

Sitzungsunterlagen

16. öffentliche und nichtöffentliche
Sitzung des Ausschusses für
Umwelt, Verkehr und Tiefbau
05.10.2022

Ausschuss für
Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
05.10.2022

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung öffentl.	5
--------------------	---

Vorlagendokumente

TOP Ö 3 Vergabe Barrierefreier Umbau von 6 Bushaltestellen	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2823/2022	7

TOP Ö 4 Widmung Stichstraße Cerveteristraße	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2810/2022	13

Lageplan Stichstraße-Cerveteristraße 2810/2022	17
--	----

Lageplan Stichstraße-Cerveteristraße Gehweg 2810/2022	19
---	----

TOP Ö 5 Bereich vor der Schule West II - Festlegung des Planungsentwurfs und Vergabe	
Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2809/2022	21

Anlage 1 – Auszug aus der Niederschrift - UVT-Sitzung am 08.02.2022 2809/2022	29
---	----

Anlage 2 – Protokoll - Abstimmungstermin zur Planung am 23.08.2022 2809/2022	31
--	----

Anlage 3 – Lageplan – Entwurfsplanung Bereich vor Schule West II 2809/2022	35
--	----

TOP Ö 6 Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöhen, Verkehrssicherheit stärken; Beitritt der Stadt Fürstenfeldbruck zur bundesweiten kommunalen Initiative für stadtverträglichen Verkehr	
--	--

Vorlage mit Sitzungsdaten Ausschuss 2790/2022	37
---	----

Sachantrag 90/2020-2026 vom 26.04.2022 2790/2022	41
--	----

Ausschuss für
Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
05.10.2022

Stadt Fürstenfeldbruck Postfach 1645 82245 Fürstenfeldbruck

An die/ das/ den
Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung
Behindertenbeirat/ Seniorenbeirat/
Sportbeirat/ Stadtjugendrat/ Umweltbeirat/
Wirtschaftsbeirat
Stadtwerke Fürstenfeldbruck
Veranstaltungsforum Fürstenfeld
Vertreter der Presse

Hauptstraße 31
82256 Fürstenfeldbruck

Telefon: 08141 / 281-0
Telefax: 08141 / 282-1199

Allg. Öffnungszeiten:
Mo – Fr 08:00-12:00 Uhr
Do 14:00-18:00 Uhr
und nach Vereinbarung

<http://www.fuerstenfeldbruck.de>
Info@fuerstenfeldbruck.de

Fürstenfeldbruck, 22.09.2022

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zu der am **Mittwoch, 05.10.2022, 18:00 Uhr**, im großen Sitzungssaal
des Rathauses stattfindenden Sitzung **des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und**
Tiefbau ein.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

1. Bekanntgabe von in nichtöffentlichen Sitzungen gefassten Beschlüssen gem. Art. 52 Abs. 3 GO
2. Verkehrsrechtliche und umweltrechtliche Fragen
3. Vergabe Barrierefreier Umbau von 6 Bushaltestellen
4. Widmung Stichstraße Cerveteristraße
5. Bereich vor der Schule West II - Festlegung des Planungsentwurfs und Vergabe
6. Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöhen, Verkehrssicherheit stärken; Beitritt der Stadt Fürstenfeldbruck zur bundesweiten kommunalen Initiative für stadtvträglichen Verkehr

7. Sachstand Ochsenwiese; mündlicher Bericht

8. Verschiedenes

Nichtöffentlicher Teil:

1. Verschiedenes

Freundliche Grüße

Erich Raff
Oberbürgermeister

Ausschuss für
Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
05.10.2022

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2823/2022

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

Betreff/Sach-antragsnr.		Vergabe Barrierefreier Umbau von 6 Bushaltestellen			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:		SG 44	Erstelldatum	22.09.2022	
Verfasser		Probst, Michael	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		44 Städtischer Tiefbau, Kläranlage	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	05.10.2022	Ö

Anlagen:	- Firmenliste NICHTÖFFENTLICHER TEIL
----------	--------------------------------------

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt die Arbeiten für den Barrierefreien Umbau der Bushaltestellen an der Dachauer Str. Nord (bei Parkplatz Feuerhausstr., Nähe Krankenhaus), Dachauer Str. Süd (Nähe Volksbank), Maisacher Str. Nord (ggü. Zulassungsstelle), Maisacher Str. Süd (bei Zulassungsstelle), Stadelbergerstr. (bei Psychiatrie) und Konrad-Adenauer-Str. an die Firma Richard Schulz Tiefbau GmbH & Co. KG, Weißlinger Str. 42 in 82205 Gilching zu einem Gesamtbruttopreis von 272.366,02 € zu vergeben.

