

# STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

## Beschlussvorlage Nr. 2562/2021

<b>12. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau</b>				
Betreff/Sach-antragsnr.	Grundsatzbeschluss für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)			
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:		Erstelldatum	12.10.2021	
Verfasser	Miramontes, Montserrat	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet	41 Stadtplanung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung	Abzeichnung OB:		
Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	<b>Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau</b>	<b>Vorberatung</b>	<b>10.11.2021</b>	<b>Ö</b>
2	Stadtrat	Entscheidung	30.11.2021	Ö
Anlagen:	1. Überblick zu den bisher erfolgten Terminen 2. Ergebnis der Priorisierung aus der Lenkungsgruppensitzung 3. Steckbriefe zu den zwölf Schlüsselmaßnahmen 4. Gesamtheitliche Bewertungsmatrix aller Maßnahmen			

### Beschlussvorschlag:

#### **Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau empfiehlt dem Stadtrat:**

1. Der Verkehrsentwicklungsplan für die Große Kreisstadt Fürstfeldbruck wird als strategisches, abgestimmtes Grundkonzept für die weiteren Umsetzungsschritte in den nächsten 15 Jahren beschlossen. Dieses umfasst ergänzend zu den Leitzielen inklusive Präambel auf der Grundlage der Analyse und Bewertung (vgl. Beschluss vom 29.09.2020) ein Maßnahmenprogramm, das ausgewählte Schlüsselmaßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog mit Priorität verfolgt. Bereits beschlossenen Maßnahmen bleiben hiervon unberührt. Das Leitziel zur Entwicklung des Fliegerhorstes bzw. die daraus abgeleiteten Maßnahmen werden zu Leitplanken für dessen Entwicklung.
2. Das Maßnahmenprogramm wird dabei in seiner Gesamtheit befürwortet und zur Grundlage der weiteren Schritte gemacht. In einem ersten Schritt werden mit dem Ziel einer kurzfristigen Umsetzung zwölf ausgewählte Handlungsschwerpunkte mit Schlüsselmaßnahmen, wie im Sachvortrag vorgestellt, mit Priorität verfolgt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, jährlich über den Umsetzungsfortschritt zu berichten und ggf. neue Schlüsselmaßnahmen vorzuschlagen.

Referent/in		Pöttsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Klimarelevanz			mittel	
Umweltauswirkungen			gering	
Finanzielle Auswirkungen			Unbekannt	
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 für die Stadt Fürstenfeldbruck zu erarbeiten und ihn dabei in der Politik und der Verwaltung sowie bei den zentralen Akteuren vor Ort zu verankern, wurden zu Beginn des VEP-Prozesses drei Gremien gebildet: Projektgruppe, Lenkungsgruppe und Beirat.

Die Gremien wurden an unterschiedlichen Stellen mit eigenen Zielsetzungen eingebunden und wiesen bewusst gewählte Überschneidungen bei der Besetzung auf. Zudem wurden an wesentlichen Meilensteinen die politischen Gremien (der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau und der Stadtrat), die breite Öffentlichkeit, aber auch die Nachbarkommunen in den VEP-Prozess eingebunden. So ergab sich bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans ein stetiges Zusammenspiel zwischen dem Planerteam, der breiten Öffentlichkeit, den wesentlichen Stakeholdern sowie der lokalen Politik.

Die in Anlage 1 beigefügte Tabelle zeigt einen Überblick zu den bisher erfolgten Terminen und Meilensteinen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans.

Im Rahmen einer zweitägigen Klausurtagung (17.-18.07.2020) mit 18 Vertretern des Stadtrates wurden zehn Leitziele für den Verkehrsentwicklungsplan diskutiert und abschließend formuliert. Nach Berücksichtigung der eingereichten Anmerkungen und Änderungsvorschläge zur Präambel wurden die Leitziele inklusive Präambel dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt und schließlich in der Sitzung am 29.09.2020 einstimmig beschlossen. Die Verwaltung wurde gemäß dem Beschluss beauftragt, auf Grundlage der Leitziele in Zusammenarbeit mit dem Planerteam und in Abstimmung mit der Lenkungsgruppe ein Maßnahmenprogramm zu erarbeiten und dieses den zuständigen politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen

Der Verkehrsentwicklungsplan ging daher nach einer umfangreichen Phase der Analyse und Bewertung sowie der gemeinsamen Verständigung auf die strategischen Leitziele in die entscheidende Schlussphase: Die Definition des Maßnahmenprogramms, das sich die Stadt für die Umsetzung eines zukunftsweisenden Mobilitätskonzeptes vornehmen soll.

