Sitzungsunterlagen

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

10.11.2021

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung 5

Vorlagendokumente

TOP Ö 3 Sachantrag Nr. 59/2020-2026 von Frau Dr. Zierl und Herrn Kreis; Ochsenwiese als Blühfläche schützen

Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2546/2021 7

Anlage 01 Sachantrag Nr. 59/2020-2026 2546/2021 13

Anlage 02 Stellungnahme Lohde Veranstaltungs-GmbH 2546/2021 15

Anlage 03 EVVC Veranstaltungszentren_unverzichtbar_gewinnbringend 2546/2021 19

TOP Ö 4 Überlassung der Umgehungsstraße Neulindach an den Freistaat Bayern (Straßenbauverwaltung) und Widmung zur Staatsstraße

Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2520/2021 41

Anlage 1 Beschlussauszug STR 2020 2520/2021 45

Anlage 1 Beschlussvorlage 2020 2520/2021 47

Anlage 2 Überlassungsvertrag 2520/2021 59

Anlage 2 Überlassungsvertrag Anlage 1 2520/2021 71

Anlage 2 Überlassungsvertrag Anlage 2 2520/2021 73

Anlage 2 Überlassungsvertrag Anlage 3 2520/2021 75

Anlage 3 Erhaltungsrückstand IB Mayr 2520/2021 77

TOP Ö 5 Beschluss zu eingereichten Positionspapieren Klimaschutz

Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2556/2021 79

Anlage1_Beschlussbuchauszug UVA vom 13.10.2020 2556/2021 85

Anlage2_Positionspapier Stadtjugendrat und Umweltbeirat_Nummeriert 2556/2021 87

Anlage3_Positionspapier Fridays for Future_Nummeriert 2556/2021 97

Anlage4_Erweiterte Einordnung_Positionspapiere Ideen und Anregungen zum Klimaschutz 2556/2021 113

TOP Ö 6 Überarbeitung kommunales Förderprogramm Energieeinsparung (Beschluss); beinhaltet Sachantrag Nr. 055/2020-2026 CSU Städtisches Förderprogramm Dach- und Fassadenbegrünung

Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2555/2021 117

Anlage1_Beschlussbuchauszug UVA vom 06.02.2019 2555/2021 123

Anlage2_SA-Nr. 142_Zierl 2555/2021 125

Anlage3_SA-Nr. 055_Kellerer Boss 2555/2021 133

Anlage4_Überblick Energie-Checks Verbraucherzentrale_markiert 2555/2021 135

Anlage5_Förderprogramm_Baustein Energieberatung 2555/2021 137

Anlage6_Förderprogramm_Baustein Dachbegrünung 2555/2021 139

TOP Ö 7 Grundsatzbeschluss für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)

Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2562/2021 141

Anlage 1 211019_1_VEP-BisherigeTermine 2562/2021 155

Anlage 2 211019_2_VEP-AbstimmungsergebnisseLEGRU 2562/2021 159

Anlage 3 211019_3_VEP-SteckbriefeMaßnahmen 2562/2021 171

Anlage 4 211025_4_VEP-BewertungsmatrixZusatzspalte 2562/2021 189

TOP Ö 8 B+R Offensive DB und BMU - Beschluss neuer Fahrradabstellanlagen am Bhf. Buchenau

Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2559/2021 193

Anlage 1_2021-07-14_Protokoll Ortstermin Abstellanlagen Bhf. Buchenau_1.1 2559/2021 201

TOP Ö 9 SA 50 Querungshilfe Herrenweg in Puch
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2560/2021 207
Anlage 1 - Sachantrag Nr. 050_Boss+Siegler_Querungshilfe Zur Kaisersäule Puch 2560/2021 211

Stadt Fürstenfeldbruck Postfach 1645 82245 Fürstenfeldbruck

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

An die Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Fürstenfeldbruck, 28.10.2021

Einladung zur 12. öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zu der am **Mittwoch, 10.11.2021, 18:30 Uhr**, im Veranstaltungsforum Fürstenfeld, Stadtsaal stattfindenden Sitzung **des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau** ein.

Die Tagesordnungspunkte, die am 10.11.2021 aus Zeitgründen nicht behandelt werden können, werden automatisch auf den 11.11.2021 vertagt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

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

2. Verkehrsrechtliche- und umweltrechtliche Fragen

3. Sachantrag Nr. 59/2020-2026 von Frau Dr. Zierl und Herrn Kreis; Ochsenwiese als Blühfläche schützen
   Vorlage: 2546/2021

4. Überlassung der Umgehungsstraße Neulindach an den Freistaat Bayern (Straßenbauverwaltung) und Widmung zur Staatsstraße
   Vorlage: 2520/2021

5. Beschluss zu eingereichten Positionspapieren Klimaschutz
   Vorlage: 2556/2021

6. Überarbeitung kommunales Förderprogramm Energieeinsparung (Beschluss); beinhaltet Sachantrag Nr. 055/2020-2026 CSU Städtisches Förderprogramm Dach- und Fassadenbegrünung
Vorlage: 2555/2021

7. Grundsatzbeschluss für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)
Vorlage: 2562/2021

8. B+R Offensive DB und BMU - Beschluss neuer Fahrradabstellanlagen am Bhf. Buchenau
Vorlage: 2559/2021

9. SA 50 Querungshilfe Herrenweg in Puch
Vorlage: 2560/2021

10. Verschiedenes

Nichtöffentlicher Teil:

1. Verschiedenes

Freundliche Grüße

Erich Raff
Oberbürgermeister

Sämtliche Sitzungsunterlagen finden Sie im Ratsinformationssystem.
Fehlende Sitzungsunterlagen werden nachgereicht.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2546/2021

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

Betreff/Sachantragsnr.	Sachantrag Nr. 59/2020-2026 von Frau Dr. Zierl und Herrn Kreis; Ochsenwiese als Blühfläche schützen			
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:		Erstelldatum	21.09.2021	
Verfasser	Leinweber, Norbert	Zuständiges Amt	VF	
Sachgebiet	Veranstaltungsforum Fürstenfeld	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		

Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Entscheidung	10.11.2021	Ö

Anlagen:	Anlage 01: Sachantrag Nr. 59/2020-2026 Ochsenwiese als Blühfläche Anlage 02: Stellungnahme Lohde Veranstaltungs-GmbH Anlage 03: EVVC Veranstaltungszentren_unverzichtbar_gewinnbringend

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt, den Pachtvertrag der Ochsenwiese nicht zu ändern und die Nutzung wie bisher weiter zu führen.

Die Verwaltung wir damit beauftragt, mögliche Alternativen für Blühflächen zu prüfen.

Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	

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

Sachvortrag:

Seit vielen Jahren wird die sogenannte „Ochsenwiese“ bei ausgewählten Großveranstaltungen im Veranstaltungsforum temporär als ergänzende PKW-Stellfläche genutzt. Diese Praxis hat sich verkehrstechnisch seit nunmehr 15 Jahren bestens bewährt. Auch die diesbezügliche Zusammenarbeit mit dem Pächter der Wiese (Familie Reichlmayr) verläuft reibungslos.

Ohne die Wiese, die Platz für weit über 1.000 PKWs bietet, wären Events, die für den Eigenbetrieb, die Große Kreisstadt sowie den Landkreis Fürstenfeldbruck von herausragender Bedeutung sind, zumindest in ihrer bisherigen Form nicht mehr möglich.

Betroffene Veranstaltungen: Betroffen wären u.a. die ANIMUC, die Fürstenfelder Gartentage sowie die Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld:

- Die „ANIMUC“ ist eine Messe für Fans der japanischen Popkultur. Zahlreiche Händler und Aussteller präsentieren auf der größten Convention dieser Art in Bayern ein breit gefächertes Angebot an Mangas, Animes, Buttons, Büchern und Spielen. Videoräume, Go- und Sammelkarten-Bereiche sowie Wettbewerbe, Diskussionsrunden, Vorträge und Workshops ergänzen das Angebotsspektrum. Internationale Cosplay-Idole anwesend und stehen für Autogrammstunden und Fototermine zur Verfügung. Die ANIMUC führt wie keine andere Veranstaltung junges Publikum nach Fürstenfeldbruck.

- Mit über 260 Ausstellern haben sich die „Fürstenfelder Gartentage“ zur führenden Gartenmesse in Süddeutschland entwickelt. Die sorgfältig konzipierte Verkaufsausstellung wird bei Idealwetter von bis zu 45.000 Gästen besucht, die sich in Fachvorträgen informieren und durch Schaugärten anregen lassen. Aufgelockert durch ein attraktives kulturelles und gastronomisches Angebot bieten die Gartentage ein außergewöhnliches Erlebnis in der ehemaligen Klosteranlage.

- Die „Oldtimertage Fürstenfeld“ zählen zu „den der schönsten Veranstaltungen ihrer Art in Deutschland" (Bayerisches Fernsehen). Bis zu 14.000 Besucher machen sich alljährlich Mitte September auf den Weg in das Veranstaltungsforum. Neben dem Teilemarkt ARTISAN für Schrauber, Bastler und Sammler und einem vielfältigen Messebereich CLASSIC, präsentieren sich zahlreiche Oldtimer-Clubs im Rahmenprogramm „Oldie’s Life!“.

Überdies ist die Nutzung der Ochsenwiese auch für Sonderveranstaltungen von großer Bedeutung:

- So etwa für das bereits verbindlich projektierte Zeitfahren im Rahmen der „European Championships Munic 2022“. Die European Championships sind die größte Sportveranstaltung Bayerns seit den Olympischen Sommerspielen 1972. Vom 11. bis 21. August 2022 kämpfen Europas beste Athletinnen und Athleten in neun telegenen Sportarten um die begehrten Medaillen. Die Krönung Europas bester Rad-Zeitfahrer erfolgt dabei rund um Fürstenfeldbruck. Der Kirchvorplatz in Fürstenfeld dient als Start- und Zielort des Rundkurses. Das Veranstaltungsforum wird für verschiedene Funktionen (Pressezentrum, Fahrer*innen-Lager, Werkstattbereich etc.) genutzt.

Auch für die Durchführung der Bayerischen Landesausstellung, um die sich die Stadt Fürstenfeldbruck aktuell bemüht, wäre die Ochsenwiese erforderlich.

Beurteilung vorgeschlagener Alternativen:

- Shuttleservice-Versuche bei anderen Veranstaltungen im Brucker Stadtgebiet – z.B. beim „Foodtruck-Festival“ - sind bisher erfolglos verlaufen. Zudem wäre die Einrichtung eines solches Angebotes mit ganz erheblichen Kosten verbunden.
- Der im Antrag vorgeschlagene Bollerwagenverleih wird auf den Gartentagen bereits angeboten.

Insgesamt steht außer Frage, dass beide Maßnahmen bei weitem nicht das Potential aufweisen, wegfallende Stellplätze auf der Ochsenwiese ersetzen zu können.

Wirtschaftliche Bedeutung von Veranstaltungen: Durch die Corona-Pandemie hat insbesondere auch die Veranstaltungsbranche mit erheblichen Einschränkungen und Einbußen zu kämpfen. Sowohl die Fürstenfelder Gartentage als auch die ANIMUC und die Oldtimertage konnten sowohl 2020 und 2021 nicht stattfinden. Aus wirtschaftlichen Gründen ist ein möglichst uneingeschränkter Neustart 2022 für die Veranstalter, den Eigenbetrieb und die Fürstenfelder Gastronomie GmbH - aber auch für die gesamte Hotellerie in und um Fürstenfeldbruck - zwingend erforderlich.

In der Broschüre „Veranstaltungszentren – unverzichtbar und gewinnbringend“ (ANLAGE 3), werden die vielfältigen wirtschaftlichen, sozioökonomischen und kommunalen Effekte von Veranstaltungszentren am Beispiel des Veranstaltungsforums Fürstenfeld detailliert aufgezeigt.

Verkehrliche Voraussetzungen: Hier sei auf die Stellungnahmen des Sachgebiets 34 sowie des Gartentage-Veranstalters (ANLAGE 2) verwiesen.

- In einer Kommentierung der Straßenverkehrsbehörde heißt es zusammenfassend: *„Obwohl wir uns an jeder vorhandenen Blühwiese erfreuen, sollte dieser Antrag aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt werden. (...) Für diese Veranstaltungen wird die Ochsenwiese zwingend als Parkplatz gebraucht.“*

- Auszug Stellungnahme Gartentage-Veranstalter *„Laut unseren Umfragen kommt der Großteil der Besucher, die mit dem PKW anreisen, aus München, dem Landkreis Starnberg und dem östlichen Landkreis FFB. Diese reisen über die Bundesstraße B2 aus Richtung München an. Sollten diese Verkehrsteilnehmer auf den Volkfestplatz umgeleitet werden, müssten sie über die Münchner Str. und den Marktplatz weitergeführt werden. Das würde zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und Staubildung in der Innenstadt führen und wäre als „Beispiel für nachhaltige Mobilität“ ungeeignet. Es ist zu befürchten, dass der Wegfall der Stellplätze auf der Ochsenwiese nach 17- jähriger Nutzung zu einem enormen Parkplatzsuchverkehr um das Veranstaltungsforum führt und die Anzahl der Falschparker sprunghaft ansteigt.“*

Bewirtschaftung / Ökologische Einschätzung:

Hier wird auf die Stellungnahmen des Gartentage-Veranstalters, die der Wiesenpächter uneingeschränkt teilt, verwiesen.

- Auszug: „*Wir haben uns im Jahr 2006 aktiv dafür eingesetzt, dass die Ochsenwiese an Herrn Reichlmayr verpachtet und seither biologisch bewirtschaftet wird. (...). Die möglichen Schäden an der Vegetation werden durch Herrn Reichlmayr auf Kosten der Lohde Veranstaltungs-GmbH im Anschluss behoben. Erfahrungsgemäß erholt sich die Fläche schnell von der Parkplatznutzung. Die Wiese zeigte auch in den Sommermonaten vor der Corona-Pause eine Vielzahl an Blühkräutern. Die Artenvielfalt der Ochsenwiese hat sich durch die 15- jährige biologische Bewirtschaftung deutlich erhöht.*
  Während der Nutzung als Bedarfsparkplatz achten wir sehr darauf, die Grasnarbe größtmöglich zu schonen. So werden, bei sich abzeichnenden Schäden alle Fahrgassen um 3 m verschoben. Dazu setzen wir die Markierungen auf der kompletten Wiese zwischen den Öffnungszeiten um. Bisher war es nur in zwei Jahren nötig, die Wiesenfläche in Teilbereichen nachzusähen. Wir erklären uns gerne bereit, in Zukunft für solche Nachsaaten eine autochthone, artenreiche Wiesenmischung zu verwenden.
  Die Stadt Fürstenfeldbruck verfügt über eine Vielzahl innerstädtischer Wiesen, die in das bayerische Vertragsnaturschutzprogramm aufgenommen werden könnten. (...)

Nach Einschätzung des Gartentage-Veranstalters und Landschaftsarchitekten Martin Lohde stehen bis zu 46.400 m² städtische Flächen für die Entwicklung zur Blütenwiese zur Verfügung, ohne dass die Ochsenwiese aus einer temporären Stellplatznutzung herausgenommen werden müsste. Zu überlegen wäre zudem den Wiesenstreifen unter der Baumreihe, nördlich der Ochsenwiese zwischen dem Fuß- und Radweg zu einem Blühstreifen zu entwickeln. Ebenso ist vorstellbar, einen Streifen am Nordrand der Ochsenwiese dauerhaft erst im Juli zu Mähen und so zu einem Blühstreifen zu entwickeln. Beide Maßnahmen hätten einen beträchtlichen optischen Effekt und würde den Blühpflanzen durch Aussamung die Möglichkeit geben, die Artenvielfalt zu steigern.

In einer Email vom 05.08.21 an das Veranstaltungsforum weist Pächter Robert Reichlmayr darauf hin, dass die Wiese vor der Parkplatznutzung extra hoch abgemäht wird, um die Grasnarbe besser zu schonen. Zudem schreibt er: *„Wie mit Martin Lohde (...) besprochen, kann ich diese Einschätzungen uneingeschränkt teilen.*

Gesamtbeurteilung: Mit über 250.000 Besuchern jährlich zählt das Veranstaltungsforum zu den führenden Kultur- und Tagungszentren Bayerns. Fürstenfeld ist somit ein Ort, der weit über die Landkreisgrenzen hinaus strahlt. Ausgebremst wurde der langjährige Erfolg des städtischen Eigenbetriebs durch die Corona-Pandemie. Insgesamt steht aber zu hoffen, dass die hiermit verbundene Krise Anfang/Mitte 2022 endet. Bis dahin sollte nicht der Fehler gemacht werden, bewährte Rahmenbedingungen erfolgreicher Events zu verändern. Schließlich tragen insbesondere die Fürsten-

feld-Veranstaltungen den Namen unserer Stadt imagegebend in Landkreis und Freistaat sowie - nicht selten auch - weit darüber hinaus.

Insofern spricht sich der Eigenbetrieb eindeutig gegen den Sachantrag aus, nicht zuletzt auch, da es zahlreiche alternative Flächen im Stadtgebiet gibt, die als Blühflächen genutzt werden könnten.

Eing. p. Mail

TOP Ö 3

Dr.-Ing. Alexa Zierl
Referentin für Klimaschutz & Energie
Oskar-von-Miller-Str. 14, 82256 Fürstenfeldbruck

Dieter Kreis
Referent für Bürgerbeteiligung
Wilhelm-Busch-Str. 7, 82256 Fürstenfeldbruck

BEARBEITUNGSVERMERK:
federführendes Amt:
OB | 1 | 2 | 3 | 4 | 5
zur Kenntnis / Mitwirkung an
19. JULI 2021
OB | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | VI
U-Schrift OB | Rückspr. | Vorgang vorl. | vor Ausl. vorl. | Eilt/ sofort
Termin bis/am:

SA-Nr. 059

Stadt Fürstenfeldbruck
Herrn Oberbürgermeister Erich Raff

18. Juli 2021

Betreff: Antrag Ochsenwiese als Blühfläche schützen


Mitte Mai 2021

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Raff,

die Stadt hat sich nach dem Bienen-Volksbegehren das Ziel gesetzt, mehr für den Artenschutz und die Insekten-freundlichkeit zu tun. In letzter Zeit wurden dazu einige Blühflächen am Straßenrand angelegt. Dabei handelt es sich allerdings hauptsächlich um eher kleine Flächen.

Auf der „Ochsenwiese" zwischen Bahnhof und Kloster hätte die Stadt die Möglichkeit, eine knapp drei Hektar große Blühwiese entstehen zu lassen. Die Fläche war früher einmal eine artenreiche Wiese, was durch die Nutzung als Parkplatz bei Großveranstaltungen endete. Nach der nun zweijährigen „Corona-Veranstaltungspause" kann man sehen, was für ein Potenzial in der Wiese steckt.


Mahd Mitte Juni 2021

Die Ochsenwiese wird von der Stadt aktuell mit der Auflage verpachtet, sie als Parkplatz zur Verfügung zu stellen. Gerade die Nutzung als Parkplatz für die zwischen Mitte Mai und Anfang Juni stattfindenden Gartentage bedeutet, dass erstens zu früh gemäht werden muss und zweitens danach der Boden stark verdichtet ist und es lange dauert, bis wieder etwas wächst geschweige denn blüht.


Mitte Juli 2021

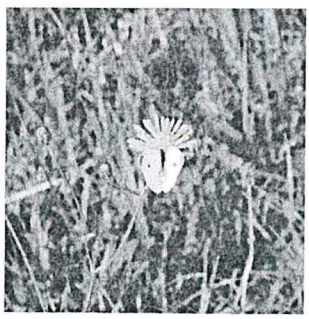
Einer zum Beispiel im bayerischen Vertragsnaturschutzprogramm aufgenommene großen Blühwiese würde dagegen sowohl dem Image des Veranstaltungsforums, als auch der Gartentage nützen. Dies könnte man noch steigern, in dem die Stadt einen attraktiven Ersatz für die wegfallenden Parkplätze schafft, der gleichzeitig ein Beispiel für nachhaltige Mobilität ist, zum Beispiel durch einen kostenlosen Shuttle-Service vom Volksfestplatz, die Freigabe des P&R-Parkdecks an der Oskar-von-Miller-Straße mit Shuttle-Service und/oder Bollerwagen-Verleih etc.



Daher stellen wir für unsere Fraktion den folgenden Antrag,:

1. Der Stadtrat beschließt, den Pachtvertrag der Ochsenwiese dergestalt zu ändern, dass die Wiese ab 2022 nicht mehr als Parkplatz genutzt, sondern langfristig als Blühfläche geschützt wird, z.B. durch Anmeldung im Rahmen des bayerischen Vertragsnaturschutzprogramms (VNP).

2. Die Verwaltung wird beauftragt, für Veranstaltungen, die bisher die Ochsenwiese als Parkplatz nutzen durften, einen geeigneten Parkplatz-Ersatz bzw. geeignete unterstützende Maßnahmen (Beispiel Shuttle-Service) zu finden und dem Ausschuss zum Beschluss vorzulegen.



Wegen des Melde-Termins für KULAP und VNP (Anfang 2022) sollte Punkt 1 noch dieses Jahr behandelt werden, Punkt 2 reicht (bei Beschluss von 1) nächstes Jahr.

Mit freundlichen Grüßen

Alexa Zierl & Dieter Kreis

LOHDE VERANSTALTUNGS-GMBH

Geschäftsführer Dipl.-Ing. (FH) Martin Lohde, Landschaftsarchitekt



Lohde Veranstaltungs-GmbH · Leonhardsplatz 1 · D-82256 FFB

Veranstaltungsforum Fürstenfeld
Herrn Norbert Leinweber
Fürstenfeld 12

82256 Fürstenfeldbruck

D-82256 Fürstenfeldbruck
Leonhardsplatz 1

Tel.: 0049 (0)8141 / 530103
Fax: 0049 (0)8141 / 530104
mobil: 0049 (0)171/8928009

info@lohde-landschaft.de

www.fuerstenfelder-gartentage.de
www.garten-schloss-langenburg.de
www.garten-schloss-tuessling.de

Ochsenwiese als Blühfläche schützen

Sehr geehrte Herr Leinweber,

5. August 2021

zu dem Antrag von Frau Dr. Zierl nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Ochsenwiese hat als Bedarfsparkplatz eine Kapazität von über 1.400 PKW und wird seit dem Jahr 2002 während der Gartentage genutzt. Nicht zuletzt die große Anzahl an Parkplätzen in unmittelbarer Nähe des Veranstaltungsforums haben die Fürstenfelder Gartentage zur größten Veranstaltung im Landkreis und größten Gartenmesse dieser Art in Deutschland gemacht. Für die Nutzung als Parkplatz während der Gartentage erhält die Stadt Fürstenfeldbruck eine Miete von 1.260,00 €. Darüber hinaus ist die Stadt an den Eintrittsgeldern der Besucher der Gartentage sowie am Umsatz der Gastronomie beteiligt. Die Stadt profitiert darüber hinaus vom Image der Veranstaltung sowie von den zusätzlichen Gewerbesteuereinnahmen der Veranstalter, der lokalen Aussteller, der innerstädtischen Gastronomie und der Hotellerie.

Durch die enormen Einschränkungen während der Corona-Pandemie ist die Veranstaltungsbranche sehr geschwächt. Der fragile Neustart der Gartentage nach zweijähriger Pause sollte jetzt nicht durch zusätzliche Auflagen von Seiten der Stadt in Frage gestellt werden.
Auf den Gartentagen werden zahlreiche Waren mit großem Volumen oder erhöhtem Gewicht angeboten. Die Kaufbereitschaft der Besucher steht daher in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Entfernung zum PKW-Stellplatz.
Der erzwungene Einsatz eines Shuttle-Bus-Verkehrs würde zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt einen spürbaren Umsatzrückgang der über 260 Aussteller bewirken. Die zusätzlichen Kosten für einen kurz getakteten Shuttle-Bus-Verkehr zwischen dem Veranstaltungsforum und dem Volksfestplatz belaufen sich auf ca. 20.000,00 €.

Eine Nutzung des P&R Parkdecks am Bahnhof ist laut städtischer Satzung 601 vom 07.03.2017 nur für die Nutzer des MVV zulässig. Eine Benutzung durch Besucher des Veranstaltungsforums kostet 35,00 € Verwarngeld. Die Stadt ist an diese Satzung gebunden, da das Parkdeck mit Hilfe von Fördergeldern erstellt wurde. Die Förderrichtlinien schließen die Benutzung ohne gültiges MVV-Ticket aus.
Abgesehen davon, dass das Parkdeck nicht genutzt werden darf, wäre es am Freitag und Samstag von Pendlern belegt. Am Sonntag und Pfingstmontag könnten geschätzt 100,

der gut 200 vorhandenen Stellplätze genutzt werden, wenn die Besucher bereit wären, dafür 35,00 zu bezahlen. Der Wegfall von 1.400 Stellplätzen auf der Ochsenwiese kann so nicht kompensiert werden.

Laut unseren Umfragen kommt der Großteil der Besucher, die mit dem PKW anreisen, aus München, dem Landkreis Starnberg und dem östlichen Landkreis FFB. Diese reisen über die Bundesstraße B2 aus Richtung München an. Sollten diese Verkehrsteilnehmer auf den Volkfestplatz umgeleitet werden, müssten sie über die Münchner Str. und den Marktplatz weitergeführt werden. Das würde zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und Staubildung in der Innenstadt führen und wäre als „Beispiel für nachhaltige Mobilität“ ungeeignet.
Es ist zu befürchten, dass der Wegfall der Stellplätze auf der Ochsenwiese nach 17-jähriger Nutzung zu einem enormen Parkplatzsuchverkehr um das Veranstaltungsforum führt und die Anzahl der Falschparker sprunghaft ansteigt. Die Akzeptanz der Besucher einen kostenlosen Shuttle-Bus vom Volksfestplatz zu nutzen, wird voraussichtlich äußerst gering ausfallen. Die Gäste werden diese Maßnahme als Schikane empfinden, die sicherlich nicht dem „Image des Veranstaltungsforums und der Gartentage nützen“ wird.

Der im Antrag vorgeschlagene Bollerwagenverleih wird bereits auf den Gartentagen angeboten, hat jedoch nicht das Potential, die fehlenden Stellplätze zu ersetzen. Ebenso werden seit dem Jahr 2018 Rikscha-Fahrten zwischen dem Bahnhof und dem Veranstaltungsforum offeriert, um damit die Nutzung des ÖNVP zu erleichtern.

Wir haben uns im Jahr 2006 aktiv dafür eingesetzt, dass die Ochsenwiese an Herrn Reichlmayr verpachtet und seither biologisch bewirtschaftet wird. Wir arbeiten seither partnerschaftlich mit dem Pächter zusammen. Die möglichen Schäden an der Vegetation werden durch Herrn Reichlmayr auf Kosten der Lohde Veranstaltungs-GmbH im Anschluss behoben. Erfahrungsgemäß erholt sich die Fläche schnell von der Parkplatznutzung. Die Wiese zeigte auch in den Sommermonaten vor der Corona-Pause eine Vielzahl an Blühkräutern. Die Artenvielfalt der Ochsenwiese hat sich durch die 15-jährige biologische Bewirtschaftung deutlich erhöht.

Während der Nutzung als Bedarfsparkplatz achten wir sehr darauf, die Grasnarbe größtmöglich zu schonen. So werden, bei sich abzeichnenden Schäden alle Fahrgassen um 3 m verschoben. Dazu setzen wir die Markierungen auf der kompletten Wiese zwischen den Öffnungszeiten um. Bisher war es nur in zwei Jahren nötig, die Wiesenfläche in Teilbereichen nachzusähen. Wir erklären uns gerne bereit, in Zukunft für solche Nachsaaten eine autochthone, artenreiche Wiesenmischung zu verwenden.

Die Stadt Fürstenfeldbruck verfügt über eine Vielzahl innerstädtischer Wiesen, die in das bayerische Vertragsnaturschutzprogramm aufgenommen werden könnten. Wir schlagen vor, die folgenden Flächen in das Programm aufzunehmen und zur Blühwiese zu entwickeln:

- Wiesen beidseitig der Schöngeisinger Straße zwischen Fürstenfelder Straße und Minigolfplatz. Da der vorhandene Bolzplatz auf die Fläche der Sommerstockbahn verlegt werden soll, steht auch diese Fläche in Zukunft zur Verfügung (Gesamtfläche ca. 38.000 m²).
- Wiese nordöstlich des Parkplatzes des Veranstaltungsforums zwischen Zisterzienserweg und Klosterstraße (ca. 5.600 m²).
- Wiesendreieck im südwestlichen Bereich des Rugby-Feldes. Diese Fläche wird nicht sportlich genutzt, jedoch derzeit regelmäßig gemäht (ca. 2.800 m²)

Nach unserer Einschätzung stehen somit 46.400 m² städtische Flächen für die Entwicklung zur Blütenwiese zur Verfügung, ohne dass die Ochsenwiese mit ca. 28.700 m² aus der Parkplatznutzung herausgenommen werden müsste.

Zusätzlich regen wir an, den Wiesenstreifen unter der Baumreihe, nördlich der Ochsenwiese zwischen dem Fuß- und Radweg zu einem Blühstreifen zu entwickeln. Ebenso ist es vorstellbar, einen drei Meter breiten Streifen am Nordrand der Ochsenwiese dauerhaft erst im Juli zu Mähen und so zu einem Blühstreifen zu entwickeln. Diese zwei Maßnahmen hätten einen großen optischen Effekt und würde den Blühpflanzen die Möglichkeit geben, sich auszusamen, um so die Artenvielfalt in der Ochsenwiese weiter zu steigern.

Gerne stehe ich für weitere Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Lohde

fürstenfeld



Report

Veranstaltungszentren – unverzichtbar und gewinnbringend



Titelbild: **Veranstaltungsforum, Neues Foyer Stadtsaalhof, Kinosommer**





Vorwort

November 2020

Liebe Leser*innen,

schon Aristoteles wusste, „das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile“ – und wie sehr trifft das für die Veranstaltungswirtschaft zu.

Wir sind nicht nur wichtiger Wirtschafts- und Jobmotor, wir sind branchenübergreifendes Netzwerk mit hoher gesellschaftlicher Relevanz. Für eine lebendige Welt sind unsere Veranstaltungszentren elementar, sie bieten die Bühne und Plattform für Wirtschaft, Wissenschaft, Gesellschaft, Kultur und Politik.

Der EVVC möchte mit diesem Report die enorme Bedeutung der Veranstaltungshäuser und ihrer Dienstleister*innen aufzeigen. Durch Veranstaltungen werden regionale Unternehmen gestärkt. So fließen direkte und indirekte Steuern in die Kassen der Kommunen, zahlreiche Arbeitsplätze werden geschaffen und gesichert.

Kurzum, Veranstaltungszentren sind in vielerlei Hinsicht unverzichtbar und gewinnbringend – dies wird durch die vor Ihnen liegenden Analysen eindrucksvoll unter Beweis gestellt.

Ilona Jarabek
Präsidentin EVVC Europäischer Verband der Veranstaltungs-Centren e.V.

mit über 250.000 Besuchern jährlich zählt das Veranstaltungsforum zu den führenden Kultur- und Tagungszentren Bayerns. Fürstenfeld ist ein Ort, der weit über die Landkreisgrenzen hinaus strahlt.

Ausgebremst durch die Corona-Pandemie bleiben unsere Türen derzeit leider öfter geschlossen. Dank substanzieller Fortschritte bei der Impfstoffforschung ist aber zu hoffen, dass diese Krise Mitte/Ende 2021 endet und das Veranstaltungsforum wieder zu dem Treffpunkt unserer Region wird.

Bis dahin dürfen wir allerdings nicht den Fehler machen, bewährte Rahmenbedingungen unnötig zu verändern – schließlich geht der Gewinn Fürstenfeldbrucks durch das Forum weit über finanzielle Aspekte hinaus. Neben der Schaffung von über 150 Arbeitsplätzen, neben Vorteilen bei Firmenansiedlungen und einer Steigerung der Lebensqualität, tragen zahlreiche Events den Namen unserer Stadt imagegebend in die Welt – von den „Internationalen Fürstenfelder Naturfototagen“ bis zum internationalen Tanzfestival „DanceFirst“.

Norbert Leinweber
Leitung/Geschäftsführung Veranstaltungsforum Fürstenfeld

Überblick

Inhaltsverzeichnis

03 Vorwort

04 Inhaltsverzeichnis

07 Veranstaltungszentren sind gewinnbringend – wirtschaftlich, kommunal, sozioökonomisch

10 Veranstaltungsbranche in Deutschland

12 Veranstaltungszentren – unverzichtbare Bühnen für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung

14 Was uns fehlen würde

15 Nur mit Veranstaltungszentren gibt es eine lebendige Stadtgesellschaft

16 Kulturreihen

18 Wertschöpfung und Umwegrentabilität

20 Wer in der Region von Veranstaltungen profitiert

21 Wir verdienen durch Veranstaltungszentren

Messen und Märkte **22**

Beschäftigungseffekte der Veranstaltungszentren national und in der Region **25**

Finanzieller Gewinn in der Kommune trotz Defizit im Veranstaltungszentrum **26**

Veranstaltungszentren prägen Tourismus- und Stadtmarketing **29**

Wertschöpfung ist mehr als Euro **30**

Corona überleben **32**

Was kommt, was geht, was bleibt? **33**

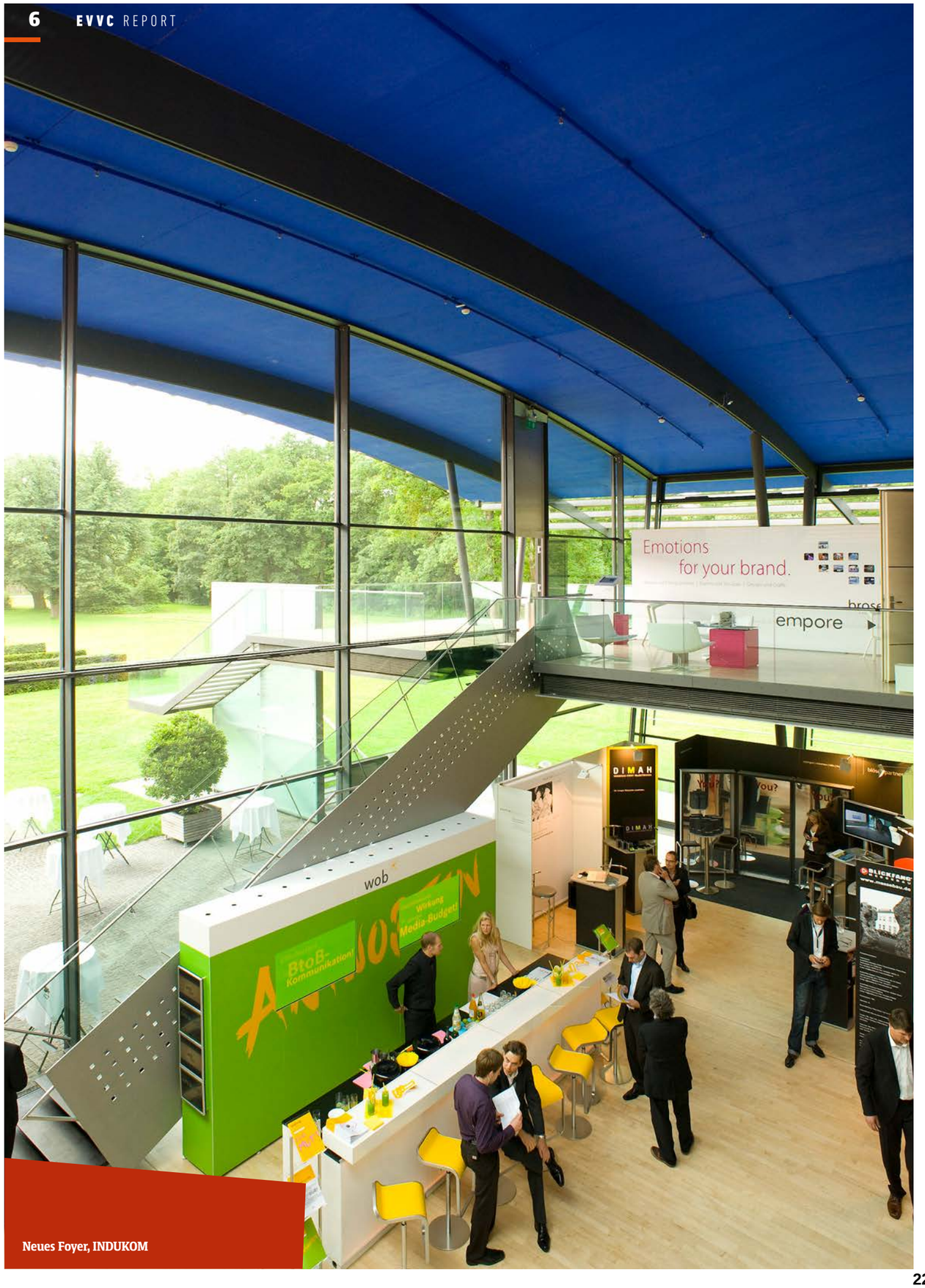
Glossar **34**

Quellen **36**

Impressum **37**

EVVC – Wir bringen Menschen zusammen **39**

Winterpanorama



Neues Foyer, INDUKOM

Unterm Strich

Veranstaltungszentren sind gewinnbringend – wirtschaftlich, kommunal, sozioökonomisch

Kurz das Wesentliche vorab: Veranstaltungszentren kosten Geld. Aber: Sie sind trotzdem immer gewinnbringend. Was zunächst missverständlich klingt, erklärt sich schnell bei einer Betrachtung „unter dem Strich“.

Die wichtigste Infrastruktur zur Durchführung von Veranstaltungen ist das Veranstaltungszentrum selbst. Der Bau, die Instandhaltung, kontinuierlicher Modernisierungs- und Sanierungsbedarf, aber auch der laufende Betrieb sind nicht unerhebliche Kostenfaktoren für alle Betreiber*innen, die sich durch den Veranstaltungsbetrieb im engeren Sinne kaum direkt erwirtschaften lassen. Ausnahmen sind Sonderlösungen, die klassische Versammlungsstätten mit anderen Angeboten (z.B. Hotel- oder Spielbankbetrieb) kombinieren.

Gewinnseite der Veranstaltungszentren

Dennoch entsteht nach analytischer Gesamtbetrachtung – eben „unter dem Strich“ – ein Gewinn durch Umwegrentabilität, dem Sichern und Schaffen einer nicht unerheblichen Menge von Arbeitsplätzen, durch Steuereinnahmen, durch die Attraktivitätssteigerung des Standortes und nicht zuletzt durch den hohen öffentlichen und sozioökonomischen Nutzen für die Menschen, die Stadt und die Region. Positive gesellschaftliche, aber auch klar rechenbare wirtschaftliche Effekte, die aufgewandte Finanzmittel überkompensieren und einen deutlichen Gewinn bescheren. Oder anders ausgedrückt:

Im Allgemeinen übersteigen die Umwegrentabilität, die Wertschöpfung, das Steueraufkommen, der öffentliche und der hohe sozioökonomische Nutzen für die Menschen, die Stadt und die Region das strukturell bedingte betriebswirtschaftliche Defizit.

Kommunaler Betrieb bzw. privater Betrieb von Versammlungsstätten

Was bei Betrachtung von Soll- und Habenseite oder Kosten und Erträgen der Veranstaltungen deutlich wird: Entstehende wirtschaftliche direkte und indirekte Gewinne und Effekte kommen damit einer Stadt, der Region und deren Wirtschaft zugute – aber

Die Zukunft lebendiger Städte hängt nicht zuletzt am Kultur- und Veranstaltungsbetrieb. Ihre Besucherinnen und Besucher beleben die Innenstädte und stärken den Einzelhandel. Ihr Angebot ist unverzichtbar für die Lebensqualität und elementar für den Städtetourismus.



Helmut Dedy

Hauptgeschäftsführer
des Deutschen Städtetages

nicht direkt den Betreiber*innen von Veranstaltungsstätten. Betreiber*innen arbeiten in der Regel defizitär in den Bereichen Unterhalt und Immobilienfinanzierung, während die Kommune dennoch oftmals ein sich auch im Geldfluss ausdrückendes Plus erwirtschaftet.
Dies ist ein wichtiger, wenn nicht entscheidender Grund, warum Veranstaltungszentren für Kultur und Konzerte, Tagungen und Kongresse, Messen und Wirtschaftsveranstaltungen sowie für den Sport in der Regel von kommunalen Trägern gebaut und betrieben werden.

Weniger als 15 Prozent aller im EVVC vertretenen Veranstaltungszentren werden privat betrieben. Nicht alle von ihnen müssen Gewinne erwirtschaften – die Unternehmen haben diese nicht mit einer Gewinnerzielungsabsicht gebaut, sondern aus anderen Interessen: Nutzung durch Eigenveranstaltungen, indirektes Sponsoring von Sport (oft Profisport) und Kultur, Stärkung der Standortattraktivität und im besten Fall aus Engagement für die Kommune.

Denn das eint öffentliche und private Träger: nicht im Bund oder im Land, sondern in der Kommune ist das klassische Veranstaltungszentrum angesiedelt.

Dabei sind gewinnbringende Investitionen durch private Geldgeber*innen in Immobilien und/oder der wirtschaftliche Betrieb von klassischen Versammlungsstätten durch privatwirtschaftliche Unternehmen durchaus möglich. Hierfür müssen allerdings bestimmte Strukturen und Grundvoraussetzungen vorliegen, die an den meisten Standorten nicht gegeben sind.

Wo private Betreibergesellschaften kommunale Veranstaltungsimmobilien managen, erhalten diese stets hohe Betriebskostenzuschüsse, kostenfreie Infrastrukturmaßnahmen, Defizitausgleich, niedrige Pachten – und nicht selten alles in Kombination.

Kommunale Zielsetzungen – kommunaler Betrieb

Gerechtfertigt sind die kommunale Bezuschussung oder auch der meist kommunale Betrieb sowie privatwirtschaftliches Engagement aber nicht allein aufgrund dieser ökonomischen Betrachtung. Neben dem Ziel, positive ökonomische Effekte in der Region auszulösen, sind auch andere Effekte von Veranstaltungszentren vor allem für die Kommunen von hoher Bedeutung: sichere Arbeitsplätze, Standortsicherung oder Attraktivitätssteigerung, Wahrnehmung von gesellschaftlichen und sozialen Aufgaben, Steigerung des Steueraufkommens. Wer diese Aufgaben und Ziele verfolgen will, muss es sich leisten, nicht nur auf den direkten Gewinn oder auf die direkt gewinnbringende Nutzung zu schauen, sondern darf dabei die übergeordneten und indirekten Interessen und Ziele nicht aus den Augen verlieren.





Oben: **Waaghäuslwiese, Autopräsentation**
Unten: **Altes Foyer, Catering Serviceplan Group**

Im Gegensatz zum notwendigerweise rein betriebswirtschaftlich orientierten Privatbetrieb ist deshalb für die Kommune neben der geldbringenden Messe oder Tagung auch die gesellschaftlich wichtige Vereinssitzung oder die kleinere regionale Kulturveranstaltung von hoher Bedeutung.
Und dies gilt in Klein- und Mittelstädten nicht weniger – oder sogar noch mehr – als in den Metropolstädten, spielen hier die Veranstaltungszentren doch eine viel größere Rolle im gesellschaftlichen Leben der Menschen. Sind es in den Metropolstädten die Open Airs mit den Rolling Stones, der große Ärztekongress oder die überregionale Messe, die zählen, markieren in kleineren Städten die örtliche Karnevals- und Vereinssitzung, der Tanz in den Mai, der Abiball oder die Betriebsversammlung eines großen Unternehmens wichtige gesellschaftliche Ereignisse. Letztlich kommt jeder investierte Euro auf die ein oder andere Art zurück.

*Im Fokus sehe ich Veranstaltungszentren als Plattformen für die Pfunde, die den Städten gegeben sind, für die Wissenschaft, die den internationalen Austausch sucht, für die Wirtschaft, die sich vernetzt und für die Kultur, die in professionellen Spielstätten auf den Punkt gebracht wird. Nicht zuletzt sind Veranstaltungszentren die Foren für die Bürger*innen und deren Austausch!*



Norbert Käthler

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Bundesvereinigung City- und Stadtmarketing Deutschland e.V. und Geschäftsführer der Trier Tourismus und Marketing GmbH

Veranstaltungsbranche in Deutschland

129 Mrd. €

jährlicher Gesamtumsatz

1 Mio. direkt Beschäftigte

Die Branche ist zweitgrößte Arbeitgeberin mit 1.939.000 direkten und indirekten Arbeitsplätzen
(Vergleich: 1.800.000 Arbeitsplätze in der Automobilindustrie)

1.800

Veranstaltungszentren mit

423 Mio.

*Teilnehmer*innen/Jahr*

2,8 Mio. Veranstaltungen

finden jährlich in
Veranstaltungszentren statt

Quellen: R.I.F.E.L. Studie 2020: Die Gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Veranstaltungsbranche | EITW Studien 2015-2019: Meeting- & EventBarometer

75 % aller Tagungen und Kongresse

finden in klassischen Veranstaltungszentren statt

4,7 Mrd. € geben Messebesucher*innen aus

durchschnittliche Ausgaben der Messebesucher*innen/Jahr

9,9 Mrd. € geben Messeaussteller*innen aus

durchschnittliche Ausgaben der Messeaussteller*innen/Jahr

Durchschnittliche Tagesausgaben von Teilnehmer*innen

375 €

bei beruflich motivierten Veranstaltungen

171 €

bei sonstigen Events

1,4 Tage

durchschnittliche
Verweildauer/Veranstaltung

54 %

aller Geschäftsreisen aus Europa nach Deutschland
finden aufgrund von Veranstaltungen statt

Wirtschaftsmotor Event

Veranstaltungszentren – unverzichtbare Bühnen für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung

Wer Veranstaltungszentren bisher vor allem von der Kostenseite und als Subventionsempfänger betrachtet, verkennt klare betriebswirtschaftliche Fakten. Die wirtschaftliche Bedeutung einer Versammlungsstätte für eine Stadt und auch für die Region darf gleich in mehrfacher Hinsicht nicht unterschätzt werden.

1. Direkte und mittelbare wirtschaftliche Bedeutung

Wie bereits detaillierter beschrieben, wirken sich Veranstaltungszentren unter dem Strich gerechnet auch im Geldfluss für eine Stadt positiv aus. Bei rund 40 Prozent aller Veranstaltungsreisen werden beispielsweise neben dem Veranstaltungsbesuch auch private Aktivitäten wie Hotelübernachtungen, Gastronomiebesuche und Einkaufsbummel durchgeführt. Erhebliche Einnahmen werden so auf dem Wege der Umwegrentabilität erzielt, eine hohe Zahl von Arbeitsplätzen in der Region geschaffen und gesichert – und letztlich hohe Steuereinnahmen generiert, die der Kommune zugute kommen.

2. Stärkung der regionalen Unternehmen

Regionale Unternehmen profitieren auf unterschiedliche Weise vom Veranstaltungszentrum der Stadt. Schon beim Bau und der Planung, aber auch später bei laufenden Instandhaltungsarbeiten und Sanierungen, sind in aller Regel ortsansässige Unternehmen zumindest als Subunternehmen stark eingebunden. Geht man in der unternehmerischen Wertschöpfungskette zeitlich chronologisch den nächsten Schritt, folgen aus dem Bau eines kommunalen Veranstaltungszentrums oft direkt weitere privatwirtschaftliche Investitionen, die das Geschäftsfeld bestehender Unternehmen erweitern oder sogar zu Neugründungen und Neuansiedlungen von Unternehmen führen. So entsteht mit dem Veranstaltungszentrum beispielsweise Bedarf an einem neuen Hotel, an Gastronomieangeboten im Umfeld, an Parkhäusern, an verschiedenen klassischen Eventdienstleistungen.

3. Wirtschaftliche Standortsicherung

Eine Versammlungsstätte führt aber nicht „nur“ zu einer Stärkung vorhandener Unternehmen oder Neugründungen im weit zu fassenden Veranstaltungsbranchen- und Dienstleistungsumfeld. Ein modernes und zeitgemäßes Veranstaltungszentrum bietet auch weiteren Unternehmen anderer Branchen spannende Perspektiven und kann zum entscheidenden Faktor einer Stadt im Wettbewerb um die Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen werden. Unternehmen bilden mit über 51,2 Prozent die größte Gruppe von Veranstalter*innen. Rund 80 Prozent der Veranstalter*innen sehen einen Zusammenhang zwischen dem Veranstaltungsort und den angesiedelten Wirtschaftsbranchen vor Ort. Veranstaltungszentren unterstützen somit nachweislich die regionale Wirtschaft und tragen zu Standortentscheidungen bei.

4. Förderung von Wissenstransfer und Innovationen

Nicht zu unterschätzen ist letztlich ein weiterer Effekt: Veranstaltungsstätten geben jeder Art von Know-how eine Bühne, ermöglichen Wissenstransfer, sind der Nährboden für fruchtbaren Austausch, für die Bildung von Netzwerken und die Entwicklung von innovativen Ideen. Sie schaffen Gelegenheiten und sorgen für Anlässe, die Menschen, Unternehmen und die eigene Region zusammenbringen, weiterbringen und sichern – auch wirtschaftlich.



Stadtsaalbühne, Junge Stars in Fürstenfeld

Wie kein anderes Haus prägt das Veranstaltungsforum Fürstenfeld das kulturelle Leben unserer Stadt. Allein 1.600 Abonnementen besuchen Veranstaltungen der Sparten Theater, Klassik, Jazz, Blues, Literatur und Alte Musik, die regelmäßig international bekannte Künstler nach Fürstenfeld führen. Auch in der wichtigen Nachwuchsförderung engagiert sich das Haus stark: Vom renommierten Kabarett-Wettstreit „Paulaner Solo+“ über den größten deutschen Ballett-Nachwuchswettbewerb bis zu den „Jungen Stars in Fürstenfeld“, ein Konzert, das Kulturverein und Veranstaltungsforum seit Jahren Hand in Hand erfolgreich organisieren.

Karin Schleicher

1. Vorsitzende Kulturverein Fürstenfeld



Was uns fehlen würde

DanceFirst - Internationales Tanzfestival Modell-
autage Fürstenfeld Fürstenfelder Klaviersomme
all der Landwirtschaft Junge Stars in Fürstenfel
bi-Veranstaltungen Fürstenfelder Kirta Senioren
veihnacht Magisches Fürstenfeld Weinfest Salva
or KNAX-Spielfest Fürstenfelder Gesundheitstag
Leonhardi-Hoagart Paulaner Solo - Kabarettwett
treit Musicals Fürstenfelder Gartentage Konzert
Fürstenfeld Vocal Literatur Erlebniswelt Fliegen-
fischen Fürstenfelder Adventsmarkt Deutscher
Ballettwettbewerb Lesungen Animuc Galas Inter
ationale Fürstenfelder Naturfototage Messen Für
enfelder Kinosommer, Töpfer- und Kunsthandwe
ermarkt Kabarett & Comedy Oldtimertage Theate
ürstenfelder Salvator - Starkbierfest Ballett Fürs
nfeld leuchtet Fasching Tanzabende Tagungen S
minare Blasmusik Familienvorstellungen Fürsten
elder Ostermarkt Fürstenfeld Picknick Ritterspie
etten Kunst & Kaviar Fürstenfelder Tattoo Conve
on Akkordeonale Irish Sping Festival Noche Latin

Orte der Begegnung

Nur mit Veranstaltungszentren gibt es eine lebendige Stadtgesellschaft

Die Bedeutung von Versammlungsstätten erschöpft sich nicht allein in deren wirtschaftlicher Bedeutung, in Zahlen und Kosten.

Versammlungsstätten sind darüber hinaus wichtige Plätze für die Kommunikation und den Austausch, das soziale Miteinander und Erleben, für Bildung, Wissen und Forschung. In Veranstaltungszentren versammeln sich Menschen und finden sich aus unterschiedlichsten Anlässen und zu unterschiedlichsten Zielen zusammen – und geben damit Kommunen einen Ort, an dem aus einem Nebeneinander ein Miteinander wird.

Was uns persönlich fehlen würde

Aber machen wir es konkreter: Was würde Ihnen in Ihrem Leben fehlen, ohne Versammlungsstätten? Worauf müssten Sie und Ihre Nachbar*innen verzichten, wenn es „Ihre“ Versammlungsstätte nicht gäbe?

Auf das Popkonzert? Spannende Sportereignisse? Die Karnevalssitzung? Das Symphonieorchester? Internationales Publikum und Flair bei internationalen Großveranstaltungen? Den Abiball Ihres Kindes? Das Weihnachtsmärchen für die Kleinsten? Das Weihnachtskonzert der Musikschule? Die Benefizveranstaltung für den guten Zweck? Der Osterbasar, die Lesung, die Schlagerparty, das Theaterstück …

Was Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft fehlen würde

Unsere Demokratie braucht Parteitage – und Parteitage brauchen Veranstaltungszentren. Forschung und Wissenschaft brauchen Foren und damit große Räumlichkeiten zum Austausch, zur Weiterbildung und Wissensvermittlung. Wirtschaftsbezogene Veranstaltungen wie Messen, Ausstellungen, Seminare, Tagungen und Kongresse, Produktpräsentationen, Betriebsversammlungen etc. können nur in Versammlungsstätten stattfinden – und haben erhebliche wirtschaftliche Bedeutung für Unternehmen in der Stadt und Region.

Erst Veranstaltungszentren ermöglichen wirtschaftliche Verflechtungen, Geschäftsanbahnung und das Zusammenkommen regionaler wie internationaler Netzwerke sowie gesellschaftlichen, sozialen und wirtschaftlichen Austausch.

Und ganz speziell in diesen Zeiten: Wohin würden wir gehen zum Blutspenden, für Klausuren, Rats- und Aufsichtsratssitzungen …

Keine Frage der Größe

Was dabei auffällt: Natürlich sind die Veranstaltungsereignisse unterschiedlich groß – aber sind die kleinen Ereignisse deshalb für uns oder unsere Stadt weniger wichtig?

Seit 30 Jahren stehe ich auf den Bühnen dieser Republik. Live-Veranstaltungen sind durch nichts zu ersetzen. Aber Künstler brauchen ihr Publikum und sie brauchen Bühnen, Veranstaltungszentren, Hallen oder Stadien und auch die kleineren Häuser, die uns Künstlern eine Bühne zum Wachsen geben. Ich bin sicher, ohne die vielen Auftritte auf den kleineren Bühnen der Nation würde ich heute nicht auf den großen stehen.



Dr. Eckart von Hirschhausen

Arzt, Komiker, Autor und Gründer der Stiftung „Gesunde Erde – Gesunde Menschen“

Kulturreihen

DanceFirst

So bietet das Festival nicht nur hochklassigen Tanz, der die Besucher unterhält, sondern es zeigt vor allem auch, wie aktuell und relevant dieses oft unterschätzte Genre sein kann.

Süddeutsche Zeitung

JazzFirst

Was (...) mit Chris Jarrett ganz zaghaft begann, ist heute zu einer der einflussreichsten Jazz-Veranstaltungen im süddeutschen Raum gewachsen und ein nicht mehr wegzudenkendes musikalisches Angebot auf internationalem Niveau.

KultKomplott.de

Paulaner Solo+

Um die Zukunft des Kabaretts braucht einem nicht bange zu sein, solange die junge Garde der Spaßmacher so sprudelt wie beim Paulaner Solo+.

Süddeutsche Zeitung

Theater Fürstenfeld

Den Begriff Provinz kann man sich, was die Qualität dieser Aboreihe betrifft, getrost abschminken. Man müsste schon weit reisen und einen erheblichen Mehraufwand treiben, um Theater von derart herausragender Güte zu sehen.

Süddeutsche Zeitung

Literatur in Fürstenfeld

Die „Literatur in Fürstenfeld“ ist aktuell die wohl innovativste und mutigste Veranstaltungsreihe im Landkreis.

Süddeutsche Zeitung

Alte Musik in Fürstenfeld

Die Reihe „Alte Musik in Fürstenfeld“ hat nun sechs Jahre – oder ein doppeltes Dutzend an Veranstaltungen – hinter sich. (...) Die Programme sind vielfältig, die Künstler musizieren auf hohem Niveau, und die Akustik ist ausgezeichnet.

Süddeutsche Zeitung

Fürstenfelder Konzertreihe

Auch die 13. Spielzeit der Fürstenfelder Konzertreihe ist wieder geprägt von einer Auswahl hervorragender Künstler und international bekannter Spitzenensembles, die durch Lebendigkeit, Abwechslung und höchstes interpretatorisches Niveau überzeugen werden.

Süddeutsche Zeitung

Fürstenfelder Klaviersommer

Das offene Format und die unmittelbare Nähe zu den Künstlern vervollständigten in dieser Reihe die abwechslungsreiche und inspirierende Klaviermusik zum Konzerterlebnis.

Süddeutsche Zeitung

Wertschöpfung

Wertschöpfung und Umwegrentabilität

Die durch Veranstaltungen ausgelösten finanziellen Effekte für eine Kommune sind nicht allein in der Einzelwirtschaftlichkeit des Veranstaltungszentrums zu bewerten.

