

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2211/2020

8. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Stadtrates

Betreff/Sach-antragsnr.		Leitziele für den Verkehrsentwicklungsplan			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:			Erstelldatum	30.07.2020	
Verfasser			Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		41 Stadtplanung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Stadtrat		Entscheidung	29.09.2020	Ö
Anlagen:		1. Überblick der bisherigen Terminen VEP 2. Protokoll der Klausurtagung am 17./18.07.2020			

Der Stadtrat beschließt:

1. Den vorgelegten Leitzielen mit Präambel wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage in Zusammenarbeit mit dem Planerteam und nach Berücksichtigung der Vorschläge aus der Mobilitätswerkstatt # 3, der dazugehörigen Online-Beteiligung, dem Nachbarkommunen Workshop und dem Maßnahmen-Workshop mit dem Beirat einen Maßnahmenkatalog zu erarbeiten und den zuständigen politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.

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

Sachvortrag:

Der Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Fürstenfeldbruck wurde Ende November 2016 beauftragt.

Um den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt Fürstenfeldbruck zu erarbeiten und ihn dabei in der Politik und Verwaltung sowie bei den zentralen Akteuren vor Ort zu verankern, wurden zu Beginn des VEP-Prozesses drei Gremien gebildet: Projektgruppe, Lenkungsgruppe und Beirat.

Zudem wurden der UVA und der Stadtrat sowie Vertreter aus den Nachbarkommunen in den VEP-Prozess eingebunden. Die Gremien wurden und werden an unterschiedlichen Stellen mit eigenen Zielsetzungen eingebunden und weisen bewusst gewählte Überschneidungen bei der Besetzung auf.

Die Konzeption des Verkehrsentwicklungsplans beruht neben der Gremienarbeit und einer Beteiligung der Öffentlichkeit auf einer umfangreichen Erhebung von Grundlagedaten, die mit dem vorliegenden Zwischenbericht abgeschlossen wird.

Tabelle im **Anlage 1** zeigt ein Überblick die bisher stattgefundenen Termine im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans.

Im November 2019 wurde dem Stadtrat der damals aktuelle Bearbeitungsstand des VEP vorgestellt. Nach Abschluss der Analysephase Anfang 2020 und der Beratung der strategischen Leitziele sowohl im Beirat (11.05.2020) als auch in der Mobilitätswerkstatt #2 (22.06.2020) ging es nun darum, die Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans politisch auszuloten und abzusichern, bevor im Herbst in das Maßnahmen- und Umsetzungskonzept starten werden kann.

Im Rahmen der Klausurtagung (17.-18.07.2020) mit 18 Vertretern des Stadtrates wurden die Leitziele diskutiert und abschließend formuliert. (Siehe Protokoll – **Anlage 2**.) Das Protokoll der Veranstaltung wurde am 18.08.2020 an alle Stadträte verschickt.

Am 11.08. wurden die finalen Leitziele der Klausurtagung inklusive der in Arbeit befindlichen Präambel an die Teilnehmer der Klausurtagung verschickt. Dabei wurde nach Anmerkungen und Änderungsvorschlägen zur Präambel bis zum 06.09.2020 gebeten.

Folgende Änderungsvorschläge wurden eingereicht:

Frau Thron, Sachgebietsleiterin der Straßenverkehrsbehörde:

- Es fehlt in der Präambel immer noch, dass es auch um **die Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer** geht.
- Das ist noch wichtiger als „Der Verkehr wird ökonomisch effizient, sozial gerecht und gesundheitsfördernd sowie stadtverträglich, umweltfreundlich und klimaschonend gestaltet.“

ÖDP Fraktion:

Die Präambel gefällt uns insgesamt sehr gut, wir haben nur folgende, eher redaktionelle Änderungswünsche/vorschläge, allesamt im 2. Absatz:

- Satz 1: *"und soll über die nächsten 10 bis 15 Jahre verfolgt werden"* streichen.
Begründung: Die Leitziele sind so formuliert, dass sie - wie der erste Halbsatz

sagt - langfristig ausgelegt sind. Die Einschränkung auf die nächsten 10 bis 15 Jahre ist aus unserer Sicht unnötig. Dieser Zeitraum gilt eher für die Szenarien und Maßnahmen.

- Satz 2: "Akteure" -> "Akteurinnen und Akteure"
- Satz 4: Umstellung der Aufzählung
-> *"stadtverträglich, sozial gerecht, gesundheitsfördernd, ökonomisch effizient, umweltfreundlich und klimaschonend"*

Begründung: Das erste Element einer Aufzählung hat eine herausgehobene Stellung, aus unserer Sicht ist die "stadtverträgliche Gestaltung" das, was allen besonders am Herzen liegt (Stadtrat und Bevölkerung).

