet				
Gezeichnet			Massstab	1:100
Geprüft				
Freigegeben			Planformat	780 x 297



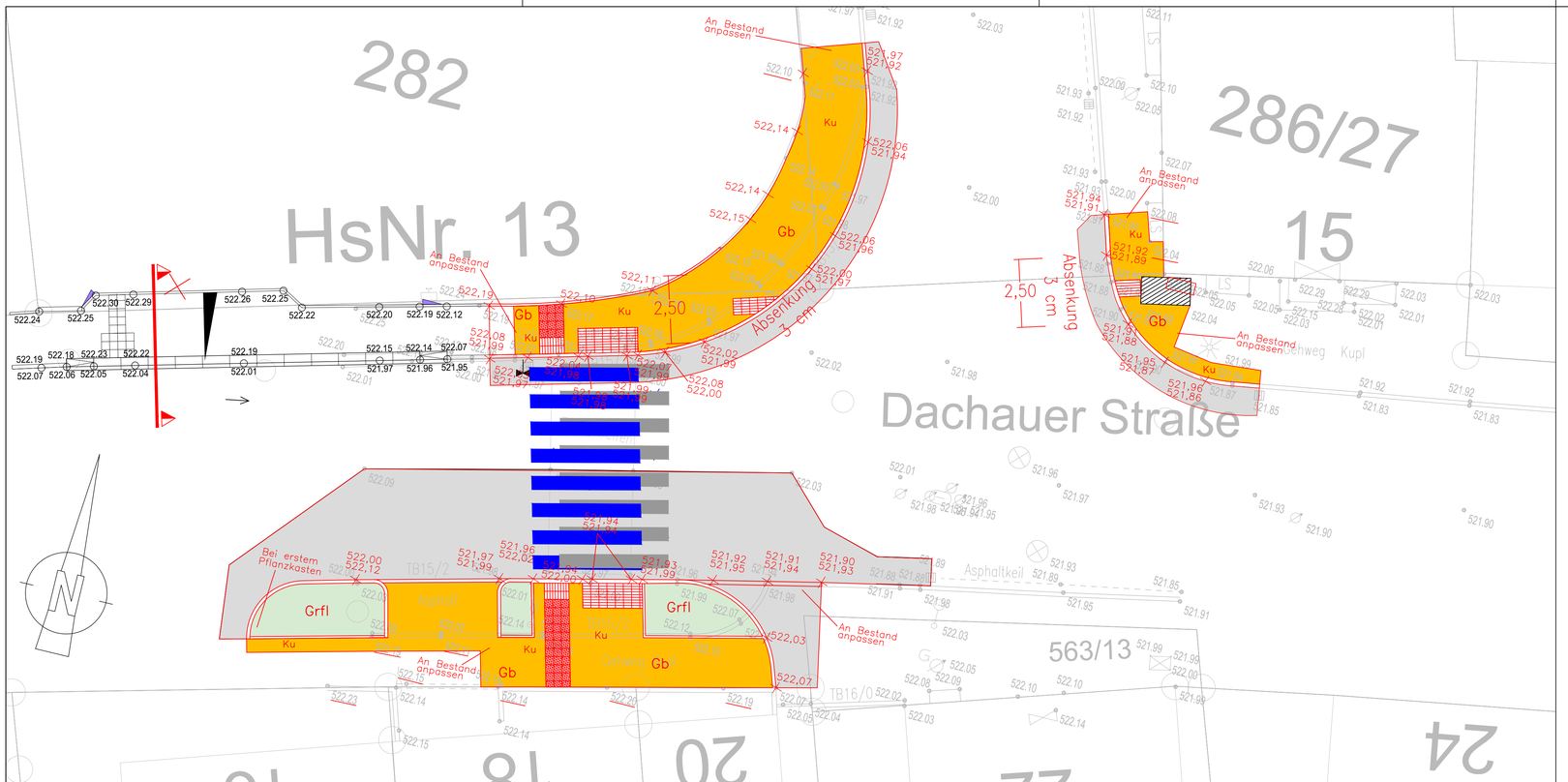


Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck
Hauptstraße 31, 82256 Fürstenfeldbruck

Projekt
Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen Cerveteristraße, östliche Kante

Planinhalt
Lageplan

Leistungsphase	Ausführungsplanung		Projekt Nr 2317_04	
	Datum	Name	Plan Nr LP - 1304	Index
Bearbeitet				
Gezeichnet			Massstab	1:100
Geprüft				
Freigegeben			Planformat	780 x 297



LEGENDE

- Asphaltdecke Fahrbahn
- Münchner Gehwegplatten
- Öffentliche Grünfläche
- Rillenplatten nach DIN 32984 / DIN 18500-1
- Noppenplatten nach DIN 32984 / DIN 18500-1

Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck
Hauptstraße 31, 82256 Fürstenfeldbruck

Projekt	**Barrierefreier Ausbau Querungsstellen Dachauer Straße**
Planinhalt	**Lageplan Fußgängerüberweg Dachauer Straße, westlich Einmündung Feuerhausstraße**
Leistungsphase	**Ausschreibungsplanung**
Projekt Nr	**2316_02**
Plan Nr	**LP - 1302**
Index	.
Massstab	**1:100**
Planformat	780 x 297

	Datum	Name
Bearbeitet		
Gezeichnet		
Geprüft		
Freigegeben		

Datei ...

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3410/2024

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

Betreff/Sach-antragsnr.	Beschluss zur Änderung des Projektumfangs B+R Offensive Bhf. Fürstenfeldbruck, Vorratsbeschluss über die Auftragserteilung durch den Oberbürgermeister		
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:		Erstelldatum	24.10.2024
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	27.11.2024	Ö

Anlagen:	Anlage 1_Lageplan Flächen D1+D3 Anlage 2_Lageplan Fläche K1

Beschlussvorschlag:

1) Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt, dass am Bahnhof Fürstenfeldbruck die Variante C für die neuen Fahrradabstellanlagen im Rahmen der B+R Offensive umgesetzt werden sollen. Diese beinhaltet die Errichtung von überdachten Doppelstockstellplätzen auf den Flächen D1 und D3 und die Errichtung von einer Sammelschließanlage mit 24 Einstellungen auf der Fläche K1. Die entsprechende Ausschreibung ist zu finalisieren und zeitnah zu veröffentlichen.

2) Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau ermächtigt den Oberbürgermeister, Herrn Christian Götz, die gegenständliche Bauleistung für die in Beschluss 1 festgelegte Ausführungsvariante für die Fahrradstellplätze am Bahnhof FFB eigenständig zu beauftragen, nachdem die öffentliche Ausschreibung ordnungsgemäß durchgeführt wurde (Vorratsbeschluss).

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				
Umweltauswirkungen				
Finanzielle Auswirkungen				
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung		Ja	HOCH410017 HOCH410018	393.000€ 40.000 €
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme			je nach Variante	€
Folgekosten	Jährlich	pro 1 SSA brutto Bauhofkosten für Verkehrssicherheit, Reinigung, etc.		ca. 3.000€ ca. 2.500 €

Sachvortrag:

Die Stadt FFB ist seit 2019 bei der B+R Offensive der DB und des Bundesumweltministeriums als Projektpartner involviert. Viele Probleme, Herausforderungen und notwendige Abstimmungen haben das Voranschreiten der Planungen für beide Bahnhöfe immer wieder verzögert. Folgende Punkte sind hier beispielsweise aufgeführt:

- Aufwändigere und abstimmungsintensivere Planungen als zunächst angenommen => Einbindung eines externen Planungsbüros notwendig

- Wartezeiten und wiederholte Korrekturen im Zuge der Schließung des Gestattungsvertrages mit der DB

- Erfolglose Ausschreibungen der Bauleistungen für alle identifizierten Flächen D, E und K am Bahnhof FFB im Sommer 2023 (1. Ausschreibungsrunde: keine abgegebenen Angebote, 2. Ausschreibungsrunde: 1 überteuertes Angebot, Aufhebung der Ausschreibung)

- Auslaufen der Gültigkeit des Gestattungsvertrages Ende September 2023
    - Neue Vorgaben, weitere Verhandlungen und Umplanungen am Bhf. FFB
    - Wartezeiten und Korrekturen im Zuge der Vertragsverhandlungen für die Verlängerung des Gestattungsvertrags mit der DB

Eine Übersicht über die benannten Flächen an den Bahnhöfen kann den folgenden Abbildungen entnommen werden:

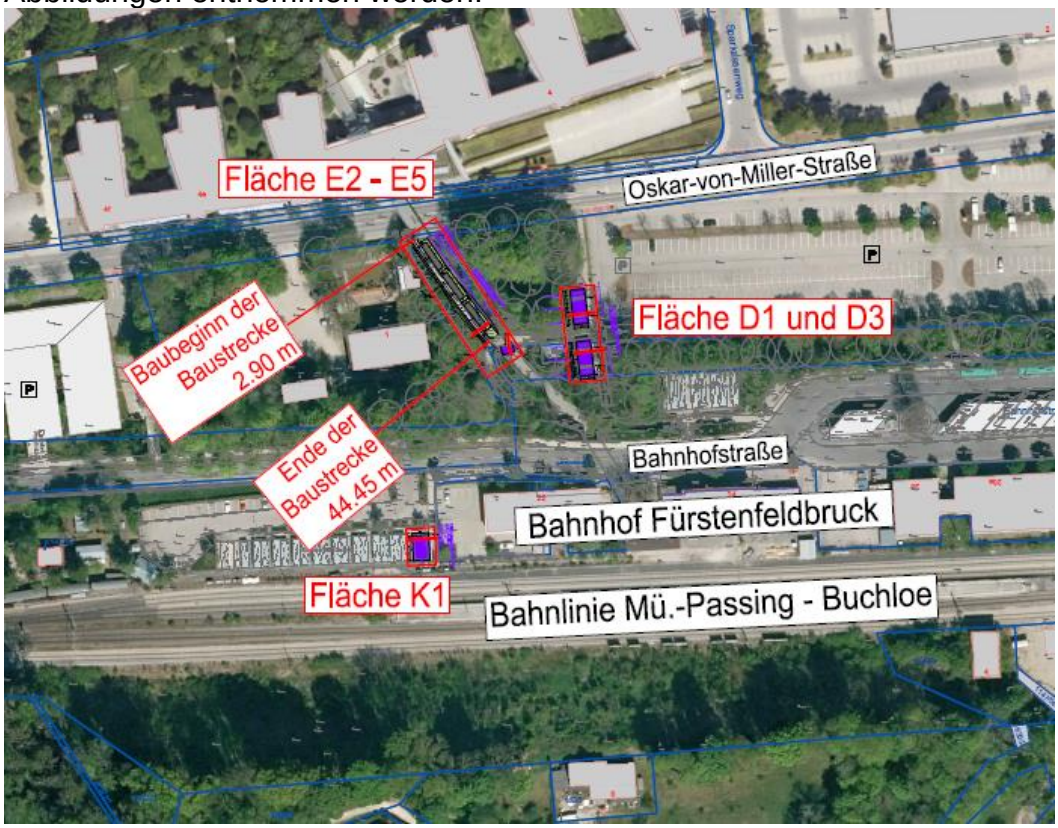


Abb. 1 – Skizze der Lage der Flächen D, E und K am Bahnhof FFB

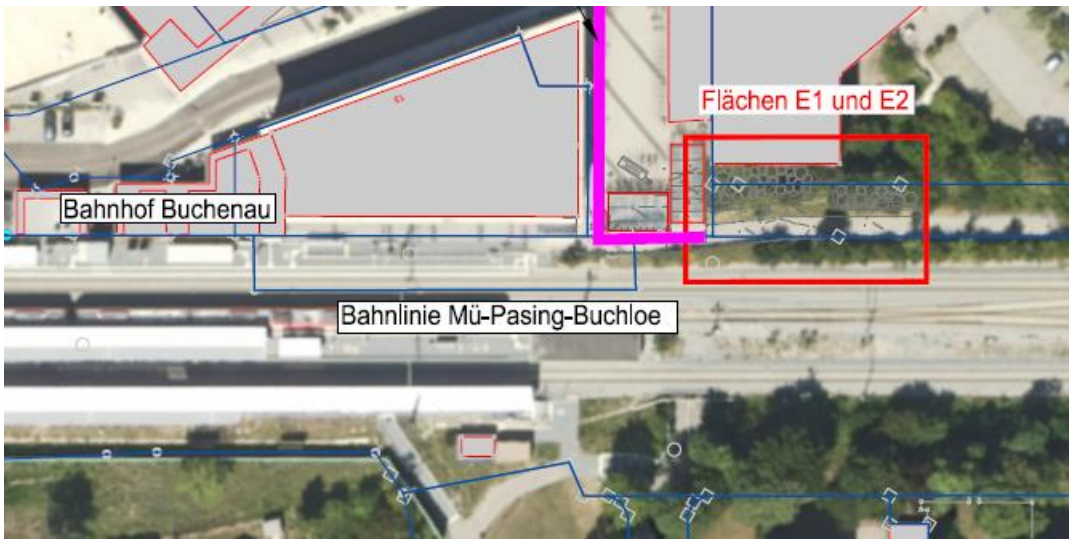


Abb. 2 – Skizze der Lage der Flächen E am Bahnhof Buchenau

Folgende Beschlüsse und Entscheidungen wurden bislang getroffen:
Juli 2020 UVT Bhf. FFB:

- Errichtung überdachter Doppelstockanlagen auf der Fläche D, Stellen eines Förderantrages beim Bund (Kommunalrichtlinie) und bei der Regierung von Oberbayern (BayGVFG),

- Verlegung der vorhandenen Abstellanlagen auf geeignete Flächen (ggf. E und westlich von K)

- Prüfen der Möglichkeiten zur Errichtung und zum Betrieb einer Sammelschließanlage auf K1

- Vorlegen von Überlegungen für ein Fahrradparkhaus

Mai 2021 UVT Bhf. FFB:

- Errichtung von 2 Sammelschließanlagen auf K1, externe Beauftragung des Betriebes

Juli 2021 UVT Bhf. FFB:

- Beschluss der Kostenmehrung für die Sammelschließanlagen

November 2021 UVT Bhf. Buchenau:

- Errichtung überdachten Doppelstockanlagen auf E1 und E2 am Bahnhof Buchenau

Juli 2023 UVT Bhf. FFB:

- Ermächtigung für OB Götz über Beauftragung der Tiefbauleistungen (wurde nicht benötigt, weil Ausschreibung aufgehoben wurde)

- Ermächtigung für OB Götz für Bestellung der SSA (sicherheitshalber, aber Preis unter 100.000€)

Januar 2024 OB Götz – reduzierte Umsetzungsvariante Bhf. FFB zur Budgeteinhaltung

- Aufgrund der zwischenzeitlich stark gestiegenen Bau- und Materialkosten wurde entschieden, zunächst keine Flächen E und keinen Weg herzustellen und vorerst nur 1 SSA zu bauen (damalige Kostenschätzung im Januar 24 für beide Bahnhöfe ca. 437.000€ bei verfügbaren 433.000€)

Juli 2024 UVT Bhf. Buchenau:

- Vergabebeschluss Bauleistung Tiefbau und Dächer für 124.751,07€ (zzgl. Kosten Doppelstockanlagen 26.000€, alles brutto)

Folgende (Grob-)Kosten wurden im Laufe der Zeit für die Baukosten der **Maßnahmen am Bhf. FFB** geschätzt/ermittelt:

Zeitpunkt	Projektumfang	Brutto-Baukosten	Genehmigte Förderung
Mai 2021 für Förderantrag (Grobkostenschätzung Verwaltung)	Flächen D1, D3 (*128 Doppelstockeinstellungen*) Flächen E2-E5 (*Aufnahme von 64 bestehenden F-Stellplätzen*) Wegeverbindung Fläche K1: 2 SSA (*48 Doppelstockeinstellungen*)	Ca. 305.000€	208.700€ NKI 43.400€ ROB
Mai 2023 Entwurfsplanung und Kostenberechnung von Planer Arnold Consult	Flächen D1, D3 Flächen E2-E5 Wegeverbindung Fläche K1: 2 SSA	Ca.379.000€ (wurde dem UVT im Juli 23 auch berichtet)	208.700€ NKI 43.400€ ROB
Juli 2023 eingegangenes Angebot (Ausschreibung wurde aufgehoben)	Flächen D1, D3 Flächen E2-E5 Wegeverbindung Fläche K1: 2 SSA	627.000€	208.700€ NKI 43.400€ ROB
August 2024 für Aktualisierung Förderantrag	Flächen D1, D3 (112 Doppelstockeinstellungen) Fläche K1: 1 SSA (24 Doppelstockeinstellungen) Fläche K1: 1 SSA	Ca. 308.000€	208.700€ NKI 43.400€ ROB (aber Hinweis auf reduzierten Projektumfang!)
Oktober 2024 Kostenberechnung Arnold Consult mit Preisen aus Angebot vom Bhf. Buchenau	Flächen D1, D3 Fläche K1: 1 SSA	Ca. 400.000€ + 20.000€ bereits vorliegender Rückbau-Auftrag	208.700€ NKI 43.400€ ROB (aber Hinweis auf reduzierten Projektumfang!)