Vielmehr entfalten Veranstaltungszentren erhebliche makroökonomische Wirkungen am Standort, die in der Regel weit über den zu leistenden Zuschüssen liegen. Der Wertschöpfungseffekt beschreibt den Wertzuwachs, den alle durch die Veranstaltung direkt oder indirekt betroffenen Unternehmen erzeugen. Der durch das Veranstaltungszentrum mit seinen Veranstaltungen geschaffene Nettoumsatz, der unmittelbar zu Einkommen, Löhnen und Gewinnen führt, wird durch die erzielte Wertschöpfung definiert.

Veranstaltungen lösen Beschäftigung und Einkommenseffekte bei ortsansässigen Unternehmen aus: Durch Leistungen für die Veranstaltung direkt (Catering, Veranstaltungstechnik, Blumendekoration …) oder indirekt (Übernachtung, Rahmenprogramm, Taxifahrt …) sowie durch Sekundäreffekte (z.B. Kaufkraftsteigerung in der Kommune).

Der durch regional stattfindende Veranstaltungen ausgelöste Primäreffekt in der Wertschöpfung bezeichnet die Kombination aus direkter und indirekter Wertschöpfung und beschreibt die kommunalen Finanzmittelzuflüsse.

Wertschöpfung: direkte Effekte

Die direkten Effekte der Wertschöpfung bezeichnen den Wertzuwachs, der direkt durch die Veranstaltungsstätte entsteht. Dies beinhaltet für das Veranstaltungszentrum und Veranstaltungen produzierte Güter, geschaffene Arbeitsplätze und Einkommen der Beschäftigten. Die direkten Effekte ergeben sich aus den Ausgaben von Veranstaltungsteilnehmer*innen (Übernachtung, Besuch des Gastgewerbes, Konsum im Einzelhandel, Brötchen kaufen im Bahnhof, Taxifahrt, Minibar im Hotel …) und außerregionalen Dienstleistungen sowie den Ausgaben von Veranstalter*innen für regionale Vorleistungen, die nur aufgrund der Veranstaltung getätigt werden (Plakatierung, Zeitungsanzeigen, Crewverpflegung …).

Wertschöpfung: indirekte Effekte

Zu den indirekten Effekten der Wertschöpfung zählen Produktionssteigerung, Beschäftigung und Einkommen im Bereich Zulieferung, die aus den laufenden Investitionen und Betriebsausgaben von Veranstalter*innen resultieren. Hier partizipieren zahlreiche Unternehmen vor Ort, einzelne Unternehmen haben sich auf die Dienstleistungen und Zulieferung in Versammlungsstätten und für Veranstaltungen spezialisiert, einige Unternehmen gibt es auch nur allein aufgrund stattfindender Veranstaltungen.







Oben: **Stadtsaal, Biosthetique**
Mitte: **Stadtsaalbühne, Hubert von Goisern**
Unten: **Barockgarten, Fürstenfelder Gartentage**

Es muss einfach klar sein, dass an der Veranstaltungsbranche eine ganze Wertschöpfungskette hängt. Zerreißt diese Kette, hat das Auswirkungen auf Arbeitsplätze und Wirtschaft in der ganzen Region.



Timo Feuerbach

Geschäftsführer EVVC

Wertschöpfung: induzierte Effekte

Als induzierte Effekte der Wertschöpfung werden die Folgen von direkter und indirekter Wertschöpfung verstanden. Diese induzierten Effekte entstehen z.B. durch gesteigerten Konsum, der durch die Einkommen aus direkter und indirekter Wertschöpfung ermöglicht wird. Induzierte Effekte werden auch als Sekundäreffekte bezeichnet.

Das Veranstaltungszentrum steigert durch stattfindende Veranstaltungen z.B. die Kaufkraft in der Region, Unternehmen geben erzielte Wertschöpfung in Form von Löhnen an die Beschäftigten weiter – durch Veranstaltungen erzielte Folgen direkter und indirekter Wertschöpfung ermöglichen regionalen privaten Haushalten zusätzlichen Konsum.

Umwegrentabilität

All diese Effekte bezeichnet man allgemein als Umwegrentabilität. Sie wirken sich monetär außerhalb der eigentlichen Versammlungsstätte aus, die von diesen geldwerten Gewinnen nicht direkt profitiert, aber Grundlage für deren Existenz ist. Regionale Beschäftigung und Einkommenseffekte werden erheblich durch Veranstaltungszentren gesichert.

Umwegrentabilität kann man nicht auf der Bank einzahlen – man findet sie im kommunalen Steueraufkommen, sie drückt sich durch erfolgreiche Unternehmen und Menschen mit einem sicheren Arbeitsplatz aus – und in den Geldbörsen der Bürger*innen. Ein defizitäres Veranstaltungszentrum und sogar auch eine defizitäre Veranstaltung machen in der mikroökonomischen Einzelbetrachtung Verlust, können aber auf makroökonomischer Ebene eine positive Wirtschaftsleistung für die Region erzielen.

Viele Gewinner

Wer in der Region von Veranstaltungen profitiert

Eigentlich müsste die Frage fast umgekehrt lauten: Wer nicht? Es gibt kaum einen Wirtschaftsbereich, der nicht von Veranstaltungen oder der Branche profitiert.

Die Veranstaltungsindustrie ist ein erheblicher Umsatzbringer und leistet so zusätzlich zu den direkten Einnahmen auch mittelbar über die Steuereinnahmen einen deutlichen Beitrag zur Finanzierung der regionalen Haushalte. Hinzu kommt, dass die Branche direkt und indirekt viele regionale Arbeitsplätze schafft, von der Festanstellung über den Minijob bis hin zu den selbstständigen Dienstleister*innen – Arbeitsplätze, deren Bezug zur Veranstaltung und zum Veranstaltungszentrum nicht auf den ersten Blick erkennbar sind.

Menschen, die mit ihrer Kaufkraft und ihren Steuerzahlungen dann auch wieder ihre Kommune stärken. Kurz: Die Veranstaltungsbranche stärkt wesentlich die regionale Attraktivität und Lebensqualität aller Bürger*innen und Einwohner*innen.

Eine fast unendliche Geschichte der Wertschöpfung

Die Florist*innen stellen Blumengestecke auf die Tische, auf denen das Catering die von der Reinigung gemangelten Tischdecken ausgebreitet hat. Währenddessen liefert der Geschirrverleih Teller, Bestecke und Gläser und Lichttechniker*innen sorgen für beeindruckende Lichtszenarien. Die Reinigungsfirma steht noch auf Abruf für die letzten Arbeiten bereit, während die Künstler*innen mit Tontechniker*innen beim Soundcheck sind. Noch sind die Veranstaltungsteilnehmer*innen unterwegs, tanken mit dem Auto an der Tankstelle, fahren im Taxi, in Bus oder Bahn vorbei an den Veranstaltungsplakaten. Viele sind schon unterwegs in der Stadt, für einen kleinen Einkaufsbummel, noch ein schnelles Brötchen auf die Hand oder auch ein Essen in einem Restaurant der Stadt, bevor sie ihre Tickets beim Einlasspersonal vorzeigen, den Flyer für zukünftige Veranstaltungen einstecken, ihre Garderobe dem Garderobenpersonal anvertrauen und noch ein Getränk vor der Veranstaltung zu sich nehmen. Währenddessen Backstage die Sanitäter*innen und die Brandwache …

Wir verdienen durch Veranstaltungszentren

- **Ticketverkäufer*innen und regionale Vorverkaufsstellen**
- **Gastronomie in der Veranstaltung**
- **Hotels, Pensionen**
- **Restaurants**
- **Einzelhandel**
- **Licht- und Tontechniker*innen**
- **Außenwerbung**
- **Stadttourismus**
- **Ordnerdienste**
- **Reinigungskräfte**
- **Städtischer Nahverkehr**
- **Die Bäckerei und der Kiosk um die Ecke**
- **Schildermacher*innen**
- **Klavierstimmer*innen**
- **Kostümbildner*innen**
- **Flügel- und Instrumentenverleih**
- **Blumenladen**
- **Kopiershop und Druckereien**
- **Dekorateur*innen**
- **Flyerausleger*innen**
- **Banken**
- **Werbeagenturen**
- **Künstler*innen, Band, DJ**
- **Sanitäter*innen**
- **Feuerwehr (Brandwache)**
- **Autoverleih**
- **Dolmetscher*innen**
- **Parkhaus- und Parkflächenbetreiber*innen**
- **Tankstellen**
- **Unterhaltung im Vor- oder Nachfeld**
- **Lokale Transport- und Taxiunternehmen**
- **Freizeit, Kultur, Rahmenprogramme**
- **Energieversorgung**
- **Handwerk**
- **Messebau**
- **Grafiker*innen und Webdesigner*innen**
- **Freiberufliche wissenschaftliche und technische Dienstleistungen**
- **Veranstaltungstechniker*innen, Stagehands, Rigger*innen**
- **Versicherungs- und Finanzdienstleistungen**
- **Fotograf*innen**
- **Entsorgungsbetriebe**
- **IT-Dienstleister*innen**
- **Logistikunternehmen**
- **Tages- und Stadtzeitungen**

und viele mehr

Messen und Märkte

Fürstenfeder Gesundheitstage

In ihrem siebten Jahr hat die weit über die Landkreisgrenze hinaus beliebte Ausstellung im Veranstaltungsforum wieder tausende von Besuchern angelockt.

Fürstenfeldbrucker Tagblatt

Erlebniswelt Fliegenfischen

Heute ist die EWF die größte internationale Fliegenfischer-Messe Europas mit Besuchern und Ausstellern aus der ganzen Welt.

Süddeutsche Zeitung

Oldtimertage Fürstenfeld

Die Oldtimertage Fürstenfeld zählen zu den schönsten Veranstaltungen ihrer Art in Deutschland.

Bayerisches Fernsehen

Fürstenfeder Töpfer- und Kunsthandwerkermarkt

Dass der Markt zu einem der schönsten Bayerns zählt, zeigten besonders die Besucheranstürme am sonnigeren der beiden Tage.

Kreisbote

Internationale Fürstenfelder Naturfototage

Die europaweit einzigartige Naturfotomesse hat am verlängerten Wochenende wieder mehr als 12.000 Besucher nach Fürstenfeld gelockt. Die bestaunten kamerabestückte Drohnen und Neuheiten (…).

Süddeutsche Zeitung

Animuc

Die Animuc, die größte Anime- und Manga-Convention im süddeutschen Raum, feiert ihr zehnjähriges Bestehen. (…) Musik tönt von überall her, es wird getanzt, und natürlich wird auch viel fotografiert.

Süddeutsche Zeitung

Fürstenfeder Gartentage

260 Stände gilt es zu entdecken. Neben bunten Pflanzen aller Art finden Gartenfreunde auch allerlei Dekoration wie Windlichter, Brunnen, Keramiken und Feuerschalen auch Arbeitsgeräte und Textilien.

Kreisbote

Fürstenfeder Kirta

Tausende Besucher kommen wieder zum Fürstenfelder Kirta. Es gibt Vorführungen von Trachtenvereinen, Gänsebraten und die obligatorischen „Kiacherl“ sowie etliche Angebote für die vielen Kinder.

Süddeutsche Zeitung

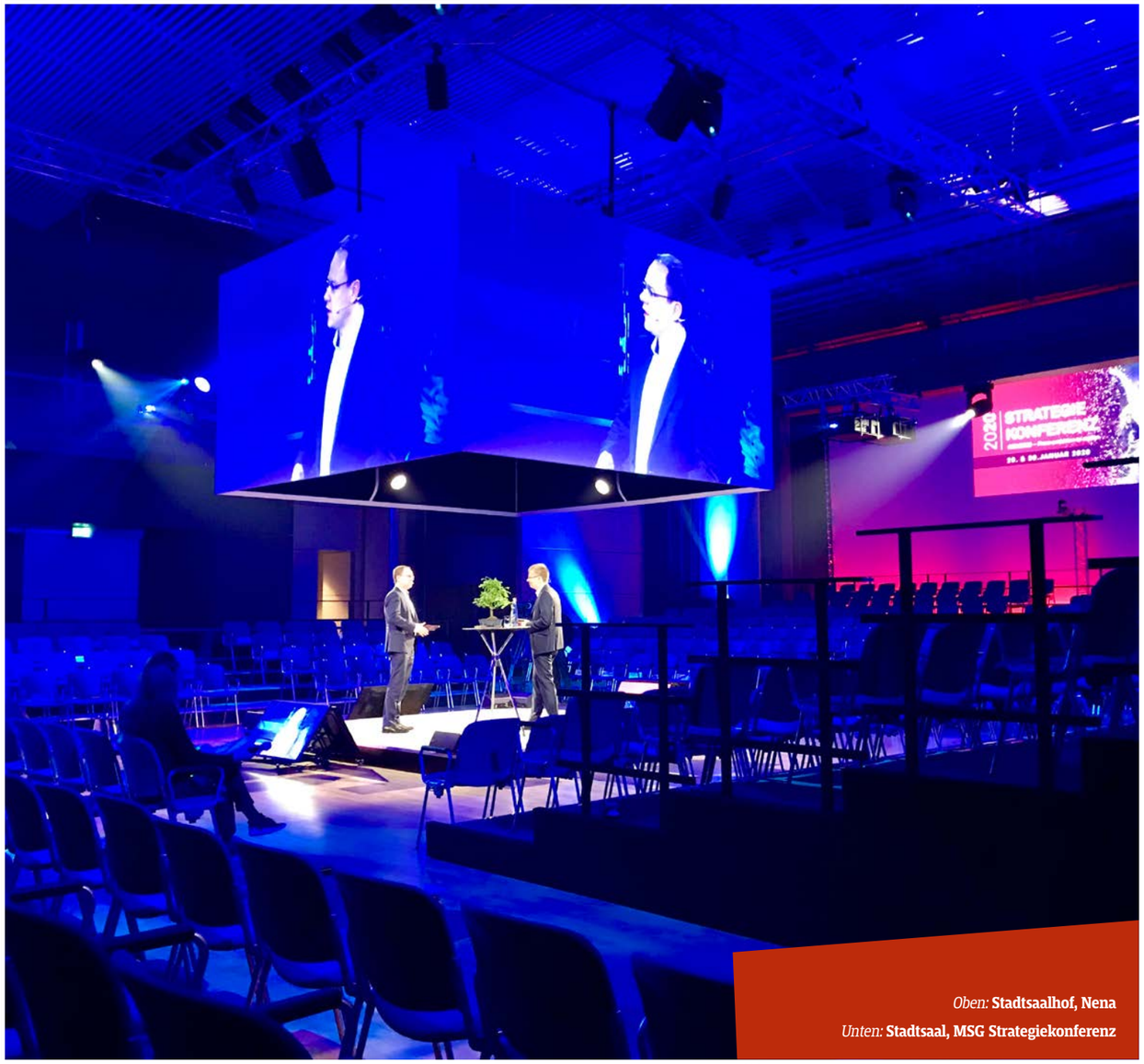
Ohne Veranstaltungen bleiben in vielen Hotels Betten leer – und auch Gastronomiebetrieben brechen Umsätze weg. Das ist an vielen Stellen existentiell für die Betreiber, aber auch für alle, die von deren Investitionen, den Arbeitsplätzen und einem vielfältigen Angebot in der Stadt profitieren.



Ingrid Hartges

Hauptgeschäftsführerin
des DEHOGA Bundesverbandes





Oben: **Stadtsaalhof, Nena**
Unten: **Stadtsaal, MSG Strategiekonferenz**

Zahlreiche Arbeitsplätze

Beschäftigungseffekte der Veranstaltungszentren national und in der Region

997.000 Arbeitsplätze. Eine hohe Zahl – obwohl sie nicht die ganze Veranstaltungsbranche einbezieht. Allein im Bereich der wirtschaftsbezogenen Veranstaltungen sichern Veranstaltungen durch personalisierte Dienstleistungen rund eine Millionen Berufstätigen ihre Arbeitsplätze.

Diese hohe Beschäftigungszahl resultiert aus der Komplexität und notwendigen Vernetzung der Veranstaltungszentren mit vielen Wirtschafts- und Dienstleistungsbereichen. Veranstaltungen sind hochkomplex, personal- und materialintensiv in der Planung und Umsetzung. Die Durchführung von Veranstaltungen bietet für viele weitere Branchen die Grundlage wirtschaftlicher Aktivitäten.

Direkte und indirekte Beschäftigungseffekte

Neben den direkt durch den Bau und laufenden Betrieb entstehenden Beschäftigungsverhältnissen und den daraus resultierenden Einkommenseffekten kommen indirekt weitere hinzu. Bei der Anreise nutzen Veranstaltungsgäste das Taxi oder öffentliche Nahverkehrsmittel, kaufen sich am Bahnhof Brötchen, verzehren aus der Minibar im Hotel und erwerben am örtlichen Kiosk eine Zeitung. Jede*r Beschäftigte in einem Veranstaltungszentrum zieht im Allgemeinen deshalb mehr als einen weiteren direkten (!) Arbeitsplatz in der Region nach. Direkte Beschäftigungseffekte treten so auch in den veranstaltungsaffinen Branchen wie Hotellerie, Gastronomie, Veranstaltungstechnik oder Einzelhandel auf. Sekundäre Arbeitsmarkteffekte gibt es bei Zulieferung und Dienstleistungen in zahlreichen Branchen (Reinigungsunternehmen, Werbeagentur, Ordnungsdienst etc.).

Ohne Veranstaltungen / Veranstaltungszentren kränkeln viele Branchen

Was passiert, wenn keine oder weniger Veranstaltungen stattfinden, wird in der aktuellen Coronakrise deutlich. Kaum Veranstaltungen, kaum Geschäftsreisen – entsprechend leiden viele Branchen. Den Hotels fehlen Gäste ebenso wie dem Taxigewerbe, der Blumenladen liefert keine Dekoration für die Bühne oder die Galatische, das Catering wird nicht gebucht usw. Alle an Veranstaltungen beteiligten Dienstleister*innen erleiden Einbußen, manche gar existenziell wie zum Beispiel im Veranstaltungscatering, Bewachungsgewerbe, Technikdienstleistung und andere. Ohne Veranstaltungen werden viele Arbeitsplätze dauerhaft wegfallen.

Fiskalische Effekte

Finanzieller Gewinn in der Kommune trotz Defizit im Veranstaltungszentrum

Nicht zu unterschätzen ist für jede Kommune auch die fiskalische Wirkung eines Veranstaltungszentrums für den städtischen Haushalt. Kompensieren doch die meist in erheblichem Maß generierten steuerlichen Einnahmen die Kosten, die durch Bau und Betrieb einer Halle anfallen.

Bereits die Ausgaben für den Bau und die Sanierung eines Veranstaltungszentrums stoßen in besonderem Maße regionale Kreisläufe an. Selbst wenn Generalunternehmer*innen aus anderen Städten den Zuschlag für Bau- oder Sanierungsmaßnahmen erhalten, setzen diese dann in der Regel regionale Subunternehmen ein – das generiert Gewerbesteuern und schafft Arbeitsplätze, die wiederum nachhaltige steuerliche Einkommenseffekte mit sich bringen.

Gewerbesteuern, Einkommensteuern, Grundsteuern, Konzessionsentgelte, Umsatzsteuer

Zahlreiche Studien belegen, dass in deutschen Mittelstädten ab 300.000 Einwohner*innen durch die von Kongresszentren ausgelösten wirtschaftlichen Aktivitäten jährlich Gewerbesteuern im deutlich siebenstelligen Bereich an die Kommune zurückgeführt werden. Selbst in Mittel- und Klein(st) städten werden die Kosten oft kompensiert oder zumindest deutlich relativiert und sind durch andere Effekte als gewinnbringend zu bewerten.

Oftmals zahlt die kommunale Betreibergesellschaft selbst Steuern, zum Beispiel Grundsteuer, Vergnügungsstätten- und Konzessionsentgelte oder beim Erwerb eines Grundstückes Grunderwerbssteuer, von denen die Kommune anteilig profitiert. Weitere Steuerrückführungseffekte entstehen über die Rückführung der Umsatzsteuer über die zugegebenermaßen komplizierten Schlüsselzuweisungen aus den Umsatzsteueraufkommen des Bundes.

Schließlich werden hohe steuerliche Einnahmen auch durch Einkommenssteuern erzielt, die sowohl von in der Versammlungsstätte direkt beschäftigten Mitarbeiter*innen als auch durch Mitarbeiter*innen der bei Veranstaltungen involvierten Dienstleistungsunternehmen erwirtschaftet werden. Das regionale Veranstaltungsgeschäft führt damit insgesamt den kommunalen Haushalten erhebliche Steuereinnahmen zu.



Oben: **Vorplatz**
Unten: **Waaghäuslwiese, Erlebniswelt Fliegenfischen**



Die Wertschöpfung des Veranstaltungsforums Fürstenfeld ist insbesondere für die örtliche Hotellerie und Gastronomie von erheblicher Bedeutung. Auch für den Wohnwert und die Lebensqualität unserer Stadt sowie bei der möglichen Ansiedlung von Firmen spielt ein attraktives Kultur- und Freizeitangebot eine wertvolle Rolle. Die vielfältigen Fürstenfeld-Events, die alljährlich von über 250.000 Gästen besucht werden, tragen wesentlich zum positiven Stadtimage bei und sind beliebte Treffpunkte für viele Bürger unseres Landkreises.



Dr. Peter Harwalik

Vorstandsvorsitzender
der Sparkasse Fürstenfeldbruck

Die Lebensqualität in unseren Städten lässt sich nicht nur an der Gestaltung der Stadt, an ihren öffentlichen Räumen und an ihrer guten Infrastruktur festmachen. Interessante Veranstaltungen, Orte zum Austausch von Wissenschaft und Wirtschaft – auch mit internationalen Gästen – und offene Räume für ganz verschiedene Ansprüche und Themen – vom Sportereignis bis zur Abifeier – sind wichtige Identifikationspunkte für die Menschen in ihrer Stadt.



Bernadette Spinnen

Bundesvorsitzende der Bundesvereinigung City- und Stadtmarketing Deutschland e.V. und Leiterin Münster Marketing





Oben: ***Barockgarten, Fürstenfelder Gartentage***
Mitte: ***Waaghäuslwiese, W. L. Gore & Associates GmbH***
Unten: ***Waaghäuslwiese, Fürstenfelder Oldtimertage***



Beste Werbung

Veranstaltungszentren prägen Tourismus- und Stadtmarketing

Veranstaltungszentren rücken immer auch ihren Standort, ihre Stadt und ihre Region in positiver Weise in den Fokus und nehmen so eine zentrale Rolle auch im Bereich Stadtmarketing und Tourismus ein.

Weltweit gelten Veranstaltungszentren als wesentlicher Bestandteil einer gesamtstädtischen Strategie zur Vermarktung des Standortes und des Tourismus. Durch Veranstaltungen profilieren sich Regionen und positionieren sich Städte als attraktive Destination für Tourist*innen, Unternehmen und Einwohner*innen. Die als weiche Standortfaktoren bezeichneten Veranstaltungen und Events sorgen für einen steigenden Bekanntheitsgrad und positives Image.

Lokal wirkt überregional – Events ziehen Besucher*innen in die Stadt

Messen, Spitzensport, Kultur, Konzerte, Festspiele, Tagungen und Kongresse etc. – sie alle bringen viele Besucher*innen in die Stadt, die sonst nicht kämen. Je größer die Veranstaltung, je wichtiger das Thema, je namhafter der/die Künstler*in, desto mehr Besucher*innen werden auch überregional, deutschlandweit oder sogar international angezogen. Und als besondere Erlebnisse sorgen die Events ganz nebenbei dafür, dass auch die Stadt und die Region im Kopf bleibt.
Ob Wirtschaftsveranstaltung oder Konzert – Events setzen Anknüpfungspunkte und idealerweise Anreize dafür, eine Stadt zu besuchen, etwas länger zu bleiben oder sogar wiederzukommen. Gäste von Events übernachten in der Stadt, kehren als Tourist*innen zurück, setzen beruflich oder privat geknüpfte Partnerschaften fort – und nutzen und nützen damit vielen Angeboten der Stadt: Hotellerie, Gastronomie, Freizeitangeboten, Museen …

Besucher*innen = Multiplikator*innen

Dabei ist nicht zu vergessen: Besucher*innen sind neben den eigentlichen Veranstaltungsbesucher*innen und -teilnehmer*innen auch Referent*innen, Speaker*innen, Künstler*innen, Journalist*innen, Begleitpersonen … Auch sie lernen das Veranstaltungszentrum, die Stadt und alle beteiligten Akteur*innen und Dienstleister*innen kennen und werden als Multiplikator*innen zu Botschafter*innen für einen Standort.

Unbezahlbarer medialer Werbewert

Jede Veranstaltung sorgt für mediale Aufmerksamkeit – und macht dabei immer auch Werbung für die Stadt. Kongresse und Tagungen, Messen und Wirtschaftsveranstaltungen erfahren in Fachmedien oft große Beachtung und generieren damit unbezahlte Werbung für den Standort. Im Sport- und Kulturbereich ergeben sich Imageeffekte über Berichte in Tageszeitungen, Fachzeitschriften, Fernsehberichte oder Rundfunkreportagen. Noch größer wird die Strahlkraft von Event und Destination durch die Verbreitung der Berichte und Bilder von Location und Stadt in den sozialen Netzwerken.

Kurz: Der durch Events und Veranstaltungen geschaffene mediale Werbewert ist oft buchstäblich unbezahlbar, sein Verlust wäre unersetzlich. Veranstaltungsmarketing ist immer auch Stadt- und Tourismusmarketing und subventioniert beides erheblich!

Beyond Tourism

Wertschöpfung ist mehr als Euro

Mehr und mehr setzt sich inzwischen die Einsicht durch, dass eine rein wirtschaftliche Betrachtungsweise von Veranstaltungen und Veranstaltungszentren deutlich zu kurz greift.

Die richtigen Einschätzungen zur Wertschöpfung, die hier induziert werden, sind natürlich wirtschaftlich bedeutsam, sind aber auch nur die unmittelbar sichtbare Spitze des Eisberges. Es wird Zeit, den unsichtbaren Teil des Eisberges sichtbar zu machen. Unter der Wasserlinie liegt ein wenig erforschtes und massiv unterschätztes Pfund, das ebenfalls unsere volle Aufmerksamkeit und Würdigung verdient, auch wenn hier in anderen Währungen zu rechnen ist.

Immaterielle Werte durch Veranstaltungen

Wenn sich Firmen, Verbände sowie Einrichtungen und Institutionen der Wissenschaft und Forschung zu Veranstaltungen treffen, wird neues Wissen vermittelt und ausgetauscht, Forschungsergebnisse werden diskutiert, Zukunftsansprüche und Strategien entwickelt und beschrieben, neue Ziele werden festgelegt und Projekte verabredet. Und all dies auf den unterschiedlichen Plattformen und Bühnen der Veranstaltungszentren und in untrennbarem Kontext zur Stadt, in der das Veranstaltungszentrum steht.

Wie durch erste intensive Forschungsprojekte eindrucksvoll dargestellt werden konnte, entstehen hier immense, vor allem immaterielle Werte, die der Stadt und den Universitäten, Firmen und Institutionen vor Ort zugutekommen – sowohl in Form unmittelbarer Ergebnisse wie vertraglichen Verabredungen oder anderen konkreten Absprachen als auch in Form von wissenschaftlichen oder wirtschaftlichen Arbeiten und Projekten, die durch eine Veranstaltung auf den Weg gebracht werden.

Veranstaltungen machen Städten Namen

Auch diese Ergebnisse bleiben verbunden mit dem Namen der Stadt und dem Ort der Veranstaltung. Noch immer kennen wir schließlich auch das „Konstanzer Konzil“, den „Wiener Kongress“ und den „Maastricht-Vertrag“. Was für ein unschätzbarer Imagegewinn und Werbewert für die Stadt damit verbunden ist, dürfte jedem klar sein.

Dank der digitalen Entwicklung und der Social-Media-Kanäle hat sich dabei der Verbreitungsradius ebenso rasant wie die Verbreitungsgeschwindigkeit vergrößert. Der Wert dieser Kommunikationsvolumina ist das Gold der neuen Zeit. Städte mit den richtigen Veranstaltungen profitieren davon nahezu unermesslich.





Oben: **Kirchvorplatz, Fürstenfeld leuchtet**
Unten: ***Kleiner Saal, JazzFirst: Yaron Herman***

Kunst und Kultur sind nicht die sympathische Nische unserer Gesellschaft, sondern das Eigentliche, das sie zusammenhält.“



Dr. Norbert Lammert

Präsident des Deutschen Bundestages a.D.

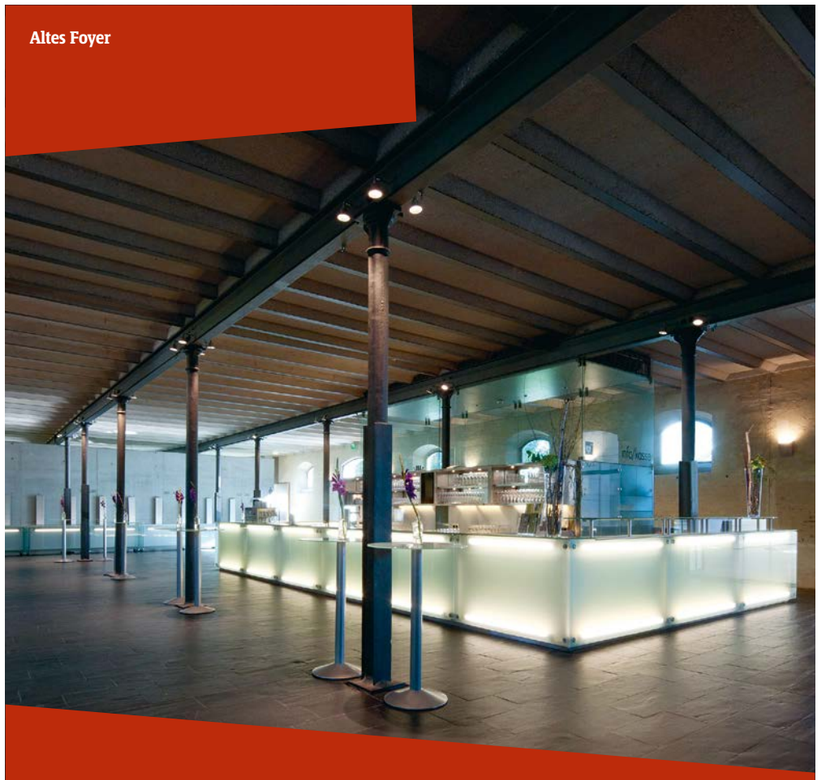
Unverzichtbar

Corona überleben

Die „Coronazeit“ ist eine außerordentliche Krise, die vor allem die Veranstaltungswirtschaft massiv und intensiv trifft.

Die Coronapandemie ist eine Herausforderung in vielerlei Hinsicht – und noch immer ist sie in vielen Punkten aufgrund ihrer Unvergleichbarkeit nur schwer abzuschätzen. Sicher ist, dass einige Beteiligte die Krise unverschuldet wirtschaftlich nicht überleben werden. Die üblichen Glaubens- oder Erfahrungssätze à la „Krise als Chance“ helfen hier nicht: Die Krise muss vielmehr schlicht bewältigt und überstanden werden, um danach wieder bereit zu sein.

Der krisenbedingt notwendige weitgehende Verzicht auf persönliche Kontakte, das Vermeiden von sozialem Miteinander oder die nur sehr eingeschränkte Möglichkeit der kooperativen und kreativen persönlichen Zusammenarbeit ist dem Menschen eigentlich wesensfremd – wie wir alle schmerzhaft feststellen müssen. Das erzwungene und aktuell erforderliche Verhalten wird sich deshalb in wesentlichen Aspekten nach der Krise wieder zu einem Miteinander entwickeln, das von der Erfolgsgeschichte der Menschen nicht zu trennen ist. Darauf muss die Branche vorbereitet sein.



Altes Foyer

Um frühzeitig zu erfahren, welche Anforderungen in Zukunft auf die Veranstaltungsbranche zukommen und welche veränderten und neuen Kongress- und Eventformate entstehen, forschen wir im Innovationsverbund »Future Meeting Space« auch eng mit dem EVVC und Veranstaltungszentren zusammen. Denn diese rüsten sich bereits dafür, neben klassischen physischen Veranstaltungen, vielfältige neue hybride Veranstaltungsformate umsetzen zu können, um das Erlebnis und die Expertise vor Ort mit überregionalen und internationalen Impulsen zu vernetzen.



Stefan Rief

Institutsdirektor, Leitung Forschungsbereich Organisationsentwicklung und Arbeitsgestaltung, Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO

Die Zukunft

Was kommt, was geht, was bleibt?

Veranstaltungszentren werden nach den coronabedingten Beschränkungen nicht weniger wichtig, sondern mit den richtigen Schwerpunktsetzungen vor Ort vielleicht sogar noch wichtiger oder „systemrelevanter“ als jemals zuvor.

Schwerpunkt digitale Veranstaltungen?

Natürlich: Digitale Erlebnisse, digitale Präsenz und digitaler Austausch werden bleiben und wachsen und anspruchsvoller werden. Sie werden als Ergänzung nahezu aller Formate neuer integraler Bestandteil von Live-Konzepten für Veranstaltungen, und sie werden ganz selbstverständlich zum zukünftigen Live-Erlebnis dazu gehören. Corona hat hier die Geschwindigkeit der Umsetzung nur noch einmal deutlich beschleunigt.

Und ja: Kleinere Veranstaltungen mit überschaubarer Teilnehmerzahl und Tagesordnung werden zukünftig sicherlich häufig ersetzt durch digitale Treffen. Sogar größere Veranstaltungen können so ersetzt werden, wenn die Ziele und Gründe der Veranstaltung keine Live-Struktur benötigen.
Ein höherer Platzbedarf, intensivere Reinigungs- und Desinfektionsintervalle und zusätzliche Ausstattung werden wahrscheinlich ebenfalls zur „neuen Normalität“ gehören.

Aber wenn es um Erlebnisse, Kreativität und kooperative Entwicklungen geht, werden digitale Formate immer nur ein effektives Komplementärinstrument sein. Das echte Erlebnis und die echte Erfahrung werden sie nicht ersetzen können. Es fehlt an der Unverwechselbarkeit und Einmaligkeit, die nur durch persönliches, unmittelbares Dabeisein und Miteinander entstehen.

Politik, Demokratie und Wirtschaft brauchen Raum

Wichtige Wirtschafts- und Kaufimpulse werden auf Messen und Ausstellungen (auch regional) gesetzt. Die Zusammenkunft bei Tagungen und Kongressen dient der Wissenschaft und Forschung, der Wissensvermittlung und auch direkt der Wirtschaft. Geschäfte basieren oft auf persönlichen Begegnungen bei Veranstaltungen – weil im Gespräch Vertrauen, Unverwechselbarkeit und Einmaligkeit durch persönliches unmittelbares Dabeisein und Zusammentreffen entstehen können. Auch die Demokratie braucht den direkten Austausch zwischen Menschen. Wirtschaft, Politik und Wissenschaft brauchen „echte“ persönliche Zusammentreffen von Menschen – in Veranstaltungszentren, wo auch sonst!

Kommunikation, persönliche Kooperation und Live-Erlebnisse gehören quasi zur menschlichen Natur.

Positive und nachhaltige Erinnerungen und Erlebnisse mit anderen Menschen sind ein menschliches Grundbedürfnis. Deshalb wurden Veranstaltungszentren gebaut – und dafür wird es sie auch in Zukunft geben müssen.

Alte Bedürfnisse, neue Anforderungen

Die Anforderungen an Veranstaltungszentren werden sich erheblich verändern, genauso wie die Live-Veranstaltungen selbst. In Veranstaltungszentren und der Zuliefererbranche arbeiten Profis in den unterschiedlichen Bereichen – Technik, Baurecht, Sicherheit, Versammlungsstättenrecht und in vielen speziellen Dienstleistungsberufen wie Messebau, Tagungsorganisation etc. Diese Profis entwickeln situationsbedingt neue Veranstaltungskonzepte für ihre Kund*innen, um gut für die Zukunft aufgestellt zu sein. In der Veranstaltungsbranche werden neue Kompetenzen und Konzepte gefordert sein und, wie schon so häufig im Veranstaltungsgeschäft, eine maximale Veränderungsbereitschaft von allen Beteiligten. Aber all das eben live und auf den Bühnen und in den Veranstaltungsräumen der Veranstaltungszentren. Denn dafür waren sie schon immer da und dafür werden sie auch zukünftig der weiterhin richtige Rahmen sein.

Städte, die sich noch mehr vom Wettbewerb abheben wollen und müssen, brauchen zwingend eine Plattform für den unmittelbaren Austausch und Diskurs. Und wenn nach Corona der persönliche Handschlag wieder zurückkehrt, dann stimmt nach Corona wie vor Corona: „You can´t e-mail a handshake“ und so manches mehr, was nur persönlich und von Angesicht zu Angesicht funktioniert.

Glossar

Kurz erklärt …

Einkommenseffekte

Die von Unternehmen erzeugte Wertschöpfung wird in Teilen als Löhne an die Beschäftigten weitergegeben. Als Einkommenseffekte werden die so entstandenen Einkommen privater Haushalte bezeichnet. ***Somit erwirtschaften Veranstaltungen über die Mitarbeiter*innen des Veranstaltungszentrums und alle an Veranstaltungen beteiligten Dienstleister*innen der Region über die ausgezahlten Gehälter den entsprechenden Einkommenssteueranteil der Gemeinde.***

Makroökonomische Effekte

Makroökonomische Effekte bezeichnen Wirkungen, die sich auf die Gesamtwirtschaft beziehen. Im Gegensatz zu den direkt von der Veranstaltungsstätte verursachten mikroökonomischen Effekten wirken makroökonomische Effekte indirekt. ***Zu den makroökonomischen Effekten zählen z.B. Taxifahrten von Veranstaltungsgästen oder anlässlich einer Veranstaltung gebuchte Übernachtungen.***

Mikroökonomische Effekte

Mikroökonomische Effekte bezeichnen die direkten wirtschaftlichen Auswirkungen durch den Betrieb von Veranstaltungsstätten. ***Dazu zählen zum Beispiel der Ticketverkauf, Getränkeverkauf, Catering oder die Gagen für DJ und Band.***

Standortfaktoren, *harte*

Harte Standortfaktoren fassen verschiedene Parameter zusammen, die die Standortattraktivität für Unternehmen beeinflussen. ***Zu den harten Standortfaktoren gehört z.B. die Infrastruktur einer Stadt und Region, unter die ein Veranstaltungszentrum zu zählen ist***.

Standortfaktoren, *weiche*

Als weiche Standortfaktoren werden Faktoren bezeichnet, die die subjektiv erfahrbare Attraktivität eines Standortes erhöhen. Zu den weichen Standortfaktoren gehören das Standortimage sowie weitere, unternehmens- und personenspezifische Faktoren. Investitionen und Standortentscheidungen von Unternehmen werden durch solche weichen Faktoren beeinflusst. ***Ein Veranstaltungszentrum stärkt die Attraktivität, das Image und den Bekanntheitsgrad einer Stadt/Region durch die dort stattfindenden Veranstaltungen.***

Standortimage

Das Standortimage bezeichnet den Ruf, den der Standort besitzt. Damit ist das Standortimage Teil der weichen Standortfaktoren. Von einem guten Standortimage profitiert beispielsweise der Tourismus, aber auch Arbeitgeber*innen profitieren, die ihren Mitarbeiter*innen zur Gewinnung von Fachkräften ein attraktives Umfeld bieten möchten. ***Die Möglichkeit des Besuchs von Veranstaltungen ist ein wichtiger weicher Standortfaktor.***

Standortmarketing

Standortmarketing bezeichnet die Bemühungen, das Standortimage zu verbessern und die Bekanntheit des Standortes zu erhöhen. ***Der Betrieb von Veranstaltungsstätten ist ein gutes Instrument für erfolgreiches Standortmarketing, da Veranstaltungen erheblich zur Bekanntheit einer Stadt beitragen, z.B. durch Werbung für und Medienberichterstattung über Veranstaltungen sowie durch Besucher*innen, die eigens aus anderen Regionen anreisen.***

Umwegrentabilität

Als Umwegrentabilität wird der Effekt bezeichnet, dass sich Investitionen indirekt auszahlen. Gemeint sind damit beispielsweise Fördermittel von öffentlichen Geldgeber*innen oder privaten Interessengruppen, die sich aufgrund von makroökonomischen Effekten durch die Veranstaltungsstätte rentieren. ***Dies geschieht beispielsweise durch gesteigerte Einnahmen in der regionalen Gastronomie von Veranstaltungsbesucher*innen sowie durch daraus resultierende Steuer-Mehreinnahmen.***

Wertschöpfung

Wertschöpfung bezeichnet den Zuwachs an Wert durch die Transformation von vorhandenen Gütern in Güter mit höherem Geldwert. ***Veranstaltungszentren schaffen auf allen Ebenen der Wertschöpfung regionale Effekte und kommunale Finanzmittelzuflüsse.***

Wertschöpfung, *direkte Effekte*

Die direkten Effekte der Wertschöpfung bezeichnen Wertzuwachs, der direkt durch die Veranstaltungsstätte entsteht. ***Dies beinhaltet für die Veranstaltungsstätte produzierte Güter, geschaffene Arbeitsplätze und Einkommen der Beschäftigten. Die direkten Effekte ergeben sich aus den Ausgaben von Veranstaltungsteilnehmer*innen und überregionalen Dienstleistungsunternehmen sowie den Ausgaben von Veranstalter*innen für regionale Vorleistungen, die nur aufgrund der Veranstaltung getätigt werden.***

Wertschöpfung, *indirekte Effekte*

Zu den indirekten Effekten der Wertschöpfung zählen Produktionssteigerung, Beschäftigung und Einkommen im Bereich Zulieferung, die aus den laufenden Investitionen und Betriebsausgaben resultieren. ***Die indirekten Effekte treten bei den regionalen Unternehmen durch das Veranstaltungsaufkommen und der damit verbunden Nachfrage nach Gütern auf, wofür diese selbst Arbeitnehmer*innen beschäftigen und Leistungen nachfragen.***

Wertschöpfung, *induzierte Effekte*

Als induzierte Effekte der Wertschöpfung wird eine Wertschöpfung verstanden, die aus den Folgen von direkter und indirekter Wertschöpfung entsteht. Diese induzierten Effekte entstehen z.B. durch gesteigerten Konsum, der durch die Einkommen aus direkter und indirekter Wertschöpfung ermöglicht wird. Induzierte Effekte werden auch als Sekundäreffekte bezeichnet. ***Die durch Veranstaltungen erzielten Folgen direkter und indirekter Wertschöpfung ermöglichen regionalen privaten Haushalten zusätzlichen Konsum.***

Wertschöpfung, *Primäreffekt*

Der Primäreffekt in der Wertschöpfung bezeichnet die Kombination aus direkter und indirekter Wertschöpfung. ***Er wird durch regionale Veranstaltungen ausgelöst und beschreibt die kommunalen Finanzmittelzuflüsse.***

Quellen

Aus diesen Quellen wurden Zahlen, Daten, Fakten und Informationen zusammengetragen

Auswertung der Studien für kommunale Veranstaltungszentren und/oder Tourismus
zur Verfügung gestellt von:
Hannover Congress Centrum, Eurogress Aachen, darmstadtium Darmstadt, Stadthalle Bielefeld

BVMI – Bundesverband Musikindustrie e.V. (Hg.)
Musikwirtschaft in Deutschland. Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung von Musikunternehmen unter Berücksichtigung aller Teilsektoren und Ausstrahlungseffekte, 2020

DZT – Deutsche Zentrale für Tourismus e.V. (Hg.) im Auftrag des Deutschen Bundestages
Deutschland – Das Reiseland – 2019 Zahlen Daten Fakten

EITW – Europäisches Institut für TagungsWirtschaft GmbH an der Hochschule Harz (Hg.)
Meeting- & EventBarometer Deutschland, 2019/2020
Das Meeting- und EventBarometer. Aachen, 2017
Studie zur Tagungs- und Kongressdestination Bielefeld, 2013

EVVC – Europäischer Verband der Veranstaltungs-Centren e.V. (Hg.) mit GCB – German Convention Bureau e.V. (Hg.)
Kongress und Veranstaltungswirtschaft Deutschland, 2015

GCB – German Convention Bureau e.V. (Hg.)
Zukunftsstudie „Tagung und Kongress der Zukunft“, 2013

R.I.F.E.L. (Hg.)
Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Veranstaltungsbranche, 2020

VDR – Verband Deutsches Reisemanagement e.V. (Hg.)
VDR-Geschäftsreisenanalyse, 2019

Wir danken unseren EVVC Partnern für inhaltlichen Support:
Bevenue GmbH, München (www.bevenue.de)
EITW – Europäisches Institut für TagungsWirtschaft GmbH an der Hochschule Harz, Wernigerode (www.eitw.de)
JMIC Joint Meetings Industry Council – The Iceberg (www.the-iceberg.org)
Symbios AG, Karlsruhe (www.symbios.com)
Versammlungsstätte.de, Göttingen (www.versammlungsstaette.de)

Impressum

Herausgegeben im November 2020

Herausgeber

EVVC
Europäischer Verband der Veranstaltungs-Centren e.V.
Niddastraße 74
60329 Frankfurt am Main

Kontakt

Telefon: +49 (0) 69 / 915096980
Telefax: +49 (0) 69 / 915096989
E-Mail: info@evvc.org
www.evvc.org

Redaktion und Gestaltung

blaueQuelle Werbeagentur GmbH und Co. KG
Wilhelm-Weber-Straße 39
37073 Göttingen
www.blauequelle.de

Bildnachweis

S. 7, Helmut Dedy, Laurence Chaperon; S. 15, Dr. Eckart von Hirschhausen, Frank Eidel;
S. 24, Ingrid Hartges, DEHOGA/Svea Pietschmann; alle weiteren Bilder Veranstaltungsforum Fürstenfeld

EVVC

EUROPÄISCHER VERBAND DER
VERANSTALTUNGS-CENTREN E. V.





650 Locations und 3000 Experten sind Teil unseres einmaligen Branchennetzwerks.
JETZT MITGESTALTEN!

EVVC.ORG

WIR BRINGEN MENSCHEN ZUSAMMEN

Ein Verband – vielfältige Mitglieder, starke Partner

350 Organisationen. 650 Locations. 3.000 Expert*innen.

EVVC – Wir bringen Menschen zusammen

Der EVVC – Europäischer Verband der Veranstaltungs-Centren e.V. repräsentiert rund 650 Kongresshäuser, Arenen, Veranstaltungszentren und Special Event Locations jeder Größenordnung in Deutschland, Österreich, der Schweiz u.a. europäischen Ländern.

Neben dieser Vielzahl an kommunalen und privaten Locations ergänzen rund 70 Partnerunternehmen das breite Spektrum des Verbandes und machen den EVVC zum vielseitigsten Kommunikationsnetzwerk der Branche – vor Ort und digital.

Einzigartiges Netzwerk: Vertrauensvoller Austausch und fachliche Expertise

Ziel des EVVC ist es, seine Mitglieder und Partnerunternehmen in einem immer dynamischeren Veranstaltungsmarkt durch Informations- und Wissensvermittlung zu unterstützen. Der Verband bietet Mitgliedern und Partnerunternehmen die optimale Plattform für vertrauensvollen Austausch und fachliche Expertise.

Politische Interessenvertretung: Stärkung der Branche

Der EVVC hat sich über die Jahrzehnte als erfahrener und kompetenter Ansprechpartner im Bereich Politik etabliert. Der Verband setzt sich aktiv dafür ein, die Wahrnehmung der Veranstaltungsbranche bei der Politik zu stärken und zielgerichtet zu verbessern. Dafür arbeitet der EVVC eng mit anderen Verbänden sowie Organisationen und Initiativen der Veranstaltungs- und Tourismusbranche zusammen. So ist der EVVC eines der Gründungsmitglieder der IGVW - Interessengemeinschaft Veranstaltungswirtschaft e.V., Mitglied im Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW) und Unterstützer der Initiative AlarmstufeRot. Durch die Verbands- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Interessenvertretung in Berlin wird die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Branche in den Fokus der Politik gerückt. Der Verband setzt sich für die Bedürfnisse der Veranstaltungsbranche ein – während der Corona-Pandemie und darüber hinaus.

Für diese Themen machen wir uns stark

Als essenzieller Bestandteil der Veranstaltungsbranche haben die Themen Nachhaltigkeit und Corporate Social Responsibility (CSR) einen zentralen Stellenwert im Verband. In Kooperation mit dem German Convention Bureau e.V. (GCB) hat der EVVC beispielsweise im Jahr 2012 den erfolgreichen Nachhaltigkeitskodex für die Veranstaltungsbranche „fairpflichtet“ ins Leben gerufen und veranstaltet die greenmeetings und events Konferenz. Auch die Wissenschaft und Forschung haben im Verband einen hohen Stellenwert. Als einer der Initiatoren des Meeting- & EventBarometers, einer Studie, die jährlich den gesamten Veranstaltungsmarkt untersucht, ist der EVVC stets auf dem neusten Stand wissenschaftlicher Erkenntnisse. Darüber hinaus ist der EVVC der richtige Ansprechpartner bei den Themen Technik, Aus- und Weiterbildung sowie Rechtsprechung.

Aus- und Weiterbildung
Ausbildungsinitiative 100PRO
EVVC Akademie
Job.Portal
step2mice

Nachhaltigkeit
fairpflichtet
Green Globe
UN Sustainable Development Goals
Blauer Engel
Charta der Vielfalt

Wissenschaft und Forschung
Future Meeting Space
Meeting- und EventBarometer
The Iceberg

Technik und Normung
DIN
DPVT
IGVW

EVVC

EVVC
Europäischer Verband der Veranstaltungs-Centren e.V.
Niddastraße 74
60329 Frankfurt am Main
www.evvc.org

Design **blaueQuelle Werbeagentur**

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2520/2021

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

Betreff/Sachantragsnr.	Überlassung der Umgehungsstraße Neulindach an den Freistaat Bayern (Straßenbauverwaltung) und Widmung zur Staatsstraße			
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:	Amt4-SG42-Ma	Erstelldatum	19.08.2021	
Verfasser	Maurer, Markus	Zuständiges Amt	Amt 4 Amt 3	
Sachgebiet	42 Bauverwaltung	Abzeichnung OB:		

Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Entscheidung	10.11.2021	Ö

Anlagen:	1) Stadtratsbeschluss und Sachvortrag vom 21.07.2020 2) Überlassungsvertrag mit Anlagen 3) Schreiben des Ingenieurbüro Mayr/Aichach zum Erhaltungsrückstand

Beschlussvorschlag:

Der Sachvortrag der Verwaltung mit den genannten Kosten wird zur Kenntnis genommen und diesem zugestimmt.
Der Oberbürgermeister wird zum Abschluss des Überlassungsvertrages und weiteren Handlungen, die erforderlich sind, ermächtigt, um die Neulindacher Spange an den Freistaat Bayern zur Widmung als Staatsstraße zu übergeben und die bestehende Trasse der St2054 zur Ortsstraße (vgl. Stadtratsbeschluss vom 21.07.2020 – Anlage 1) abzustufen. Der Oberbürgermeister und die Verwaltung werden außerdem ermächtigt, gegebenenfalls erforderliche, zweckdienliche Änderungen und Ergänzungen am Vertragsentwurf (Anlage 2) vorzunehmen.

Referent/in		Pötzsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	

Klimarelevanz					
Umweltauswirkungen					
Finanzielle Auswirkungen			Ja		
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung			Ja		400.000 €
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				ca.	350.000 €
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme					€
Folgekosten					€

Sachvortrag:

Die sog. „Neulindacher Spange“ zwischen dem Kreisverkehr B2/AS FFB Neulindach B471 und dem Kreisverkehr St2054/westlich Maisacher Straße wurde 2003 fertig gestellt. Die Ausführung der Strecke wurde damals bereits mit allen Beteiligten so abgestimmt, dass einer zukünftigen Aufnahme/Führung als Staatsstraße nichts entgegensteht. Auf den Sachvortrag und Beschlussfassung Nr. 2181/2020 aus der Sitzung des Stadtrates vom 21.07.2020 wird verwiesen (**Anlage 1**).

Durch Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 19.12.2002, wurde der Stadt Fürstenfeldbruck für den „Bau der Verbindungsstraße zwischen der Staatsstraße 2054 und der Bundesstraße 471 (Nordumgehung Neulindach) durch die Stadt Fürstenfeldbruck“ eine Zuwendung nach § 2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Höhe von 1.940.000 € gewährt.
Aufgrund des im Zuwendungsbescheid festgelegten Rückforderungsvorbehalts innerhalb einer Frist von zehn Jahren nach Fertigstellung der Baumaßnahme wurde die Übergabe und Aufnahme als Staatstraße an das Staatliche Bauamt zurückgestellt. Aus heutiger Sicht besteht kein förderrechtliches Risiko mehr.

Auch eine straßenrechtliche Widmung der neuerrichteten Neulindacher Spange ist aus o. g. Grund bisher unterblieben. Dies birgt heute das Problem, dass eine Umstufung zur Staatsstraße nach Art. 7 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) mangels rechtlicher Voraussetzung ausscheidet. Auch der gesetzliche Eigentumsübergang nach Art. 11 BayStrWG kann daher nicht mehr eintreten.
Nach Rücksprachen mit der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet Straßenrecht, dem Staatlichen Bauamt Freising und dem Landratsamt Fürstenfeldbruck als Straßenaufsichtsbehörde, kann die Übereignung mangels straßenrechtlicher Widmung nach herrschender Meinung nun nur auf dem Zivilrechtsweg erfolgen.
Das Staatliche Bauamt hat hierzu zwischenzeitlich den in **Anlage 2** beigefügten Überlassungsvertrag übersandt. Demnach werden die Flächen der Neulindacher Spange mit allen Bestandteilen entgeltlos an den Freistaat Bayern, Straßenbauverwaltung übertragen, wo dann, nach Eigentumsübergang, die erstmalige Widmung zur Staatsstraße in eigener Zuständigkeit veranlasst werden kann. Im Gegenzug sollen die folgenden Straßenzüge innerhalb der geschlossenen Ortslage von Staatsstraße zur Ortsstraße abgestuft werden: (vgl. Vorbemerkung des Vertragsentwurfs):

- bestehender Verlauf der St2054 im Bereich Neulindach zwischen Bundesstraße 2 und Kreisverkehr Maisacher Straße,
- Landsberger Straße, Holzhofstraße und „innere“ Schöngeisinger Straße zwischen Knotenpunkt Schöngeisinger Straße, Holzhofstraße und Hauptstraße (Bundesstraße 2).

Die Stadt ist außerdem verpflichtet, den seit der Herstellung aufgestauten Erhaltungsrückstand sowie Mängel zu beseitigen bzw. Anpassungen an den aktuellen technischen Standard durchzuführen (vgl. § 5 des Vertragsentwurfs). Die Kosten hierfür werden vom beauftragten Ingenieurbüro Mayr, Aichach, mit Schreiben vom 16.04.2021 (**vgl. Anlage 3**) auf ca. 350.000 € brutto beziffert. In Voraussicht auf diese Maßnahmen wurden im Haushalt 2021 durch das Sachgebiet Tiefbau bereits 400.000 € eingestellt.

Zwischen Stadt und Staatlichem Bauamt besteht weitestgehend Einigkeit über das Prozedere und der Wille, die Zuständigkeiten über die jeweiligen Straßentrassen, trotz der zu überwindenden rechtlichen Hürden, jetzt endlich anzupassen.

Daher kommt die Verwaltung zu dem auf Seite 1 genannten Beschlussvorschlag.

TOP Ö 4

Auszug
aus der Niederschrift über die
5. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Stadtrates
vom 21.07.2020

Vorsitzender, Oberbürgermeister:
Herr Erich Raff;
2. Bürgermeister:
Herr Christian Stangl;
3. Bürgermeisterin:
Frau Dr. Birgitta Klemenz;
Stadtratsmitglieder:
Herr Dr. Robert Aldini; Herr Adrian Best; Herr Albert Bosch; Herr Dr. Marcel Boß; Herr Lukas Braumiller; Herr Markus Britzelmair; Herr Thomas Brückner; Herr Karl Danke; Herr Willi Dräxler; Herr Markus Droth; Frau Karin Geißler; Herr Peter Glockzin; Herr Christian Götz; Herr Jan Halbauer; Herr Philipp Heimerl; Herr Franz Höfelsauer; Frau Tina Jäger; Herr Dr. Georg Jakobs; Herr Martin Kellerer; Herr Dr. Johann Klehmet; Herr Dieter Kreis; Frau Hermine Kusch; Herr Andreas Lohde; Frau Johanna Luise Mellentin; Frau Gina Merkl; Herr Franz Neuhierl; Herr Michael Piscitelli; Herr Mirko Pötzsch; Herr Dr. Andreas Rothenberger; Frau Lisa Rubin; Frau Judith Schacherl; Herr Johann Schilling; Frau Katrin Siegler; Herr Georg Stockinger; Herr Florian Weber; Frau Irene Weinberg; Herr Prof. Dr. Klaus Wollenberg; Frau Dr. Alexa Zierl;

Beratungspunkt (öffentlich):

TOP 9	**St 2054 - Antrag auf Verlegung der Staatsstraße auf B471 und Neulindacher Spange_Beschluss für Beantragung der Verlegung**

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 2181/2020 „St 2054 - Antrag auf Verlegung der Staatsstraße auf B471 und Neulindacher Spange_Beschluss für Beantragung der Verlegung (Anlage: Stellungnahme Büro gevas München vom 19.02.2020)“ vom 24.06.2020 dient dem Gremium als Entscheidungsgrundlage.