Wie bereits im Rahmen der vorausgegangenen Arbeitsschritte war die Erstellung des Maßnahmenkatalogs durch ein Zusammenspiel aus der fachlichen Einschätzung des Planerteams, Vorschlägen/ Anregungen aus der breiten Öffentlichkeit im Rahmen der Mobilitätswerkstatt 3 (22.09.2020) sowie der dazugehörigen Online-Beteiligung, Vorschlägen/ Anregungen aus dem Maßnahmen-Workshop mit dem Beirat (26.11.2020) und den Nachbarkommunen (10.12.2020), vor allem aber auch mit der Lenkungsgruppe geprägt.

Die vierte und letzte (erweiterte) Lenkungsgruppensitzung am 25.06.2021 diente der abschließenden Beratung des Maßnahmenprogramms, der Abstimmung über die Wichtigkeit verschiedener Einzelmaßnahmen sowie der Vorbereitung der Beschlussfassung durch den Stadtrat.

Zur Lenkungsgruppensitzung wurden neben den eigentlichen Mitgliedern des Gremiums zusätzlich auch alle weiteren interessierten Stadtratsmitglieder eingeladen, sodass am Termin insgesamt 22 Stadtratsmitglieder anwesend waren. Ähnlich wie bei der Klausurtagung stand hinter der Erweiterung der Lenkungsgruppe die Zielsetzung, das Maßnahmenprogramm mit allen interessierten Mitgliedern des Stadtrats zu beraten, um dieses im Herbst beschließen zu können.

Das Maßnahmenprogramm umfasst sieben Maßnahmenbereiche bzw. Handlungsfelder, bei denen alle Verkehrsarten berücksichtigt sind:

- Innenstadt (Handlungsfeld I)
- Fliegerhorst-Areal (Handlungsfeld F)
- Bahnhöfe und ÖPNV (Handlungsfeld B)
- Hauptverkehrsnetze ((Handlungsfeld H)
- Kleinteilige Netzergänzungen (Handlungsfeld K)
- Mobilitätsangebote &-konzepte (Handlungsfeld M)
- Öffentlichkeitsarbeit (Handlungsfeld Ö)

Details zur Priorisierung der Maßnahmen durch die Lenkungsgruppe können der beiliegenden Anlage 2 entnommen werden. Das Gesamtprotokoll wurde am 23.07.2021 mit der Bitte um Ergänzungen und Korrekturen bis zum 13.08.2021 an alle Teilnehmer geschickt. Es gab in diesem Zeitraum keine Rückmeldungen.

Nachdem die Maßnahmen größtenteils von einer überwiegenden Mehrheit der Stadtratsmitglieder befürwortet wurden, einigte sich die Lenkungsgruppe darauf, dem Stadtrat alle dort befürworteten Maßnahmen als strategischen Rahmen in einem Grundsatzbeschluss vorzulegen. Planerteam und Verwaltung wurden jedoch zusätzlich damit beauftragt, Schlüsselmaßnahmen für die nächsten Jahre hervorzuheben, auf die sich die Stadt in den ersten Jahren der Umsetzung konzentrieren soll.

Für einen ersten Umsetzungsschritt wurden daher aus allen Handlungsfeldern 18 Schlüsselmaßnahmen ausgewählt, die aus Sicht des Planerteams

- direkt durch die Stadt Fürstenfeldbruck beeinflussbar sind,
- aktuell in einem eher frühen Umsetzungsstadium sind,
- eine möglichst hohe Effektivität und Effizienz aufweisen,
- eine erhöhte Dringlichkeit und schnelle Umsetzbarkeit aufweisen
- und für die Lenkungsgruppe eine möglichst hohe Wichtigkeit aufweisen.

Zudem ist bei der Auswahl der seitens der Verwaltung abgeschätzte Verwaltungsaufwand eingeflossen (s. Anlage 4, letzte Spalte).

Die 18 Schlüsselmaßnahmen wurden in zwölf Handlungsschwerpunkte zusammengefasst, die im Folgenden kurz beschrieben und begründet werden. Eine genauere Beschreibung der Schlüsselmaßnahmen kann den Steckbriefen in Anlage 3 entnommen werden. In Anlage 4, welche die Bewertungsmatrix beinhaltet, wird zudem die Bewertung für alle Maßnahmen (nicht nur die Schlüsselmaßnahmen) zusammengefasst.

Die Schlüsselmaßnahmen unterliegen einer vorrangigen Bearbeitung durch die Verwaltung. Dabei sollen innerhalb eines Jahres in mindestens einem Teilprojekt je Handlungsschwerpunkt erste Fortschritte erkennbar sein. Die Handlungsschwerpunkte werden jährlich aktualisiert.

Maßnahmen, die nicht als Schlüsselmaßnahmen eingestuft sind, werden bei laufenden Projekten berücksichtigt und nach Möglichkeit parallel fortgeführt. Im Idealfall können auch diese Maßnahmen innerhalb eines Jahres erste Fortschritte aufweisen.

