



**AM KREBSENBACH
FÜRSTENFELDBRUCK**



**3. PLANUNGS
WORKSHOP**

3. Planungsworkshop

Die Fläche „Am Krebsenbach“ in Fürstenfeldbruck soll vollumfassend entwickelt werden. Natürlich ökologisch nachhaltig und sozial bereichernd genauso wie verkehrlich verträglich und wirtschaftlich zukunftsfähig.

Der 3. Planungsworkshop begann mit einem Rückblick auf den bisherigen Prozess und einer Präsentation der Perspektive der Bürgerinitiative. Im 2. Planungsworkshop wurden klare Arbeitsaufträge für die Architektur- und Verkehrsplanungsbüros vergeben. Im 3. Workshop wurden diese Ausarbeitungen vorgestellt.

Die Moderation fragte anschließend alle Anwesenden, ob weiterhin die Offenheit für eine konstruktive Zusammenarbeit bestehe. Nach breiter Zustimmung aller Beteiligten ging es in drei wechselnde Kleingruppen mit den Themen Städtebau, Verkehr und Impulse für das Quartier und Fürstenfeldbruck.

Die Ergebnisse sind folgend dargestellt.



Ablauf

- 17:00 Begrüßung,
- 17:05 Einleitung: der bisherige Prozess
- 17:10 Einleitung: die Perspektive der Bürgerinitiative
- 17:15 Vorstellung der Pros und Contras möglicher verkehrsplanerischer Maßnahmen
- 17:20 Vorstellung der städtebaulichen Konzepte
- 17:30 Pause
- 17:35 Diskussion in Kleingruppen
- 18:45 Pause
- 18:50 Stimmungsbild, Austausch und Ausblick
- 20:00 Ende



Perspektive der Bürgerinitiative Krebsenbach

Die Bürgerinitiative Krebsenbach stellte ihre Perspektive dar. Zentral und entscheidend für die BI ist die angestrebte Dichte der Bebauung im Vergleich zur existierenden Bebauung und die Anzahl der dort unterzubringenden Bewohner. Für diese lagen bis dahin noch keine konkrete Aussage vor, aus denen sich die weiteren Parameter errechnen lassen. Ohne die Kennzahlen sieht die BI weitere Diskussionen als nicht zielführend an.

Verkehr

„Chaos: Verkehrssituation nicht lösbar. Fürstenfeldbrucker und Emmeringer Bürger und Schüler werden noch mehr leiden.“

Verlust von Lebensqualität für ALLE Brucker und Emmeringer Bürger – 2.500 Fahrbewegungen pro Tag

- B2 ist heute schon ÜBERLASTET
- Stau bis zum Kloster und zum Rathaus erwartet
- Ampeln sind KEINE Lösung: vier Ampeln auf 600m!
- Erschliessung über EINE SACKGASSE
- Die Verkehrslage im Gebiet hat Einfluss auf den gesamten Verkehr in der Stadt durch die Rückwirkungen
- Die bestehende „F-Kreuzung“ ist heute schon unzumutbar
- Kreuzender Schülerverkehr (Schulweg-Unsicherheit)
- Parkdruck nicht lösbar – 400-600 zusätzliche KFZ im Quartier

Grundwasser / Hochwasser

„Bauen im Hochwassergebiet – wer haftet? Die Bürger im Quartier werden absaufen!“

- Oberflächenwasser: Baugebiet ist Überflutungsfläche HQ Extrem
- Überflutungsgefahr Krebsenbach bei Starkregen
- Grundwasserfluss wird eingeschränkt – Risiko für Bestandsgebäude
- Bebauungspläne des Bestands haben strenge Auflagen bzgl. Tiefe, Gebäudeabstand, Entwässerung und GFZ (0,35)
- „Wann trifft uns das Wasser?“: siehe Webseite der Stadt Fürstenfeldbruck
- Staatsminister Thorsten Glauber MdL:
„Jede und jeder Einzelne kann einen Beitrag zum Hochwasserschutz in Bayern leisten: Städte und Gemeinden durch eine angepasste Bauleitplanung.“



Lebensqualität

- Die Stadt übernimmt heute schon die meisten Lasten für den Landkreis!
- Noch ein Massenquartier für München Pendler?
- Warum kein Einheimischenmodell?
- Wie attraktiv will Bruck für den Mittelstand sein?
- Die Kapazitätsgrenze des Viertels ist erreicht!
- Zweierlei Maß: Für Angestellte der Stadt wird anders gebaut: gute Verkehrsanbindung, Holzbau, an die Umgebung angepasst (s.a. §34 BauGB) – und hier bei uns.... (Friedrich Ebert 17, SZ 2025, Nr. 215, R8)
- Gesamtbelastung für die Stadt Fürstenfeldbruck nimmt zu!
- Rechtliche Situation ist offen!

„LebensQUALität in Fürstenfeldbruck? Die Nachbargemeinden erhalten die Lebensqualität Und Bruck? Will der Stadtrat ein NeuBruckHam?“

noch nicht geklärt

Rechtliche Situation allgemein

- Umliegende Bebauung
- Zustimmung Nachbargemeinden/Landkreis/Land
- Status Bundesstrasse

SoBoN

- Sozialwohnungsanteil maximal 20% (Kornacher)
- Wertausgleich - geringer als angenommen!?
- Teilflächen bereits als Baufläche deklariert!?

Gutachten

- Umwelt
- Hochwasser/Grundwasser/Abwasser
- Lärmschutz

Wasserhaltung während der Bauphase

- Absenkung Grundwasser
- Gefahr für Bestand
- Wohin geht die Ableitung?

Verkehrsplanerische Maßnahmen

Das Verkehrsplanungsbüro gevas humberg & partner erarbeitete vorab Verbesserungsvorschläge sowie deren Pros und Contras. Sie dienen als Diskussionsgrundlage der Kleingruppe „Verkehr“.

Knotenpunkt Zum Krebsenbach/ Veilchenstraße/ Rosenstraße

Optimierungsansatz 1: Einbahnstraßenregelung Rosenstraße

- Einführung einer Einbahnstraßenregelung in der Rosenstraße in Richtung Süden
- Möglich: Ausweitung der Einbahnregelung auf die Nelkenstraße in Richtung Norden
- Bei Fahrgasse von min. 3,0 m ist Freigabe für Radverkehr in beide Richtungen in jedem Fall möglich

Optimierungsansatz 2: Fahrradstraße in der Rosenstraße und der Veilchenstraße

- Einführung entlang der Rosenstraße und im südlichen Teil der Veilchenstraße (bis zum verkehrsberuhigten Bereich) mit „Kfz frei“ oder „Anlieger frei“
- Nur mit Umgestaltung des Kreuzungsbereichs als optische Unterstützung der Maßnahme umzusetzen

Optimierungsansatz 3: Auflösung des Knotenpunkts in zwei Teilknotenpunkte

- Umgestaltung des Kreuzungsbereichs in zwei getrennte Teilknotenpunkte, um ein schnelles, direktes Kreuzen in Nord-Süd Richtung zu verhindern
- Gestaltung: In der Einmündung der Rosenstraße muss die Aufweitung im Osten entfernt werden; Bei der Umgestaltung sind die Schleppkurven zu prüfen

Knotenpunkt Zum Krebsenbach/ Münchner Straße

Optimierungsansatz: Teilsignalisierung des Knotenpunktes

- Ausbau des Knotenpunkts mittels einer Teilsignalisierung, (Fußgängersignalanlage mit Vorsignal), die in den Spitzenstunden zyklisch und in den Schwachverkehrszeiten auf Anforderung geschaltet werden kann (kein Signal in der Nebenrichtung)
- Planungshoheit der Münchner Straße liegt beim Staatlichen Bauamt – Abstimmung erforderlich



Knotenpunkt Emmeringer Straße/ Enzianstraße

Optimierungsansatz: Linksabbieger aus dem Osten sperren

- Im Bestand ist Einbiegen aus Enzianstraße in Emmeringer Straße in beide Richtungen bereits untersagt
- Maßnahme: Zusätzliches Untersagen des Linksabbiegens von östl. Emmering Straße in Enzianstraße
→ Abwägung zwischen Anfahrbarkeit und Beruhigung

Optimierung des ruhenden Verkehrs im Planungsgebiet

Optimierungsansatz 1: Bewohnerparken

- Nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde keine rechtliche Grundlage vorhanden, da genügend Stellplätze auf dem privaten Grund vorhanden sind

Optimierungsansatz 2: Kurzzeitparken (2 oder 4 Stunden)

- Nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde keine rechtliche Grundlage vorhanden, diese könnte jedoch durch ein Café oder eine KiTa gegeben sein
- Prüfung einer zeitlichen Bewirtschaftung für Besucherverkehre

Optimierungsansatz 3: Entfall von Stellplätzen (insbes. gegenüber Privateinfahrten)

- Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Fremdarker
- Alle privaten Einfahrten könnten uneingeschränkt verwendet werden
- Auch Anwohner und deren Besucher sind von der Maßnahme betroffen

Vorstellung der städtebaulichen Konzepte

Das Architekturbüro TchobanVoss konkretisierte aus den gemeinsamen Ergebnissen des 2. Workshops zwei Konzept-Varianten. Sie dienten als Diskussionsgrundlage der Kleingruppe „Städtebau“.

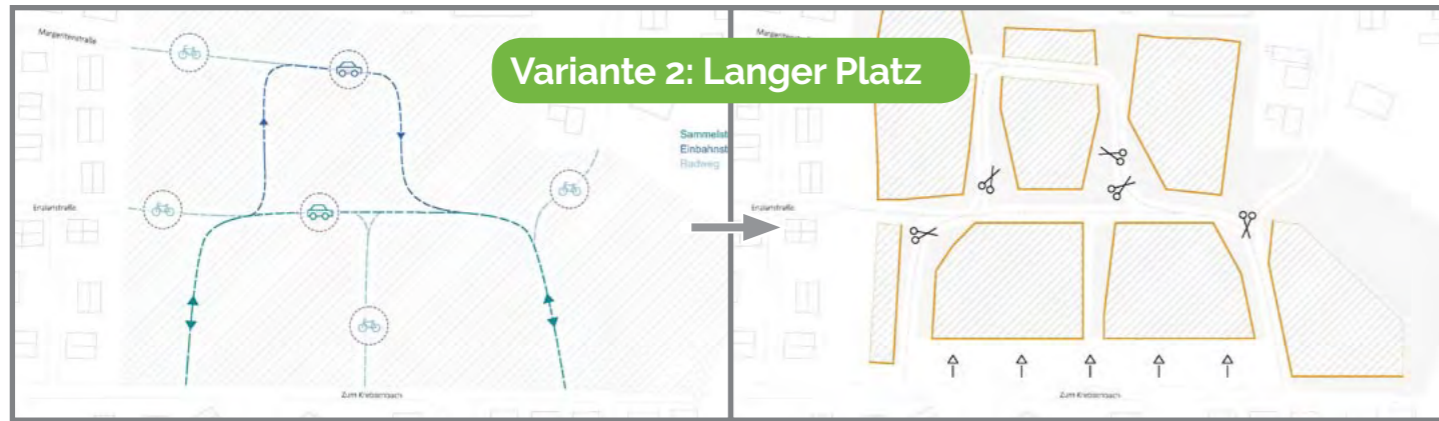


Die Folien der Varianten sind im Anhang.