Ohne Aussprache kommt das Gremium zu folgendem

Beschluss:

Der Stadtrat beschließt:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, einen Antrag für die Verlegung der St 2054 aus dem Stadtgebiet Fürstenfeldbruck auf die Bundesstraße B471 (AS FFB West bis AS FFB Neulindach) sowie die sog. „Neulindacher Spange“ zwischen Pucher Meer (B2/B471) und dem Kreisverkehr Maisacher Straße (bestehender Verlauf der St 2054 Richtung Maisach) einzureichen.
Hierbei soll die sog. „Neulindacher Spange“ zur Staatstraße gewidmet werden.
Im Gegenzug sollen die folgenden Straßenzüge im bebauten Bereich des Stadtgebiets von Staatstraße zur Ortstraße abgestuft werden:

- bestehender Verlauf der St 2054 im Bereich Neulindach zwischen Bundesstraße B2 und Kreisverkehr Maisacher Straße,
- Landsberger Straße, Holzhofstraße und „innere“ Schöngeisinger Straße zwischen Knotenpunkt Schöngeisinger Straße, Holzhofstraße und Hauptstraße (Bundesstraße B2).

Ja-Stimmen: **41**
Nein-Stimmen: **0**

Für die Richtigkeit des Auszuges:
Fürstenfeldbruck, 17.08.2020

S. Trnka

Sophie Trnka
Schriftführerin

gez. Erich Raff
Oberbürgermeister

46

TOP Ö 4

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2181/2020

5. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Stadtrates

Betreff/Sach-antragsnr.	St 2054 - Antrag auf Verlegung der Staatsstraße auf B471 und Neulindacher Spange_Beschluss für Beantragung der Verlegung		
TOP - Nr.	Ö 8	Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:		Erstelldatum	24.06.2020
Verfasser	Gessner, Claudia Miramontes, Montserrat Reize, Markus	Zuständiges Amt	Amt 4 Amt 2, Amt 3
Sachgebiet	41 Stadtplanung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:	

Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Vorberatung	14.07.2020	Ö
2	Stadtrat	Entscheidung	21.07.2020	Ö

Anlagen:	Stellungnahme Büro gevas München vom 19.02.2020

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, einen Antrag für die Verlegung der St 2054 aus dem Stadtgebiet Fürstenfeldbruck auf die Bundesstraße B471 (AS FFB West bis AS FFB Neulindach) sowie die sog. „Neulindacher Spange“ zwischen Pucher Meer (B2/B471) und dem Kreisverkehr Maisacher Straße (bestehender Verlauf der St 2054 Richtung Maisach) einzureichen.
Hierbei soll die sog. „Neulindacher Spange“ zur Staatstraße gewidmet werden.
Im Gegenzug sollen die folgenden Straßenzüge im bebauten Bereich des Stadtgebiets von Staatstraße zur Ortstraße abgestuft werden:

- bestehender Verlauf der St 2054 im Bereich Neulindach zwischen Bundesstraße B2 und Kreisverkehr Maisacher Straße,
- Landsberger Straße, Holzhofstraße und „innere“ Schöngeisinger Straße zwischen Knotenpunkt Schöngeisinger Straße, Holzhofstraße und Hauptstraße (Bundesstraße B2).

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

Sachvortrag:

Die sog. „Neulindacher Spange“ zwischen dem Kreisverkehr B2/AS FFB Neulindach B471 und dem Kreisverkehr St2054/ westliche Maisacher Straße wurde 2003 fertig gestellt. Die Ausführung der Strecke wurde damals bereits mit allen Beteiligten so abgestimmt, dass einer zukünftigen Aufnahme/Führung als Staatsstraße nichts entgegensteht.

Im Rahmen der Bürgerversammlung am 14.03.2019, Fürstenfeldbruck Stadtmitte, Gelbenholzen, Lindach/ Neulindach wurde von einem Bürger ein offizieller Bürgerantrag vorgetragen. Dieser beklagte das hohe Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Lärm in Neulindach, vor allem im Bereich Eibenstraße / Waldstraße/ Rebhuhnweg. Der Bürger verwies in seinem Antrag darauf, dass es von Seiten der Stadt seinerzeit geheißen habe, dass nach Fertigstellung der Umfahrung die Staatstraße 2054 auf die Umgehung verlegt wird. Weitere vorgeschlagene Maßnahmen waren eine Geschwindigkeits- und Tonnagebeschränkung. Leider sei bis dato nichts passiert.

Stellungnahme der Verwaltung

Am 25.06.2019 hat der Stadtrat gemäß Bürgerantrag vom 14.03.2019 beschlossen, die Staatsstraße zu verlegen bzw. umzustufen. Da es sich bei dem damaligen Beschluss aus dem Bürgerantrag im Prinzip „nur“ um die St 2054 im Bereich Neulindach handelte und daraus die Verlegung auf die Umgehungsstraße abgeleitet wurde, wird vorgeschlagen, einen Beschluss herbeizuführen, der auch die Abstufung der Landsberger Straße und der inneren Schöngeisinger Straße beinhaltet.

Das StBA forderte bereits Mitte 2019 zuerst Ergebnisse aus dem Verkehrsentwicklungsplan, die die aktuelle Verkehrsbedeutung der St 2054 aufzeigen, bevor man sich wieder dieser Thematik widmet. Eine etwaige Verlegung / Abstufung der St 2054 erfolge dann ggf. durch die höhere Straßenverkehrsbehörde (Regierung von Oberbayern) nach vorheriger Regelung der sich daraus ergebenden veränderten Unterhaltsverpflichtungen.

Im Rahmen des seit dem Jahr 2017 laufenden Verkehrsentwicklungsplans für Fürstenfeldbruck hat sich nach Aussage des hierfür beauftragten Planungsbüros gevas München herausgestellt, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs im Stadtgebiet lediglich bei ca. 20% liegt.
Weiterhin lässt sich nunmehr auf Basis des Verkehrsmodells feststellen, dass im Bereich der Landsberger und der inneren Schöngeisinger Straße keine überörtliche Verbindungsfunktion vorliegt, da hier keinerlei Durchgangsverkehr stattfindet.
Auch für die Strecken über die Rothschwaiger Straße und die „nördliche Fortsetzung der Augsburger Straße“ ist ebenfalls keine überörtliche Verbindungsfunktion gegeben, die eine Einstufung als Staatsstraße rechtfertigen würde, da dieser Durchgangsverkehr in einer maximalen Entfernung von 6 bis 15 Kilometern im Landkreis startet oder endet.
Weitere Argumente, die für eine Verlegung der St 2054 sprechen wurden in einer Stellungnahme vom Auftraggeber zusammengefasst (siehe Anlage 1).
Am 11.02.2020 hat Herr OB Raff zusammen mit Herrn Dorow (Landtagsabgeordneten für Fürstenfeldbruck-West) bei Herrn Staatssekretär Gerhard Eck das Anliegen vorgestellt.

Im Anschluss wurden Informationen zu dem beabsichtigen Antrag auf Verlegung der Staatsstraße 2054 aus dem Stadtgebiet Fürstenfeldbruck heraus auf die Bundesstraße B471 (AS FFB West bis AS FFB Neulindach) sowie die „Neulindacher Spange“ zwischen Pucher Meer (B2/B471) und dem Kreisverkehr Maisacher Straße (bestehender Verlauf der St 2054 Richtung Maisach) vorgebracht. Mit Schreiben vom 09.03.2020 wurde mitgeteilt, dass seitens des Bayerischen Staatsministeriums des Innern für Sport und Integration, die rechtlichen Voraussetzungen für die Abstufung der bestehenden St 2054 (gem. Art. 7 BayStrWG) vorliegen und dem Wunsch der Stadt Fürstenfeldbruck entsprochen werden kann. Im Gegenzug wird die „Neulindacher Spange“ an die Straßenbauverwaltung übergeben und zur Staatsstraße gewidmet.

Bezüglich der Unterhaltsverpflichtungen ergeben sich nach gegenwärtigem Kenntnisstand keine finanziellen Nachteile für die Stadt, da einerseits im Zuge der Errichtung der sog. „Neulindacher Spange“ durch die Stadt Fürstenfeldbruck (fördertechnische Fertigstellung: November 2004) im Vorgriff auf die spätere Aufstufung bereits ein Ablösebetrag an den Freistaat Bayern bezahlt wurde und andererseits die Stadt bereits seit langer Zeit für die Ortsdurchfahrt (innerhalb geschlossener Ortslage), aufgrund Art. 42 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, für den Unterhalt der Staatstraßen zuständig ist. Somit dürften sich für die Stadt durch die Abgabe der Unterhaltsverpflichtung für die Neulindacher Spange eher finanzielle Vorteile ergeben. Die Zweckbindung der beim Bau erhaltenen Fördermittel (GVFG-Mittel) von 10 Jahren ist mittlerweile abgelaufen.

Bewertung:

Mit einer straßenrechtlichen Verlegung der derzeit durch die Innenstadt führenden Staatsstraße könnten verkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen ergriffen werden, mit denen städteplanerische Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verringerung der Verkehrsbelastung umgesetzt werden könnten.
Sofern erforderlich, wird die Regelung der sich daraus ergebenden veränderten Unterhaltsverpflichtungen den zuständigen politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt. Dies gilt auch bei etwaigen sonstigen finanziellen Auswirkungen durch die beantragte Verlegung der Staatstraße St 2054.

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

1 Methodik zur Erfassung der Kfz-Verkehrsstrukturen

Die Analyse der Struktur der Kfz-Verkehre in Fürstenfeldbruck und dabei insbesondere der Verkehre auf der St2054, basiert auf einem integrierten Verkehrsmodell mit dem Analysejahr 2017. Die Grundlagen für das Verkehrsmodell sind eine Kartierung des bestehenden Verkehrsnetzes, aktuelle Verkehrszählungen an 25 Knotenpunkten, eine Kordonbefragung der Kfz-Fahrer an 13 Straßen und eine Befragung der Fürstenfeldbrucker Haushalte.

2 Verkehrsmengen– und Strukturen im Stadtgebiet von Fürstenfeldbruck

Eine Analyse der Kfz-Tagesverkehre (siehe Abbildung 1) zeigt, dass die B471 die am stärksten belastete Straße in Fürstenfeldbruck darstellt. Sie weist im Südwesten etwa 16.000 Kfz-Fahrten/ 24h auf, die in Richtung Nordosten auf bis zu 24.500 Kfz-Fahrten/ 24h ansteigen.

Als weitere stark belastete Straße ist die B2 zu nennen, die von Nordwesten kommend etwa 14.000 Kfz-Fahrten/ 24h zählt. Auf dem zentralen Abschnitt, der über den Fürstenfeldbrucker Hauptplatz führt, liegt die Verkehrsmenge bei ca. 19.000 Kfz-Fahrten/ 24h. An der südöstlichen Ortsein-, bzw. ausfahrt liegt die Verkehrsmenge der B2 bei ca. 23.000 Kfz-Fahrten/ 24h.

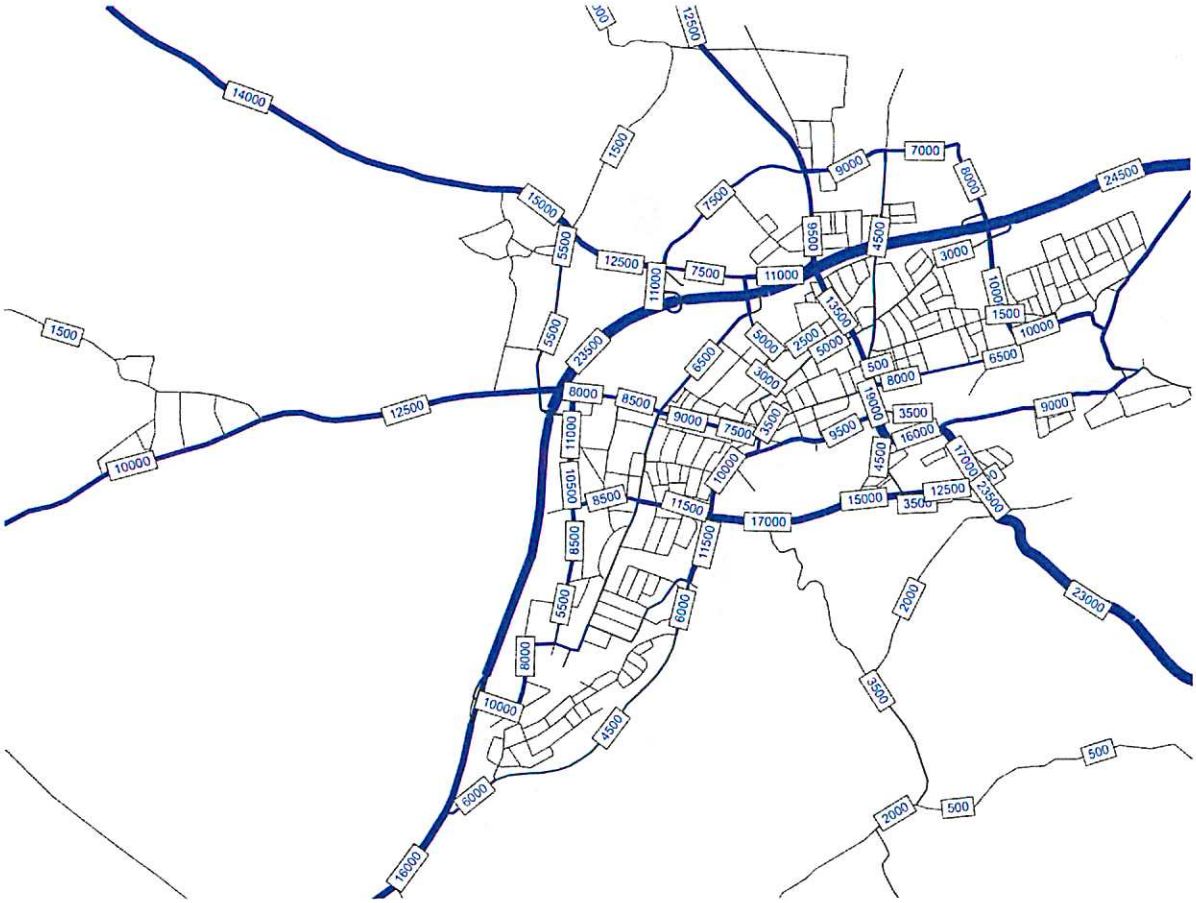
Die dritte große überörtliche Verkehrsachse ist die St2054, die zwischen Fürstenfeldbruck und Aich etwa 12.500 Kfz-Fahrten/ 24h zählt. Innerorts gehen diese auf bis zu 7.500 Kfz-Fahrten pro Tag zurück. Auf dem nördlichen Abschnitt der St2054, der Fürstenfeldbruck mit Maisach verbindet, beträgt die Verkehrsmenge etwa 12.500 Kfz-Fahrten/ 24h.

Innerörtlich ist zudem die Fürstenfelder Straße von Bedeutung, die von vielen Autofahrern als Umfahrung des Hauptplatzes verwendet wird. Sie weist eine Verkehrsmenge von 12.500 bis 17.000 Kfz-Fahrten/ 24h und damit beinahe ebensoviel Verkehr wie der Hauptplatz auf.

Durch eine Überlagerung der Kordonbefragung mit der Haushaltsbefragung konnten zudem die Verkehrsstrukturen in Fürstenfeldbruck ermittelt werden (siehe Abbildung 1). Hierbei zeigte sich, dass der größte Anteil (61%) der Kfz-Fahrten auf die Verkehre entfällt, die Quelle oder Ziel in Fürstenfeldbruck haben. Auf die Durchgangs- und die Binnenverkehre entfallen jeweils rund 20% der Gesamtverkehre. Insgesamt zeigt sich somit, dass vor allem die Verflechtungen mit anderen Kommunen das Verkehrsgeschehen in Fürstenfeldbruck dominieren.

Aufgrund der Dominanz der Quell-Ziel-Verkehre wurden diese zusätzlich genauer nach den Quell- und Zielorten aufgeschlüsselt (siehe Abbildung 2). Bei der Betrachtung der Verflechtungen auf Kreisebene zeigte sich, dass von insgesamt rund 80.000 Kfz-Fahrten/ 24h im Quell-Ziel-Verkehr der größte Anteil, rund 43.000 Kfz-Fahrten/ 24h, innerhalb des Landkreises Fürstenfeldbruck verbleiben. Darauf folgen Verflechtungen der Stadt Fürstenfeldbruck mit der LH München (ca. 10.000 Kfz-Fahrten/ 24h) und dem Landkreis Dachau (ca. 5.000 Kfz-Fahrten/ 24h).

Bei einer vertieften Betrachtung auf kommunaler Ebene (siehe Abbildung 1) zeigte sich, dass insbesondere die Verkehrsverflechtungen zwischen der Stadt Fürstenfeldbruck und den direkten Nachbarkommunen stark ausgeprägt sind. Auf sie entfallen ca. 26.000 Kfz-Fahrten/ 24h und damit 30% der gesamten Quell-Ziel-Verkehre von/ nach Fürstenfeldbruck.



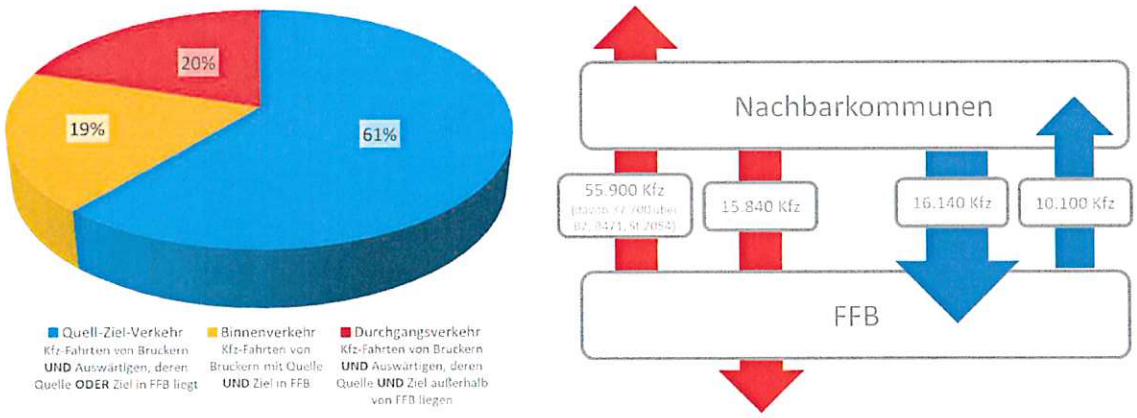
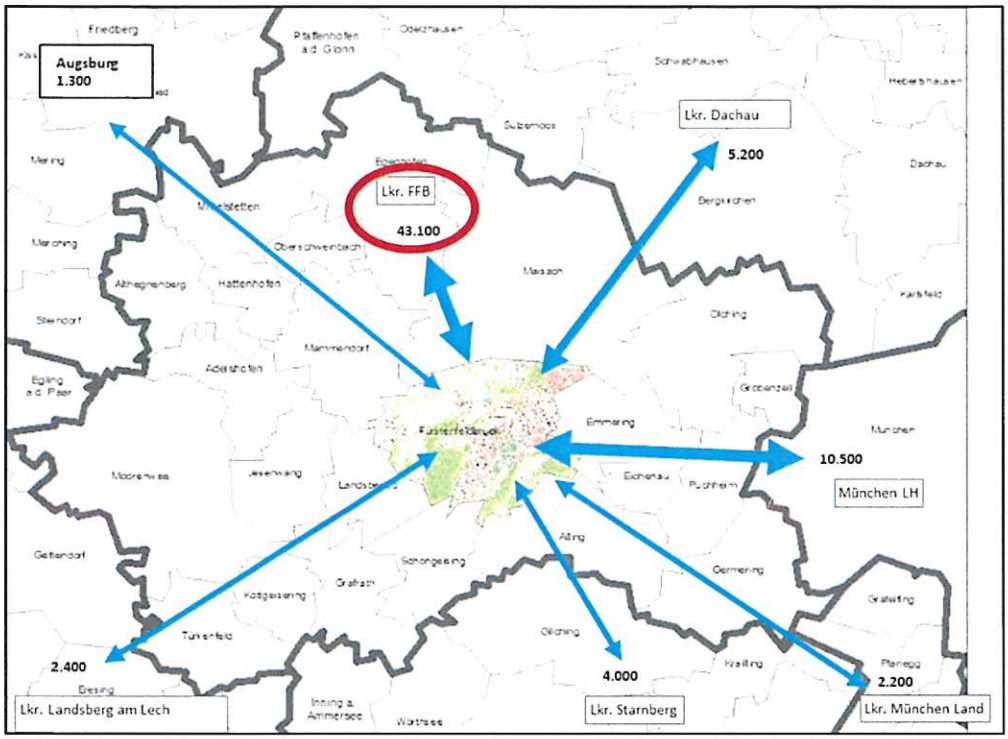


Abbildung 1 Werktägliche Kfz-Verkehrsmengen (DTVw) im Straßennetz von Fürstenfeldbruck im Analysefall des Verkehrsmodells (oben) und Struktur der Kfz-Verkehre in Fürstenfeldbruck (unten)



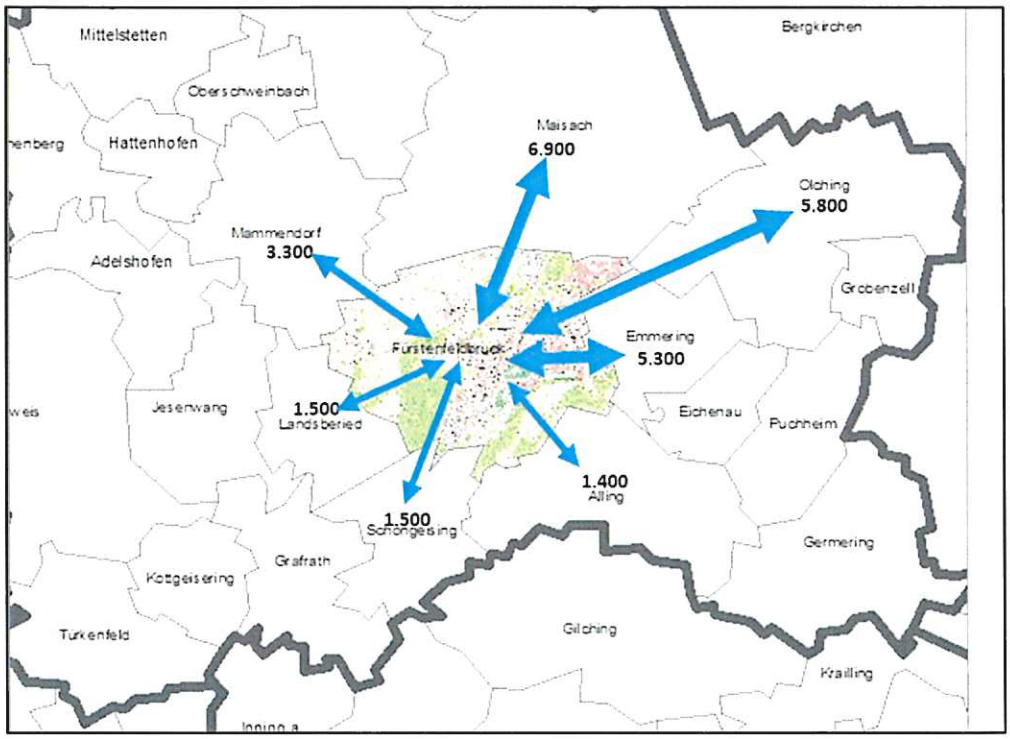


Abbildung 2 Werktägliche Quell-Ziel-Verkehrsbeziehungen (DTVw) zwischen der Stadt Fürstenfeldbruck und den benachbarten Landkreisen (oben), beziehungsweise den Nachbarkommunen (unten)

3 Aussagen zum Durchgangsverkehr entlang der St2054

Eine detaillierte Analyse des Verkehrs auf der St2054 (siehe Abbildung 4) zeigt, dass lediglich 500 Kfz-Fahrten/ 24h als Durchgangsverkehr zwischen dem westlichen und dem nördlichen Querschnitt der St2054 verkehren. Diese fahren jedoch nicht durch das Stadtzentrum sondern über die im Westen des Stadtgebiets verlaufende Straße „Zur Kaisersäule". Ca. 1.000 Kfz-Fahrten/ 24h sind Durchgangsverkehre zwischen dem westlichen Querschnitt der St2054 und dem südlichen Ast der B2 (siehe Abbildung 4). Allerdings verkehren diese vor allem über die Cerveteristraße, die Rothschwaiger Straße sowie die Fürstenfelder Straße und umfahren das Zentrum, bzw. die Landsberger Straße. Zwischen dem nördlichen Querschnitt der St2054 und dem südlichen Ast der B2 verkehren 1.500 Kfz/ 24h als Durchgangsverkehr (siehe Abbildung 4). Diese nutzen in Nord-Süd-, bzw. Süd-Nord-Richtung die Achse Augsburger Straße-Münchner Straße. All diese Durchgangsverkehre weisen gemäß Abbildung 5 einen nahräumlichen Verflechtungsbereich auf, der im wesentlichen zwischen Maisach, bzw. Moorenweis und München liegt.

Bei den Verkehren, die aus/ in Richtung St2054 West auf der Landsberger Straße fahren, handelt es sich v. a. um Quell-/ Ziel- und Binnenverkehre, die einen Bezug zur Stadt Fürstenfeldbruck aufweisen (siehe Abbildung 5). Insgesamt lässt sich auf Basis dieser Zahlen aussagen, dass die St2054 im Bereich der Landsberger Straße und der Schöngeisinger Straße keine überörtliche Verbindungsfunktion aufweist. Eine Herabstufung wird der verkehrlichen Bedeutung gerecht.

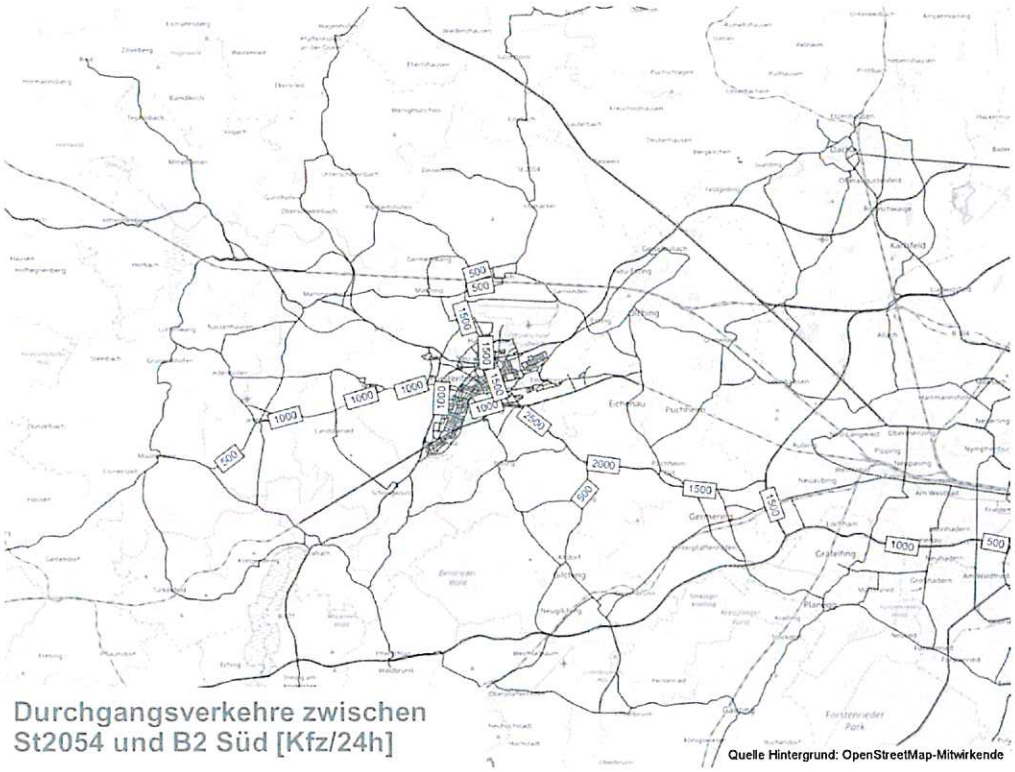


Abbildung 3 Werktägliche Durchgangsverkehre (DTVw) von/ zu den beiden Zufahrten der St2054





Abbildung 4 Werktägliche Durchgangsverkehre (DTVw) entlang der St2054 (oben) und werktägliche Durchgangsverkehre (DTVw) zwischen der St2054 und dem südlichen Ast der B2 (unten)



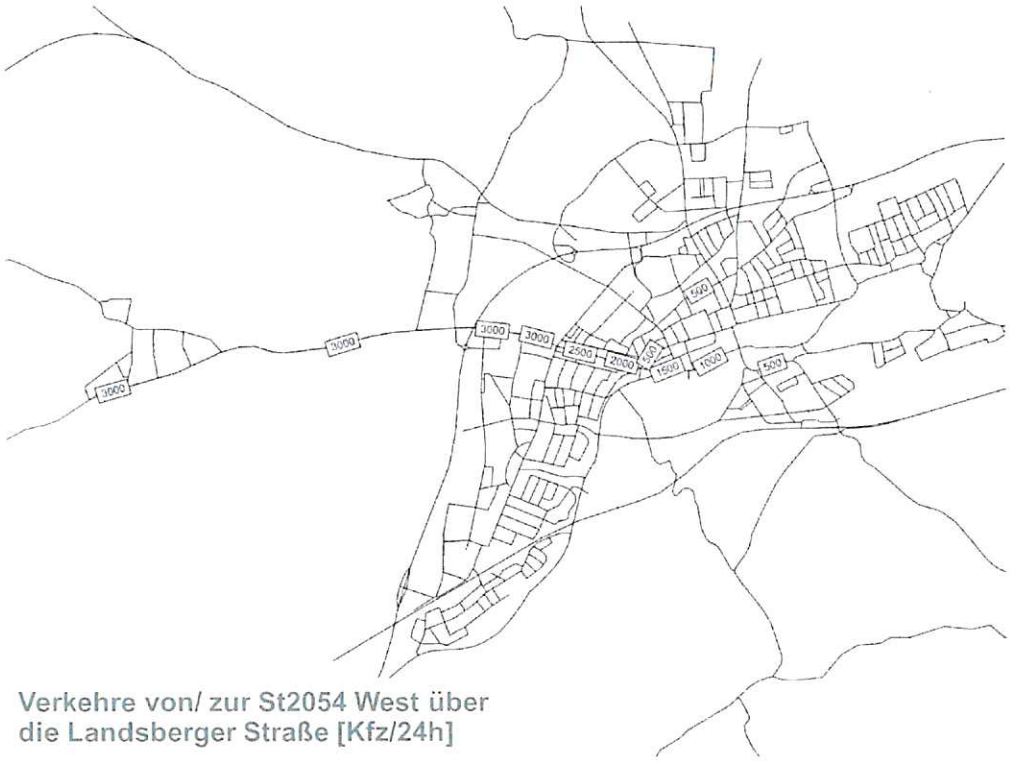


Abbildung 5 Verflechtung der Durchgangsverkehre zwischen St2054 und B2 Süd durch Fürstenfeldbruck (oben) und Gesamtverkehr aus/ in Richtung St2054 West über die Landsberger Straße (unten)





Abbildung 6 Werktägliche Verkehrsmengen (DTVw) vom/ zum westlichen Querschnitt der St2054 (oben) und vom/ zum nördlichen Querschnitt der St2054 (unten)

URNr. /

Se

U N E N T G E L T L I C H E Ü B E R T R A G U N G V O N S T R A ß E N - U N D W E G E F L Ä C H E N M I T A U F L A S S U N G

Heute, den

- .. -

ist vor mir

P r o f . D r . A l e x a n d e r K r a f k a
Notar in Fürstenfeldbruck

an der Geschäftsstelle Ledererstraße 10 anwesend:

1. Herr Markus M a u r e r ,
geboren am 29. November 1982,
ausgewiesen durch seinen amtlichen Lichtbildausweis,
hier handelnd nicht im eigenen Namen sondern für die

G r o ß e K r e i s s t a d t F ü r s t e n f e l d b r u c k
82256 Fürstenfeldbruck, Hauptstraße 31,

aufgrund Stadtratsbeschlusses vom [???:», von dem beglaubigter Beschlussbuchauszug heute vorliegt und dieser Niederschrift beigefügt ist, und vorbehaltlich Genehmigung durch den Oberbürgermeister,

2. Herr/Frau [???:»,
hier handelnd nicht im eigenen Namen sondern für den

F r e i s t a a t B a y e r n
vertreten durch das Staatliche Bauamt Freising Servicestelle München
- Straßenbauverwaltung -
80797 München, Postfach 401826,

vorbehaltlich Genehmigung.

Die Beteiligten bestätigen, dass sie vor dem heutigen Termin den beabsichtigten Text des Rechtsgeschäfts erhalten haben und ausreichend Gelegenheit hatten, sich mit dem Gegenstand der Beurkundung auseinander zu setzen.

Auf Ansuchen beurkunde ich den vor mir abgegebenen Erklärungen gemäß nach Grundbucheinsicht was folgt:

I.
Vorbemerkungen

1.
Grundbuchstand

a)

Im Grundbuch des Amtsgerichts Fürstenfeldbruck von
Malching
Blatt 422
ist unter anderem vorgetragen der in der Gemarkung Malching gelegene Grundbesitz:

Flst. 1027/6	Umgehungsstraße Neulindach, Verkehrsfläche zu	1.399 m²,
Flst. 1057/498	Malchinger Straße, Verkehrsfläche zu	188 m²,
Flst. 1057/499	Umgehungsstraße Neulindach, Verkehrsfläche zu	1.822 m².

Eigentümer:
Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck

Grundbuchmäßige Belastungen:

in Abteilung II:
Mineralölprodukten-Fernleitungsrechte für die Bundesrepublik Deutschland (Bundeswehrverwaltung), lastend an Flst.Nr. 2027/6 und Flst.Nr. 1057/498,

in Abteilung III:
keine Belastungen.

b)

Im Grundbuch des Amtsgerichts Fürstenfeldbruck von
Malching
Blatt 497
ist unter anderem vorgetragen der in der Gemarkung Malching gelegene Grundbesitz:

Flst. 1027/1	Verbindungsstraße zwischen St 2054 und Machlchinger Straße, Straße zu	2.804 m²,
Flst. 914/2	Verbindungsstraße zwischen St 2054 und Malchinger Straße, Straße zu	196 m²,
Flst. 1057/376	Umgehungsstraße Neulindach, Verkehrsfläche zu	7.609 m².

Eigentümer:
Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck

Grundbuchmäßige Belastungen:

in Abteilung II:
Mineralölprodukten-Fernleitungsrechte für die Bundesrepublik Deutschland (Bundeswehrverwaltung), lastend an Flst. 2027/1 und Flst. 1057/376,

in Abteilung III:
keine Belastungen.

c)

Im Grundbuch des Amtsgerichts Fürstenfeldbruck von
Malching
Blatt 808
ist unter anderem vorgetragen der in der Gemarkung Malching gelegene Grundbesitz:

Flst. 1054/18	Hart, Landwirtschaftsfläche	
	zu	2.162 m².

Eigentümer:
Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck

Grundbuchmäßige Belastungen:

in Abteilung II:
Mineralölprodukten-Fernleitungsrechte für die Bundesrepublik Deutschland (Bundesvermögensverwaltung und Bundeswehrverwaltung),

in Abteilung III:
keine Belastungen.

d)

Im Grundbuch des Amtsgerichts Fürstenfeldbruck von
Puch
Blatt 955
ist unter anderem vorgetragen der in der Gemarkung Puch gelegene Grundbesitz:

Flst. 885/2	Neufeldweg, Verkehrsfläche	
	zu	14 m²

- mit Flst. 885 als Grundstückseinheit -.

Eigentümer:
Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck

Grundbuchmäßige Belastungen:

in Abteilung II:
Mineralölprodukten-Fernleitungsrechte für die Bundesrepublik Deutschland (Bundesvermögensverwaltung),

in Abteilung III:
keine Belastungen.

e)

Die Lage des in lit. a) bis d) genannten Grundbesitzes ist aus dem dieser Urkunde als Anlage 1 beigefügten Plan ersichtlich, der den Beteiligten zur Durchsicht vorlag und von ihnen genehmigt wurde. Auf die Anlage 1 wird verwiesen.

2.

Sachstand

Die Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck – „Übergeber“ oder „Veräußerer“ – baute in den Jahren 2003 bis 2004 die aus der Anlage 1 ersichtliche Umgehungsstraße Neulindach („Neulindacher Spange“), die in der Folgezeit dem Verkehr übergeben, aber straßenrechtlich nicht gewidmet wurde. Sie wurde deshalb bisher als Privatstraße im Eigentum der Stadt mit tatsächlich öffentlichem Verkehr betrieben. Das Staatliche Bauamt Freising war an diesen Vorgängen nur insoweit beteiligt, als eine Vereinbarung zum Bau des Anschlusses der Umgehungsstraße an die B 2 / B 471 einschließlich Ablösekostenregelung vom 02./29.10.2003 abgeschlossen wurde, die für die Umgehung selbst jedoch keine Regelung enthält.

Nunmehr soll die bezeichnete Straße einschließlich straßenbegleitendem Geh- und Radweg nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz zur Staatsstraße St 2054 gewidmet und somit in Eigentum und Baulast des Freistaat Bayern überführt werden. Da dies mangels bisheriger Widmung nicht im üblichen Wege der Umstufung nach Art. 7 und 11 BayStrWG geschehen kann, wird vorliegender Übertragungsvertrag geschlossen mit dem Ziel, die Straße rechtsgeschäftlich in das Eigentum des Freistaat Bayern zu übertragen und diesem die Widmung zu ermöglichen.

Die Beteiligten sind sich einig, dass die derzeitige rechtliche Situation auf alleiniger Entschließung und Verantwortung der Großen Kreisstadt Fürstenfeldbruck beruht und sie deshalb alle Mehrkosten trägt, die durch diesen Übertragungsvertrag und dessen Vollzug gegenüber einer üblichen Umstufung nach Art. 7 und 11 BayStrWG entstehen. Darüber hinaus soll der Freistaat Bayern hinsichtlich des Straßenzustandes so gestellt werden, wie er bei einer solchen Umstufung stünde.

Im Gegenzug soll die bestehende St 2054 in der Teilstrecke von Abschnitt 440, Station 0,000 bis Abschnitt 440, Station 0,625 nach den Bestimmungen des BayStrWG zur Ortsstraße abgestuft werden. Dieser Vorgang ist aus der Anlage 3 zu dieser Urkunde ersichtlich und nicht unmittelbar Gegenstand der in dieser Urkunde getroffenen Vereinbarungen, für diese jedoch insofern von Belang, als dessen Wirksamkeit Voraussetzung für den Besitzübergang der vertragsgegenständlichen Flächen ist.

3.

Angaben zu den Beteiligten

Die Beteiligten handeln nach Angabe jeweils für eigene Rechnung

II.

Rechtsgeschäft

1.

Übertragung

Der Übergeber überlässt aus dem in Abschnitt I. Ziffer 1. näher bezeichneten Grundbesitz die in der Anlage 2 zu dieser Urkunde beschriebenen Grundstücke und noch zu vermessenden Teilflächen an den Freistaat Bayern – „Erwerber“ – zum Alleineigentum mit allen damit verbundenen Rechten und Bestandteilen und dem gesetzlichen Zubehör. Auf die Anlage 2, die mit verlesen wurde, wird verwiesen. Unabhängig vom Eigentums- und Besitzübergang erteilt der Veräußerer dem Erwerber mit sofortiger Wirkung die Zustimmung zur straßenrechtlichen Widmung nach Art. 6 Abs. 3 BayStrWG.

Soweit als Vertragsfläche noch nicht vermessen oder abgemarkt, erfolgt die Überlassung in Form von Zirka-Flächen. Insoweit erfolgt die Feststellung der genauen Größe durch amtliche Vermessung, die nach straßenrechtlichen Gesichtspunkten vorzunehmen ist.

Den Antrag auf Vermessung, Abmarkung oder Grenzfeststellung der Vertragsflächen wird die Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck stellen; vom Notar ist hier wegen nichts zu veranlassen. Der Erwerber ist vom Vermessungstermin zu benachrichtigen. Die Kosten der Vermessung und Vermarkung trägt die Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck.

2.
Kein Kaufpreis

Veräußerer und Erwerber stimmen überein, dass wegen der Eigenart der gegenständlichen Vereinbarung als Ersatz für einen hier nicht möglichen Eigentumsübergang gewidmeter Straßenflächen nach Art. 11 BayStrWG ein Kaufpreis nicht geschuldet wird.

Soweit für Zwecke einer Gebühren- und Steuerberechnung ein Kaufpreis oder Grundstückswert maßgeblich sein sollte, wird dieser, entsprechend der Eigenart der Vertragsflächen als Verkehrsflächen, übereinstimmend mit 0,50 € pro Quadratmeter angegeben.

III.
Weitere Vertragsbestimmungen

1.
Besitzübergang

Der Erwerber wird die Straße, die sich auf den Vertragsflächen befindet, zu einem Zeitpunkt baldmöglichst ab dem 01.01.2022 als Staatsstraße widmen. Besitz, Nutzungen, Lasten und Gefahr gehen frühestens zu dem Zeitpunkt auf den Erwerber über, zu dem die Widmung straßenrechtlich wirksam wird (Veröffentlichung der Widmungsverfügung im Bayerischen Staatsanzeiger unter Bekanntgabe des Wirksamkeitszeitpunkts). Ist jedoch zu diesem Zeitpunkt die Abstufung der bestehenden St 2054 in der Teilstrecke von Abschnitt 440, Station 0,000 bis Abschnitt 440, Station 0,625 zur Ortsstraße (Anlage 3) straßenrechtlich noch nicht wirksam, gehen Besitz, Nutzungen, Lasten und Gefahr erst zum Zeitpunkt deren Wirksamwerdens auf den Erwerber über. Die Anlage 3 wird zur Information der Beteiligten beigefügt.

Übergeber und Erwerber teilen, sobald sie es absehen können, einander den voraussichtlichen Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Widmung beziehungsweise Umstufung mit.

Die Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck übergibt dem Freistaat Bayern die Unterlagen zur Verwaltung der zu übernehmenden Straße insbesondere bisheriger Vereinbarungen mit Anliegern. Die wiederkehrenden öffentlichen Lasten über-

nimmt der Erwerber ab Beginn des auf die Besitzübergabe folgenden Kalenderjahres.

Der Übergeber erklärt, dass die Vertragsflächen weder vermietet noch verpachtet sind.

2.

Sach- und Rechtsmängel, Verjährung

a)

Der Veräußerer haftet für ungehinderten Eigentums- und Besitzübergang, frei von Besitzrechten Dritter, und für Freiheit des Vertragsobjektes von im Grundbuch eingetragenen Rechten Dritter, soweit in dieser Urkunde nichts anderes bestimmt ist. Für altrechtliche Dienstbarkeiten haftet der Übergeber nicht; er erklärt jedoch, dass ihm solche nicht bekannt sind.

Der Erwerber übernimmt die in Abteilung II des Grundbuchs eingetragenen Minaerlölprodukten-Fernleitungsrechte zugunsten der Bundesrepublik Deutschland zur weiteren dinglichen Duldung.

Für Sachmängel haftet der Übergeber nicht. Das Vertragsobjekt wird übernommen, wie es heute steht und liegt, soweit in dieser Urkunde nichts anderes bestimmt ist. Der Übergeber erklärt jedoch, dass ihm versteckte Mängel, vor allem Altlasten, des Vertragsobjektes nicht bekannt sind.

Alle zur Lastenfreistellung erforderlichen Gläubigererklärungen und Rangrücktritten stimmt der Übergeber bereits heute mit dem Antrag auf grundbuchamtlichen Vollzug zu.

b)

Der Anspruch auf Übergabe und Übereignung des Grundstücks und der Anspruch auf Zahlung des Kaufpreises unterliegen der dreißigjährigen Verjährung, jeweils ab dem gesetzlichen Verjährungsbeginn.

3.

Erhaltungsrückstand

Übergeber und Erwerber stimmen überein, dass die auf den Vertragsflächen befindliche Straße gewisse Mängel und Erhaltungsrückstände im Sinne von Art. 9 Abs. 4 BayStrWG aufweist. Sie stimmen weiter überein, dass diese Män-

gel und Erhaltungsrückstände vom Übergeber auf dessen Kosten beseitigt werden.

Zur Feststellung dieser Mängel haben Übergeber und Erwerber am 29.07.2020 einen gemeinsamen Ortstermin durchgeführt und darüber eine Niederschrift aufgenommen, welche am 09.11.2020 versandt wurde.

Der Übergeber verpflichtet sich, die in der Niederschrift sowie in der Besprechung vom 02.12.2020 (siehe Schreiben IB Mayr vom 16.04.2021) bezeichneten Mängel bis spätestens [???:», die darin besonders gekennzeichnete Mängel jedoch, welche die Verkehrssicherungspflicht betreffen oder sonst sicherheitsrelevant sind, aber bis spätestens 31.12.2021 zu beseitigen. Soweit Arbeiten nach Widmung zur Staatsstraße stattfinden, gestattet der Erwerber nach Abstimmung eine entsprechende Einwirkung auf die Vertragsflächen bzw. die Straße. Die Durchführung der Arbeiten, einschließlich der Erfüllung aller gesetzlicher Anforderungen sowie der Verkehrssicherungspflicht, obliegt dem Übergeber.

IV.
Grundbucherklärungen

Hinsichtlich der Grundstücke Flst. 914/2, 1027/1, 1027/6, 1057/376, 1057/499, 1057/498 und 885/2 sind die Vertragsteile über den Eigentumsübergang auf den Erwerber entsprechend Abschnitt II einig.

Die Vertragsteile verpflichten sich hinsichtlich der veräußerten Teilflächen aus Flst. 1054/18 und 887/1 unverzüglich nach Vorliegen des amtlichen Messungsergebnisses die Messungsanerkennung und Auflassung zu erklären und entgegenzunehmen und alle zum Vollzug der Urkunde erforderlichen Erklärungen in einer Nachtragsurkunde abzugeben.

Die Vertragseile bevollmächtigen sich gegenseitig unter Befreiung von den Beschränkungen des § 181 BGB zu ihrer uneingeschränkten Vertretung in allen den Vollzug dieser Urkunde und des Fortführungsnachweises betreffenden Angelegenheiten, insbesondere zur Beurkundung der Auflassung und der Messungsanerkennung.

Die Beteiligten stimmen allen der Lastenfreistellung oder Rangbeschaffung dienenden Erklärungen mit dem Antrag auf Grundbuchvollzug zu.

V.
Schlussbestimmungen

1.
Wirksamkeit

Sind oder werden einzelne Bestimmungen dieses Vertrags ganz oder teilweise unwirksam oder weist dieser Vertrag Lücken auf, sind sich die Beteiligten darüber einig, dass die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages davon unberührt und gültig bleiben. Für diesen Fall verpflichten sich die Beteiligten, unter Berücksichtigung des Grundsatzes von Treu und Glauben an Stelle der unwirksamen Bestimmung eine wirksame Bestimmung zu vereinbaren, welche dem Sinn und Zweck der unwirksamen Bestimmung möglichst nahekommt und von der anzunehmen ist, dass die Beteiligten sie im Zeitpunkt des Vertragsschlusses vereinbart hätten, wenn sie die Unwirksamkeit oder Nichtigkeit gekannt oder vorhergesehen hätten.

Im Hinblick auf das gesetzliche Verbot der Veräußerung kommunaler Vermögensgegenstände unter ihrem Wert erklärt der Vertreter der Großen Kreisstadt Fürstenfeldbruck, dass eine unzulässige Veräußerung unter Wert nicht vorliegt.

2.
Vollzugsauftrag

Alle Beteiligten beauftragen und bevollmächtigen den Notar, sie im Grundbuchverfahren zu vertreten und die zur Wirksamkeit und zum Vollzug dieser Urkunde erforderlichen Lastenfreistellungsunterlagen, Genehmigungen und sonstigen Erklärungen mittels eigenen Entwurfs zu beantragen, entgegenzunehmen und als Eigenurkunde abzugeben.

Anfechtbare Bescheide und Zwischenbescheide zur Fristverlängerung sind jedoch den Beteiligten selbst zuzustellen, Abschrift an den Notar wird erbeten.

3.

Belehrungen

Der Notar hat die Beteiligten über die rechtliche Tragweite der abgegebenen Erklärungen belehrt und abschließend insbesondere hingewiesen,

- dass alle Vereinbarungen richtig und vollständig beurkundet werden müssen und der Vertrag andernfalls unwirksam sein kann; die Beteiligten erklären hierzu, dass sie außerhalb dieser Urkunde keine Vereinbarungen getroffen haben, die für den heutigen Vertrag von Bedeutung sind;
- dass das Eigentum erst mit Umschreibung im Grundbuch übergeht und die Eigentumsumschreibung unter anderem erst möglich ist, wenn
    - etwa erforderliche Genehmigungen vorliegen;
    - nach Vermessung die Auflassung erklärt ist;
- dass beide Vertragsteile für die Zahlung der Gebühren bei Gericht und Notar sowie für die Grunderwerbsteuer haften. Ferner haftet der jeweilige Eigentümer des Vertragsgegenstands für etwaige Rückstände an öffentlichen Lasten und Abgaben, insbesondere auch für Erschließungskosten. Sicherheiten waren hierzu nicht gewünscht, insbesondere kein betragsmäßig bestimmtes Zurückbehaltungsrecht des Erwerbers;
- dass zu diesem Vertrag die Genehmigung beziehungsweise ein Negativzeugnis gemäß Grundstücksverkehrsgesetz erforderlich ist.

Ferner hat der Notar darauf hingewiesen, dass ein Vertrag der vorliegenden Form auch nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften zu beurteilen ist und ein Verstoß gegen solche Vorschriften zur Unwirksamkeit des gesamten Vertrags oder von Teilen hiervon führen kann, wobei es vor allem auf die Umstände bei Wirksamwerden des Vertrags ankommt.

Der Notar hat keine steuerliche Beratung übernommen.

4.

Kosten und Steuern

Die Kosten dieser Urkunde und ihres Vollzugs, die Kosten etwaiger Genehmigungen beziehungsweise Negativbescheinigungen sowie die anfallende Grunderwerbsteuer, und die Kosten der Vermessung trägt die Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck. Die Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck trägt alle Kosten, die in Zusammenhang mit der Übertragung von Vereinbarungen zwischen der Stadt und Dritten auf den Erwerber anfallen.

5.
Abschriften

Von dieser Urkunde erhalten:

Abschriften:

- jeder Vertragsteil
- das Finanzamt - Grunderwerbsteuerstelle -
- das Finanzamt - Schenkungsteuerstelle – zur Kenntnisnahme
- die zur Erteilung der Genehmigung oder des Negativzeugnisses nach dem Grundstückverkehrsgesetz zuständige Behörde
- der zuständige Gutachterausschuss
- das Grundbuchamt

Ausfertigung nach Vollzug im Grundbuch:

- der Veräußerer mit Vollzugsmitteilung,
- der Erwerber mit einem einfachen Grundbuchauszug.

Anlagen 1 und 3 zur Durchsicht vorgelegt,
Niederschrift samt Anlage 2 vorgelesen vom Notar,
von den Erschienenen genehmigt
und eigenhändig unterschrieben

Stadt Fürstenfeldbruck
Hauptstraße 31
82256 Fürstenfeldbruck
www.fuerstenfeldbruck.de
Tel.: 08141 281 0
Fax.:08141 281 X

Bearbeitet:	Datum: 23.08. 2021
Plan-Nr.: Trasse	Maßstab: 1:5000

Anlage 2

zur Urkunde des Notars Prof. Dr. Alexander Krafka in Fürstenfeldbruck,
vom [???:», URNr. [???:» K/2021

Vertragsgegenstand gemäß Abschnitt II. Ziffer 1. des Hauptteils dieser Niederschrift sind folgende Grundstücke und Grundstücksteilflächen:

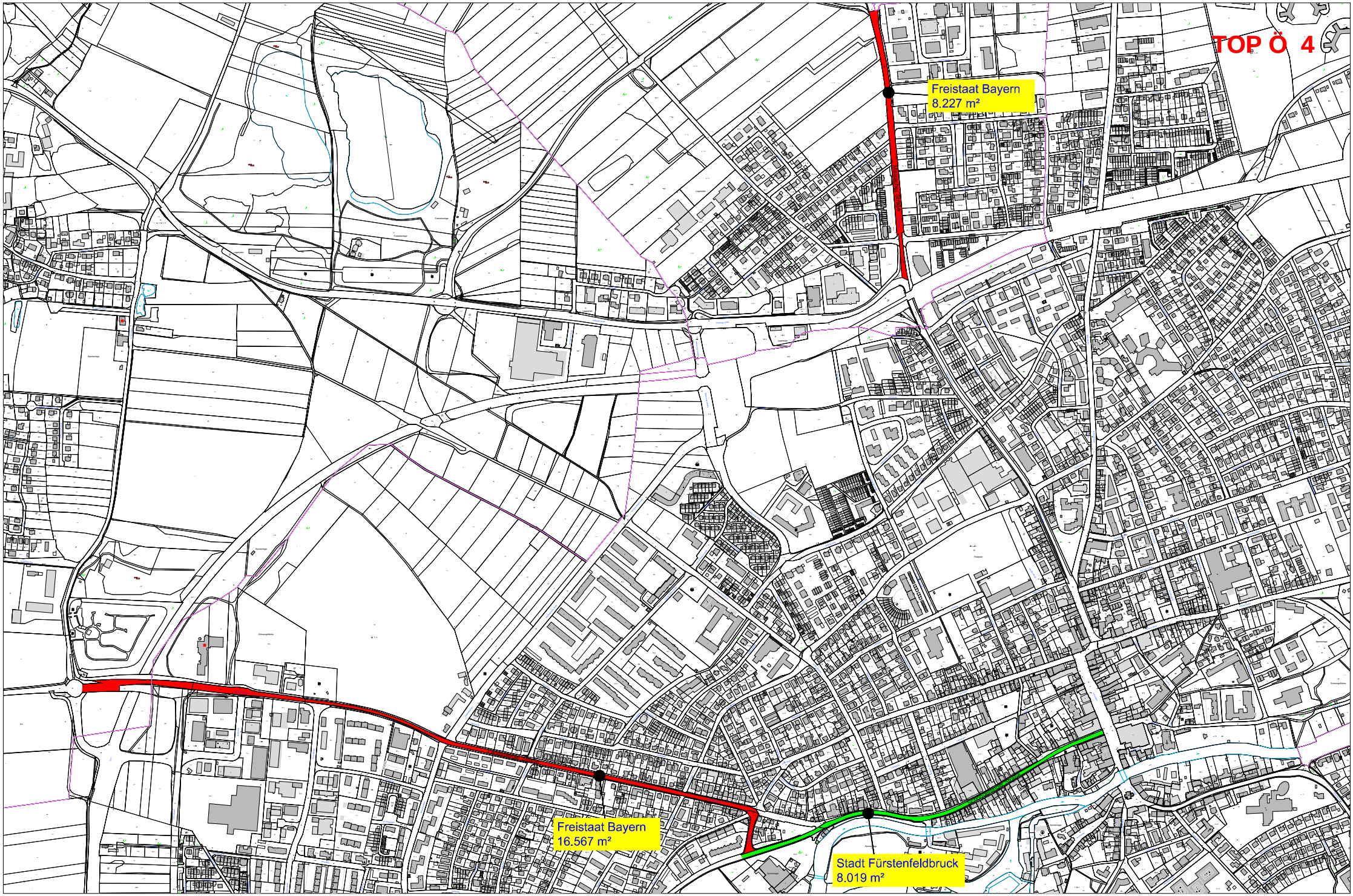
1. Gemarkung Malching Flst. 914/2 zu 196 m²,
2. Gemarkung Malching Flst. 1027/1 zu 2.804 m²,
3. Gemarkung Malching Flst. 1027/6 zu 1.399 m²,
4. Gemarkung Malching Flst. 1057/376 zu 7.609 m²,
5. Gemarkung Malching Flst. 1057/499 zu 1.822 m²,
6. Gemarkung Malching Flst. 1057/498 zu 188 m²,
7. Gemarkung Puch Flst. 885/2 zu 14 m²

jeweils ihrem gesamten Umfang nach und

8. aus dem Flst. 1054/18 Gemarkung Malching eine noch zu vermessende Teilfläche mit einer Größe von zirka 190 m²,
9. aus dem Flst. 887/1 Gemarkung Puch eine noch zu vermessende Teilfläche mit einer Größe von zirka 7.640 qm.