## Ableitung der zwölf Handlungsschwerpunkte

### **INNENSTADT (Handlungsfeld I)**

Das Maßnahmenprogramm des VEP enthält in Bezug auf die Innenstadt die folgenden elf Maßnahmen, aus denen wiederum einzelne Teilprojekte folgen (siehe unten). Da einige der Maßnahmen aufgrund größerer erforderlicher baulicher Maßnahmen vstl. erst mittelfristig bis langfristig umsetzbar sind (I2, I3, I4, I5 & I11) und andere Maßnahmen erst nach einer geänderten Situation im ruhenden Verkehr umgesetzt werden sollten (I7 & I8), **wurden als Schlüsselmaßnahmen die Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen im Stadtzentrum (I1) sowie eine Optimierung des ruhenden Verkehrs unter der Berücksichtigung des Lieferverkehrs und Radverkehrs (I6, I9 & I10) definiert.** Sie sind eine Vorbedingung für weitere Maßnahmen und mit relativ geringem Aufwand umsetzbar. Zudem bestehen im Hinblick auf die Beschilderung Synergien zwischen ihnen.

- **I1: Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen im Stadtzentrum**
- I2: Umgestaltung der Pucher und Schöngesinger Straße nach dem Prinzip der weichen Separation
- I3: Umgestaltung des Viehmarktplatzes unter Berücksichtigung einer Tiefgarage
- I4: Lückenschlüsse durch das BV Aumühle/ Auf der Lände für den Fuß- & Radverkehr herstellen
- I5: Änderung der Verkehrsführung im südlichen Abschnitt der Maisacher Straße
- **I6: Neuordnung und Erweiterung der monetären Parkraumbewirtschaftung im Bereich der Innenstadt**
- I7: Einführung von Bewohnerparken in Bereichen mit einem sehr hohen Parkdruck durch Externe
- I8: Konzipierung eines neuen Parkleitsystems für die öffentlichen Parkierungseinrichtungen in der Stadt
- **I9: Einführung von zeitlich begrenzten Ladezonen im Bereich der Innenstadt**
- **I10: Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten in der Innenstadt**
- I11: Aufwertung der Fuß- und Radverbindung zw. der Innenstadt und dem Bahnhof Fürstenfeldbruck

### Handlungsschwerpunkt 1:

#### **I1 Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen im Zentrum :**

Die Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo-20-Zonen) auf einigen Straßen in der Innenstadt entfaltet eine verkehrsmittelübergreifende Wirksamkeit auf den Fußverkehr, den Radverkehr sowie den fließenden Kfz-Verkehr, aber auch eine positive Wirkung auf die Aufenthaltsqualität und entspricht damit zahlreichen Leitzielen des Verkehrsentwicklungsplans. Die Innenstadt als Zentrum wird durch die Maßnahme im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität aufgewertet und somit gestärkt. Der Fußverkehr und der Radverkehr profitieren durch eine höhere Attraktivität und Verkehrssicherheit in deren Netzen. Die Belastungen durch den fließenden Kfz-Verkehr werden durch eine Verkehrsverlagerung in das Hauptverkehrsnetz und die Beruhigung des verbleibenden Kfz-Verkehrs verringert.

Die alleinige Umsetzung der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche ist zwar nicht so effektiv wie die gemeinsame Umsetzung mit einer Umgestaltung der Straßenabschnitte, sie ist jedoch schnell umsetzbar und aufgrund der geringeren Kosten effizienter. Daher wird die Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen im Stadtzentrum nach Abstufung der St 2054 (H1) zur priorisierten Umsetzung als Schlüsselmaßnahme vorgeschlagen. Eine bauliche Umgestaltung der Straßenräume (I2) kann auf einzelnen Straßenabschnitten in einem weiteren Schritt folgen.

### **Handlungsschwerpunkt 2:**

#### **Zusammenfassung I6, I9 & I10: Optimierung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt unter der Berücksichtigung des Lieferverkehrs und Radverkehrs**

Ergänzend wird im Bereich der Innenstadt die priorisierte Umsetzung einer Optimierung des ruhenden Verkehrs unter Berücksichtigung des Lieferverkehrs und des Radverkehrs als Schlüsselmaßnahme vorgeschlagen.

Hierzu gehört die Neuordnung und Erweiterung der monetären Parkraumbewirtschaftung im Bereich der Innenstadt (I6), um das Parken auf den zentralen Parkflächen attraktiver zu machen als das Parken im Straßenraum und den ruhenden Kfz-Verkehr verstärkt an den Rand der Innenstadt zu verlagern. Im Zuge der geänderten Regelungen sollte der Lieferverkehr durch die Markierung von informellen Lieferzonen optimiert werden (I9) und dem Radverkehr sollten erweiterte Abstellmöglichkeiten, vor allem auch für Lastenräder zugutekommen (I10).

Durch die Kombination der drei Maßnahmen werden unter anderem die Belastungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr verringert und die Innenstadt gewinnt an Aufenthaltsqualität. Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird durch die Reduzierung von längeren Parkvorgängen im Straßenraum sowie die Schaffung von Fahrradabstellanlagen erhöht und eine verkehrssparsame bauliche Entwicklung wird begünstigt.