Folgende (Grob-)Kosten wurden im Laufe der Zeit für die Baukosten der **Maßnahmen am Bhf. Buchenau** geschätzt/ermittelt:

Zeitpunkt	Projektumfang	Brutto-Baukosten	Genehmigte Förderung
Dez 2021 für Förderantrag (Grobkostenschätzung Verwaltung)	Flächen E1, E2	Ca. 61.200€	42.800€ NKI
Nov 2023 Kostenberechnung vom Planer Arnold Consult	Flächen E1, E2	Ca.84.300€ zzgl. 26.400€ Fahrradparker *ges. 110.700€*	42.800€ NKI
Juli 2024 Angebot und Vertrag Baufirma	Flächen E1, E2	124.800€ zzgl. 26.400€ Fahrradparker *ges. 151.200€* ***- Beauftragung ist erfolgt -***	42.800€ NKI

Nach dem Vergabebeschluss für die Bauleistungen am Bahnhof Buchenau im Juli 2024 wurde der Planer des Bahnhofs FFB gebeten, die Kostenschätzung entsprechend mit den Preisen aus dem LV des Bahnhofs Buchenau zu aktualisieren. Dies führte zu einer weiteren Kostensteigerung auch für den bereits reduzierten Projektumfang am Bahnhof FFB (nur Flächen D mit Doppelstockanlagen und 1 SSA auf Fläche K1) und damit zu einer Überschreitung des vorhandenen Budgets.

Wie bereits im Juli 2023 im UVT kommuniziert, stehen auf den Kostenstellen HOCH410017 und HOCH410018 Budgets i.H.v. 393.000€ + 40.000€ = 433.000€ zur Verfügung.

Um an der Vorgabe des Oberbürgermeisters festzuhalten und eine Budgetüberschreitung politisch entscheiden zu lassen, hat die Verwaltung drei Umsetzungsvarianten erarbeitet.

Alle Varianten umfassen lediglich die Auflistung der Baukosten im Bereich des Bahnhofs FFB, die Planungskosten und andere Kosten sind hier nicht aufgeführt, da die Entscheidung zur Einbindung eines externen Planers erst nach der Anmeldung der Budgets auf der Kostenstelle HOCH410017 getroffen wurde und hierfür Mittel im Ergebnishaushalt genutzt werden. Die Kosten für den Bahnhof Buchenau wurden bereits vom Budget abgezogen und hierfür „reserviert“, da die Bauleistung beauftragt wurde und aktuell umgesetzt wird.

Somit bleiben von den auf HOCH410017 und HOCH410018 nutzbaren Budgets (393.000€ + 40.000€) nach Abzug der Kosten für den Bahnhof Buchenau noch ca. 280.000€ brutto für den Bhf. FFB verfügbar.

Variante A – 1 SSA auf Fläche K1

- Realisierung von einer Sammelschließanlage (SSA) auf der Fläche K1
- Baukosten: ca. 150.000€ brutto (24 Einstellungen, 6.250€/Einstellung)

- **Vorteile**: Einhaltung des Budgets, Schaffung von hochwertigen, sicheren, aber gebührenpflichtigen Fahrradabstellplätzen (1€ pro Tag, 5€ pro Woche, 10€ pro Monat)
- **Nachteile**: hoher Anschaffungspreis, laufende jährliche Kosten für Buchungssystem und Betrieb (ca. 2.500€ an Betreiber + ca. 2.500€ Bauhofkosten für Reinigung und Verkehrssicherung + 500€ Strom), können aber durch Einnahmen aus Nutzergebühren reduziert werden, höherer Preis pro Einstellung im Vgl. zu Variante B, weil Tiefbaukosten auch gleich die Erweiterung für eine 2. SSA beinhalten, vermutlich nur reduzierte Fördermittel, weil Projektumfang nicht so wie im Förderantrag, keine Anhaltswerte bzgl. zukünftiger Auslastung, notwendige Verhandlung mit Baufirma bzgl. kleinerem bestehendem Auftrag für Rückbau auf Flächen D (Rückbau wäre dann unnötig)

Variante B – 2 SSA auf Fläche K1

- Realisierung von zwei Sammelschließanlagen auf der Fläche K1
- Baukosten: 150.000€ + 47.500€ x 1,2 (Mehrpreisfaktor wg. Bestellung außerhalb des Rahmenvertrags = 207.000€ (48 Einstellungen, 4.310/Einstellung)
- **Vor- und Nachteile**: siehe Variante A

Variante C – 112 Doppelstockstellplätze auf Flächen D + 1 SSA auf Fläche K1

- Umsetzung wie zuletzt geplant: 112 Doppelstockstellplätze auf Flächen D1 und D3 und eine Sammelschließanlage auf Fläche K1
- Baukosten:
  - D1+D3: ca. 250.000€ + 20.000€ Rückbau-Auftrag (112 Einstellungen, 2.250€/Einstellung)
  - K1: ca. 150.000€ (24 Einstellungen, 5.600€/Einstellung),
  - *gesamt ca. 420.000€ (3.100€/Einstellung) Fehlbetrag ca. 140.000€*
- **Vorteile**: Schaffung von zahlreichen hochwertigen, modernen, beleuchteten Abstellplätzen, effizientere Ausnutzung der Flächen D wg. Doppelstockplätzen, sichere Stellplätze in SSA, im Vergleich mit Varianten A und B größtmögliche Übereinstimmung zum Förderantrag
- **Nachteile***:* Überschreitung des Budgets, Unwägbarkeiten bzgl. zukünftig geplanter Nutzung des P+R Platzes durch die DB

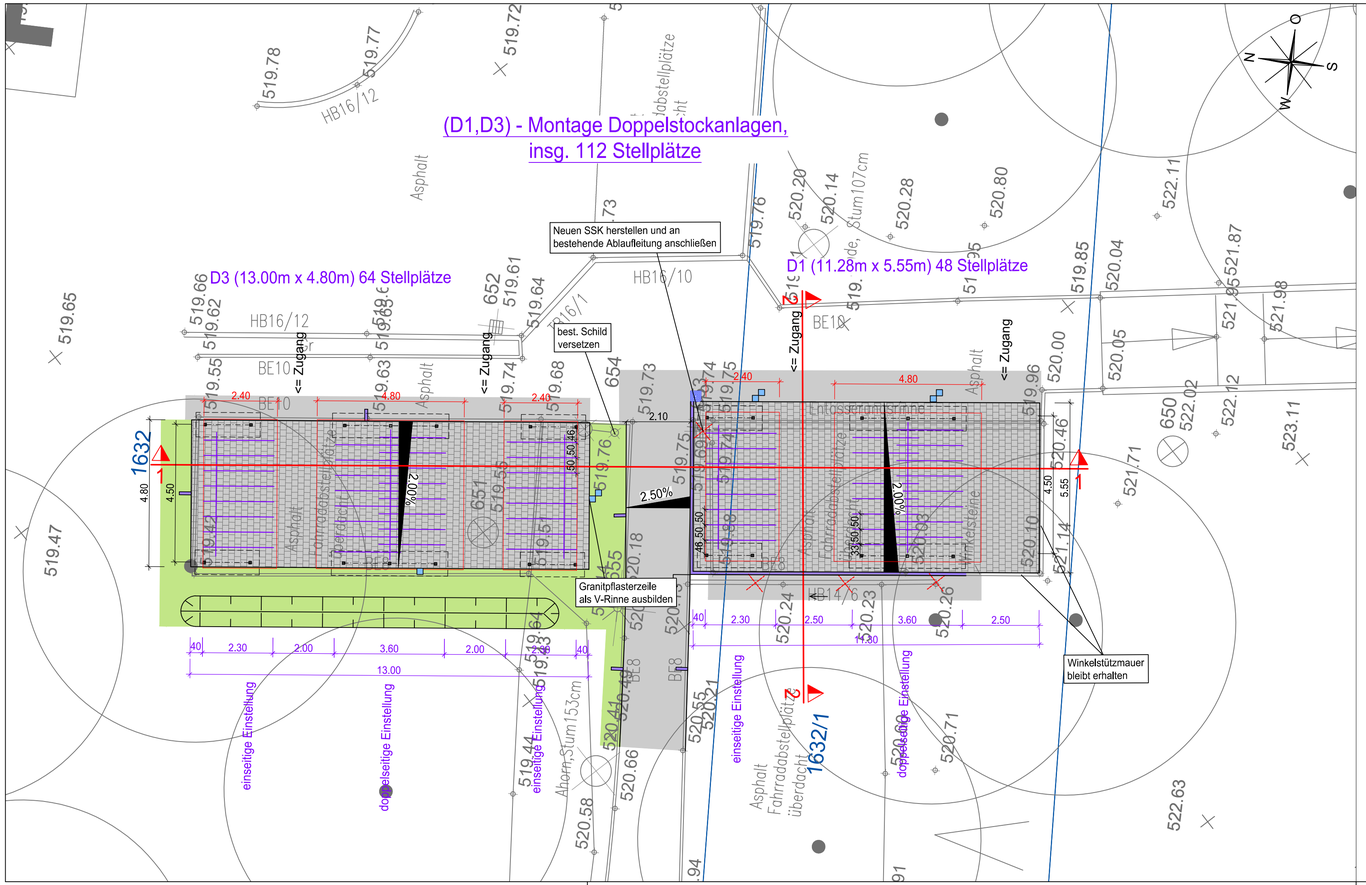
Die Verwaltung weist darauf hin, dass es Anfragen seitens der DB und auch Interesse seitens der Stadt gibt, die Fläche des P+R Platzes zukünftig nicht nur als Parkplatz zu nutzen. Hier wird überlegt, ob das Grundstück bebaut und die Stellplätze in ein Gebäude integriert werden. Vielleicht bestünde in einem solchen Bauprojekt auch die Möglichkeit, ein Fahrradparkhaus zu integrieren oder auch gleich die Lage und Gestaltung des Busbahnhofs zu überdenken. Was im Falle einer Bebauung mit den auf dem DB-Grundstück jetzt bereits vorhandenen oder im Zuge des jetzigen Projektes neu geschaffenen Fahrradstellplätzen geschehen würde, ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht absehbar. Die Lage der Flächen D nahe zum Baumbestand könnte die Vermutung nahelegen, dass die Flächen unberührt von einer neuen Gebäudeplanung bleiben könnten, wenn es Ziel ist, den Baumbestand zu erhalten.

Weiterhin sei erwähnt, dass natürlich auch die Möglichkeit besteht, am ursprünglich geplanten Projektumfang festzuhalten. In Anbetracht der Haushaltslage, hat die Verwaltung diese Variante aber seit Anfang 2024 nicht mehr weiterverfolgt. Es kann jedoch überlegt werden, ob die Umsetzung der Flächen E und der Wegeverbindung noch kurzfristig in 2025 angestrebt werden, sofern hierfür Budget akquiriert werden kann.

Um das Projekt nun aber nach den langen Verhandlungen und Planungen endlich zur Umsetzung zu bringen und den Radverkehr weiter zu fördern, würde die Verwaltung Variante C anstreben. Der Fehlbetrag könnte aus Mitteln von 2024 für aktuell nicht weiter fortsetzbare Projekte, wie z.B. der Planung der Augsburger Straße, verwendet werden.

Die Bauleistung für Variante C könnte somit zeitnah öffentlich ausgeschrieben werden und Anfang des Jahres beauftragt werden. Da der aktuelle Bewilligungszeitraum der Förderung bis Ende April läuft und die Bauleistung schnellstmöglich im Frühjahr starten soll, hat die Vergabestelle empfohlen, einen Vorratsbeschluss einzuholen, um von den weiteren UVT-Terminen unabhängig bleiben zu können und damit keine Zeit zu verlieren.

Somit kommt die Verwaltung zu dem auf Seite 1 dargestellten Beschlussvorschlag.



LEGENDE

Vermessung, Bestand

- Polygonpunkt
- Höhenfestpunkt
- Geländepunkt
- Grenzpunkt
- Hilfspunkt
- Zaun
- Gebüsch
- SSK
- Straßenbeleuchtung
- Verkehrsschild
- Baum
- Kanaldeckel

Verwaltung

- Flurstücksgrenze
- 882/8 Flurstücksnummer
- Gebäude, Bestand

Planung

- Gehweg, Asphalt
- Pflasterfläche Betonpflaster
- Geländemodellierung
- Schnitt
- Gehwegrand
- Betonborddiele L 1000 / B 80 / H 500 mm
- Granitgroßpflasterzeile, 2-zeilig
- Betonborddiele
- Querneigung
- Wechsel der Randeinfassung
- Rückbaumaßnahme
- Fahrradabstellanlagen nachrichtliche Darstellung

Grundlagen Plan

Planart	Bezugssystem		Bezugsquelle	Datum
DFK	Lagesystem: ETRS89/DREF91 Realisierung 2016, UTM 32	Höhensystem: -	Stadt Fürstenfeldbruck	Oktober 2022
Vermessung	Lagesystem: ETRS89/DREF91 Realisierung 2016, UTM 32	Höhensystem: Höhe über Normalhöhen-Null (m ü. NHN) DHHN 2016 (Status 170)	Ingenieurbüro Binn Maisacherstraße 59a 82281 Eggenhofen	Oktober - Dezember 2022
Plangrundlage	Lagesystem: ETRS89/DREF91 Realisierung 2016, UTM 32	Höhensystem: -	Stadt Fürstenfeldbruck	Oktober 2022

bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		
BV-Nr.: 1-22-013		

Stadt Fürstenfeldbruck
Hauptstraße 31
82256 Fürstenfeldbruck

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Ausschreibung

Straßenbauverwaltung Stadt Fürstenfeldbruck	Unterlage / Blatt-Nr.: 3.1 Lageplan Fahrradabstellanlagen D3 und D1
Straße / Abschn.-Nr. / Station:	Maßstab: 1 : 100
PROJIS-Nr.:	

