Stadt Fürstenfeldbruck Postfach 1645 82245 Fürstenfeldbruck

Organisationseinheit
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, 27.11.2017

Ihr Zeichen/ Ihr Schreiben vom:	Unser Zeichen (Bitte bei Antwort angeben)	Sachbearbeiter/ Ansprechpartner:	Telefon:	Fax:
	Verkehrsplanung			

Stadtrundgang erweiterte Innenstadt, am 26.09.2017, im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)

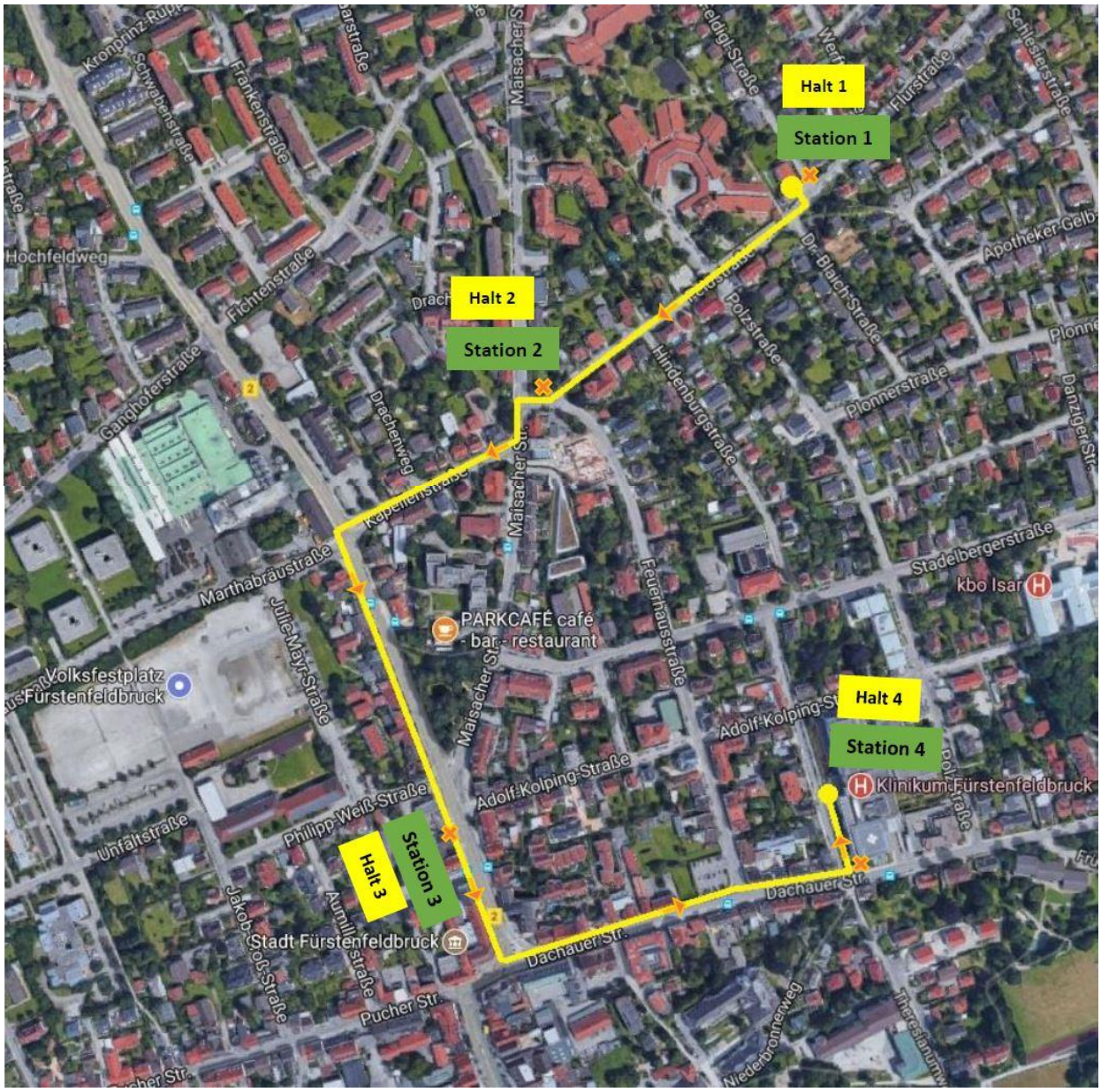
1. Ergebnisprotokoll

Zeit:	26.09.2017, 17:00 – 19:00 Uhr
Ort:	Fürstenfeldbruck, erweiterte Innenstadt
Anwesende:	OB Erich Raff, CSU
	Frau Beate Hollenbach, Stadträtin CSU
	Herr Mirko Pötzsch, Stadtrat SPD
	Herr Matthias Fiedler, Verkehrsplaner Stadt Fürstenfeldbruck
	Frau Sabine Wildmann, Öffentlichkeitsarbeit Stadt Fürstenfeldbruck
	Harald Spath, gevas humberg & partner
	Frau Kerstin Knuth, Green City Projekt GmbH
	Frau Marianne Pfaffinger, Green City Projekt GmbH
	Herr Jan Niesten, Green City Projekt GmbH
Teilnehmerinnen und Teilnehmer:	10 Personen, davon sieben Frauen und drei Männer, aus Stimmbezirk 1-10

2. Hinweis

Um den Protokollumfang zu begrenzen und um die Leserlichkeit zu vereinfachen, wird im Folgenden nur die männliche Schreibweise verwendet.
Das Protokoll wurde verfasst von Green City Projekt GmbH, teil der Arbeitsgemeinschaft des VEP mit gevas humberg & partner und ASV Wulfhorst.

3. Route



4. Begrüßung

Begrüßung – **OB Herr Raff** und **Herr Fiedler**, Vorstellung Projektteam – **Frau Knuth**

- Einordnung des Stadtrundgangs in die strategische Planung bis 2030 (Zeithorizont des Verkehrsentwicklungsplans (VEP), Fertigstellung des VEPs für 2019 geplant
- Erklärung des Ablaufs inkl. Bericht an den Stationen über die Rückmeldungen aus dem Crowdmapping (online Angebot für Rückmeldungen im Juli 2017) und der wandernden Karte (Angebot für Rückmeldungen auf dem Fest der Kulturen im Juli 2017).
- Hinweis, dass der Stadtrundgang der Sammlung von Wünschen, Eindrücken und Bedarf dient – Entscheidungen werden jedoch nicht getroffen