Vorstellung der städtebaulichen Konzepte

Das Architekturbüro TchobanVoss konkretisierte aus den gemeinsamen Ergebnissen des 2. Workshops zwei Konzept-Varianten. Sie dienten als Diskussionsgrundlage der Kleingruppe „Städtebau“.



Die Folien der Varianten sind im Anhang.



Kleingruppe: Städtebau

Gemeinsam mit dem Team des Architekturbüros TchobanVoss entwickelten die Teilnehmer*innen des Workshops die beiden Konzept-Varianten weiter. Am Ende wurden beide Varianten vereint und zu einem Konzept-Ansatz weiterentwickelt, der weiter ausgearbeitet werden muss.

Informationen

- Es gibt keine Kita südlich der Amper
- Kita ist bedeutende Nutzung
- Ruhender Verkehr in Tiefgaragen ist möglich

Bedenken

- Die Dichte ist zu hoch
- Anzahl der Wohnungen + Anzahl der Fahrzeuge

Herausforderungen

- Wie kann man die Qualität der Umgebung ins Quartier holen?
- Welche Masse verträgt das Quartier?
- Wie kann man das Quartier heterogen gestalten?
- Wie optimieren wir die Fläche hinsichtlich Klimaanpassung (Retention/ Kühlung)?
- Welche Qualität haben die Quartiersplätze?
- Wie kann man die Schwammstadt umsetzen?

Ideen

- Ränder mit Bezug zur Umgebung
- Geschossigkeit am Rand 2+
- Eingangsplatz mit mehr Qualitäten
- Große, grüne Lunge
- Grünfläche als Trichter zum Grün/ Wald
- Breitere Straßengestaltung zur grünen Mitte, auch mit dem Rad
- Quartierszertifizierung: Nahwärme, Geothermiefähle
- Grundwasser/ Abwasser-Wärmepumpen in Kombination mit Solarenergie (PV/ Solarthermie: Solares Wärmenetz) s. früheres Energiekonzept
- Sharing in der Tiefgarage
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Hofeinfahrt als alternative Erschließung
- Torsituation in das Quartier
- Nutzung mit weniger Verkehrsaufkommen finden

„Das Ziel ist klar:
ein autoarmes Quartier zu planen, in dem der ein oder andere auf seinen PKW. verzichten möchte.“
Christian Stangl, 2. Bürgermeister



Kleingruppe: Verkehr

Informationen

- Es gibt Schleichverkehr
- Weniger Parkplätze (z.B. Einbahn- oder Fahrradstr.) erzeugt auch weniger Verkehr
- Die Einfahrten sind zugeparkt, Anwohner kommen zum Teil nicht in ihre Einfahrt, parken auf der Straße
- Die Menge macht das Problem
- Stadtratsbeschluss: 27.000 BGF bedeutet 250 bis 300 Wohneinheiten
- Die Lebensqualität muss im Fokus stehen

Bedenken

- Maßnahmen können zu Verdrängung führen
- Anwohnerparken geht rechtlich nicht
- Variante 3 (2 Teilknotenpunkte) funktioniert nicht
- Die Radfahrer gucken nicht!

Herausforderungen

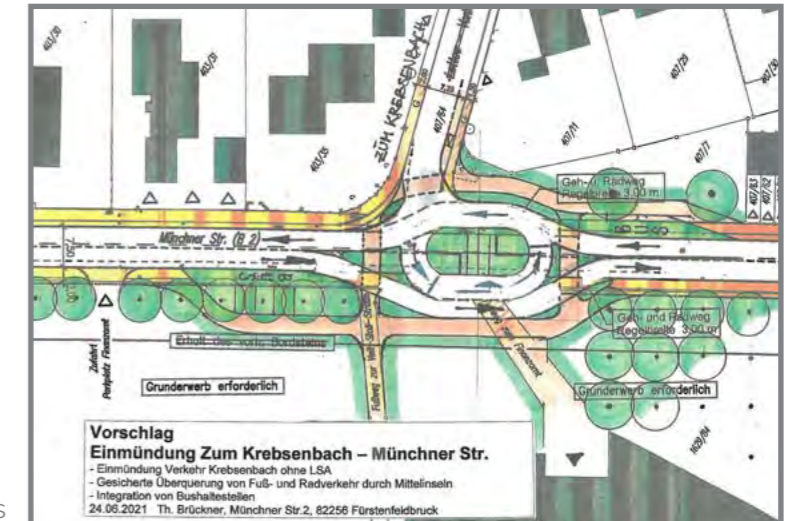
- Wo parken die Schüler, wenn sie nicht im Quartier parken können?
- Wie viele Menschen wohnen dort zukünftig?
- Wie beeinflussen die Maßnahmen das Gesamtsystem?

Ideen

- Linksabbiegen von Emmeringer auf Enzianstraße Untersagen unterbindet Schleichverkehr
- weniger Parker hilft
- Beidseitiges Parkverbot in der Nelkenstraße: Anlieger kommen wieder auf ihr Grundstück
- Parkplätze reduzieren
- Ampel an Münchner Str./ Krebsenbach ist gut und hilft
- Einbahnstraßen-System im kompletten Quartier für Kfz, Stellplätze in den Straßen streichen
- Fahrradstraße ist ideal
- ähnliche Dichte wie im Bestand wäre okay
- Experimente/ Provisorium (z.B. Einbahnstraße/ Kreisverkehr)
- Schüler nehmen Bus



„Den Verkehr in den Griff zu bekommen, ist das A und O.“
Christian Götz, Stadtrat



Vorschlag eines Kreisverkehrs

Kleingruppe: Impulse für Nachbarschaft und FFB

Informationen

Wasser

- Bei HQ500 ist ganz FFB in Not, andere Stellen noch mehr
- Mit Regenrückhaltebecken und Verdunstung wurde schon viel gemacht

Lebensqualität

- FFB als attraktive Stadt mit günstigem Wohnraum gewünscht
- Lebensqualität ist subjektiv
- Lebensqualität bedeutet nicht wenig Dichte. Sie entsteht auch durch Bebauung

Bedenken

- Widerspricht das Hochwasser Tiefgaragen?
- Ist der Business Case realistisch?

Verkehr

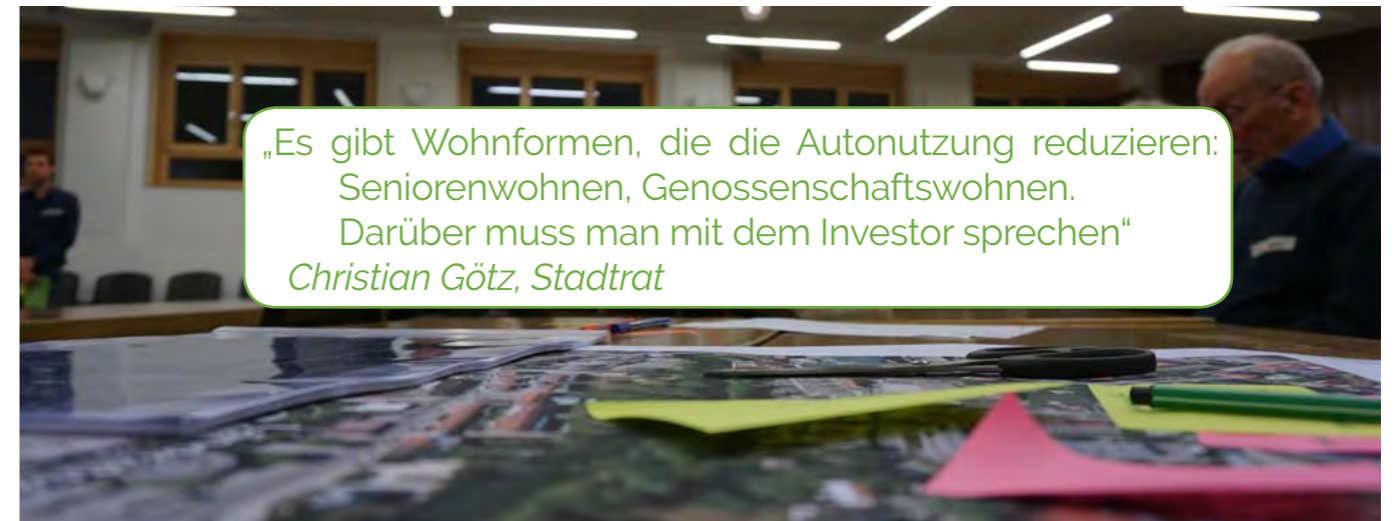
- Schneewittchen-Problem: „Das vernünftige Maß ist der Verkehr“
- Zu viele Menschen = Zu viel Verkehr
- Autofreie Quartiere funktionieren nicht

Herausforderungen

- Wie viel Wohnraum muss geschaffen werden, damit sich das Projekt trägt?
- Wie können Sozialwohnungen bei den herrschenden Kosten entstehen?
- Wie viel verträgt das Viertel?
- Wie kann die optimale Bewohnerzahl gefunden werden?
- Wie viele Autos verträgt das Viertel?
- Wie viele Fahrbewegungen verträgt das Viertel?
- Wo parken die Schüler, wenn das Parkverbot kommt?

Ideen

- Entwicklung mit Maß und Ziel für die Anzahl an Menschen und Autos
- Autofreies/ -reduziertes Quartier
- „kein Auto“ als Prämisse für Zuzug
- Parkgarage für Schule
- Quartiersgarage (beim Finanzamt?)
- Bewohner sind Mischung aus Einkommensklassen



„Es gibt Wohnformen, die die Autonutzung reduzieren:
Seniorenwohnen, Genossenschaftswohnen.
Darüber muss man mit dem Investor sprechen“
Christian Götz, Stadtrat

Abschluss im Plenum

Im Plenum stellte die Moderation die Ergebnisse der Kleingruppen vor. Alle Teilnehmenden konnten anschließend ihre Meinung zu den Ergebnissen und dem weiteren Vorgehen teilen.

„Danke für die Offenheit!
Durch die Ko-Kreation sind wir zu
qualitätvollen Entwürfen gekommen.
Das ist mehr als einzelne geschafft hätten.“
Johannes Dachsel, Stadtbaumeister



Zur Überflutungsgefahr konnte klargestellt werden, dass eine Wiederholung der Ereignisse von 2002, auf die sich die Vertreter der Bürgerinitiative bezogen, ausgeschlossen werden kann, da umfassende Hochwasserschutzmaßnahmen (inklusive der Errichtung von Retentionsflächen im Bereich des Krebsenbaches) in der Zwischenzeit vorgenommen wurden.