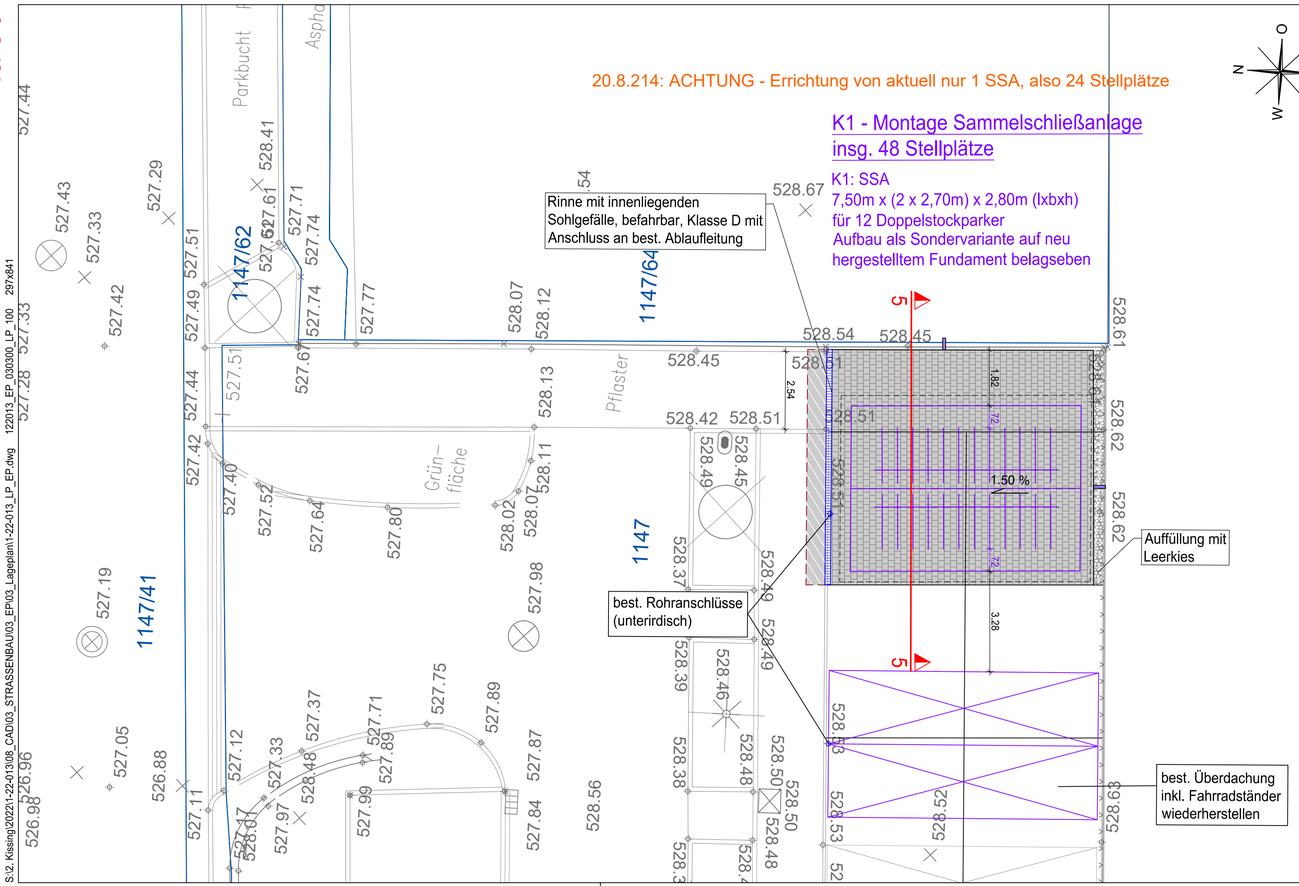
B+R Offensive Bahnhof Fürstenfeldbruck

aufgestellt:

Fürstenfeldbruck , den _____

TOP Ö 8

S:\2. Kissing\2022\1-22-013\08_CAD\03_STRASSENBAU\03_EP\03_Lageplan\1-22-013_LP_EP.dwg 1220113_EP_030300_LP_100 297x841



LEGENDE

Vermessung, Bestand

- Polygonpunkt
- Höhenfestpunkt
- Geländepunkt
- Grenzpunkt
- Hilfspunkt
- Zaun
- Gebüsch
- SSK
- Straßenbeleuchtung
- Verkehrsschild
- Baum
- Kanaldeckel

Verwaltung

- Flurstücksgrenze
- 882/8 Flurstücksnummer
- Gebäude, Bestand

Planung

- Pflasterfläche Betonpflaster
- Angleichsbereich Bestand
- Entwässerungsrinne
- Schnitt
- Gehwegrand
- Betonborddiele
- 1.50 % Längsneigung
- bestehende Dächer nachrichtliche Darstellung

Grundlagen Plan

Planart	Bezugssystem		Bezugsquelle	Datum
DFK	Lagesystem: ETRS89/DREF91 Realisierung 2016, UTM 32	Höhensystem: -	Stadt Fürstenfeldbruck	Oktober 2022
Vermessung	Lagesystem: ETRS89/DREF91 Realisierung 2016, UTM 32	Höhensystem: Höhe über Normalhöhen-Null (m ü. NHN) DHHN 2016 (Status 170)	Ingenieurbüro Binn Maisacherstraße 59a 82281 Eggenhofen	Oktober - Dezember 2022
Plangrundlage	Lagesystem: ETRS89/DREF91 Realisierung 2016, UTM 32	Höhensystem: -	Stadt Fürstenfeldbruck	Oktober 2022

Vorabzug Stand 04.05.2023

ARNOLD
BERATENDE INGENIEURE UND ARCHITEKTEN
Bahnhofstraße 15 · 86438 Kissing
T +49 (0) 8233 793-0 · F +49 (0) 8233 793-6
E info@arnold-consult.de

bearbeitet:	Januar 2023	BS
gezeichnet:	Januar 2023	SL
geprüft:	Januar 2023	ET

BV-Nr.: 1-22-013

Stadt Fürstenfeldbruck
Hauptstraße 31
82256 Fürstenfeldbruck

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Entwurfsplanung

Straßenbauverwaltung
Stadt Fürstenfeldbruck

Straße / Abschn.-Nr. / Station:

PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 3.3
Lageplan
Sammelschließanlage K1

Maßstab: 1 : 100

B+R Offensive Bahnhof Fürstenfeldbruck

aufgestellt:

Fürstenfeldbruck , den _____

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3419/2024

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

Betreff/Sach-antragsnr.	Konzept für die Optimierung des Parkraumangebots unter Berücksichtigung des Liefer- und Radverkehrs		
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:		Erstelldatum	31.10.2024
Verfasser	Miramontes, Montserrat Thron, Birgit	Zuständiges Amt	Amt 4 Amt 3
Sachgebiet	43 Stadtentwicklung 43 Verkehrsbehörde	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:	

Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	**Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau**	**Vorberatung**	**27.11.2024**	**Ö**
2	Stadtrat	Entscheidung	17.12.2024	Ö

Anlagen:	Anlage 1 - Zusammengefasster Vorschlag der Verwaltung Anlage 2 - Entwurf PGV entsprechend Parkraumbewirtschaftungskonzept mit Lageplänen

Beschlussvorschlag:

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

1. Dem Parkraumbewirtschaftungskonzept (Anlage 1) wird zugestimmt und die Verwaltung beauftragt dieses umzusetzen.
2. Die Änderung der Parkgebührenverordnung wird entsprechend dem Entwurf (Anlage 2) zugestimmt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt die Einführung eines Parkleitsystems sowie weitere begleitende Maßnahmen für die Erhöhung der Attraktivität in der Innenstadt mit den Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zu prüfen.

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					
Umweltauswirkungen					
Finanzielle Auswirkungen					
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung					€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag					€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme			Kosten Ertrag (jährlich)	123.000 € 668.000 €	
Folgekosten	Jährlich Einmalig		in den nächsten Jahren	20.000 € 60.000 €	

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 umweltfreundlich und klimaschonend zu gestalten (siehe Präambel zu den zehn Leitzielen, Beschlussvorlage Nr. 2562 / 2021).

Das beschlossene Maßnahmenprogramm umfasst sieben Handlungsfelder, bei denen alle Verkehrsarten berücksichtigt sind. Dieses wurde mit dem Beschluss in seiner Gesamtheit befürwortet und zur Grundlage der weiteren Schritte gemacht. In einem ersten Schritt werden mit dem Ziel einer kurzfristigen Umsetzung 18 Schlüsselmaßnahmen mit Priorität verfolgt.

Das Maßnahmenprogramm des VEP enthält in Bezug auf die Innenstadt elf Maßnahmen. Da einige der Maßnahmen aufgrund größerer erforderlicher baulicher Maßnahmen voraussichtlich erst mittelfristig bis langfristig umsetzbar sind und andere Maßnahmen erst nach einer geänderten Situation im ruhenden Verkehr umgesetzt werden sollten, wurden für die Innenstadt vier Schlüsselmaßnahmen ausgewählt. Diese Maßnahmen sind eine Vorbedingung für weitere Maßnahmen und mit relativ geringem Aufwand umsetzbar. Zudem bestehen Synergien zwischen ihnen. Die Maßnahmen sind in zwei Handlungsschwerpunkte aufgeteilt:

Die Einführung von einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Handlungsschwerpunkt 1) wurde nach näherer Prüfung am 14.07.2022 in der UVT-Sitzung beschlossen und ist bereits umgesetzt.

Ergänzend dazu wird im Bereich der Innenstadt die priorisierte Umsetzung des Handlungsschwerpunktes 2 (Optimierung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt unter der Berücksichtigung des Lieferverkehrs und Radverkehrs) vorgeschlagen. Hierzu gehören drei Maßnahmen:

- I-6: Neuordnung und Erweiterung der monetären Parkraumbewirtschaftung
- I-9: Einführung von zeitlich begrenzten Ladezonen
- I-10: Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten

Für die gleichzeitige Umsetzung der drei o.g. Maßnahmen und die Berücksichtigung weiterer strategischer Ziele (u.a. aus der Klimastrategie und dem Einzelhandelskonzept der Stadt Fürstenfeldbruck) wurde ein Konzept in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde erarbeitet. Dabei wurden insbesondere zwei Leitziele des Verkehrsentwicklungsplans berücksichtigt:

Leitziel 1: Die Zentren und Quartiere stärken.

Die Zentren und Quartiere werden in ihrer Vielfalt gestärkt und durch attraktive Gestaltung in ihrer Aufenthaltsfunktion und -qualität aufgewertet. Die Erschließung wird für die verschiedenen Verkehrsarten sichergestellt, die zentralen Straßenräume werden in ihrer Verbindungsfunktion reduziert, die Belastungen durch den Kfz-Verkehr deutlich verringert. Wohnquartiere, Schulbereiche, Freizeit-, Kultur- und Geschäftszentren sowie bahnhofsnahe Bereiche werden verkehrsberuhigt.

Leitziel 9 Den ruhenden Kfz-Verkehr verträglicher gestalten

Im historischen Zentrum und den Stadtquartieren wird die Parkraumbewirtschaftung so gestaltet, dass die Straßenräume vom ruhenden Kfz-Verkehr entlastet und Beeinträchtigungen des Fuß- und Radverkehrs verringert werden. Der ruhende Verkehr wird vorrangig in fußläufig erreichbaren und platzsparenden Stellplatzanlagen gebündelt, der Parksuchverkehr mit Hilfe eines Parkleitsystems minimiert. Der Lieferverkehr wird so gestaltet, dass andere Verkehrsarten nicht behindert werden.

Konzept für Optimierung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt unter der Berücksichtigung des Lieferverkehrs und Radverkehrs

Einführung

Private PKW werden im Durchschnitt eine Stunde pro Tag genutzt, während diese einen Großteil der Zeit auf privaten oder öffentlichen Parkflächen abgestellt sind. Insbesondere in den Innenstädten, in denen der Parkraum stark begrenzt ist, kommt es daher zu Konflikten. Die Parkraumbewirtschaftung hat sich deshalb seit den 1980er-Jahren als eine wichtige Maßnahme der Verkehrslenkung durchgesetzt mit den folgenden Vorteilen[1]:

- Parkraummanagement setzt in der Regel keine großen Investitionen wie die Sanierung oder den Neubau von Straßen voraus und lässt sich dadurch in relativ kurzer Zeit umsetzen.
- Parksuchverkehr kann vermieden und damit die Lärm- und Abgasbelastung reduziert werden.
- Personen, die ausschließlich den PKW als Alternative haben, um in die Innenstadt zu kommen, werden leichter einen Parkplatz finden.
- Die generierten Einnahmen können zur Finanzierung von alternativen Verkehrsangeboten genutzt werden.
- Eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung entlastet den öffentlichen Raum, verbessert die Verkehrssicherheit und verspricht eine höhere Aufenthaltsqualität.
- Durch Parkgebühren und ein reduziertes Parkplatzangebot werden Besucher der Innenstadt motiviert, zu Fuß zu gehen, Fahrrad zu fahren oder den ÖPNV zu nutzen.

Besonders für die Gewerbetreibenden und Kunden gibt es folgende weitere positive Aspekte:

- Die Geschäftsbereiche können durch die Verdrängung von Langzeitparker einen höheren Wechsel der Kundschaft (Kurzzeitparkplätze) erreichen und dadurch gestärkt werden.

[1] Aus „Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte. Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu), 2016.

- Ein reduziertes Parkangebot und damit ein größeres Angebot an öffentlichen Freiflächen verbessern die Aufenthaltsqualität.
- Barrierefreie und übersichtliche Innenstädte sowie eine gute Erreichbarkeit von relevanten Zielen wie z.B. Arztpraxen o.ä. schaffen ein attraktives Wohnumfeld nicht nur für ältere Menschen.
- Lebensqualität und eine verbesserte Aufenthaltsqualität sind wichtige Standortfaktoren für das lokale Gewerbe, den Tourismus und auch für die Bewohnerschaft.

Wie in Fürstenfeldbruck eine Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden kann sowie welche spezifischen Vorteile sich für die Innenstadt und die Gewerbetreibenden ergeben können, wird in diesem Sachvortrag aufgezeigt. Zuerst wird die aktuelle Situation im Hinblick auf den ruhenden Verkehr erläutert.

Aktuelle Situation in der Innenstadt im Hinblick auf den ruhenden Verkehr

Aktuell erfolgt in der Stadt eine Parkraumbewirtschaftung mit 22 Parkscheinautomaten (PSA), 10 davon für Kurzzeitparken, 3 am Pucher Meer und 9 für Park and Ride.

Die bestehende Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum ist zwar grundsätzlich einheitlich und nachvollziehbar zoniert, die Lenkungswirkung ist jedoch gering ausgeprägt. Während der Volksfestplatz als kostenloser Auffangparkplatz nur gering ausgelastet ist, findet sich in weiten Teilen der Innenstadt ein hoher Parkdruck. Auffällig ist zudem die Tatsache, dass der Parkraum der Innenstadt im Straßenraum weitestgehend kostenlos zur Verfügung steht (Höchstparkdauern sind vorhanden), während die städtischen Parkplätze monetär bewirtschaftet werden.

Schlussfolgernd ist erkennbar, dass das Parken im Straßenraum eine höhere Attraktivität gegenüber den Parkierungseinrichtungen aufweist. Dieser ruhende Verkehr führt (u.a. in der Schöngeisinger Straße) zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern (Ein- und Ausparken) und beansprucht einen großen Teil des vorhandenen Straßenquerschnitts.