5. Stadtrundgang

Vier Stationen werden angelaufen, gesammelte Kommentare aus Crowdmapping vorgetragen, diskutiert und TeilnehmerInnen mittels einer Wahl (bester und zweitbester Lösungsvorschlag) nach ihrer Meinung gefragt.

Station 1: Feld- / Flurstraße, Themenschwerpunkt Auto und LKW: Verkehrsführung

Vortrag gesammelter Kommentare und Rückmeldungen aus Crowdmapping – **Frau Knuth.**

Ferdinand-Feldigl-Straße 2	Bitte Missachtung des Parkverbotes direkt in Kurve anmahnen. Regelmäßig parken Autos bis in den Scheitelpunkt der Ferdinand-Feldigl-Straße. Autos von der Flurstraße kommend können nicht ohne Unfallgefahr in die Straße einbiegen, da rechte Spur bis außen zugeparkt und auf der linken Spur Gegenverkehr, welcher (ohne Sicht, da Spiegel fehlt) in die Feld-/Flurstraße einbiegen wollen.
Feldstraße 15.	An der Einmündung der Ferdinand-Feldigl-Straße in die Feldstraße sollte auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite ein Spiegel angebracht werden, um den stadteinwärts fahrenden Verkehr besser einsehen zu können. Um Einsehbarkeit herzustellen, muss ziemlich weit in den Bereich der Feldstraße gefahren werden. Wegen des "Knicks" in der Feldstraße sowie der oftmals sehr ungünstigen Parksituation müssen stadtauswärts fahrende Lenker ihre Fahrzeuge oftmals weit in den "Vortastbereich" führen. Diese knifflige Engstellensituation wird noch verstärkt, wenn im Bereich der Kinderhilfe Zubringerbusse halten.
Feldstraße 15	Auf Höhe des Anwesens Feldstraße 15 sollte in Richtung Dr.-Blaich-Straße über ein erweitertes Halteverbot nachgedacht werden, da an der Verengung der Feldstraße auf Höhe der Einmündung der Ferdinand-Feldigl-Straße bei Aufeinandertreffen von Kfz-Verkehr aus der Ferdinand-Feldigl-Straße und in beiden Richtungen der Feldstraße sehr unübersichtliche Verkehrssituationen entstehen, die durch ein frequentes Ein- und Ausstiegsgeschehen von auf Seiten der Kinderhilfe haltenden Bussen oft noch deutlich verschärft wird.