Alle drei Teilbausteine weisen niedrige bis mittlere Kosten auf und die Effizienz aus Kosten und Zielerreichung ist mindestens als ausgeglichen oder besser klassifiziert. Eine Umsetzung der Maßnahmen ist zeitnah möglich und vor allem die Verbesserungen für den Lieferverkehr an der Hauptstraße sind auch von hoher Dringlichkeit. Das Verhältnis aus Zustimmung/ Wichtigkeit und (deutlich weniger) Ablehnung im Rahmen der Lenkungsgruppe lag für alle drei Maßnahmen im mittleren Bereich. Daher wird die Optimierung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt unter der Berücksichtigung des Lieferverkehrs und Radverkehrs zur priorisierten Umsetzung als Schlüsselmaßnahme vorgeschlagen. 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.

## FLIEGERHORST-AREAL (Handlungsfeld F)

In Bezug auf die Konversion des Fliegerhorstes enthält das Maßnahmenprogramm des VEP folgende acht Maßnahmen, aus denen wiederum einzelne Teilprojekte folgen (siehe unten). Da die Konversion erst nach dem Abzug der Bundeswehr in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts erfolgen kann, ist die Umsetzung von baulichen Maßnahmen aktuell noch nicht möglich. Aufgrund der umfangreichen/anspruchsvollen Aufgabe der Fliegerhorst-Konversion **sollte jedoch als Schlüsselmaßnahme bereits jetzt mit der vorbereitenden Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs (F1) begonnen werden, weshalb diese mit hoher Priorität eingestuft wurde.** Ggfs. bietet sich auch die Umsetzung von Teilprojekten aus der Maßnahme F8 bereits vor der Fliegerhorst-Konversion zur Umsetzung an, da diese auch allgemein zu einer Verbesserung der Situation im Radverkehr beitragen.

Insgesamt werden alle Maßnahmen zu Leitplanken für die Entwicklung des Fliegerhorstes.

- **F1: Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Bebauung des Fliegerhorst-Areals**
- F2: Realisierung eines gemischt genutzten Quartiers der kurzen Wege im Fliegerhorst
- F3: Anwendung von innovativen Ansätzen im Bereich des ruhenden Kfz-Verkehrs
- F4: Erschließung des Fliegerhorsts über hochwertige Express-/Buslinien möglichst auf eigener Trasse
- F5: Realisierung von ÖPNV-Knotenpunkten und Mobilitätsstationen im Fliegerhorst
- F6: Leistungsfähige Anbindung des Fliegerhorst-Areals an das Hauptverkehrsstraßennetz
- F7: Realisierung von hochwertiger Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur im Fliegerhorst-Areal
- F8: Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur im Straßen- und Wegenetz rund um den Fliegerhorst

### Handlungsschwerpunkt:

#### F1 Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Bebauung des Fliegerhorst-Areals unter Berücksichtigung der Maßnahmen F2 bis F8

Die bereits angestoßene Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zum Fliegerhorst-Areal stellt eine wichtige Grundlage für alle weiteren Umsetzungsschritte im Rahmen der Konversion dar und sollte priorisiert als Schlüsselmaßnahme fortgeführt werden. Im Rahmen des Wettbewerbs sollten die weiteren Maßnahmen mit Bezug zum Fliegerhorst Berücksichtigung finden, sodass diese nach dem Ende der Nutzung des Fliegerhorsts durch die Bundeswehr (voraussichtlich in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre) umgesetzt werden können. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass bei den vorgeschlagenen Maßnahmen mit Bezug zum Fliegerhorst das Verhältnis aus Zustimmung/ Wichtigkeit und (deutlich weniger) Ablehnung durch die Lenkungsgruppe fast ausschließlich im oberen Bereich lag. Demzufolge stellen die Maßnahmen sinnvolle Leitlinien im Rahmen der Konversion des Fliegerhorst-Areals dar. Durch die frühzeitige Berücksichtigung der Maßnahmen kann der städtebauliche Wettbewerb zum Fliegerhorst-Areal indirekt eine Wirksamkeit auf beinahe alle Leitziele des Verkehrsentwicklungsplans entfalten.

## **BAHNHÖFE UND ÖPNV (Handlungsfeld B)**

Das Maßnahmenprogramm enthält in Bezug auf die Bahnhöfe Fürstenfeldbruck und Buchenau bzw. den ÖPNV im Allgemeinen die folgenden acht Maßnahmen, aus denen wiederum einzelne Teilprojekte folgen (siehe unten). Da einige Maßnahmen lediglich im informellen Einsetzen für Verbesserungen bestehen (BA1 & BA2), bzw. aufgrund größerer baulicher Maßnahmen und dem Bedarf eines Grunderwerbs vstl. erst mittel- bis langfristig umsetzbar sind (BF4, BF6 & BB8), bzw. in der Effektivität eher gering sind (BB9), wurde als **Schlüsselmaßnahme** der Ausbau der Fahrradabstellanlagen an den beiden Bahnhöfen (BF5 & BB7) definiert. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die Maßnahme BF3 auf Basis der Rückmeldungen aus der Lenkungsgruppe nicht mehr verfolgt wird.