Streichung von "sowie", weil es eine Unterordnung der nachfolgenden Begriffe suggeriert.

Die oben genannten Vorschläge wurden wie folgt bewertet:

- „über die nächsten 10 bis 15 Jahre“ soll bleiben als Auftrag an die Politik und die Verwaltung, ggf. auch mit dem Auftrag, alle 5 Jahre Umsetzung und Ausrichtung zu überprüfen (als Teil des Evaluationskonzeptes)
- "Akteurinnen und Akteure" aufgenommen.
- Der Satz „Der Verkehr wird ökonomisch effizient, sozial gerecht und gesundheitsfördernd sowie stadtverträglich, umweltfreundlich und klimaschonend gestaltet.“ wurde wie folgt geändert:
 - „stadtverträglich“ vorgezogen, aber Reihenfolge nicht geändert, weil aus Sicht des Planerteams und der Verwaltung nicht sinnvoll ist.
 - Das Wort „sicher“ wurde aufgenommen um „die Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer“ zu berücksichtigen.

Nach Berücksichtigung der eingereichten Anmerkungen und Änderungsvorschlägen zur Präambel werden die Leitziele inklusive Präambel dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt.

Vorschlag für Grundsatzbeschluss des Stadtrats am 29.09.2020 auf der Grundlage des im Rahmen der Klausur 17./18.07.2020 erzielten Konsens, (Update Präambel, 13.09.2020).

Leitziele für den Verkehrsentwicklungsplan Fürstenfeldbruck

Präambel

Die folgenden Leitziele stellen eine Orientierung für die Entwicklung und Umsetzung von konkreten Maßnahmen für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität für die Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck dar. Sie wurden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans nach Beratung im Beirat und mit öffentlicher Beteiligung in den Mobilitätswerkstätten auf der Klausurtagung des Stadtrats am 17. und 18. Juli 2020 in einem breit getragenen Konsens abgestimmt. Diese Leitziele sind vom Stadtrat in seiner Sitzung am 29.09.2020 als Grundsatz für die Entwicklung und Umsetzung konkreter Maßnahmen beschlossen worden.

Die Konzeption ist langfristig ausgelegt und soll **über die nächsten 10 bis 15 Jahre** verfolgt werden. Es bleibt eine kontinuierliche Aufgabe der einzelnen **Akteure und Akteurinnen**, die weitere dynamische Entwicklung bei der Rea-

lisierung der Maßnahmen zu berücksichtigen. Dabei sind alle gesellschaftlichen Gruppen, Unternehmen und Organisationen so zu beteiligen, dass in einem gemeinsam getragenen Prozess Mobilität für alle in einem respektvollen Miteinander ermöglicht wird. **Der Verkehr wird stadtverträglich, sicher, ökonomisch effizient, sozial gerecht, gesundheitsfördernd, umweltfreundlich und klimaschonend gestaltet.** Damit fügt sich der Verkehrsentwicklungsplan für die Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck in die Zielsetzungen zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilitätskultur ein, trägt zur Entwicklung einer lebenswerten Stadt bei, positioniert sich als Referenz in der Europäischen Metropolregion München und übernimmt globale Verantwortung für die Zukunft.

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.

2. Den Fliegerhorst als nachhaltiges Stadtquartier entwickeln.

Es entsteht ein innovatives, eigenständiges, gemischt genutztes Quartier der kurzen Wege, in dem Wohnen und Arbeiten eng verzahnt sind und von Beginn an Nahversorgung und soziale Infrastrukturen geschaffen werden. Eine hochwertige Anbindung ist Voraussetzung für die Entwicklung. Ein attraktiver ÖPNV sichert die Verbindung ins Stadtzentrum und die Region, ein direkter S-Bahn-Anschluss wird angestrebt. Der Radverkehr wird innerhalb des Fliegerhorstes sowie ins Stadtzentrum und ins Umland attraktiv vernetzt. Der Kfz-Verkehr wird direkt an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden.

3. Die bauliche Entwicklung verkehrssparsam gestalten.

Die strukturelle Entwicklung wird genutzt, um Kfz-Verkehr zu vermeiden und auf gesundheits-, umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsarten zu verlagern. Bei aktuellen und zukünftigen Bauvorhaben werden gute fußläufige Erreichbarkeit, hochwertige Fahrradinfrastruktur, gute ÖV-Anbindung und innovative Mobilitätskonzepte umgesetzt und damit der Bedarf an Kfz-Stellplätzen minimiert. Gelegenheiten, um Lücken im Fuß- und Radwegenetz zu schließen, werden genutzt.