Diskussion mit den Teilnehmern:

- Teilnehmer: Straße wird gemieden, da diese durch die parkenden Autos sehr eng ist
- Teilnehmer: Wunsch nach Halteverbot in der Straße
- Teilnehmer: Halteverbot ungünstig, da viele in der Straße arbeiten und wenig Parkraum vorhanden
- Teilnehmer: hohe Anzahl an LKWs, die durch die Feldstraße fahren, Grund hierfür ist das nahgelegene Gewerbegebiet – LKW-Fahrverbot (Ausnahme Anlieferungsverkehr) wird angeregt
- weiter nördlich gelegene Straße am Fliegerhorst für den LKW-Verkehr besser geeignet ist, jedoch bundeseigene Straße, welche für LKWs nicht freigegeben ist
- Teilnehmer: freies Parken in der Straße erlaubt, jedoch wird häufig unmittelbar an Kreuzungen und Einmündungen geparkt, erschwert Einsicht in die einfahrende Straße

- Mindestabstand von 5m an Kreuzungen und Einmündungen muss laut Regelwerk eingehalten werden – Schraffierung auf dem Boden würde die Hemmschwelle erhöhen dort zu parken
- Herr Spath: durchgehendes Tempo 30 würde sich in der Feldstraße anbieten
- Teilnehmer: Installation breiter Bodenschwellen
- Herr Fiedler: problematisch, da der Bau einer neuen Feuerwehrwache im östlichen Teil der Feldstraße geplant ist
- Teilnehmer: Idee einer Einbahnstraße
- Umsetzung dieser Überlegung scheint aus verkehrstechnischen Gründen als äußerst unwahrscheinlich

Auswertung der Meinungskarte zu Station 1

Lösungsvorschläge (aus vorhergegangener Diskussion)	**1. Wahl**	**2.Wahl**
A: Parkverbot an Einmündungen durch Beschilderung, absolutes Halteverbot	2	2
B: Anbringung eines Verkehrsspiegels	2	2
C: LKW-Fahrverbot in der Straße	2	1
D: Schwellen zur Geschwindigkeitsreduzierung	1	0
E: Einbahnstraße	1	1

Station 2: Maisacher- / Feldstraße, Themenschwerpunkt Fußverkehr: Querungsbedarfe/Überquerungsangebot

Vortrag gesammelter Kommentare und Rückmeldungen aus Crowdmapping – **Frau Knuth**

Feuerhausstraße 36	Das Verkehrsgewölle Maisacher Str./Feuerhausstr./Feldstr. und im weiteren Verlauf Kapellenstraße ist ein für Fußgänger und Radfahrer kaum gefahrlos zu überwindendes Unterfangen. Kinder und Ältere haben hier - immer wieder beobachtbar - Schwierigkeiten, Straßen zu überqueren.
Maisacher Str. 44	Das Überqueren sowohl der Kapellenstraße, als auch der Feuerhausstraße ist für Fußgänger in diesem Bereich extrem gefährlich. Beide Straßen sind relativ breit und unübersichtlich, was es gerade für Kinder sehr schwierig macht den richtigen Zeitpunkt zum Überqueren der Straße zu finden. Vielleicht kann hier ja eine Lösung gefunden werden (Straßen am Fußgängerübergang verengen, sodass der Weg auf die andere Seite nicht so lang ist?).
Maisacher Str. 48-50	Hier, wie an vielen anderen Fußgängerüberwegen, führen die davor gelegenen Parkbuchten (hier stadteinwärts) viel zu nah bis an den Fußgängerüberweg heran. Die Einsehbarkeit für Autofahrer ist (insbesondere, wenn dort Kleinbusse, SUVs, etc. parken) schlicht nicht gegeben und gefährdet bzw. verunsichert (Kinder) Fußgänger unnötig. Sämtliche Fußgängerüberwege, an denen Parkbuchten gelegen sind, sollten einer entsprechenden Überprüfung und ggf. Anpassung unterzogen werden.