- Ende der Anlage 2 -

Stadt FFB/Freistaat Bayern Übertragung



Lageplan zum Überlassungsvertrag

Plan ohne Masstab

mayr ingenieure

mayr ingenieure | Blütenweg 5 | 86551 Aichach

Stadt Fürstenfeldbruck
z. H. Herrn Doll
Hauptstraße 31
82256 Fürstenfeldbruck

WB (i/Projekte/FFB/2020-293-20/2021-04-16)

Stadt Fürstenfeldbruck Aichach, 16.04.2021
Umgehung Neulindach zwischen B 2 und St 2054
Bewertung des Erhaltungsrückstandes

Sehr geehrter Herr Doll,

auf Grundlage der unserem Büro übergebenen Daten (Vermessung / Bauwerksprüfberichte / Asphaltbohrkerne) und einer Inaugenscheinnahme vor Ort wurde der Erhaltungsrückstand der Verbindungsstraße bewertet. Hierzu erhalten Sie in der Anlage einen Bestandsplan sowie eine Kostenaufstellung über die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen, welche für die Ausgleichung des Erhaltungsrückstandes festgelegt wurden.

Gemäß der in der Besprechung vom 02.12.2020 mit der Stadt Fürstenfeldbruck und dem Staatlichen Bauamt Freising getroffenen Festlegungen soll eine Erneuerung der Asphaltdeckschicht auf freier Strecke und im Bereich des Kreisverkehrsplatzes sowie die Ertüchtigung der standfesten Bankette durchgeführt werden.
An den beiden Wellstahldurchlässen BW 27 und BW 30 sind Absturzsicherungen gemäß der Richtlinie für den Unterhalt anzubringen. Wie mit dem Staatlichen Bauamt abgestimmt, werden hierfür Holmgeländer an den Portalen angebracht.
Die Abdeckung der Lärmschutzwand wurde damalig mit einfachen Holzlatten ausgeführt, was derweil nicht mehr den Stand der Technik darstellt. Infolge von Feuchtigkeitseintrag sind neben den Abdeckungen auch die Holzelemente stark in Mitleidenschaft gezogen. Da der Schädigungsgrad der einzelnen Elemente nicht ohne größeren Aufwand prüfbar ist, wurde aus wirtschaftlichen Gründen eine Erneuerung der Holzelemente sowie eine Anbringung von Abdeckungen in Metallausführung veranschlagt und in der Kostenberechnung berücksichtigt. Zudem wurden Kosten für eine erforderliche Betonsanierung im Sockelbereich der Lärmschutzwand zur Instandsetzung zweier Schadstellen berücksichtigt.

mayr ingenieure
Mayr Beratende Ingenieure PartG mbB
Blütenweg 5
86551 Aichach

T +49 (0)8251 8750 0
F +49 (0)8251 8750 27
info@mayr-ingenieure.de
mayr-ingenieure.de
Amtsgericht Augsburg PR241

Beratende Ingenieure
Dipl.-Ing. Univ. Rupert Mayr
Dipl.-Ing. Univ. Michael Mayr

Stadtsparkasse Aichach-Schrobenhausen
IBAN DE35 7205 1210 0560 5003 57
BIC BYLADEM1AIC
Steuernummer: 102 168 19301
UST-IDNR.: DE202373414

Darüberhinausgehende Ablösekosten werden bei der Übergabe der Umgehungsstraße gemäß den vereinbarten Festlegungen zwischen dem Staatlichen Bauamt und der Stadt Fürstenfeldbruck nicht erforderlich.

Die geschätzten Gesamtkosten für die oben aufgeführten Sanierungsmaßnahmen zur Ausgleichung des Erhaltungsrückstandes belaufen sich gemäß beiliegender Kostenaufstellung auf ca. 350.000 Euro brutto. Dem Kostenrahmen liegt ein durchschnittliches Preiseniveau zugrunde, welches auf Erfahrungswerten aus vergleichbaren Baumaßnahmen und aktuellen Ausschreibungen basiert.

Wir bitten die Stadt Fürstenfeldbruck um Durchsicht der Unterlagen sowie um kurze Rückmeldung, ob Einverständnis hiermit besteht. Wir gehen davon aus, dass die Weiterübermittlung an das Staatliche Bauamt durch die Stadt erfolgt. Sollte weitere Zuarbeit durch unser Büro gewünscht oder erforderlich sein, so bitten wir um kurze Mitteilung.

Für Fragen und Rücksprachen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M. Eng. Wolfgang Breubeck

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2556/2021

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

Betreff/Sachantragsnr.	Beschluss zu eingereichten Positionspapieren Klimaschutz		
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:		Erstelldatum	06.10.2021
Verfasser	Müller, Thomas	Zuständiges Amt	Amt 4
Sachgebiet	41 Stadtplanung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung	Abzeichnung OB:	

Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	**Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau**	**Vorberatung**	**10.11.2021**	**Ö**
2	Stadtrat	Entscheidung	30.11.2021	Ö

Anlagen:	1. Beschlussbuchauszug UVA vom 13.10.2020 2. Positionspapier Stadtjugendrat und Umweltbeirat_Nummeriert 3. Positionspapier Fridays for Future_Nummeriert 4. Erweiterte Einordnung_Positionspapiere Ideen und Anregungen zum Klimaschutz

Beschlussvorschlag:

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

1. Die Verwaltung wird beauftragt im Sinne der, mit den Einreichenden der Positionspapiere abgestimmten, erweiterten Einordnung gemäß Anlage 4 tätig zu werden und in die bestehenden Klimaschutzaktivitäten zu integrieren. Der Fokus liegt auf der Umsetzung von kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen, mittel- und langfristige Maßnahmen werden parallel verfolgt.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, bei der Umsetzung von geeigneten Maßnahmen, gemeinsame Aktionen mit den Einreichenden zu initiieren.

Referent/in		Zierl, Dr. / ÖDP	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in	Halbauer / Grüne		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		Unbekannt		
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung				€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme			€	
Folgekosten			€	

Sachvortrag:

Am 21.01.2020 hat die Stadt Fürstenfeldbruck das gemeinsame Positionspapier zum Thema Klimaschutz von Stadtjugendrat und Umweltbeirat erhalten. (siehe Anlage 2) Am 13.03.2020 hat die Gruppe Fridays for Future Fürstenfeldbruck ihr Positionspapier an die Stadt übergeben. (siehe Anlage 3) Die Verwaltung wurde damit beauftragt, zu beiden Positionspapieren Stellung zu nehmen und den politischen Gremien vorzustellen. Die Verwaltung hat daraufhin eine erste Einordnung der vorgeschlagenen Ideen und Anregungen aus den Positionspapieren vorgenommen. In der Sitzung des UVA am 13.10.2020 wurde die Verwaltung auf Grundlage der erarbeiteten und vorgestellten ersten Einordnung beauftragt, die Ideen und Anregungen aus den eingereichten Positionspapieren und die aufgestellte Einordnung in die weitere strategische Arbeit der Stadt Fürstenfeldbruck im Bereich Klimaschutz mit einfließen zu lassen. Im März 2021 sollte hierzu den zuständigen politischen Gremien ein aktualisierter Aktionsplan mit geeigneten Oberzielen, Unterzielen und Maßnahmen zur Entscheidung vorgelegt werden. (siehe Anlage 1)

Die Verwaltung hat daraufhin einen Arbeitskreis Klima initiiert, bei dem mit den Einreichenden der Positionspapiere und den zuständigen Referenten, im Rahmen eines gegenseitigen Austausches das weitere Vorgehen zum Umgang mit den Ideen und Anregungen aus den Positionspapieren zum Klimaschutz besprochen wird. Im Folgenden werden die Einreichenden der Positionspapiere, Stadtjugendrat, Umweltbeirat und Fridays for Future Fürstenfeldbruck, verkürzt als die Einreichenden bezeichnet, um die Lesbarkeit zu vereinfachen.

Sachstand:

Auf Grundlage der vorgenommenen Einordnung durch die Verwaltung, die dem UVA in der Sitzung am 13.10.2020 vorgestellt wurde, haben die Einreichenden bei zwei digitalen Arbeitskreistreffen zunächst gemeinsam mit der Verwaltung erörtert, wie mit den Ideen und Anregungen im Sinne des kommunalen Klimaschutzes umgegangen werden kann und dabei insbesondere auch die gemeinsame Zusammenarbeit zukünftig zielgerichtet ablaufen kann. Gemeinsames Ziel ist, den Klimaschutz in Fürstenfeldbruck durch die Ideen und Anregungen voran zu bringen.

Beim ersten digitalen Treffen am 12.04.2021 stand zunächst ein gegenseitiges Kennenlernen im Vordergrund. Deutlich wurde, dass die Einreichenden den Fokus insbesondere auf schnell umsetzbare Maßnahmen legen möchten. Es wurde vereinbart, sich für ein weiteres digitales Treffen in gleicher Runde zu verabreden, um hierüber weiter sprechen zu können. Von Seiten der Verwaltung wurde in Vorbereitung für das zweite digitale Treffen am 26.05.2021 eine erweiterte Einordnung vorgenommen, die auf Grundlage der bereits bestehenden Einordnung erstellt wurde, die dem UVA als Grundlage für den Beschluss am 13.10.2020 diente.

Die bereits bestehende Einordnung wurde dabei um eine Spalte erweitert. In der neuen Spalte wird eine Einordnung vorgenommen, welcher Zeithorizont bezüglich der Umsetzung dieser Punkte angenommen werden kann. Hierbei wird zwischen den Einordnungen kurzfristig, mittelfristig und langfristig unterschieden. Vereinbart wurde Ideen und Anregungen zu identifizieren, die kurzfristiger umgesetzt werden können. (siehe Anlage 4)

Die Kategorien zur zeitlichen Einordnung der Umsetzung sind:

- Kurzfristig (Zeitraum von ca. 1-2 Jahren bis zur Umsetzung)
- Mittelfristig (Zeitraum von ca. 5 Jahren bis zur Umsetzung)
- Langfristig (Zeitraum von ca. 10-15 Jahren bis zur Umsetzung)

Gemeinsamer Konsens aller Teilnehmenden aus der Diskussion ist dabei folgender Punkt: Ziel der vorgenommenen erweiterten Einordung ist die Identifizierung von schnell umsetzbaren, so genannten kurzfristigen Maßnahmen. Diese Maßnahmen sollen initiiert durch die Verwaltung rasch angegangen werden. Die weitere Zusammenarbeit, insbesondere mit den Einreichenden und evtl. weiteren Institutionen der Stadtgesellschaft und entsprechenden Stellen innerhalb der Verwaltung, soll hierbei gezielt genutzt und weiterverfolgt werden.

In einem dritten, nun in persönlicher Anwesenheit durchgeführten Termin, am 08.07.2021, waren neben den Teilnehmenden der ersten beiden digitalen Arbeitskreistreffen (Oberbürgermeister, Einreichende und Vertreter der Verwaltung) auch die Referentin für Klimaschutz und Energie Frau Dr. Zierl und der Referent für Umwelt, Naturschutz und Nachhaltigkeit Herr Halbauer dabei. Die Referenten wurden über die, in Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Einreichenden, abgestimmte Einordnung und das geplante Vorgehen informiert und nochmals entsprechendes Feedback eingeholt. Nach intensiver Diskussion um einzelne Punkte der Einordnung konnte eine erweiterte Einordnung gefunden werden, die als Anlage dieser Beschlussvorlage beigefügt ist. (siehe Anlage 4)

Stellungnahme der Verwaltung:

Auf Grundlage der vorgenommenen erweiterten Einordung empfiehlt die Verwaltung der Politik, den mit den Einreichenden abgestimmten Weg politisch zu unterstützen und die Verwaltung zu beauftragen, im Sinne dieser erweiterten Einordnung tätig zu werden und in die bestehenden Klimaschutzaktivitäten zu integrieren.

Hervorgehoben werden soll an dieser Stelle auch, dass es sich bei den nun erweitert eingeordneten Maßnahmen um eine sehr große Vielzahl an Einzelmaßnahmen handelt. Diese sind unterschiedlich komplex und müssen im Rahmen der Umsetzung jeweils individuell im Detail, insbesondere mit den jeweiligen Fachstellen innerhalb und außerhalb der Verwaltung, diskutiert und anschließend gemeinsam umgesetzt werden. Der Aufwand hierfür wird aus Sicht der Verwaltung teilweise erheblich sein, ohne diesen abschließend zum jetzigen Zeitpunkt näher quantifizieren zu können. Die Verwaltung möchte dennoch bereits im Rahmen dieser Beschlussvorlage auf die entsprechend nötigen zeitlichen und personellen Kapazitäten offen hinweisen.

Die Verwaltung möchte sich an dieser Stelle nochmals explizit bei den Einreichenden für die sehr konstruktive Zusammenarbeit im Rahmen der Arbeitskreistreffen bedanken. Das Engagement der Einreichenden ist außergewöhnlich und sollte von Seiten der Stadt entsprechend wahrgenommen und gewürdigt werden. Der verfolgte Weg, mit mehreren Arbeitskreistreffen, hat zu einer insgesamt längeren Bearbeitungszeit geführt. Das Vorgehen, im gegenseitigen Austausch eine Lösung gemeinsam zu erarbeiten, hat sich aus Sicht der Verwaltung jedoch sehr gelohnt.

Mit dem Beschluss kann die Politik einen richtungsweisenden politischen Auftrag an die Verwaltung geben, im Rahmen der erweiterten Einordung (siehe Anlage 4), Ideen und Anregungen der Einreichenden im Sinne des Klimaschutzes voranzutreiben und diese in die bestehenden Klimaschutzaktivitäten zu integrieren.

Ein solcher Beschluss würdigt aus Sicht der Verwaltung die wertvolle Arbeit und das außergewöhnlich hohe Engagement der Einreichenden. Die gute und konstruktiv geführte Zusammenarbeit und der gewinnbringende Austausch soll aus Sicht der Verwaltung weitergeführt und in konkreten Projekten intensiviert werden.
Ein solcher Beschluss eröffnet aus Sicht der Verwaltung den Weg für eine weitere gute Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Einreichenden und in Folge dessen auch der Politik, im Sinne des kommunalen Klimaschutzes.

Aufgrund der Vielzahl an angesprochenen Bereichen durch die eingereichten Positionspapiere werden die Vorberatung im UVA und eine anschließende Entscheidung im Stadtrat vorgeschlagen.

Abschließend kommt die Verwaltung zum dem auf Seite 1 formulierten Beschlussvorschlag.

TOP Ö 5

Auszug
aus der Niederschrift über die
3. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau
vom 13.10.2020

Vorsitzender, Oberbürgermeister:
Herr Erich Raff;

Ausschussmitglieder:
Herr Adrian Best; Herr Albert Bosch; Herr Dr. Marcel Boss; Herr Thomas Brückner; Herr Markus Droth; Herr Christian Götz; Herr Jan Halbauer; Herr Martin Kellerer; Herr Dr. Johann Klehmet; Herr Michael Piscitelli; Herr Mirko Pötzsch; Frau Irene Weinberg; Frau Dr. Alexa Zierl;
Vertreter/in:

Frau Johanna Luise Mellentin;

Beratungspunkt (öffentlich):

TOP 4	**Positionspapier Stadtjugendrat und Umweltbeirat und Positionspapier Fridays for Future Fürstenfeldbruck**

85

Beschlussvorschlag:

1. Die Ideen und Anregungen aus den eingereichten Positionspapieren werden grundsätzlich begrüßt und leisten einen Beitrag zum ambitionierten Klimaschutz in Fürstenfeldbruck.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der aufgestellten Einordnung, die Ideen und Anregungen aus den eingereichten Positionspapieren in die weitere strategische Arbeit der Stadt Fürstenfeldbruck im Bereich Klimaschutz mit einfließen zu lassen. Zu gegebenem Zeitpunkt sollen hierzu den zuständigen politischen Gremien geeignete Oberziele, Unterziele und Maßnahmen zur Entscheidung vorgelegt werden.

Geänderter Beschluss:

1. Die Ideen und Anregungen aus den eingereichten Positionspapieren werden grundsätzlich begrüßt und leisten einen Beitrag zum ambitionierten Klimaschutz in Fürstenfeldbruck.

Ja-Stimmen: 15
Nein-Stimmen: 0

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ideen und Anregungen aus den eingereichten Positionspapieren und die aufgestellte Einordnung in die weitere strategische Arbeit der Stadt Fürstenfeldbruck im Bereich Klimaschutz mit einfließen zu las-

sen. **Im März 2021** soll hierzu den zuständigen politischen Gremien ein aktualisierter Aktionsplan mit geeigneten Oberziele, Unterziele und Maßnahmen zur Entscheidung vorgelegt werden.

Ja-Stimmen: 14
Nein-Stimmen: 1

Für die Richtigkeit des Auszuges:
Fürstenfeldbruck, 02.11.2020



Christine Hess
Schriftführerin

gez. Erich Raff
Oberbürgermeister

98

Fürstenfeldbruck
Stadt Land Fluss

Stadtjugendrat Umweltbeirat

Kommentar

- Die aufgeführten Punkte wurden zur besseren Bearbeitung fortlaufend nummeriert.
- Die Nummerierung ist im Dokument farblich (gelb) gekennzeichnet.

Mehr Klimaschutz in Fürstenfeldbruck

Gemeinsam erarbeitetes Positionspapier und Forderungen des Stadtjugendrats und des Umweltbeirats der Stadt Fürstenfeldbruck

Fürstenfeldbruck, 18. November 2019

Präambel

Im Nachgang zum Klimaschutzabkommen von Paris hat die deutsche Bundesregierung im November 2016 den Klimaschutzplan 2050 verabschiedet. Darin werden die klimapolitischen Grundsätze und Ziele im Rahmen des Paris-Abkommens festgelegt. Dies sind eine Reduktion der Treibhausgase von 90-95 Prozent bis 2050 ebenso, wie die Zwischenziele von 40 Prozent bis 2020, 55 Prozent bis 2030 und 70 Prozent für 2040. Ziel ist es, einen Zielwert für die Klimaerwärmung von möglichst 1,5 Grad zu erreichen.

Bei der Umsetzung aller mit der geplanten Zielerreichung verbundenen Maßnahmen kommt den Kommunen eine große Verantwortung zu. Dies erfordert von den verantwortlichen Kommunalpolitikern strategisches Denken, Mut und Entschlossenheit, vor allem aber ein Bekenntnis zur eigenen Verantwortung für Umwelt, Klima und Natur.

Der Stadtjugendrat und der Umweltbeirat der Stadt Fürstenfeldbruck haben gemeinsam Maßnahmen und Forderungen erarbeitet, die in der Umsetzung dazu beitragen sollen, dass Fürstenfeldbruck einen wesentlichen Beitrag zum Schutz unseres Klimas leistet, um zu einer lebenswerten Stadt für die heutige Bevölkerung und für kommende Generationen zu werden.

Klimaschutz von heute ist Daseinsvorsorge!

A) Grün- und Stadtplanung

1. Etablierung eines Kompetenzteams für das Grünflächenmanagement
2. Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes mit Darstellung von Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel durch Verbesserung der Grünausstattung
3. Sicherung und Neuanlage von Flächen mit lokalklimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktionen im Innen- und Außenbereich von Siedlungen, z.B. Wald- und Grünflächen, Grünvernetzungen, Gewässer
4. Sicherung und Erwerb zusammenhängender Flächen entlang von Gewässern zur Erholungsnutzung, zum Biotopverbund, zur Hochwasservorsorge Nutzungsbeschränkungen von Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
5. Zügige Erstellung und Umsetzung einer Freiflächengestaltungssatzung (inkl. Vorgartensatzung) Beispiel: München
6. Förderprogramm zur Begrünung privater (innerstädtischer) Flächen mit Beratungsangebot für BürgerInnen - Beispiele: München, Dachau
7. Baummanagement etablieren mit digitalem Baumkataster - Beispiel: Germering, Baumpflanz- und -pflegestrategien, BaumschutzVO – Beispiele: Eichenau, Maisach
8. Wassermanagement etablieren für Extremwetterlagen (Trockenheit, Starkregenereignisse)
9. Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes und Anpassung der Fahrradstellplatzsatzung an den zukünftigen Bedarf.
10. Förderung einer flächensparenden und nachhaltigen Siedlungsentwicklung, Förderung von Genossenschaften und Baugruppen, Vergabe langjähriger Belegungsrechte, Sanierung und Aufstockung vor Neubau
11. Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Kommune und Landkreisbehörden

B) Mobilität

1. Vermehrte Einrichtung von ausreichend Ladeinfrastruktur, auch Schnellladestationen, damit die Stadt ihre bereits bestehenden und zukünftigen Vorhaben im Punkt Elektromobilität umsetzen kann
2. Im gesamten Innenstadtbereich durchgehend beidseitige Fahrradwege mit klarer Markierung (Einfärbung), auch wenn dies Fahrbahnverengungen zur Folge hat. Zusätzlich soll zur allgemeinen Verkehrsberuhigung und Sicherheit das Tempolimit auf 30 km/h heruntergesetzt werden.
3. Deutlich besser ausgebaut sollten auch die Fahrradverbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen werden. Auch hier sollten durchgehend separate Fahrradwege ausgewiesen werden
4. Kostenfreie Parkplätze sollen im Stadtbereich terminiert und die Parkgebühren erhöht werden. Für schnelle Besorgungen sollen Kurzparkzonen mit einer kostenfreien Parkdauer von 30 Minuten errichtet werden. Wird die maximale Parkdauer überschritten, werden höhere Ordnungsgelder als bisher verhängt.
5. An zentralen Orten (z.B. Bahnhof, neues Sportareal, Kloster...) sollen Großparkplätze mit kostenlosem zentral kreisenden Kleinbuszubringerdiensten zum Innenstadtbereich ausgestattet werden
6. Bessere Terminabstimmung des örtlichen Nahverkehrs mit den S-Bahnen um den ÖPNV kundenfreundlicher zu machen. Vergünstigungen für bestimmte Sozialbereiche sollen eingeführt werden.
7. Bei alle Investitionen in den Bereichen Mobilität sollte auch ein besonderes Augenmerk auf Barrierefreiheit gelegt werden, um auch Menschen mit Behinderungen ungehinderten Zugang zu allen Einrichtungen zu ermöglichen

C) Schonung von Ressourcen, bewusste Ernährung und Vermeidung von Müll

Feinstaubbelastung verringern

1. • Der in der Silvesternacht „produzierte" Feinstaub entspricht mehr als 15 Prozent der jährlich im Straßenverkehr abgegebenen Menge (Quelle: Umweltbundesamt). Da das Einatmen von Feinstaub grundsätzlich gesundheitsgefährdent ist, besonders aber bei so hohen Konzentrationen wie an Silvester, sollten die BürgerInnen verstärkt darüber aufgeklärt werden und zum Verzicht auf zu ausufernde Silvesterknallerei animiert werden.
2. • Alle öffentlichen Feuerwerke, wie z.B. das Feuerwerk anlässlich des Volksfestes, sollen entweder generell abgeschafft werden oder durch Lasershows u.a. ersetzt werden.

Müllvermeidung

3. • Entzug der Außenschanklizenzen von Fastfood Unternehmen um der anhaltenden Entsorgung von Verpackungsmüll im öffentlichen Raum entgegenzuwirken
4. • Um die Entsorgung von Zigaretten auf öffentlichen Flächen zu reduzieren sollen neben verstärkter Aufklärung auch konsequent Ordnungsgelder verhängt werden. Am Bahnhofsgelände soll eine Raucherzone eingeführt werden, auf der Aschenbecher bereitstehen.
5. • Bis zum Ende der nächsten Legislaturperiode soll jegliches Einmalplastik und Wegwerfgeschirr verboten werden und durch Mehrweg- und Pfandsysteme ersetzt werden.

Umweltbewusste Ernährung

6. • Bei allen Vergaben der Stadt, die Verpflegung betreffen – beispielsweise Cateringaktionen, Verpflegung im Veranstaltungsforum oder bei städtischen Aktionen, Schul- Kindergarten- oder Kantinenspeisungen – sollen die Kriterien regionaler, fairtrade, bio und verpackungsreduzierter Lebensmittel beachtet werden. Außerdem sollen die Fleischgerichte reduziert werden.
7. • Einführung einer regionalen Vermarktungsstrategie, bei der regionale Anbieter - beispielsweise auf den Bauermärkten - mehr gefördert werden. Hierbei sollen neue Flächen geschaffen werden, auf denen sie ihre Produkte anbieten können, möglich wäre auch Verkauf über Automaten.

Wiederverwendung von Ressourcen

8. • Bei allen städtischen Bauten und allen Aufträgen, die die Stadt vergibt, sollen verpflichtend Recyclingbaustoffe genutzt werden, solange dies technisch sinnvoll und machbar ist.
9. • Im städtischen Hoch- und Tiefbau soll ein Stoffstrommanagement eingeführt werden.
10. • Alle kommunalen Stoffkreisläufe und -Ströme sollen auf Optimierungsmöglichkeiten hin überprüft werden.

D) Verwaltung

Personalstellen

1. • Wir sehen für die Zukunft einen deutlich höheren Bedarf an Personalstellen, die im Fachbereich der Stadt für Umwelt-, Klimaschutzbelange und Bauleitplanung geschaffen werden sollten, um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden. Um eine möglichst breite Bewerberbasis zu erreichen, sollten die Stellenausschreibungen nicht nur durch die Personalabteilung erstellt werden, sondern vor allem durch die entsprechende Fachabteilung. An einer ernsthaft wirksamen Platzierung sollte nicht gespart werden, durch zu niedrig angesetzte Anzeigenbudgets. Erfahrungsgemäß erreicht man durch eine breite Multichanel Platzierung der Stellenausschreibungen eine höhere Bewerberbeteiligung. Bei der Vergütung sollten alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die Stellen im Wettbewerb mit München attraktiver zu machen – z.B. durch eine Ballungsraumzulage wie beim Landratsamt oder in Germering. Ausreichendes und kompetentes Personal hilft bei der effektiven Umsetzung der gesteckten Klimaziele.

Kontrollaufgaben

2. • Bestehende Vorschriften und Vorgaben des Bauvollzugs zu Hochbau- und Begrünungsmaßnahmen sollten deutlich besser und intensiver kontrolliert und letztendlich durchsetzt werden. Das würde mit einer entsprechenden Personalaufstockung korrelieren.
3. • Aus den resultierenden Umsetzungen der zu verwirklichenden Klimaschutzmaßnahmen, entstehen für viele Bürger neue Fragen. Wir empfehlen dringend die Einrichtung einer Beratungsstelle der Stadt Fürstenfeldbruck, die über Fördermöglichkeiten in den Bereichen Umwelt und Klima informiert, Fachberatung für die BürgerInnen zu Begrünungsmaßnahmen anbietet und Maßnahmen (z.B. Patenschaften) koordinieren kann. Viele Bürgen möchten etwas tun, wissen aber nach wie vor nicht was.

Öffentliche Entscheidungen

4. • Bei allen öffentlichen Beschlüssen soll der Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsaspekt stark gewichtet und berücksichtigt werden. Hier sollte ein Klimacheck erfolgen, der sich an den selbst gesteckten Pariser Klimazielen orientiert.
5. • Die Verwaltung sollte bei allen Beschlussvorlagen die Klimarelevanz prüfen. Ist mit einer negativen Entwicklung der klimarelevanten Aspekte wie z.B. erhöhter CO2 Ausstoß zu rechnen, ist darauf ausdrücklich hinzuweisen und zu begründen.
6. • Ausschreibungen mussten bisher immer alleine dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit unterliegen. Es besteht aber seit einigen Jahren die Möglichkeit, Ausschreibungen mit einem gewissen prozentualen Anteil mit Umwelt- und Sozialaspekten zu beurteilen. Diese Möglichkeit sollte bei Ausschreibungen genutzt werden. Die Vergabekriterien der Ausschreibungen sollten grundsätzlich auch das Thema Klimaschutz mit einem erheblichen Anteil berücksichtigen.

Papier

7. • Sämtliche Sitzungsunterlagen sollten nur noch elektronisch bereitgestellt werden. Nicht nur das Papier an sich sorgt für Klimaschaden, sondern auch die Drucker, die die vielen Unterlagen teilweise mehrfach drucken und dann von vielen nicht genutzt werden.
8. • Eine papierlose Verwaltung im Rathaus soll geprüft werden.
9. • An allen Stellen, an denen nicht auf Papier verzichtet werden kann, soll auf Recyclingpapier umgestellt werden.
10. • Wahlplakate sollen ausschließlich an zentralen Stellen ausgehängt werden.
11. • Plastikwahlplakate sollen verboten werden. Der öffentliche Auftrag zur Wählerinformation durch Plakatierung der einzelnen Parteien soll auf ein gesetzlich vorgeschriebenes Mindestmaß reduziert werden.

E) Energie

1. • Evaluierung sämtlicher Motoren und Motorsteuerungen, insbesondere in den Bereichen Heizen, Lüften, Wasser/Abwasser/Brauchwasser im Hinblick auf Energieeffizienz, Modernisierung, Austausch ineffizienter Komponenten, falls technisch und wirtschaftlich darstellbar.
2. • Evaluierung unter Berücksichtigung eines CO2-Preises von 180 €/to, ob bei den Wasserkraftwerken Taubenhaus und Kloster automatisierte Rechen und eine optimierte Steuerung machbar und darstellbar sind, um bei Hochwasser Strom aus dem Wasserfluss zu produzieren, den das Kraftwerk an der Lände aus Kapazitätsgründen nicht nutzen kann.
3. • Photovoltaik auf allen Dachflächen städtischer Gebäude und Gebäuden der Beteiligungsgesellschaften.
4. • Beschleunigung der LED-Umrüstung der Straßenbeleuchtung. Dabei auf insektenfreundliche Wellenlänge/Lichttemperatur achten. LED-Umrüstung auch für sämtliche Gebäude der Stadt vorsehen.
5. • Öffentliche Gebäude schon vor 11:00 nachts nicht mehr von außen anstrahlen. Auch Industrie, Handel und Privatpersonen sollten verstärkt auf die Folgen von „Lichtverschmutzung" für die Natur hingewiesen werden.
6. • Windenergie ausbauen, sobald Hindernisse auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene beseitigt wurden. Durch Bürgerbeteiligung mehr Akzeptanz schaffen.
7. • Geothermie und Wärmepumpen stärker in Energiekonzepte einbinden. Für größere Neubaugebiete Wärmeversorgung über zentrale Grundwasserwärmepumpen vorgeben (bei Eignung des Standortes). Prüfen, ob tiefe Geothermie genügend Abnehmer hätte, bei entsprechendem Ausbau des Fernwärmeleitungsnetzes und/oder im Rahmen der Entwicklung des Fliegerhorstes; ggf. Vergleich der Chancen / Risiken gegenüber einer großflächigen Solarthermie-Anlage.

Kommentar

- Die aufgeführten Punkte wurden zur besseren Bearbeitung fortlaufend nummeriert.

- Die Nummerierung ist im Dokument farblich (gelb) gekennzeichnet.

Forderungen von Fridays for Future für den Klima- und Umweltschutz an die Große Kreisstadt und den Landkreis Fürstenfeldbruck

Fürstenfeldbruck muss handeln!

Wir stehen hinter den Forderungen von Fridays for Future Fürstenfeldbruck!







































Widmung

Unsere Forderungen richten sich an den Stadtrat der Großen Kreisstadt Fürstenfeldbruck, den derzeitigen Oberbürgermeister Herrn Erich Raff, den Kreistag des Landkreises Fürstenfeldbruck, den derzeitigen Landrat Herrn Thomas Karmasin sowie alle darauffolgenden Bürgermeister*innen und Landrät*innen.

Als Teil der weltweiten und überparteilichen Bewegung "Fridays for Future" sprechen wir als Fürstenfeldbrucker Ortsgruppe mit diesen Forderungen außerdem jede Partei, jede*n Vertreter*in einer Partei und alle parteilosen Abgeordneten des Stadtrates und Kreistages an.

Präambel

Die Klimakrise stellt die größte Bedrohung für Menschheit und Ökosysteme im 21. Jahrhundert dar. Bis 2019 hat sich die Erde laut Weltklimarat (IPCC) im Vergleich zur vorindustriellen Zeit um circa ein Grad Celsius erwärmt und dieser Prozess beschleunigt sich weiter. Die aus dem Klimawandel resultierenden Folgen, wie die Häufung extremer Wetterereignisse und das Artensterben, stellen bereits heute eine reale Bedrohung für uns alle dar. Während wir auf die Kipppunkte des Klimawandels zusteuern, sind wir die ersten, die die Folgen der Erderwärmung spüren und gleichzeitig auch die letzten, die sie aufhalten können.

Die Notwendigkeit, Maßnahmen zur Eindämmung der Klimakrise zu ergreifen, nimmt Städte im besonderen Maße in die Verantwortung, denn sie sind weltweit für ca. 80% der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Rund 75% des Energie- und Ressourcenbedarfs entfallen global auf Ballungszentren. Durch die fortschreitende Urbanisierung wird sich dieser Anteil in Zukunft erhöhen.

Mit der Unterzeichnung des Pariser Abkommens haben sich fast alle Länder dazu verpflichtet, die Erderwärmung bei deutlich unter 2 Grad zu stoppen und Anstrengungen zu unternehmen, das 1,5°-Ziel zu erreichen - so auch Deutschland. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse zeigen seitdem immer deutlicher, welche dramatischen Folgen das Überschreiten von 1,5 Grad Erwärmung für uns und unseren Planeten hätte.

Es herrscht ein breiter wissenschaftlicher Konsens zu der konkreten Bedrohung durch die globalen Veränderungen und die Dringlichkeit zu schnellem Handeln. Deshalb sehen wir als Fridays For Future Fürstenfeldbruck die konsequente Umsetzung der bundesweiten Forderungen von Fridays For Future als essentiell an. Wir betonen, dass gerade auch Kommunalpolitiker*innen die Einhaltung dieser Grenze und die Umsetzung der bundesweiten Forderungen auf allen politischen Ebenen mit größter Entschlossenheit vorantreiben müssen.

Um die Klimakatastrophe zu verhindern, erfordert es insbesondere auch auf Kommunalebene weitreichende Veränderungen sowie die Ausrichtung aller städtischen Sektoren auf Nachhaltigkeit. Ein nachhaltiger Umgang mit unserem Planeten und den Ökosystemen muss Teil unserer Gesellschaft, unserer Kultur und unserer Wirtschaft werden. Daher fordern wir die Stadt und den Landkreis Fürstenfeldbruck auf, deutliche Maßnahmen zu ergreifen, die in enger Zusammenarbeit mit der Wissenschaft erarbeitet und als effektiv und zielführend anerkanntermaßen geeignet sind, den Beitrag der Stadt und des Landkreises Fürstenfeldbruck zur Erreichung des 1,5°-Ziels zu gewährleisten. Wir fordern die Stadt und den Landkreis Fürstenfeldbruck dazu auf, unverzüglich wissenschaftlich anerkannte, effektive Maßnahmen zu ergreifen, um den Klimawandel zu stoppen und die Lebensgrundlage künftiger Generationen nach Artikel 20a GG zu schützen:

Die Stadt und der Landkreis Fürstenfeldbruck setzen sich auf allen politischen Ebenen für die Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels und die Erfüllung der bundesweiten Forderungen von Fridays For Future ein.

Die Stadt und der Landkreis Fürstenfeldbruck müssen bis spätestens 2035 Nettonull Treibhausgasemissionen erreichen.

Sämtliche Maßnahmen zum Klimaschutz und deren konkrete und schnelle Umsetzung müssen an diesem Ziel ausgerichtet werden!

Vision für die Stadt und den Landkreis Fürstenfeldbruck für das Jahr 2035

1. · Die Stadt und der Landkreis Fürstenfeldbruck beziehen Strom und Wärme vollständig aus erneuerbaren Energien und sind ab dem Jahr 2035 klimaneutral.

2. · Die Stadt und der Landkreis Fürstenfeldbruck besitzen eine sichere und komfortable Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Das ÖPNV-Netz ist sowohl im, als auch außerhalb des Stadtgebiets mit dem zu heute verglichenen Fahrplan deutlich höher getaktet, flächendeckend verfügbar, kostenlos und emissionsfrei.

3. · Die Bevölkerung der Stadt sowie des Landkreises Fürstenfeldbruck wird beziehungsweise ist umfassend über die Klimakrise aufgeklärt. Die Stadt und der Landkreis Fürstenfeldbruck ermöglichen ihnen ein klimafreundliches Leben und informieren transparent über getroffene und nicht getroffene Klimaschutz Maßnahmen. Wurde eine potenziell klimaschützende Maßnahme nicht getroffen, muss dies durch die Stadt beziehungsweise das Landratsamt Fürstenfeldbruck ausführlich und transparent begründet werden.

4. · Die Stadt und der Landkreis Fürstenfeldbruck nutzen ihre Ressourcen nachhaltig. Alle Bürger*innen können sich auf eigenen Wunsch nicht nur zuhause, sondern auch in allen Verpflegungseinrichtungen von Stadt und Landkreis gesund, vegan oder vegetarisch, biologisch, regional sowie saisonal ernähren.

5. · Der gesamte Abfall der Stadt und des Landkreises Fürstenfeldbruck wurden durch deutlich gesteigerte Recyclingquoten auf ein Minimum reduziert, nicht verwertbare Abfälle werden nach aktuellen wissenschaftsbasierten Qualitätsstandards entsorgt.

6. · Die Stadt und der Landkreis Fürstenfeldbruck regen Unternehmen an, klimafreundlich zu handeln und fördern nachhaltige neue Unternehmen.

Energieversorgung

1. · 100% Erneuerbare Energieversorgung bis 2035, dies beinhaltet explizit auch die Energie für Wohnen, Heizen und Verkehr.

2. · Bau von Solaranlagen auf und an allen öffentlichen Gebäuden und Strukturen mit Prüfung auf Eignung für einen entsprechenden Speicher.

3. · Massiver Ausbau von Photovoltaik-Freiflächenanlagen - möglichst mit einer gleichzeitigen landwirtschaftlichen Nutzung.

4. · Verankerung einer solaren Baupflicht in der Bauleitplanung und in Satzungen

5. · Finanzielle Förderung von Photovoltaik und Solarthermie auch im privaten Altbestand.

6. · Ausbau der bereits vorhandenen Windenergie im Landkreis

7. · Etablierung von Sektorkoppelungsprojekten (Power-to-X).

8. · Massiver Ausbau der erneuerbaren Wärmeerzeugung (Solarthermie, Biomasse-Reststoffe, Abwärmenutzung), sodass ab 2035 Fernwärme ausschließlich durch erneuerbare Wärmequellen bereitgestellt wird.

Mobilität

Starke Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs

1.1 · Rückeroberung der Straßen in der Fürstenfeldbrucker Innenstadt als städtischer Lebensraum für alle, Einrichtung von großflächigen Fußgängerzonen und Umbau von Geschäftsstraßen zu verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h und sogenannten Shared Space bis zum Jahr 2030.

1.2 · Zentrale kostenpflichtige Parkplätze, außerhalb der Innenstadt (z. B. Volksfestplatz) die ab dem Jahr 2025 mit einer kostenlosen Citybus-Ringline erschlossen sind

1.3 · Sperrung der Stadt Fürstenfeldbruck (ausgenommene Süd-Umfahrungsroute) für den LKW-Durchgangsverkehr ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 Tonnen.

1.4 · Massiver Ausbau attraktiver Mobilitätsstationen mit Park-and-Ride, (E-) Bike- und (E-) Carsharing-Systemen mit Ladestationen mit 100% erneuerbaren Energien an allen Bahnhöfen und zentralen Orten in der Stadt und dem Landkreis Fürstenfeldbruck.

Umfassender Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs

2.1 · Die Stadt und der Landkreis Fürstenfeldbruck setzen sich mit maximalem Druck auf die Landesregierung dafür ein, dass die S-Bahn München dringend zuverlässiger und pünktlicher werden muss, um die Attraktivität als klimafreundliches Verkehrsmittel wieder zu gewährleisten. Weiter setzen sich Stadt und Landkreis massiv für einen viergleisigen Ausbau der S4-West mit 10 Minuten Takt zwischen 6 und 24 Uhr bis Buchenau sowie künftig stündliche Halte der Regionalzüge in Fürstenfeldbruck ein.

.

2.2 · Umfassende Investitionen in den lokalen Linienbusverkehr, die ab dem Jahr 2030 von 6 bis 22 Uhr eine noch höherer Taktung ermöglichen (im Stadtgebiet alle 5-10 Minuten, außerhalb alle 10-15 Minuten, ggf. müssen vorübergehend zu bestimmten Uhrzeiten kleinere Busse eingesetzt werden)

2.3 · Schaffung weiterer Tangential- und Expressbuslinien zwischen Orten und S-Bahn Linien

2.4 · Kostenloser ÖPNV ab dem Jahr 2025.

2.5 · Keine Neuanschaffung mehr von rein fossil betriebenen Fahrzeugen auf den innerstädtischen Buslinien im Landkreis Fürstenfeldbruck (z. B. MVV-Regionalbuslinien 815, 824, 840, 841, und 857) ab sofort.

Ein starker Ausbau des Fahrradverkehrs

3.1 · Alle Einbahnstraßen werden für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet.

3.2 · Die Stadt und der Landkreis richten Radwege ein, die eine komfortable Kombination von ÖPNV und Radverkehr ermöglichen.

3.3 · Die Stadt und der Landkreis Fürstenfeldbruck schaffen entlang der Hauptverkehrsrouten sichere, ausreichend breite bauliche Radwege, oder wo nicht möglich, zumindest Radfahrstreifen, die durchgehend farbig markiert sind.

3.4 · Errichtung von diebstahlsicheren, überdachten und beleuchteten Radstationen an den Bahnhöfen, ergänzt durch Radservice.

3.5 · Das Bike&Ride Angebot in Stadt und Landkreis wird intensiv ausgebaut. Außerdem stellt die Stadt Fürstenfeldbruck ein Leihrad-Angebot bereit, das bestenfalls mit dem Münchner-System der MVG kompatibel ist.

3.6 · Mängel an Radwegen werden systematisch erfasst und innerhalb eines Vierteljahres beseitigt.

Stadt- und Kreisverwaltung

1. · Vermeidung von Dienstreisen per Flugverkehr für alle Mitarbeiter*innen der Stadt sowie des Landkreises in Kurzflugdistanz.

2. · Vollständige CO2-Kompensation aller Dienstreisen von Stadt- und Landkreisangestellten.

3. · Die Stadt und der Landkreis erstellen und veröffentlichen einmalig einen Gesamtbericht über alle bereits vorgenommenen Maßnahmen und explizit deren Stand der Umsetzung bezüglich des Klima- und Umweltschutzes aus allen Bereichen der Stadtverwaltung. Jedes halbe Jahr hat die Stadt und der Landkreis gegenüber der Bevölkerung über alle getroffenen klimarelevanten Maßnahmen öffentlich Rechenschaft abzulegen.

4. · Schaffung eines umfangreichen Klimaschutzmanagementes (mit den Bereichen ÖPNV, Fahrrad, Artenvielfalt, erneuerbaren Energien und Sektorkopplung) sowohl für die Stadt, als auch den Landkreis Fürstenfeldbruck mit einer deutlichen Aufstockung des bisherigen Personals.

5. · Bei allen Kostenstellen des Haushalts sind mindestens 30% des Budgets für Maßnahmen einzustellen, die den Klimaschutz voranbringen. Maßnahmen der Stadtverwaltung die dem 1,5°-Ziel entgegenstehen, können vom Klimaschutzmanagement bei Einstimmigkeit per Veto verhindert werden.

Stadtplanung und Gebäude

1. · Alle Neubauten und Neubaugebiete werden ab sofort mindestens klimaneutral errichtet. Städtische Bestandsgebäude werden bis zum Jahr 2030 klimaneutral gestellt.

2. · Schrittweise Steigerung der Sanierungsrate von bestehenden Gebäuden auf mindestens 5% pro Jahr bis 2025.

3. · Ab 2021 verpflichtende Installation einer Photovoltaik- oder Solarthermieanlage nach Sicherheitsprüfung für Neubauten verbunden mit einer Förderung und Beratung durch die Stadt und ggf. auch das Landratsamt Fürstenfeldbruck.

4. · Sonstige flach geneigte Dächer und Flachdächer sind zu begrünen.

5. · Neu geschaffene Stadtquartiere (z. B. Fliegerhorst) werden den Forderungen zur Mobilität entsprechend autofrei gestaltet.

6. · Umwidmung von Parkplätzen für Autos in Fahrradparkplätze, neu gewonnene Flächen werden in Grünanlagen umgewidmet.

7. · Alle Grünflächen und Straßenränder sollen auf Eignung zur Nutzung von Blühstreifen für Insekten geprüft werden. Die Stadt und der Landkreis Fürstenfeldbruck richten auf allen dafür geeigneten Grünflächen der öffentlichen Hand Blühstreifen für Insekten ein.

8. · Straßenbeleuchtung in Stadt und Landkreis deutlich schneller auf LED umrüsten. Automatisierte Beleuchtung in der Nacht, die nur bei Bedarf eingeschaltet ist.

Ressourcenverbrauch, Ernährung und Abfall

1. · Die Recyclingquote im Landkreis Fürstenfeldbruck liegt nicht unter 90% ab dem Jahr 2030.

2. · Keine Verbrennung mehr von sogenannten "Mischplastik" ab dem Jahr 2021.

3. · Die Rate der in Geschäften, Restaurants, Kantinen und Haushalten weggeworfenen Lebensmittel muss im Landkreis bis 2025 auf unter 5% gesenkt werden.

4. · Außerdem muss landkreisweit eine deutliche Müllreduzierung und Müllvermeidung erreicht werden. Dies kann durch Aufklärung der Bürger*innen sowie landkreisweite Kampagnen und auch durch eine Änderung der Mindestgröße der Restmülltonne erfolgen.

5. · Die Restmüllverbrennung im Landkreis von externem Müll aus anderen Regionen muss schrittweise reduziert werden und schließlich die Abschaltung einer Verbrennungslinie ermöglichen.

6. · Einführung einer kostenlosen, landkreisweiten Biotonne (Kostenfreiheit bis zur Größe der Restmülltonne).

7. · Verwertung des Biomülls und Grünguts in einer landkreiseigenen Biomüllvergärungsanlage im energetischen Kaskadenverfahren.

8. · Erhöhung des Anteils an vegetarischen/veganen, biologischen, regionalen und saisonal zubereiteten Gerichten in allen Verpflegungseinrichtungen von Stadt und Landkreis (z.B. Gemeinschaftsverpflegung an Schulen, Behörden und Betrieben).

9. · Mehr Bioanbau im Landkreis durch Garantie größerer Abnahmemengen dieser Produkte, durch die öffentlichen Verpflegungseinrichtungen von Stadt und Landkreis.

.

10. · Die Mülltrennung an allen öffentlichen Schulen muss ab sofort neben Restmüll und Papier auch für Biomüll und Wertstoffe (Wertstofftonne) erfolgen.

11. · Verwendung von Recyclingpapier in allen öffentlichen Einrichtungen von Stadt und Landkreis ab sofort.

Wirtschaft

1. · Förderungen der Stadt und des Landkreises Fürstenfeldbruck an Unternehmen müssen mit einem verbindlichen Klimaschutzplan des Unternehmens, der die Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 beinhaltet, verbunden sein. Zusätzlich sollen besonders effektive, innovative Klimaschutzprojekte von Unternehmen nach unabhängiger Prüfung durch die Stadt beziehungsweise den Landkreis Fürstenfeldbruck gefördert werden.

2. · Die Stadt und der Landkreis Fürstenfeldbruck regen Unternehmen und Einrichtungen an, sich mit Projekten beim nationalen Innovationsprogramm für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie zu bewerben.

3. · Stärkere Förderung von Forschungsprojekten. Die Stadt und der Landkreis Fürstenfeldbruck ermöglichen durch Informations- und Bildungsangebote eine breite und fundierte gesellschaftspolitische Debatte zum Klimawandel und unterstützen eine aktive Wissenschaftskommunikation.

Fazit

Uns ist bewusst, das unsere Forderungen ambitioniert sind, doch wenn wir jetzt nicht entschlossen handeln, werden wird das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klimaabkommens verfehlen. Die dadurch entstehenden Schäden werden nicht reparabel sein und werden darüber hinaus weit höhere Kosten mit sich bringen, als alle vorgeschlagenen Investitionen in konkrete Maßnahmen zur Vermeidung der Klimakatastrophe.

Die Stadt und der Landkreis Fürstenfeldbruck müssen ihrer Verantwortung gegenüber der Umwelt und nachfolgenden Generationen im Sinne von Artikel 20a des Grundgesetzes und der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte gerecht werden.

Viel zu lange wurde auch in unserer Region nicht ausreichend gehandelt, gezögert und verschoben. Wir dürfen und können nicht mehr länger warten!

Es darf nicht die alleinige Aufgabe der Jugend sein, Verantwortung für die Priorisierung des Klimaschutzes zu übernehmen. Wir fordern auf Kommunaler Ebene jede*n Politiker*in, ab sofort und gerade in Fragen der Klimagerechtigkeit, zu mehr politischem Engagement auf!

Solange die Politik dieser Verantwortung nicht ausreichend nachkommt, sehen wir uns gezwungen, weiter zu streiken, bis gehandelt wird!

Unsere Forderungen sind über einen Zeitraum von mehreren Monaten durch die gesamte Ortsgruppe Fürstenfeldbruck mit Experten zu jedem Fachgebiete erarbeitet worden und sind möglichst sozialverträglich gestaltet, sodass auch Haushalte mit geringerem Einkommen nicht benachteiligt werden.

Fridays For Future Fürstenfeldbruck

Ideen und Anregungen aus den eingereichten Positionspapieren zum Thema Klimaschutz in Fürstenfeldbruck

Bearbeitung: Thomas Müller (SG 41 Energie- und Klimaschutzbeauftragter)

Stand: 08.07.2021

Anmerkung: Die Auflistung entspricht der Reihenfolge der Nennung in den Positionspapieren.

Legende:

Ebene	
Oberziel	(Oberziele sind Zielsetzungen übergeordneter Art.)
Unterziel	(Unterziele sind Zielsetzungen, die sich eine Ebene unterhalb von Oberzielen befinden.)
Maßnahme	(Maßnahmen sind konkrete Handlungen, die ein oder mehrere bestimmte Ziele verfolgen.)

Themenbereich	
Energie	(Punkte, die insbesondere das Themengebiet Energie betreffen.)
Grün- und Stadtplanung	(Punkte, die insbesondere das Themengebiet Grün- und Stadtplanung betreffen.)
Stadtplanung	(Punkte, die insbesondere das Themengebiet Stadtplanung betreffen.)
Verwaltung	(Punkte, die die Verwaltung selbst betreffen.)
Landkreis	(Punkte für die der Landkreis zuständig ist.)
Lkr. evtl. durch ÖA unterst.	(Punkte für die der Landkreis zuständig ist, die Stadt aber durch Öffentlichkeitsarbeit unterstützten kann.)
Mobilität	(Punkte, die den Bereich Mobilität generell betreffen.)
Mobilität - Fahrradverkehr	(Fahrradverkehr als Teilthemenbereich der Mobilität.)
Mobilität - ÖPNV	(ÖPNV als Teilthemenbereich der Mobilität.)
Öffentlichkeitsarbeit	(Punkte, die insbesondere das Themengebiet Öffentlichkeitsarbeit betreffen.)
Wirtschaft	(Punkte, die insbesondere das Themengebiet Wirtschaft betreffen.)
Sonstiges	(Weitere Themen ohne eigenen Themenbereich.)

Einordnung (Es wird jeweils nur eine Kategorie angegeben - teilweise wären mehrfache Zuordnungen denkbar.)	
1 Wird bereits verfolgt.	(Der vorgeschlagene Punkt wird von der Verwaltung bereits umgesetzt bzw. die Umsetzung ist geplant.)
2 Idee wird aufgegriffen.	(Der vorgeschlagene Punkt ergänzt bereits verfolgte Punkte der Verwaltung oder bringt Neues ein.)
3 Eignet sich so nicht.	(Der vorgeschlagene Punkt ist so nicht umsetzbar - eine individuelle kurze Begründung ist in der Fußnote.)
4 Zuständigkeit Landkreis	(Der vorgeschlagene Punkt befindet sich im Zuständigkeitsbereich des Landkreises.)

Umsetzbarkeit (Einordnung für die Punkte "Idee wird aufgegriffen")	
kurzfristig	Eine kurzfristige Umsetzung ist möglich.
mittelfristig	Eine mittelfristige Umsetzung ist möglich.
langfristig	Eine langfristige Umsetzung ist möglich.