„Wir diskutieren gerne mit.
Wir vertrauen auf gute Pläne und Sie als Experten.
Aber wir haben die Frage nach der Verkehrs- und Parksituation.“
Martin Urban, Bürgerinitiative

Final können die Auswirkung auf die Verkehrsströme analysiert und auf ihre Verträglichkeit geprüft werden, wenn das Maß der baulichen Nutzung und die daraus resultierende Anzahl der Wohneinheiten geklärt ist. Entsprechend ist das Verkehrsgutachten nach der Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzeptes zu vertiefen.



„Der Dreh- und Angelpunkt ist der Verkehr.
Die Hochwasserproblematik ist keine.
Beim Grundwasser muss ich mich
auf Experten verlassen.“
Christian Götz, Stadtrat

Abschluss im Plenum

Für das weitere Vorgehen wurde der folgende Ablauf skizziert. Die stadtweite Öffentlichkeit soll sich einbringen können. Die Beteiligung könnte analog durch eine moderierten Veranstaltung und online über die stadteigene Seite www.brucker-stadtgespraeche.de stattfinden. Als Grundlage sollen die gemeinsam erarbeiteten Ergebnisse der Workshopreihe dienen.

Die Beteiligungsergebnisse sollen dann im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens weiter reflektiert und qualifiziert werden. Dies umfasst eine Beteiligung der Fachämter und der Träger öffentlicher Belange. Spätestens nun müssen auch die notwendigen Fachgutachten, sowie ein Rechtsplanentwurf und eine Begründung erstellt werden. Diese sind Voraussetzung für den Offenlagebeschluss durch Fachausschuss und Stadtrat.

„Ich nehme wahr, dass sie versuchen, die Bürger einzubeziehen und ich hoffe, dass am Ende ein Quartier rauskommt, das die Mühe Wert war.“

Dr. Alexa Zierl, Stadträtin

„Es muss keine Lösung sein, die für alle perfekt ist, sondern eine, die alle mittragen können und wollen.“

Erich Raff, Oberbürgermeister



Eindrücke



Standpunkte der BI Krebsenbach

Workshop 29.09.2022

Rathaus Fürstenfeldbruck

Chaos: Verkehrssituation nicht lösbar



Privat
2022

Fürstenfeldbrucker und Emmeringer Bürger und Schüler werden noch mehr leiden



Privat 2002

Bauen im Hochwasser- gebiet – wer haftet?

Die Bürger im Quartier werden absaufen

LebensQUALität in Fürstenfeldbruck?

Die Nachbargemeinden erhalten die Lebensqualität – und Bruck? Will der Stadtrat ein NeuBruckHam?

Visualisierung
2017



Verkehrssituation

Verlust von Lebensqualität
für ALLE Brucker und
Emmeringer Bürger

- B2 ist heute schon **ÜBERLASTET**
- Stau bis zum **Kloster** und zum **Rathaus** erwartet
- Ampeln sind **KEINE** Lösung: vier Ampeln auf 600m!
- Erschliessung über **EINE SACKGASSE**
- Die Verkehrslage im Gebiet hat Einfluss auf den gesamten Verkehr in der Stadt durch die **Rückwirkungen**
- Die bestehende „**F-Kreuzung***“ ist heute schon **unzumutbar**
- **Kreuzender** Schülerverkehr (Schulweg-Unsicherheit)
- **Parkdruck** nicht lösbar – 400-600 zusätzliche KFZ im Quartier

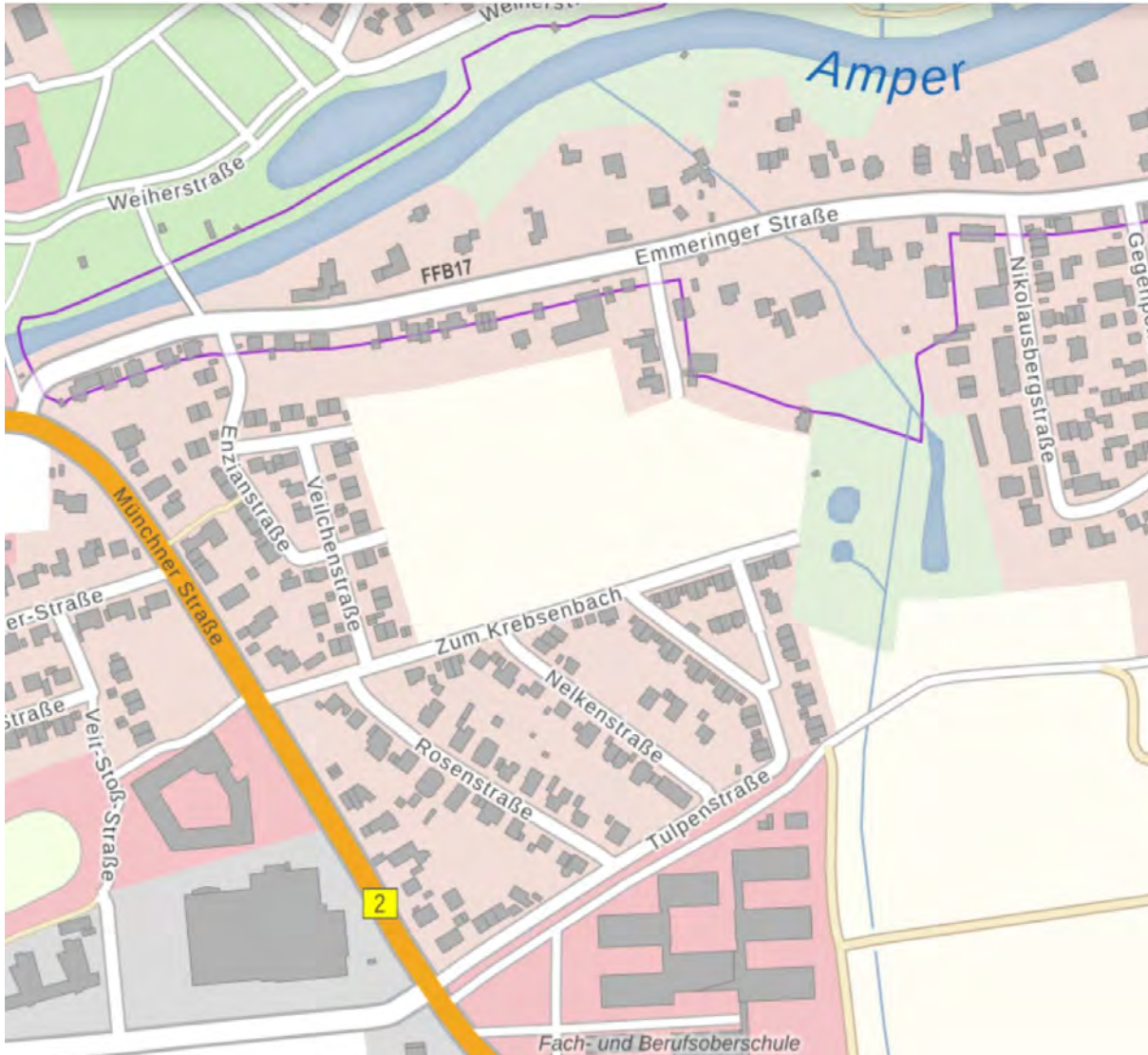
2.500 Fahrbewegungen pro Tag

*F-Kreuzung: am höchsten belastete Kreuzung mit langen Wartezeiten

WASSER

- Oberflächenwasser: Baugebiet ist **Überflutungsfläche HQ Extrem**
- **Überflutungsgefahr Krebsenbach** bei Starkregen
- **Grundwasserfluss wird eingeschränkt** – Risiko für Bestandsgebäude
- **Bebauungspläne** des Bestands haben strenge Auflagen bzgl. Tiefe, Gebäudeabstand, Entwässerung und GFZ (0,35)
- „Wann trifft uns das Wasser?“: siehe Webseite der Stadt Fürstenfeldbruck
- Staatsminister Thorsten Glauber MdL:
„Jede und Jeder Einzelne kann einen Beitrag zum Hochwasserschutz in Bayern leisten: Städte und Gemeinden durch eine angepasste Bauleitplanung...“

Kartierung HQ-Extrem



Lebensqualität für Brucker Bürger

- Die Stadt übernimmt heute schon die meisten **Lasten für den Landkreis!**
- Noch ein **Massenquartier** für München Pendler?
- Warum kein **Einheimischenmodell**?
- Wie **attraktiv** will Bruck für den **Mittelstand** sein?
- Die **Kapazitätsgrenze** des Viertels ist erreicht!
- **Zweierlei Maß**: Für Angestellte der Stadt wird anders gebaut: gute Verkehrsanbindung, Holzbau, an die Umgebung angepasst (s.a. §34 BauGB) – und hier bei uns..... (Friedrich Ebert 17, SZ 2025, Nr. 215, R8)
- **Gesamtbelastung** für die Stadt Fürstenfeldbruck nimmt zu!
- **Rechtliche** Situation ist offen!

...und das ist auch noch nicht geklärt:

- Rechtliche Situation allgemein
 - Umliegende Bebauung
 - Zustimmung Nachbargemeinden/Landkreis/Land
 - Status Bundesstrasse
- SoBoN
 - Sozialwohnungsanteil maximal 20% (Kornacher)
 - Wertausgleich - geringer als angenommen!?
 - Teilflächen bereits als Baufläche deklariert!?
- Gutachten
 - Umwelt
 - Hochwasser/Grundwasser/Abwasser
 - Lärmschutz
- Wasserhaltung während der Bauphase
 - Absenkung Grundwasser
 - Gefahr für Bestand
 - Wohin geht die Ableitung?



● ● ● VU mit inkludiertem Verkehrs- & Mobilitätskonzept „Zum Krebsenbach“ in Fürstenfeldbruck

Präsentation zur Ausarbeitung der verkehrlichen Maßnahmenentwürfe

München, den 26.09.2022

Zita Kuch, M.Sc.

Michael Kunz, M.A.

Harald Spath, Dipl.-Geogr.