- BA1: Einsetzen für weitere Verbesserungen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr
- BA2: Einsetzen für weitere Verbesserungen im Busverkehr zwischen FFB und den Nachbarkommunen
- BF4: Bauliche Umgestaltung der Bahnhofstraße inklusive einer Vermeidung der Durchbindung
- **BF5: Ausbau der Fahrradabstellanlagen am S-Bahnhof Fürstenfeldbruck**
- BF6: Realisierung eines Parkhauses am Oskar-von-Miller-Ring und Bebauung auf bestehenden Parkflächen
- **BB7: Ausbau der Fahrradabstellanlagen am S-Bahnhof Buchenau**
- BB8: Realisierung einer Busabstellung am Kurt-Huber-Ring am Bahnhof Buchenau
- BB9: Verbesserung der Vernetzung für Radfahrer in Richtung Schöngeising

### **Handlungsschwerpunkt:**

#### **Zusammenfassung BF5 & BB7: Ausbau der Fahrradabstellanlagen an den S-Bahnhöfen Fürstenfeldbruck und Buchenau**

Da die Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen Fürstenfeldbruck und Buchenau vor allem an sonnigen Tagen hoch ausgelastet sind, wird eine hohe Dringlichkeit bei deren Erweiterung gesehen, was den maßgeblichen Grund für die Empfehlung zur priorisierten Umsetzung als Schlüsselmaßnahme darstellt. In der Lenkungsgruppe lag das Verhältnis aus Zustimmung/ Wichtigkeit und (deutlich weniger) Ablehnung im mittleren bis hohen Bereich. In Bezug auf die Leitziele würde die Maßnahme vor allem den Radverkehr stärken und über die attraktivere Möglichkeit zum Bike & Ride auch den ÖPNV fördern. Die Bahnhöfe würden als Zentren verkehrlich gestärkt.

In einem ersten Schritt wird im Rahmen der Maßnahme die priorisierte Umsetzung der Bike & Ride Offensive vorgeschlagen. Am Bahnhof Buchenau wird ergänzend die zeitnahe Aufwertung des bestehenden unterirdischen Abstellraums zur Realisierung empfohlen. Die Errichtung eines Fahrradparkhauses am Bahnhof Fürstenfeldbruck kann in einem zweiten Schritt sinnvoll werden, insbesondere auch im Zusammenspiel mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfelds (BF4) und einer Bebauung auf den Parkflächen entlang der Oskar-von-Miller-Straße (BF6).

## HAUPTVERKEHRSNETZE (Handlungsfeld H)

Das Maßnahmenprogramm enthält in Bezug auf das Handlungsfeld Hauptverkehrsnetze die folgenden elf Maßnahmen, aus denen wiederum einzelne Teilprojekte folgen (siehe unten). Da sich einige Maßnahmen bereits kurz vor der Fertigstellung befinden (H1, H3a&b), andere Maßnahmen in den politischen Prioritäten eher im hinteren Bereich liegen (H2 & H3c), deren Realisierbarkeit von externen Entwicklungen abhängt (H5, H6, H7 & H9) oder deren Effektivität vergleichsweise gering eingeschätzt wurde (H10), wurden als **Schlüsselmaßnahmen** die Maßnahmen **H4, H8 und H11** definiert. Sie umfassen die **Umgestaltung der Straßenzüge Fürstenfelder Straße/ Oskar-von-Miller-Straße und Am Sulzbogen/ Heimstättenstraße sowie kleinteilige, lineare Netzergänzungen im Radverkehr.**

- H1: Verlegung der St2054 aus dem Zentrum auf die Umfahrung Neulindach
- H2: Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Radverkehrs entlang der Landsberger Straße
- H3: Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur entlang der äußeren Schöngesinger Straße
- **H4: Umgestaltung des Straßenzuges Fürstenfelder Straße/ Oskar-von-Miller-Straße**
- H5: Umgestaltung des Straßenraums entlang der Achse Augsburgener Straße/ Münchner Straße
- H6: Netzergänzungen im Radverkehrsnetz im Nordosten der Kernstadt Fürstenfeldbruck
- H7: Einbindung des zukünftigen Radschnellwegs in Richtung München in das städtische Netz
- **H8: Kleinteilige Netzergänzungen in Form einer Verbreiterung oder Neuanlage von Schutzstreifen**
- H9: Prüfung der Machbarkeit eines dritten Amperübergangs östlich der Innenstadt
- H10: Realisierung einer wegweisenden Beschilderung für das lokale Radverkehrsnetz
- **H11: Weitere Umgestaltung des Straßenzuges Am Sulzbogen/ Heimstättenstraße**