Diskussion mit den Teilnehmern:

- Teilnehmer: Verkehrssituation stellt keine Probleme dar, Schülerlotsen sorgen bspw. morgens und mittags für die sichere Straßenquerung der Schülerinnen und Schüler
- Teilnehmer: für Radfahrer, welche in die Feldstraße einbiegen wollen, kann es zu Problemen kommen – die aus der Feuerhausstraße kommenden Autos weisen trotz der 30er Zone meist ein zu hohes Tempo auf
- Teilnehmer: optisches Bild der breiten Feuerhausstraße stimmt mit Tempo 30-Schild nicht überein; über Vorfahrtsänderung hin zur Vorfahrt für die Feldstraße sollte nachgedacht werden
- Herr Fiedler: Straße wurde vor 40-50 Jahren mit zwei Einmündungen errichtet, in den späteren Jahren wurde dann die Feldstraße eingeengt
- Teilnehmer: breite Querung an der Feuerhausstraße ist problematisch
- Herr Spath: Mittelinsel als mögliche Lösung (Querungshilfe)
- Teilnehmer: Verlegung des Fußgängerüberwegs inkl. Bordsteinabsenkung in der Feldstraße
- ob dies sicherere Querung ermöglicht/Querung an anderer Stelle verhindert, wird in Frage gestellt
- Installation von Pollern mit verbindenden Ketten ist keine Option

Auswertung der Meinungskarte zu Station 2

Lösungsvorschläge	1. Wahl	2.Wahl
A: Mittelinsel als Querungshilfe	3	4
B: Verlegung Fußgänger durch Bordsteinabsenkung/Grünstreifen	0	1
C: Vorfahrtsregelung ändern	2	2
D: Es soll bleiben wie es ist	3	0

Station 3: Augsburger- / Hauptstraße, Themenschwerpunkt Radverkehr: Lücken im Radverkehrsnetz

Vortrag gesammelter Kommentare und Rückmeldungen aus Crowdmapping – **Frau Knuth**:

Hauptstraße 15	Auf der Hauptstraße sollte ein gut sichtbarer oder besser baulich getrennter Radweg für beide Richtungen errichtet werden. Nicht nur für die Süd-Nord-Richtung. Die parkenden Autos öffnen die Fahrertüren direkt auf den Radweg.
Hauptstraße 13	Fahrrad fahren auf der Hauptstraße ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht ungefährlich. Ich frage mich, wieso nicht anstelle der Parkplätze auf der Hauptstraße (durch welche der Verkehrsfluss aufgrund ein- und ausparkender Fahrzeuge sowieso unnötig gebremst wird) nicht Fahrradwege einrichtet werden. Die Parkplätze könnten stattdessen in eine Tiefgarage am nahegelegenen Viehmarktplatz vorgehalten werden mit einem Aufgang hin zum Breznggasserl. Diese Maßnahme würde zu mehr Sicherheit für Fahrradfahrer führen, den Verkehrsfluss beschleunigen und die Innenstadt aufgrund des Wegfalls oberirdisch
Augsburger Str. 1C	Im Bereich zwischen Maisacher Str. und Hauptstr. fehlt die Infrastruktur (Radstreifen oder Schutzstreifen).
Augsburger Str. 30	Alle Radfahrer Richtung Innenstadt müssen, weil der Radwege endet, an der großen Kreuzung Marthabräustraße - Augsburger Straße (B2) - Kapellenstraße vor der Ampel auf die Straße wechseln. Somit müssen sie gleichzeitig auf den Verkehr der Augsburger Straße in beiden Richtungen und zusätzlich auf den Verkehr aus der Marthabräustraße und Kapellenstraße achten. Dass dort noch nie ein Unfall passiert ist, gleicht einem Wunder.