Referent/in		Pötzsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	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			Ja		€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag					272.3 66,02 €
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme					€
Folgekosten					€

Sachvortrag:

Die Maßnahme „Barrierefreier Umbau von 6 Bushaltestellen an der Dachauer Str. Nord, Dachauer Str. Süd, Maisacher Str. Nord, Maisacher Str. Süd, Stadelberger Str. und Konrad-Adenauer-Str. wurde vom Ingenieurbüro mit Gesamtkosten in Höhe von rund 334.300,00 € (siehe Auflistung) geschätzt.

Haltestellen	Gesamtkosten (brutto gerundet)
Dachauer Str. Nord	42.900,00 €
Dachauer Str. Süd	43.000,00 €
Konrad-Adenauer-Str.	56.300,00 €
Maisacher Str. Nord	49.900,00 €
Maisacher Str. Süd	75.000,00 €
Stadelberger Str.	67.200,00 €
Gesamtkosten in brutto	334.300,00 €

Die Arbeiten für die oben genannten Umbauten wurden öffentlich ausgeschrieben. Zur Submission am 15.09.2022 um 11 Uhr haben vier Firmen ein Angebot abgegeben.

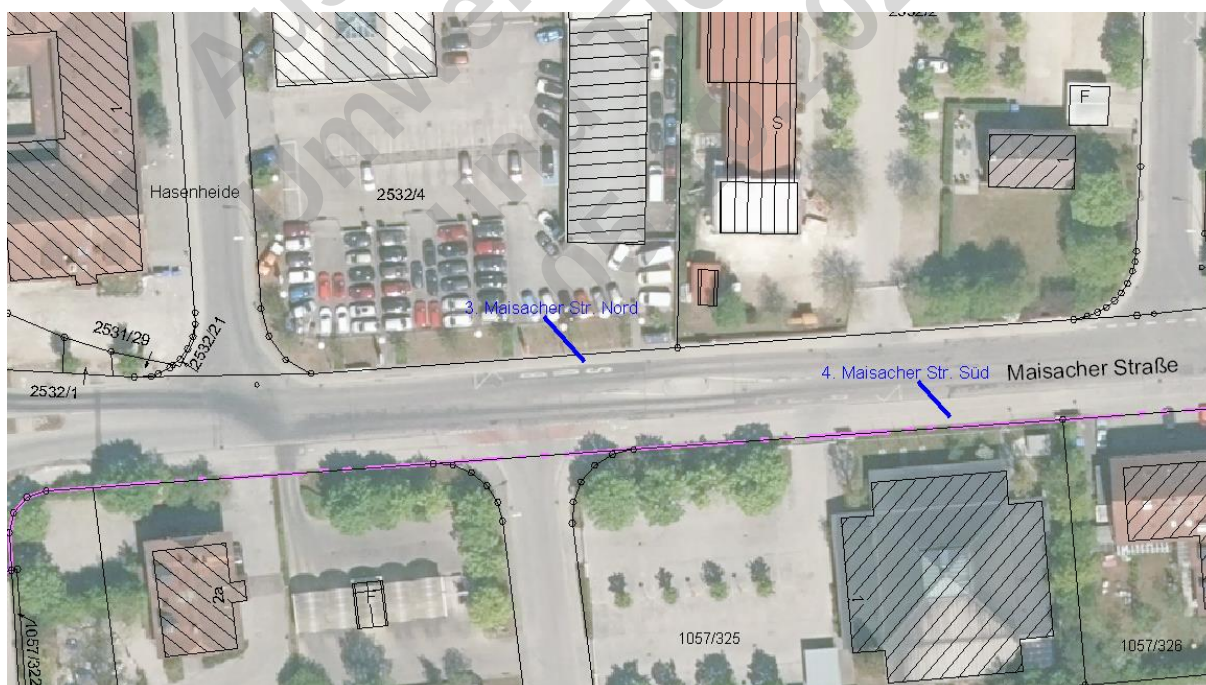
Die Nachrechnung und Prüfung der Angebote ergab nachfolgende Reihenfolge:

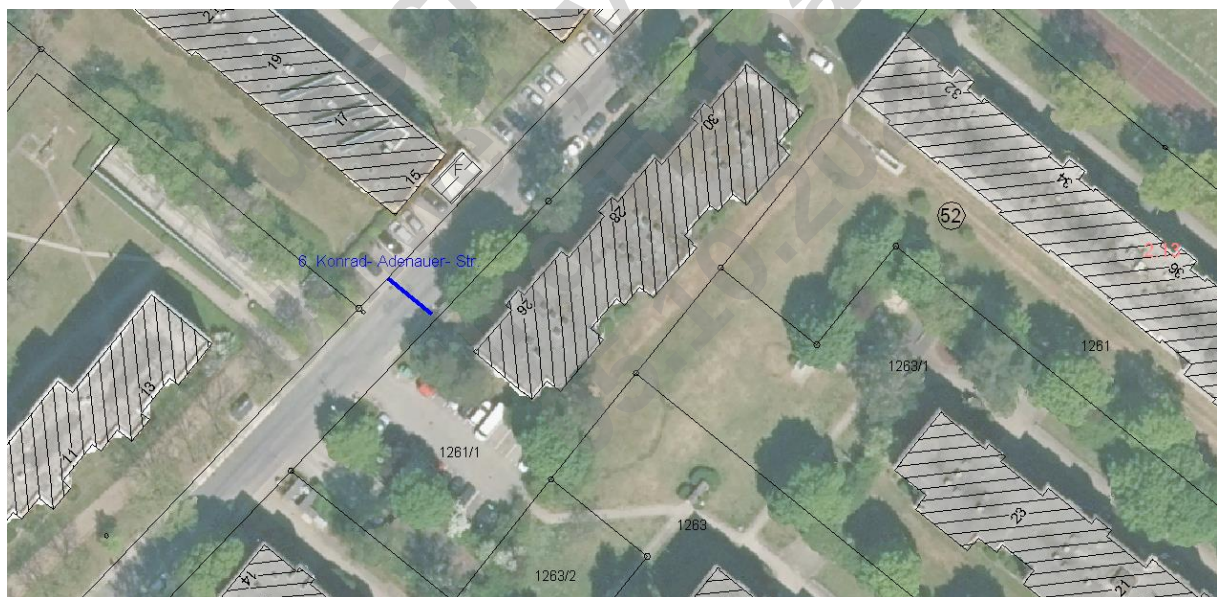
1	Richard Schulz Tiefbau GmbH & Co. KG, 82205 Gilching	272.366,02 €
2	Bieter 2	275.848,56 €
3	Bieter 3	342.786,83 €
4	Bieter 4	379.611,95 €

Mindestbietender ist die Fa. Richard Schulz Tiefbau GmbH & Co. KG. Die Gesamtangebotssumme beträgt 272.366,02 € brutto. Gemäß Vergabeempfehlung wurde die Kostenberechnung der Bauarbeiten um rund 18,5 % unterschritten.

Die Verwaltung schlägt vor, die Arbeiten an die Fa. Richard Schulz Tiefbau GmbH & Co. KG, Weißlinger Str. 42 in 82205 Gilching zu einem Gesamtbruttopreis von 272.366,02 € zu vergeben. Die benötigten Haushaltsmittel stehen zur Verfügung.

Standorte der umzubauenden Haltestellen





Ausschuss für
Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
05.10.2022

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2810/2022

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

Betreff/Sachantragsnr.		Widmung StichtraÙe CerveteristraÙe			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus	öfentlich	
AZ:		Amt4/SG42-Ma	Erstelldatum	12.09.2022	
Verfasser		Maurer, Markus	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		42 Bauverwaltung	Abzeichnung OB:		
Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status	
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	05.10.2022	Ö

Anlagen:	1) Lageplan Widmungsfläche Stichstraße 2) Lageplan Widmungsfläche Gehweg
----------	---

Beschlussvorschlag:

- 1) Die Stichstraße der Cerveteristraße (Fl.Nr. 930/6, Gemarkung Fürstenfeldbruck) wird zur Ortsstraße ohne Widmungsbeschränkung gewidmet.
- 2) Der Gehweg über Teilflächen der Flurstücke 934/6 und 933/11, je Gemarkung Fürstenfeldbruck wird zum beschränkt-öffentlichen Weg (Fußgänger) gewidmet.

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:

1)

Die Stichstraße der Cerveteristraße (Fl.Nr. 930/6, Gemarkung Fürstenfeldbruck) ist im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 55/2 „Cerveteristraße-West“ als Straßenverkehrsfläche festgesetzt (siehe Lageplan Stichstraße).