Abkürzungen:

SJR (Stadtjugendrat) UB (Umweltbeirat) FFF FFB (Fridays for Future Fürstenfeldbruck)
Lkr. (Landkreis) ÖA(Öffentlichkeitsarbeit)

Nr.	Ebene	Themenbereich	Stichwort	Einordnung	Quelle	Nr. in Quelle	Umsetzbarkeit
19	Maßnahme	Öffentlichkeitsarbeit	Feinstaubbelastung durch Feuerwerke (Bürgerinfo)	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	C) 1.	kurzfristig
31	Maßnahme	Verwaltung	Öffentlichkeitsarbeit	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	D) 3.	kurzfristig
37	Maßnahme	Verwaltung	Einsatz von Recyclingpapier	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	D) 9.	kurzfristig
49	Oberziel	Verwaltung	Öffentlichkeitsarbeit	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Vision 3.	kurzfristig
51	Oberziel	Verwaltung	Recycling	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Vision 5.	kurzfristig
98	Maßnahme	Sonstiges	Mülltrennung in allen städtischen Einrichtungen	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Ress.verbr. 10.	kurzfristig
99	Maßnahme	Verwaltung	Einsatz von Recyclingpapier	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Ress.verbr. 11.	kurzfristig
101	Maßnahme	Wirtschaft	Öffentlichkeitsarb. Förderprogr. (Unternehmen)	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Wirtschaft 2.	kurzfristig
102	Maßnahme	Öffentlichkeitsarbeit	Öffentlichkeitsarbeit zu Bildung und Forschung	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Wirtschaft 3.	kurzfristig
26	Maßnahme	Sonstiges	Recyclingbaustoffe	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	C) 8.	kurzfristig
44	Maßnahme	Energie	Außenbeleuchtung minimieren	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	E) 5.	kurzfristig
46	Maßnahme	Energie	Geothermie und Wärmepumpen	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	E) 7.	kurzfristig
54	Maßnahme	Energie	Photovoltaik auf Dachflächen inkl. Speicher	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Energievers. 2.	kurzfristig
77	Maßnahme	Verwaltung	CO2-Kompenstation von Dienstreisen	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Verwaltung 2.	kurzfristig
81	Maßnahme	Stadtplanung	Klimaneutralität Gebäude	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Stadtpl. 1.	kurzfristig (Neubau) mittelfristig (Umrüstung)
2	Maßnahme	Grün- und Stadtplanung	Neuaufstellung Flächennutzungsplan	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	A) 2.	mittelfristig
3	Maßnahme	Grün- und Stadtplanung	Flächensicherung für Klimaschutz u. -anpassung	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	A) 3.	mittelfristig
4	Maßnahme	Grün- und Stadtplanung	Flächensicherung für Klimaschutz u. -anpassung	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	A) 4.	mittelfristig
8	Maßnahme	Grün- und Stadtplanung	Wassermanagement	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	A) 8.	mittelfristig
16	Maßnahme	Mobilität	Parkplatzmanagement	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	B) 5.	mittelfristig
25	Maßnahme	Sonstiges	Regionales Lebensmittelnetzwerk	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	C) 7.	mittelfristig
27	Maßnahme	Sonstiges	Stoffstrommanagement	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	C) 9.	mittelfristig
28	Maßnahme	Sonstiges	Stoffkreisläufe	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	C) 10.	mittelfristig
30	Maßnahme	Verwaltung	Personalausstattung (Bauverwaltung)	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	D) 2.	mittelfristig
32	Maßnahme	Verwaltung	Beschlüsse (Prüfung Klimarelevanz)	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	D) 4.	mittelfristig
33	Maßnahme	Verwaltung	Beschlussvorlagen (Prüfung Klimarelevanz)	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	D) 5.	mittelfristig
34	Maßnahme	Verwaltung	Ausschreibungen (Prüfung Klimarelevanz)	2 Idee wird aufgegriffen.	SJR + UB	D) 6.	mittelfristig
48	Oberziel	Mobilität	Förderung ÖPNV, Fuß- und Radverkehr	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Vision 2.	mittelfristig
50	Oberziel	Verwaltung	Nachhaltige Ressourcennutzung	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Vision 4.	mittelfristig
52	Oberziel	Verwaltung	Förderung nachhaltiger Unternehmen	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Vision 6.	mittelfristig
59	Maßnahme	Energie	Sektorenkopplung	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Energievers. 7.	mittelfristig
61	Maßnahme	Mobilität	Verkehrsberuhigung Innenstadt	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Mobilität 1.1	mittelfristig
62	Maßnahme	Mobilität	Parkplatzmanagement	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Mobilität 1.2	mittelfristig
86	Maßnahme	Mobilität	Parkplätze für Fahrräder statt Autos	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Stadtpl. 6.	mittelfristig
88	Maßnahme	Stadtplanung	Umrüstung auf LED inkl. Bedarfsbeleuchtung	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Stadtpl. 8.	mittelfristig
97	Maßnahme	Sonstiges	Regionales Lebensmittelnetzwerk	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Ress.verbr. 9.	mittelfristig

100	Maßnahme	Wirtschaft	Förderung von nachhaltigen Unternehmen	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Wirtschaft 1.	mittelfristig
41	Maßnahme	Energie	Steuerung Wasserkraftwerke	2 Idee wird aufgegriffen. 7)	SJR + UB	E) 2.	langfristig
47	Oberziel	Energie	Klimaneutralität bis 2035	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Vision 1.	langfristig
53	Unterziel	Energie	100 % Erneuerbare Energie bis 2035	2 Idee wird aufgegriffen.	FFF FFB	Energievers. 1.	langfristig
1	Maßnahme	Grün- und Stadtplanung	Etablierung Grünflächenmanagement	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	A) 1.	
5	Maßnahme	Grün- und Stadtplanung	Freiflächengestaltungssatzung	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	A) 5.	
6	Maßnahme	Grün- und Stadtplanung	Begrünung priv. Flächen (Förderung/Beratung)	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	A) 6.	
7	Maßnahme	Grün- und Stadtplanung	Baummanagement	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	A) 7.	
9	Maßnahme	Grün- und Stadtplanung	Förderung Fuß- und Radverkehr	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	A) 9.	
10	Maßnahme	Grün- und Stadtplanung	Flächensparende Siedlungsentwicklung	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	A) 10.	
11	Maßnahme	Grün- und Stadtplanung	Abstimmung mit Nachbarkommunen und Landkreis	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	A) 11.	
12	Maßnahme	Mobilität	Förderung E-Mobilität	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	B) 1.	
13	Maßnahme	Mobilität	Generelles Tempolimit bzw. beids. Fahrradwege	3 Eignet sich so nicht. 1)	SJR + UB	B) 2.	
14	Maßnahme	Mobilität - Fahrradverkehr	Fahrradwegeausbau	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	B) 3.	
15	Maßnahme	Mobilität	Parkraumbewirtschaftung	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	B) 4.	
17	Maßnahme	Mobilität - ÖPNV	Fahrplanabstimmung und Tarifstruktur	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	B) 6.	
18	Maßnahme	Mobilität	Barrierefreiheit	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	B) 7.	
20	Maßnahme	Sonstiges	Feinstaubbelastung durch Feuerwerke (Alternative)	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	C) 2.	
21	Maßnahme	Sonstiges	Müllvermeidung (Ausschanklizenzen)	3 Eignet sich so nicht. 2)	SJR + UB	C) 3.	
22	Maßnahme	Sonstiges	Müllvermeidung (Weggeworfene Zigaretten)	3 Eignet sich so nicht. 3)	SJR + UB	C) 4.	
23	Maßnahme	Sonstiges	Kommunales Verbot (Einmalplastik)	3 Eignet sich so nicht. 4)	SJR + UB	C) 5.	
24	Maßnahme	Sonstiges	Regionale, faire und gesunde Verpflegung	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	C) 6.	
29	Maßnahme	Verwaltung	Personalausstattung (Stadtplanung)	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	D) 1.	
35	Maßnahme	Verwaltung	Papierlose Verwaltung (u.a. Sitzungsunterlagen)	3 Eignet sich so nicht. 5)	SJR + UB	D) 7.	
36	Maßnahme	Verwaltung	Papierarme Verwaltung	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	D) 8.	
38	Maßnahme	Verwaltung	Begrenzung Wahlplakate	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	D) 10.	
39	Maßnahme	Verwaltung	Kommunales Verbot Plastikwahlplakate	3 Eignet sich so nicht. 6)	SJR + UB	D) 11.	
40	Maßnahme	Energie	Überprüfung Motoren und Motorsteuerungen	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	E) 1.	
42	Maßnahme	Energie	Photovoltaik auf Dachflächen	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	E) 3.	
43	Maßnahme	Energie	Umrüstung auf LED	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	E) 4.	
45	Maßnahme	Energie	Windenergie	1 Wird bereits verfolgt.	SJR + UB	E) 6.	
55	Maßnahme	Energie	Photovoltaik auf Freiflächen inkl. landw. Nutzung	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Energievers. 3.	
56	Maßnahme	Energie	Verpflichtung zu Photovoltaik	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Energievers. 4.	
57	Maßnahme	Energie	Förderung Photovoltaik und Solarthermie	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Energievers. 5.	
58	Maßnahme	Energie	Windenergie	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Energievers. 6.	
60	Unterziel	Energie	Erneuerbare Wärmeerzeugung	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Energievers. 8.	
63	Maßnahme	Mobilität	Einschränkung LKW-Durchgangsverkehr	3 Eignet sich so nicht. 8)	FFF FFB	Mobilität 1.3	
64	Maßnahme	Mobilität	Mobilitätsstationen	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Mobilität 1.4	
65	Maßnahme	Mobilität - ÖPNV	Ausbau ÖPNV (S-Bahn)	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Mobilität 2.1	

66	Maßnahme	Mobilität - ÖPNV	Ausbau ÖPNV (Linienbusverkehr)	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Mobilität 2.2
67	Maßnahme	Mobilität - ÖPNV	Ausbau ÖPNV (Tangential- und Expressbuslinien)	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Mobilität 2.3
68	Maßnahme	Mobilität - ÖPNV	Kostenloser ÖPNV	3 Eignet sich so nicht. 9)	FFF FFB	Mobilität 2.4
69	Maßnahme	Mobilität - ÖPNV	ÖPNV Umstellung auf regenerative Antriebe	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Mobilität 2.5
70	Maßnahme	Mobilität - Fahrradverkehr	Freigabe Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenr.	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Mobilität 3.1
71	Maßnahme	Mobilität - Fahrradverkehr	CO2-Kompenstation von Dienstreisen	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Mobilität 3.2
72	Maßnahme	Mobilität - Fahrradverkehr	Fahrradwegeausbau	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Mobilität 3.3
73	Maßnahme	Mobilität - Fahrradverkehr	Radstationen an Bahnhöfen	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Mobilität 3.4
74	Maßnahme	Mobilität - Fahrradverkehr	Leihrad-System	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Mobilität 3.5
75	Maßnahme	Mobilität - Fahrradverkehr	Mängelerfassung und -beseitigung an Radwegen	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Mobilität 3.6
76	Maßnahme	Verwaltung	Dienstreisen ohne Flugzeug	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Verwaltung 1.
78	Maßnahme	Verwaltung	Öffentlichkeitsarbeit	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Verwaltung 3.
79	Maßnahme	Verwaltung	Klimaschutzmanagement	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Verwaltung 4.
80	Maßnahme	Verwaltung	Veto-Recht Klimaschutzmanagement	3 Eignet sich so nicht. 10)	FFF FFB	Verwaltung 5.
82	Maßnahme	Stadtplanung	Sanierungsrate Gebäude	3 Eignet sich so nicht. 11)	FFF FFB	Stadtpl. 2.
83	Maßnahme	Stadtplanung	Verpflichtung zu Photovoltaik	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Stadtpl. 3.
84	Maßnahme	Stadtplanung	Begrünung Dachflächen	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Stadtpl. 4.
85	Maßnahme	Stadtplanung	Neue Stadtquartiere autofrei gestalten	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Stadtpl. 5.
87	Maßnahme	Grün- und Stadtplanung	Blühstreifen	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Stadtpl. 7.
89	Maßnahme	Lkr. evtl. durch ÖA unterst.	Recyclingquote	4 Zuständigkeit Landkreis	FFF FFB	Ress.verbr. 1.
90	Maßnahme	Landkreis	Verbrennen von Plastik einstellen	4 Zuständigkeit Landkreis	FFF FFB	Ress.verbr. 2.
91	Maßnahme	Lkr. evtl. durch ÖA unterst.	Reduzierung weggeworfene Lebensmittel	4 Zuständigkeit Landkreis	FFF FFB	Ress.verbr. 3.
92	Maßnahme	Lkr. evtl. durch ÖA unterst.	Restmüll reduzieren	4 Zuständigkeit Landkreis	FFF FFB	Ress.verbr. 4.
93	Maßnahme	Landkreis	Keine Verbrennung von externem Müll	4 Zuständigkeit Landkreis	FFF FFB	Ress.verbr. 5.
94	Maßnahme	Landkreis	Kostenlose Biotonne	4 Zuständigkeit Landkreis	FFF FFB	Ress.verbr. 6.
95	Maßnahme	Landkreis	Biomüllvergärungsanlage	4 Zuständigkeit Landkreis	FFF FFB	Ress.verbr. 7.
96	Maßnahme	Sonstiges	Regionale, faire und gesunde Verpflegung	1 Wird bereits verfolgt.	FFF FFB	Ress.verbr. 8.

1) Ein generelles Tempolimit auf 30 km/h ist nicht möglich, da hierzu besondere Umstände zwingend erforderlich sind (bspw. Gefahrenlage)
2) Rechtlich ist diese Forderung nicht umsetzbar.
3) Es besteht das Problem der lückenlosen Beweisbarkeit der Ordnungswidrigkeit, die mit der jetzigen Personalausstattung nicht realistisch ist.
4) Rechtlich ist diese Forderung nicht umsetzbar.
5) Aufgrund rechtlicher Vorgaben ist eine papierlose Verwaltung nicht umsetzbar, eine papierarme Verwaltung wird bereits verfolgt.
6) Rechtlich ist diese Forderung nicht umsetzbar.
7) Vorschlag muss technisch zunächst nochmals geprüft werden.
8) Tonnagebeschränkung auf 2,8 t ist rechtlich nicht umsetzbar.
9) Die Finanzierung eines komplett kostenlosen ÖPNV ist kaum vorstellbar.
10) Eine solche Regelung würde den Stadtrat umgehen.
11) Eine verbindliche Rate ist rechtlich nicht durchsetzbar.

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2555/2021

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

Betreff/Sachantragsnr.	Überarbeitung kommunales Förderprogramm Energieeinsparung (Beschluss); beinhaltet Sachantrag Nr. 055/2020-2026 CSU Städtisches Förderprogramm Dach- und Fassadenbegrünung		
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:		Erstelldatum	06.10.2021
Verfasser	Müller, Thomas	Zuständiges Amt	Amt 4
Sachgebiet	41 Stadtplanung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:	

Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Entscheidung	10.11.2021	Ö

Anlagen:	1. Beschlussbuchauszug UVA vom 06.02.2019 2. SA-Nr. 142_Zierl 3. SA-Nr. 055_Kellerer Boss 4. Überblick Energie-Checks Verbraucherzentrale_markiert 5. Förderprogramm_Baustein Energieberatung 6. Förderprogramm_Baustein Dachbegrünung

Beschlussvorschlag:

1. Das bestehende städtische Förderprogramm Energieeinsparung wird mit Wirkung zum 31.12.2021 außer Kraft gesetzt.

2. Das Förderprogramm mit den Förderbausteinen Energieberatung (siehe Anlage 5) und Dachbegrünung (siehe Anlage 6) treten mit Wirkung zum 01.01.2022 in Kraft.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, weitere Förderbausteine auszuarbeiten und den politischen Gremien zum Beschluss vorzulegen.

4. Die Behandlung des SA Nr. 055 ist abgeschlossen.

Referent/in		Zierl, Dr. / ÖDP	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		Ja		
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung		Ja		50.000 €
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag		Ja		50.000 €
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€
Folgekosten				€

Sachvortrag:

Bereits seit dem Jahr 2009 hat die Stadt Fürstenfeldbruck ein eigenes Förderprogramm zur Energieeinsparung. Dieses wurde über die Jahre immer wieder an aktuelle Gegebenheiten angepasst. Zuletzt wurde im Jahr 2014 eine Aktualisierung der Förderbedingungen vorgenommen. Das Förderprogramm soll einen Teil dazu beitragen, Bürgerinnen und Bürger aktiv bei der energetischen Sanierung von Bestandsgebäuden zu unterstützen. Das Thema Sanierung von Bestandsgebäuden ist eine der zentralen Herausforderungen im kommunalen Klimaschutz.

Gefördert werden in Fürstenfeldbruck bisher Maßnahmen an Gebäuden, die zur Energieeinsparung beitragen. Hierzu zählen Dämmmaßnahmen und der Austausch von alten Fenstern. Pro Jahr steht ein Fördervolumen von insgesamt 50.000 Euro für die Brucker*innen zur Verfügung. Das Förderprogramm wurde die vergangen Jahre immer weniger von Bürgerinnen und Bürgern in Anspruch genommen. Wesentliche Gründe hierfür sind die komplexe Antragsstellung und die sich mittlerweile stark veränderte Förderlandschaft. Diese hat sich im Laufe der Jahre auf Landes- und Bundesebene immer wieder geändert und ist auch aktuell hoch dynamisch.

Zur Thematik Förderprogramm Energieeinsparung wurden zwei Sachanträge eingereicht. Der Sachantrag Nr. 142 im Oktober 2018 von Frau Dr. Zierl. (siehe Anlage 2) Der Sachantrag wurde in der Sitzung des UVA am 06.02.2019 behandelt. Die Verwaltung wurde beauftragt, das Förderprogramm zu überarbeiten und schrittweise zu erweitern. (siehe Anlage 1) Anliegend zum Sachantrag wurden der Verwaltung auch Anregungen zu möglichen Förderinhalten gegeben.

Der Sachantrag Nr. 055 ging im Juli 2021 von Seiten der CSU ein. (siehe Anlage 3) Hierbei wird die Förderung von Dach- und Fassadenbegrünungen durch die Stadt vorgeschlagen.

Sachstand:

Der 2018 erteilte Auftrag an die Verwaltung zur Überarbeitung und Erweiterung des Förderprogramms Energieeinsparung wurde durch die zeitweise Vakanz der zuständigen Stelle innerhalb der Verwaltung und andere Projekte im Themenbereich Klimaschutz verzögert.

Die Verwaltung hat, aufgrund der thematischen Nähe der beiden Sachanträge (SA-Nr. 142 und SA-Nr. 055), zur Überarbeitung des Förderprogramms die Inhalte beider Anträge herangezogen, sowie das bestehende Förderprogramm evaluiert.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass das bestehende Förderprogramm Energieeinsparung veraltet ist und gestützt durch die Anregungen aus den Sachanträgen neu aufgestellt werden muss.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung hat das bestehende Förderprogramm Energieeinsparung zunächst evaluiert und daraus wesentliche Erkenntnisse für die Überarbeitung abgeleitet.

Die Evaluierung der Verwaltung hat folgende Punkte ergeben:

1. Die Antragstellung ist für Bürgerinnen und Bürger sehr komplex.
2. Die Prüfung der gestellten Anträge ist für die Verwaltung mit einem sehr hohen Aufwand verbunden.
3. Die Fördergegenstände sind nicht aufeinander abgestimmt, das heißt es werden Einzelmaßnahmen zur energetischen Sanierung gefördert. Aus energetischer Gesamtbetrachtung eines Gebäudes ist es jedoch sinnvoll, Maßnahmen nicht isoliert zu betrachten. Vielmehr sind diese aufeinander abgestimmt zu planen und im Anschluss auszuführen, um den größtmöglichen Nutzen im Sinne der Energieeinsparung zu erzielen.
4. Insbesondere Fördermaßnahmen zur wichtigen Thematik Begrünung sind bisher vollkommen außen vor.

Die Verwaltung empfiehlt daher das bestehende Förderprogramm Energieeinsparung mit Wirkung zum 31.12.2021 außer Kraft zu setzten.

Auf der Grundlage der Ergebnisse aus der Evaluation wurde von der Verwaltung ein Entwurf für ein neues Förderprogramm entwickelt. Das neue Förderprogramm soll die evaluierten Nachteile des alten Förderprogramms möglichst vermeiden und zugleich die neuen Impulse durch die eingereichten Sachanträge aufgreifen.

Die Verwaltung schlägt auf dieser Grundlage, im Rahmen des Entwurfs des neuen Fördergramms, eine Förderung mit möglichst einfach aufgebauten Bausteinen vor. Fördergegenstand ist pro Baustein, eine konkrete Maßnahme, für die einfach aufgebaute Fördersätze hinterlegt sind.

Sowohl die Antragsteller, als auch die Verwaltung profitieren von diesem neuen Ansatz. Die Inhalte sind dadurch klarer strukturiert und die mögliche Fördersumme ist von Beginn an transparenter ersichtlich. Dies soll potenzielle Antragssteller*innen motivieren und verspricht so eine breitere Wirkung der Förderbausteine.

Zudem können die einzelnen Förderbausteine mit geringerem Aufwand evaluiert und gegebenenfalls abgeändert werden – insbesondere um diese auch laufend weiter aufeinander abzustimmen. Auf die Änderung rechtlicher Rahmenbedingungen, sowie die sich laufend verändernde hochdynamische Förderlandschaft auf Landes- und Bundesebene kann flexibler reagiert werden.

Im Rahmen der vorgeschlagenen Umgestaltung auf so genannte Förderbausteine hat die Verwaltung in einem ersten Schritt zwei Bausteine ausgearbeitet. Diese Bausteine greifen Anregungen aus den beiden Sachanträgen auf. Sie eignen sich aus Sicht der Verwaltung gut, um die neue Form der städtischen Förderung im Bereich Klima und Energieeinsparung einzuführen. Zugleich sind die beiden Bausteine in ihrer Wirkung für den Klimaschutz positiv zu bewerten, einfach verständlich und attraktiv für Bürgerinnen und Bürger gestaltet, um Maßnahmen im Bestand im Sinne des Klimaschutzes anzugehen. Die beiden neuen Förderbausteine sollen das bestehende Förderprogramm Energieeinsparung ersetzten und zum 01.01.2022 in Kraft treten. Für das kommende Haushaltsjahr 2022 wird empfohlen das Förderbudget hierfür bei den bisher jährlich veranschlagten 50.000 Euro zu belassen. Je nach Inanspruchnahme des Förderbudgets könnte für das Haushaltsjahr 2023 über eine Erhöhung des Förderbudgets debattiert werden.

Die von der Verwaltung erarbeiteten Förderbausteine sind:

- Energieberatung (siehe Anlage 5)
- Fassadenbegrünung (siehe Anlage 6)

Der Baustein Energieberatung übernimmt den Eigenanteil für Bürger*innen, der durch eine professionelle Energieberatung durch die Verbraucherzentrale anfällt. Die Verbraucherzentrale bietet als professioneller Ansprechpartner sechs verschiedene Energie-Checks mit verschiedenen Schwerpunkten rund um Heizen und Strom für Haus- und Wohnungseigentümer*innen aber auch Mieter*innen an. (siehe Anlage 4) Der Eigenanteil beträgt in der Regel 30 Euro pro Energie-Check. Der andere Teil der Kosten wird von Seiten des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) übernommen. Vorteil der verschiedenen Energie-Checks ist, dass diese durch einen Fachberater durchgeführt werden und sich ein umfassendes Bild des Sachverhalts gemacht wird. Im Anschluss werden der Eigentümer*in oder der Mieter*in konkrete weitere Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt. Maßnahmen zur Energieeinsparung werden so zielgerichtet auf die jeweiligen Gegebenheiten ausgesprochen und individuelle Rückfragen können durch den Energieberater gelöst werden. (siehe Anlage 5)

Der Baustein Dachbegrünung fördert die Neuherstellung von Dachbegrünungen. Bestehende Dachflächen von Privathaushalten und Firmen können extensiv oder intensiv begrünt werden. Begrünungsmaßnahmen auf Dachflächen sind sowohl mikroklimatisch für die Hausbewohner selbst, als auch aus gesamtklimatischen Perspektive wertvoll. Pro neu begrüntem Quadratmeter gibt die Stadt dem Antragsteller einen festen Zuschuss nach Fertigstellung. (siehe Anlage 6)

Weitere Förderbausteine sind in Vorbereitung und es ist von Seiten der Verwaltung geplant, diese im kommenden Kalenderjahr der Politik zum Beschluss vorzulegen. Hierzu werden auch die Anregungen aus den Sachanträgen u. a. zu den Thematiken Fassadenbegrünung, Heizungstausch, klimaneutrale Baustoffe und Photovoltaik inkl. Speichertechnologien einbezogen. Ziel ist, das städtische Förderprogramm modular mit weiteren Bausteinen zu erweitern. Die bestehenden Bausteine können evaluiert und gegebenenfalls individuell aktualisiert werden. Gegebenenfalls ist bei späterer Erweiterung um weitere Förderbausteine und starker Nutzung des Förderangebots durch die Bürger*innen auch über eine Erweiterung des Förderbudgets für das Kalenderjahr 2023 nachzudenken.

Die von der Verwaltung für die Bausteine ausgearbeiteten Entwürfe für die Förderbedingungen und Antragsformulare befinden sich im Anhang. (siehe Anlage 5 und 6)

Die Verwaltung empfiehlt daher, die beiden neuen Förderbausteine Energieberatung und Fassadenbegrünung mit Wirkung zum 01.01.2022 in Kraft treten zu lassen.

Abschließend kommt die Verwaltung zu dem auf Seite 1 formulierten Beschlussvorschlag.

TOP Ö 6

Auszug
aus der Niederschrift über die
32. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau
vom 06.02.2019

Vorsitzender, 2. Bürgermeister:
Herr Christian Götz;
Ausschussmitglieder:
Herr Erhard Baumann; Herr Albert Bosch; Herr Karl Danke; Frau Gabriele Fröhlich; Frau Karin Geißler; Herr Peter Glockzin; Herr Franz Höfelsauer; Herr Martin Kellerer; Herr Dieter Kreis; Frau Hermine Kusch; Herr Mirko Pötzsch; Herr Georg Stockinger; Frau Irene Weinberg; Frau Dr. Alexa Zierl;

Beratungspunkt (öffentlich):

TOP 5	**Sachantrag Nr. 142 von StRin Dr. Zierl - Antrag auf komplette Überarbeitung und Erweiterung des Förderprogramms Gebäudesanierung zum integrierten Klimaschutz-Förderprogramm**

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 1700/2019 vom 10.01.2019 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

123

Frau Stadträtin Dr. Zierl erläutert kurz den Sachvortrag. Sie weist darauf hin, dass das bisherige Gebäudesanierungs-Programm veraltet sei und richte sich nur an Eigentümer. Der Antrag nennt eine ganze Reihe von Maßnahmen die von der Verwaltung laut Beschluss aber zunächst nur geprüft werden sollen. Es sollen nicht mehr nur Gebäude-Eigentümer beim Austausch von Fenstern oder bei der Gebäudedämmung unterstützt werden. Auch Mieter und Firmen sollen von dem Programm profitieren. Nicht nur bei baulichen Maßnahmen, sondern etwa auch durch Zuschüsse bei der Anschaffung von stromsparenden Neugeräten, kleinen Solaranlagen für den Balkon oder Elektro Fahrrädern. Es sollte jedes Jahr 100.000 Euro für das Förderprogramm zur Verfügung stehen. Restbeträge sollen im Fördertopf verbleiben, so dass in den Folgejahren im Bedarfsfall mehr Geld zur Verfügung steht.

Herr Stadtrat Kellerer erwähnt, dass man auch Elektro-Roller unterstützen könne. Allerdings müsse die Möglichkeit einer Förderung durch die Stadt stärker beworben werden. Das bisherige Programm wird wenig genutzt.

Herr Kellerer bittet um Änderung von Punkt 1 im Beschlussvorschlag.

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des STR-Beschlusses vom 24.11.2015 ein integriertes Klimaschutz-Förderprogramm zu entwickeln.

2. Das Konzept soll die in dem Sachantrag aufgeführten Inhalte und Zielsetzungen auf Übernahme in das kommunale Förderprogramm überprüfen. Das neue

Förderkonzept ist den zuständigen politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.

3. Der Sachantrag ist damit behandelt.

Geänderter Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des STR-Beschlusses vom 24.11.2015 und des Sachantrages Nr. 142 ein integriertes Klimaschutz-Förderprogramm zu entwickeln.

2. Die Richtlinien für die verschiedenen Bausteine des neuen Förderkonzepts sollen schrittweise ausgearbeitet und den zuständigen politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt werden, mit dem Ziel, in diesem Jahr mit einzelnen Förderbausteinen zu starten.

3. Bis zum Inkrafttreten des neuen Förderprogrammes behält das Bestehende seine Gültigkeit.

4. Der Sachantrag ist damit behandelt.

Ja-Stimmen: 15
Nein-Stimmen: 0

124

Für die Richtigkeit des Auszuges:
Fürstenfeldbruck, 04.06.2019

Christine Hess
Schriftführerin

gez. Christian Götz
2. Bürgermeister

SA-Nr. 142

Fürstenfeldbruck, 22. Oktober 2018

TOP Ö 6

Dr.-Ing. Alexa Zierl
Referentin für Umwelt, Klimaschutz und Energie
Oskar-von-Miller-Str. 14, 82256 Fürstenfeldbruck

Stadt Fürstenfeldbruck
Herrn Oberbürgermeister Erich Raff

BEARBEITUNGSVERMERK:
federführendes Amt:
OB | 1 | 2 | 3 | 4 | Vf
zur Kenntnis / Mitwirkung an
23. OKT. 2018
OB | 1 | 2 | 3 | 4 | Vf
U-Schrift OB | Rückspr. | Vorgang vorl. | vor Ausl. vorl. | Eilt/ sofort
Termin bis/am:

Antrag auf komplette Überarbeitung und Erweiterung des Förderprogramms Gebäudesanierung zum integrierten Klimaschutz-Förderprogramm

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Raff,

die Stadt Fürstenfeldbruck hat sich 2012 mit dem „Aktionsplan für nachhaltige Energie" ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Diese sind auch nötig, will die Stadt ihren Beitrag leisten für den von der Weltgemeinschaft 2015 im Pariser Klimavertrag beschlossenen Umstieg auf ein klimaneutrales Wirtschaften bis 2050. Bei der Vorstellung der Zwischen-CO_2-Bilanz im Mai 2017 wurde allerdings klar, dass wir unseren Zielen hinterher hinken und unsere Anstrengungen deshalb verstärken müssen.

Nachdem die Stadt selbst nur für einen geringen Teil der CO_2-Emissionen verantwortlich ist, gilt es die Haushalte und Unternehmen zu motivieren, ihrerseits Energie einzusparen und auf erneuerbare Energien umzusteigen. Die Stadt hatte bereits in der alten Legislaturperiode ein Förderprogramm für die Dämmung von Gebäuden ins Leben gerufen. Das Budget und der Katalog der geförderten Maßnahmen sollte (Beschlüsse Stadtrat 2012 und 2015) deutlich ausgeweitet werden, bislang ist dies aber noch nicht geschehen.

Da sich inzwischen auch die Förderprogramme von Bund und Freistaat geändert haben, bietet sich nun die Gelegenheit, das Förderprogramm komplett zu überarbeiten und alle Klimaschutzbereiche (Strom, Wärme Mobilität / jeweils Einsparung und Umstieg auf erneuerbare Energien) zu unterstützen. Für meine Fraktion „Die PARTEI & FREI" stelle ich daher folgenden Antrag:

1. *Die Stadt Fürstenfeldbruck erweitert mit Start zum 1.1.2019 ihr bisher rein auf die Gebäudedämmung ausgelegtes Förderprogramm auf alle Bereiche des „Aktionsplans für Nachhaltige Energie". Das bisherige Förderprogramm wird mit Wirkung zum 31.12.2018 beendet (laufende Anträge ausgenommen).*

2. *Ab dem 1.1.2019 werden für das Klimaschutz-Förderprogramm - wie vom Stadtrat am 24.11.2015 beschlossen - insgesamt jeweils 100.000 Euro pro Jahr im Haushalt eingestellt.*

3. *Falls die Mittel in einem Jahr nicht komplett abgerufen werden, wird der Rest auf das nächste Jahr übertragen. Damit können in einem Jahr auch mehr als 100.000 Euro zur Verfügung stehen und der zusätzliche Betrag für spezielle Fördermaßnahmen (Sonderprogramme) genutzt werden.*

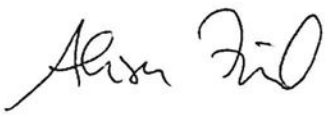
4. *Um das Klimaschutz-Förderprogramm möglichst bald starten zu lassen, wird die Verwaltung beauftragt, die Förderrichtlinien schrittweise für die verschiedenen Bereiche auszuarbeiten und dem UVT zum Beschluss vorzulegen. Dabei soll mit einfachen bzw. auch in anderen Anträgen adressierten Bereichen (z.B. Antrag CSU Förderung E-Lastenräder, Pedelecs etc.) begonnen werden. Für Maßnahmen im Bereich Gebäude sollten im Startjahr 2019 Anträge auch nach Beginn der Maßnahme gestellt werden dürfen.*

5. *Bei der Ausgestaltung des Förderprogramms wird auf Folgendes geachtet:*
   - *Es werden möglichst viele Zielgruppen angesprochen (Eigentum & Miete, Haushalte & Unternehmen & Organisationen, Sanierung & Neubau etc.), inklusive Menschen mit geringem Einkommen.*
   - *Es werden sowohl „große" Maßnahmen (z.B. Gebäudedämmung) als auch „kleine" (z.B. stromsparende Geräte, Pedelecs, Stecker-Solarmodule etc.) bezuschusst.*
   - *Der Schwerpunkt liegt auf Maßnahmen, die nicht bereits durch andere Zuschussprogramme (insbesondere KfW, BAFA, Freistaat) gefördert werden. Ausnahmen gelten insbesondere dort, wo durch klimafreundliche Ausführung Zusatzkosten im Vergleich zur Standardausführung entstehen, z.B. bei*
     - *Verwendung ökologischer Baustoffe statt Styropor etc. (=> Einsparung Grauer Energie)*
     - *Einsatz von Photovoltaik für Überdachung von Terrassen, Balkonen, Carports etc. statt Glas oder Kunststoff, generell für den Einsatz gebäudeintegrierter Photovoltaik*
     - *innovativen Maßnahmen (z.B. Solarthermie mit großen Wasserspeichern / „Sonnenhaus", Nutzung von Wasserstoff etc.)*
     - *Einsatz von Dach- oder Fassadenbegrünung (Dämmung plus Anpassung an Klimawandel)*

     und bei ganzheitlichen Vorhaben, die deutlich besser als der Standard sind, z.B. eine Sanierung zum KfW-Effizienzhaus 85 oder besser oder ein klimaneutraler Neubau.
   - *Von der Förderung ausgeschlossen sind Neuanschaffungen von Geräten, bei denen fossile Brennstoffe eingesetzt werden (Heizungen: Heizöl, Erdgas etc. / Fahrzeuge: Benzin, Diesel, Erdgas etc.).*
6. *Die Nutzung des Förderprogramms wird jährlich evaluiert. Das Ergebnis der Evaluation wird im UVT vorgestellt, zusammen mit Vorschlägen für eventuell nötige Anpassungen des Programms.*

Bei der konkreten Ausarbeitung des Klimaschutz-Förderprogramms stehe ich als zuständige Referentin natürlich gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Mit freundlichen Grüßen



Anlagen:

- Auszüge aus Präsentationen zur Zwischen-CO_2-Bilanz, UVT 9.5.17
- Links zu Förderprogrammen anderer Städte
- Liste der strategische Ziele des Aktionsplans mit Vorschlägen für passende Fördermaßnahmen
- Übersicht Beratungsangebot Verbraucherzentralen

Fazit von Stadt und beauftragtem Büro zur Zwischen-CO_2-Bilanz, UVT 9.5.17

5. Fazit – Ausblick

- **Trotz Zuwachs der Stadt Fürstenfeldbruck konnten die absoluten und spezifischen CO2-Emissionen um 7% bzw. 17% gegenüber 2005 reduziert werden.**
- **Um das Mindesteinsparziel des Konvents von -20% bis 2020 zu erreichen, sind die Anstrengungen der Stadt mindestens im gleichen Maße fortzuführen.**
- **Für das Erreichen des beschlossenen Einsparziel von -35% bis 2020 müssen jedoch deutlich ambitioniertere Anstrengungen unternommen werden, v.a. im Bereich „Wärme" und „Verkehr".**
- **Um die völkerrechtlich verbindlichen Klimaschutzziele nach dem Pariser Klimaschutzabkommen bis 2050 umzusetzen (weitgehender Verzicht fossiler Brennstoffe) dürfen spätestens ab 2030 alle Neuanschaffungen und Installationen (z.B. Fahrzeuge, Heizungen/Anlagen) keine THG mehr ausstoßen.**

→ **Die Aufgabe der Stadt ist es, günstige Voraussetzungen für den Klimaschutz zu schaffen.**
→ **Ihr Handeln trägt maßgeblich dazu bei, Bürger/innen sowie Unternehmen zu informieren und zu motivieren, Energie einzusparen und auf klimafreundlichere Energieträger umzusteigen.**

Fürstenfeldbruck
Stadt · Land · Fluss

Fazit und Empfehlungen (2)

Intensivierung von Maßnahmen:

- Wärme
  - Steigerung Gebäudesanierung
  - Ausbau Fernwärme
  - Substitution Heizöl und Ausbau EE
  - Gasnetz – Nutzung für Biogas / Power-to-Gas
- Verkehr
  - Verstärkung Verkehrszählungen / Verkehrsmodell verbessern
  - Umstellung auf alternative Antriebe (insbesondere Dieselfahrzeuge)
  - Verkehrsverlagerung und Vermeidung MIV, v.a. kurzer Strecken
- Strom
  - Ausbau regionale Stromerzeugung aus EE
  - Sektorkopplung

17

MIV – motorisierte Individualverkehr EE = Erneuerbare Energien

LBST.de

Links zu Förderprogrammen anderer Städte:

- Für die Förderung der Elektromobilität (Fahrzeuge inkl. Fahrräder / Ladeinfrastruktur) empfiehlt sich ein Blick auf das entsprechende Förderprogramm der Landeshauptstadt München (siehe www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Klimaschutz_und_Energie/Elektromobilitaet/Foerderprogramm_Elektromobilitaet.html).
- Beispiele aus kleineren Städten sind die Dachauer Förderprogramme für Mobilität, erneuerbare Heizungstechnik und Begrünung (siehe www.dachau.de/freizeit-gesundheit/natur-umwelt.html) und die Pfaffenhofener Förderprogramme (siehe www.pafunddu.de/pfaffenhofen/themen/klimabonus.html).
- Im Bereich Energieberatung kann man sich ein Beispiel an Germering nehmen, wo durch Zuschüsse bestimmte Beratungsleistungen der Verbraucherzentrale (VZ) komplett kostenlos sind (siehe www.germering.de/germering/web.nsf/id/pa_beratung_fuer_buergerinnen.html).
- Eine kostenlose Stromsparberatung wie in Burghausen (siehe www.burghausen.de/wissenswertes/informationen/aktuelles/news/detail/News/kostenlose-stromsparberatung-im-herbst.html) wäre insbesondere für Haushalte mit niedrigem Einkommen sehr hilfreich.
- Im Landkreis Starnberg ist durch einen Zuschuss der „SolarCheck" der Verbraucherzentrale Bayern für alle kostenlos (siehe www.lk-starnberg.de/B%C3%BCrgerservice/Umwelt-Natur-Klimaschutz/Energie-und-Klimaschutz/Energiewende/Solar-Check)

Übersicht strategische Ziele Aktionsplan und Vorschläge für Fördermaßnahmen

Strategisches Ziel 2020	Stand 2015	Vorschläge Fördermaßnahmen
Stromverbrauch: - 10 %	Ziel bereits fast erreicht' -> hier noch mehr tun, da andere Ziele nicht erreichbar	**Förderung Stromsparberatung (VZ)**
		Zuschuss beim Ersetzen alter Kühlschränke etc. durch sehr energieeffiziente Neugeräte (bei Verschrotten Altgerät)
		evtl. spezielles Programm für KMU (z.B. für LED-Beleuchtung) wegen Anstieg Verbrauch bei Unternehmen
Photovoltaik: 12 GWh	ca. 50% (5,8 GWh) -> mehr Anschub	**Zuschuss für Stecker-Solaranlagen („Balkon-PV")**
		Zuschuss für PV-Überdachung von Terrassen, Balkonen, Carports etc. (gebäudeintegrierte PV)
		Zuschuss bei nicht ganz optimaler Dachausrichtung oder Verschattung (-> Leistungsoptimierer) und für Kombination mit Begrünung bei Flachdächern
		Förderung „SolarCheck" (VZ)
		Zuschuss Batteriespeicher mit Notstrom-Funktion
Windkraft: 6 GWh	nicht erreichbar	-> mehr Photovoltaik und Stromsparen
Biogas-BHKW: 6,7 GWh	seit 2012	
Umstieg Stadt Ökostrom	seit 2013	

Fortsetzung Übersicht strategische Ziele Aktionsplan und Vorschläge für Fördermaßnahmen

Strategisches Ziel 2020	Stand 2015	Vorschläge Fördermaßnahmen
Wärmeverbrauch: - 20 %	kaum Einsparung (keine genauen Daten in CO2-Bilanz) -> mehr Anschub	**Förderung Energieberatung vor Ort (VZ)**
		Beratung / Anreiz zum Wärmesparen für KMU und gemeinnützige Organisationen
		nur noch Unterstützung ganzheitlicher Sanierung (KfW85 oder besser), bisheriges Förderprogramm setzt Fehlanreize (z.B. nur Fenstertausch -> Schimmelgefahr)
		Zuschuss für klimafreundliche Neubauten, Bonus für bilanzielle und tatsächliche Klimaneutralität
		Zuschuss für Verwendung ökologischer Baustoffe (Graue Energie) und Dach/Fassadenbegrünung (Anpassung Klimawandel)
Solarthermie, Wärme-pumpe etc.: 27 GWh	< 20% (6,1 GWh) -> mehr Anschub	**Zuschuss für klimafreundliche Neubauten, z.B. Solarthermie mit großem Wasserspeicher (Sonnenhaus), Abwärmenutzung, Solarthermie für Prozesswärme, Bonus für bilanzielle und tatsächliche Klimaneutralität**
Fernwärme: 68 GWh, 70 g CO2/kWh	ca. 47,6 GWh, 160 g CO2/kWh	weiterer Ausbau Fernwärme erst sinnvoll, wenn deutlich besserer CO2-Faktor, z.B. durch komplette Umstellung der BHKWs Auf der Lände auf Biomethan
klimafreundliche Heizkessel: 60 GWh	Holz: ca. 51 GWh	keine Unterstützung für neue Heizung auf Basis fossiler Brennstoffe (Heizöl, Erdgas, Flüssiggas)
15 % MIV -> Fahrrad	keine Daten in CO2-BIlanz, aber nur geringe Änderung -> mehr Anschub	**Zuschuss für Lastenräder bzw. Pedelecs in Kombination mit Anhängern, Transporträder für Menschen mit Gehbehinderung u.ä.**
3 % Elektroautos	ganz am Anfang -> mehr Anschub, bei Dingen, die Bund/Freistaat nicht fördert	**Zuschuss für Schaffung von Ladeinfrastruktur in Garagen / an Stellplätzen, insbesondere von Mehrfamilienhäusern, Unternehmen etc**
		Zuschuss für E-Kleinfahrzeuge (z.B. für ältere Menschen), E-Roller etc.
		Zuschuss für PV-Carport mit Ladesäule
klimafreundliche fossile Antriebe	aktuell schwierig, siehe Diesel-Affäre und EU-CO2-Grenzwerte	

Übersicht Beratungsangebote Verbraucherzentrale (ohne SolarCheck) mit Kosten, Stand 09/2017

	Telefonberatung	Onlineberatung	Stationäre Beratung	Basis-Check	Gebäude-Check	Solarwärme-Check	Heiz-Check	Detail-Check
Wer	• Mieter • private Haus- oder Wohneigentümer • private Vermieter • Bauherren			• Mieter • private Haus- oder Wohneigentümer • private Vermieter	• private Haus- oder Wohneigentümer • private Vermieter **Nicht in NRW verfügbar!**	• Besitzer einer solarthermischen Anlage	• private Haus- oder Wohneigentümer • private Vermieter	• Mieter • private Haus- oder Wohneigentümer • private Vermieter **Nicht in NRW verfügbar!**
Was	Klärung einfacher Fragen zum Energiesparen, z. B. • Strom sparen • Auswahlkriterien beim Kauf von Elektrogeräten	Erste Einschätzung zu Energiesparfragen, z. B. • Auswahl von Heizsystemen • Fördermöglichkeiten	Zu allen Fragen und Problemen rund ums Energie sparen	Überblick über Ihre(n) • Strom- und Wärmeverbrauch • Geräteausstattung • Sparpotenziale	Überblick über Ihre(n) • Strom- und Wärmeverbrauch • Geräteausstattung • Sparpotenziale • Heizungsanlage • Gebäudehülle	Überprüfung der optimalen Einstellung und Effizienz Ihrer solarthermischen Anlage **Keine Überprüfung von Photovoltaik-Anlagen!**	Analyse Ihres gesamten Heizsystems bzgl. optimaler Einstellung und Effizienz: • Brennwertkessel • Niedertemperaturkessel • Wärmepumpe • Fernwärme	Klärung einzelner, spezifischer Energieprobleme, z. B. • baulicher Wärmeschutz • Haustechnik
Wie	Telefonische Klärung einfacher Fragestellungen	Schriftliche Kurzberatung im Online-Beratungsraum Zugangsdaten per E-Mail	Ausführliches, persönliches Gespräch in einer Beratungsstelle Dauer mind. 30 Minuten	1 Termin bei Ihnen zu Hause zur fundierten Einschätzung der energetischen Situation Dauer ca. 1 Stunde	1 Termin bei Ihnen zu Hause zur fundierten Einschätzung der energetischen Situation Dauer ca. 2 Stunden	2 Termine Messung mind. an 3 Tagen (davon 1 Sonnentag erforderlich) Dauer insgesamt ca. 4 Stunden	2 Termine an aufeinanderfolgenden Tagen für 24-h-Messung Dauer insgesamt ca. 2 Stunden	1 Termin bei Ihnen zu Hause zur detaillierten Beurteilung und Klärung eines spezifischen Energieproblems Dauer ca. 1,5 Stunden
	Mo–Do 8–18 Uhr | Fr 8–16 Uhr	**Antwort innerhalb von 48 h**	**Terminvereinbarung notwendig!**					
	Mündliche Empfehlung, sowie – falls erforderlich und gewünscht – Vereinbarung eines weiterführenden Beratungsgesprächs	Schriftliche Kurzempfehlung sowie – falls erforderlich und gewünscht – Vereinbarung eines weiterführenden Beratungsgesprächs	Detaillierte, auf Ihr Problem zugeschnittene Handlungsempfehlungen	Standardisierter Kurzbericht (Kein Gutachten!) mit jeweiligem Check-Ergebnis sowie Handlungsempfehlungen per Post ca. 4 Wochen nach Ortstermin		Standardisierter Kurzbericht (Kein Gutachten!) mit jeweiligem Check-Ergebnis sowie Handlungsempfehlungen per Post ca. 4 Wochen nach 2. Ortstermin		Individueller Bericht (Kein Gutachten!) mit Check-Ergebnis sowie Handlungsempfehlungen per Post ca. 4 Wochen nach Ortstermin
	Kostenfrei	**Kostenfrei**	**5 bis 10 Euro**	**10 Euro**	**20 Euro**	**40 Euro**	**40 Euro**	**40 Euro**
	unter 0800 – 809 802 400 Gefördert durch das BMWi.	www.verbraucherzentrale-energieberatung.de Gefördert durch das BMWi.	(je nach Dauer des Beratungsgesprächs) Die Beratung hat einen Wert von 60 Euro/Stunde. Die Differenz zu Ihrem Kostenanteil trägt das BMWi.	Der Basis-Check hat einen Wert von 167 Euro. Die Differenz zu Ihrem Kostenanteil trägt das BMWi.	Der Gebäude-Check hat einen Wert von 226 Euro. Die Differenz zu Ihrem Kostenanteil trägt das BMWi.	Der Solarwärme-Check hat einen Wert von 422 Euro. Die Differenz zu Ihrem Kostenanteil trägt das BMWi.	Der Heiz-Check hat einen Wert von 303 Euro. Die Differenz zu Ihrem Kostenanteil trägt das BMWi.	Der Detail-Check hat einen Wert von 286 Euro. Die Differenz zu Ihrem Kostenanteil trägt das BMWi.

Für einkommensschwache Haushalte mit entsprechendem Nachweis sind alle Beratungsangebote kostenfrei.
Mehr Informationen unter 0800 – 809 802 400 (kostenfrei) oder auf www.verbraucherzentrale-energieberatung.de.

Liebl, Gabriele

Von: Alexa Zierl <mail@alexa-zierl.de>
Gesendet: Dienstag, 23. Oktober 2018 01:41
An: Raff, Erich (OB)
Cc: Weber Florian; Aschenbrenner, Anja; Reize, Markus; Kornacher, Martin
Betreff: Antrag Klimaschutz-Förderprogramm
Anlagen: antrag_klimaschutz_foerderprogramm.pdf

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Raff, lieber Erich, Cc zur Vorab-Information an die Klimaschutzbeauftragte Anja Aschenbrenner, Herrn Reize als Sachgebietsleiter und Herrn Kornacher als Stadtbaumeister,

im November 2015 hat der Stadtrat beschlossen, dass bisherige Förderprogramm für Gebäudedämmung um zusätzliche Bereiche zu erweitern und das Budget auf 100.000 € aufzustocken. Nachdem mir zum einen noch kein Entwurf seitens der Verwaltung vorliegt und zum anderen der Zwischenbericht im Mai 2017 zeigte, dass Bruck beim Klimaschutz den Zielen hinterherhinkt, habe ich als zuständige Referentin einen ersten Entwurf ausgearbeitet, wie man das Förderprogramm auf alle Bereiche des Klimaschutzes ausdehnen könnte, passend zu den 2012 beschlossenen strategischen Zielen unseres Aktionsplans für nachhaltige Energie.

Anbei der zugehörige Antrag. Er enthält wohlgemerkt nur Rahmenbeschlüsse. Die konkrete Ausarbeitung, was wie gefördert wird, wäre der zweite Schritt, bei dem ich als Referentin auch gerne mithelfe, wenn das gewünscht ist (und der Antrag eine Mehrheit findet). Ein paar konkretere Vorschläge für mögliche Fördermaßnahmen habe ich auf den hinteren Seiten des PDFs schon mal aufgelistet.

Der laut Tagblatt von der CSU gestellte Antrag auf ein Förderprogramm für Pedelecs, Lastenräder, E-Roller & Co könnte aus meiner Sicht ein konkreter Baustein dieses Klimaschutz-Förderprogramms sein.

Wegen des Bezugs zum Haushalt sollten beide Anträge zumindest was das Budget angeht im Rahmen der anstehenden Haushaltsberatung behandelt werden. Im Prinzip könnte man eigentlich auch einfach zum Beschluss vom Stadtrat im November 2015 zurückkehren und das Budget für das Förderprogramm mit 100.000 € pro Jahr ansetzen.

Viele Grüße,

Alexa

Dr.-Ing. Alexa Zierl
Referentin für Umwelt, Klimaschutz und Energie
im Stadtrat Fürstenfeldbruck, Die PARTEI & FREI

mail@alexa-zierl.de 0176 45506462
Oskar-von-Miller-Str. 14, 82256 Fürstenfeldbruck

Martin Kellerer
Pucher Weg 1
82256 Fürstenfeldbruck
Tel.: 0151/40241368

CSU
Fraktion im Stadtrat
Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck

BEARBEITUNGSVERMERK:
federführendes Amt:
OB | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Vf
zur Kenntnis / Mitwirkung an
17. JUNI 2021
OB | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Vf
U-Schrift OB | Rückspr. | Vorgang vorl. | vor Ausl. vorl. | Eil/ sofort
Termin bis/am:

Stadt Fürstenfeldbruck
Herrn Oberbürgermeister
Erich Raff
Hauptstraße 31
82256 Fürstenfeldbruck

Fürstenfeldbruck, 16.06.2021

Antrag Städtisches Förderprogramm Dach- und Fassadenbegrünung – mehr Grün in der Stadt

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Raff,

im Namen der CSU-Fraktion stellen wir folgenden Antrag:

- Die Stadt Fürstenfeldbruck führt ein Förderprogramm zur Dach- und Fassadenbegrünung ein. Gefördert werden Flachdächer von Wohngebäuden, Gewerbebauten, Garagen und Carports sowie Fassaden. Das Förderprogramm gilt für Bestandsgebäude und Bauten die nicht im Rahmen eines Bauantrages errichtet werden (z.B. Carports, Gartenhäuschen). Der Fördersatz beträgt z.B. 20 € pro qm.

Begründung:

Durch die ständige Nachverdichtung aufgrund der großen Nachfrage an Wohnraum in der Stadt Fürstenfeldbruck werden viele Grünflächen versiegelt. Um die Folgen der Klimaerwärmung im Stadtgebiet zu reduzieren, würde sich eine Begrünung von bestehenden privaten und gewerblichen Dachflächen im Rahmen eines Förderprogrammes anbieten. Begrünte Dachflächen kühlen im Sommer Dach und Umgebung durch Verdunstung und verminderte Aufheizung. Sowohl bei Wohn- als auch bei Gewerbebauten erweist sich eine Dachbegrünung als sinnvoll. Wer sein eh zu sanierendes Dach begrünen lässt, investiert nicht nur in die Wertigkeit seines Gebäudes, sondern leistet auch einen aktiven Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas.

Mit einem Förderprogramm kann man die Bürger motivieren beim Klimaschutz aktiv mitzuwirken.

Martin Kellerer Dr. Marcel Boss

verbraucherzentrale
Energieberatung

BERATUNGSÜBERSICHT

Bundesförderung für Energieberatung der Verbraucherzentrale

Stand 01/2021

	Telefonberatung	Onlineberatung	Beratungsstellen	Basis-Check	Gebäude-Check	Solarwärme-Check	Heiz-Check	Detail-Check	Eignungs-Check	
									Solar	Heizung
Wer		• Mieter • private Haus- oder Wohneigentümer • private Vermieter • Bauherren		• Mieter • private Haus- oder Wohneigentümer • private Vermieter	• private Haus- oder Wohneigentümer • private Vermieter	• Besitzer einer solarthermischen Anlage	• private Haus- oder Wohneigentümer • private Vermieter	• Mieter • private Haus- oder Wohneigentümer • private Vermieter	• private Haus- oder Wohneigentümer • private Vermieter	• private Haus- oder Wohneigentümer • private Vermieter
Was	Klärung einfacher Energiesparfragen, z. B. • Strom sparen • Auswahlkriterien für Elektrogeräte • Fördermöglichkeiten	Einschätzung zu Energiesparfragen, z. B. • Auswahlkriterien für Heizsystemen • Fördermöglichkeiten	Klärung von Fragen und Problemen rund ums Energiesparen, z. B. • Strom- und Heizkostenabrechnung • Fördermöglichkeiten • emeuerbare Energien • Dämmung	Überblick über • Strom- und Wärmeverbrauch • Geräteausstattung • Sparpotenziale	Überblick über • Strom- und Wärmeverbrauch • Geräteausstattung • Sparpotenziale • Heizungsanlage • Gebäudehülle • Fördermöglichkeiten	Überprüfung der optimalen Einstellung und Effizienz der solarthermischen Anlage **Keine Überprüfung von Photovoltaik-Anlagen!**	Analyse des gesamten Heizsystems bzgl. optimaler Einstellung und Effizienz: • Brennwertkessel • Niedertemperaturkessel • Wärmepumpe • Fernwärme	Klärung einzelner, spezifischer Energieprobleme, z. B. • baulicher Wärmeschutz • Haustechnik • Fördermöglichkeiten	Analyse der Einsatzmöglichkeiten für solarthermische oder Photovoltaik-Anlagen und Beratung zu Fördermöglichkeiten	Beratung zum Heizungstausch: • Analyse des bestehenden Heizsystems • Prüfung aller möglichen Heiztechniken • Vorschlag der drei geeignetsten Techniken • Fördermöglichkeiten
Wie	Telefonische Klärung einfacher Fragen kostenfrei unter 0800 – 809 802 400	Schriftliche Kurzberatung im Online-Beratungsraum über www. verbraucherzentrale-energieberatung.de Zugangsdaten per E-Mail	Ausführliches, persönliches Gespräch in einer Beratungsstelle Dauer mind. 30 Minuten	1 Termin zu Hause zur fundierten Einschätzung der energetischen Situation Dauer ca. 1 Stunde	1 Termin zu Hause zur fundierten Einschätzung der energetischen Situation Dauer ca. 2 Stunden	2 Termine zu Hause, Messung mindestens an 3 Tagen (davon 1 Sonnentag erforderlich) Dauer insgesamt ca. 4 Stunden	2 Termine zu Hause an aufeinanderfolgenden Tagen für 24-h-Messung Dauer insgesamt ca. 2 Stunden	1 Termin zu Hause zur detaillierten Beurteilung und Klärung eines spezifischen Energieproblems Dauer ca. 1,5 Stunden	1 Termin zu Hause zur detaillierten Prüfung und Beurteilung Dauer ca. 1,5 Stunden	1 Termin zu Hause zur detaillierten Prüfung und Beurteilung Dauer ca. 2 Stunden
	Mo–Do 8–18 Uhr Fr 8–16 Uhr	**Antwort innerhalb von 48 h**	**Terminvereinbarung notwendig!**							
	Mündliche Empfehlung und/oder Vereinbarung eines weiterführenden Beratungsgesprächs	Schriftliche Kurzempfehlung und/oder Vereinbarung eines weiterführenden Beratungsgesprächs	Detaillierte, auf ein individuelles Problem zugeschnittene Handlungsempfehlungen	Standardisierter Kurzbericht (Kein Gutachten!) mit jeweiligem Check-Ergebnis sowie Handlungsempfehlungen per Post ca. 4 Wochen nach Ortstermin		Standardisierter Kurzbericht (Kein Gutachten!) mit jeweiligem Check-Ergebnis sowie Handlungsempfehlungen per Post ca. 4 Wochen nach 2. Ortstermin		Individueller Bericht (Kein Gutachten!) mit Check-Ergebnis sowie Handlungsempfehlungen per Post ca. 4 Wochen nach Ortstermin		
	Kostenfrei				**30 Euro**					
	Die Beratung hat einen Wert von **65 Euro/Stunde** und wird vollständig vom BMWi getragen.	Die Beratung hat einen Wert von **65 Euro/Stunde** und wird vollständig vom BMWi getragen.	Die Beratung hat einen Wert von **65 Euro/Stunde** und wird vollständig vom BMWi getragen.	Der Basis-Check hat einen Wert von **181 Euro** und wird vollständig vom BMWi getragen.	Der Gebäude-Check hat einen Wert von **247 Euro.** Die Differenz zum Kostenanteil trägt das BMWi.	Der Solarwärme-Check hat einen Wert von **461 Euro.** Die Differenz zum Kostenanteil trägt das BMWi.	Der Heiz-Check hat einen Wert von **330 Euro.** Die Differenz zum Kostenanteil trägt das BMWi.	Der Detail-Check hat einen Wert von **312 Euro.** Die Differenz zum Kostenanteil trägt das BMWi.	Der Eignungs-Check Solar hat einen Wert von **312 Euro.** Die Differenz zum Kostenanteil trägt das BMWi.	Der Eignungs-Check Heizung hat einen Wert von **247 Euro.** Die Differenz zum Kostenanteil trägt das BMWi.

Für einkommensschwache Haushalte mit entsprechendem Nachweis sind alle Beratungsangebote kostenfrei.
Mehr Informationen unter **0800 – 809 802 400** (kostenfrei) oder auf **www.verbraucherzentrale-energieberatung.de.**

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

DEUTSCHLAND MACHT'S EFFIZIENT.

VerbraucherService Bayern im KDFB e.V.

Prima fürs Klima

Das Förderprogramm der Großen Kreisstadt Fürstenfeldbruck

Baustein Energieberatung

A. Fördergegenstand

Gefördert werden die Eigenkosten, die durch eine professionelle Energieberatung im Rahmen der Verbraucherzentrale anfallen.

B. Förderbedingungen

B.01 Es werden nur Maßnahmen innerhalb der Stadt Fürstenfeldbruck gefördert.
B.02 Es werden nur Maßnahmen gefördert, die vor Antragsstellung noch nicht begonnen wurden.
B.03 Antragsberechtigt sind alle Privathaushalte.

C. Förderhöhe

Die Stadt Fürstenfeldbruck übernimmt den Eigenkostenanteil, der durch Energieberatungen der Verbraucherzentale entstehen.

Der Eigenkostenanteil beträgt in der Regel 30 Euro pro Energie-Check.

Die Verbraucherzentrale bietet aktuell 6 verschiedene Energie-Checks an, der Eigenanteil beträgt jeweils 30 Euro. Pro Haushalt übernimmt die Stadt für jeden dieser Energie-Checks einmal die Kosten von 30 Euro. Eine erneute Förderung desselben Haushalts darüber hinaus ist frühestens nach 5 Jahren möglich.

Weitere Infos zu den möglichen sechs Energie-Checks unter:

https://www.verbraucherzentrale-bayern.de/energie/energieberatung-bei-ihnen-zu-hause-38241

Bei Verletzungen der Förderbedingungen muss der komplette Förderbetrag an die Stadt Fürstenfeldbruck zurück erstattet werden.

D. Nachweise

D.01 Nachweis des durchgeführten Energie-Checks durch die Verbraucherzentrale.
D.02 Nachweis über erfolgreiche Zahlung des Eigenanteils durch Sie.

E. Antrag

Der Antrag ist schriftlich bei der Stadt Fürstenfeldbruck einzureichen.
Die Auszahlung erfolgt nach Einreichung und erfolgreicher Prüfung aller Nachweise.

F. Geltungsdauer

Der Baustein *Energieberatung* tritt zum 01.01.2022 in Kraft in gilt bis auf Wiederruf.