In Fürstenfeldbruck wurde für den Verkehrsentwicklungsplan eine Parkraumerhebung durchgeführt. Der definierte Untersuchungsumgriff in der Innenstadt umfasst neben den Stellplätzen im unmittelbaren Stadtzentrum auch die Wohngebiete östlich der Innenstadt sowie die Parkierungsanlagen am S-Bahnhof Fürstenfeldbruck im Süden (Siehe Abbildung 1)

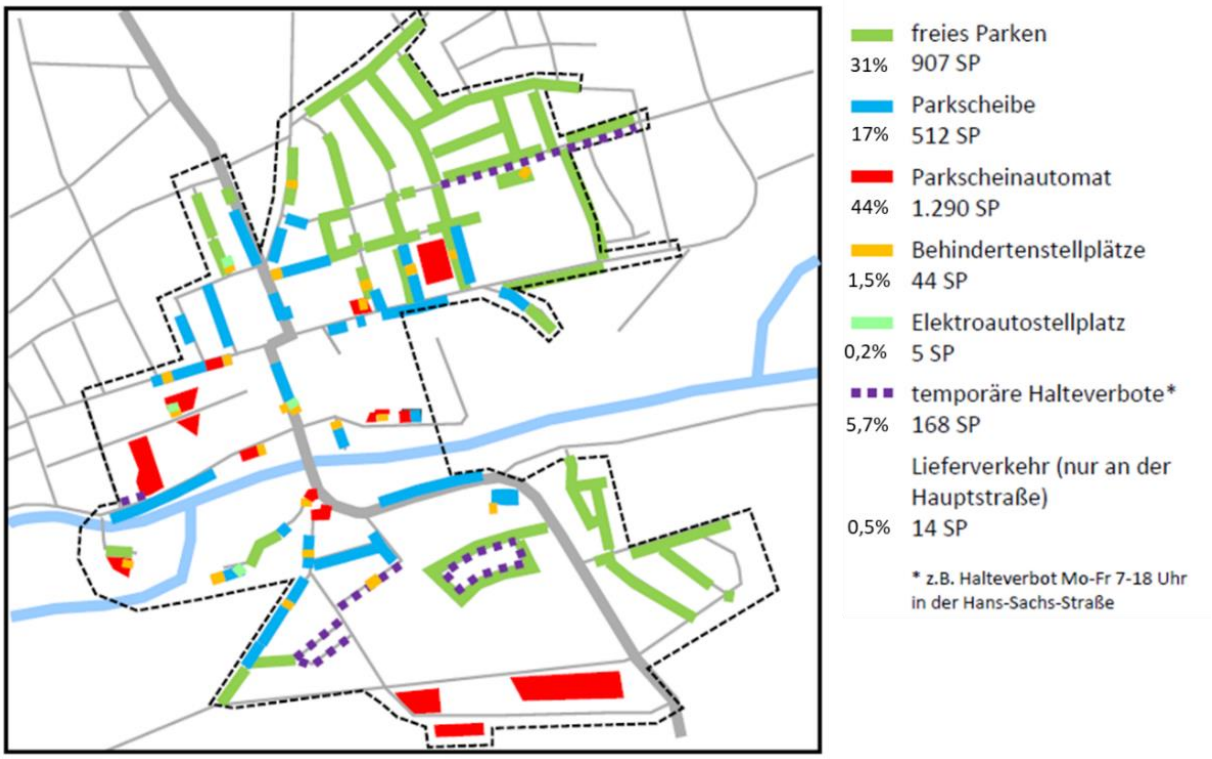


Abbildung 1. Übersichtsplan Parkraumangebot. Innenstadt Fürstenfeldbruck gesamt (2.940 SP).

Freies Parken ist vor allem in den Wohngebieten am südlichen und am (nord-) östlichen Rand der Innenstadt möglich. Mit zunehmend zentraler Lage steigt der Anteil der bewirtschafteten Stellplätze an. Die dominierende Bewirtschaftungsform im Straßenraum ist die Parkscheibenregelung. Mit Parkscheinautomaten werden vor allem größere Parkierungseinrichtungen bewirtschaftet.

Die Analyse der Parkraumauslastung deutet darauf hin, dass die hohe Auslastung des Parkraums nicht maßgeblich durch Bewohner, sondern durch Besucher des Innenstadtbereichs hervorgerufen wird. Insgesamt zeigt sich, dass die Parkraumsituation in der Innenstadt über die meisten Zeitbereiche hinweg relativ entspannt ist, sich jedoch zur vormittäglichen Spitzenzeit zwischen 10:00 und 11:00 Uhr Engpässe ergeben (Siehe Abbildung 2).

Eine nach Straßenzügen und Parkierungseinrichtungen differenzierte Darstellung der Parkraumauslastung in der Zeit mit der höchsten Gesamtauslastung von 79% (zwischen 10:00 und 11:00 Uhr) zeigt, dass sich die Auslastung zwischen den einzelnen Straßenzügen und Parkierungseinrichtungen in der Innenstadt teilweise deutlich unterscheidet. (Siehe Abbildung 3)

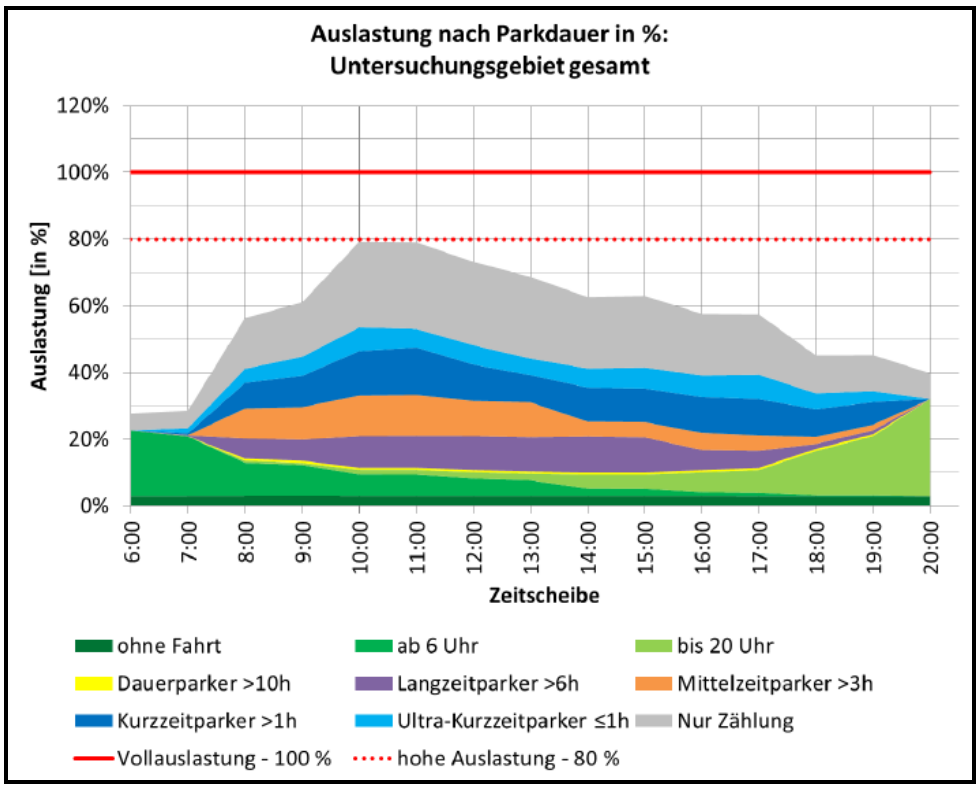


Abbildung 2 - Parkraumauslastung in der Innenstadt im Tagesverlauf

Die zeitlich bewirtschafteten Bereiche im Zentrum (z.B. Schöngeisinger Straße, Hauptplatz, Pucher Straße) sind durch Kurzzeitparker (ein bis drei Stunden) sowie Ultra-Kurzzeitparker (eine Stunde und weniger) geprägt und weisen sehr hohe Auslastungsgrade von 80% und mehr auf. Dies spricht für eine sehr starke Nutzung durch Personen, welche kurze Einkäufe und Erledigungen im Zentrum durchführen.

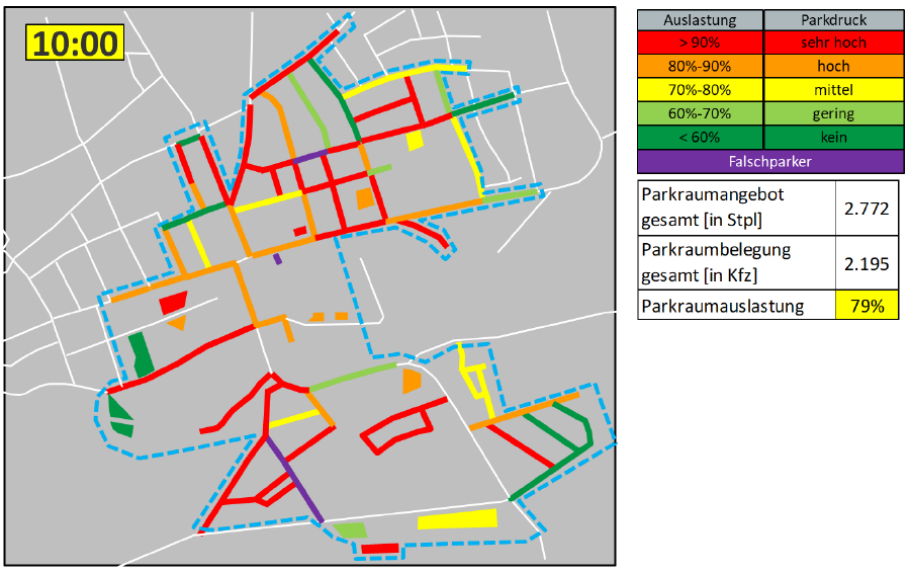


Abbildung 3 - Parkraumauslastung in der Innenstadt bezogen auf Straßenzüge und Parkierungseinrichtungen zur am stärksten ausgelasteten Zeit um 10:00 Uhr

Insgesamt ist auf Basis der bisherigen Ergebnisse aus Analyse und Prognose festzuhalten, dass der Parkraum in einigen Bereichen des Stadtgebiets an die Kapazitätsgrenzen gelangen. Dies hat in verschiedenen Bereichen der Stadt auch unterschiedliche Gründe. In weiten Teilen des Stadtzentrums ist die Auslastung des Parkraums nachts eher gering. Dies deutet darauf hin, dass ausreichend Parkraum

für die Bewohner zur Verfügung steht. Tagsüber steigt die Auslastung jedoch durch Besucher des Stadtzentrums (Beschäftigte, Kunden, etc.) deutlich an.

Relevante Ergebnisse des Einzelhandelskonzepts

Die Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Fürstenfeldbruck[2] wurde im Februar 2023 vorgestellt. Dabei wurden die Hauptlagen des Einzelhandels in der Stadt identifiziert. Diese umfassen die Hauptstraße sowie deren Kreuzungsbereiche mit der Schöngeisinger Straße, der Pucher Straße und der Dachauer Straße (siehe Abbildung 4). In diesem Dokument wurden u.a. folgende relevante Ergebnisse dargestellt:

- Die Hauptstraße leidet unter einer hohen Verkehrsbelastung, was die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt.
- Besonders die gastronomischen Außenbereiche sind davon betroffen.
- Der ruhende Pkw-Verkehr nimmt viel Platz ein und prägt das Stadtbild negativ.
- Öffentliche Aufenthaltsflächen und konsumfreie Räume sind kaum vorhanden.
- Die Stadtmöblierung ist veraltet und unattraktiv.
- Die schlechte Bewertung der Aufenthaltsqualität im Rahmen der durchgeführten Befragung macht zudem deutlich, dass auch aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger Handlungsbedarf bei öffentlichen Aufenthaltsräumen und Grünflächen in der Innenstadt besteht.

Aufgrund des umfassenden Angebots stellt die Innenstadt eine zentrale Versorgungs- und auch Treffpunktfunktion für die Besuchenden dar. Vor allem letztere kann durch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität noch ausgebaut werden, sodass auch verstärkt Besuche unabhängig von gezielten Erledigungen bzw. Einkäufen u.a. auch nach Geschäftsschluss stattfinden. Gleichzeitig führt die Steigerung der Besucherfrequenzen unweigerlich zu mehr Kundinnen und Kunden der anliegenden Geschäfte.

[2] Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Fürstenfeldbruck 2023. CIMA Beratung + Management GmbH

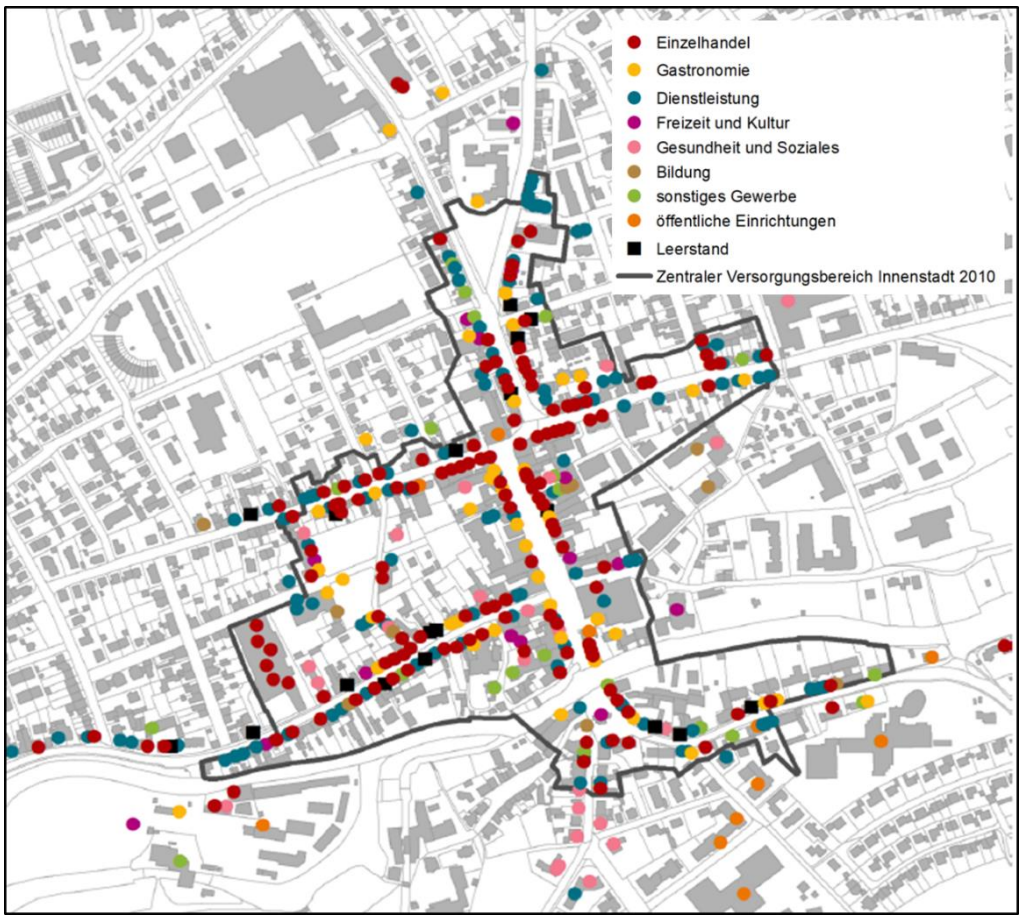


Abbildung 4 - Nutzungsmix in der Fürstenfeldbrucker Innenstadt (Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Fürstenfeldbruck 2023)

Um die Attraktivität der Geschäfte in der Innenstadt zu erhöhen soll die Stadt sicherstellen, dass der Besucher oder Gast das Ziel auch optimal erreichen kann. Hier spielen MIV- und Fußgänger-Leitsysteme, die Anzahl und Qualität der Parkplätze, ein kompetenter ÖPNV, moderne Fahrradinfrastrukturen sowie die Qualität des öffentlichen Raumes für die Fußgänger eine starke Rolle.

Weitere relevante Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans

Bei der Bürgerbeteiligung im Rahmen des VEP war der Parkplatzmangel in einigen Bereichen der Stadt auch ein häufig angemerkter Punkt, vor allem im Bereich rund um den Hauptplatz, aber auch in einigen Wohngebieten. In den Wohngebieten mit einer gefühlt sehr hohen Parkraumauslastung wurde die Ausweisung von Bewohnerparkgebieten gewünscht. Für die Innenstadt wurde zudem die Entwicklung eines Parkraumkonzeptes gefordert. Die Anregungen bezogen sich beispielsweise darauf, durch eine Verlagerung der Parkplätze an den Rand der Innenstadt eine Verkehrsreduktion zu erreichen.

Eine wesentliche Stärke im Bereich des ruhenden Verkehrs ist die Tatsache, dass die P&R-Anlagen im Bereich rund um die S-Bahnhöfe im Gegensatz zu den Anlagen in vielen vergleichbaren Städten noch Restkapazitäten aufweisen und aktuell (u.a. seit verstärktem Homeoffice durch Corona) ausreichend bemessen sind.

Ergebnisse der Vorbesprechungen

Nach Berücksichtigung der Ergebnisse des Einzelhandelskonzepts und des Verkehrsentwicklungsplans wurde seit 2022 an einem Konzept gearbeitet, das sowohl intern als auch in verschiedenen Gremien vorgestellt wurde. Die Rückmeldungen wurden nach jedem Termin, soweit möglich, eingearbeitet, und das

angepasste Konzept zusammen mit den Vorschlägen dem jeweils nächsten Gremium präsentiert. Die Abfolge der Termine sowie die wichtigsten Ergebnisse sind in der untenstehenden Tabelle zusammengefasst. Weitere Informationen werden bei der Vorstellung des finalen Konzepts im Text detailliert erläutert.