Aufgabenstellung der Verkehrsuntersuchung sowie des Mobilitäts- und Erschließungskonzeptes

Abgestimmtes Mobilitäts- und Erschließungskonzept

Verkehrsmittelübergreifende Erreichbarkeitsanalyse



Erarbeitung eines Mobilitäts- und Erschließungskonzeptes



Detailuntersuchung zu den Wirkungen im Kfz-Verkehr

Ermittlung der Verkehrsmengen im Analysefall

Ermittlung der Verkehrsmengen im Prognose-Nullfall 2035

Ermittlung der Verkehrserzeugung in zwei Szenarien

Ermittlung der Verkehrsmengen in zwei Planfall-Varianten

Leistungsfähigkeitsberechnungen an maßgeblichen Knoten

Verkehrsuntersuchung zum Motorisierten Individualverkehr

Teil 6 Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

VU und MOKO
„Zum Krebsenbach“

Zwischenstand

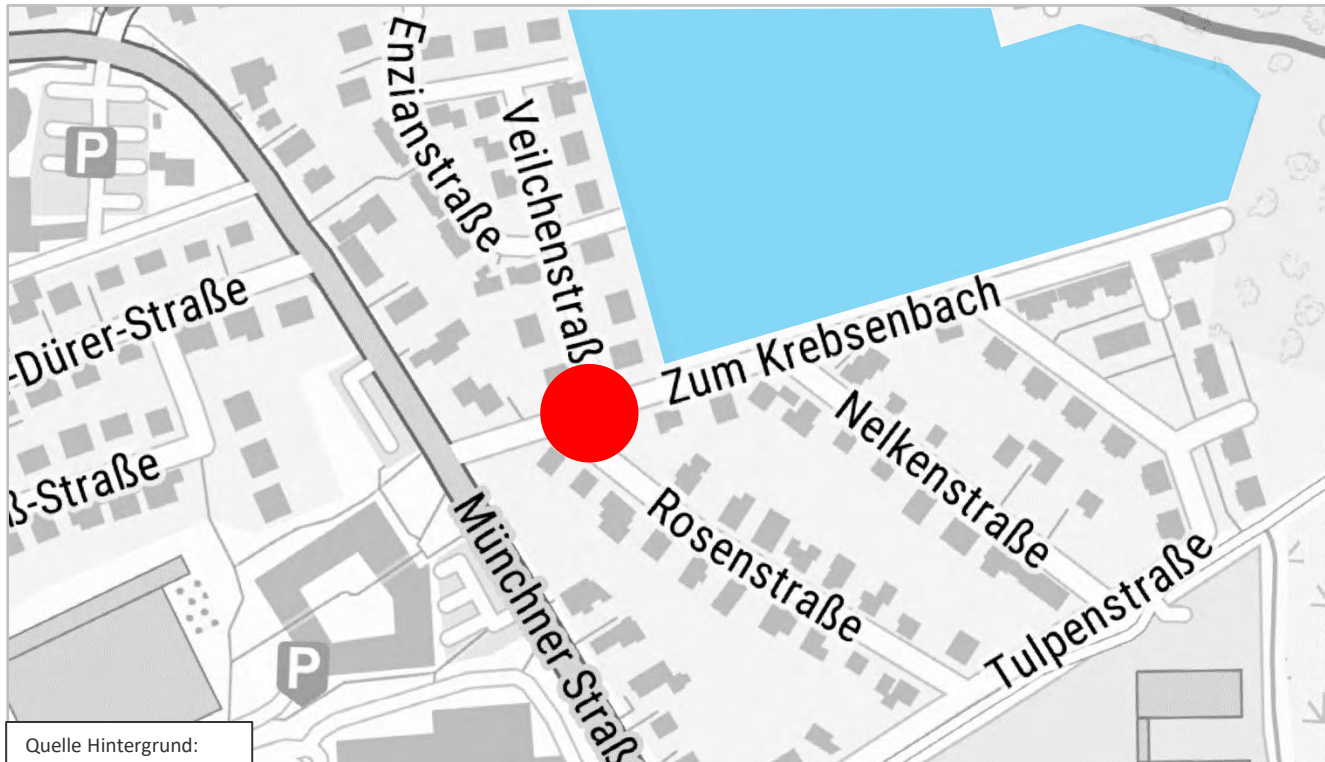
September 2022

Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Knotenpunkt Zum Krebsenbach/ Veilchenstraße/ Rosenstraße I

Knotenpunkt weist bereits im Bestand einige Problemfelder auf:

- Unübersichtliche Verkehrsführung führt zu eingeschränkten Sichtverhältnissen
 - Unvorsichtige Fahrweise der Radfahrenden in Nord-Süd-Richtung (Schüler*innen)
- => In Kombination wird der Knoten als unsicher wahrgenommen (noch keine Unfälle)**



Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Knotenpunkt Zum Krebsenbach/ Veilchenstraße/ Rosenstraße II

- **Optimierungsansatz 1:** Einrichtung einer Einbahnstraße in der Rosenstraße in Richtung Süden, für Radfahrende in beide Richtungen frei
- **Optimierungsansatz 2:** Einrichtung einer Fahrradstraße entlang der Rosenstraße und in einem Abschnitt der Veilchenstraße
- **Optimierungsansatz 3:** Auflösung des Knotenpunkts in zwei verschiedene Teilknotenpunkte mit der Vorfahrtregelung rechts-vor-links.

VU und MOKO
„Zum Krebsenbach“

Zwischenstand

September 2022

Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Knotenpunkt Zum Krebsenbach/ Veilchenstraße/ Rosenstraße

Optimierungsansatz 1: Einbahnstraßenregelung Rosenstraße

- Einführung einer Einbahnstraßenregelung in der Rosenstraße in Richtung Süden
- *Möglich*: Ausweitung der Einbahnregelung auf die Nelkenstraße in Richtung Norden
- Bei einer Fahrgasse von mindestens 3,0 m ist eine Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen gem. ERA in jedem Fall möglich

+

- Entfall von Abbiegerelationen am Knotenpunkt
- Übersichtlichere Verkehrsführung
- Geringeres Konfliktpotenzial mit den Radfahrenden
- Durchgangsverkehre reduziert
- *Entfall aller Stellplätze*

-

- Einschränkung der Anfahrbarkeit der Grundstücke in der Rosenstraße
- *Entfall aller Stellplätze*

Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Knotenpunkt Zum Krebsenbach/ Veilchenstraße/ Rosenstraße

Verkehrsrelationen aus Norden entfallen
→ *Geringes Konfliktpotenzial*

Parken am Fahrbahnrand entfällt auf ganzer Länge



Quelle Hintergrund:
TopPlusOpen (BKG) [1]

Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Knotenpunkt Zum Krebsenbach/ Veilchenstraße/ Rosenstraße

Optimierungsansatz 2: Fahrradstraße in der Rosenstraße und der Veilchenstraße

- Einführung entlang der Rosenstraße und im südlichen Teil der Veilchenstraße (bis zum Verkehrsberuhigten Bereich) mit „Kfz frei“ oder „Anlieger frei“
- Nur inklusive einer Umgestaltung des Kreuzungsbereichs zur optischen Unterstützung der Maßnahme umzusetzen

+

- Vorfahrtsregelung des Hauptfahrradstroms auf der Nord-Süd Achse
- Auch nicht ortskundige Kfz-Fahrer fahren vorsichtiger in die Kreuzung
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs mit „Anlieger frei“-Regelung
- *Entfall aller Stellplätze erforderlich*

-

- Verkehrsbelastungen & Abbiegerelationen am Knoten unverändert
- Sichtverhältnisse aus dem Osten sind weiterhin eingeschränkt
- *Entfall aller Stellplätze erforderlich*

Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Knotenpunkt Zum Krebsenbach/ Veilchenstraße/ Rosenstraße



Vorfahrt des Hauptfahrradstroms der Nord-Süd Achse
→ *Sichtverhältnisse weiterhin eingeschränkt*

Parkplätze entfallen auf ganzer Länge

Einrichtung einer Fahrradstraße mit „Kfz frei“ oder „Anlieger frei“

Quelle Hintergrund:
TopPlusOpen (BKG) [1]

Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Knotenpunkt Zum Krebsenbach/ Veilchenstraße/ Rosenstraße

Optimierungsansatz 3: Auflösung des Knotenpunkts in zwei Teilknotenpunkte

- Umgestaltung des Kreuzungsbereichs in zwei getrennte Teilknotenpunkte, um ein schnelles, direktes Kreuzen in Nord-Süd Richtung zu verhindern
- Gestaltung: In der Einmündung der Rosenstraße muss die Aufweitung im Osten entfernt werden; Bei der Umgestaltung sind die Schleppkurven zu prüfen

+

- Radfahrende müssen abbremsen und können den Knoten nicht mit hoher Geschwindigkeit schneiden
- Geringeres Unfallpotential
- Besseres Sichtfeld für Kfz- und Radfahrende

-

- Fahrradachse ist nicht mehr so attraktiv wie davor

Anmerkung: Durch eine neue Rad- & Fußverbindung (abzweigend an der Enzianstraße) innerhalb des Planungsgebiets kann ggfs. eine Alternative Verbindung zur Veilchenstraße entstehen.

Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Knotenpunkt Zum Krebsenbach/ Veilchenstraße/ Rosenstraße



Umgestaltung zu zwei getrennten Knotenpunkten
→ Geringeres Konfliktpotenzial

Quelle Hintergrund:
TopPlusOpen (BKG) [1]

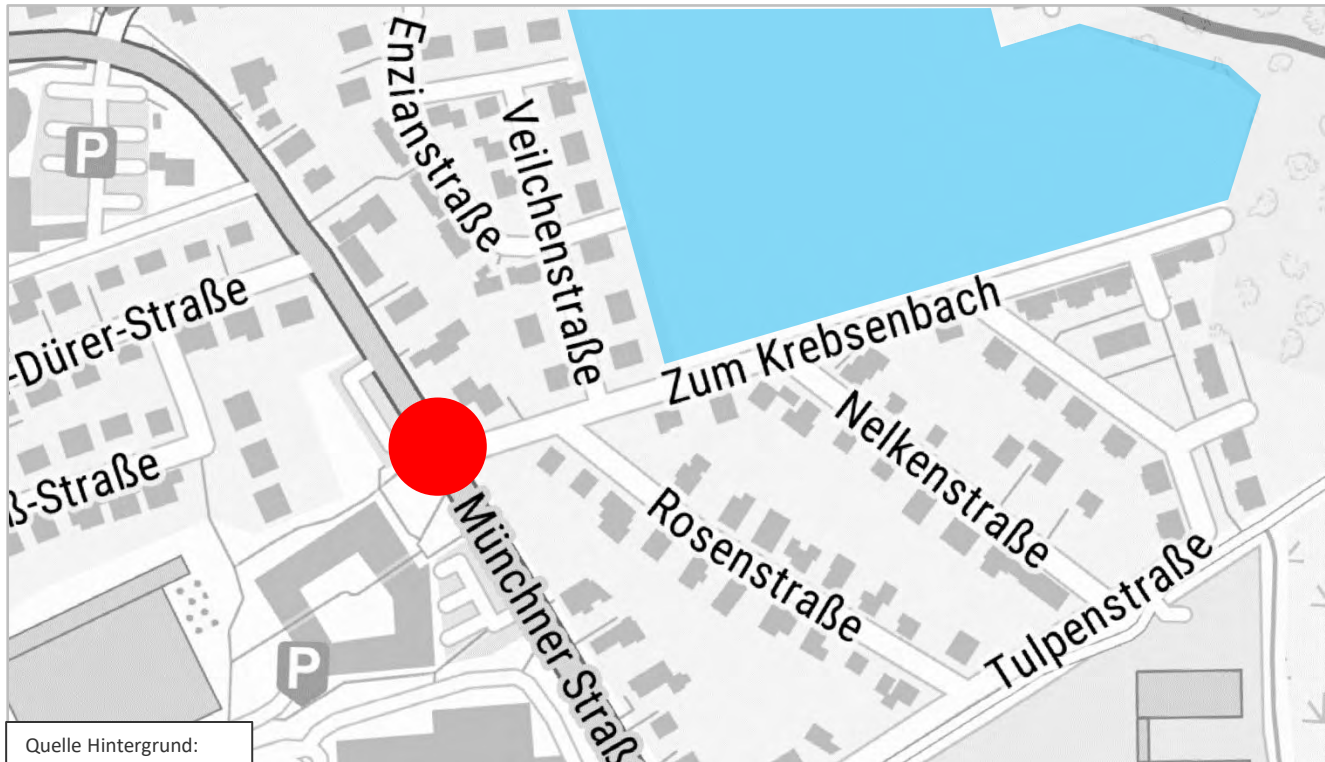
Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Knotenpunkt Zum Krebsenbach/ Münchner Straße