Diskussion mit den Teilnehmern:

- Teilnehmer: Augsburger/Hauptstraße wird mit dem Fahrrad gemieden
- Rad- und Autofahrer befinden sich in der Straße in direkter Konkurrenz, da weder Fahrradweg noch Schutzstreifen vorhanden ist – visuelle Trennung und Rücksichtnahme
- Teilnehmer: es ist sehr beengt und auch gefährlich mit dem Rad dort zu fahren
- Teilnehmer: Radfahrer halten sich nicht immer an die Verkehrsregeln und pressen sich an den Autos vorbei
- Radfahrer weichen häufig auf den breiten Gehweg aus, was zu einer Konkurrenz zwischen Fußgängern und Radfahrern führt
- Herr Spath: es kann mehr Platz für den Radverkehr geschaffen werden, indem die Augsburger Straße zu einer zweispurigen Straße umgebaut wird
- dies würde wiederum das Staupotential erhöhen
- Verkleinerung des breiten Fußwegs und Kennzeichnung eines Radwegs
- Herr Fiedler: es bestehen bereits Pläne für neue Radwege – Schutzstreifen sollen angelegt werden, ohne dass in diesem Abschnitt Parkplätze wegfallen (Anmerkung: Mittlerweile strebt das Staatliche Bauamt Freising einen Komplettumbau ca. im Jahr 2020 an)
- zukünftig müsste zudem die komplette Straße erneuert werden
- über einen Kreisverkehr wurde nachgedacht (in Zusammenhang mit einem zweiten Kreisverkehr an der Dachauer Str.) – würde den Verkehr fließender gestalten

- in der Innenstadt muss ein Kreisverkehr immer mit Zebrastreifen errichtet werden (sichere Querung), gewisse Personengruppen werden sich trotzdem unsicher fühlen

Auswertung der Meinungskarte zu Station 3

Lösungsvorschläge	1. Wahl	2.Wahl
A: Errichtung eines Schutzstreifens für Radfahrer	3	0
B: Vorgezogener Fahrradhaltebereich an der Ampel	0	1
C: Fahrradhaltebucht vor den Autos an der Ampel	0	1
D: Einbahnstraße für Radfahrer freigeben	0	3
E: Einspurig statt zweispurige Autospur	1	1
F: Radweg von Fußweg abtrennen	0	0
G: Kreisverkehr mit Zebrastreifen errichten	3	0
H: Alles bleibt, wie es ist	1	1

Station 4: Unterführung an der Dachauer Straße

- Herr Fiedler: Unterführung an der Dachauer Straße ist marode
- Diskussion, ob Unterführung renoviert oder zugeschüttet werden soll
- Teilnehmer: Unterführung wird nicht genutzt, u.a. ist die Rampe zu steil um das Fahrrad hochschieben zu können
- Herr Fiedler: Unterführung befindet sich an der Randlage der Innenstadt – hohes Verkehrsaufkommen herrscht vor
- Optionen die sich für den Umbau ergeben: Renovierung und der Ausbau der Barrierefreiheit durch Installation eines Aufzugs/einer flacheren Rampe oder Zuschüttung der Unterführung und die Errichtung eines überirdischen Querungsangebots

Auswertung der Meinungskarte zu Station 4

Lösungsvorschläge	1. Wahl	2.Wahl
A: Querungshilfe (Zebrastreifen, Bedarfsampel)	2	0
B: Renovierung der Fußgängerunterführung	1	2
C: Barrierefreier Ausbau mit Aufzug	1	2
D: Barrierefreier Ausbau mit Rampe	3	1

6. Abschluss

Dank für die Teilnahme und rege Diskussion – **Frau Knuth**. Anregungen und Anmerkungen wurden aufgenommen und werden weiterverarbeitet. Drei Bürgerworkshops in 2018, Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind herzlich eingeladen.