Termin / Gremium	**Hauptergebnisse**
Dezember 2023 - Fraktionsvorsitzenden-Runde	• Reduzierung von 3 Varianten auf 1 bzgl. Gebühren und Freiparkticket. Festlegung auf 1,20 € pro 30 Minuten am Fahrbahnrand • Wunsch: Freifläche (konsumfrei) in der Pucher Straße 7 • Wunsch: Weitere Fahrradabstellanlagen in der Hauptstraße • Vorschlag zur Vereinfachung ob am Fahrbandrand überall 1 oder 2 Stunden Höchstparkdauer wurde nach näherer Prüfung abgelehnt.
Juli 2024 - Austausch mit Gewerbeverband und Stadtmarketing Forum und Wirtschaftsförderer der Stadt	Vorschläge: • Prüfung Freiparkticket von 15 Minuten anstatt 10 Minuten • 3. Lieferzone in der Hauptstraße • Abstellplätze für Lastenräder in der Hauptstraße verteilen.
28.10.2024 - Runder Tisch Innenstadt (mit Vertreter des Stadtrates, städtischen Beiräten, Gewerbeverband und Stadtmarketing Forum sowie der Verwaltung)	• Abstimmung bzgl. Freiparkticket: 10 Minuten • Wunsch: in der Hauptstraße, vor Hausnummer 20, einen Parkplatz für Freiraum wegnehmen • Auftrag: Parkzeiten zur Bewirtschaftung festlegen • Weitere Lieferzonen in der Schöngeisinger Straße und in der Hauptstraße südlich der Schöngeisinger Straße darstellen • Fahrradabstellplätze vor Fuchsweber zwischen Fuchsweber und KFZ-Stellplätze prüfen • Anmerkung: Parkleitsystem erforderlich.

Umsetzungskonzept

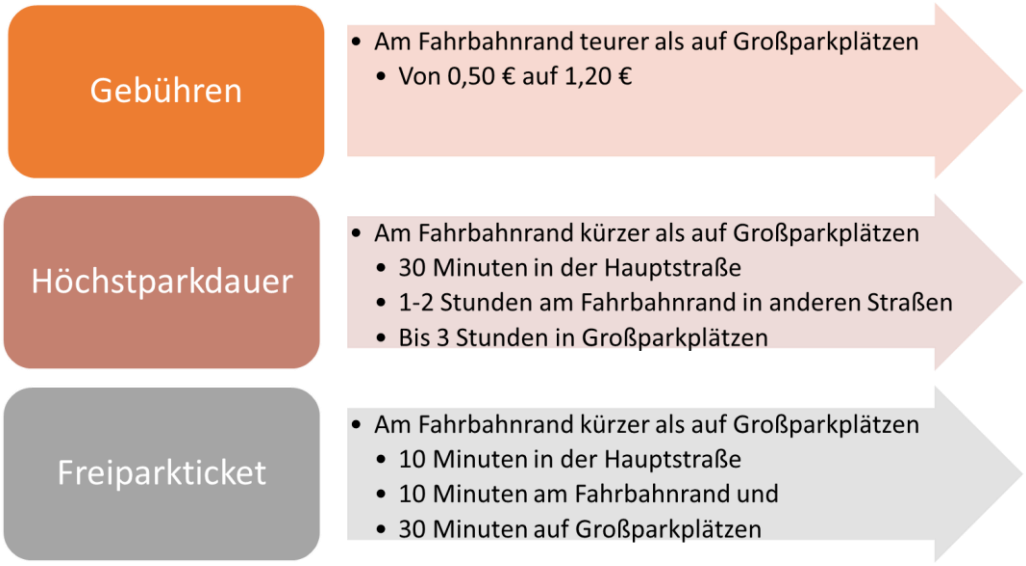
Nachdem die aktuelle Situation im Hinblick auf den ruhenden Verkehr erläutert wurde, wird das Umsetzungskonzept für die Aufwertung des öffentlichen Raums in der Innenstadt durch die Optimierung des Parkraumangebots unter Berücksichtigung des Liefer- und Radverkehrs vorgestellt.

Die Neuordnung und Erweiterung der kostenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich soll das Parken auf den zentralen Parkflächen attraktiver machen als das Parken im Straßenraum und den ruhenden Kfz-Verkehr verstärkt an den Rand der Innenstadt verlagern. Die Grundidee im VEP war, die Gebühren umso höher und die Höchstparkdauer umso kürzer anzusetzen, je zentraler die Lage ist.

Nach weitere Prüfung wird im Bereich der Innenstadt eine Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs mit einer gestaffelten monetären und zeitlichen Bewirtschaftung gemäß dem folgenden Konzept vorgeschlagen:

- In der Hauptstraße, Pucher-, Schöngeisinger Straße wird eine Höchstparkdauer von 30 Minuten bis zwei Stunden sowie ergänzende Parkgebühren vorgeschlagen.
- Die innenstadtnahen Parkplätze Viehmarktplatz, Kirchstraße, Auf der Lände, Dachauer Str. bleiben mit Höchstparkdauern bis zu drei Stunden ausgestattet, um diese gegenüber dem Straßenraum aufzuwerten bzw. die Attraktivität zu steigern.
- Der Volksfestplatz bleibt weiterhin gebührenfrei sowie mit einer unbegrenzten Höchstparkdauer versehen und wird somit als zentrumsnaher Auffangparkplatz definiert.

Dementsprechend hat sich die Grund-Idee in folgendes System entwickelt:



Im Zuge der geänderten Regelungen sollte der Lieferverkehr durch die Beschilderung von informellen Lieferzonen optimiert werden und dem Radverkehr sollten erweiterte Abstellmöglichkeiten, vor allem auch für Lastenräder zugutekommen. Hierzu wird eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten weiterer umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität vorgeschlagen.

Wie sich dieses System konkret in jedem Straßenzug und Bereich umsetzen lässt, wird im Folgenden dargestellt.

1 Schöngeisinger Str. zwischen Hauptstraße und Auf der Lände

Die Schöngeisinger Str. vor Hausnummer (7 – 15) bietet aktuell 10 kostenpflichtige Stellplätze (0,50€ / 30 Minuten). Die Höchstparkdauer beträgt hier 2 Stunden. Dazu gibt es einen Behindertenstellplatz. Vor den Hausnummern 33-71 gibt es Platz für ca. 21 Fahrzeuge. Diese dürfen aktuell kostenlos bis zu einer Stunde in dem o.g. Bereich parken. Drei zentrale Parkplätze befinden sich in der Nähe und bieten ca. 360 Stellplätze.

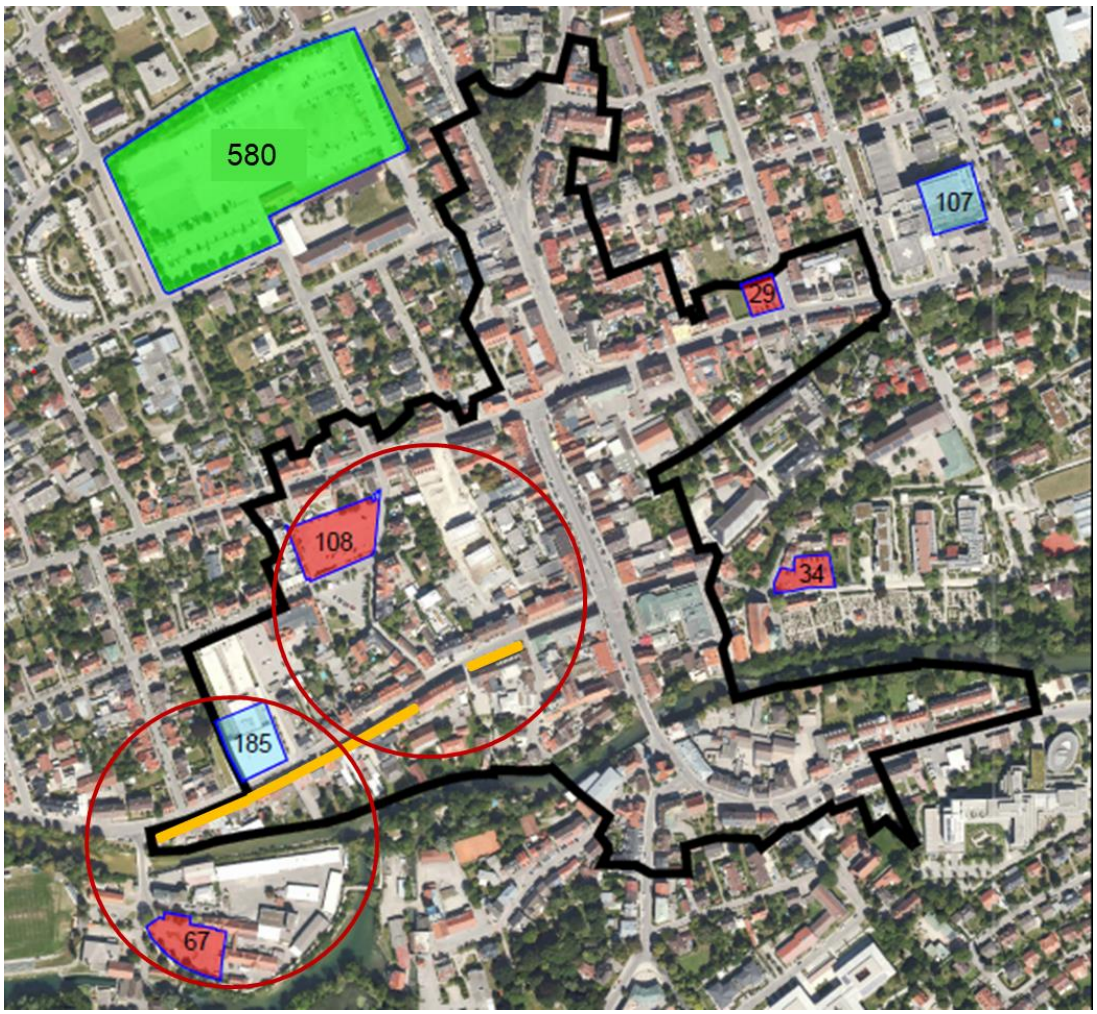


Abbildung 5 Parkraumangebot rundum der Schöngeisinger Straße zwischen Kapuzinerstraße und der Hauptstraße.

Durch den ansässigen Einzelhandel und die bestehende Regelung in der Schöngeisinger Straße gibt es, ähnlich wie in der Hauptstraße, einen hohen Anteil an Kurzzeitparkern (Parkdauer zwischen 1 und 3 Stunden) und „Ultra-Kurzzeitparkern“ (Parkdauer unter 1 Stunde). Zwischen 9:00 und 13:00 Uhr wird der Parkdruck als hoch eingestuft, mit einer Auslastung von etwa 90 % oder mehr. Nachmittags nimmt der Parkdruck in der Regel ab, mit einer Auslastung unter 50 %, während gegen 17:00 Uhr ein zweiter Spitzenwert mit bis zu 84 % Auslastung erreicht wird. Die Parkplätze des AEZ und Aldi bleiben ganztags unter 60 % ausgelastet, und die Parkplätze auf der Lände werden derzeit noch weniger genutzt, mit einer maximalen Auslastung von 28 %.

Die durchschnittliche Auslastung der Stellplätze am Viehmarktplatz (nördlicher Teil) lag früher bei etwa 60 %. Da die Stellplätze im südlichen Teil (durchschnittliche Auslastung von 70 %) seit 2023 nicht mehr verfügbar sind, ist im nördlichen Teil eine höhere Auslastung zu erwarten.

1.1 Änderungsvorschläge

1.1.1 Bereich vor den Hausnummer 7 – 15 (vor Fuchsweber)

Um eine effizientere Nutzung der Stellplätze vor den Hausnummer 7 – 15 zu fördern, wird eine Erhöhung der Gebühren von 0,50 auf 1,20 € / 30 Minuten vorgeschlagen. Die Höchstparkdauer sollte zunächst bei 2 Stunden bleiben. Außerdem wird hier die Errichtung einer Ladesäule mit zwei Ladepunkten vorgeschlagen. Dementsprechend könnten zwei Abstellplätze für Elektro-Fahrzeuge während des Ladevorgangs (4 Stunden) reserviert werden. Beim Runden Tisch Innenstadt wurde vorgeschlagen,

den bestehenden Bereich mit eingeschränktem Halteverbot als Lieferzone auszuweisen.

Aufteilung des öffentlichen Raums	**Aktuell**	**Vorschlag**
Freischankfläche vor dem Café Roma	1	1
Bereich mit eingeschränktem Haltverbot	Ca. 21 Meter	Nur für Lieferverkehr ca. 21 Meter
Abstellplatz für Fahrräder	20	28
Behindertenstellplatz	1	1
Stellplätze für Elektroautos	0	2
Parkplätze	10	8
Höchstparkdauer	2 Stunden	2 Stunden
Gebühren	0,50€ / 30 Minuten	1,20 € / 30 Minuten
PSA erforderlich	1 vorhanden	1 neu mit Kartenlesegerät

1.1.2 Bereich zw. der Fußgängerampel Höhe Viehmarktstraße und Auf der Lände

Wie in der Sitzung des ISJS am 30.03.2023 berichtet, soll die Bushaltestelle vor Hausnummer 27 vor die Hausnummer 33 – 37 verlegt und barrierefreie umgebaut werden. Dazu kann der öffentliche Raum bis zur nächsten Zufahrt, in Ergänzung zur Bushaltestelle, umgestaltet werden, um Abstellplätze für Fahrräder und Kleinfahrzeuge (z.B. E-Scooter) sowie eine Begrünung anbieten zu können. Diese Änderungen dienen neben dem zusätzlichen Angebot für umweltfreundliche Fortbewegungsmittel auch der Verkehrsberuhigung und der Aufenthaltsqualität in diesem Straßenzug. Diese Änderungen wurden bei dem Termin mit der Regierung von Oberbayern am 14. Juni 2023 besprochen und positiv bewertet. Eine abschließende Beurteilung, ob der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich bestehen bleiben kann, steht allerdings noch aus.

Vor Hausnummer 45 – 47, östlich des Fußgängerüberweges, kann eine Lieferzone auf einer Länge von 15 Meter in Verbindung mit Z 286 StVO errichtet werden. Westlich des Fußgängerüberweges können weitere Abstellplätze für Fahrräder und für Begrünung, unter Beibehaltung der bestehenden Stellplätze, eingerichtet werden. Für die ca. 15 Stellplätze, die bewirtschaftet werden können, wird eine Einführung von Gebühren (1,20 € / 30 Minuten) vorgeschlagen. Dadurch soll eine effizientere Nutzung der Stellplätze gefördert werden. Als kostengünstige Alternative stehen die Stellplätze Auf der Lände und von AEZ/Aldi zur Verfügung.

Aufteilung des öffentlichen Raums	**Aktuell**	**Vorschlag**
Begrünung, Parklet oder ähnliches	14 Meter (Parklets + Pflanztröge)	14 Meter (Vorausgesetzt Zone 20 bleibt)
Abstellplatz für Fahrräder	3 Meter (ca. 6	6 Meter (ca. 12 Fahrräder

	Fahrräder ohne Parkplatzverlust)	ohne Parkplatzverlust)
Barrierefreie Bushaltestelle	-	ca. 30 Meter (ca. 5 PP)
Bereich mit Eingeschränktem Haltverbot	-	15 Meter für Lieferzone (ca. 2 Lieferfahrzeuge)
Parkplätze	Verteilt über 142 Meter (ca. 21 PKW)	89 Meter (ca. 14 PKW)
Höchstparkdauer	1 Stunde	1 Stunde
Gebühren	0	1.20 € / 30 Minuten
PSA erforderlich	0	2 mit Kartenlesegerät

2 Pucherstraße zwischen Rathaus und Ferdinand-Miller-Str.

Die Pucherstraße zwischen Rathaus und Jakob-Groß-Str. bietet aktuell 13 kostenpflichtige Stellplätze (0,50€ / 30 Minuten). Die Höchstparkdauer beträgt hier 2 Stunden. Dazu gibt es zwei Behindertenstellplätze. Weitere 110 Meter sind mit eingeschränktem Haltverbot ausgeschildert. Hier können ca. 20 Pkws oder ca. 10 Lieferfahrzeuge für Be- und entladen kurz anhalten.