Es wurden nach Herstellung der Tragschicht und Vermessung zwei Teilflächen (neue Fl.Nr. 930/8 und 930/9) an das jeweils angrenzende Grundstück abgetreten. Es hat sich heraus gestellt, dass diese Teilflächen nicht erforderlich sind bzw. keine Funktion für die öffentliche Straße erfüllen.

Die Stichstraße wurde zwischenzeitlich technisch fertig gestellt und am 21.07.2022 abgenommen und bereits zuvor mit Freigabe in Dienst gestellt. Das als Verkehrsfläche dienende Grundstück befindet sich nun im Eigentum der Stadt Fürstenfeldbruck.

Die Widmungsvoraussetzung des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG ist damit erfüllt.

Die Stichstraße hat die Verkehrsbedeutung einer Ortsstraße, da sie dem Verkehr innerhalb der geschlossenen Ortslage bzw. innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs eines Bebauungsplans dient. Die Widmung richtet sich demnach nach Art. 6 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 46 Nr. 2 BayStrWG. Mit der Widmung geht die Straßenbaulast auf die Stadt Fürstenfeldbruck über.

betroffene Flurstücke: Fl.Nr. 930/6, Gem. Fürstenfeldbruck

Anfangspunkt: Westliche Grundstücksgrenze Fl.Nr. 930/6

Endpunkt: Einmündung Cerveteristraße

Widmungsbeschränkung:

keine

2)

Im unter Nr. 1) bezeichneten Bebauungsplan ist über die privaten Grundstücke Flur-Nrn. 934/6 und 933/11, je Gemarkung Fürstenfeldbruck (siehe Lageplan Gehweg) eine Straßenverkehrsfläche Gehweg festgesetzt.

Die Herstellung des Gehwegs erfolgte durch Städtebaulichen Vertrag. Im Städtebaulichen Vertrag wurde zudem seitens des Grundstückseigentümers die Widmungszustimmung bereits erteilt.

Die Widmungsvoraussetzung des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG ist damit erfüllt.

Bei dem Gehweg handelt es sich um einen beschränkt-öffentlichen Weg (selbstständiger Gehweg). Die Widmung richtet sich daher nach Art. 6 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 53 Nr. 2 BayStrWG.

Mit der Widmung geht die Straßenbaulast, unabhängig vom Eigentum, auf die Stadt Fürstenfeldbruck über.

betroffene Flurstücke: Teilfl. 934/6 u. Teilfl. 933/11, je Gem. Fürstenfeldbruck
Anfangspunkt: Östliche Grundstücksgrenze Fl.Nr. 930/9
Endpunkt: Einmündung Cerveteristraße
Widmungsbeschränkung: Nur Fußgänger