### Handlungsschwerpunkt 1:

#### Zusammenfassung H4 & H11: Umgestaltung der Straßenzüge Fürstenfelder Straße/ Oskar-von-Miller-Straße und Am Sulzbogen/ Heimstättenstraße

In den kommenden Jahren sollen die städtischen Straßenzüge Fürstenfelder Straße/ Oskar-von-Miller-Straße sowie Am Sulzbogen/ Heimstättenstraße, die den Hauptverkehrsnetzen des Radverkehrs, bzw. des Kfz-Verkehrs zuzuordnen sind, umgestaltet werden. Essenziell ist dabei eine Abwägung zwischen den Belangen des Fußverkehrs, des Radverkehrs, des ÖPNV sowie des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs, die aufgrund der immer wieder wechselnden baulichen Randbedingungen abschnittsweise vorgenommen werden muss. Sofern die Bedürfnisse der Verkehrsmittel in Einklang gebracht werden können, würden insbesondere der Radverkehr und der Fußverkehr von der Maßnahme profitieren. Die Belastungen durch den ruhenden sowie den fließenden Kfz-Verkehr werden verringert. Eine generell verkehrersparsame bauliche Entwicklung wird begünstigt. Da eine gesamtheitliche Umgestal-

tung der Straßen zu hohen Kosten führt, wird als erster, zeitnaher Schritt eine umfangreiche Voruntersuchung, gegebenenfalls auch in mehreren Varianten für die beiden Straßenzüge als Schlüsselmaßnahme des Verkehrsentwicklungsplans vorgeschlagen. Hierbei sollte auch eine Abwägung zwischen den Kosten und dem Nutzen erfolgen. Die in den Steckbriefen benannten Lösungsansätze dienen als erste Anregungen/ Umgestaltungsansätze für die kommenden Voruntersuchungen.

### **Handlungsschwerpunkt 2:**

#### **H8 Kleinteilige lineare Netzergänzungen (Sofortmaßnahmen Radverkehr)**

Die kleinteiligen Netzergänzungen in Form einer Verbreiterung oder Neuanlage von Schutzstreifen weisen im Gegensatz zu anderen Maßnahmen in den Hauptverkehrsnetzen einen vergleichsweise geringen Planungsaufwand auf, sind kurzfristig umsetzbar und führen zu einer Aufwertung von für den Radverkehr unattraktiven Streckenabschnitten in den Verkehrsnetzen. Durch die geringen Eingriffe (Markierung und ggfs. Beschilderung) sind die Kosten gegenüber umfangreichen Straßenumbauten vergleichsweise gering. Aufgrund der zahlreichen Vorschläge ist die Umsetzung der Maßnahmen kontinuierlich über die nächsten Jahre angelegt und kann auch einzelne Bestandteile von größeren räumlich spezifischen Maßnahmen beinhalten (z.B. Schutzstreifen und Radfahrstreifen an größeren Achsen).

### **KLEINTEILIGE NETZERGÄNZUNGEN (Handlungsfeld K)**

In Bezug auf kleinteilige Netzergänzungen enthält das Maßnahmenprogramm folgende acht Maßnahmen, aus denen wiederum einzelne Teilprojekte folgen (siehe unten). Aufgrund der langen Planungshorizonte und Umsetzungskosten der Projekte unter K2, der erforderlichen Detailprüfungen zur Umsetzung der Maßnahmen K4 & K6 sowie dem fortlaufenden Charakter der Maßnahmen K7 & K8 **wurden als Schlüsselmaßnahmen die Maßnahmen K1 (Punktueller Verbesserung der Querungssituation) sowie K3 & K5 (Sofortprogramm Optimierung von Knotenpunkten) definiert.** In weiterer Folge erscheint eine schrittweise Umsetzung der Maßnahmen K4 & K6 als sinnvoll. Die Maßnahme K2 sollte ebenfalls schrittweise umgesetzt werden, sobald eine Umplanung aufgrund von Abstimmungsbedarfen und/ oder den finanziellen Ressourcen möglich ist.

- **K1: Punktueller Verbesserung der Querungssituation an Straßen mit hoher Verkehrsbelastung**
- K2: Umgestaltung von Knotenpunkten mit Defiziten im Hinblick auf Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit
- **K3: Prüfung der Einführung von Grünen Pfeilen für Radfahrer und von Abbiegespiegeln**
- K4: Realisierung von vorgezogenen Haltlinien und Aufstellbereichen für Radfahrer
- **K5: Roteinfärbung von Fahrradfurten in Konfliktbereichen an Knotenpunkten**
- K6: Umsetzung einer ÖPNV-Priorisierung an Knotenpunkten in Fürstfeldbruck
- K7: Weiterführung des jährlichen Postens zur Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit im Haushalt
- K8: Verbesserung der quartiersinternen Vernetzung durch die Öffnung von Barrieren

**Handlungsschwerpunkt 1:**

**K1 Punktuelle Verbesserung der Querungssituation**

Im Rahmen dieser Schlüsselmaßnahme werden vergleichsweise kurzfristig umsetzbare punktuelle Verbesserungen der Querungssituation an bekannten Konfliktstellen vorgenommen, was vor allem dem Fuß- und Radverkehr zugutekommt und die Belastungen durch den Kfz-Verkehr reduziert. Im Anschluss erfolgt im Rahmen des jährlichen Haushaltspostens zur Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit (K7) eine schrittweise weitere Verbesserung der Situation im Fußverkehr.