7. Fazit Rundgang

- Wunsch der Teilnehmer nach mehr Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer (Fuß- und Radverkehr)
- Station 1 (Feld- / Flurstraße): Erhöhung der Übersichtlichkeit durch Parkverbot an Einmündungen und/oder Anbringung eines Verkehrsspiegels
- Station 2 (Maisacher- / Feldstraße): Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger
- Station 3 (Augsburger- / Hauptstraße): Errichtung eines Schutzstreifens für Radfahrer
- Station 4 (Dachauer Straße): Barrierefreier Ausbau der Unterführung mit Rampe
- Unterschiedliche Meinungen bzgl. der Steigerung der Sicherheit, da unterschiedliche Interessen vorhanden – Anwohner, Wirtschaftstreibende, Binnenverkehrsteilnehmer
- Weniger Parkplätze nur für wenige Teilnehmer in Ordnung

8. Anhang: Best Practice Beispiele

Station 1:

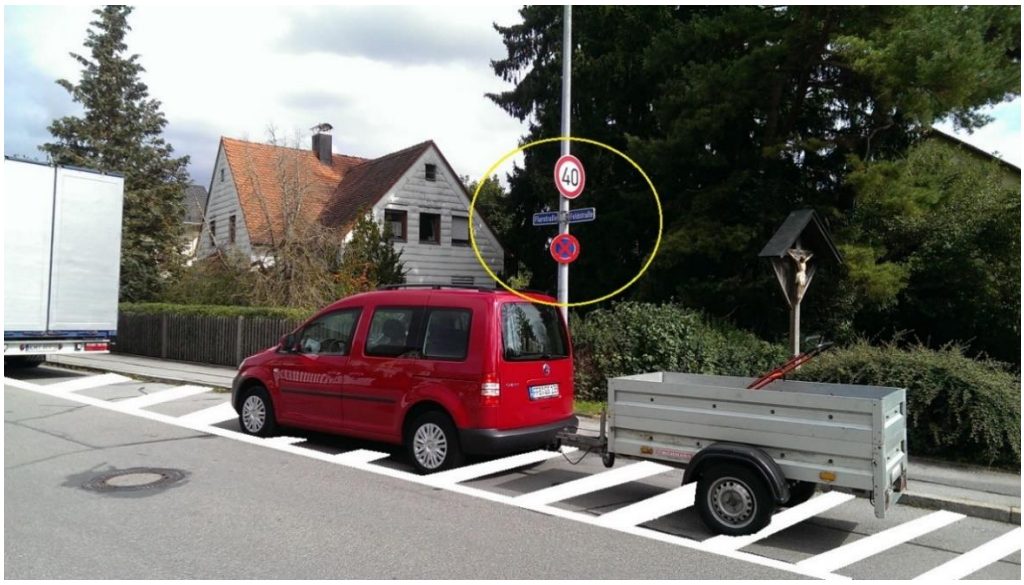


Abb. 1: Parkverbot an Einmündungen durch Beschilderung, absolutes Halteverbot sowie evtl. Schraffierung der Fahrbahn. (Quelle: Eigene Aufnahme: Feldstraße, Fürstenfeldbruck. (bearbeitet) (07.09.2017))

Abb. 2: Anbringung eines Verkehrsspiegels. (Quelle: Eigene Aufnahme: Feldstraße, Fürstenfeldbruck. (bearbeitet) (07.09.2017))

Station 2:

Abb. 3: Errichtung einer Mittelinsel als Querungshilfe. (Quelle: http://www.ruhrnachrichten.de/Staedte/Castrop-Rauxel/Bilder/Falsch-herum-angebracht-sind-die-Verkehrsschilder-auf-der-331312.jpg (10.09.2017))

Station 3:

Abb. 4: Errichtung von Schutzstreifen für Radfahrer auf der Augsburger Straße. (Quelle: Eigene Aufnahme: Augsburger Straße, Fürstenfeldbruck. (bearbeitet) (07.09.2017))

Abb. 5: Markierung eines vorgezogenen Fahrradhaltebereichs an der Ampel. (Quelle: https://hamburg.adfc.de/fileadmin/_processed_/2/8/csm_20161102ud_5_m_vorgezogen_IMG_4327_d02443070c.jpg (10.09.2017))

Abb. 6: Fahrradhaltebucht vor den Autos an der Ampel in der Augsburger Straße. (Quelle: https://www.bocholt.de/uploads/pics/fahrraeder_haltebucht.jpg (10.09.2017))