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

Ausschuss für
Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
05.10.2022



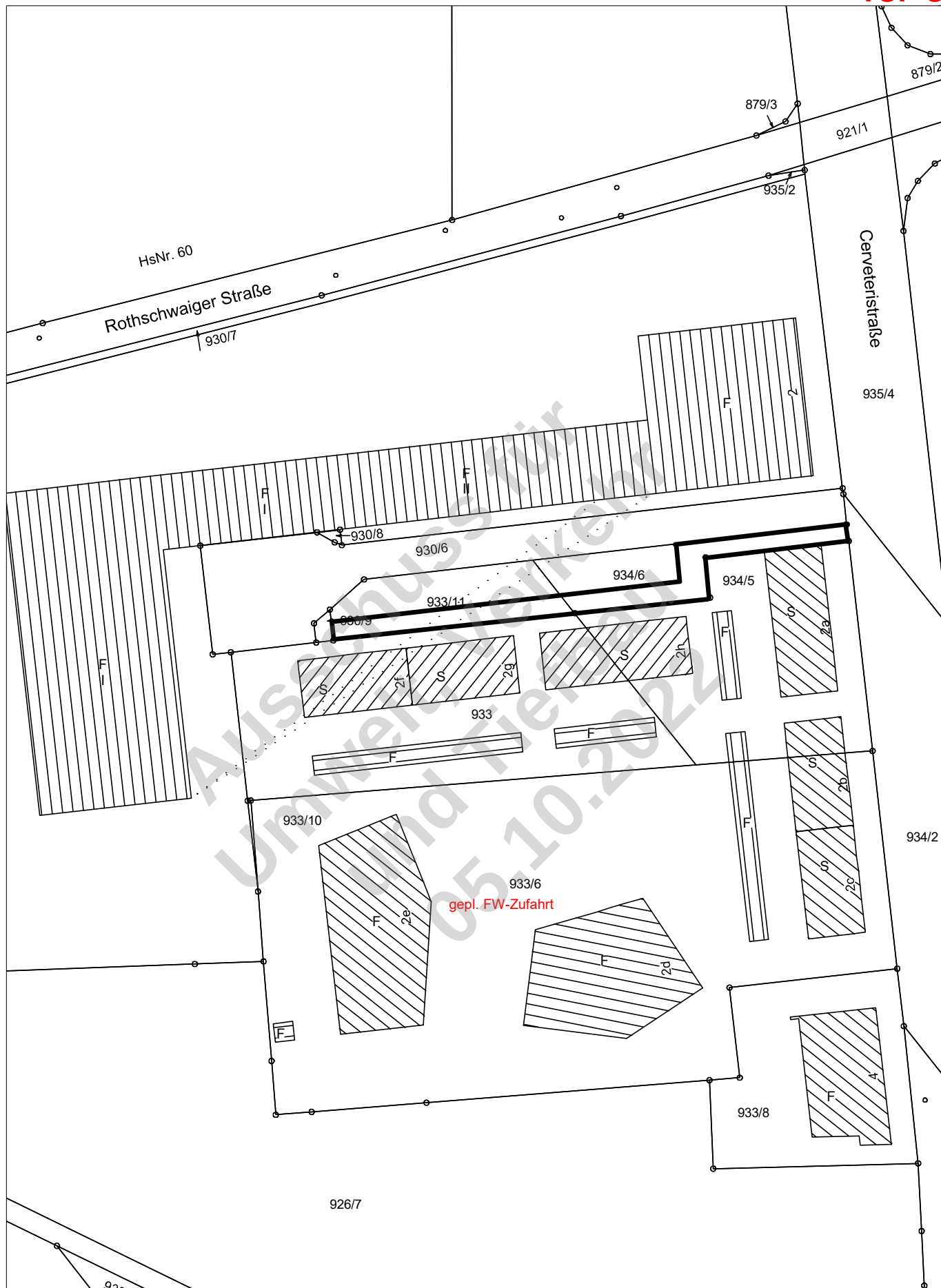
Hauptstraße 31
82256 Fürstenfeldbruck
www.fuerstenfeldbruck.de

Tel.: 08141 281 0
Fax.:08141 281 X

Datum: 12.09. 2022

Maßstab: 1:1000

Ausschuss für
Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
05.10.2022



Stadt Fürstenfeldbruck

Hauptstraße 31
82256 Fürstenfeldbruck
www.fuerstenfeldbruck.de

Tel.: 08141 281 0
Fax.: 08141 281 X

Bearbeitet: Maurer

Datum: 12.09. 2022

Plan-Nr.:

Maßstab: 1:1000

Ausschuss für
Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
05.10.2022

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2809/2022

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

Betreff/Sach-antragsnr.		Bereich vor der Schule West II - Festlegung des Planungsentwurfs und Vergabe			
TOP - Nr.		Vorlagenstatus		öffentlich	
AZ:		Erstelldatum		07.09.2022	
Verfasser		Miramontes, Montserrat	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		43 Stadtentwicklung, Verkehrsplanung, Klimamanagement	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	05.10.2022	Ö
Anlagen:		Anlage 1 – Auszug aus der Niederschrift - UVT-Sitzung am 08.02.2022 Anlage 2 – Niederschrift - Abstimmungstermin zur Planung am 23.08.2022 Anlage 3 – Lageplan – Entwurfsplanung Bereich vor Schule West II			

Beschlussvorschlag:**Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:**

1. Der vorgelegten Entwurfsplanung wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der Entwurfsplanung die Ausführungsplanung auszuarbeiten und die Ausschreibung für die Maßnahme durchzuführen. Ziel soll sein, die Baumaßnahme noch im Jahr 2022 zu beauftragen um möglichst ab dem Frühjahr 2023 umzusetzen.
3. Um eine termingerechte Fertigstellung der Baumaßnahme zum Schulbeginn 2023 zu gewährleisten, wird zur Realisierung der Umbaumaßnahme ein Projektbeschluss gefasst.
4. Der Oberbürgermeister o. V. i. A. wird ermächtigt, auf Grundlage der Ergebnisse des Vergabeverfahrens die entsprechenden Verträge abzuschließen und die Aufträge zu vergeben.