ENTWURF

Antragsformular „Prima fürs Klima“

Baustein Energieberatung

Ich nehme die Festlegungen (A. – F.) der Stadt Fürstenfeldbruck zum Baustein Energieberatung zur Kenntnis und bestätige die Richtigkeit meiner Angaben, die diesen Festlegungen nicht widersprechen. Hierbei nehme ich ausdrücklich Folgendes zur Kenntnis:

Die Förderung ist eine freiwillige Leistung der Stadt, es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung. Ist das Förderkontingent für das laufende Jahr ausgeschöpft, kann keine Förderung gewährt werden. Parallele Fördergelder aus anderen Töpfen (bspw. Land/Bund) für die gleiche Maßnahme sind von Seiten der Stadt genehmigt. Der Antragssteller trägt jedoch die Verantwortung die Vereinbarkeit mit anderen Fördertöpfen zu prüfen – die Förderung durch die Stadt Fürstenfeldbruck ist gegebenenfalls anzuzeigen.

Meine Angaben zur geplanten Energieberatung durch die Verbraucherzentrale:

Name und Vorname Antragssteller*in: _____

Straße und Hausnummer Antragssteller*in: _____

Postleitzahl und Ort Antragssteller*in: _____

Adresse der Maßnahme (falls abweichend) _____

Art des geplanten Energiechecks (für jeden Check bitte einen extra Antrag stellen):

- ☐ Gebäude-Check (für private Haus- und Wohnungseigentümer*innen)
- ☐ Solarwärme-Check (für private Betreiber*in einer solarthermischen Anlage)
- ☐ Heiz-Check (für private Haus- und Wohnungseigentümer*innen)
- ☐ Detail-Check (für Mieter*innen sowie private Haus- und Wohnungseigentümer*innen)
- ☐ Eignungs-Check Solar (für private Haus- oder Wohnungseigentümer*innen)
- ☐ Eignungs-Check Heizung (für private Haus- oder Wohnungseigentümer*innen)

Geplanter Zeitpunkt des Energiechecks durch die Verbraucherzentrale:

_____

Der Antrag muss vor dem Energiecheck eingereicht werden, der Energiecheck kann vor Genehmigung durchgeführt werden. Die Auszahlung erfolgt nach Prüfung und Genehmigung des Antrags nach der Durchführung des Energiechecks und Erbringung aller geforderten Unterlagen. Die Unterlagen sind spätestens 3 Monate nach dem Energie-Check bei der Stadt einzureichen.

Ihre Kontoverbindung zur Überweisung des Förderbetrags:

IBAN: _____

_____
Unterschrift Antragsteller*in

Wir melden uns bei Ihnen! Wie können wir Sie erreichen? (Bitte um mind. eine Angabe)

Mail: _____ Telefonisch: _____

Stand: 12.10.2021 E N T W U R F Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck

ENTWURF

Prima fürs Klima

Das Förderprogramm der Großen Kreisstadt Fürstenfeldbruck

Baustein Dachbegrünung

A. Fördergegenstand

Gefördert wird die Neuherstellung von intensiv oder extensiv begrünten Dachflächen bei Bestandsgebäuden.

B. Förderbedingungen

B.01 Es werden nur Maßnahmen innerhalb der Stadt Fürstenfeldbruck gefördert.
B.02 Es werden nur Maßnahmen gefördert, die vor Antragsstellung noch nicht begonnen wurden.
B.03 Es werden nur Maßnahmen gefördert, die bestehende Dächer neu begrünen.
B.04 Die neuerstellte Begrünung muss mindestens 5 Jahre erhalten werden.
B.05 Antragsberechtigt sind alle Privathaushalte und Unternehmen.

C. Förderhöhe

Die Neuherstellung wird mit einem Pauschalbetrag pro qm gefördert:

C.01 Für intensive Begrünungsmaßnahmen pro neu geschaffenem qm 25 Euro Förderung
C.02 Für extensive Begrünungsmaßnahmen pro neu geschaffenem qm 15 Euro Förderung

Die maximale Fördersumme pro Haushalt beträgt 2.000 Euro. Eine erneute Förderung desselben Haushalts oder Unternehmens ist frühestens nach 5 Jahren möglich. Für einmal begrünte Dachflächen, die wieder rückgebaut wurden, kann keine Förderung erfolgen. Gefördert wird nur die Neuschaffung begrünter Dachfläche bei Bestandsgebäuden.

Bei Verletzungen der Förderbedingungen muss der komplette Förderbetrag an die Stadt Fürstenfeldbruck zurück erstattet werden.

D. Nachweise

D.01 Rechnung einer Fachfirma zur fachgerechten Erstellung der intensiv oder extensiv neu begrünten Dachfläche mit Nennung der qm-Zahl der Fläche.
D.02 Bildmaterial zur Dokumentation der fertiggestellten neu erstellen begrünten Dachfläche.
D.03 Gewährung eines dreimaligen Zugangs zur neu erstellten Fläche durch die Stadt.
(1x vor Auszahlung; 1x 2 Jahre nach Auszahlung; 1x 4,5 Jahre nach Auszahlung)

E. Antrag

Das Antragsformular ist schriftlich bei der Stadt Fürstenfeldbruck einzureichen.
Die Auszahlung erfolgt nach Einreichung und erfolgreicher Prüfung aller Nachweise.

F. Geltungsdauer

Der Baustein *Dachbegrünung* tritt zum 01.01.2022 in Kraft in gilt bis auf Wiederruf.

ENTWURF

Antragsformular „Prima fürs Klima“

Baustein Dachbegrünung

Ich nehme die Festlegungen (A. – F.) der Stadt Fürstenfeldbruck zum Baustein Dachbegrünung zur Kenntnis und bestätige die Richtigkeit meiner Angaben, die diesen Festlegungen nicht widersprechen. Hierbei nehme ich ausdrücklich Folgendes zur Kenntnis:

Die Förderung ist eine freiwillige Leistung der Stadt, es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung. Ist das Förderkontingent für das laufende Jahr ausgeschöpft, kann keine Förderung gewährt werden. Parallele Fördergelder aus anderen Töpfen (bspw. Land/Bund) für die gleiche Maßnahme sind von Seiten der Stadt genehmigt. Der Antragssteller trägt jedoch die Verantwortung die Vereinbarkeit mit anderen Fördertöpfen zu prüfen – die Förderung durch die Stadt Fürstenfeldbruck ist gegebenenfalls anzuzeigen.

Meine Angaben zur geplanten Begrünungsmaßnahme einer bestehenden Dachfläche:

Name und Vorname Antragssteller*in: _____

Straße und Hausnummer Antragssteller*in: _____

Postleitzahl und Ort Antragssteller*in: _____

Adresse der Maßnahme (falls abweichend) _____

Art der geplanten Dachbegrünungsmaßnahme:

☐ Intensive Dachbegrünung ☐ Extensive Dachbegrünung

Voraussichtlich neu zu schaffende Dachbegrünung in qm: _____

Geplanter Beginn und Abschluss der Dachbegrünungsmaßnahme durch eine Fachfirma:

Beginn: _____ Ende: _____

Der Antrag muss vor Baubeginn eingereicht werden, die Baumaßnahme kann vor Genehmigung begonnen werden. Die Auszahlung erfolgt nach Prüfung und Genehmigung des Antrags nach Baufertigstellung und Erbringung aller geforderten Unterlagen. Die Unterlagen sind spätestens 3 Monate nach Baufertigstellung bei der Stadt einzureichen.

Ihre Kontoverbindung zur Überweisung des Förderbetrags:

IBAN: _____

_____
Unterschrift Antragsteller*in

Wir melden uns bei Ihnen! Wie können wir Sie erreichen? (Bitte um mind. eine Angabe)

Mail: _____ Telefonisch: _____

ENTWURF

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2562/2021

12. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau				
Betreff/Sachantragsnr.	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	**Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau**	**Vorberatung**	**10.11.2021**	**Ö**
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 Fürstenfeldbruck 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		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		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 Schöngeisinger 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 Parkierungseinreichtungen 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 Schöngeisinger Straße
- **H4: Umgestaltung des Straßenzuges Fürstenfelder Straße/ Oskar-von-Miller-Straße**
- H5: Umgestaltung des Straßenraums entlang der Achse Augsburger 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 verkehrssparsame 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 Hauptverkehrsnetzten 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 (Punktuelle 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: Punktuelle 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 Fürstenfeldbruck
- 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 Fürstenfeldbruck) 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 Fürstenfeldbruck**
- 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.

VEP FFB / Beteiligungsformate 2017-2020; Stand 07.10.2021

2017		
Datum	**Veranstaltung / Termin**	**Inhalt**
13.03.	**Lenkungsgruppe 1** Projektstart	▪ Vorstellung der Beteiligten ▪ Abstimmung bezüglich der geplanten Aktivitäten (Befragungen und Zählungen, Beteiligungsformate) ▪ Erster Input bzgl. Chancen, Herausforderung und Ziele
21.03.	**UVA-Sitzung**	▪ Vorstellung Team und Projektinhalte
31.03.	**Bürgerversammlung West**	▪ siehe Protokoll
31.05.	**Pressekonferenz**	▪ siehe Protokoll
16.07.	**Wandernde Karte**	▪ siehe Protokoll
19.09.	**Stadtrundgang Senioren**	▪ siehe Protokoll
26.09.	**Stadtrundgang Zufall 1**	▪ siehe Protokoll
18.10.	**Stadtrundgang Zufall 2**	▪ siehe Protokoll
26.10.	**Stadtrundgang Jugend**	▪ siehe Protokoll
23.11.	**Beirat 1** Ist-Stand Analyse	▪ Vorstellung des geplanten Ablaufs und erster Analyseergebnisse ▪ Diskussion der Ergebnisse ▪ Sichtweise der Akteure bzgl. Herausforderungen

2019		
Datum	**Veranstaltung / Termin**	**Inhalt**
31.07.	**Beirat 2** Analyseergebnisse	▪ Präsentation bisheriger Analyseergebnisse, insbesondere Kordonerhebung ▪ Reflexion, Einschätzungen und Bewertungen ▪ Hinweise für die Auswertung (wichtige Aspekte aus Sicht der Vertreter)
18.09.	**Nachbarkommunen 1** Ausgangssituation und Perspektiven	▪ Präsentation der Analyseergebnisse ▪ Diskussion und Sammlung: Erkenntnisse, Bedarfe, Vorschläge ▪ Abfrage von Zielen und Vorhaben
17.10.	**Lenkungsgruppe 2** Analyseergebnisse	▪ Präsentation der überarbeiteten Analyseergebnisse ▪ Diskussion und Bewertung ▪ Freigabe (ggf. nach weiteren Überarbeitungen) ▪ Einbindung des Beirats in die Gewinnung von Teilnehmern an den öffentlichen Veranstaltungen (Auftakt, Mobilitätswerkstätten)
07.11.	**Stadtrat 1** Analyseergebnisse teilweise	▪ Bisherige Analyseergebnisse ▪ Bewertung und Diskussion ▪ Anmerkung: Betonung, dass Stadtrat hier noch keine Entscheidung fällt
25.11.	**Öffentliche Präsentation, Mobilitätswerkstatt 1**	▪ Analyseergebnisse ▪ Diskussion und Sammlung: Erkenntnisse, Bedarfe, Vorschläge ▪ Bestandsaufnahme, Analyse, Visionen Entwicklung
31.12.	**Zwischenbericht 1**	▪ Analyse aller bisher vorliegenden Ergebnisse

2020		
Datum	**Veranstaltung / Termin**	**Inhalt**
11.05	**Beirat 3** Prognose, Szenarien, Ziele	▪ Betrachtung und Diskussion der erarbeiteten Prognose 2035 / Szenarien ▪ Erste Formulierung von Leitzielen
22.06.	**Mobilitätswerkstatt 2**	▪ Präsentation der bisherigen Beteiligungsergebnisse ▪ Einschätzung und Ergänzung der Leitzielezieltitel
17.-18.07.	**Klausur** (ehemalige Lenkungsgruppe 3) Prognose, Szenarien, Ziele	▪ Betrachtung und Diskussion der erarbeiteten Prognose 2035 / Szenarien / Zielvorschläge ▪ Zweitägige Klausur ▪ Einladung an gesamten Stadtrat ▪ Ergebnis: Überarbeitung und Konsens zu Leitzielen, inkl. Präambel im Sinne einer Vorberatung im Hinblick auf einen etwaigen SR-Beschluss
22.09.	**Mobilitätswerkstatt 3**	▪ Einschätzung und Ergänzung von Maßnahmen je Leitziel
29.09.	**Stadtratsbeschluss**	▪ formaler Beschluss der in Klausur erarbeiteten Leitziele, inkl. Präambel
Sept.	**Zwischenbericht 2**	▪ Prognose, Ziele, Szenarien
26.11.	**Beirat 4 / Maßnahmen-Workshop** Entwurf Umsetzungskonzept	▪ Einschätzungen zum Entwurf: Vollständigkeit und Umsetzbarkeit ▪ Bewertung der vorgeschlagenen Gewichtung der Inhalte (Schwerpunkte) ▪ Empfehlungen für das Umsetzungskonzept ▪ Diskussion und Abfrage zur Bereitschaft der Akteure bzgl. Beteiligung an der Umsetzung
10.12.	**Nachbarkommunen 2** Umsetzung	▪ Betrachtung der vorgeschlagenen Maßnahmen mit Fokus auf die Umlandbeziehungen ▪ Sammlung von Befindlichkeiten, Ergänzungen und Einschätzungen (Hinweis: Die Nachbarkommunen werden auch zu den Mobilitätswerkstätten eingeladen, um sich an der Entwicklung frühzeitig beteiligen zu können) ▪ Treffen nach Stadtratsbeschluss zu Zielen aus Klausur

2021 (bereits durchgeführte und geplante Termine bis Ende 2021)		
Datum	**Veranstaltung / Termin**	**Inhalt**
Januar-März	Prüfung durch Planerteam und Verwaltung der umfangreichen Stellungnahmen aus dem Maßnahmen-Workshop. Erarbeitung des Maßnahmenkatalogs.	
30.04.	**Lenkungsgruppe 4**	▪ Abgesagt wegen Corona / geringe Anzahl von Angemeldete Stadtratsmietglieder
25.06.	**Lenkungsgruppe 4**	▪ Abstimmung zum überarbeiteten Maßnahmenplan inklusive Budgetvorschlag ▪ Rückmeldungen zum Vorschlag für Monitoring und Evaluierung ▪ Empfehlung der Lenkungsgruppe an den Stadtrat für einen Beschluss
10.11.	**Vorberatung im UVT-Sitzung**	▪ Beschlussfassung VEP FFB
30.11.11	**Beschluss – Stadtratssitzung.**	▪ Beschlussfassung VEP FFB
Ende 2021	**Schlussbericht**	▪ Gesamtbericht mit Analyse, Bewertung, Szenarien, Maßnahmen und Umsetzung
tbd	**Abschlussveranstaltung Öffentlichkeit**	▪ Verkehrsentwicklungsplan inkl. Umsetzungskonzept: Startschuss in die Umsetzung

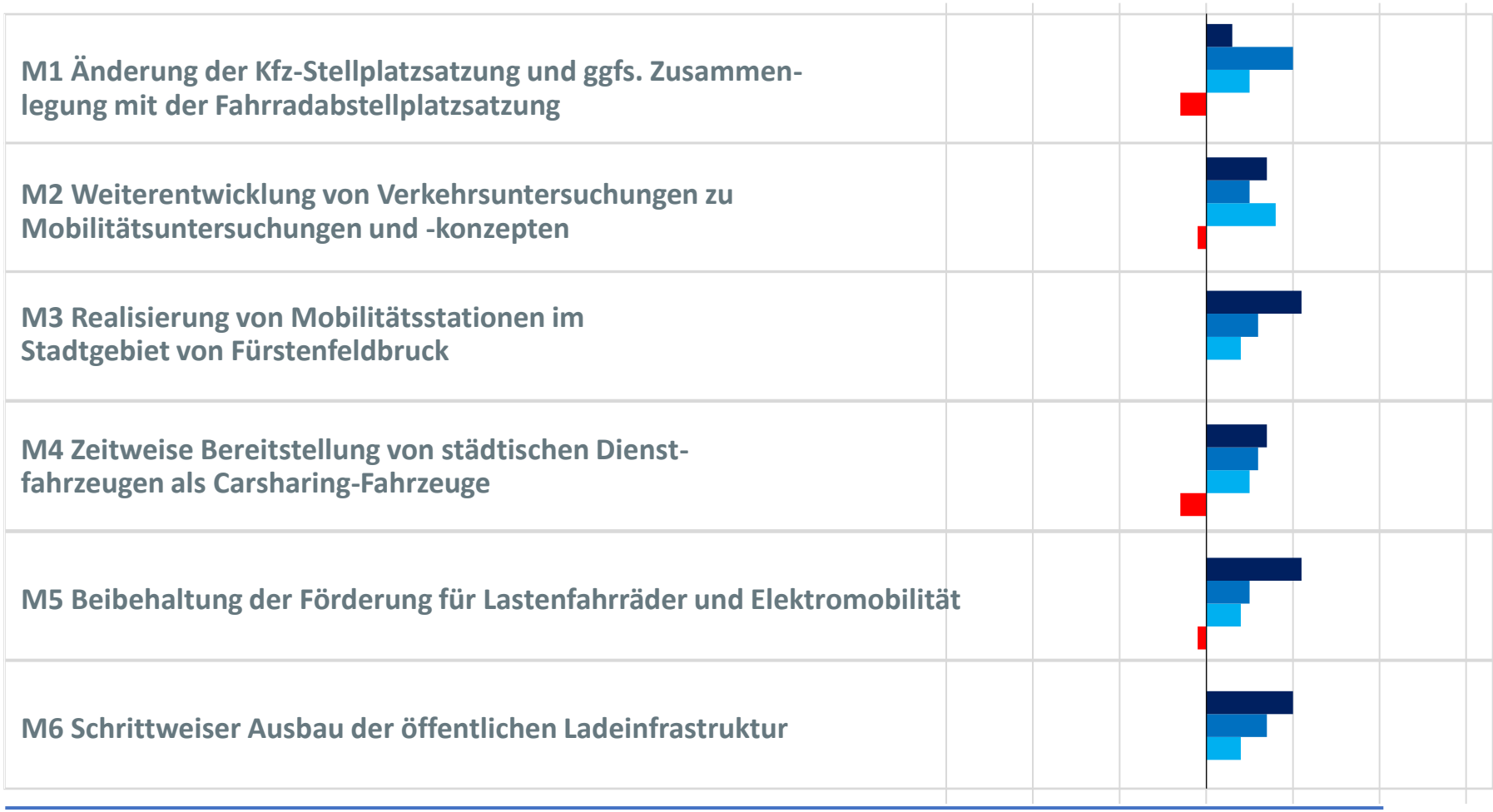
Auswertung zu 1. Öffentlich-keitsarbeit

Fürstenfeldbruck
Stadt · Land · Fluss



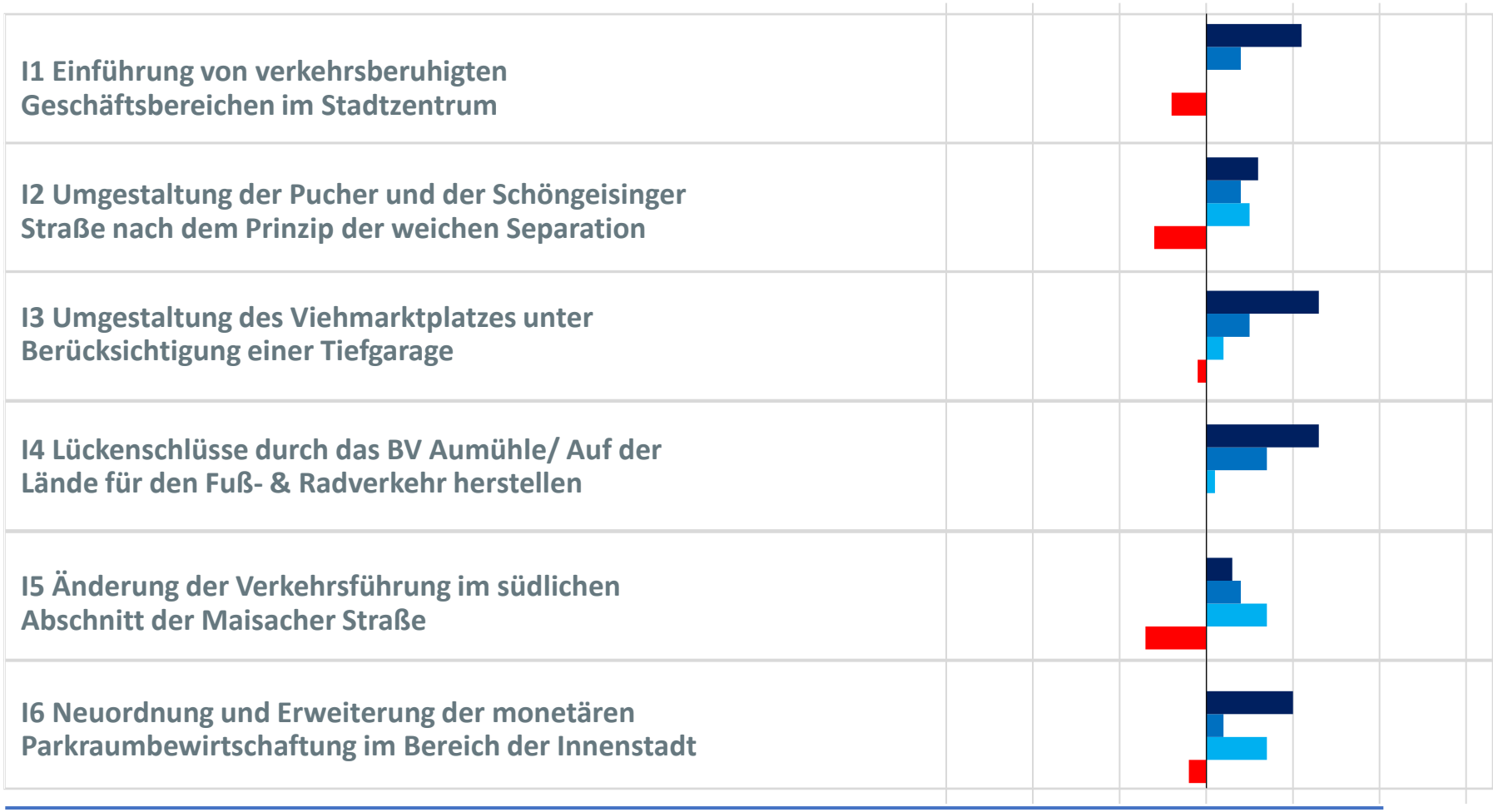
Auswertung zu 2. Mobilitätsangeboten und Mobilitätskonzepten

Fürstenfeldbruck
Stadt · Land · Fluss



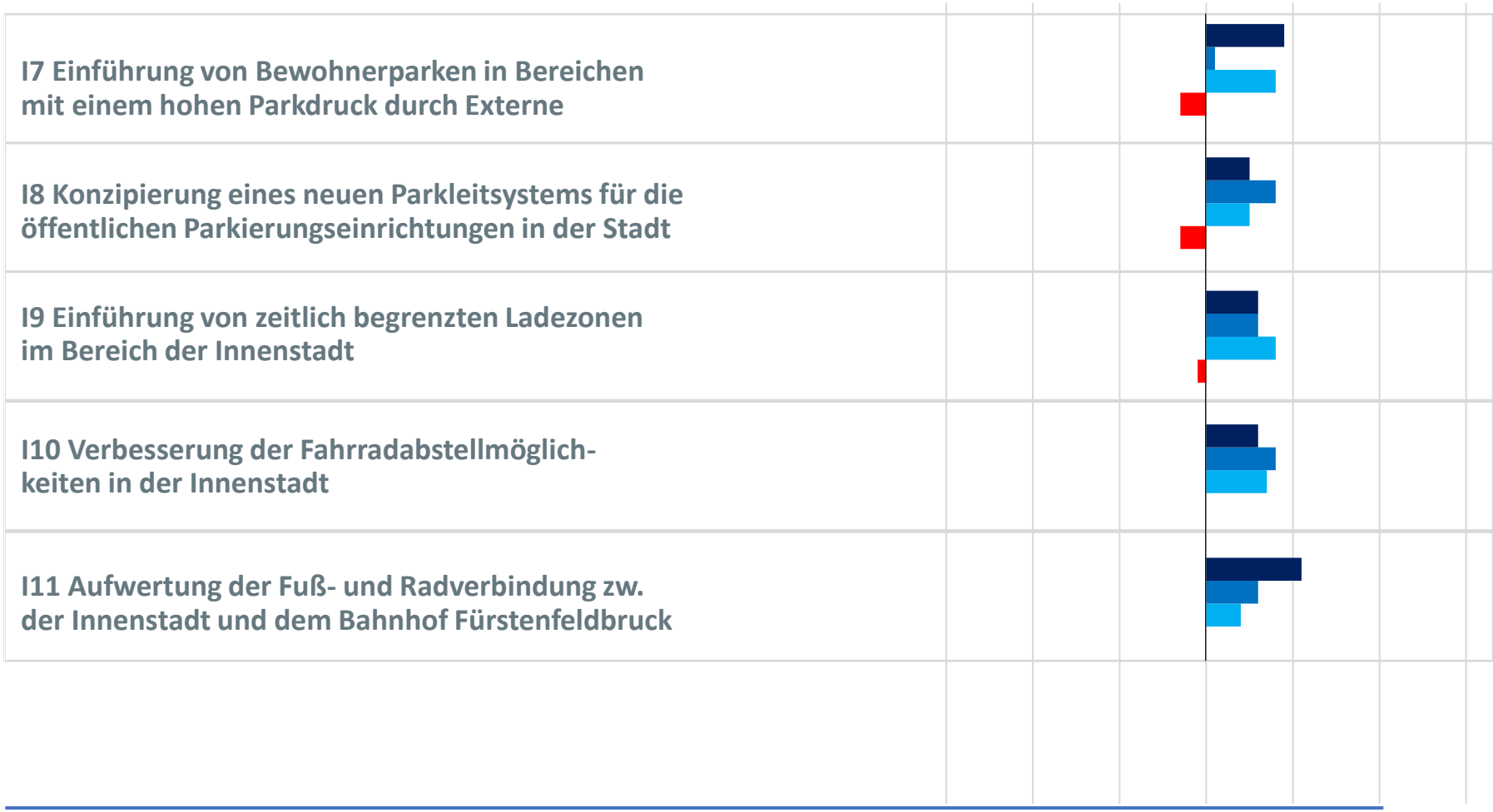
Auswertung zu 3. Innenstadt (1/2)

Fürstenfeldbruck
Stadt · Land · Fluss



Auswertung zu 3. Innenstadt (2/2)

Fürstenfeldbruck
Stadt · Land · Fluss



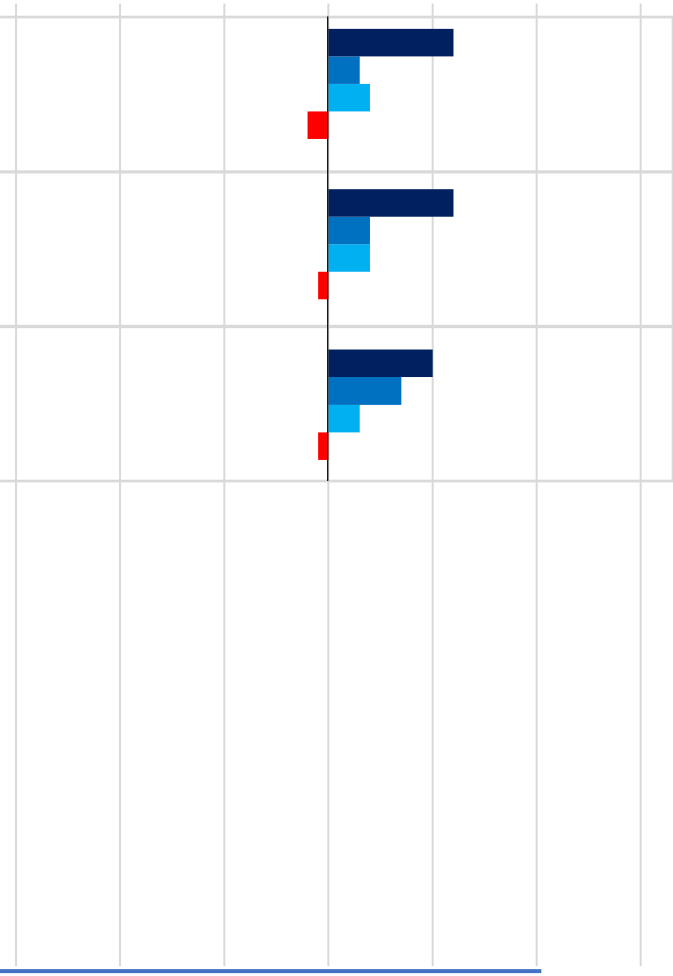
Auswertung zu 4. Fliegerhorst (1/2)



Auswertung zu 4. Fliegerhorst (2/2)

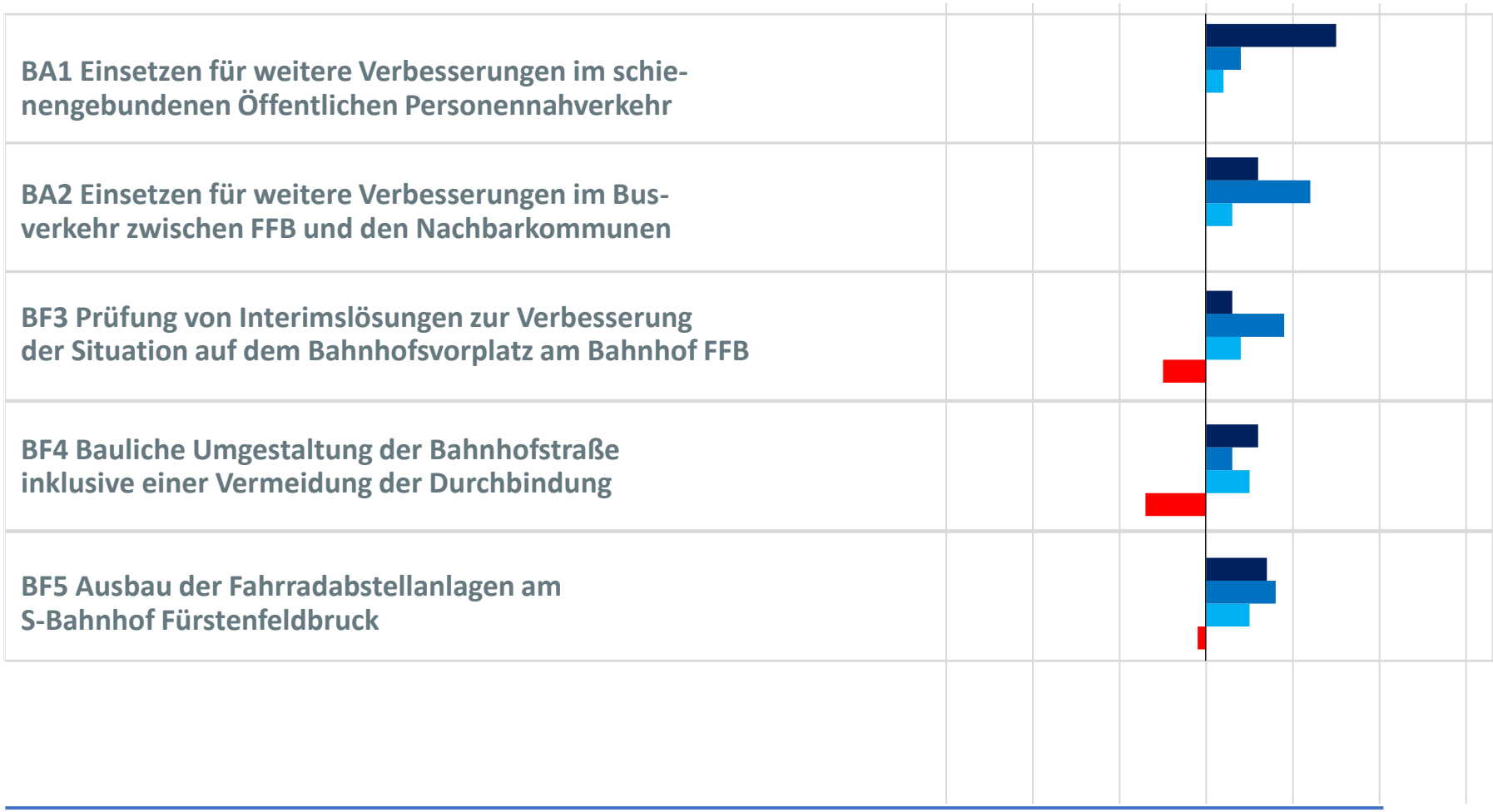
Fürstenfeldbruck
Stadt · Land · Fluss

F6 Leistungsfähige Anbindung des Fliegerhorst-Areals an das Hauptverkehrsstraßennetzes	
F7 Realisierung von hochwertiger Fuß- und Radverkehrs-infrastruktur im Fliegerhorst-Areal	
F8 Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur im Straßen- und Wegenetz rund um den Fliegerhorst	



Auswertung zu 5. Bahnhöfe und ÖPNV (1/2)

Fürstenfeldbruck
Stadt · Land · Fluss



Auswertung zu 5. Bahnhöfe und ÖPNV (2/2)

Fürstenfeldbruck
Stadt · Land · Fluss



Auswertung zu 6. Hauptverkehrsnetzen (1/2)

Fürstenfeldbruck
Stadt · Land · Fluss



Auswertung zu 6. Hauptverkehrsnetzen (2/2)

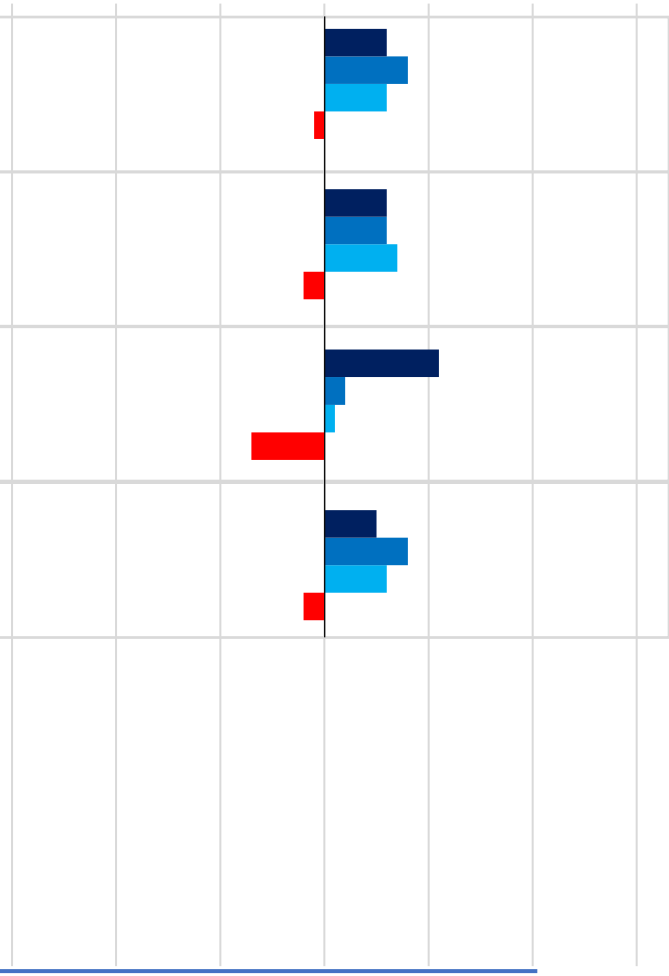
Fürstenfeldbruck
Stadt · Land · Fluss

H7 Einbindung des zukünftigen Radschnellwegs in Richtung München in das städtische Netz

H8 Kleinteilige Netzergänzungen in Form einer Verbreiterung oder Neuanlage von Schutzstreifen

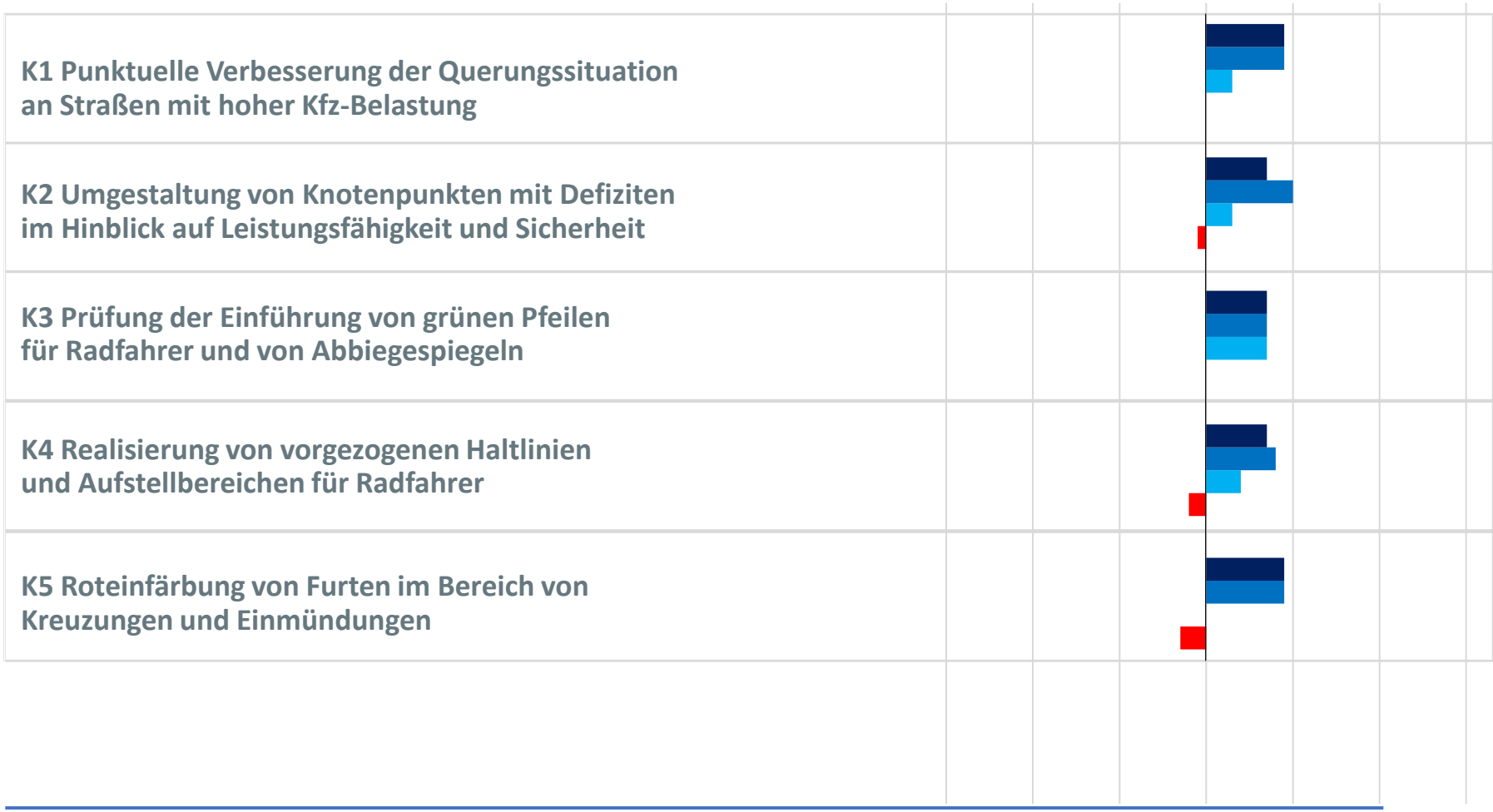
H9 Prüfung der Machbarkeit einer dritten Amperquerung östlich der Innenstadt

H10 Realisierung einer wegweisenden Beschilderung für das lokale Radverkehrsnetz



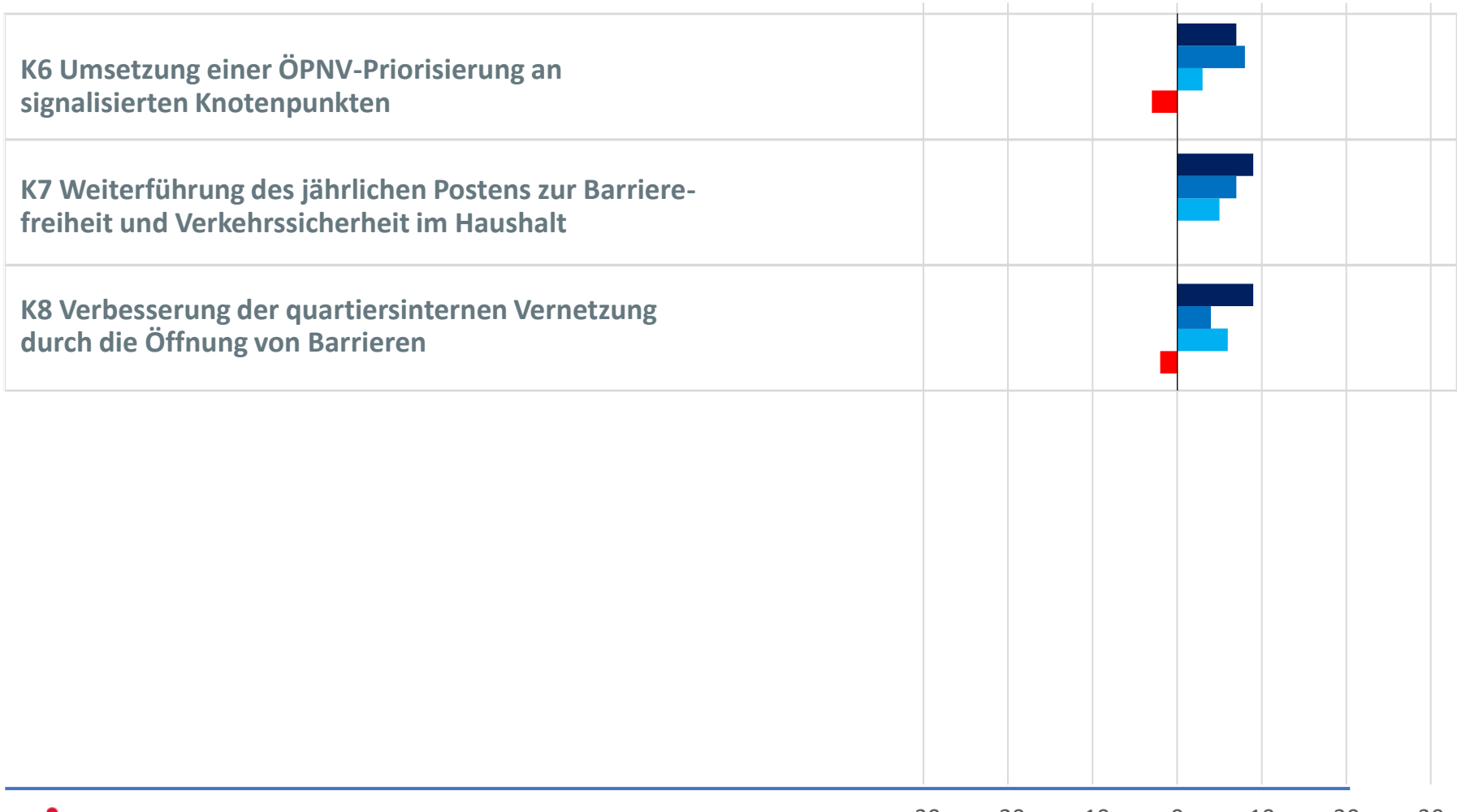
Auswertung zu 7. Klein-teiligen Netzergänzungen (1/2)

Fürstenfeldbruck
Stadt · Land · Fluss



Auswertung zu 7. Klein-teiligen Netzergänzungen (2/2)

Fürstenfeldbruck
Stadt · Land · Fluss



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Fürstenfeldbruck Maßnahmensteckbriefe – Teil Innenstadt

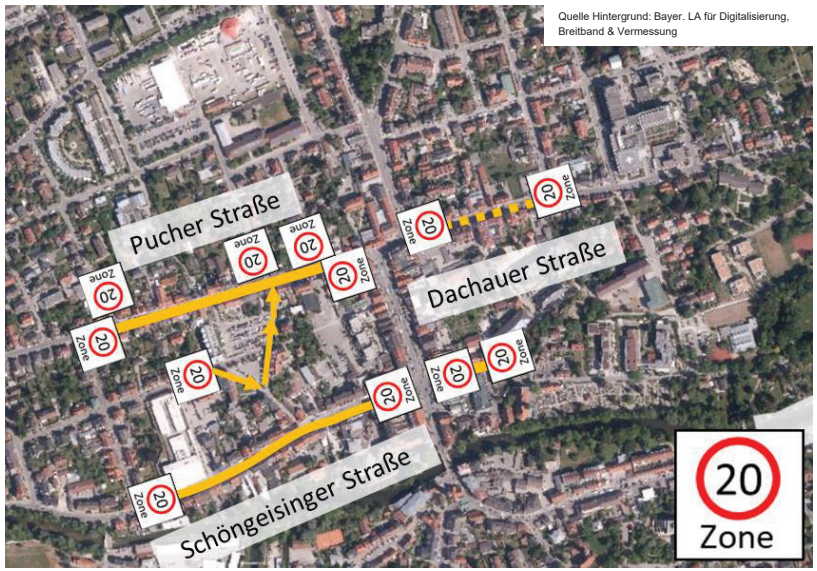
I1 Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen im Stadtzentrum

Umsetzungsstand

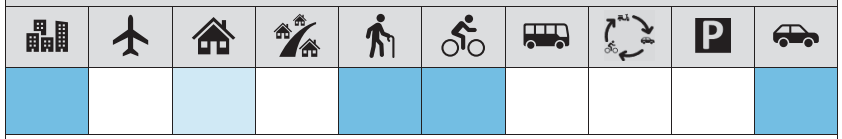
X

Beschreibung der Maßnahme: Ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich kann in zentralen innerstädtischen Bereichen mit Geschäftsbesatz und überwiegender Aufenthaltsfunktion angewendet werden und zeichnet sich durch eine zonenhafte Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h aus. Da sich die Regelung nicht auf überörtliche Straßen beziehen darf, ist deren Einführung aktuell lediglich auf der Pucher Straße und der Kirchstraße sowie ggfs. der Dachauer Straße möglich. Sobald eine Abstufung der St2054 erfolgt ist, kann auch die Schöngeisinger Straße in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich umgewandelt werden. In Folge der Umgestaltung des Viehmarktplatzes bietet sich auch hier in den durch Kfz befahrenen Bereichen die Realisierung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs an.

In Bezug auf die mögliche räumliche Ausdehnung der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche an den benannten Straßenzügen erscheint anhand des Geschäftsbesatzes auf der Schöngeisinger Straße der Abschnitt zwischen der Kapuziner- und der Hauptstraße als sinnvoll. Auf der Pucher Straße wird der Abschnitt zwischen der Ferdinand-Miller- und der Hauptstraße als sinnvoller Bereich eingestuft. In der Dachauer Straße ist ggfs. ein weiterer verkehrsberuhigter Geschäftsbereich im Abschnitt zwischen der Feuerhaus- und der Augsburger Straße denkbar. Nach Abwägung aller verkehrlichen Belange, insbes. der bestehenden Zweistreifigkeit in Richtung Westen, wird dessen Umsetzung jedoch nur perspektivisch für die Zukunft festgehalten.



Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP



Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Durch die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr auf 20 km/ h entlang der Schöngeisinger, der Pucher sowie der Kirchstraße ergibt sich neben der Verringerung der Anzahl an Kfz-Fahrten auch eine Reduktion der Belastungen durch die verbleibenden Kfz (u.a. im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und die Emissionen). Dies führt zu einer Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr sowie zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Allgemeinen. Eine verkehrssparsame Entwicklung in der Stadt Fürstenfeldbruck wird durch die Maßnahme indirekt begünstigt.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Voraussetzung für die vollständige Umsetzung der Maßnahme ist die Verlegung der St2054, da sich die Regelung nicht auf Staatsstraßen anwenden lässt. Die erwünschte Geschwindigkeitsreduktion, lässt sich durch eine Umgestaltung nach dem Prinzip der weichen Separation auf den Abschnitten unterstützen. Eine Zusammenlegung mit Schildstandorten des Parkraumkonzepts ist möglich.

Verlegung der Staatsstraße 2054
Umgestaltung Viehmarktplatz, Pucher, Schöngeisinger Str.
Parkraumkonzept

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die finanziellen Aufwendungen für die Einführung der Maßnahme beschränken sich auf die Beschilderung (und ggfs. auch die Markierung) und werden damit als gering eingeschätzt. Es sind keine fortlaufenden Kosten zu erwarten.

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen mittleren Nutzen im Hinblick auf die Zielerreichung bei zeitgleich niedrigen Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird daher als überdurchschnittlich eingestuft.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit & zeitliche Umsetzbarkeit: Die Umsetzung der Maßnahme ist zeitlich zum Teil an die Verlegung der St2054 auf die Umfahrung Neulindach gekoppelt, kann aber im Anschluss daran zeitnah umgesetzt werden. Die Dringlichkeit der Maßnahme wird im mittleren Bereich eingeschätzt.

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Nach der Verlegung der Staatsstraße St2054 liegt die alleinige Zuständigkeit für alle betroffenen Straßen bei der Stadt Fürstenfeldbruck. Die Umsetzung der Maßnahme liegt damit in der alleinigen Hand der Stadt Fürstenfeldbruck.

ASV Wulfhorst
Agentur für Standort- und Verkehrsentwicklung
GREEN CITY
gevas

I6 Neuordnung und Erweiterung der monetären Parkraumbewirtschaftung im Bereich der Innenstadt

Umsetzungsstand					
X					

Beschreibung der Maßnahme: Im Bereich der Innenstadt wird eine Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs mit einer gestaffelten monetären und zeitlichen Parkraumbewirtschaftung vorgeschlagen. Das Konzept weist die folgenden Bestandteile auf:

Parkgebühren im Straßenraum der Pucher, Augsburger, Schöngeisinger, Dachauer und Kirchstraße: In den Straßenzügen wird eine Höchstparkdauer von bis zu zwei Stunden bei der höchsten Gebührenstufe vorgeschlagen. Sofern die Bewirtschaftung einzelner Stellplätze nicht rentabel ist, wird eine Kurzparkregelung oder ein eingeschränktes Halteverbot empfohlen.

Innenstadtnahe Parkplätze gegenüber dem Straßenraum aufwerten: Die innenstadtnahen Parkplätze Viehmarktplatz, Kirchstraße, Feuerhausstraße, etc. werden mit längeren Höchstparkdauern ausgestattet, die auch innerhalb der einzelnen Parkierungseinrichtungen gestaffelt sein können. Die Parkgebühren werden hier gegenüber dem Straßenraum reduziert.

Eing. Halteverbot oder Parkraumbewirtschaftung am Hauptplatz: Für den Hauptplatz erscheint die Ausweisung eines gesamtheitlichen eingeschränkten Halteverbots am sinnvollsten. Alternativ sollte die Aufnahme des Hauptplatzes in die monetäre Bewirtschaftung geprüft werden.

Volksfestplatz: Der Volksfestplatz bleibt weiterhin gebührenfrei sowie mit unbegrenzter Höchstparkdauer versehen und wird somit als zentrumsnaher Auffangparkplatz definiert.



Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP

Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Die Neugestaltung im ruhenden Verkehr verändert die Lenkungswirkung dahingehend, dass Parken im Straßenraum unattraktiver wird und führt somit zu einer Verlagerung von ruhendem Verkehr aus dem Straßenraum. Die Belastungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr werden somit verringert. Zudem gewinnt die Fahrt mit Verkehrsmitteln im Umweltverbund gegenüber der Fahrt mit dem Kfz-Verkehr an Attraktivität. Die Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum wird somit erhöht und eine generell verkehrssparsame Entwicklung begünstigt.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen ergeben sich vor allem mit der Verkehrsberuhigung durch verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche im Stadtzentrum von Fürstenfeldbruck, da sich die Regelungen im ruhenden & fließenden Verkehr ggfs. an gemeinsamen Schildstandorten zusammenfassen lassen. Zudem tragen beide Maßnahmen gemeinsam zu einer Verkehrsentlastung im Kfz-Verkehr bei. Das angeregte Parkleitsystem kann das Konzept unterstützen.

Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
Konzipierung eines Parkleitsystems

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Einführungskosten der Maßnahme werden aufgrund der Anschaffungskosten für Parkautomaten und Beschilderung im mittleren Bereich eingeschätzt. Fortlaufende Kosten ergeben sich nicht, bzw. es können sogar Einnahmen erzielt werden.

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen mittleren Nutzen im Hinblick auf die Zielerreichung bei gleichzeitig mittleren Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird demnach als durchschnittlich eingeschätzt.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit & zeitliche Umsetzbarkeit: Die Umsetzung der Maßnahme ist in einem kurzen Zeithorizont möglich. Die Dringlichkeit der Maßnahme wird im oberen Bereich eingeschätzt.

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Machbarkeit der Maßnahme liegt im direkten Einflussbereich der Stadt Fürstenfeldbruck und kann dadurch eigenständig umgesetzt werden. Besondere Abstimmungsbedarfe liegen nicht vor.

Fürstenfeldbruck Stadt · Land · Fluss

I9 Einführung von zeitlich begrenzten Ladezonen im Bereich der Innenstadt

Umsetzungsstand

X

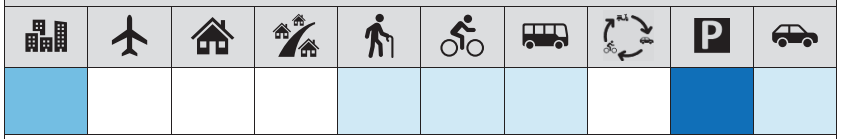
Beschreibung der Maßnahme: Ein standardisiertes Vorgehen für die Ausweisung von Lieferzonen existiert aktuell in Deutschland nicht, da die Beschilderung einer Fläche als Lieferzone gemäß StVO nicht möglich ist. Verschiedene Städte haben dabei unterschiedliche Lösungsansätze entwickelt, die zur Freihaltung von unerwünschten haltenden/ parkenden Fahrzeugen nicht nur auf verkehrsrechtliche Anordnungen, sondern auch auf Markierungen zurückgreifen:

Eine erste Möglichkeit ist die Ausweisung eines eingeschränkten Halteverbots oder einer Parkverbotszone in Verbindung mit einer rechtlich unbedeutenden Markierung als Ladezone, die über Ihr Erscheinungsbild das Halten anderer Fahrzeuge zu verhindern versucht. In den betreffenden Bereichen kann sogar das Parken durch Lieferverkehr erlaubt werden. Da das Halten in diesen Zonen/ Bereichen weiterhin für alle Fahrzeuge erlaubt ist, ist die abschreckende Wirkung begrenzt und die freihaltende Wirkung eher gering ausgeprägt.

Als zweite Möglichkeit verwenden zahlreiche Städte die Beschilderung als Halteverbot in Verbindung mit einer Markierung und einer Freigabe für den Lieferverkehr, auch wenn diese Variante verkehrsrechtlich nicht möglich ist, da die Beschilderung als Halteverbot gemäß StVO nicht mit dem Zusatz Lieferverkehr frei kombiniert werden kann. Der Vorteil dieser Variante liegt in der abschreckenden Wirkung der Beschilderung auf andere Verkehrsteilnehmer.



Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP



Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Mit der Einrichtung einer Ladezone auf dem Hauptplatz können die Belastungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt reduziert werden. Dies hat vor allem auch positive Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Die Behinderungen des fließenden Kfz-Verkehrs im Hauptstraßennetz durch den Lieferverkehr werden reduziert. Die Situation für den Fuß- und Radverkehr wird verbessert und übersichtlicher gestaltet.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Durch die Einrichtung der Ladezone gehen zeitweise oder ganztags einige Halteplätze für private Kfz auf dem Hauptplatz verloren. Diese sind aus dem Parkraumkonzept auszunehmen. Die Lage der Ladezonen ist zudem in Abstimmung mit den in Stellplätze für Lastenfahrräder umzuwandelnden Stellplätzen festzulegen.

Parkraumkonzept
Verbesserung der Abstellsituation für (Lasten-) fahrräder

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Einführungskosten für die Umwidmung beschränken sich auf die Markierung und die Beschilderung. Auch die fortlaufenden Kosten sind somit minimal und beschränken sich auf die Instandhaltung der Kennzeichnung.

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen mittleren Nutzen bei zeitgleich geringen Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird demnach als überdurchschnittlich eingestuft.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit & zeitliche Umsetzbarkeit: Die Maßnahme lässt sich aufgrund des geringen Planungs- und Umsetzungsaufwandes schnell umsetzen. Aufgrund der vorliegenden Behinderungen auf dem Hauptplatz durch wild haltenden Lieferverkehr wird die Dringlichkeit als hoch eingeschätzt.

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Machbarkeit der Maßnahme liegt im direkten Einflussbereich der Stadt Fürstenfeldbruck. Die Maßnahme sollte vor der Umsetzung insbesondere bezüglich der genauen Lage mit dem Gewerbeverband abgestimmt werden.