Zwischen der Jakob-Groß-Str. und der Ferdinand-Miller-Str. gibt es Platz für ca. 19 parkende Pkws. Die Höchstparkdauer beträgt hier 1 Stunde und die Nutzung ist kostenlos. Dazu gibt es einen Behindertenstellplatz. Weitere 120 Meter sind mit eingeschränktem Halteverbot ausgeschildert. Hier können ca. 23 Pkws oder ca. 11 Lieferfahrzeuge zum Be- und Entladen kurz anhalten. Zwei zentrale Parkplätze sind weniger als 350 Meter entfernt und bieten Platz für ca. 700 Fahrzeuge an.

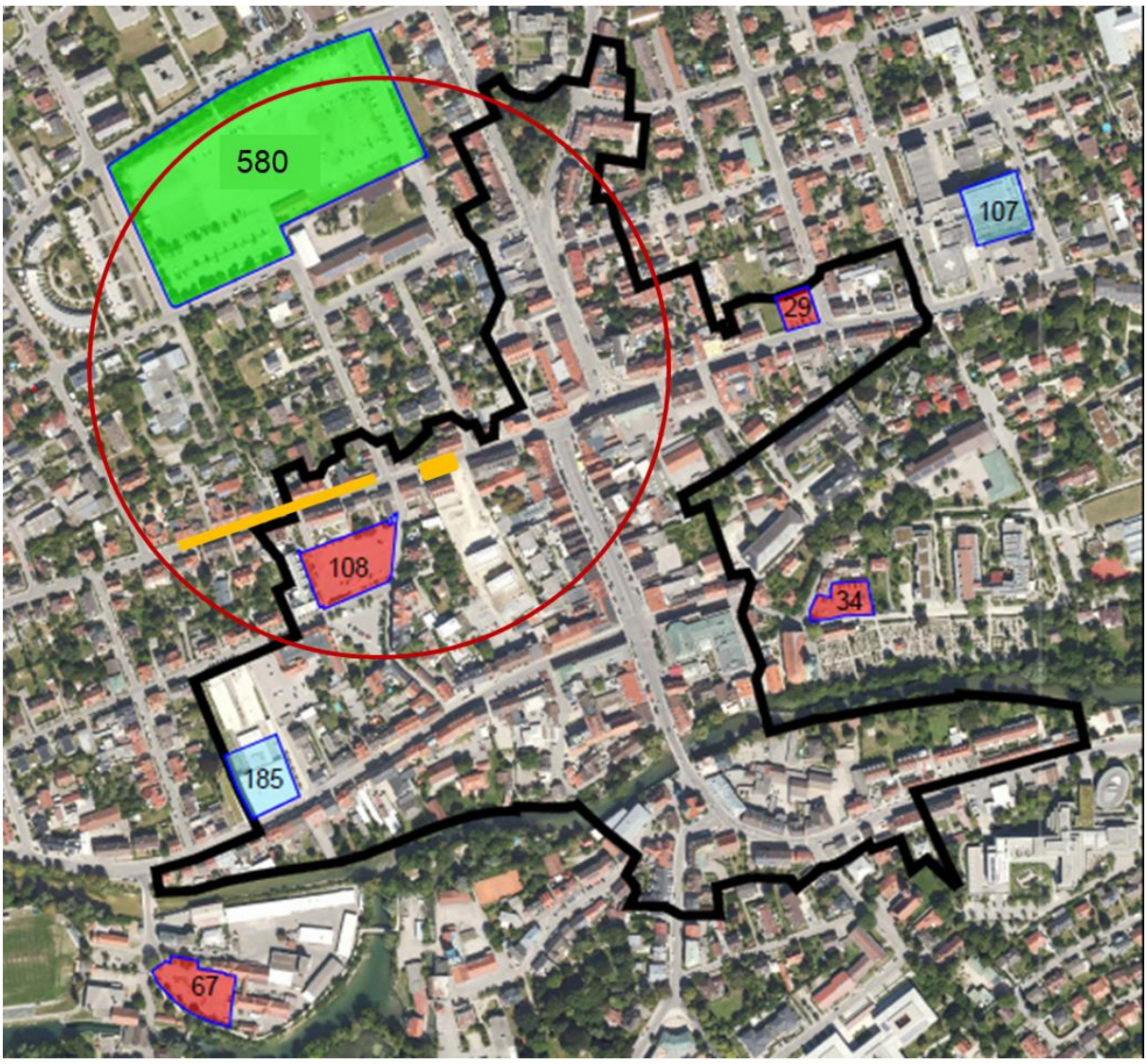


Abbildung 6 Parkraumangebot rundum der Pucher Straße zwischen Ferdinand-Miller-Straße und Aumillerstraße.

Durch den dort ansässigen Einzelhandel und die aktuelle Regelung gibt es in diesem Straßenzug (wie in der Schöngeisinger Straße) einen hohen Anteil an Kurzzeitparkern (Parkdauer zwischen 1 und 3 Stunden) und Ultra-Kurzzeit Parker“ (Parkdauer unter 1h). Zwischen 10:00 und 11:00 ist der Parkdruck als „hoch“ eingestuft mit über 80% Auslastung. Um 17:00 wird ein zweiter Spitzenwert erreicht mit 88% Auslastung. Ansonsten wir der Parkdruck zwischen „mittel“ und „kein“ eingestuft (Auslastung unter 60%).

2.1 Änderungsvorschläge

2.1.1 Bereich zwischen dem Rathaus und der Jakob-Groß-Str.

Um eine effizientere Nutzung der Stellplätze zwischen dem Rathaus und der Jakob-Groß-Str. zu fördern, wird eine Erhöhung der Gebühren von 0,50 auf 1,20 € / 30 Minuten vorgeschlagen. Die Höchstparkdauer sollte zuerst bei 2 Stunden bleiben. Außerdem wird hier die Errichtung einer Ladesäule mit zwei Ladepunkten vorgeschlagen. Dementsprechend könnten zwei Abstellplätze für Elektro-Fahrzeuge während des Ladevorgangs (4 Stunden) reserviert werden. Dazu wird vorgeschlagen Abstellplätze für 3 Lastenräder und 8 Fahrräder anzubieten.

In der Fraktionsvorsitzende-Runde kam der Vorschlag vor Hausnummer 7 eine Aufenthaltsfläche vorzusehen. Dies wurde in der Planung als Alternativvorschlag

berücksichtigt. Hier muss eine politische Entscheidung getroffen werden, weil hierbei 5 Parkplätze verloren gehen. Dies ist mit Einnahmenverlusten verbunden.

Aufteilung des öffentlichen Raums	**Aktuell**	**Vorschlag**
Abstellplatz für Fahrräder	0	8
Abstellplatz für Lastenräder	0	3
Behindertenstellplätze	2	2
Stellplätze für Elektrofahrzeuge.	0	2
Parkplätze	13	9 (Alternativ 5 PP und ca. 40 m² Aufenthaltsfläche)
Höchstparkdauer	2 Stunden	2 Stunden
Gebühren	0,50 € / 30 Minuten	1,20 € / 30 Minuten
PSA erforderlich	1 vorhanden	1 neu mit Kartenlesegerät

2.1.2 Bereich zwischen der Jakob-Groß-Str. und der Ferdinand-Miller-Str.

In diesem Bereich sollen Parkgebühren eingeführt werden, um die Nutzung den naheliegenden zentralen Parkplätzen attraktiver zu machen. Dazu sollten weitere Abstellmöglichkeiten für umweltfreundliche Fortbewegungsmittel angeboten werden.

Aufteilung des öffentlichen Raums	**Aktuell**	**Vorschlag**
Abstellplatz für Fahrräder	-	6 Meter (ca. 12 Fahrräder)
Abstellplatz für Lastenräder	-	5 Meter (ca. 3 Lastenräder)
Kleinfahrzeuge (E-Scooter)	-	3 Meter (ca. 10 Kleinfahrzeuge)
Bereich mit Eingeschränktem Haltverbot	Abschnittsweise vorhanden.	Wird nicht verändert.
Behindertenstellplätze	1	1
Parkplätze	103 Meter (ca. 19 Stellplätze)	90 Meter (ca. 16 Stellplätze)
Höchstparkdauer	1 Stunde	1 Stunde
Gebühren	kostenlos	1 € / 30 Minuten
PSA erforderlich	0	2 mit Kartenlesegerät

3 Hauptstraße zwischen Rathaus und Leonhardsplatz

Die Hauptstraße zwischen Rathaus und Schöngeisinger Straße bietet aktuell beidseitig auf dem Seitenstreifen Platz für ca. 13 Fahrzeuge im Winter und 7 im Sommer, die kostenlos genutzt werden können. Die Höchstparkdauer beträgt hier 30 Minuten. Dazu gibt es drei Taxi-Stellplätze, zwei Behindertenstellplätze und einen Elektroparkplatz. Die restliche Fläche auf dem Seitenstreifen ist mit eingeschränktem Haltverbot ausgeschildert. Hier können ca. 26 Fahrzeuge im Winter halten. Im Sommer wird die Hälfte dieser Fläche für Freischankflächen genutzt.

Südlich der Schöngeisinger Straße und bis zur Amperbrücke sind 31 Meter mit eingeschränktem Haltverbot ausgeschildert. Hier können ca. 5 Fahrzeuge halten. Im Sommer werden 10 Meter für eine Freischankfläche genutzt.

Im Bereich der Leonhardi-Kirche gibt es einen Behindertenstellplatz und 10 kostenpflichtige Stellplätze (0,50 € / 30 Minuten) mit einer maximalen Parkdauer von 2 Stunden.

Vier zentrale Parkplätze sind maximal 500 Meter vom Hauptplatz entfernt und bieten zusammen ca. 750 Stellplätze, 580 davon sind kostenlos und die Nutzung ist zeitlich unbegrenzt. Die restlichen Stellplätze können bis zu 3 Stunden genutzt werden und sind kostenpflichtig.

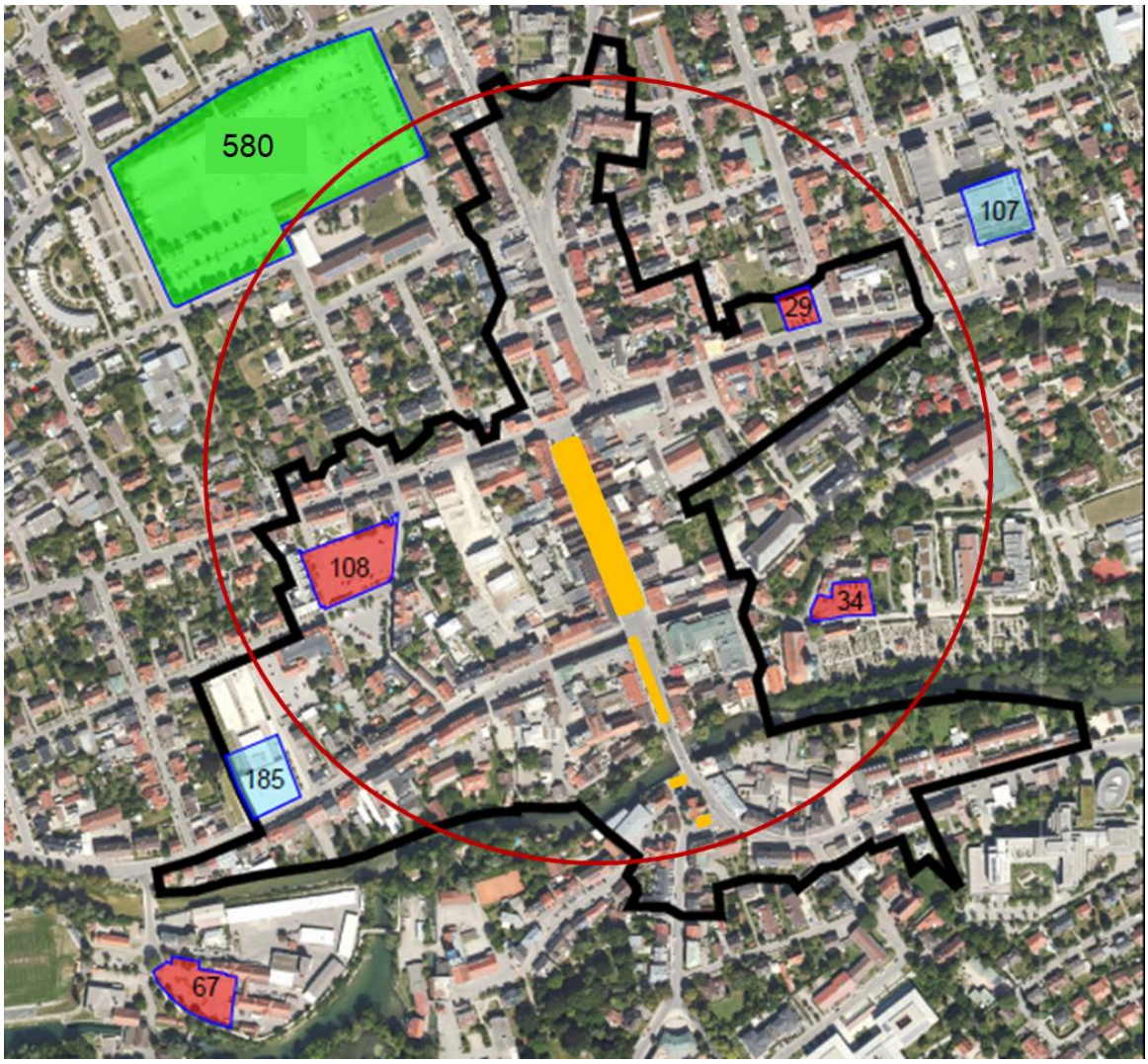


Abbildung 7 Parkraumangebot rund um der Hauptstraße zwischen Pucher Straße und der Leonhardi-Kirche

Durch den dort ansässigen Einzelhandel und die aktuelle Regelung gibt es in diesem Straßenzug einen hohen Anteil an „Ultra-Kurzzeit Parker“ (Parkdauer unter 1h). Der Parkdruck zwischen 10:00 und 13:00 wird als „hoch“ eingestuft. Ansonsten bleibt die Parkraumauslastung zwischen 6:00 und 19:00 Uhr unter 70%. Erst ab 19:00 Uhr, wenn die Parkregelung entfällt, wird der Hauptplatz voll und die Parkdauer steigt.

3.1 Änderungsvorschläge

In diesem Bereich wird vorgeschlagen, den Bereich mit eingeschränktem Haltverbot zu reduzieren und zusätzliche Kurzeitparkplätze anzubieten. Dabei soll der Lieferverkehr durch zentrale und nur für ihn zeitlich befristete reservierte Lieferzonen optimiert werden. Dies reduziert die Flächen mit eingeschränktem Haltverbot auf das erforderliche Mindestmaß und erhöht die Anzahl der Kurzzeitparkplätze. Dem Radverkehr sollten erweiterte Abstellmöglichkeiten, vor allem auch für Lastenräder zugutekommen.

In der Fraktionsvorsitzenden-Runde (FVR) wurde vorgeschlagen die vorhandenen Fahrradabstellplätze vor Hausnummer 26 (Engstelle) in eine Parktasche zu

verschieben. Da es sich hierbei um eine räumliche Verbesserung handelt, wurde dies in der Planung berücksichtigt.