**Handlungsschwerpunkt 2:**

**Zusammenfassung K3 & K5 Sofortprogramm Optimierung von Knotenpunkten**

Das Programm zur Knotenoptimierung zielt mittelfristig auf eine schrittweise Überplanung der Knotenpunkte in den Hauptverkehrsnetzen, vor allem im Hinblick auf die Radverkehrsführung und die Prüfung/ Umsetzung einer ÖV-Priorisierung (an LSA). Im ersten Schritt wird dabei die Rotfärbung noch nicht eingefärbter Furten, die Anbringung von Abbiegespiegeln sowie die Prüfung einer Anbringung von Grünen Pfeilen nur für Radfahrer nach Maßgabe der neuen VwV-StVO als Schlüsselmaßnahme definiert. Eine logische Fortführung ist die schrittweise Umplanung von Knotenpunkten nach Maßgabe von K4 und K6 sowie der größeren Umbaumaßnahmen (K2).

## MOBILITÄTSANGEBOTE & -KONZEPTE (Handlungsfeld M)

Das Maßnahmenprogramm enthält in Bezug auf die Integration von Mobilitätsangeboten & -konzepten die folgenden sechs Maßnahmen, aus denen wiederum einzelne Teilprojekte folgen (siehe unten). Da die Maßnahme M2 ohne großen Aufwand sofort umsetzbar ist, die Maßnahme M4 lediglich geringe Wirkungen aufweist und die Maßnahmen M5 sowie M6 fortlaufend zu verstehen sind, **wurden als Schlüsselmaßnahmen die Maßnahmen M1 (Änderung und ggfs. Zusammenlegung der Stellplatzsatzungen für Kfz und Fahrräder) und M3 (Realisierung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet von Fürstfeldbruck) definiert.** Zwischen den Maßnahmen ergeben sich zudem Wechselwirkungen.

- **M1: Änderung und ggfs. Zusammenlegung der Stellplatzsatzungen für Kfz und Fahrräder**
- M2: Weiterentwicklung von VUs zu Mobilitätsuntersuchungen und -konzepten
- **M3: Realisierung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet von Fürstfeldbruck**
- M4: Zeitweise Bereitstellung von städtischen Dienstfahrzeugen für Carsharing
- M5: Beibehaltung der Förderung für Lastenfahrräder und Elektromobilität
- M6: Schrittweiser Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur

### Handlungsschwerpunkt 1:

#### M1 Änderung und ggfs. Zusammenlegung der beiden Stellplatzsatzungen

Die Regelungen in den Stellplatzsatzungen sind als Stellschraube für die zukünftige Mobilitätsentwicklung besonders relevant, da sich deren Vorgaben im Rahmen von allen Bauvorhaben in der gesamten Stadt manifestieren und in der Regel über viele Jahre bestehen bleiben. Eine Anpassung der Stellplatzsatzungen im Hinblick auf aktuelle Entwicklungen im Mobilitätsverhalten (mit Blick in die Zukunft) ist daher essenziell für die gesamtstädtische Entwicklung und sollte priorisiert angegangen werden. Durch die Maßnahme werden bei geringen Kosten die Belastungen durch die hohe Anzahl an nachzuweisenden Stellplätzen reduziert und ein niedrigerer Kfz-Besitz sowie eine verkehrssparsame Entwicklung begünstigt. Durch Mobilitätskonzepte und „Lastenradstellplätze“ erfolgt zudem eine Integration von Mobilitätsangeboten. Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV können durch innovative Mobilitätskonzepte begünstigt werden. Belastungen durch den fließenden Kfz-Verkehr werden reduziert.

### Handlungsschwerpunkt 2:

#### M3 Realisierung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet von FFB

Die Realisierung von Mobilitätsstationen weist hohe Kosten auf, bringt aber durch die Schaffung zahlreicher neuer Angebote einen hohen Nutzen im Hinblick auf die Leitziele mit sich. Dies umfasst nicht nur eine Förderung des Umweltverbunds, sondern auch die Förderung einer verkehrssparsamen Entwicklung sowie eine Stärkung der Zentren und Quartiere. Trotz der hohen Kosten sollte die Maßnahme daher priorisiert angegangen werden. Die Umsetzung sollte in einem ersten Schritt die Mobilitätsstationen aus Priorität 1 des LK-Konzeptes umfassen. Anschließend sollte ein bedarfsgerechter Ausbau erfolgen, der durch die Änderung der Stellplatzsatzung begünstigt werden kann, in dem die Vorhabenträger im Rahmen der Planungsvorhaben zusätzliche Angebote schaffen und diese in das Netz aus Mobilitätsstationen integrieren.