Fürstenfeldbruck Stadt-Land-Fluss
Gewerbeverband

I10 Verbesserung der Fahrradabstell-möglichkeiten in der Innenstadt

Umsetzungsstand

	X			

Beschreibung der Maßnahme: Die Innenstadt weist aktuell nur an wenigen Stellen größere Abstellanlagen auf. Gerade auch die Stellplätzte für Lastenfahrräder sind gering ausgeprägt. Daher werden die folgenden Maßnahmenbausteine im Bereich der Innenstadt vorgesehen:

Ausbau der Fahrradabstellanlagen im näheren Bereich der Innenstadt: Im Bereich der Innenstadt wird die Anzahl an Fahrradabstellanlagen schrittweise weiter erhöht. Bei der Bebauung des Viehmarktplatzes werden ausreichend Abstellanlagen von Beginn an berücksichtigt.

Ersetzen von unattraktiven Fahrradabstellanlagen durch neue Alternativen: Bestehende Fahrradabstellanlagen in nicht ausreichender Qualität (insbesondere Vorderradklemmen) werden schrittweise durch attraktivere Fahrradabstellanlagen ersetzt.

Umwandlung vereinzelter Kfz-Stellplätze/ Halteplätze in Stellplätze für Lastenfahrräder: Um dem Einkaufsverkehr mit dem Fahrrad attraktive Abstellmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen, wird u.a. in der Schöngeisinger Straße südlich des AEZ und im Bereich des Hauptplatzes die Herausnahme eines Stellplatzes/ Halteplatzes und die Umwidmung in einen Stellplatz für Lastenräder vorgeschlagen. Dabei lassen sich bei einer Schrägaufstellung je Stellplatz rund drei Lastenräder abstellen. Um ein Beparken durch normale Räder zu reduzieren, sollten die Abstellplätze gekennzeichnet werden, auch wenn dies keine verkehrsrechtliche Bedeutung hat.



Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP

Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Mit der Einrichtung von Stellplätzen für Lastenfahrräder wird der Radverkehr zum Einkaufen und damit der Radverkehr auf alltäglichen Wegen gefördert. Die Belastungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr und den fließenden Kfz-Verkehr werden geringfügig verringert. Die Qualität im Zentrum wird erhöht. Die Bedingungen für den Fußverkehr verbessern sich durch die Ordnung der parkenden Fahrräder. Eine generell verkehrssparsame Entwicklung wird unter diesen Randbedingungen gefördert.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen ergeben sich vor allem mit einer Umgestaltung der Schöngeisinger Straße, bei der Abstellplätze für Lastenfahrräder von Beginn an berücksichtigt werden sollten. Zudem gehen zunächst ein Halteplatz für Kfz auf dem Hauptplatz und ein Stellplatz auf der Schöngeisinger Straße verloren. Diese sind aus dem Parkraumkonzept auszunehmen. Die Lage der Stellplätze für Lastenfahrräder ist zudem mit den Ladezonen abzustimmen.

Bauliche Umgestaltung der Schöngeisinger Straße
Parkraumkonzept
Ladezonen

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Einführungskosten für die Umwidmung beschränken sich auf die Markierung und die Abstellanlagen. Sie werden damit sowohl in der Einführung als auch im Unterhalt der Infrastrukturen als gering eingeschätzt.

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen geringen Nutzen bei zeitgleich geringen Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird in der Folge als durchschnittlich eingestuft.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit & zeitliche Umsetzbarkeit: Die Maßnahme lässt sich aufgrund des geringen Planungs- und Umsetzungsaufwandes schnell umsetzen. Die Dringlichkeit einer Umsetzung der Maßnahme wird im mittleren Bereich eingeschätzt.

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Machbarkeit der Maßnahme liegt im direkten Einflussbereich der Stadt Fürstenfeldbruck. Die Umnutzung der Kfz-Stellplätze sollte jedoch vor der Umsetzung an den Gewerbeverband kommuniziert werden.

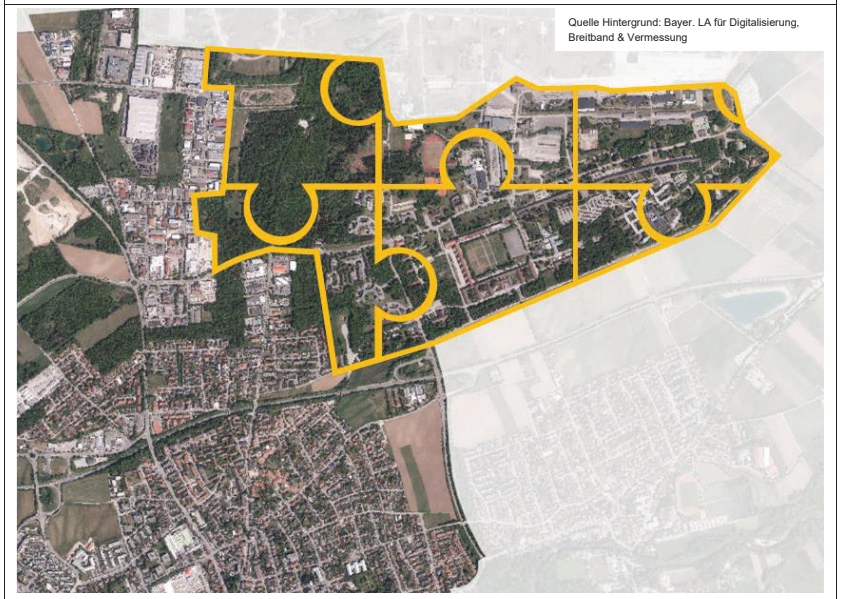
Fürstenfeldbruck Stadt · Land · Fluss
Gewerbeverband

F1 Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Bebauung des Fliegerhorst-Areals

Umsetzungsstand				
			X	

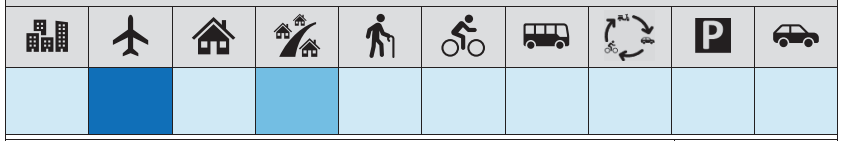
Beschreibung der Maßnahme: Ein erster maßgeblicher Schritt zur Konversion des Fliegerhorstes ist die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs mit gemischten Teams aus Architekten/ Stadtplanern, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern. Wesentlicher erster Schritt ist hierbei die Erstellung eines Auslobungstextes, der die maßgeblichen Randbedingungen enthält, die in den Entwürfen Berücksichtigung finden sollen. Diese sind z.B. die vorgesehenen Nutzungen, die Festlegung einer ÖPNV-Trasse und einer/ mehrerer hochwertiger ÖPNV-Haltestellen, die Realisierung von Mobilitätsangeboten/ -stationen, die Umsetzung von innovativen Konzepten im ruhenden Verkehr (z.B. oberirdische Quartiersgaragen) sowie ggfs. Freihaltungen für einen möglichen S-Bahn-Anschluss.

Eine Einbeziehung der Nachbarkommunen sollte möglichst frühzeitig im Rahmen der Planungen und damit auch im Wettbewerb erfolgen. Eine bereits von Seiten der Stadt vorgesehene Möglichkeit hierzu ist die Berücksichtigung von Anregungen der Nachbarkommunen Maisach, Emmering und Olching im Rahmen der Erstellung des Auslobungstextes.



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Fürstenfeldbruck Maßnahmensteckbriefe – Teil Fliegerhorst

Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP



Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Im Rahmen des Wettbewerbs wird der Grundstein für die Erreichung zahlreicher Leitziele gelegt, die somit indirekt beeinflusst werden. Dies umfasst die Etablierung eines neuen Zentrums, die nachhaltige Entwicklung des Fliegerhorsts, die verkehrssparsame bauliche Entwicklung, die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV und alternativer Mobilitätsangebote. Eine Verringerung der Belastungen durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr kann hierdurch erreicht werden. Im Rahmen des Wettbewerbs sollten zudem Anregungen aus den Nachbarkommunen Berücksichtigung finden.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen ergeben sich mit den inhaltlichen Maßnahmen im Hinblick auf die Erschließung und Ausgestaltung des Fliegerhorsts, die im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs berücksichtigt werden sollten.

Maßnahmen zur Ausgestaltung und Erschließung des Fliegerhorst-Areals

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Kosten für die Umsetzung des städtebaulichen Wettbewerbs werden im mittleren Bereich eingeschätzt. Fortlaufende Kosten bestehen nicht.

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist mittlere Kosten bei einem zeitgleich mittleren Nutzen auf. Die Effizienz der Maßnahme wird demnach als durchschnittlich eingeschätzt.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Die Maßnahme wird aufgrund des bereits vorliegenden Stadtratsbeschlusses und des bereits vorliegenden Zeitplans als kurzfristig eingeschätzt. Die Dringlichkeit der Maßnahme wird hoch eingeschätzt, da sie die Grundlage für die Entwicklung darstellt.

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Maßnahme lässt sich eigenständig durch die Stadt FFB durchführen. Es wird jedoch eine Abstimmung mit den Nachbarkommunen im Rahmen des Wettbewerbs angeregt.

Fürstenfeldbruck
Nachbarkommunen

ASV Wulfhorst
Agentur für Standort- und Verkehrsentwicklung
GREEN CITY
gevas

BF5 Ausbau der Fahrradabstellanlagen am S-Bahnhof Fürstenfeldbruck

Umsetzungsstand

		X		

Beschreibung der Maßnahme: Am Bahnhof FFB treten insbesondere an warmen Sommertagen hohe Auslastungsgrade an den dort befindlichen zentralen Abstellanlagen auf. Zudem wird sich die Situation durch das erwartete Einwohnerwachstum in der Stadt weiter veschlechtern, sodass ein Ausbau der Fahrradabstellanlagen angeregt wird. Es werden dabei die folgenden beiden Realisierungsschritte vorgeschlagen:

Teilnahme an der Bike & Ride-Offensive der DB: In einem ersten Schritt werden daher am Bahnhof Fürstenfeldbruck im Rahmen der Bike & Ride Offensive der Deutschen Bahn 128 überdachte Duplex-Fahrradabstellplätze im Bereich des Bahnhofsgebäudes realisiert. 64 bestehende einfache Abstellbügel werden hierfür verlegt. Zudem soll im Rahmen der Bike & Ride-Offensive die Einrichtung einer Sammelschließanlage geprüft werden, die gegebenenfalls auch mit Lademöglichkeiten für Pedelecs ausgestattet werden kann.

Weiterer Ausbau der Fahrradabstellanlagen: Im Anschluss an die Vergrößerung der Stellplatzkapazitäten im Rahmen der Bike & Ride-Offensive wird ein schrittweise weiterer Ausbau der Fahrradabstellanlagen angeregt. Denkbare Projekte wären hierbei eine Umrüstung bestehender Fahrradabstellanlagen in Duplex-Parker oder die Realisierung eines gänzlich neuen Fahrradparkhauses (vor allem in Kombination mit einer Umgestaltung des Bahnhofsareals).



Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP

Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Die Erhöhung der Anzahl an Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Fürstenfeldbruck führt zu einer Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs auf alltäglichen Wegen (insbesondere auf der letzten Meile zur S-Bahn) und somit auch indirekt zur Steigerung der Attraktivität der Nutzung der S-Bahn auf weiteren Wegen nach München. Die Belastungen durch den ruhenden und den fließenden Kfz-Verkehr im Bereich des Bahnhofs, aber auch im gesamten Stadtgebiet, werden hierdurch indirekt reduziert.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen ergeben sich mit allen Netzergänzungen im Radverkehr und den Mobilitätskonzepten im Wohnungsbau, die gemeinsam zu einer Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs auf dem Weg zur S-Bahn führen. Ein viergleisiger Ausbau der S-Bahn und eine damit verbundene Taktverdichtung könnte die Attraktivität von Bike & Ride insgesamt nochmals steigern. Ein Fahrradparkhaus ließe sich in die Umnutzung der DB-Parkflächen integrieren.

Mobilitätskonzepte
Ausbau Radwegenetz
Ausbau der S-Bahn
Umnutzung der DB-Parkflächen

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Kosten für die Einführung der Maßnahme sind je nach Form der Abstellanlagen und der Förderung im niedrigen bis hohen Bereich einzuschätzen. Die fortlaufenden Kosten beschränken sich auf die Instandhaltung und werden gering eingeschätzt.

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen mittleren Nutzen bei geringen bis hohen Einführungs- und Instandhaltungskosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird demnach als durchschnittlich eingestuft.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Die Dringlichkeit der Maßnahme wird auf Basis der Beobachtungen im Sommer als hoch eingeschätzt. Der Zeithorizont ist kurzfristig (Teilnahme an der Bike & Ride Offensive) bis mittelfristig (weiterer Ausbau der Fahrradabstellanlagen).

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Umsetzung der Maßnahme liegt in der Zuständigkeit der Stadt. Durch die Teilnahme an der B&R-Offensive ergeben sich Abhängigkeiten im Hinblick auf die Ausgestaltung der Stellplätze und die Nutzung von Flächen der DB.

Fürstenfeldbruck
Deutsche Bahn

BB7 Ausbau der Fahrradabstellanlagen am S-Bahnhof Buchenau

Umsetzungsstand

		X		

Beschreibung der Maßnahme: Am Bahnhof Buchenau treten insbesondere an warmen Sommertagen hohe Auslastungsgrade an den dort befindlichen zentralen Abstellanlagen auf. Zudem wird sich die Situation durch das erwartete Einwohnerwachstum in der Stadt weiter verschlechtern, sodass ein Ausbau der Fahrradabstellanlagen angeregt wird.

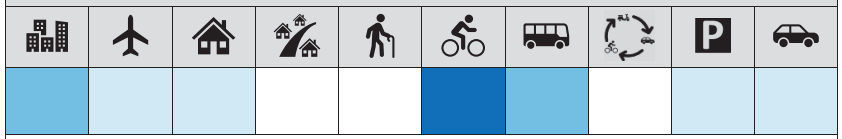
In einem ersten Schritt werden daher am Bahnhof Buchenau im Rahmen der Bike & Ride Offensive der DB ca. 40 überdachte Duplex-Fahrradabstellplätze im Bereich südlich des Geschwister-Scholl-Platzes geplant. Zudem könnten gegebenenfalls weitere Duplex-Fahrradabstellplätze als Ersatz für bestehende Fahrradabstellanlagen realisiert werden. In Frage kommen hierzu vor allem die Fahrradabstellanlagen nahe des Zugangs zur S-Bahn.

Im Gegensatz zum Bahnhof Fürstenfeldbruck wird am Bahnhof Buchenau der Verzicht auf die Errichtung einer oberirdischen Sammelschließanlage und stattdessen eine Umrüstung der bestehenden unterirdischen Fahrradgarage nach diesem Prinzip angeregt. In diesem Zuge könnten ein Zugangssystem sowie individuelle Fahrradboxen für Pedelecs, aber auch Reparaturmöglichkeiten untergebracht werden. Eine Sanierung der Fahrradgarage unter der Verwendung von hellen Farben und einer verbesserten Beleuchtung kann das Sicherheitsgefühl zusätzlich erhöhen. Die Anbindung an die S-Bahn-Haltestelle ist aufgrund der Lage ideal.



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Fürstenfeldbruck Maßnahmensteckbriefe – Teil Bahnhöfe und ÖPNV

Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP



Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Die Erhöhung der Anzahl an Fahrradabstellanlagen im Bereich des Bahnhofs Buchenau führt zu einer Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs auf alltäglichen Wegen (insbesondere auf der letzten Meile zur S-Bahn) und somit auch indirekt zur Steigerung der Attraktivität der Nutzung der S-Bahn auf weiteren Wegen nach München. Die Belastungen durch den ruhenden und den fließenden Kfz-Verkehr im Bereich des Bahnhofs werden hierdurch indirekt reduziert.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen ergeben sich mit allen Netzergänzungen und Erweiterungen im Radverkehr und den Mobilitätskonzepten im Wohnungsbau, die gemeinsam zu einer Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs auf dem Weg zur S-Bahn führen. Ein viergleisiger Ausbau der S-Bahn und eine damit verbundene Taktverdichtung könnte die Attraktivität von Bike & Ride insgesamt nochmals steigern. Die Fahrradgarage lässt sich zudem in eine Mobilitätsstation integrieren.

Mobilitätskonzepte
Ausbau Radverkehrsnetz
Ausbau der S-Bahn
Realisierung von Mobilitätsstationen

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Kosten für die Einführung der Maßnahme sind je nach Form der Abstellanlagen und der Förderung im niedrigen bis mittleren Bereich einzuschätzen. Die fortlaufenden Kosten beschränken sich auf die Instandhaltung und werden gering eingeschätzt.

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen mittleren Nutzen bei zeitgleich geringen bis mittleren kurz- und langfristigen Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird demnach als (über-) durchschnittlich eingestuft.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Die Dringlichkeit der Maßnahme wird auf Basis der Beobachtungen im Sommer als hoch eingeschätzt. Der Zeithorizont ist kurzfristig (Teilnahme an der Bike & Ride Offensive) bis mittelfristig (Umbau und Sanierung der Fahrradgarage).

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Umsetzung der Maßnahme liegt in der alleinigen Zuständigkeit der Stadt. Durch die Teilnahme an der B&R-Offensive ergeben sich jedoch Abhängigkeiten im Hinblick auf die Ausgestaltung der Bike & Ride-Stellplätze.

Fürstenfeldbruck Stadt Land Fluss

ASV Wulfhorst
Agentur für Standort- und Verkehrsentwicklung
GREEN CITY
gevas

H4 Umgestaltung des Straßenzuges Fürstenfelder Straße/ Oskar-von-Miller-Straße

Umsetzungsstand

	X			

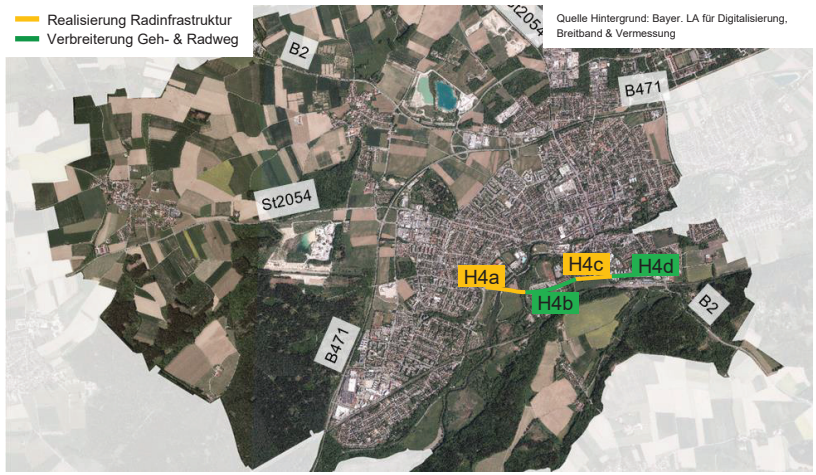
Beschreibung der Maßnahme: Im Zuge des Maßnahmensets wird eine Neuaufteilung des Straßenraums entlang der Achse Fürstenfelder/ Oskar-von-Miller-Straße vorgeschlagen. Je nach Abschnitt werden die folgenden Maßnahmen als Lösungsansätze gesehen:

Fürstenfelder Straße zw. Schöngeisinger und Klosterstraße: Um umfangreiche Umbauten und hohe Kosten zu vermeiden, wird die Markierung eines Radfahrstreifens (ggfs. rot eingefärbt) in Ost-West-Richtung vorgeschlagen. Zur Optimierung des Radverkehrs in West-Ost-Richtung im Bereich der Brücken ist vstl. deren Verbreiterung/ eine zusätzliche Brücke erforderlich.

Fürstenfelder Straße zw. Klosterstraße und Oskar-von-Miller-Straße: Aufgrund des beengten Straßenraums wird für diesen Abschnitt eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Gehweg vorgeschlagen. Dieser könnte insbesondere im Abschnitt zwischen dem Kloster Fürstenfeld und der Oskar-von-Miller-Straße zulasten der Fahrbahn verbreitert werden. Es sollten dabei aufgrund der Befahrungen durch Busse mindestens 6,5m Fahrbahnbreite verbleiben.

Oskar-von-Miller-Straße zw. Fürstenfelder Straße und Bahnhofstraße: In diesem Abschnitt kann auf der Nordseite nur dann ein Radweg/ -fahrstreifen realisiert werden, wenn die dort befindlichen Stellplätze entfallen oder der bestehende bauliche Radweg auf der Südseite der Fahrbahn entfernt wird (Der Radverkehr müsste dann südlich der Baumreihe geführt werden).

Oskar-von-Miller-Straße zw. Bahnhofstraße und Münchner Straße: Eine Optimierungsmöglichkeit zwischen der Bahnhofstraße und der Münchner Straße ist die Verbreiterung des südseitigen Geh- & Radwegs. Im Bereich der Mittelinseln am Sparkassenweg könnte bei einer Umgestaltung der heutigen Parkflächen eine Verbreiterung in Richtung Süden erfolgen.



Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP

Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur entlang der Achse Fürstenfelder/ Oskar-von-Miller Straße führt zur Verbesserung der Situation der Radfahrer, insbesondere zum Bahnhof sowie zum Kloster. Zudem verbessert sich die Situation für Fußgänger, da z.T. die Gehwegbreiten erhöht und z.T. die gemeinsame Nutzung als Geh- und Radwege aufgehoben werden kann. Die Belastungen durch den Kfz-Verkehr werden durch die Maßnahme reduziert. Eine generell verkehrssparsame Entwicklung wird begünstigt.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen ergeben sich vor allem dahingehend, dass zahlreiche Maßnahmen des VEP Lücken und Schwachstellen im Radverkehrsnetz beseitigen und das Netz insgesamt verbessern. Hierdurch kommt es zu einer gesamtheitlichen Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in der Stadt. Zudem ist die Verbesserung der Radverkehrsführung im Rahmen der Errichtung eines Parkhauses an der Oskar-von-Miller-Str. zu berücksichtigen.

Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs

Entwicklung der Parkflächen am Bahnhof FFB

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Aufgrund der umfangreichen notwendigen Baumaßnahmen in einigen Abschnitten werden die Kosten zur Einführung der Maßnahme als hoch eingeschätzt. Die fortlaufenden Kosten beschränken sich auf den Unterhalt und werden daher gering eingeschätzt.

		Kosten Einführung
		Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen mittleren Nutzen bei zeitgleich hohen Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird demzufolge als unterdurchschnittlich eingeschätzt.

Nutzen			
	Kosten		

Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Der Zeithorizont bis zur vollständigen Realisierung der Maßnahme wird als mittel- bis langfristig eingeschätzt. Insb. der Radfahrstreifen würde sich jedoch kurzfristig umsetzen lassen. Die Dringlichkeit der Maßnahme liegt im mittleren Bereich.

	Zeithorizont	
	Dringlichkeit	

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die gesamte Straße befindet sich in der Entscheidungshoheit der Stadt FFB, weshalb die Umsetzung der Maßnahme im direkten Einflussbereich der Stadt liegt. Besondere Abstimmungsbedarfe bestehen nicht.

H8 Kleinteilige Netzergänzungen in Form einer Verbreiterung oder Neuanlage von Schutzstreifen

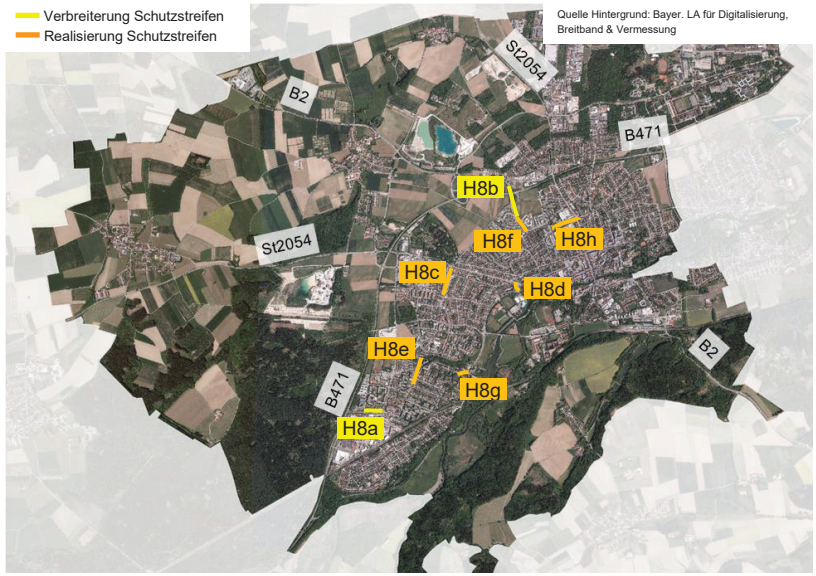
Umsetzungsstand				
		X		

Beschreibung der Maßnahme: Entlang von Straßenzügen, an denen die Verbreiterung bestehender schmaler Schutzstreifen ohne Probleme möglich ist, wird eine schrittweise Verbreiterung auf 1,5m empfohlen. Dies betrifft insbesondere die folgenden Straßenzüge/ - abschnitte:

*Schutzstreifen am **Fuchsbogen** zwischen Balduin-Helm-Straße und Industriestraße*
*Schutzstreifen an der **Wilhelm-Busch-Str.** zwischen Abzwg. Kurt-Schumacher-Str. und B2*

Auf den folgenden Straßenzügen wird kurz- bis mittelfristig die Einführung von Fahrradschutzstreifen angeregt, die zum großen Teil durch die bis zum Jahr 2035 erwartete Verkehrsmehrung auf den betroffenen Straßenzügen erforderlich werden. Die Schutzstreifen sollten nach Möglichkeit mit einer Breite von 1,5m u.a. auf den folgenden Abschnitten erstellt werden:

***Heimstättenstraße** zwischen Landsberger Straße und Dianastraße in Richtung Süden*
***Holzhofstraße** zwischen Schöngeisinger Straße und Landsberger Straße in beide Richtungen*
***Am Sulzbogen** zwischen Am Einfang und Geisinger Steig in Richtung Norden*
***Wilhelm-Busch-Straße** bis zur Abzweigung in Richtung Kurt-Schumacher-Straße*
***Buchenauer Straße** zwischen Schöngeisinger Straße und im Eichgartl. In Rtg. Westen*
***Marthabräustraße** zwischen Peter-Rosegger-Str. und Augsburger Str. in Richtung Osten oder in Kombination mit der Verlegung der Stellplätze auf den Volksfestplatz in beide Richtungen*



Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP

Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Die Verbreiterung, bestehender Schutzstreifen, bzw. die Neuanlage von zusätzlichen Schutzstreifen führt zu einer lokalen Verbesserung der Situation im Radverkehr. Die Belastungen durch den fließenden Kfz-Verkehr werden in diesen Straßenabschnitten reduziert. Eine generell verkehrssparsame Entwicklung in Fürstenfeldbruck wird durch die Maßnahme indirekt begünstigt.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen bestehen in Kombination mit allen anderen Maßnahmen, die auf eine Verbesserung der Situation im Radverkehr hinarbeiten Sie schließen gemeinsam Netzlücken und werten die Attraktivität des Radverkehrs als Alltagsverkehrsmittel insgesamt auf.

Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Kosten der Maßnahme beschränken sich an den benannten Stellen auf die (Um-) Markierung der Schutzstreifen. Sofern eine Einfärbung der Schutzstreifen gewünscht ist, ist je nach Maßnahme auch mit Kosten im mittleren Bereich zu rechnen

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen geringen Nutzen bei zeitgleich geringen bis mittleren Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird demnach als (unter-) durchschnittlich eingeschätzt.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Die Maßnahme wird aufgrund der geringen notwendigen Interventionen in den Straßenraum als kurzfristig möglich erachtet. Eine besondere Dringlichkeit der Maßnahme liegt aufgrund der bestehenden/ noch nicht notwendigen Schutzstreifen nicht vor.

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Alle betroffenen Straßenabschnitte befinden sich in der Entscheidungshoheit der Stadt FFB. Die Maßnahme liegt damit im direkten Einflussbereich der Stadt. Besondere Abstimmungsbedarfe bestehen nicht.

Fürstenfeldbruck Stadt Land Fluss

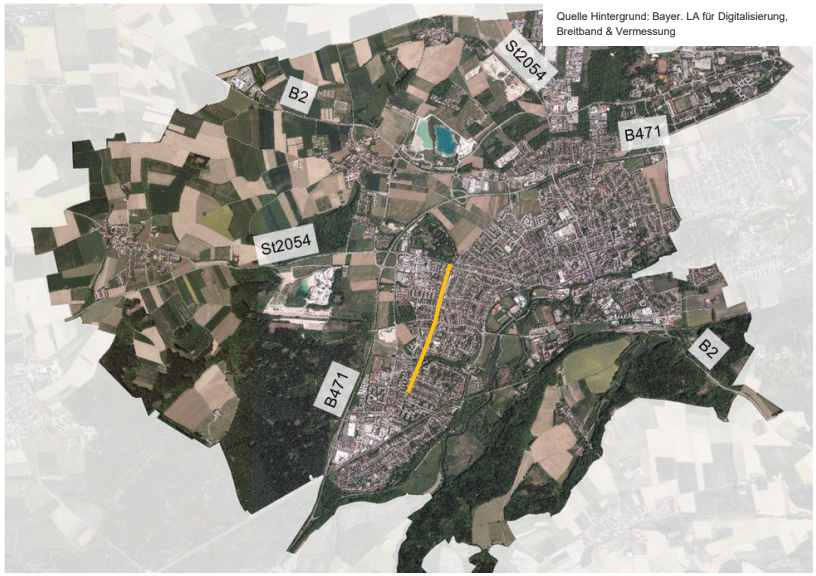
H11 Weitere Umgestaltung des Straßenzuges Am Sulzbogen/ Heimstättenstraße

Umsetzungsstand

	X			

Beschreibung der Maßnahme: Im Zuge des Maßnahmensets wird die Fortführung der Umgestaltung des Straßenraums entlang des Streckenzuges Am Sulzbogen/ Heimstättenstraße vorgeschlagen. Zentraler Bestandteil der Umplanung muss eine abschnittsweise Abwägung zwischen den Belangen des Fußverkehrs, des Radverkehrs, des ÖPNV sowie des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs unter Berücksichtigung des notwendigen baulichen Aufwands sowie des zur Verfügung stehenden Straßenraums sein. Grundsätzlich sollte der Tenor jedoch auf einer Förderung des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV) sowie auf einer Reduzierung der Belastungen durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr liegen.

Auf konkrete Gestaltungsvorschläge (abseits der kurzfristig realisierbaren kleinteiligen Netzergänzungen im Rahmen der Maßnahme H8) wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans aufgrund der erforderlichen detaillierten abschnittsweisen Abwägung verzichtet. Diese sollten im Rahmen einer Voruntersuchung, ggfs. auch in verschiedenen Varianten, erarbeitet werden.



Quelle Hintergrund: Bayer. LA für Digitalisierung, Breitband & Vermessung

Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP

Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Die exakten Auswirkungen der Maßnahme stehen derzeit noch nicht fest, da bei der Umgestaltung eine Abwägung zwischen den Belangen des Fußverkehrs, des Radverkehrs, des ÖPNV sowie des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs vorzunehmen ist, die zu örtlich unterschiedlichen Ergebnissen kommen kann. Grundsätzlich sollte jedoch der Tenor auf einer Förderung des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV) sowie auf einer Reduzierung der Belastungen durch den Ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr liegen. Eine generell verkehrssparsame Entwicklung wird so begünstigt.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen ergeben sich vor allem dahingehend, dass zahlreiche Maßnahmen des VEP Lücken und Schwachstellen im Radverkehrsnetz beseitigen und das Netz insgesamt verbessern. Hierdurch kommt es zu einer gesamtheitlichen Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in der Stadt.

Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Aufgrund der umfangreichen notwendigen Baumaßnahmen in einigen Abschnitten werden die Kosten zur Einführung der Maßnahme als hoch eingeschätzt. Die fortlaufenden Kosten beschränken sich auf den Unterhalt und werden daher gering eingeschätzt.

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen mittleren Nutzen bei zeitgleich hohen Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird demzufolge als unterdurchschnittlich eingeschätzt.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Der Zeithorizont bis zur vollständigen Realisierung der Maßnahme wird aufgrund der abschnittsweise notwendigen umfangreichen Umbaumaßnahmen als mittel- bis langfristig eingeschätzt. Die Dringlichkeit der Maßnahme liegt im mittleren Bereich.

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die gesamte Straße befindet sich in der Entscheidungshoheit der Stadt FFB, weshalb die Umsetzung der Maßnahme im direkten Einflussbereich der Stadt liegt. Besondere Abstimmungsbedarfe bestehen nicht.

Fürstenfeldbruck Stadt Land Fluss

K1 Punktuelle Verbesserung der Querungssituation an Straßen mit hoher Kfz-Belastung

Umsetzungsstand

		X		

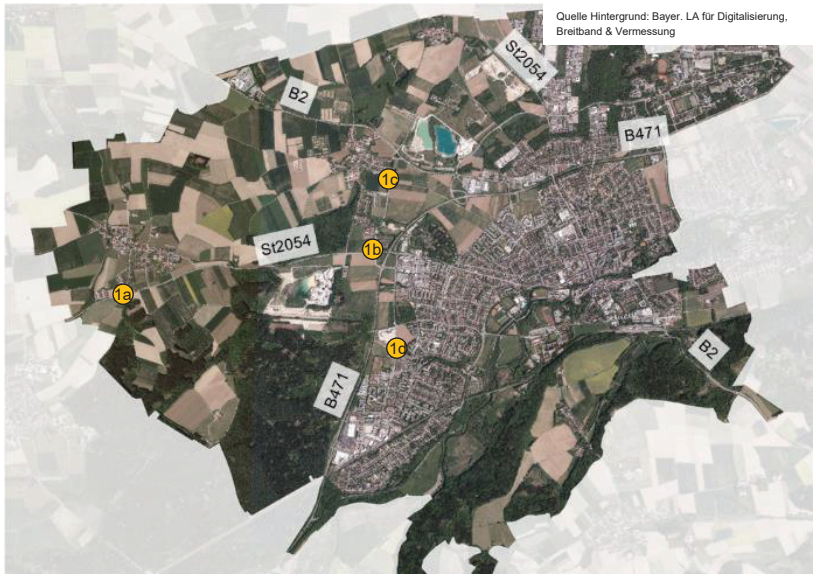
Beschreibung der Maßnahme: An vielbefahrenen Straßen sowie an Straßen mit hohen gefahrenen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr sollten Stellen mit Querungsbedarf in besonderer Form durch Querungshilfen gesichert werden. Dabei sollte flexibel auf zukünftig aufkommende Problemstellen reagiert werden. Im Rahmen der Analyse wurden die folgenden Problembereiche in Fürstenfeldbruck festgestellt, die prioritär angegangen werden sollten:

St 2054 östlich Schloßbergstraße: Im Bereich der Schloßbergstraße endet der nordseitige Radweg entlang der St2054 und zur Weiterfahrt ist eine Querung der Staatsstraße erforderlich, die mindestens mit einer baulichen Querungshilfe in Form einer Mittelinsel gesichert werden sollte.

St 2054 westlich Zur Kaisersäule: An der benannten Stelle treffen eine regionale Fahrradhauptroute in West-Ost-Richtung (nördlich St2054) und eine regionale Hauptroute in Nord-Süd-Richtung (südlich St2054) aufeinander und sollten mit einer Mittelinsel verknüpft werden.

Zur Kaisersäule im Bereich des Herrenwegs: Im Bereich des Herrenwegs wechselt der einseitige Gehweg entlang der Straße von der Westseite auf die Ostseite. Eine Mittelinsel könnte die Querung vereinfachen und die Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr an dieser Stelle reduzieren.

Cerveteristraße an der zuk. Grundschule: In diesem Bereich ergibt sich durch die geplante Schule ein geballter Querungsbedarf, der mit einer Querungshilfe gesichert werden sollte.



Quelle Hintergrund: Bayer. LA für Digitalisierung, Breitband & Vermessung

Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP

				■	■				■

Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Mit der Realisierung von Mittelinseln werden Lückenschlüsse im Fuß- und Radverkehr realisiert, die sich durch die Barrierewirkung von vielbefahrenen Straßen ergeben. So werden Fuß- und Radverkehr gestärkt und die Belastungen durch den Kfz-Verkehr im Sinne einer Barrierewirkung reduziert. Eine generell verkehrssparsame Entwicklung in der Stadt Fürstenfeldbruck wird begünstigt. An der St 2054 ist eine Zusammenarbeit mit dem Staatlichen Bauamt, bzw. eine Umsetzung durch das Staatliche Bauamt erforderlich.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Da die Querungshilfen lediglich punktuelle Verbesserungen für den Fuß- & Radverkehr erreichen, bestehen kaum Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen. Allerdings wird in Verbindung mit weiteren Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr, eine gesamtheitliche Aufwertung der Verkehrsträger erreicht, da beide auf ein lückenloses und attraktives Netz angewiesen sind.

Verbesserungen im Fuß- und Radverkehrsnetz

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Einführungskosten der Querungshilfen werden in Summe im mittleren Bereich eingeschätzt. Fortlaufend sind allenfalls geringe Instandhaltungskosten zu erwarten.

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Einzelmaßnahmen weisen einen mittleren Nutzen im Hinblick auf die Zielerreichung bei zeitgleich mittleren Kosten auf. Die Effizienz wird demzufolge als durchschnittlich eingeschätzt.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit & zeitliche Umsetzbarkeit: Die Umsetzung der Einzelmaßnahmen ist aufgrund der geringen notwendigen baulichen Eingriffe schnell möglich. Die Dringlichkeit wird aufgrund der bestehenden Defizite je nach Querungshilfe als mittel bis hoch eingeschätzt.

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Da sich Teile der Problempunkte auf überörtlichen Straßen (insb. der St 2054) befinden, ist eine Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt zur vollständigen Umsetzung der Maßnahme erforderlich.

Fürstenfeldbruck
Staatl. Bauamt

K3 Prüfung der Einführung von grünen Pfeilen für Radfahrer und von Abbiegespiegeln

Umsetzungsstand

	X			

Beschreibung der Maßnahme: Um die Sicherheit für den Radverkehr an signalisierten Knotenpunkten zu verbessern, kommen die folgenden beiden Hilfsmittel in Frage:

Einführung von Grünen Pfeilen für rechtsabbiegende Radfahrer: Mit der StVO-Novelle im Jahr 2020 wurde der Grüne Pfeil nur für Radfahrer als Verkehrszeichen eingeführt, der das Rechtsabbiegen für Radfahrer auch bei Rot ermöglicht und so Unfälle mit rechtsabbiegenden Kfz verhindern soll. Seit kurzem (Mitte 2021) liegt nun mit der VwV-StVO auch die entsprechende Grundlage für das Verwaltungshandeln vor, sodass für die Verwaltung Rechtssicherheit bei der Umsetzung besteht. Es wird daher vorgeschlagen, die Anbringung von Grünen Pfeilen nur für Radfahrer nach Maßgabe der neuen VwV-StVO zu Prüfen und an vorschriftsgemäßen, geeigneten Stellen im Stadtgebiet von Fürstenfeldbruck zum Einsatz zu bringen.

Montage von Abbiegespiegeln an LSA-Knotenpunkten: An LSA mit einem hohen Lkw-Aufkommen, kann die Montage von Abbiegespiegeln einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Diese ermöglichen an der Haltlinie stehenden Lkw den Blick in den toten Winkel. Die Wirksamkeit der Abbiegespiegel ist nicht gesichert, da deren Einführung in keiner deutschen Stadt lange genug wissenschaftlich begleitet wurde. Studien deuten aber auf deren Wahrnehmung durch Lkw-Fahrer hin. Sie sollten daher nur einen Baustein zur Verkehrssicherheit darstellen.



Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP

Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Primäres Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr an Knotenpunkten. Die Belastungen durch den Kfz-Verkehr (insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit) werden hierdurch reduziert. Allerdings kann es insbesondere durch den Grünen Pfeil für Radfahrer zu Konflikten mit der Verkehrssicherheit der Fußgänger kommen, wenn LSA vorschriftswidrig, also zügig und ohne Halt, überfahren werden. An überörtlichen Straßen ist eine Abstimmung mit dem Staatl. Bauamt erforderlich.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Die Maßnahme wirkt punktuell an den betroffenen Knotenpunkten. Starke Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen sind daher nicht zu erwarten. Allerdings wird in Verbindung mit weiteren Maßnahmen im Radverkehr, eine Aufwertung des Radverkehrs in seiner Gesamtheit erreicht, der auf ein lückenloses, sicheres und attraktives Netz angewiesen ist.

Verbesserungen im Radverkehrsnetz

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Einführungskosten der Maßnahme beschränken sich auf die Anschaffung der Beschilderung und der Abbiegespiegel. Zudem treten insb. bei den Abbiegespiegeln laufende Kosten auf, die v.a. auf die notwendige Reinigung zurückzuführen sind.

Kosten Einführung

Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen geringen Nutzen bei zeitgleich geringen Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird daher als durchschnittlich eingestuft.

Nutzen

Kosten

Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Die Maßnahme kann nach dem Vorliegen der VwV-StVO kurzfristig umgesetzt werden. Die Dringlichkeit der Maßnahme wird im mittleren Bereich eingeschätzt.

Zeithorizont

Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahme liegt je nach Knotenpunkt bei der Stadt Fürstenfeldbruck (städtische Straßen) oder beim Staatlichen Bauamt (Bundes- und Staatsstraßen).

Fürstenfeldbruck Stadt-Land-Fluss

Staatl. Bauamt

K5 Roteinfärbung von Furten im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen

Umsetzungsstand

	X			

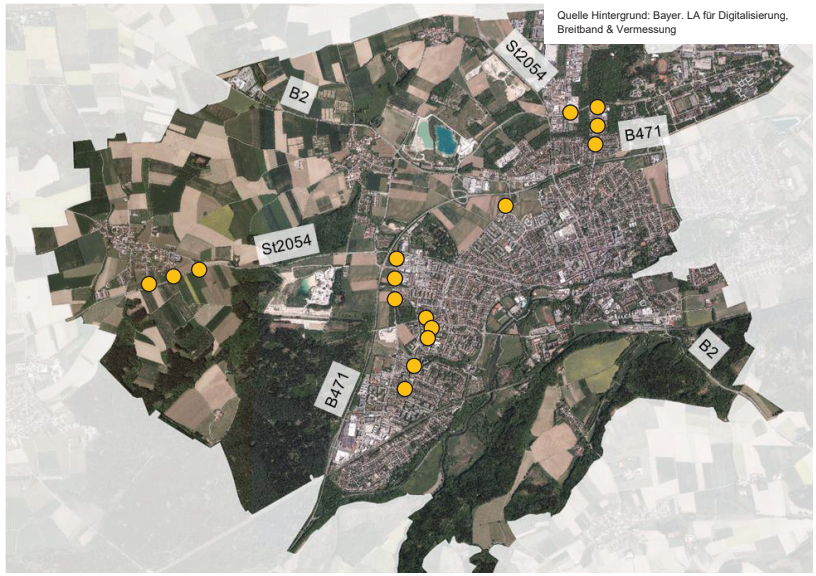
Beschreibung der Maßnahme: Um die konfliktreichen Radverkehrsfurten, an denen der Radverkehr Vorrang gegenüber Kfz-Verkehrsströmen aufweist, an (vor allem unsignalisierten) Knotenpunkten besser hervorzuheben, wird die Roteinfärbung der Furten im gesamten Stadtgebiet vorgeschlagen. Bei neuen Knotenpunkten sollte dies die Regellösung darstellen, bestehende Knotenpunkte ohne Roteinfärbung sollten schrittweise nachgerüstet werden. Im Besonderen ist dabei ein Fokus auf Zweirichtungsradwege zu legen. Fehlende Roteinfärbungen an Knotenpunkten mit allgemein bevorrechtigten Radverkehrsfurten oder Roteinfärbungen ohne Piktogramme an Zweirichtungsradwegen wurden im Rahmen der Bestandsanalyse unter anderem an den folgenden Straßenzügen festgestellt:

St2054 zwischen Kernstadt Fürstenfeldbruck und Aich

Am Sulzbogen nördlich des bereits umgebauten Bereichs

Nördlicher Abschnitt der Cerveteristraße

Nördlicher Abschnitt der Maisacher Straße



Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP

Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Die Umsetzung der Maßnahme führt in erster Linie zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer. Die Belastungen durch den fließenden Kfz-Verkehr (insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit werden reduziert. An überörtlichen Straßen ist eine Zusammenarbeit mit dem, bzw. eine Umsetzung durch das Staatliche(n) Bauamt erforderlich.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Die Maßnahme wirkt punktuell an den betroffenen Knotenpunkten. Starke Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen sind daher nicht zu erwarten. Allerdings ergeben sich Wechselwirkungen mit den gesammelten Maßnahmen im Radverkehr in Fürstenfeldbruck die gemeinsam die Attraktivität und Verkehrssicherheit im Hauptstraßennetz der Stadt gesamtheitlich erhöhen.

Verbesserungen im Radverkehrsnetz

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Kosten der Maßnahme werden aufgrund der lediglich punktuell notwendigen Markierung als gering eingeschätzt. Die fortlaufenden Kosten beschränken sich auf die Instandhaltung und werden demnach ebenfalls als gering eingeschätzt.

Kosten Einführung

Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist bei geringen Kosten einen zeitgleich geringen Nutzen im Hinblick auf die Leitziele auf. Die Effizienz der Maßnahme wird demnach als durchschnittlich eingeschätzt.

Nutzen

Kosten

Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Die Maßnahme ist aufgrund des geringen Umsetzungsaufwands zeitnah möglich. Da die Roteinfärbung die Verkehrssicherheit an unübersichtlichen Knotenpunkten verbessern und damit Unfälle verhindern kann, wird die Dringlichkeit als hoch bewertet.

Zeithorizont

Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Maßnahme betrifft zum Großteil Straßen in städtischer Baulast, wo sie ohne weiteres umgesetzt werden kann. Im Bereich der St2054 und der B2 ist die Maßnahme nur in Zusammenarbeit mit dem Staatl. Bauamt realisierbar.

Fürstenfeldbruck Stadt-Land-Fluss

Staatl. Bauamt

M1 Änderung und ggfs. Zusammenlegung der beiden Stellplatzsatzungen für Kfz und Fahrräder

Umsetzungsstand: X

Beschreibung der Maßnahme: Zur Integration innovativer Mobilitätsangebote wird vorgeschlagen, die Stellplatzsatzungen im Hinblick auf die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze, die Realisierung von vergrößerten Radabstellplätzen und die Aufnahme von festen Regeln für Mobilitätskonzepte anzupassen. Prinzipiell lässt sich auch eine Zusammenfassung der Kfz-Stellplatzsatzung und der Fahrradabstellplatzsatzung zu einer einzigen Satzung umsetzen.

Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze im Wohnungsbau: Bei Mehrfamilienhäusern wird die Aufteilung auf drei Kategorien vorgeschlagen, die die Grenzwerte bei 60 qm und 120 qm setzt. Dabei wird vorgeschlagen bis unter 60 qm lediglich einen Stellplatz einzufordern. Zwischen 60 und 120 qm wird die Forderung von 1,5 Stp. vorgeschlagen. Ab 120 qm wird weiterhin ein Vorschlag von zwei Stp. je Wohneinheit gemacht. Bei Einzel-, Doppel-, und Reihenhäusern wird vorgeschlagen, unabhängig von der Wohnfläche, zwei Stellplätze zu verlangen. Die Forderung von drei Stellplätzen ab 135 qm wird zur ersatzlosen Streichung vorgeschlagen.

Forderung von Fahrradabstellplätzen für größere Fahrräder: Im Rahmen der Fahrradabstellplatzsatzung könnte ein Prozentwert für größere Fahrradabstellplätze definiert werden, der zur Abstellung von Lastenrädern und Fahrradanhängern dienen kann (Anteil ca. 10-20%).

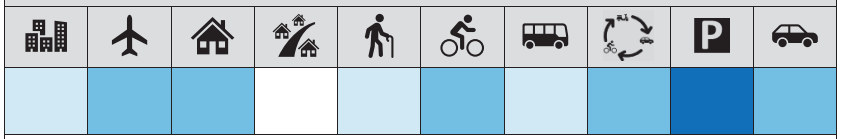
Standardisierung von Mobilitätskonzepten über die Kfz-Stellplatzsatzung: Die Möglichkeit zur Ablösung von Stellplätzen über den Nachweis eines Mobilitätskonzeptes sollte in die Stellplatzsatzung aufgenommen werden. Im Rahmen der Stellplatzsatzung können Grundbedingungen für Mobilitätskonzepte definiert werden (ÖPNV-Erschließung, Supermarkt im Umfeld oder die Lage in einem bestimmten Gebiet). Zum Inhalt der Mobilitätskonzepte können entweder konkrete Vorgaben (Erhöhung der Fahrradabstellplätze um x%, Betrieb von Carsharing) oder die Abstimmung eines spezifischen Konzeptes mit der Stadt zur Bedingung gemacht werden. Es ist sinnvoll, die Verpflichtung zu einem Monitoring in gewissen Zeitabständen aufzunehmen. Die maximale Stellplatzersparnis kann festgelegt werden (z.B. 20%).

Satzung der Großen Kreisstadt Fürstenfeldbruck
über die Erstellung von Garagen und Stellplätzen
(Garagen- und Stellplatzsatzung - GaStS)

Die große Kreisstadt Fürstenfeldbruck erlässt auf Grund des Art. 23 der Gemeindeordnung (GO) für den Freistaat Bayern in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.08.1998 (GVBl. S 796, BayRS 2020-1-1-I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10.4.2007 (GVBl. S. 271) und Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.08.2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-I), zuletzt geändert durch § 36 des Gesetzes vom 20. Dezember 2011 (GVBl S. 689) folgende Satzung:

§ 1
Geltungsbereich

Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP



Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Durch die vorgeschlagenen Änderungen in der Kfz-Stellplatzsatzung werden die Belastungen durch die hohe Anzahl an nachzuweisenden Stellplätzen im Rahmen von Bauvorhaben reduziert und ein niedrigerer Kfz-Besitz sowie eine generell verkehrssparsame bauliche Entwicklung begünstigt. Durch Mobilitätskonzepte und vergrößerte Fahrradabstellplätze erfolgt zudem eine Integration von neuen Mobilitätsangeboten. Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV können v.a. durch innovative Mobilitätskonzepte begünstigt werden. Die Belastungen durch den fließenden Kfz-Verkehr werden reduziert.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen bestehen insbesondere im Hinblick auf die Maßnahme zur Erweiterung von Verkehrsuntersuchungen/ -konzepten zu Mobilitätsuntersuchung/ -konzepten. Die Änderungen in der Stellplatzsatzung bilden eine wichtige Grundlage zur Umsetzung dieser Maßnahme in die Planungspraxis. Zudem lassen sich Mobilitätsangebote in das Netz aus Mobilitätsstationen integrieren.

Durchführung von Mobilitätsuntersuchungen und –konzepten für Bauvorhaben
Realisierung von Mobilitätsstationen

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Maßnahme weist weder Einführungskosten noch fortlaufende Kosten auf und ist damit ohne weiteres finanziell umsetzbar.

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen hohen Nutzen bei zeitgleich geringen Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird daher als sehr hoch eingestuft.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Die Einführung der Maßnahme wird kurzfristig als möglich angesehen, da lediglich die Änderung der Satzung erforderlich ist. Die Dringlichkeit der Maßnahme wird als hoch eingeschätzt, da sie die zukünftige Entwicklung entscheidend beeinflusst.

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Maßnahme ist eigenständig durch die Stadt Fürstenfeldbruck umsetzbar. Ein besonderer Abstimmungsbedarf besteht nicht.

Fürstenfeldbruck Stadt Land Fluss

M3 Realisierung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet von Fürstenfeldbruck

Umsetzungsstand

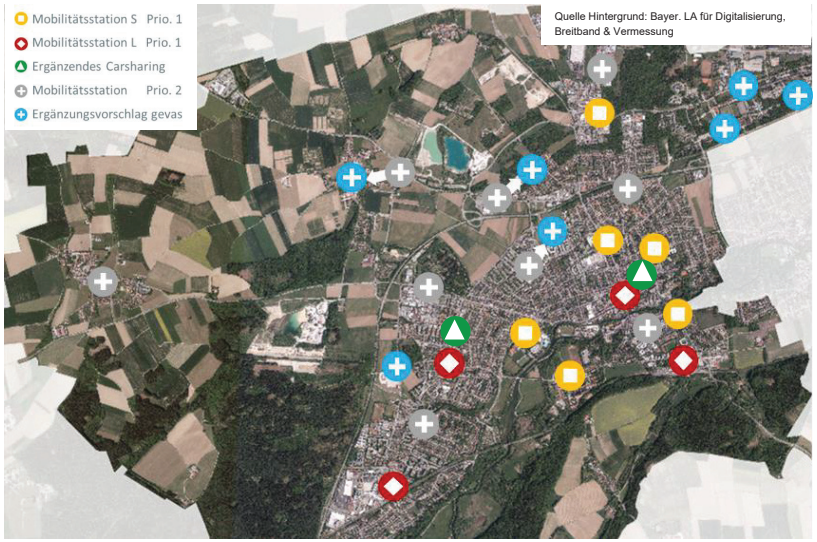
		X		

Beschreibung der Maßnahme: Als wesentlicher Aspekt zur Integration neuer Mobilitätsangebote wird die Einrichtung von Mobilitätsstationen in den folgenden Schritten empfohlen:

Realisierung der Mobilitätsstationen aus Priorität 1 des Landkreis-Konzepts: In einem ersten Schritt sollten die Mobilitätsstationen mit Priorität 1 aus dem Landkreis-Konzept realisiert werden, die ein Grundangebot an stark frequentierten Orten mit hohem Nutzerpotential bereitstellen. Im Rahmen der Mobilitätsstationen sind je nach Größe der Station eine ÖPNV-Haltestelle, eine Informationsstele, Bikesharing & Carsharing-Stationen, Fahrradabstellplätze, Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge, Fahrradreparaturstationen und weitere Leihfahrzeuge (z.B. über eine Integration und Erweiterung des Lastenradverleihs oder Leihroller) vorzusehen.

Umsetzung weiterer Mobilitätsstationen durch die Stadt Fürstenfeldbruck: Nach der Realisierung der ersten Stationen wird ein Monitoring und ein schrittweiser Ausbau durch die Stadt an weiteren stark frequentierten öffentlichen Orten vorgeschlagen, die das Netz ergänzen.

Integration zusätzlicher Mobilitätsstationen im Rahmen von Bauvorhaben: Durch die Ermöglichung der Umsetzung von Mobilitätskonzepten im Wohnungsbau, welche die Schaffung eines Teils der Kfz-Stellplätze durch alternative Mobilitätsangebote ersetzen, besteht das Potential, auch diese Mobilitätsstationen in das stadtweite Netz zu integrieren. Insb. bei Bikesharing-Angeboten sollte daher auf eine Integrierbarkeit in das städtische System geachtet werden.



Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP

Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Die Einrichtung von Mobilitätsstationen zielt im Wesentlichen darauf ab, Bewohnern und Besuchern der Stadt eine attraktive, umweltfreundliche Alternative auf der letzten Meile zwischen den S-Bahnhöfen/ weiteren ÖV-Knotenpunkten und den Zentren/ Quartieren innerhalb des Stadtgebietes zur Verfügung zu stellen. Zudem finden Bewohner der Stadt an den Mobilitätsstationen vielfältige Angebote, die den Besitz eigener Kfz ersetzen können und so die Belastungen durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr reduzieren. Eine generell verkehrssparsame bauliche Entwicklung wird so begünstigt.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen ergeben sich vor allem im Hinblick auf die Änderung der Stellplatzsatzung, über die Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau ermöglicht werden. Hierüber kann eine Beteiligung der Bauträger am Aufbau und Unterhalt der Mobilitätsstationen erreicht werden. Zusätzlich ist die Bewerbung des Angebots im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.

Standardisierung von Mobilitätskonzepten über die Kfz-Stellplatzsatzung
Öffentlichkeitsarbeit

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Umsetzungskosten der Maßnahme werden als hoch eingeschätzt. Fortlaufend ergeben sich mittlere Kosten, die im Wesentlichen durch den Ausgleich eines Betriebskostendefizits entstehen. Diese sind jedoch abhängig von der Nutzung des Angebots.

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen hohen Nutzen bei zeitgleich mittleren bis hohen Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird daher in Summe als (über-) durchschnittlich eingestuft.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Die Umsetzung erster Mobilitätsstationen ist kurz- bis mittelfristig möglich. Mittel hierfür sind bereits im nächsten Haushalt vorgemerkt und der Förderantrag ist in Vorbereitung. Die Dringlichkeit der Maßnahme wird im mittleren Bereich eingestuft.

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Umsetzung der Maßnahme liegt zum Großteil bei der Stadt Fürstenfeldbruck. Im Hinblick auf das Einholen von Förderungen bestehen jedoch Abhängigkeiten vom Landkreis, der diese Aufgabe übernimmt.