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			Ja	
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung				€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag			Ja	617.300 €
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				617.300 €
Folgekosten				€

Sachvortrag:

Die Stadt Fürstenfeldbruck plant den Umbau der Cerveteristraße im Bereich der Grundschule West II, die mit dem Schuljahr 2023/24 in Betrieb gehen soll. Durch diesen Umbau soll der sichere Zugang für Fußgänger sowie die Zufahrt für Radfahrer, PKW und den Busverkehr ermöglicht werden.

Am 08.02.2022 wurde in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau die von der Verwaltung erarbeitete Skizze für die Aufteilung des zukünftigen Straßenraums beschlossen. Auf dieser Grundlage wurde daraufhin eine Entwurfsplanung erarbeitet und die Ausschreibung für den Ausbau vorbereitet. Als Ziel soll dieser Straßenabschnitt im Sommer 2023 umgesetzt werden. (Siehe Niederschrift in der Anlage 1)

Die Planungsleistung wurde im Frühjahr 2022 ausgeschrieben. Im Ergebnis hat den Zuschlag die Firma SHP Consult erhalten. Am 23.08.2022 wurde die von der Firma SHP Consult erarbeitete Entwurfsplanung vorgestellt. Verschiedene Belange wurden berücksichtigt und diskutiert. (Siehe Niederschrift in der Anlage 2).

Darauffolgend hat die Firma SHP Consult den Entwurf inklusive Erläuterungsbericht eingereicht. Dieser sowie die Entwurfsplanung (Anlage 3) sind im Folgenden Bestandteil dieser Beschlussvorlage.

1. Bestand des Ausbaubereiches

Die bestehende Cerveteristraße ist zurzeit im gesamten Umbaubereich mit einem älteren, teilweise beschädigten Asphaltaufbau mit einer Dicke von ca. 10 cm befestigt. Die Breite der Fahrbahn beträgt in diesem Bereich ca. 7,5 m. Abgetrennt durch einen Grünstreifen mit Baum- und Heckenbepflanzung verläuft beidseitig ein Gehweg (Rad frei) mit einer Breite von 2,0 bis 2,5 m, teilweise unter 2,0 m.

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt in den angrenzenden Grünstreifen, die Gehwege entwässern überwiegend in die nach außen angrenzenden Grünflächen.

Die Cerveteristraße ist eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße, welche die Siedlung Buchenau mit ihren Wohn- und Gewerbeflächen sowie den S-Bahnhof Buchenau mit den nördlich der Rothschaiger Straße liegenden Gewerbe- und Wohngebieten verbindet. Sie verläuft östlich parallel zur B 471 und dient den beiden Anschlussstellen Industriestraße und Fürstenfeldbruck West als Zubringer.

Im weiteren Planungsbereich liegen südlich der geplanten Schulgebäude bereits das Viscardi-Gymnasium und das Montessori-Kinderhaus, nördlich davon der neue Schülerhort Cerveteristraße, die Johanniter-Kinderkrippe und die Stadtwerke Fürstenfeldbruck. Zwischen den Einmündungen Balduin-Helm-Straße und Rothschaiger Straße wurde bei der letzten Verkehrszählung eine Verkehrsstärke von 8.800 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 427 entsprechend 5% festgestellt. Für Fußgänger und Radfahrer liegen keine verwertbaren Zahlen vor.

Für den Ausbaubereich der Cerveteristraße steht eine Grundstücksbreite von ca. 18 m Breite zur Verfügung.

Der Untergrund besteht gemäß Gutachten und Erfahrungen in der direkten Umgebung aus nicht frostsicherem schluffigem, bindigem Kies. Nach Erfahrungswerten benachbarter Baumaßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass der Grundwasserspiegel weit unterhalb der Gründungssohle bei ca. -20m liegt. Der Fahrbahnaufbau besteht lediglich aus einem ca. 10 cm starken Asphaltaufbau. Verunreinigun-

gen der aufzubrechenden Asphaltschichten und des darunter liegenden Bodens (PAK-Material) sind nicht zu erwarten.

2. Zielsetzung

Ziel der Umbaumaßnahme ist die Gewährleistung eines sicheren Schulweges für die Schüler und das Personal der geplanten Grundschule West II unter Berücksichtigung des durchlaufenden Verkehrs.