Knotenpunkt weist im Bestandsausbau zwei Problemfelder auf:

- Hohe Verkehrsmenge entlang der Münchner Straße insbes. in den Spitzenstunden
- Zeitweise Überstauung durch benachbarte Knotenpunkte an der Münchner Straße

=> Lange Wartezeiten beim Linkseinbiegen aus der Straße „Zum Krebsenbach“



Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Knotenpunkt Zum Krebsenbach/ Münchner Straße

Optimierungsansatz: Teilsignalisierung des Knotenpunktes

- Ausbau des Knotenpunkts mittels einer Teilsignalisierung, (Fußgängersignalanlage mit Vorsignal), die in den Spitzenstunden zyklisch und in den Schwachverkehrszeiten auf Anforderung geschaltet werden kann (kein Signal in der Nebenrichtung)
- Planungshoheit der Münchner Straße liegt beim St BA => Abstimmung erforderlich

+

- Einbiegen in die Münchner Straße wird deutlich erleichtert
- Verkehrsqualität des Knotens kann auf die QSV C verbessert werden
- Knotenpunkt kann vom Rückstau entlang der Münchner Straße freigehalten werden
- Querungsmöglichkeit für Fuß & Rad

-

- Keine signifikanten Nachteile gegenüber der Bestandssituation

Anmerkung: Die Fahrbahn sollte im Einmündungsbereich für Linksabbieger aufgeweitet werden.

Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Knotenpunkt Emmeringer Straße/ Enzianstraße

Knotenpunkt bietet ein Potential zur Optimierung der folgenden Probleme:

- Im Bestand existieren Durchgangsverkehre, die versuchen, den Rückstau auf der Münchner Straße über die Enzianstraße und die Veilchenstraße zu umfahren.
- Durch das Planungsvorhaben ist eine weitere Verkehrsmehrung zu erwarten.



Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Knotenpunkt Emmeringer Straße/ Enzianstraße

Optimierungsansatz: Linksabbieger aus dem Osten sperren

- Im Bestand ist das Einbiegen aus der Enzianstraße in die Emmeringer Straße in beide Richtungen bereits untersagt
- Maßnahme: Zusätzliches untersagen des Linksabbiegens von der östl. Emmering Straße in die Enzianstraße => *Abwägung zwischen Anfahrbarkeit und Beruhigung*

+

- Durchgangsverkehre aus Emmering inklusive der Neuverkehre zum Planungsgebiet, werden reduziert
- Geringe Verkehrsbelastungen am KP Zum Krebsenbach/ Veilchenstraße

-

- Betrifft auch die direkten Anwohner (Umwegige Anfahrt aus Emmering)
- Mehrbelastung an den Linksabbiegern der Knotenpunkte K1 und K7

Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Knotenpunkt Emmeringer Straße/ Enzianstraße



Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Optimierung des ruhenden Verkehrs im Planungsgebiet

Probleme im Hinblick auf den ruhenden Verkehr im Bestand:

- Hoher Anteil an Fremdparkern im öffentlichen Straßenraum (Schüler des Schulkomplexes, Mitarbeiter von DHL und vom Finanzamt)

=> Verkehrsmehrung im Untersuchungsgebiet und keine Stellplätze für Besucher



Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Optimierung des ruhenden Verkehrs im Planungsgebiet

Optimierungsansatz 1: Bewohnerparken

→ *Nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde keine rechtliche Grundlage vorhanden*, da genügend Stellplätze auf dem privaten Grund vorhanden sind

Optimierungsansatz 2: Kurzzeitparken (2 oder 4 Stunden)

→ *Nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde keine rechtliche Grundlage vorhanden*, diese könnte jedoch durch ein Café oder eine KiTa gegeben sein

→ Prüfung einer zeitlichen Bewirtschaftung für Besucherverkehre

Optimierungsansatz 3: Entfall von Stellplätzen (insbes. gegenüber Privateinfahrten)

→ Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Fremdparker

→ Alle privaten Einfahrten könnten uneingeschränkt verwendet werden

→ Auch Anwohner und deren Besucher sind von der Maßnahme betroffene

Empfehlung in Bezug auf die Optimierungsansätze

Prüfung von zeitlich bewirtschafteten Stellplätzen für Besucher im Bereich des Planungsvorhabens (durch die Straßenverkehrsbehörde) und Reduktion der Stellplätze im Straßenraum, um eine Verkehrsentslastung zu erreichen.

Beurteilung der bisher diskutierten Maßnahmen

Weitere Maßnahmen in Bezug auf das Planungsgebiete

- Realisierung einer verträglichen Nutzungsdichte im Planungsgebiet

- Schaffung von ausreichenden Kfz-Stellplätzen für Bewohner*innen und Besucher*innen des Vorhabens zur Vermeidung von zusätzlichem Parkdruck

- Schaffung alternativer Mobilitätsangebote für Bewohner*innen und Besucher*innen des Planungsvorhabens, und Öffnung auch für die Bestandsbevölkerung
 - Hohe Anzahl an hochwertigen Fahrradabstellplätzen inkl. Lastenradstellplätze
 - Ausstattung eines Anteils der Fahrradabstellplätze mit Sharing-Fahrzeugen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

VU und MOKO
„Zum Krebsenbach“

Zwischenstand

September 2022

Quellenverzeichnis

[1] © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (Hrsg.): TopPlusOpen. Datenquellen https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.03.2022.pdf. Abgerufen im März 2022.

[2] Bosserhoff, D.: Programm Ver_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Gustavsburg 2022.

[3] gevas humberg & partner, Green City Experience und ASV Wulfhorst (Hrsg.): Verkehrsentwicklungsplan für die Große Kreisstadt Fürstentfeldbruck. Schlussbericht, München 2022.

[4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Ausgabe 2015, Köln 2016.

VU und MOKO
„Zum Krebsenbach“

Zwischenstand

September 2022



Wohnen am Krebsenbach



Kleingruppe: Städtebau

Fragen

- Ist eine Tiefgarage realistisch?

Bedenken

- Autofreies Quartier erscheint noch nicht möglich, hier in FFB
- Platz mit Gebäuden herum besser als entlang der Straße: hat kein Gegenüber
- Ost-West-Winde zu berücksichtigen

Informationen

- Tiefgaragen wurden geprüft was wie möglich ist
- Grundwasserstand verläuft im Plangebiet hoch

Ideen

- Platz mit Belebung, andere Nutzungen als Wohnen
- Weitere Nutzungen für „Platz“ sollten der Nachbarschaft dienen (Café, Kiosk)
- Co-Working „Turm“ + Café
- Menschen aus Umgebung zusammen bringen
- Gemeinsames Gärtnern Flächen dafür vorsehen
- Grüne Verbindung vernetzt mit Umgebung
- Kurze Verbindungen für Radfahrer
- Schwammstadt-Prinzip berücksichtigen

Wichtige Punkte

Passend zu FFB

Platz am Eingang

Grüne Mitte

Kita

Durchmischt

Bürgerentwurf 1



Bürgerentwurf 2



Bürgerentwurf 3

Bürgerentwurf 4



Bürgerentwurf 5



„Das ist eigentlich ein gemeinsamer Entwurf.
Die Herdplatte ist an, ich möchte gerne weiterkochen!“
Frank Focke, Architekt