In der FVR wurde u.a. auch der Wunsch geäußert weniger Parkplätze und mehr konsumfreie Aufenthaltsflächen anzubieten. Im Runden Tisch Innenstadt wurde dieser Wunsch konkretisiert mit dem Vorschlag vor dem Hausnummer 20 einen Stellplatz zu entfernen. Dieser Vorschlag wurde in der Planung berücksichtigt (FF), muss aber politisch noch beschlossen werden.

Hierfür werden folgende Änderungen vorgeschlagen:

3.1.1 Hauptstraße zwischen Rathaus und Schöngeisingerstr.

Aufteilung des öffentlichen Raums	**Aktuell**		**Vorschlag**	
Fahrradabstellplätze	22		24	
Lastenräder	0		9	
E-Scooter	5		5	
Taxi-Stellplätze	3		3	
Stellplatz für Elektrofahrzeuge ohne Ladesäule	1		0	
Behindertenparkplätze	2		2	
	Winter	Sommer	Winter	Sommer
Bereich mit absoluten Haltverbot.	Nur Verkehrsbedingt	Zusätzlich für Freischankflächen	Nur Verkehrsbedingt	Zusätzlich für Freischankflächen
Bereich mit Eingeschränktem Haltverbot	Lieferverkehr u. Kunden		3 x ca. 20 m nur für Lieferfahrzeuge	
Parkplätze	13	7 (6 für FSF)	24	11
Höchstparkdauer	30 Minuten		30 Minuten	
Gebühren	0 €		1,20 € / 30 Minuten	
PSA erforderlich	Keine		3 (2 Westseite, 1 Ostseite)	

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde vorgeschlagen, den Hauptplatz als „Zone eingeschränktes Haltverbot“ auszuweisen. Durch Markierung sollten Ladebereiche gekennzeichnet, und die übrigen Bereiche den Bürgerinnen und Bürgern für kurze Erledigungen zur Verfügung gestellt werden. Nach näherer Prüfung wurde festgestellt, dass eine Zone für alle öffentlichen Straßenteile (außer dem Gehweg) in diesem Bereich gilt. So auch für die beidseitig markierten Fahrrad-Schutzstreifen, die Fahrbahn mit Seitenstreifen (Mehrzweckstreifen) und auch den Mittelstreifen, der als Rettungsgasse freizuhalten ist und auch als Fußgänger-Querungshilfe dient. Nach der StVO besteht auf den Schutzstreifen ein absolutes Haltverbot (Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 zu Z 340 StVO Nr. 3). Auch auf der

Rettungsgasse ist absolutes Haltverbot zwingend erforderlich. Die Zone eingeschränktes Haltverbot hätte dies ausgehebelt, was erstens rechtlich unzulässig wäre und zweitens den Radverkehr erheblich einschränken und gefährden würde. Die Rettungsgasse muss zwingend frei bleiben.

Die gebührenpflichtigen Kurzzeit-Parkplätze haben den Vorteil, dass mehr kurze Aufenthalte durch verschiedene Autofahrende in der Hauptstraße möglich sind. Das bisherige Parken mit Auslegen der Parkscheibe führte durch die großzügige rechtlich korrekte Handhabung der Parkscheibe (Vordrehen auf die angerissene halbe Stunde) im besten Fall zu einer Parkmöglichkeit von 59 Minuten, obwohl die zulässige Höchstparkdauer auf 30 Minuten angegeben (beschildert) ist. Dies bevorteilt Personengruppen, für die diese Zeit ausreichend war, um in Ruhe beispielsweise einen Kaffee zu trinken, und verärgerte gleichzeitig Personen, die deshalb nicht zum Bäcker oder Metzger gehen konnten, um sich tatsächlich kurz mit einer Brotzeit zu versorgen.

Mit der Umsetzung des vorgeschlagenen Konzepts soll diese Situation optimiert werden. Mit der Einführung des Parkens für max. 30 Minuten in Höhe von 1,20 €, wird sich die Frequenz in der Hauptstraße vervielfachen wovon die Gewerbetreibenden unmittelbar profitieren.

Für die Bewirtschaftung der Stellplätze sind zwei Parkscheinautomaten (PSA) auf der Westseite und ein PSA auf der Ostseite erforderlich. Es wird vorgeschlagen, die Parkzeiten mit PSA auf Montag bis Freitag, 8 – 18 Uhr und Samstag, 8 – 14 Uhr zu begrenzen. Außerhalb dieser Zeiten soll das kostenfreie Parken ermöglicht werden. Hierzu ist die Änderung der Parkgebührenverordnung erforderlich.

Die Ladezonen sollen zeitlich befristet werden, analog der PSA Parkbereiche, so dass diese Bereiche außerhalb der Lieferzeiten auch den Bürgerinnen und Bürgern zum Parken zur Verfügung stehen.

Vor den beiden Bäckereien wird vorgeschlagen Montag bis Samstag, für die Zeit von 6 – 8 Uhr eingeschränktes Haltverbot anzubringen. Da die Bäckereien um 6 Uhr öffnen, soll hier der schnelle Frühstückskauf ermöglicht werden.

Für längere Aufenthalte stehen weiterhin die größeren Parkplätze in unmittelbarer Nähe zur Verfügung.

3.1.2 Hauptstraße von Schöngeisinger Straße bis einschließlich **Leonhardsplatz**

In diesem Bereich wird eine Lieferzone beschildert und eine Erhöhung der Gebühren vorgeschlagen. Alle anderen Nutzungen bleiben wie bisher im Sommer sowie im Winter.

Aufteilung des öffentlichen Raums	**Aktuell**		**Vorschlag**	
Fahrradabstellplätze	9	9	9	9
	Winter	Sommer	Winter	Sommer
Bereich mit eingeschränktem	31 Meter (ca. 5	21 Meter (ca. 3	15 Meter (ca. 3	5 Meter (ca. 1

Haltverbot	Pkws)	Pkws)	Pkws)	Pkw)
Freischankfläche	0	10 Meter	0	10 Meter
Lieferzone	0	0	16 Meter	16 Meter
Behindertenparkplätze	1		1	
Parkplätze	10		10	
Höchstparkdauer	2 Stunden		2 Stunden	
Gebühren	0,50 € / 30 Minuten		1,20 € / 30 Minuten	
PSA erforderlich	1 Vorhanden		1 neu mit Kartenlesegerät	

4 Pruggmayrstraße und Kirchstraße

In der Pruggmayrstraße gibt es aktuell unter den Arkaden der Sparkasse 1 Behindertenparkplatz, 4 öffentliche Elektroparkplätze mit Ladestation, 4 Kurzzeitparkplätze für Kunden der Sparkasse und 2 reservierte Parkplätze für Brautpaare und Lieferservice. Die 5 Kurzzeitparkplätze am Fahrbahnrand vor dem Brucker Marienplatz wurden mit Einrichtung des verkehrsberuhigten Bereiches aufgegeben. In der Kirchstraße gibt es vor dem Gebäude der Sparkasse 3 Kurzzeitparkplätze mit Parkscheibenregelung (kostenlos) für 1 Stunde zwischen 8:00 und 18:00 Uhr. Ab 18:00 Uhr dürfen die Stellplätze länger genutzt werden.

Die o.g. Stellplätze werden hauptsächlich ab 7:00 Uhr genutzt. Teilweise für weniger als eine Stunde, teilweise für eine Stunde. Ab 17:00 steigt die Parkzeitdauer und die Auslastung erreicht fast 100%.

Ca. 100 Meter entfernt bietet der Parkplatz in der Kirchstraße insgesamt 34 kostenpflichtige Stellplätze (0,50 € / 30 Minuten). Diese können bis zu drei Stunden genutzt werden. Dazu gibt es zwei Behindertenstellplätze und zwei reservierte Stellplätze für Elektroautos mit Ladestation).

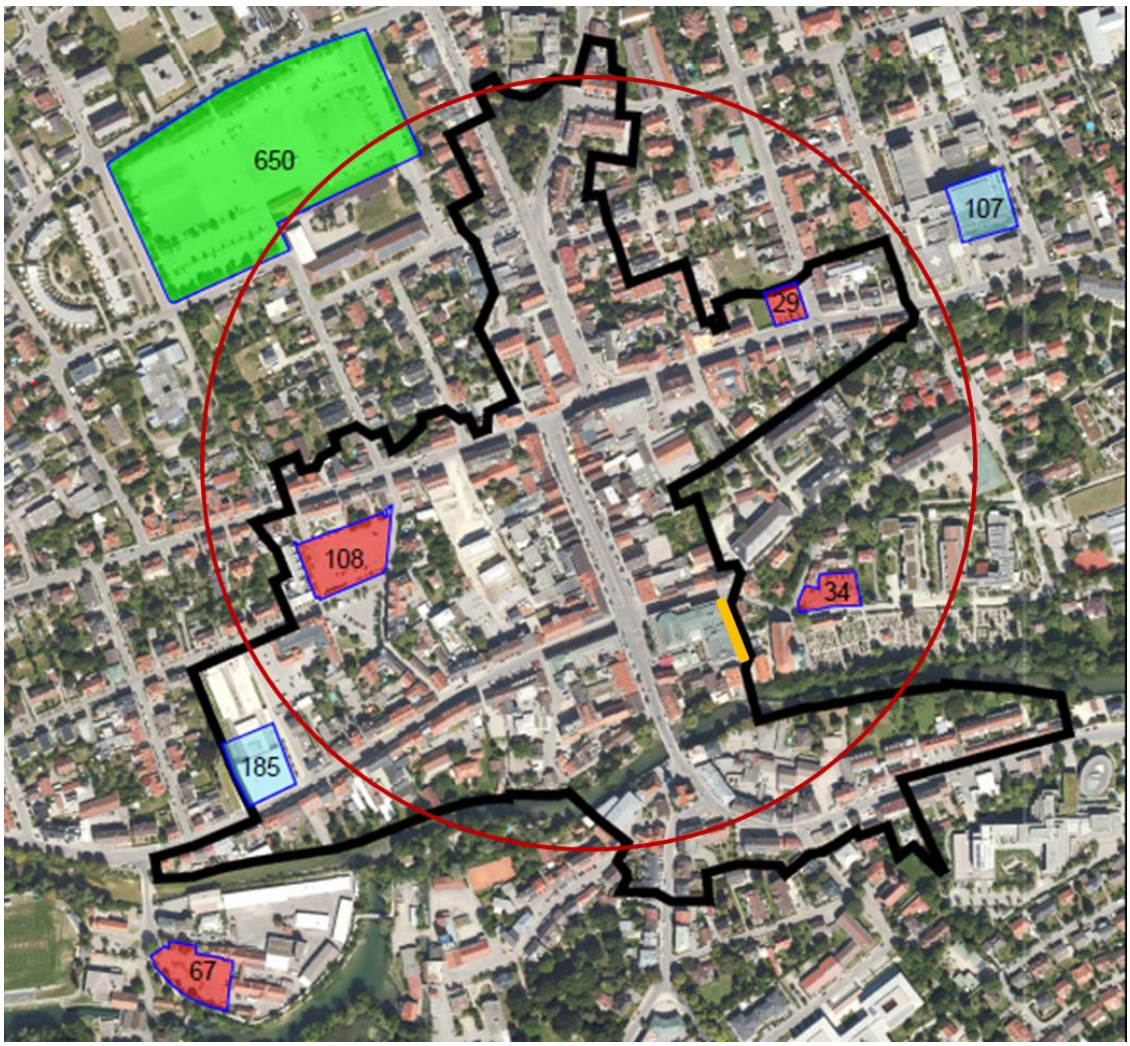


Abbildung 8 Parkraumangebot rundum der Pruggmayrstraße.

4.1 Änderungsvorschläge

Diese Stellplätze sind aufgrund der Nähe zum Hauptplatz sowie zu den vielfältigen Geschäften und dem alten Rathaus sehr beliebt. Dennoch wird vorgeschlagen die Bewirtschaftung mit Parkscheibenreglung zu belassen, da es nicht rentabel ist für 3 Parkplätze einen Parkscheinautomaten aufzustellen.

Aufteilung des öffentlichen Raums	**Aktuell**	**Vorschlag**
Behindertenstellplätze	1 unter Arkaden	Keine Änderungen
Stellplätze für Elektroautos	4 mit Ladepunkten unter Arkaden	
Stellplätze	Reserviert für Kunden Sparkasse, Brautpaare, Lieferdienste unter Arkaden + 3 Kirchstraße	
Höchstparkdauer	1 Stunde	
Gebühren	Ohne	
PSA erforderlich	0	

5 Zentrale Parkplätze

Aufgrund des hohen Parkdrucks auf den zentralen Parkplätzen auf dem Viehmarktplatz-Nord und in der Kirchstraße wird eine Erhöhung der Gebühren von € 0,50 € / 30 Minuten auf 1,20 € / 30 Minuten vorgeschlagen.

Aufgrund der Reduzierung der Stellplätze in der Schöngeisinger Straße und der vorgeschlagenen Gebühren von 1,20 € / 30 Minuten wird eine höhere Auslastung des Parkplatzes „Auf der Lände“ erwartet. Hier wird eine Erhöhung der Gebühren von aktuell 0,25 € / 30 Minuten auf 0,50 € / 30 Minuten vorgeschlagen.

Die Gebühren auf dem Parkplatz in der Dachauer Straße / Feuerhausstraße (26 Stellplätze) sollen, obwohl Innenstadtbereich, aber Parkgebührenzone II, vorläufig nur geringfügig von 0,25 € auf 0,50 € / 30 Minuten angehoben werden.

Erst wenn eine Parkraumbewirtschaftung (inkl. eventuell Anwohnerparken) in dem Bereich nördlich der Dachauer Straße eingeführt wird, könnte evtl. eine weitere Gebührenanpassung auf 1,20 € erfolgen. Wenn dies gewünscht würde, wäre eine Ausweitung der Parkgebührenzone I auch auf die Dachauer Str. erforderlich. Hier-für sind weitere Untersuchungen notwendig. Demzufolge bleibt derzeit die Parkscheibenregelung am Fahrbandrand in diesem Areal erhalten.

Die Stellplätze auf dem Volksfestplatz und in der Julie-Mayr-Straße sollen weiterhin kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

6 Rechtsgrundlage und Freiparkticket

Nach § 6a Abs. 6 StVG können die Gemeinden auf öffentlichen Wegen und Plätzen Parkgebühren erheben. Die Parkgebühren dürfen nach § 10 ZustV höchstens 0,50 € je angefangener halber Stunde betragen. In Gebieten mit besonders hohem Parkdruck sind Gebühren je angefangene halbe Stunde bis zu 1,30 € zulässig.

Bisher ist gebührenfreies Parken durch das Freiparkticket für 1 Stunde möglich.

Aktuell bedeutet dies in der Praxis:

- 1 Stunde „Freiparkticket“ lösen = gebührenfrei
- 1,5 Stunden lösen = 0,5 Stunden zahlen
- 2 Stunden lösen = 1 Stunde zahlen
- 2,5 Stunden lösen = 1,5 Stunden zahlen
- 3 Stunden lösen = 2 Stunden zahlen

Vergleiche mit anderen großen Kreisstädten in Bayern haben ergeben, dass 15, 18, 20 und meistens 30 Minuten kostenfreies Parken angeboten wird. Die Reduzierung des Freiparktickets mindert also keineswegs die Attraktivität hinsichtlich des Parkens gegenüber anderen Städten. Um eine höhere Effizienz der Parkplätze zu fördern wird seitens der Verwaltung eine Reduzierung des Freiparktickets vorgeschlagen. Dies wirkt sich auf alle gebührenpflichtigen Parkplätze / Parkmöglichkeiten aus und hat eine erforderliche Änderung der PGV zur Folge (siehe Anlage 2).

In der Parkgebührenverordnung (PGV) ist Fürstenfeldbruck in 2 Parkgebührenzonen (PGZ) aufgeteilt.

In der PGZ II wird, ohne Unterscheidung wo sich die Parkmöglichkeiten befinden, eine Gebührenerhöhung von 0,25 € auf 0,50 € je angefangene halbe Stunde, in Verbindung mit der Reduzierung des Freiparktickets auf 30 Minuten, vorgeschlagen.