## ÖFFENTLICHKEITSARBEIT (Handlungsfeld Ö)

In Bezug auf das Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit enthält das Maßnahmenprogramm die folgenden sechs Maßnahmen, aus denen wiederum einzelne Teilprojekte folgen (siehe unten). Da die Maßnahmen Ö2, Ö3 und Ö6 bereits umgesetzt werden und im Rahmen des VEP lediglich deren Fortführung und/ oder Ausbau angeregt werden, wurden als **Schlüsselmaßnahmen** die Maßnahmen Ö1 (Initiierung einer interkommunalen AG Mobilität) sowie eine Kombination der Maßnahmen Ö4 und Ö5 (Einführung eines Mobilitätsmanagements an den Grundschulen sowie eines Mobilitätsmanagements für Betriebe) definiert.

- **Ö1: Initiierung einer interkommunalen AG Mobilität**
- Ö2: Durchführung von Mobilitätsveranstaltungen
- Ö3: Fortlaufende Information der und Kommunikation mit der Bevölkerung über Mobilitätsthemen
- **Ö4: Einführung von Mobilitätsmanagement an den Grundschulen**
- **Ö5: Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements**
- Ö6: Regelmäßiger interner und externer Austausch

### Handlungsschwerpunkt 1:

#### Ö1 Initiierung einer interkommunalen AG Mobilität

Aufgrund der Verkehrsverflechtungen zwischen Fürstenfeldbruck und den Nachbarkommunen, der laufenden und anstehenden regionalen Konzepte (z.B. das Konzept für Mobilitätsstationen und mögliche regionale Projekte im Rahmen der IBA) sowie der im Idealfall als gemeindeübergreifend verstandenen Aufgabenstellung einer optimalen Vernetzung des Fliegerhorstes mit den benachbarten Siedlungsgebieten im Umweltverbund wird die Initiierung einer interkommunalen Arbeitsgruppe Mobilität durch die Stadt Fürstenfeldbruck angeregt. Die Dringlichkeit und die Bedeutung der regional wirksamen Maßnahmen führen zur Einstufung der Arbeitsgruppe als Schlüsselmaßnahme, die die regionale Entwicklung entscheidend mit beeinflussen kann.

### Handlungsschwerpunkt 2:

#### Zusammenfassung Ö4 & Ö5: Einführung eines Mobilitätsmanagements an den Grundschulen sowie eines Mobilitätsmanagements für Betriebe

Die Einführung eines Mobilitätsmanagements bei der Stadt Fürstenfeldbruck (mit Fokus auf Betriebe und Schulen) kann entscheidenden Einfluss auf zahlreiche weitere Projekte im Stadtgebiet entfalten und diese aktiv unterstützen, weshalb die Maßnahme zur priorisierten Umsetzung als Schlüsselmaßnahme vorgeschlagen wird. So können beispielsweise über das betriebliche Mobilitätsmanagement die Sharing Mobilität und der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur beeinflusst werden, die eigenständige Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans darstellen. Zudem kann ein Einfluss auf eine verkehrssparsame Entwicklung genommen werden und das Mobilitätsverhalten zugunsten des Umweltverbundes beeinflusst werden. Durch schulisches Mobilitätsmanagement und darunterfallende Projekte, wie den Bus mit Füßen oder aktuelle Schulwegkarten, kann nicht nur die Schulwegsicherheit verbessert werden, sondern durch das Ändern von täglichen Routinen ggfs. auch die Einstellung der Schüler und Eltern zum Mobilitätsverhalten an sich beeinflusst werden.

## **Umsetzung**

Die Verwaltung wird beauftragt, die vorausgehend beschriebenen Schlüsselmaßnahmen möglichst zeitnah zur Umsetzung zu bringen, sodass in einem Jahr bereits erste Umsetzungsschritte erkennbar sind, weitere Maßnahmen können nur im Rahmen der Kapazitäten der Verwaltung sowie unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen verfolgt werden. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen, ggfs. auch mit Anpassungen unter Beachtung der Leitziele, bedarf in der Regel einer vertieften Betrachtung und gesonderter Umsetzungsbeschlüsse.

Die Verwaltung wird beauftragt dem Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau (UVA) jährlich über den Umsetzungsfortschritt der Maßnahmen Bericht zu erstatten, dabei sind ein Rückblick auf den Prozess, ein Ausblick auf die nächsten Schritte und der aktuelle Handlungsbedarf anzugeben.

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