Variante I

Grundstück



Emmeringer Straße

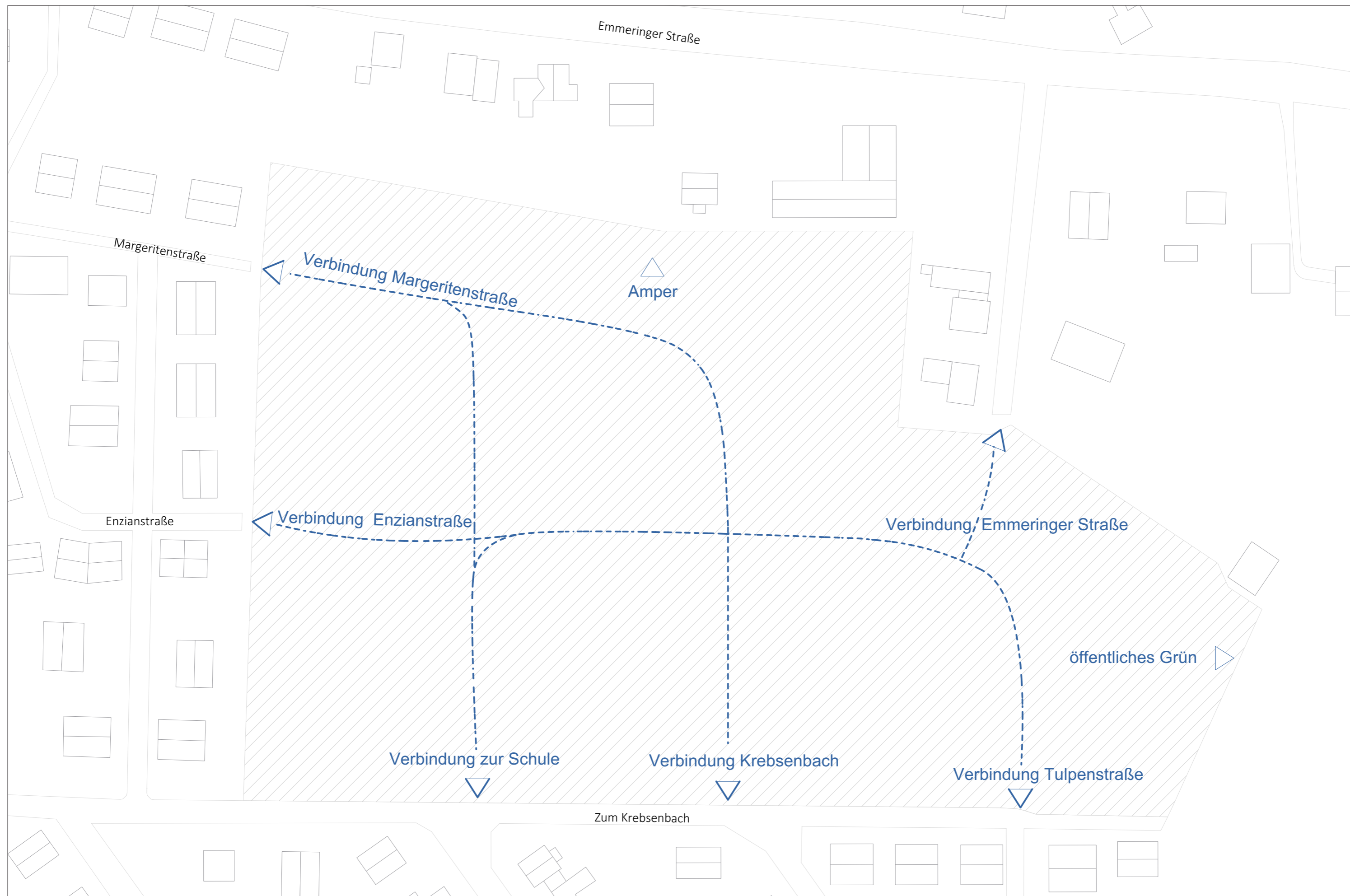
Margeritenstraße

Enzianstraße

Grundstück ca. 42.000m²

Zum Krebsenbach

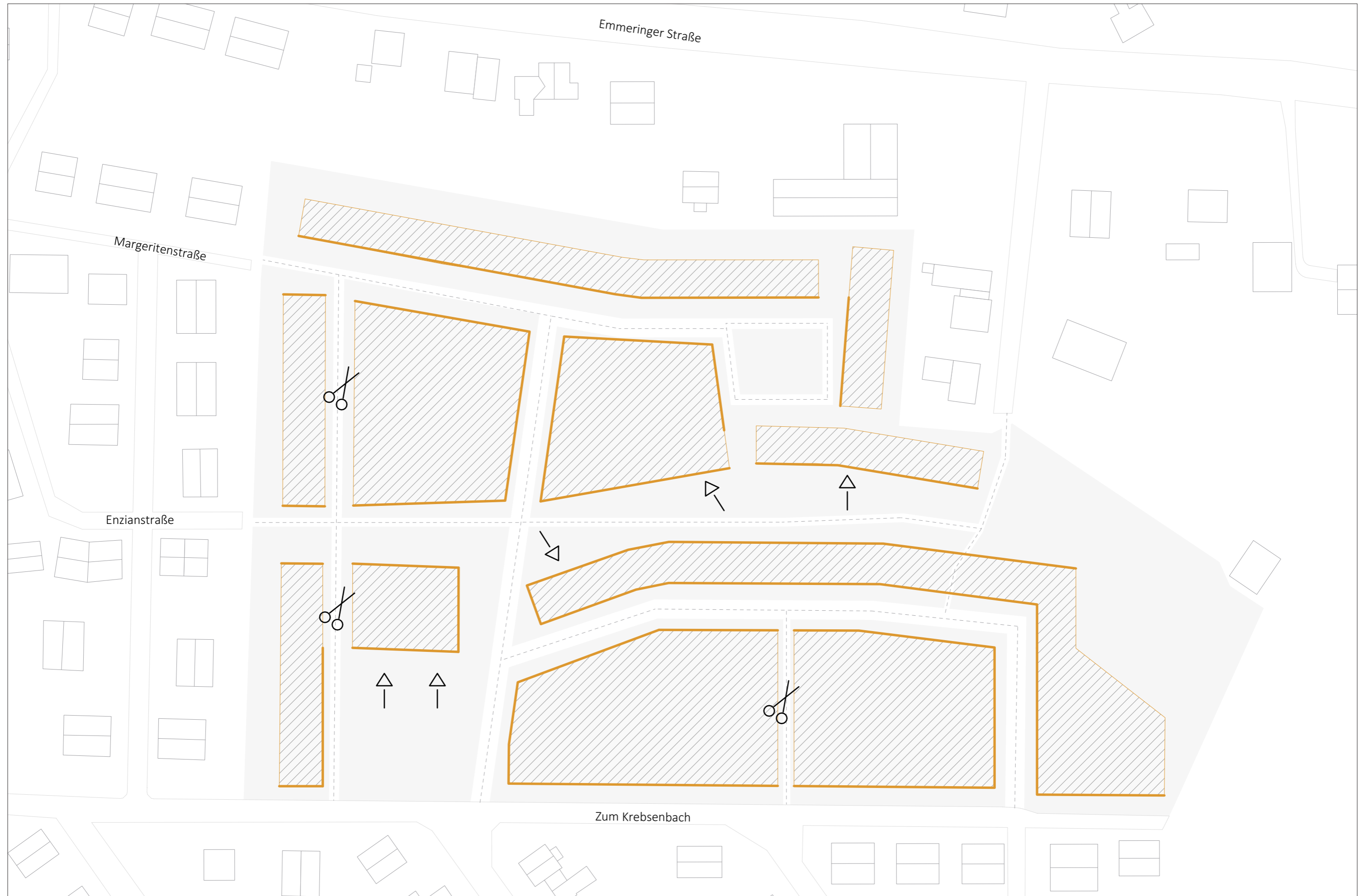
Infrastruktur



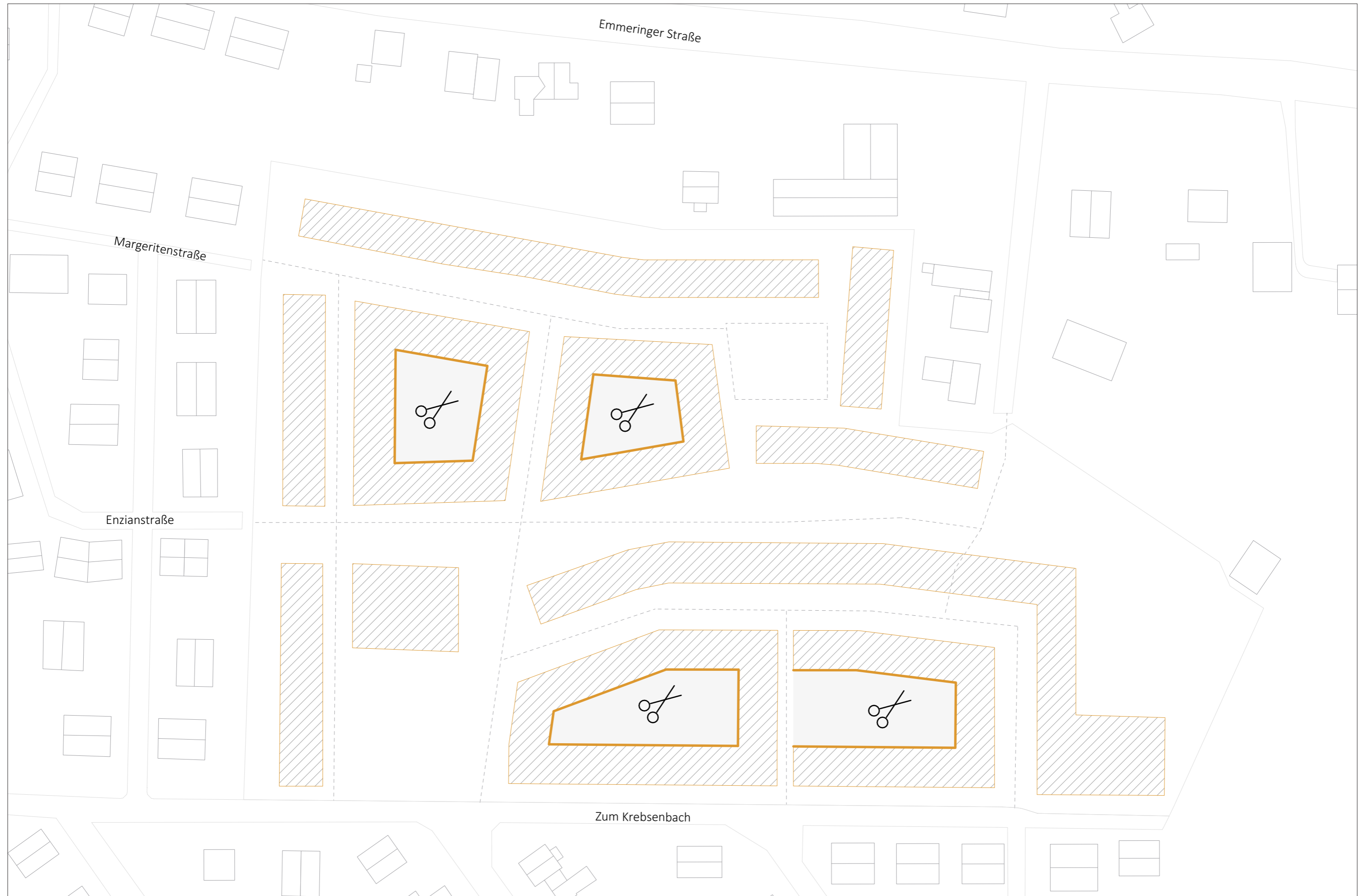
Verkehr



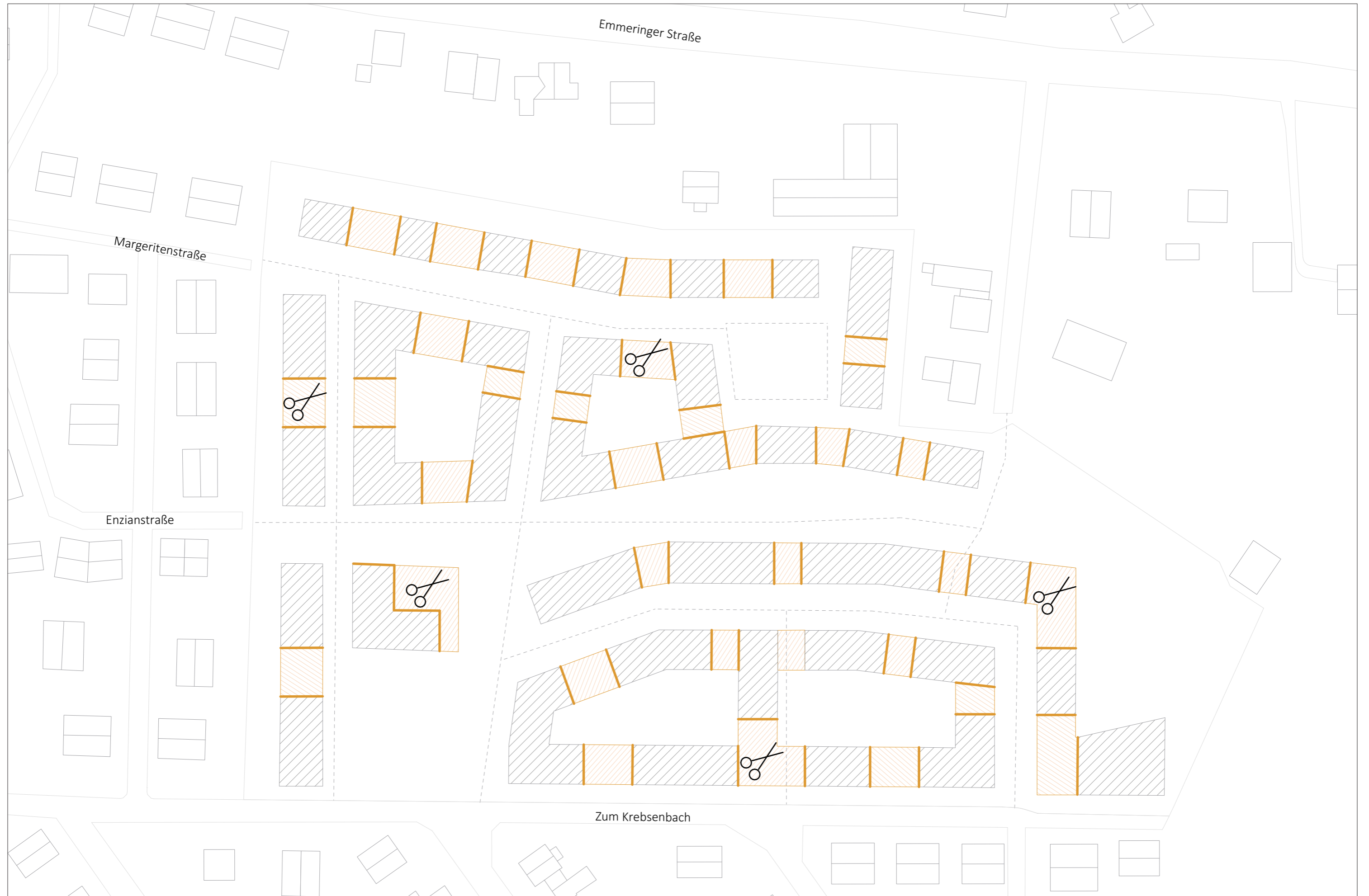