Dies betrifft die 22 Stellplätze am Parkplatz „Am Engelsberg“ (wurde zusätzlich in der Übersicht, Anlage 1 aufgenommen), den Parkplatz Auf der Lände und den Parkplatz Dachauer Straße. In der Tiefgarage Buchenau betragen die Gebühren im

Kurzparkbereich bereits 0,50 € / 30 Minuten. Hier wirkt sich nur die Reduzierung des Freiparktickets aus. Auch für den Parkplatz am Pucher Meer wird die Reduzierung des Freiparktickets auf 30 Minuten vorgeschlagen (siehe Entwurf PGV, Anlage 2).

Im weiteren Verlauf des Sachvortrages wird daher nur noch auf die PGZ I eingegangen. Hier wird eine Erhöhung der Gebühren von 0,50 € auf 1,20 € vorgeschlagen. Das Freiparkticket soll auf den Parkplätzen auf 30 Minuten, am Fahrbahnrand auf 10 Minuten reduziert werden.

Die Nachfrage bei der Firma GHT, Hersteller der bereits vorhandenen 22 PSA im Stadtgebiet hat ergeben, dass

- eine Tarifanpassung pro PSA 150 € Netto kostet
- Parkscheinautomaten mit Wechselgeldfunktion nicht mehr hergestellt werden
- ein Kartenlesegerät nachgerüstet werden könnte; Kosten 2.000 € / PSA

Alle neu anzuschaffenden PSA sollten über ein Kartenlesegerät verfügen. Die anderen sollten mit Kartenzahlung nachgerüstet werden. Handyparken ist überall möglich.

30 Minuten Freiparkticket auf allen Parkplätzen (in beiden Gebührenzonen) bedeutet dann, erläutert am Beispiel mit einer Höchstparkdauer von 3 Stunden:

- halbe Stunde „Freiparkticket“ lösen = gebührenfrei
- 1 Stunde lösen = 0,5 Stunde zahlen
- 1,5 Stunden lösen = 1 Stunde zahlen
- 2 Stunden lösen = 1,5 Stunden zahlen
- 2,5 Stunden lösen = 2 Stunden zahlen
- 3 Stunden lösen = 2,5 Stunden zahlen

10 Minuten Freiparkticket an allen Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand (Höchstparkdauer von 30 Minuten bis 2 Stunden in beiden Gebührenzonen) bedeutet:

- 10 Minuten „Freiparkticket“ lösen = gebührenfrei
- 30 Minuten lösen = 20 Minuten zahlen
- 60 Minuten lösen = 50 Minuten zahlen
- 90 Minuten Lösen = 80 Minuten zahlen
- 120 Minuten lösen = 110 Minuten zahlen

7 Zukunft

In einem zweiten Schritt kann auf weiteren Straßen mit hohem Parkdruck eine Parkraumbewirtschaftung (inkl. eventuell Anwohnerparken) eingeführt werden, z.B.

- Aumillerstraße
- Jakob-Groß-Straße
- Julie-Mayr-Straße
- Augsburger Straße
- Maisacher Straße
- Dachauer Straße
- Fürstenfelderstraße
- Bullachstraße

Hierfür sind weitere Untersuchungen notwendig.

In den nächsten Jahren umzusetzende Folgemaßnahmen könnten die Prüfung von Bewohnerparken auf Basis der Wirkungen der veränderten Parkraumbewirtschaftung

(I7) sowie die Konzipierung eines auf die geänderte Parkraumbewirtschaftung abgestimmten Parkleitsystems (I8) sein.

8 Fazit

Mit der Umsetzung des vorgeschlagenen Konzepts würde sich die Nutzung des öffentlichen Raums am Fahrbahnrand wie folgt ändern:

	Aktuell	**Vorschlag** ***(*Vorschlag 2: 5 PP weniger Pucher Str.)***
Abstellmöglichkeiten Fahrräder	88	126
Abstellmöglichkeiten für Lastenräder	0	15
E-Scooter	5	15
Taxi Stellplätze	3	3
Behindertenstellplätze	8	8
Stellplätze für Elektrofahrzeuge.	5	8
Parkplätze am Fahrbahnrand (Winter)	86	81 ***(77)***
Parkplätze gesamt	*374*	*369* ***(365)***
Parkplätze am Fahrbahnrand (Sommer)**	80	68 ***(64)***
Parkplätze gesamt	***368***	***356*** ***(352)***

Die Reduzierung der 5 Parkplätze für normale PKWs im Winter beruht auf der Einrichtung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder und E-Scooter, Parkplätze für Elektroautos sowie 1 barrierefreie Bushaltestelle.

Im Sommer reduziert sich die Anzahl der Parkmöglichkeiten um 13, aufgrund der Freischankflächen.

Auf den Großparkplätzen verändert sich der Anzahl der Stellplätze nicht. Hier sind nur Softwareumstellungen (Gebührenerhöhung und Anpassung Freiparkticket) erforderlich.

Es wird vorgeschlagen, die Parkzeiten bei allen PSA auf Montag bis Freitag, 8 – 18 Uhr und Samstag, 8 – 14 Uhr zu ändern (aktuell 9 – 19 Uhr). Außerhalb dieser Zeiten soll das kostenfreie Parken ermöglicht werden. Hierzu ist die Änderung der Parkgebührenverordnung erforderlich.

Die Gesamtkosten für diese Maßnahme belaufen sich entsprechend auf:

	Investitionskosten (Euro)	**Jährliche Unterhaltskosten (Euro)**	**Jährliche Mehreinnahmen (Euro)**
1. Jahr	123.000 (Kauf von 11 neuen PSA)	20.000	668.000 ***(*656.000)***
Folgejahre	60.000 (Kauf von 6 neuen		

	PSA)		
Gesamt	183.000		

Bei den Einnahmen wurde allgemein eine konservative Auslastung von 65% der Stellplätze und 220 Stunden pro Monat, die bewirtschaften werden können, unterstellt.

Die Mehreinnahmen durch die Reduzierung des Freiparktickets allein (Parkplatz Am Engelsberg, Pucher Meer und Tiefgarage Buchenau) sind nicht kalkulierbar.

Zum besseren Verständnis wurde als Anlage 1 eine Übersicht erstellt.

Die Mehr-Einnahmen decken die Kosten für Investition und Unterhalt (PSA, Fahrradabstellanlagen, Parklets, Begrünung, etc.), sowie für die Finanzierung weiterer Maßnahmen wie ein Parkleitsystem, Stadtmarketing und Barrierefreiheit.

Eine Umsetzung der Maßnahme ist ab 2025 möglich.

Zur Info:

Der künftig laut Beschlussvorschlag für 30 PSA zu erwartende jährliche Aufwand (Unterhaltskosten) beträgt insgesamt ca. 30.000 €. zzgl. Reparaturen und Ersatzteilbeschaffung.

Die künftig laut Beschlussvorschlag bei 30 PSA zu erwartenden jährlichen Einnahmen betragen ca. insgesamt: ca. 868.000 €.

- 200.000 € (bisher im Durchschnitt der letzten 5,5 Jahre)
- ca. 668.000 € zusätzlich

Durch die Kombination der drei Maßnahmen werden unter anderem die Belastungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr verringert und die Innenstadt soll stückweise an Aufenthaltsqualität gewinnen. Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird durch die Reduzierung von längeren Parkvorgängen im Straßenraum sowie die Schaffung von Fahrradabstellanlagen erhöht und eine verkehrsarme bauliche Entwicklung wird begünstigt. Die Verbesserungen für den Lieferverkehr an der Hauptstraße sind auch von hoher Dringlichkeit.

Mit den kalkulierten Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung können begleitende Maßnahmen und die Maßnahme selber mitfinanziert werden.

Abschließend wird in dem auf Seite 1 formulierten Beschlussvorschlag der Sachantrag zur Abstimmung gestellt.

Anlage 1 - Zusammengefasster Vorschlag der Verwaltung

TOP Ö 9

Nr.	Parkgebühren-zone I	Anzahl gebühren-pflichtige Stellplätze	Höchst-park-dauer (bleibt)	Anzahl PSA	Gebühren-erhöhung pro halbe Stunde in €	Gebühren neu pro halbe Stunde in €	Kosten netto (PSA, Tarifanpassung) ca. in €	Mehreinnahmen bei 65 % Auslastung ca. in €	
								Pro Monat	Pro Jahr
1	Schöng. Str. vor Fuchsweber	10 > 8	2h	1 Bestand > neu	von 0,50 auf 1,20	1,20	FBR 10.000 PSA	1.602	19.219
	Schöng. Str. zw. Viehmarktstr. u. Auf der Lände	21 > 14	1h	2 neu		1,20	40.000 PSA zwingend mit Stromanschluss FBR	4.804	57.658
2	Pucher Str. zw. Rathaus u. Jakob-Groß-Str.	13 > 9 (Alternativ 5, Aufenthaltsbereich)	2h	1 Bestand > neu	von 0,50 auf 1,20	1,20	10.000 PSA FBR	1.802 (1.000)	21.622 (12.012)
	Pucher Str. zw. Jakob-Groß-Str. u. Ferdinand-Miller-Str.	19 > 16	1h	2 neu		1,20	20.000 kein Stromanschluss erforderlich FBR	5.491	65.894
3	Hauptstr. zw. Pucher Str. u. Schöng. Str.	Sommer 7 > 11 / Winter 13 > 24	halbe Stunde	3 neu		1,20	60.000 mit Stromanschluss FBR	Sommer (8 Mon.) 3.775 / Winter (4 Mon.) 8.237	Sommer (8 Mon.) 30.202 / Winter (4 Mon.) 32.947
	Hauptstr. von Schöng. Str. bis einschließlich **Leonhardsplatz**	10 Bestand	2h	1 Bestand > neu	von 0,50 auf 1,20	1,20	10.000 PSA FBR	2.002	24.024
~~4~~	Pruggmayrstr.	0	1h	0	0	0	0	0	0
5.	PP Viehmarktplatz-Nord	108	3h	2 Bestand	von 0,50 auf 1,20	1,20	300 Tarifanpassung PP	21.622	259.459
	PP Viehmarktplatz-Süd	abgebaut > Ersatzteillager			und daher in Berechnung nicht mehr berücksichtigt				
	PP Kirchstr. / Ecke Schulweg	34	3h	1 neu	von 0,50 auf 1,20	1,20	PP	4.862	58.344

Nr.	Parkgebühren-zone II	Anzahl gebühren-pflichtige Stellplätze		Höchst-park-dauer	Anzahl PSA	Gebühren-erhöhung pro halbe Stunde in €	Gebühren neu pro halbe Stunde in €	Kosten netto (PSA, Tarifanpassung) ca. in €	Mehreinnahmen bei 65 % Auslastung ca. in €	
									Pro Monat	Pro Jahr
5.	Auf der Lände	67		3h	1 Bestand	von 0,25 auf 0,50	0,50	150 Tarifanpassung PP	4.790	57.486
	PP Dachauer Str. / Ecke Feuerhausstr.	26		3h	1 Bestand	von 0,25 auf 0,50	0,50	150 Tarifanpassung PP	1.859	22.308
6.	PP Am Engelsberg	22		3h	1 Bestand	von 0,25 auf 0,50	0,50	150 Tarifanpassung PP	1.573	18.876
	Tiefgarage Buchenau Kurzzeitparkplätze 1. OG	31		3h	1 Bestand	0,50 bleibt	0,50	150 (nur Reduzierung Freiparkticket) PP	0	0
GESAMT		**Sommer 356**	**Winter 369**		**Bestand: 6 > neu 11 mit Karten-zahlung**			**123.000**	**57.157 (Mischkalkulation)**	**668.038**

ENTWURF

Verordnung über die Parkgebühren im Stadtgebiet Fürstenfeldbruck (Parkgebührenverordnung -PGV)

Die Stadt Fürstenfeldbruck erlässt aufgrund des § 6a Abs. 6 und 7 des Straßenverkehrs-gesetzes (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBI. I S. 310, ber. 919) zuletzt geändert durch Gesetz am 16.08.2024 (BGBI. I S. 266) in Verbindung mit § 10 der Zuständigkeitsverordnung (ZuStV) vom 16.06.2015 (GVBl S. 184, BayRS 2015-1-1-V), zuletzt geändert durch Verordnung vom 16.09.2024 (GVBI. S. 458) folgende Verordnung:

§ 1

(1) Die Parkgebühren für die Benutzung von mit Parkscheinautomaten gekennzeichneten Parkständen betragen in der

Parkgebührenzone I	1,20 €
Parkgebührenzone II je angefangene halbe Stunde	0,50 €

(2) In den Parkgebührenzonen ist/sind gebührenfrei

a) die erste halbe Stunde auf den Parkplätzen.
b) die ersten 10 Minuten an allen Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand.

(3) Die Betriebszeiten der Parkscheinautomaten werden festgesetzt auf

Mo. - Fr. 08:00 – 18:00 Uhr
Sa. 08:00 – 14:00 Uhr

(4) Zu Zeiten, an denen der Großparkplatz "Volksfestplatz" nicht als solcher zur Verfügung steht und während des Altstadtfestes, betragen die Parkgebühren für die Benutzung mit Parkscheinautomaten gekennzeichneten Parkständen alternativ zu Abs. 1 in der Parkgebührenzone II 1,00 € pro Tag.

§ 2

(1) Die **Parkgebührenzone I** umfaßt
den Bereich Hauptstraße, Leonhardsplatz, Viehmarktplatz-Nord, Pucher Straße von Hauptstr. bis Ferd.-Miller-Str., Schöngeisinger Straße von Ledererstr. bis Kapuziner Straße und Parkplatz Kirchstr. Ecke Schulweg

Die **Parkgebührenzone II** umfaßt das restliche Stadtgebiet, ausgenommen der in § 3 aufgeführten Parkplätze / Parkanlagen.

(2) Der beigefügte Plan ist Bestandteil dieser Verordnung.

§ 3

(1) Die Parkgebühren für die Benutzung der Parkscheinautomaten auf den Parkplätzen am Pucher Meer betragen täglich 08:00 Uhr – 18:00 Uhr

1. halbe Stunde:	gebührenfrei	
Tagespauschale:	1. Mai – 30. September	2,00 €
	1. Oktober – 30. April	1,00 €

(2) Die Parkgebühren für die Benutzung der Wohnmobilstellplätze (Wohnmobiltaste am Parkscheinautomaten) betragen 5,00 € pro Tag (24h).

§ 4

Die Parkgebühren für die Benutzung des Parkdecks an der Oskar-von-Miller-Straße – Park and Ride – Anlage betragen:

Tagespauschale (24h):	2,00 €
Monatskarte (30 Tage)	10,00 €

§ 5

Die Parkgebühren in der städtischen Tiefgarage Buchenau betragen:

1. UG

Freiparkticket
1. halbe Stunde Parken erfolgt gebührenfrei

Tagestarif
Mo.-So. 08:00 Uhr – 20:00 Uhr.

1. Stunde	gebührenfrei
jede weitere angefangene 30 Minuten	0,50 €

Die Höchstparkdauer beträgt 3 Stunden.

Nachttarif

Mo.-So. 20:00 Uhr – 08:00 Uhr	2,00 €

Wochenendtarif

Sa. 20:00 Uhr – Mo. 08:00 Uhr	3,00 €

Park and Ride – Bereich

Tagesticket (24h)	2,00 €
Monatsticket (30 Tage)	10,00 €

2. UG – Park and Ride – Anlage:

Tagespauschale (24h):	2,00 €
Monatskarte (30 Tage)	10,00 €

§ 6

Für das Parken an E-Ladestationen, die sich in gebührenpflichtigen Parkbereichen befinden, werden keine Parkgebühren erhoben.

§ 7

Die Verordnung tritt am …… in Kraft.

Die Verordnung vom 01.04.2023 tritt gleichzeit ausser Kraft.

Fürstenfeldbruck, den …….

Christian Götz
Oberbürgermeister