Landkreis FFB

Ö1 Initiierung einer interkommunalen AG Mobilität

Umsetzungsstand

X

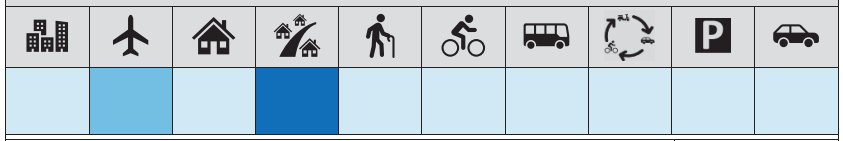
Beschreibung der Maßnahme: Aufgrund der festgestellten engen Verkehrsverflechtungen zwischen der Stadt Fürstenfeldbruck und den umliegenden Nachbarkommunen, der laufenden und anstehenden regionalen Konzepte (z.B. das Konzept für Mobilitätsstationen und mögliche regionale Projekte im Rahmen der IBA) sowie 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. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe kann ein regelmäßiger Informationsaustausch zur aktuellen Entwicklung im Bereich von Mobilität und Verkehr zwischen den teilnehmenden Kommunen und ggfs. anderen regional agierenden Akteuren (z.B. dem Landkreis und dem Staatlichen Bauamt) erfolgen. Mögliche Zeiträume hierfür sind jährliche, halbjährliche oder vierteljährliche Treffen.

Zudem können im Rahmen der Arbeitsgruppe Mobilität auch zukünftige regionale Handlungsstrategien entwickelt und abgestimmt sowie gemeinsam größere Entwicklungen bei überregionalen Akteuren angestoßen werden. Dies betrifft insbesondere den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke München – Fürstenfeldbruck.



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Fürstenfeldbruck Maßnahmensteckbriefe – Teil Öffentlichkeitsarbeit

Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP



Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Durch die Maßnahme wird insb. eine bessere Zusammenarbeit zu den Themen Verkehr und Mobilität mit den Nachbarkommunen angestrebt. Zudem wirkt die Maßnahme auf eine verkehrsträgerübergreifend bessere Vernetzung zwischen Fürstenfeldbruck und den Nachbarkommunen hin. Im Fokus stehen dabei der Radverkehr, der ÖPNV und Mobilitätsangebote. Grenzüberschreitende Auswirkungen im Kfz-Verkehr können koordiniert werden. Eine verkehrssparsame Entwicklung wird unter diesen Umständen begünstigt.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen ergeben sich vor allem im Hinblick auf die Maßnahmen, mit denen Fürstenfeldbruck überörtliche Projekte anstoßen will. Eine gemeinsame Stimme/ Abstimmung mit den Nachbarn erhöht hier die Chancen auf Erfolg. Insb. betrifft dies den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke München-Fürstenfeldbruck. Zudem kann eine kontinuierliche Abstimmung mit den Nachbarkommunen einen Beitrag zur nachhaltigen Konversion des Fliegerhorstes leisten.

Ausbau des SPNV
Entwicklung des Fliegerhorsts

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Kosten der Maßnahme beschränken sich auf die Arbeitszeit der teilnehmenden Personen. Es fallen damit lediglich geringe laufende Kosten an.

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen mittleren Nutzen bei zeitgleich niedrigen Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird daher als überdurchschnittlich eingeschätzt.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Die Initiierung der Arbeitsgruppe ist kurzfristig möglich und sie sollte im Anschluss kontinuierlich fortgeführt werden. Im Hinblick auf die aktuell anstehenden regionalen Herausforderungen wird die Dringlichkeit der Maßnahme als hoch eingeschätzt.

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Umsetzbarkeit der Maßnahme ist abhängig von der Zustimmung der Nachbarkommunen und ggfs. weiterer regional bedeutsamer Akteure zur Gründung der gemeinsamen Arbeitsgruppe.

Fürstenfeldbruck
Nachbarkommunen
Regionale Akteure

ASV Wulfhorst
Agentur für Standort- und Verkehrsentwicklung
GREEN CITY
gevas

Ö4 Einführung eines Mobilitätsmanagements an den Grundschulen

Umsetzungsstand

X

Beschreibung der Maßnahme: Um die Bring- und Holverkehre zu den Grundschulen zu reduzieren und damit die Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer in den sensiblen Bereichen zu erhöhen, wird ein Mobilitätsmanagement für die Grundschulen vorgeschlagen. Sinnvolle Bestandteile des Mobilitätsmanagements sind u.a. die folgenden Bausteine.

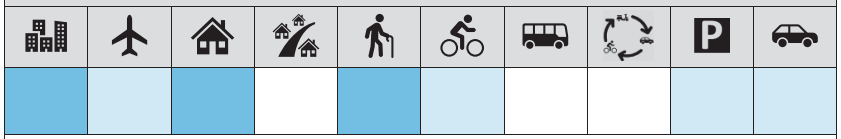
Erstellung/ Überarbeitung von Schulwegplänen und -broschüren: Wesentlicher Baustein des schulischen Mobilitätsmanagements ist die Ausarbeitung bzw. die Erweiterung bereits bestehender Schulwegpläne in denen die Lage der Grundschulen, sichere Querungshilfen wie LSA, Fußgängerüberwege und Schulweghelfer sowie konfliktreiche Punkte markiert sind. Der Schulwegplan kann mit Tipps für den Schulweg und Anmeldeinformationen für den im Folgenden erläuterten Bus mit Füßen bei der Einschreibung verteilt werden.

Einführungen eines Schulbus mit Füßen an den Grundschulen: Eine weitere Möglichkeit zur Förderung des zu Fuß Gehens zur Grundschule ist die Umsetzung eines Schulbus mit Füßen, bei dem eine Gruppe von mehreren Kindern gemeinsam auf einer vorher festgelegten Route mit Haltestellen in Begleitung eines Erwachsenen zu Fuß zur Schule geht. Der Bring- und Holverkehr wird mit der Maßnahme verringert, das sichere Fortbewegen der Kinder auf dem Schulweg gefördert. In der Regel erfolgt zu Projektbeginn eine Begleitung durch ein externes Büro oder einen Verein. Im Anschluss wird die Zuständigkeit an Akteure vor Ort übergeben



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Fürstenfeldbruck Maßnahmensteckbriefe – Teil Öffentlichkeitsarbeit

Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP



Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Durch die Maßnahme wird das zu Fuß Gehen auf alltäglichen Wegen gefördert. Die Belastungen durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr werden im Umfeld der Schulen verringert, wodurch sich in diesen sensiblen Bereichen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer ergibt. Eine generell verkehrssparsame bauliche Entwicklung wird unter diesen Bedingungen gefördert und die Quartiere, in denen die Schulen liegen werden in ihrer Aufenthaltsqualität gestärkt.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen ergeben sich insbesondere im Hinblick auf infrastrukturelle Maßnahmen im Fußverkehr, die die Sicherheit des Schulwegs erhöhen und gemeinsam mit dem Mobilitätsmanagement an den Grundschulen auf einen umweltfreundlicheren Schulweg hinwirken. Das Angebot sollte zudem im Rahmen der fortlaufenden Information und Kommunikation beworben werden.

Verbesserungen im Netz für Fußgänger

Fortlaufende Information der Bevölkerung

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Die Kosten der Maßnahme sind abhängig vom Umfang der teilnehmenden Schulen und dem Umfang des Mobilitätsmanagements. In vielen Fällen erfolgt anfänglich eine Begleitung durch ein externes Büro, was den wesentlichen Kostenfaktor darstellt.

Kosten Einführung

Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen mittleren Nutzen bei zeitgleich geringen bis mittleren Kosten auf. Die Effizienz der Maßnahme wird daher als (über-)durchschnittlich eingeschätzt.

Nutzen

Kosten

Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Die Umsetzung der Maßnahme beginnt mit ausreichender Vorlaufzeit vor dem neuen Schuljahr und ist prinzipiell sofort möglich. Es handelt sich um eine fortlaufende Maßnahme. Die Dringlichkeit der Maßnahme wird im mittleren Bereich eingeschätzt.

Zeithorizont

Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Umsetzbarkeit der Maßnahme ist stark abhängig von der Bereitschaft der örtlichen Schulen zur Teilnahme. Daher ist bei der Umsetzung der Maßnahme eine enge Abstimmung mit den Grundschulen zu suchen.

Fürstenfeldbruck Stadt-Land-Fluss

Grundschulen

ASV Wulfhorst
Agentur für Standort- und Verkehrsentwicklung
GREEN CITY
gevas

Ö5 Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

Umsetzungsstand

X

Beschreibung der Maßnahme: Eine wichtige Stellschraube für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Fürstenfeldbruck sind die dort ansässigen Unternehmen und Einrichtungen, da diese das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeiter über verschiedene Instrumente aktiv beeinflussen können. Die Stadt FFB kann hier insbesondere eine Anlaufstelle für Informationen im Hinblick auf Angebote für alternative Mobilität darstellen und Unternehmen bei der Umsetzung unterstützen. Hierzu ist in erster Linie auch ein aktives Zugehen auf die Unternehmen über verschiedene Kanäle erforderlich. Zudem kann die Stadt durch ein eigenes Mobilitätsmanagement als Vorbild vorangehen. Mögliche Themen für Mobilitätsmanagement können sein:

Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Mitarbeiter oder für Kunden (z.B. im Einzelhandel)

Entwicklung von Abgestimmten Mobilitätslösungen basierend auf Mitarbeiterbefragungen

Information der Betriebe über die Möglichkeit zur Beschaffung von Jobtickets für den MVV

Information der Betriebe über Job-Rad-Angebote und Beratung bei der Umsetzung

Bereitstellung von Firmenfahrzeugen als Carsharing-Fahrzeuge für Mitarbeiter

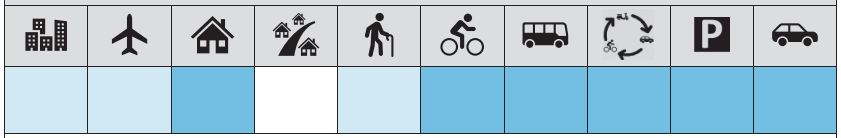
Umsetzung innovativer Konzepte für den Lieferverkehr auf der letzten Meile

Einführung eines Zertifikats für Betriebe mit Vorreiterrolle im Hinblick auf Mobilität



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Fürstenfeldbruck Maßnahmensteckbriefe – Teil Öffentlichkeitsarbeit

Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP



Wirkung & Effektivität im Hinblick auf die Leitziele: Durch die Maßnahme ergeben sich indirekte Wirkungen im Hinblick auf zahlreiche Leitziele. So können Jobrad und Jobticket die Verkehrsmittel ÖPNV und Fahrrad in der Konkurrenzsituation gegenüber dem Kfz-Verkehr stärken. Die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur integriert neue Mobilitätsangebote. Die Belastungen durch den ruhenden und den fließenden Kfz-Verkehr werden verringert. Eine generell verkehrssparsame bauliche Entwicklung der Stadt wird unter diesen Bedingungen begünstigt.

unterstützend
leicht mittel stark
keine Wirkung
entgegenwirkend
leicht mittel stark

Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen: Wechselwirkungen ergeben sich insb. mit infrastrukturellen Maßnahmen im Umweltverbund, mit der Förderung von Elektromobilität und der Realisierung von Mobilitätsstationen, die die Attraktivität der jeweiligen Verkehrsnetze und Angebote insgesamt erhöhen und den Umweltverbund gemeinsam mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement zu einer aufgewerteten Alternative zum Kfz machen. Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur wird unterstützt.

Verbesserungen in den Verkehrsnetzen des Umweltverbunds
Realisierung von Mobilitätsstationen
Förderung von Elektromobilität
Ausbau der Ladeinfrastruktur

Kosten und finanzielle Umsetzbarkeit: Je nach Umfang des betrieblichen Mobilitätsmanagements können größere Personal- und Sachkosten anfallen, da ggfs. zusätzliche Stellen oder ein externes Büro notwendig sind. Die laufenden Kosten werden daher als mittel eingestuft.

Kosten Einführung
Kosten fortlaufend

Effizienz der Maßnahme: Die Maßnahme weist einen hohen Nutzen bei zeitgleich Kosten im mittleren Bereich auf. Die Effizienz der Maßnahme wird demnach als überdurchschnittlich eingestuft.

Nutzen
Kosten

Dringlichkeit und zeitliche Umsetzbarkeit: Die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements ist zeitnah möglich und sollte fortlaufend erfolgen. Die Dringlichkeit wird als hoch eingestuft.

Zeithorizont
Dringlichkeit

Machbarkeit aufgrund von Zuständigkeit & Abstimmungsbedarf: Die Maßnahme beinhaltet und erfordert eine enge Kooperation zwischen der Stadt FFB und den lokalen Betrieben. Die Stadt wirkt dabei in erster Linie initiierend und steht den Betrieben beratend zur Seite.

Fürstenfeldbruck Stadt-Land-Fluss
Lokale Betriebe

ASV Wulfhorst
Agentur für Standort- und Verkehrsentwicklung
GREEN CITY
gevas

Kürzel		Bezeichnung	Stand	Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP										Kosten & finanz. Umsetzbarkeit						Effizienz der Maßnahme					Dringlichkeit & zeitl. Umsetzbarkeit					Bewertung der Wichtigkeit durch LEGRU			Einschätzung d. Verwaltung z. Arbeitsaufwand		
														Einführung			Fortlaufend			Nutzen-Kosten Vergleich					Zeithorizont			Dringlichkeit							
Innenstadt	I1	Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen im Stadtzentrum																																
	I2	Umgestaltung der Pucher und Schöngeisinger 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 öffentl. Parkierungseinreichtungen 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																																

Kürzel		Bezeichnung	Stand	Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP										Kosten & finanz. Umsetzbarkeit						Effizienz der Maßnahme					Dringlichkeit & zeitl. Umsetzbarkeit					Bewertung der Wichtigkeit durch LEGRU			Einschätzung d. Verwaltung z. Arbeitsaufwand		
														Einführung			Fortlaufend			Nutzen-Kosten Vergleich					Zeithorizont			Dringlichkeit							
Fliegerhorst	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																																

Kürzel		Bezeichnung	Stand	Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP										Kosten & finanz. Umsetzbarkeit			Effizienz der Maßnahme					Dringlichkeit & zeitl. Umsetzbarkeit				Bewertung der Wichtigkeit durch LEGRU			Einschätzung d. Verwaltung z. Arbeitsaufwand		
														Einführung			Fortlaufend			Nutzen-Kosten Vergleich					Zeithorizont			Dringlichkeit								
Bahnhöfe und ÖPNV	BA1	Einsetzen für weitere Verbesserungen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr																														
	BA2	Einsetzen für weitere Verbesserungen im Busverkehr zwischen FFB und den Nachbarkommunen																														
	~~BF3~~	~~Prüfung von Interimslösungen zur Verbesserung der Situation auf dem Bahnhofsvorplatz~~																														
	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 den 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																														

Kürzel		Bezeichnung	Stand	Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP										Kosten & finanz. Umsetzbarkeit			Effizienz der Maßnahme					Dringlichkeit & zeitl. Umsetzbarkeit				Bewertung der Wichtigkeit durch LEGRU			Einschätzung d. Verwaltung z. Arbeitsaufwand		
														Einführung			Fortlaufend			Nutzen-Kosten Vergleich					Zeithorizont			Dringlichkeit								
Hauptverkehrsnetze	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 Schöngeisinger Straße																														
	H4	Umgestaltung des Straßenzuges Fürstenfelder Straße/ Oskar-von-Miller-Straße																														
	H5	Umgestaltung des Straßenraums entlang der Achse Augsburger 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 einer dritten Amperquerung östlich der Innenstadt																														
	H10	Realisierung einer wegweisenden Beschilderung für das lokale Radverkehrsnetz																														
	H11	Weitere Umgestaltung des Straßenzuges Am Sulzbogen/ Heimstättenstraße																														

Kürzel		Bezeichnung	Stand	Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP	Kosten & finanz. Umsetzbarkeit		Effizienz der Maßnahme		Dringlichkeit & zeitl. Umsetzbarkeit		Bewertung der Wichtigkeit durch LEGRU	Einschätzung d. Verwaltung z. Arbeitsaufwand
					Einführung	Fortlaufend	Nutzen-Kosten Vergleich		Zeithorizont	Dringlichkeit		
Kleinteilige Maßnahmen	K1	Punktuelle Verbesserung der Querungssituation an Straßen mit hoher Verkehrsbelastung										
	K2	Umgestaltung von Knotenpunkten mit Defiziten im Hinblick auf Leistungsfähigkeit und Sicherheit										
	K3	Prüfung der Einführung von Grünen Pfeilen für Radfahrer und von Abbiegespiegeln										
	K4	Realisierung von vorgezogenen Haltlinien und Aufstellbereichen für Radfahrer										
	K5	Roteinfärbung von Radfahrerfurten in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen										
	K6	Umsetzung einer ÖPNV-Priorisierung an Knotenpunkten in Fürstenfeldbruck										
	K7	Weiterführung des jährlichen Postens zur Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit im Haushalt										
	K8	Verbesserung der quartiersinternen Vernetzung durch die Öffnung von Barrieren										

Kürzel		Bezeichnung	Stand	Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP	Kosten & finanz. Umsetzbarkeit		Effizienz der Maßnahme		Dringlichkeit & zeitl. Umsetzbarkeit		Bewertung der Wichtigkeit durch LEGRU	Einschätzung d. Verwaltung z. Arbeitsaufwand
					Einführung	Fortlaufend	Nutzen-Kosten Vergleich		Zeithorizont	Dringlichkeit		
MOBILITÄTSANGEBOTE	M1	Änderung und ggfs. Zusammenlegung der beiden Stellplatzsatzungen für Kfz und Fahrräder										
	M2	Weiterentwicklung von Verkehrsuntersuchungen zu Mobilitätsuntersuchungen & -konzepten										
	M3	Realisierung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet von Fürstenfeldbruck										
	M4	Zeitweise Bereitstellung von städtischen Dienstfahrzeugen als Carsharing-Fahrzeuge										
	M5	Beibehaltung der Förderung für Lastenfahrräder und Elektromobilität										
	M6	Schrittweiser Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur										

Kürzel		Bezeichnung	Stand	Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die 10 Leitziele des VEP	Kosten & finanz. Umsetzbarkeit		Effizienz der Maßnahme		Dringlichkeit & zeitl. Umsetzbarkeit		Bewertung der Wichtigkeit durch LEGRU	Einschätzung d. Verwaltung z. Arbeitsaufwand
					Einführung	Fortlaufend	Nutzen-Kosten Vergleich		Zeithorizont	Dringlichkeit		
Öffentlichkeitsarbeit	Ö1	Initiierung einer interkommunalen AG Mobilität										
	Ö2	Durchführung von Mobilitätsveranstaltungen										
	Ö3	Fortlaufende Information der und Kommunikation mit der Bevölkerung über Mobilität										
	Ö4	Einführung von Mobilitätsmanagement an den Grundschulen										
	Ö5	Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements										
	Ö6	Regelmäßiger interner und externer Austausch										

Legende

Erklärung der Kürzel für die Leitziele
1. Die Zentren und Quartiere stärken.
2. Den Fliegerhorst als nachhaltiges Stadtquartier entwickeln.
3. Die bauliche Entwicklung verkehrssparsam gestalten.
4. Verkehrsprobleme gemeinsam mit den Nachbarn lösen.
5. Das Zu-Fuß-Gehen sicher, barrierefrei und komfortabel machen.
6. Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel stärken.
7. Den Öffentlichen Personennahverkehr weiter stärken.
8. Neue Mobilitätsoptionen schaffen und integrieren.
9. Den ruhenden Kfz-Verkehr verträglicher gestalten.
10. Kfz-Verkehrsbelastungen in Innenstadt und in Wohngebieten reduzieren.

Umsetzungsstand
nicht begonnen
in Vorbereitung
in Planung
in Umsetzung
Umgesetzt

Bewertung im Hinblick auf die Leitziele
starker Zielkonflikt
mittlerer Zielkonflikt
leichter Zielkonflikt
leichte Zielerreichung
mittlere Zielerreichung
starke Zielrerreichung

Kosten & finanz. Umsetzbarkeit
hohe Kosten
mittlere Kosten
niedrige Kosten

Effizienz der Maßnahme
stark unterdurchschnittl.
mittel unterdurchschnittl.
leicht unterdurchschnittl.
leicht überdurchschnittl.
mittel überdurchschnittl.
stark überdurchschnittl.

Dringlichkeit & zeitl. Umsetzbarkeit	
Umsetzbarke	**Dringlichkeit**
langfristig	gering
mittelfristig	mittel
kurzfristig	hoch

Wichtigkeit LEGRU
niedrig
mittel
hoch

Verw.-Aufwand
niedrig
mittel
hoch

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2559/2021

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

Betreff/Sachantragsnr.	B+R Offensive DB und BMU - Beschluss neuer Fahrradabstellanlagen am Bhf. Buchenau		
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:		Erstelldatum	07.10.2021
Verfasser	Gessner, Claudia	Zuständiges Amt	Amt 4
Sachgebiet	41 Stadtplanung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung	Abzeichnung OB:	

Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Entscheidung	10.11.2021	Ö

Anlagen:	Anlage 1 - Protokoll Ortstermin Besichtigung Bhf. Buchenau - Fahrradabstellanlagen

Beschlussvorschlag:

1) Die Fahrradabstellsituation am Bahnhof Buchenau soll weiter ausgebaut und verbessert werden. Hierfür sollen im Rahmen der B+R Offensive die Flächen E1 und E2 mit überdachten, beleuchteten Doppelstockanlagen bebaut werden. Nach Möglichkeit sollen diese eine Rückwand aufweisen, um den Grünbewuchs zu verhindern.

2) Die Verwaltung wird beauftragt, notwendige Mittel im Haushalt 2022 anzumelden und entsprechende Förderanträge zu stellen.

Referent/in	Halbauer / Grüne		Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in		Pötzsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in		Zierl, Dr. / ÖDP	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		gering		
Finanzielle Auswirkungen		Ja		
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung			teilweise	€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme		Bhf. Buchenau	60.000 €	
Folgekosten	Jährlich	Wartung, Reinigung	2.000 €	

Sachvortrag:

Im Rahmen der B+R Offensive, einer gemeinsamen Aktion der Deutschen Bahn und des Bundesumweltministeriums, möchte die Stadt Fürstenfeldbruck die Stellplatzsituation für Radfahrer an den beiden Bahnhöfen weiter ausbauen und verbessern. Zur Situation am Bahnhof Fürstenfeldbruck wurden bereits Beschlüsse gefasst.
Die ursprünglich vorgesehene Behandlung des Bahnhofs Buchenau wurde in der Sitzung am 5.5.2021 vertagt, da zunächst ein Ortstermin mit Vertretern aus dem Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau sowie dem Runden Tisch Radverkehr durchgeführt werden sollte.
Dieser fand am 14.7.2021 statt. Es nahmen insgesamt 9 Personen teil. Das Protokoll ist als Anlage 1 beigefügt.

Vorschläge seitens der DB:

Im Juni 2020 wurde der Bahnhof Buchenau von Vertretern der B+R Offensive und der DB besichtigt. Folgende Flächen wurden seitens der DB für die mögliche Errichtung/Erweiterung von Radabstellanlagen identifiziert:



Abb. 1 Überblick Vorschlag DB für Möglichkeiten der Fahrradstellplatzerweiterung

Folgende Inhalte/Ideen zu den einzelnen Flächen gingen aus diesem Termin hervor:

- A1: Umwidmung von 4 Kfz-St-Pl => ca. 30 Doppelstockparker (aber mögliche Konflikte mit VEP Maßnahme zur Verlagerung des Busbahnhofes)
- B1: derzeit vermietete Kfz-Stellplätze => 12 Reihenbügel (wird eher als kritisch bzgl. der Grundstücksverhandlung angesehen)
- C1: schon überdachte Reihenbügel vorhanden, Änderung in Doppelstockanlagen => ca. 30 Doppelstockparker
- D1: Reihenbügel vorh.=> ca. 36 Doppelstockparker (Rückwand als Absturzsicherung notwendig)

- D2: Reihenbügel vorh => ca. 24 Doppelstockparker (Rückwand als Absturzsicherung notwendig)
- E1: 2x8 Reihenbügel auf Wiese vorhanden => 32 Doppelstock mit Dach (o. 24 in SSA)
- E2: 2x8 Reihenbügel auf Wiese => 32 Doppelstock (o. 24 in SSA)
- F1: Reihenbügel vorhanden => 36 Doppelstockparker (Rückwand als Absturzsicherung notwendig)

Ergebnisse aus dem Ortstermin mit Vertretern des UVA und des RTR am 14.7.21:

Flächen D1 und D2
Der Zustand der vorhandenen Abstellanlagen auf den Flächen D1 und D2 wurde stellenweise bemängelt.
Eine Wand als Absturzsicherung hinter den vorgeschlagenen Doppelstockanlagen wurde kritisch gesehen. Die im Ortstermin gewünschte Visualisierung einer solchen Absturzsicherung könnte folgendermaßen aussehen:



Abb. 2 Visualisierung Doppelstockanlagen allein (Umsetzung wg. Absturzgefahr nicht möglich), li: Blick in Richtung Bahn, re: Blick in Richtung Platz



Abb. 3 Visualisierung Doppelstockanlagen mit Holzrückwand, li: Blick in Richtung Bahn, re: Blick in Richtung Platz

Weitere Gründe, die gegen den Aufbau von Doppelstockanlagen und die dafür notwendige Absturzsicherung sprechen, sind:
- die hohen Kosten,
- der erhöhte Aufwand für Planung und Umsetzung,
- die Unterbrechung von Sichtbeziehungen/Sichtachsen,
- die schwierige statische Verankerung in Untergrund sowie
- die nicht vorhandene zwingende Notwendigkeit, da weitere Fahrradstellplätze an anderer Stelle leichter und preiswerter errichtet werden können.

Das SG 44 Tiefbau rät von der Montage einer Rückwand an diesen Stellen aufgrund des erheblichen Aufwands und aus technischer Sicht ab. Es wären zusätzlich statische Nachweise durch ein Fachbüro, ein erhöhter Aufwand für die Berücksichtigung der vermutlich vorhandenen Abdichtung und die Durchführung einer Probeöffnung erforderlich.

Auch die im Ortstermin identifizierte Fläche neben der Treppe („D3“) unterliegt den gleichen Nachteilen wie die Flächen D1 und D2 und wird somit nicht zum Umbau empfohlen.



Abb. 4 Vorschlag aus Ortstermin: Fläche neben der Treppe (D3)

Die Bestandsanlagen auf den Flächen D1 und D3 sollen geprüft und bei Gelegenheit mit ordentlichen Anlehnbügeln ersetzt werden.

Flächen E1 und E2
Die auf dem Flurstück 997/11, welches sich im Eigentum der Stadt Fürstenfeldbruck befindet, vorhandenen Reihenbügelanlagen sind prinzipiell noch gut verwendbar. Allerdings ist der Untergrund nicht befestigt und die dahinter liegenden Hecken wachsen oft in die Fahrradständer hinein und erschweren oder verhindern eine ordnungsgemäße Nutzung.



Abb. 5 Flächen E1 und E2_Vorschlag für überdachte, beleuchtete Doppelstockanlagen mit Rückwand

Der für diese Flächen vorliegende Vorschlag der Errichtung von überdachten, beleuchteten Doppelstockanlagen wurde positiv von den Teilnehmern des Ortstermins aufgenommen und mit dem Wunsch nach einer Rückwand ergänzt, damit die Fahrradständer vom Grünbewuchs frei gehalten werden.
Dieser Vorschlag wird von der Verwaltung aufgegriffen und dem Beschlussvorschlag beigefügt. Sollte eine Rückwand nicht möglich sein, ist auf eine ausreichende Bewegungsfläche für die Ausführung von Grünschnittarbeiten zu achten.

Die weiteren Flächen A1, B1, C1 und F1 werden im Rahmen der B+R Offensive nicht weiter verfolgt. Im Rahmen von anderen städtischen Projekten werden diese Flächen jedoch weiter berücksichtigt, die genauen Ausführungen können dem Protokoll zum Ortstermin (Anlage 1) entnommen werden.

<u>Umgang mit dem Thema Lastenradstellplätze</u>

Da innerhalb der B+R Offensive nur bestimmte Abstelltypen (Reihenbügel, Doppelstockparker, Sammelschließanlagen) enthalten sind und die Anforderungen für Lastenräder sehr speziell sind, werden Stellplätze für Lastenräder seitens der Verwaltung separat geprüft und umgesetzt. Vorstellbar wären z.B. ein oder zwei Lastenradstellplätze im Bereich der Flächen D1 oder D2.

<u>Umgang mit dem Thema Sammelschließanlage bzw. mit dem Fahrradkeller:</u>

Von der Errichtung einer Sammelschließanlage aus dem Rahmenvertrag der B+R Offensive wird hier abgesehen, da mit dem Fahrradkeller ein geeigneter Raum vorhanden ist, welcher modernisiert und im besten Falle mit einem Schließ- und Überwachungssystem ausgestattet werden soll. Dies entspricht auch einer der Maßnahmen aus dem VEP. Die Umrüstung des Fahrradkellers kann jedoch nicht im Rahmen der B+R Offensive erfolgen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es auch für dieses Projekt Fördermittel gibt.

Um die weitere Bearbeitung der Maßnahme innerhalb der B+R Offensive nicht zu verzögern, wird das Thema „Fahrradkeller“ separat behandelt und hier zunächst der Schwerpunkt auf die Schaffung neuer oberirdischer Stellplätze gelegt.

Umgang mit dem Altbestand an „Vorderradklemmen“:

Unabhängig von der B+R Offensive wird die Verwaltung sukzessive die noch (v.a. südlich der Gleise auf Fläche F1) vorhandenen „Vorderradklemmen“ gegen höherwertigere Fahrradabstellanlagen austauschen.

Empfehlung der Verwaltung:

Damit auch für den Bahnhof Buchenau eine möglichst zeitnahe Realisierung der Verbesserungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des Aufwandes und der Kosten sowie der Laufzeit der B+R Offensive erreicht werden kann, empfiehlt die Verwaltung das weitere Verfolgen folgender Maßnahmen:
Die städtischen Flächen E1 und E2 werden befestigt (ca. 16m x 2,50m = 40m²). Auf den neuen Flächen werden ca. 64 überdachte Doppelstockstellplätze errichtet.

Da für die vorhandenen Reihenbügel nicht in Erfahrung gebracht werden konnte, dass diese ähnlich wie am Bhf. FFB, gefördert wurden, können diese wohl demontiert und für andere Stellen im Stadtgebiet oder z.B. den Ersatz von noch existierenden sog. „Vorderradklemmen“ genutzt werden.

Die Kosten für die Maßnahmen auf den Flächen E1 und E2 belaufen sich auf schätzungsweise:

Zusammenfassung für Sitzungsvorlage			
Bruttokosten Flächen E1 und E2			
Tiefbau			20.988,03 €
Radabstellanlagen			11.500,16 €
Überdachung inkl. Beleuchtung und Rückwand			22.470,00 €
Summe			**54.958,19 €**

Im Zuge der Angebotseinholung für die Dächer wird geprüft, ob eine Rückwand installiert werden kann, um den Grünwuchs in die Fahrradabstellanlagen zu verhindern.

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

Fürstenfeldbruck
Stadt · Land · Fluss

Protokoll

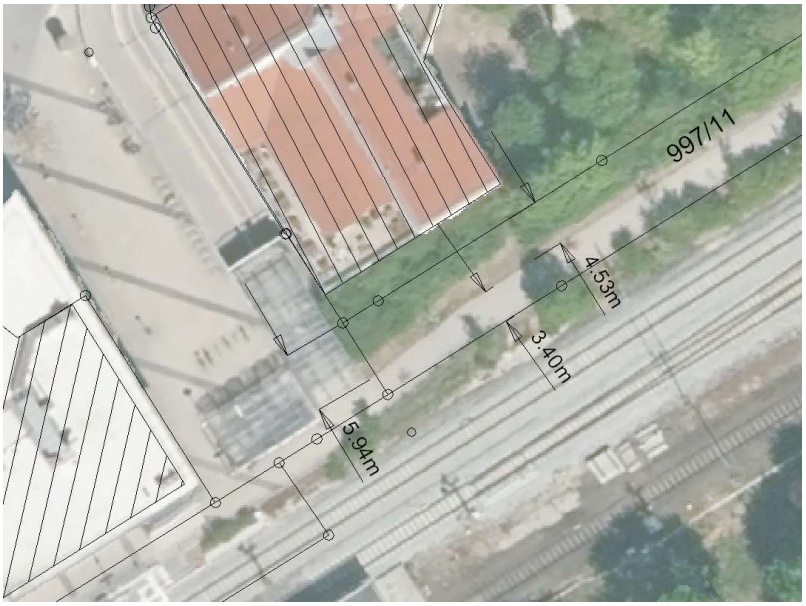
Thema der Besprechung:	Ortstermin Fahrradabstellanlagen am Bhf. Buchenau mit Mitgliedern aus UVT und RTR – Erklärung Bestandssituation vs. Vorschläge aus B+R Offensive
Datum:	14.07.2021
Zeit:	16:30 – 17:20 Uhr
Ort:	Bahnhof FFB
Teilnehmer:	Frau Thron (SG 34), Frau Gessner (SG 41), Herr Raff (OB, UVT, RTR), Herr Stangl (2. Bgm, RTR), Herr Stumper (ADFC, RTR), Frau STRin Weinberg, Herr STR Brückner, Herr STR Stockinger , Herr STR Quirin Droth,

Der Termin soll der Vorbesprechung der Thematik für eine anstehende Beschlussfassung im Oktober UVT dienen.
Es wird die Bestandssituation angeschaut und die Vorschläge, welche seitens der B+R Offensive vorgebracht wurden, erläutert.
Die Anwesenden können sich ihre Meinung bilden, diese wird in einem Protokoll dokumentiert und nach Abstimmung an die Vertreter des RTR und UVT verschickt.

Die Flächen sind in der Reihenfolge der Besichtigung niedergeschrieben.

Der Fahrradkeller wurde im Rahmen dieses Ortstermins nicht besichtigt, da er als eigenes Projekt außerhalb der B+R Offensive behandelt wird. Sog. Fahrradparkhäuser sind im Rahmen der B+R Offensive nicht förderfähig.

Flächen D1 und D2	Bestand: Anlehnbügel Vorschlag B+R Offensive: Doppelstockanlagen mit Rückwand als Absturzsicherung, ggf. mit Überdachung
Diskussion: **(pro und contra Argumente)**	- Zustand der vorhandenen Anlehnbügel wird bemängelt, ggf. durch an anderer Stelle frei werdende neuere Anlehnbügel ersetzen  - Rückwand wird kritisch gesehen, optische Trennwirkung auf dem Platz ist zu befürchten, Rückwand evtl. als Gitter ausführen, Foto-Montage zur visuellen Einschätzung gewünscht - Aufbau des Untergrundes zu klären, kann hier Rückwand und Dach befestigt werden? - besser vorstellbar: Abstellanlagen neben Treppe in Doppelstock umwandeln und vorhandenes Geländer entsprechend als Absturzsicherung erhöhen 
Ergebnis und Aufgaben:	- Tendenz Flächen D1 und D2 – sollen eher so bleiben bzw. mit ordentlichen Anlehnbügeln aufgerüstet werden - visuelle Darstellung einer Rückwand gewünscht - ggf. Prüfung von Doppelstockanlagen neben der Treppe

Flächen E1 und E2	Bestand: Reihenbügelanlage mit 32 Stellplätzen auf unbefestigtem Untergrund, Probleme mit Grünwuchs (fehlender Zuschnitt), kaum angenommen Vorschlag B+R Offensive: überdachte Doppelstockanlagen mit 64 Stellplätzen
Diskussion: **(pro und contra Argumente)**	- das Flurstück 997/11 liegt im Eigentum der Stadt FFB   - die Anwesenden sind für eine Aufrüstung dieser Stellplätze (Befestigung Untergrund, Dach inkl. Beleuchtung, ggf. Rückwand zur Abtrennung des Buschwerks bzw. mit der Möglichkeit für rankende Begrünung, ansonsten auf ausreichend Platz für Rückschnittarbeiten achten)
Ergebnis und Aufgaben:	- Doppelstockanlagen mit Dach und Beleuchtung - Möglichkeiten für Rückwand ggf. mit Begrünung prüfen

Flächen F1	Bestand: überdachte Reihenbügelanlage mit „Vorderradklemmen“ stellenweise durch Mopeds genutzt Vorschlag B+R Offensive: überdachte Doppelstockanlagen mit 36 Stellplätzen und Rückwand als Absturzsicherung
Diskussion: **(pro und contra Argumente)**	- die Anwesenden sehen hier eher Bedarf, die Vorderradklemmen gegen ordentlichen Reihenbügel auszutauschen und einen Teil ohne Radlständer zu belassen, um Unterstellmöglichkeiten für Mopeds zu schaffen  - bei den restlichen Abstellanlagen südlich des Bahnhofs muss dringend das Dach gereinigt und der Abfluss des Regenwassers sichergestellt werden, ggf. können hier auch die Vorderradklemmen ersetzt werden 
Ergebnis und Aufgaben:	- Reinigung der vorhandenen Dächer auf Südseite - Ersatz der Vorderradklemmen, Anbieten einer überdachten Abstellmöglichkeit für Mopeds

Flächen C1	Bestand: überdachte Reihenbügelanlagen vorhanden (Dach durch Überstand der TG-Zufahrt) Vorschlag B+R Offensive: Erweiterung auf ca. 30 Doppelstockparker
Diskussion: **(pro und contra Argumente)**	- diese Stellplätze werden von den Anwesenden nicht in Zusammenhang mit der Bahn gesehen, dienen eher den Einkäufern, Wochenmarktbesuchern, etc. => diese würden Doppelstockanlangen wohl eher nicht in Anspruch nehmen - außerdem würde die über das Dach hinaus vorstehende Doppelstockanlage unpassend aussehen
Ergebnis und Aufgaben:	- Fläche so belassen, kein Interesse

Flächen B1	Bestand: 2 verpachtete Kfz-Stellplätze Vorschlag B+R Offensive: 12 Reihenbügelstellplätze
Diskussion: **(pro und contra Argumente)**	- aufgrund des bestehenden Pachtvertrags stehen die Chancen hier eher schlecht, der Bedarf wird eher geringer gesehen, da die meisten hier ankommenden Radfahrer eher nach München pendeln und somit zu den anderen Gleisen müssen
Ergebnis und Aufgaben:	- Fläche muss nicht weiterverfolgt werden

Flächen A1	Bestand: 4 Kfz-Stellplätze Vorschlag B+R Offensive: ca. 30 Doppelstockparker
Diskussion: **(pro und contra Argumente)**	- gern hätten einige Beteiligte die Fahrradabstellplätze gleich vor dem Kinoeingang vorgesehen, hier haben jedoch die Behindertenstellplätze und zukünftig eine Mobilitätsstation Priorität, es sollte jedoch Ziel sein, keine sonstigen Kfz-Stellplätze mehr anzubieten, um das Kfz-Verkehrsaufkommen bis vors Kino zu minimieren - aufgrund neuer Buslinien und dem Wunsch den GSP weniger mit Bussen zu belasten, werden gerade Optimierungsmöglichkeiten und geänderte Buslinienführungen im Kurt-Huber-Ring und der Eduard-Friedrich-Straße geprüft - sollte eine Bushaltemöglichkeit/Ausstiegshaltestelle im Kurt-Huber-Ring geschaffen werden, sind gegenüber keine Kfz-Parkplätze mehr möglich, hier könnten die Flächen für Fahrradstellplätze genutzt werden, ggf. auch Prüfung einer SSA od. von Fahrradboxen
Ergebnis und Aufgaben:	- Fläche A1 (bzw. die Fläche weiter nördlich gelegener Kfz-Stellplätze) wird unabhängig der B+R Offensive in Abhängigkeit der weiteren Entwicklungen rings um das Thema Bushaltestelle/ geänderte Linienführung betrachtet

Weitere Anmerkungen am Rande	- 2. Bgm Stangl: **Grünfläche südlich der Bahn** könnte für Bäume genutzt werden  - Frau Weinberg: die **neuen Radlständer bei Bibliothek** hätten wenigstens beschichtet, also in einer ansehnlicheren Farbe ausgeführt sein können - Herr Stumper: die **Markierungen in der Unterführung der B2** sollten aufgefrischt werden (Frau Gessner wies darauf hin, dass auch weitere vorhandene Unterführungen so gestaltet werden sollen, also mit Mittellinie und Richtungspfeilen zur Trennung der Fahrtrichtungen des Radverkehrs) - Frau Thron: **verschmutztes Schild südliche Einfahrt Unterführung** muss gereinigt/erneuert werden 

Aufgestellt:
Fürstenfeldbruck, 14.07.2021 (Version 1.0), 04.08.2021 Änderungen bei Fläche A1 (Version 1.1)
gez. Claudia Gessner
Radverkehrsbeauftragte

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2560/2021

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

Betreff/Sachantragsnr.	Sachantrag Nr. 50 Querungshilfe Herrenweg in Puch		
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:		Erstelldatum	08.10.2021
Verfasser	Miramontes, Montserrat	Zuständiges Amt	Amt 4 Amt 3
Sachgebiet	41 Stadtplanung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung	Abzeichnung OB:	

Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Entscheidung	10.11.2021	Ö

Anlagen:	Anlage 1 – Sachantrag 050 StR Boss, STRin Siegler CSU

Beschlussvorschlag:

Wie im Sachantrag Nr. 50 beantragt:

Die Errichtung einer Querungshilfe (z.B. baulich oder Fußgängerüberweg) im Bereich der Einmündung des Herrenwegs in die Straße zur Kaisersäule in Puch wird geprüft."

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Vorschläge und Hinweise im Sachantrag in der Planung einer Querungshilfe als Mittelinsel zur Kaisersäule auf Höhe des Herrenwegs zu berücksichtigen. Die Umsetzung erfolgt in der Reihenfolge, die der Stadtrat im Grundsatzbeschluss für den Verkehrsentwicklungsplan festlegt.

Referent/in		Pötzsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	

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

Sachvortrag:

Am 19.05.2021 ging der Sachantrag Nr. 05 der CSU-Fraktion von Herrn StR Dr. Marcel Boss gemeinsam mit Frau StRin Katrin Siegler vom 19.05.2021 bei der Verwaltung ein (siehe Anlage 1). Darin wird beantragt:

„Die Errichtung einer Querungshilfe (z.B. baulich oder Fußgängerüberweg) im Bereich der Einmündung des Herrenwegs in die Straße Zur Kaisersäule in Puch wird geprüft."

Der Antrag wird insbesondere dadurch begründet:

Die Querung von zu Fuß gehenden oder Rad fahrenden über die Straße Zur Kaisersäule wird aufgrund fehlender Querungshilfen erschwert.

Die Errichtung einer baulichen Querungshilfe wird dadurch begründet:

- Im ganzen Verlauf der Straße Zur Kairsersäule gibt es keine Einrichtung, die Fußgängern oder Radfahrern das Queren erleichtert, u.a. zu der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Norden oder dem Herrenweg.
- Der Herrenweg ist eine wichtige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer.
- Es besteht aktuell ein Bedarf, den Fußgänger- und Fahrradverkehr über die Straße zu erleichtern.
- Entsprechende Wünsche wurden auch von der Bürgerschaft an den Antragsteller herangetragen.

Eine bauliche Lösung in Höhe des Parkplatzes des Gemeindezentrums wäre aus Ansicht der Antragsteller ideal. Als Beispiel wird die Einmündung des Herrenwegs in die Kurt-Schumacher-Straße genannt.

Es wird außerdem hingewiesen, dass der fehlende Abschnitt des Gehwegs zwischen dem Parkplatz des Gemeindezentrums und der Einmündung in die Korbinian-Penzl-Straße ergänzt werden könnte.

Weitere Ideen und Hinweise für die Errichtung der Querungshilfe und des Gehwegs sind dem Sachantrag zu entnehmen.

Stellungnahme der Verwaltung

Aus Sicht der Verwaltung ist die Errichtung einer Querungshilfe an der Straße zur Kaisersäule, wie im SA 050 beantragt, sinnvoll und wird daher befürwortet. Eine Mittelinsel würde die Querung von der West- zur Ostseite vereinfachen.

Die Stadtverwaltung hat im Frühjahr 2020 eine Anfrage von eine Bürgerin aus Puch bekommen, in der auf die gefährliche Situation an der Straße Zur Kaisersäule sowie die Schwierigkeiten bei der Überquerung hingewiesen wurde.

Nach einem Ortstermin wurden verschiedene Varianten für die Errichtung eines ausgebauten Gehweges mit und ohne Querungshilfe entworfen. Eine grobe Kosteneinschätzung für die Variante mit Mittelinsel hat ergeben, dass eine solche Lösung (ausgebauter Gehweg mit Mittelinsel) ca. 280.000 Euro kostet.

Aus diesem Grund und nach weiterer Prüfung der Situation vor Ort wurde zuerst eine erste einfache und schnelle Lösung umgesetzt:

Zur Erhöhung der Sicherheit, insbesondere für schutzbedürftige Fußgänger, sollte auf der Westseite zwischen der Korbinian-Penzl-Straße und der St.-Sebastian-Straße ein Gehweg geschaffen werden. Hierfür wurde durch eine Verkehrsrechtliche Anordnung der am Fahrbahnrand vorhandene Parkstreifen aufgelöst und dort der neue Gehweg beschildert und markiert. Vor den Parkplätzen, zwischen den beiden Zufahrten, wurde eine Abgrenzung mir Fähnchen aufgebracht.

Die weitere Verbesserung der Querungssituation an der Straße Zur Kaisersäule im Bereich des Herrenweges wurde in dem Maßnahmenkatalog des Verkehrsentwicklungsplans übernommen, als Teil der Maßnahme K1 „Punktuelle Verbesserung der Querungssituation an Straßen mit hoher Kfz-Belastung“.

Diese Maßnahme sit im VEP-Maßnahmenkatalog (mit insgesamt 62 Maßnahmen) enthalten und wird im Rahmen des Grundsatzbeschlusses für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans als Schlüsselmaßnahme vorgeschlagen. Erste Schritte für die Umsetzung sollen im Jahr 2022 vorgenommen werden.

Abschließend werden der auf Seite 1 formulierte Beschlussvorschlag des Sachantrags sowie ein alternativer Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung gestellt.

TOP Ö 9



Eingang p. Mail

SA-Nr. 050

CSU
Fraktion im Stadtrat
Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck

Stadt Fürstenfeldbruck
Herrn Oberbürgermeister Erich Raff
Hauptstraße 31

82256 Fürstenfeldbruck

1. Vg. Lio 21/5/21
2. Bitte um Vorgang

Fürstenfeldbruck, 19.05.21

Antrag an den Stadtrat

Errichtung von Querungshilfen über die Straße Zur Kaisersäule in Puch

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

hiermit stellen wir im Namen der CSU-Fraktion folgenden Antrag:

Die Errichtung einer Querungshilfe (z.B. baulich oder Fußgängerüberweg) im Bereich der Einmündung des Herrenwegs in die Straße Zur Kaisersäule in Puch wird geprüft.

211

Begründung:

Im ganzen Verlauf der Straße Zur Kaisersäule gibt es keine Einrichtung, die Fußgängern oder Radfahrern das Queren über diese Straße erleichtert, u.a. zu den Bushaltestellen in Fahrtrichtung Norden oder dem Herrenweg. Der Herrenweg ist eine wichtige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Puch und dem Zentrum von Fürstenfeldbruck und dem Pucher Meer, die insbesondere bei gutem Wetter rege genutzt wird. Durch die attraktive Jugendarbeit des SV Puch ist zudem die Zahl der Kinder und Jugendlichen aus Fürstenfeldbruck-Zentrum, die zum regelmäßigen Training am Sportplatz unterwegs sind, stark gestiegen.

Daher besteht unserer Ansicht nach ein Bedarf, den Fußgänger- und Fahrradverkehr über die Straße Zur Kaisersäule zu erleichtern. Entsprechende Wünsche wurden auch von der Bürgerschaft an uns herangetragen.

Ideal wäre unserer Ansicht nach eine bauliche Lösung, wie z.B. am anderen Ende des Herrenwegs an der Einmündung in die Kurt-Schumacher-Straße. Diese könnte z.B. in Höhe des Parkplatzes des Gemeindezentrums errichtet werden (siehe Abbildung 1).
Gegebenenfalls müsste hierzu noch das fehlende Stück Gehweg in Höhe des Parkplatzes des Gemeindezentrums ergänzt werden (siehe Abbildung 2). In diesem Zusammenhang sollte überlegt werden, ob der Gehweg vom Parkplatz zur Korbian-Penzl-Straße baulich von der

Fahrbahn getrennt wird und ggf. für Radfahrer freigegeben wird (insbesondere ab Querungshilfe bis Einmündung Korbian-Penzl-Straße).

So könnte der Gehweg auf der Westseite der Straße Zur Kaisersäule, der von der Korbian-Penzl-Straße bis zur Bushaltestalle Kaisersäule reicht und damit weite Teile von Puch erschließt, als Zubringer zum Herrenweg dienen, wo nun eine sichere und bequeme Querung der Straße Zur Kaisersäule möglich ist.

Für die CSU-Fraktion

Dr. Marcel Boss

Katrin Siegler

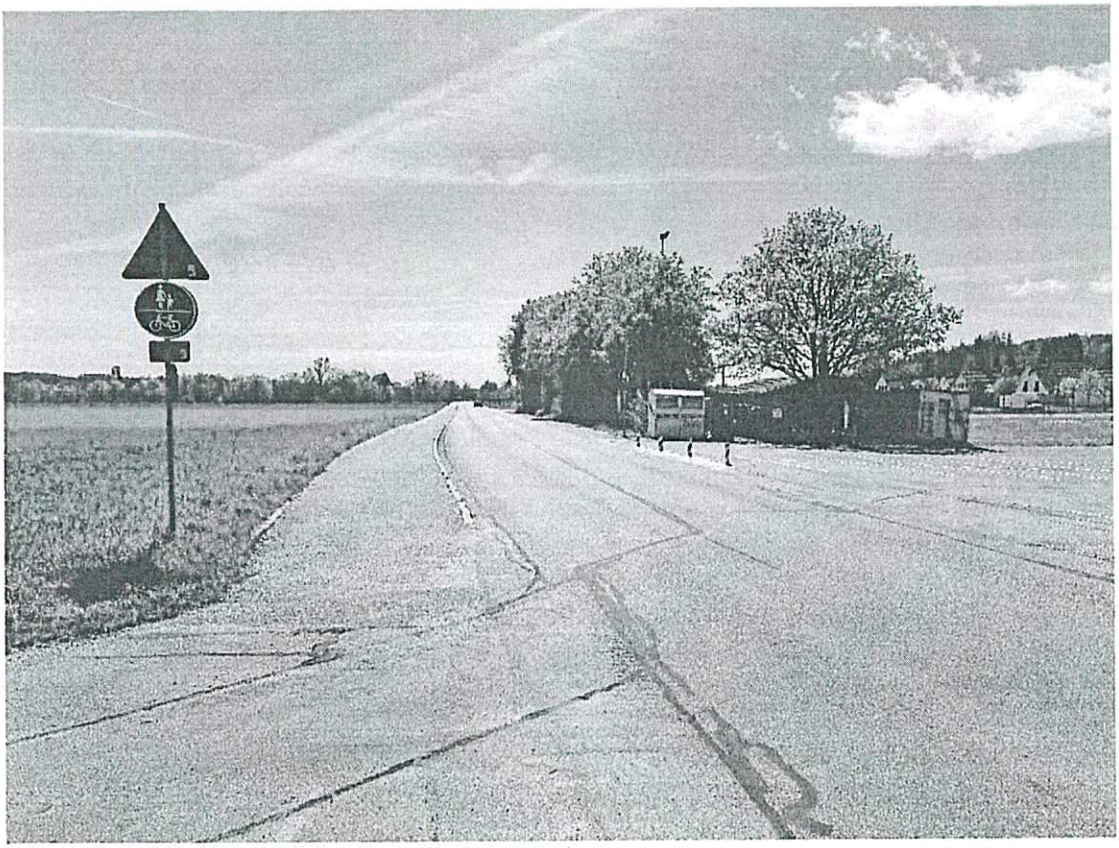


Abbildung 1: Einmündung des Herrenwegs, Blickrichtung Süden

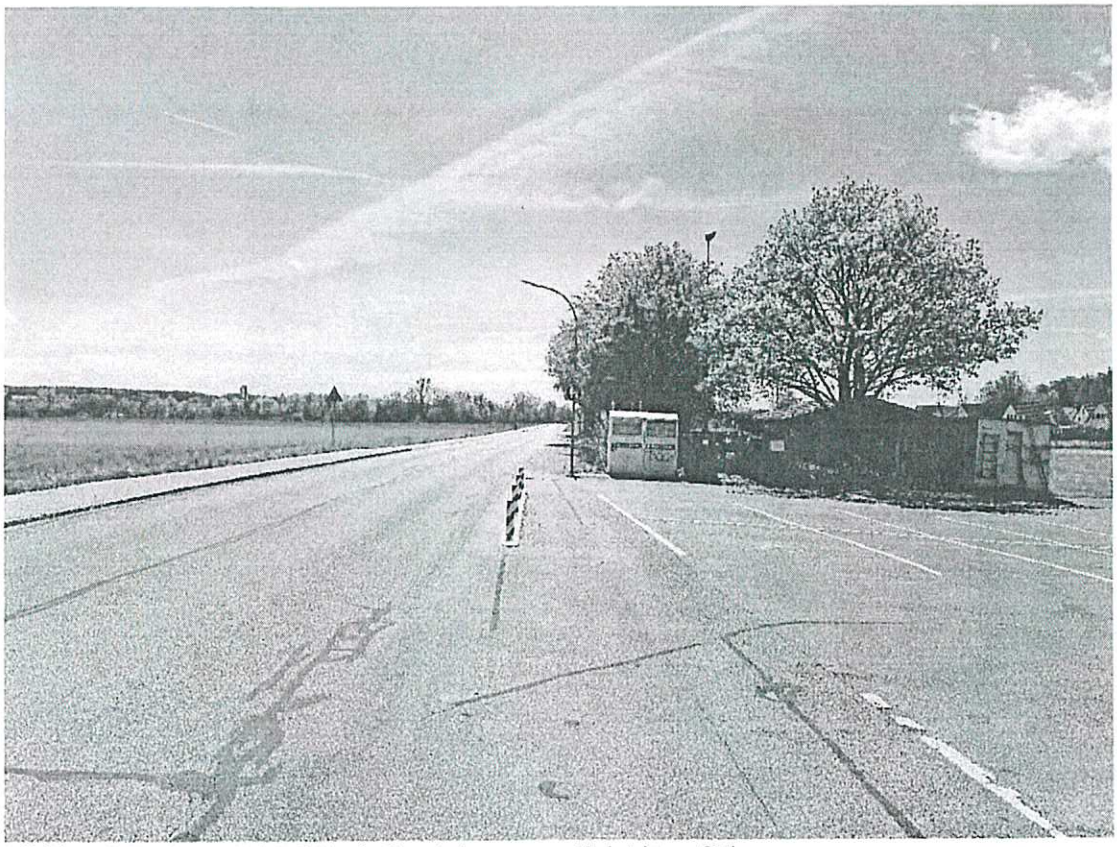


Abbildung 2: Zur Kaisersäule in Höhe des Gemeindezentrums, Blickrichtung Süden

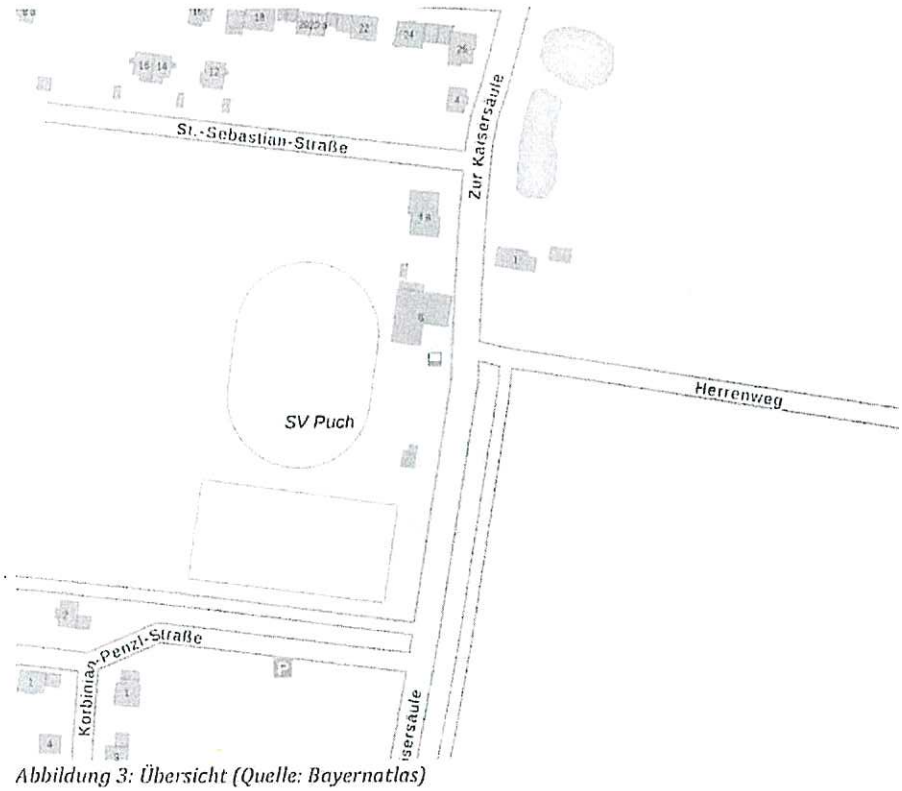


Abbildung 3: Übersicht (Quelle: Bayernatlas)



Abbildung 4: Übersicht (Quelle: Bayernatlas)