potentielle Baufelder



Bildung von Höfen



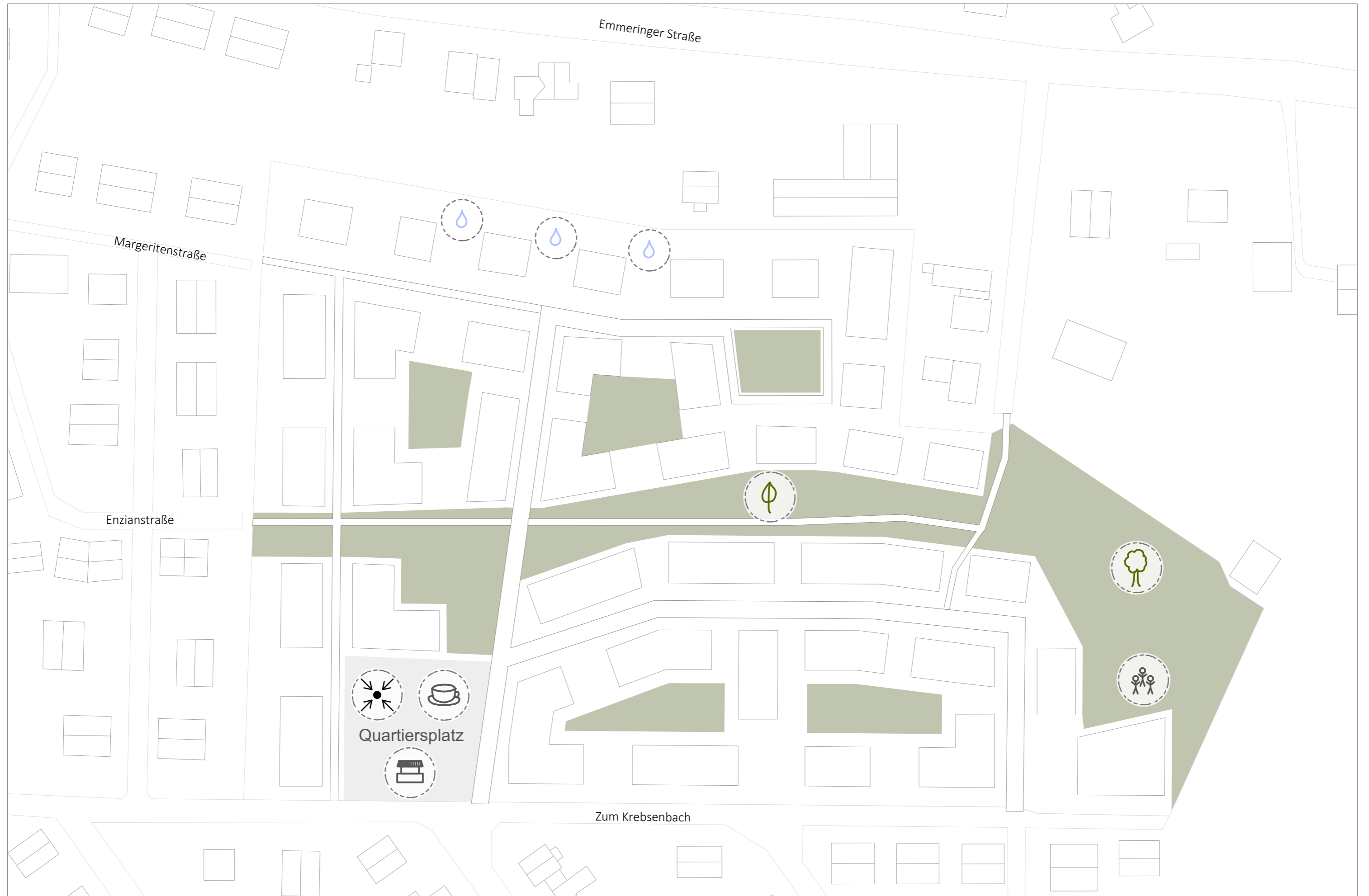
Auflösen der Blöcke



Freiräume



Lageplan



Platzsituation



KREBSENBACH
EINGANGSPLATZ

Variante II

Grundstück



Emmeringer Straße

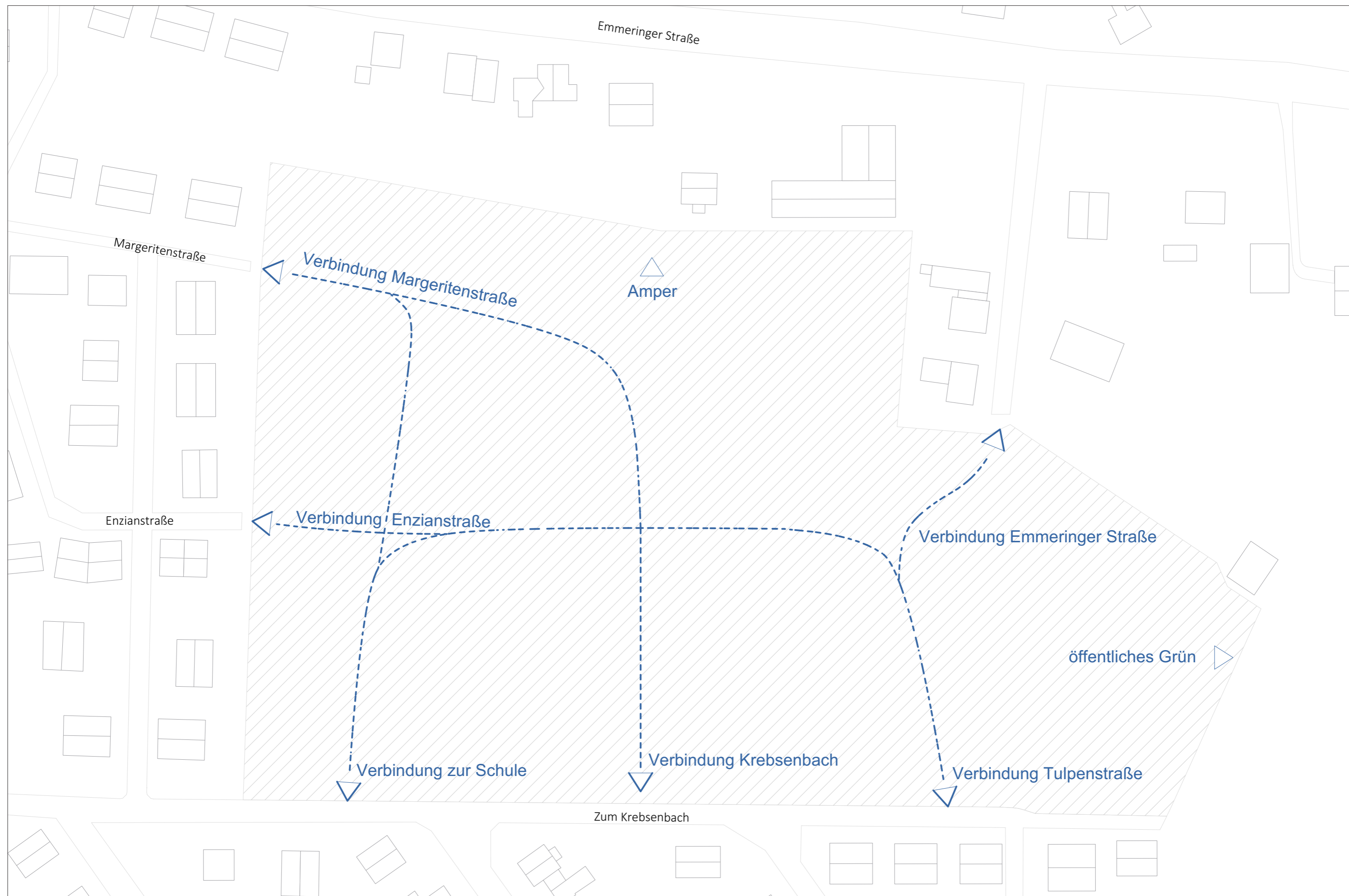
Margeritenstraße

Enzianstraße