4. Verkehrsprobleme gemeinsam mit den Nachbarn lösen.

Da der Verkehr nicht an den kommunalen Grenzen endet, Fürstenfeldbruck ein zentraler Knotenpunkt ist, starke Verflechtungen in der Region bestehen und die Konversion des Fliegerhorsts nur in Abstimmung mit den Nachbarn gelingen kann, sucht die Stadt Fürstenfeldbruck den Dialog zwischen den Ortsteilen, die interkommunale Zusammenarbeit sowie den Austausch mit dem Landkreis, der Regierung von Oberbayern, dem Staatlichen Bauamt, dem MVV und der Metropolregion München. Auch internationale Erfahrungen werden für die Abstimmung einer regionalen Mobilitätsstrategie nutzbar gemacht und durch eigene Projekte dargestellt.

5. Das Zu-Fuß-Gehen sicher, barrierefrei und komfortabel machen.

Da jeder Weg zumeist zu Fuß beginnt und endet, hat der Fußverkehr hohe Priorität. Die Attraktivität des Fußverkehrs wird durch kompakte Siedlungsstrukturen gesichert und weiter verbessert. Konfliktpunkte mit dem fließenden und ruhenden Verkehr werden entschärft. Die Schaffung der Barrierefreiheit ist zentral und wird zügig vorangetrieben. Es wird ein durchgängiges, sicheres und komfortables Wegenetz mit attraktiven öffentlichen Räumen geschaffen.

6. Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel stärken.

Der Radverkehr hat vor Ort und in der regionalen Verflechtung und auch für die Verknüpfung mit der S-Bahn hohe Bedeutung. Dabei sind sowohl schnelle, sportliche Radfahrende als auch Menschen mit hohem Sicherheitsbedürfnis, insbesondere Kinder und ältere Menschen, zu berücksichtigen. Für den Radverkehr wird ein durchgängiges, sicheres und komfortables Radverkehrsnetz gestaltet, Lücken werden – auch in der Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen – geschlossen. Insbesondere an zentralen Standorten und den Bahnhöfen werden hochwertige Abstellanlagen zur Verfügung gestellt.

7. Den Öffentlichen Personennahverkehr weiter stärken.

Das bereits gute ÖPNV-Angebot in der Stadt Fürstenfeldbruck sowie zu einigen Nachbarkommunen wird systematisch weiter ausgebaut und attraktiv gestaltet, in der Konkurrenzsituation zum motorisierten Individualverkehr gestärkt. Der ÖPNV wird beschleunigt und im Takt verdichtet, barrierefrei und komfortabel nutzbar umgestaltet. Die Stadt setzt sich mit Nachdruck für die Verbesserung der Kapazitäten und der Taktfrequenz der S-Bahn nach München ein. Die Vernetzung zwischen den Bahnhöfen, den Quartieren und den Nachbarkommunen wird weiter ausgebaut. 3

8. Neue Mobilitätsoptionen schaffen und integrieren.

Durch innovative Mobilitätsangebote wie Car-Sharing, Bike-Sharing und On-Demand-Mobilität werden vielfältige Nutzungsmöglichkeiten geschaffen und so die Abhängigkeit vom eigenen Pkw reduziert. Die Mobilitätsangebote richten sich an alle, die in Fürstenfeldbruck wohnen, arbeiten, einkaufen oder ihre Freizeit verbringen. Sie werden an fußläufig gut erreichbaren Mobilitätsstationen gebündelt und mit dem öffentlichen Verkehrssystem vernetzt.

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.

10. Kfz-Verkehrsbelastungen in der Innenstadt und in den Wohngebieten reduzieren.

Die Belastungen durch den Kfz-Verkehr in der Innenstadt sowie in bewohnten Gebieten werden verringert, dabei wird die Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes verkehrsträgerübergreifend sichergestellt und eine Verdrängung in Nachbarquartiere und Nachbarkommunen vermieden. Die Potenziale der Fahrzeugtechnik, insbesondere die Förderung alternativer Antriebe und der Ladeinfrastrukturen sowie das Verkehrsmanagement werden genutzt, zeitliche, modale und räumliche Verlagerungsmöglichkeiten geprüft und Kfz-Fahrten soweit wie nötig eingeschränkt.

Weiteres Vorgehen

Im Herbst 2020 sind folgende Beteiligungsformate geplant bzw. bereits durchgeführt:

- Mobilitätswerkstatt # 3 am 22.09.2020
- Maßnahmen-Workshop am 28.10.2020 mit dem Beirat
- Workshop mit den Nachbarkommunen am 26.11.2020

Auf Grundlage der jeweiligen Ergebnisse wird einen Maßnahmenkatalog erarbeitet. Es ist geplant, diesen gegebenenfalls nach vorheriger Einberufung eines zusätzlichen Abstimmungstermins in der ersten Jahreshälfte 2021 den zuständigen politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.

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