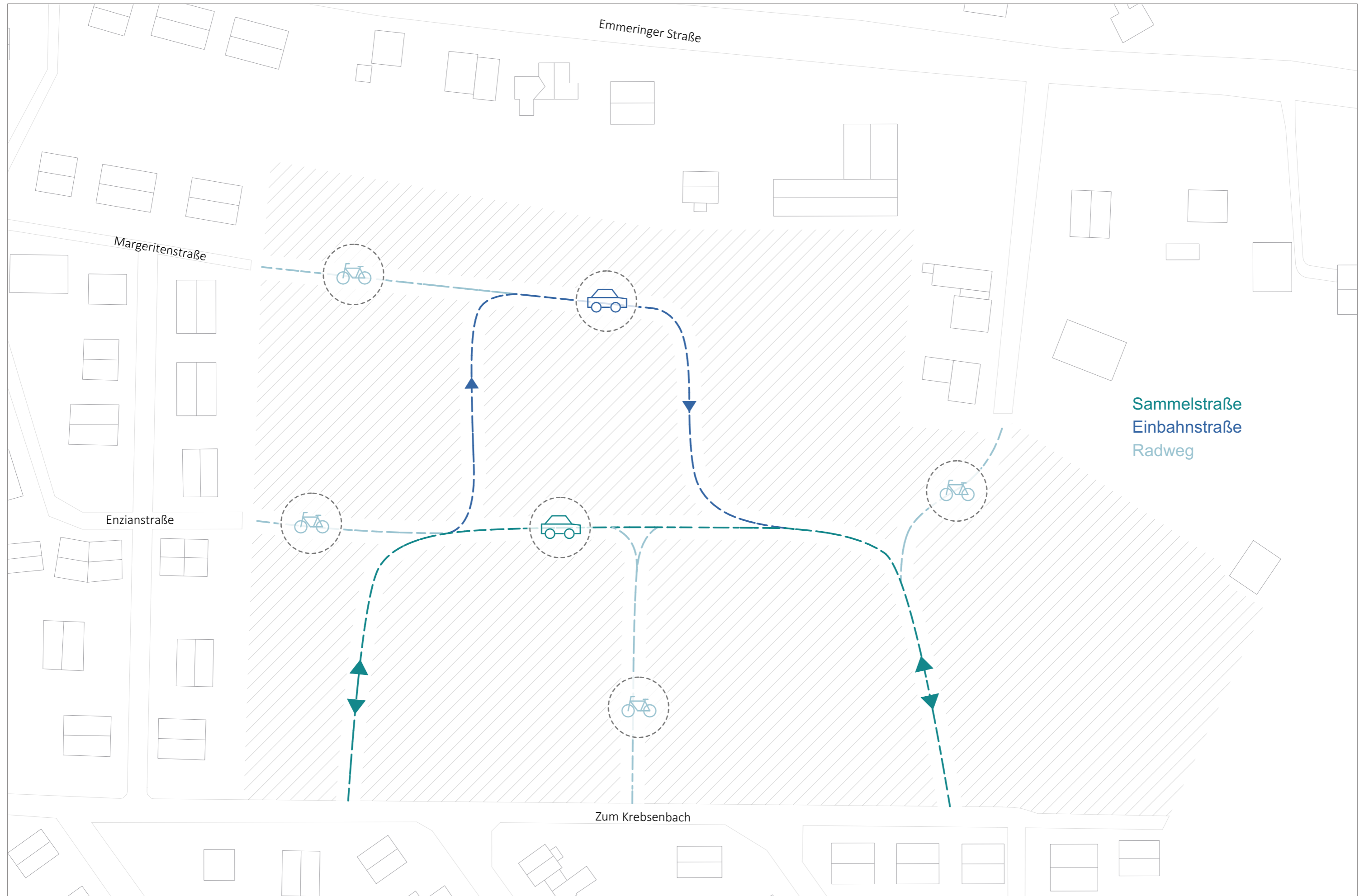
Grundstück ca. 42.000m²

Zum Krebsenbach

Infrastruktur



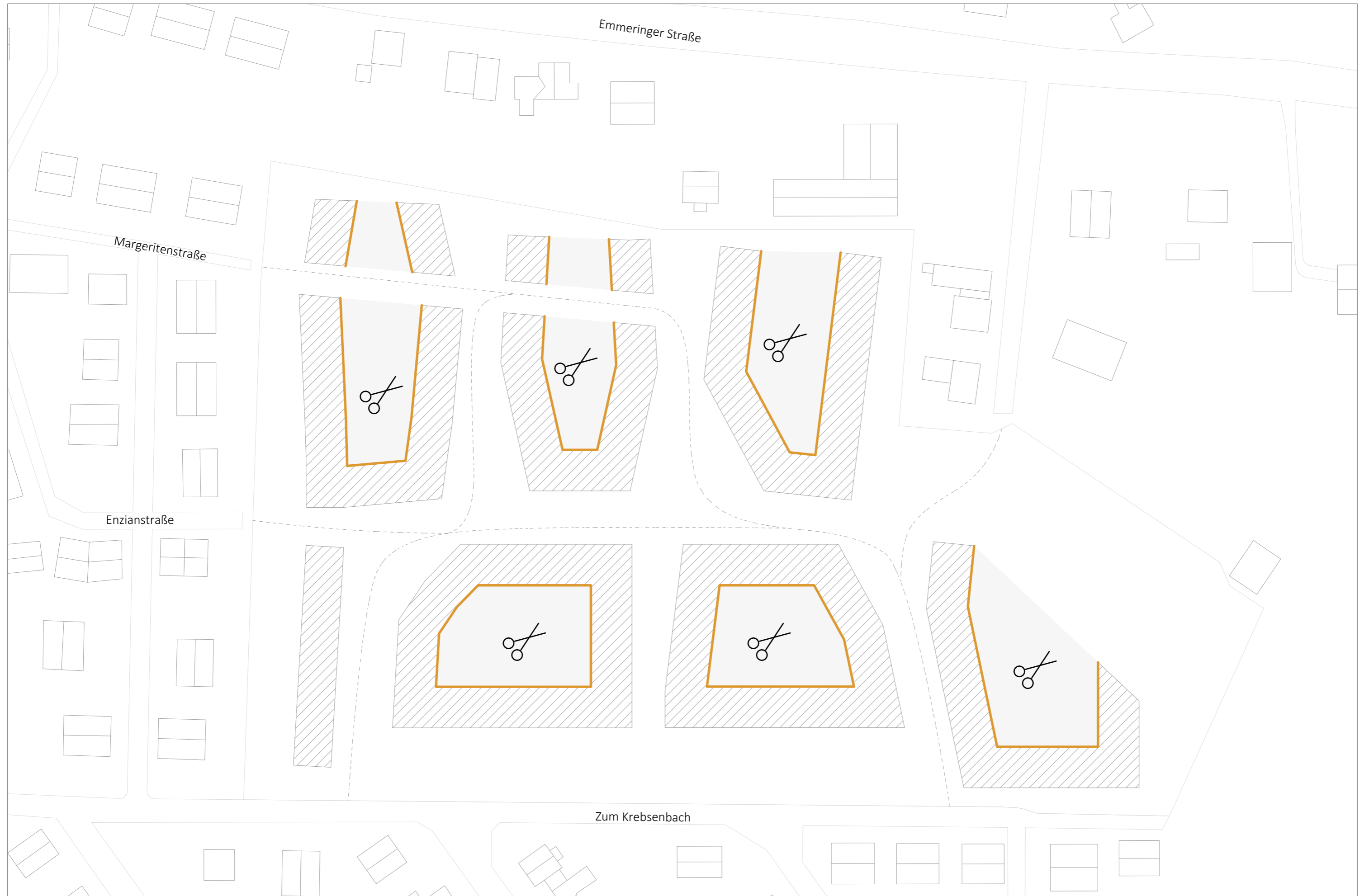
Verkehr



potentielle Baufelder



Bildung von Höfen



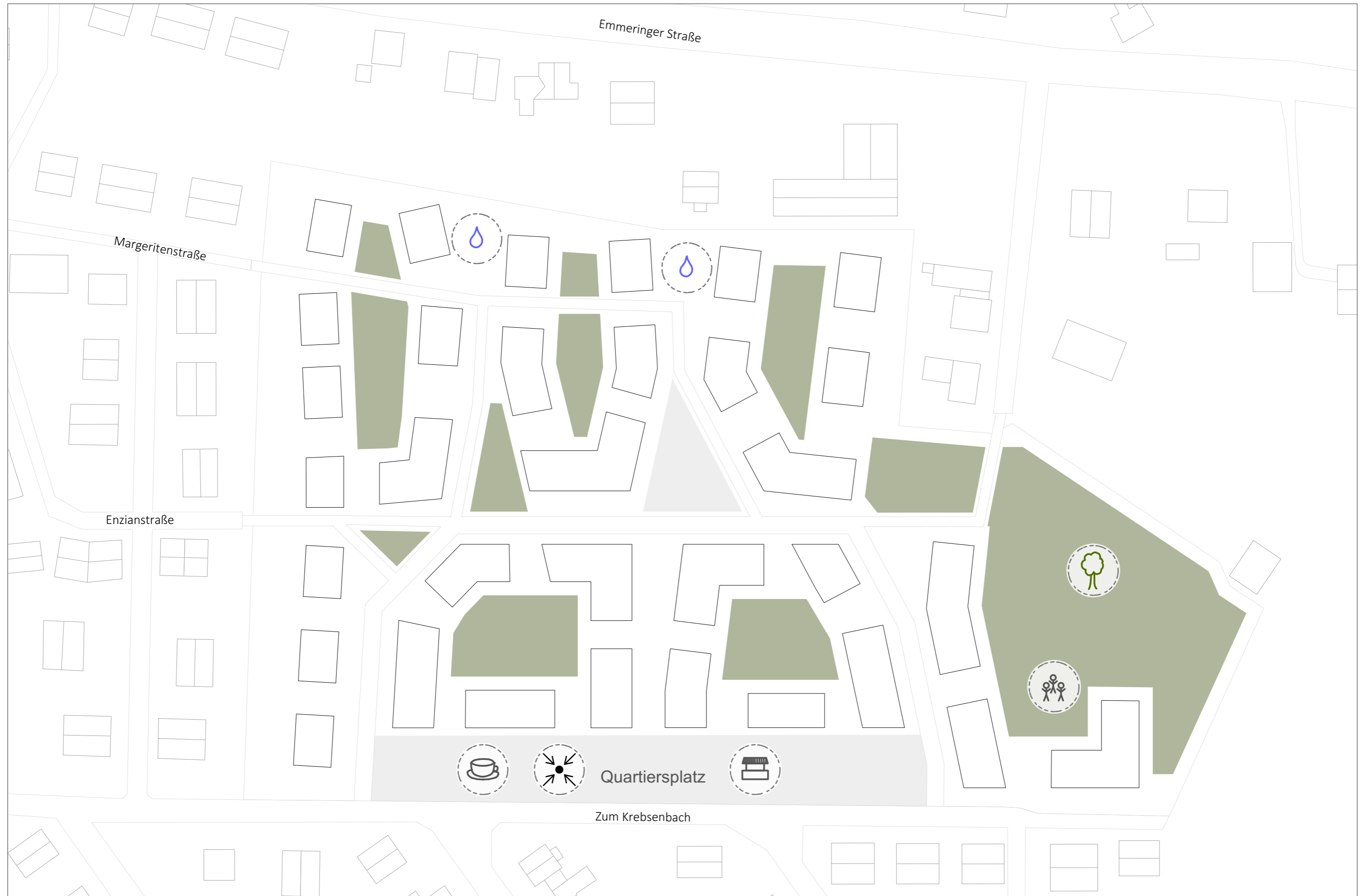
Auflösen der Blöcke



Freiräume



Lageplan



Platzsituation



KREBSENBACH
OPTION LANGPLATZ