Dazu ist ein Vollausbau des Bereiches zwischen dem Montessori-Kinderhaus und dem nördlich des geplanten Schulgeländes verlaufenden Weges, der auf der Ostseite bis zur Ettenhofer Straße führt, geplant. In diesem Bereich sollen vor allem auf der Westseite beim Schulgelände verbreiterte Flächen für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung gestellt und eine sichere Überquerung der Fahrbahn an dem o.g. nördlich querenden Weg ermöglicht werden.

Des Weiteren sollen südlich und nördlich des Schulgeländes zwei Haltebereiche neben der Fahrbahn zur Verfügung gestellt werden, um hier Schüler mit dem PKW absetzen und aufnehmen zu können (Kiss and go) sowie das Halten von Bussen für Schülerausflüge und Schwimmbadfahrten außerhalb der Fahrbahn zu ermöglichen.

3. Technische Gestaltung der Baumaßnahme und Trassierung

Die geplante Fahrbahn ist im Planungsbereich der Cerveteristraße mit einer Breite von 6,5 m, entsprechend dem Begegnungsverkehr von Bussen vorgesehen. Auf der Seite der geplanten Schulgebäude wird für den hohen erwarteten Fußgängeranteil und dem durchführenden Radverkehr (Gehweg Rad frei) der vorhandene Gehweg auf 4,0 m verbreitert.

Der Gehweg/Rad frei auf der gegenüberliegenden Straßenseite wird soweit möglich im Planungsbereich ebenfalls verbreitert, südlich der Querungshilfe auf 3,0 m, nördlich davon bis zum Übergang auf den Bestand auf 2,5 m.

Die Querneigung der Fahrbahn ist wegen der vorliegenden Zwangspunkte zum Teil als Einseitgefälle ausgeführt, ansonsten wird wie im Bestand ein Dachprofil gewählt.

3.1 Trassierung

Die Trassenführung folgt im Wesentlichen der bestehenden Fahrbahn, wobei diese im Bereich der Querungshilfe aufgeweitet wird und die beiden Bereiche für kurzzeitigen PKW-Halt (Kiss and go) bzw. Bushaltebuchten für Schülerausflüge und Schwimmbadfahrten seitlich angefügt werden. In Verbindung mit der Verbreiterung der Gehwege ergibt sich für die längs verlaufenden Grünstreifen eine etwas veränderte Lage, wobei die Breite der Grünstreifen weitgehend erhalten bleiben kann.

Die Trassierung wurde an den maßgeblichen Punkten wie Ein- und Ausfahrtsradien und der Querungshilfe etc. mit dem Fahrsimulationsprogramm „Dynamische Schleppkurve XXM“ von RZI geprüft. Dabei wurde auf der Hauptfahrbahn bei der Querungshilfe ein Sattelzug bzw. LKW mit Hänger angesetzt, bei den Ein- und Ausfahrten ein 3-achsiges Müllfahrzeug mit Nachlaufachse. Für Feuerwehrezufahrten wurde darüber hinaus die dafür vorgeschriebene Fahrkurve geprüft.

Die Querungshilfe ist barrierefrei gestaltet und hat eine Furtbreite von 4,0 m, eine Warteflächenbreite von 3,0 m in der Fahrbahnmitte und eine beidseitigen Fahrgassenbreite von 3,5 m.

3.2 Querschnitt

Die Querschnittselemente wurden an Hand folgender Richtlinien, Empfehlungen und Merkblätter bestimmt, bzw. nach praktischen Gesichtspunkten gewählt:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10)

3.3 Befestigungsart nach RStO 12

Auf der Basis der gemäß der letzten Verkehrszählung vorliegenden Verkehrsbelastung wurde der Fahrbahnaufbau bemessen. Es wird von einer Belastung entsprechend der Belastungsklasse Bk 3,2 ausgegangen.

(Tafel 6, Geh- und Radwege)	(im Bereich der Schule, Querungshilfe, Haltbuchten) 9 cm Betonplattenbelag mit Splittbettung 21 cm Frostschutzschicht. (2-lagiger Asphaltaufbau in den Anschlussbereichen) 30 cm frostsicherer Gesamtaufbau 3 cm Asphaltdeckschicht 8 cm Asphalttragschicht 19 cm Frostschutzschicht
Fahrbahn: (Bk 3,2)	3-lagiger Asphaltaufbau 50 cm frostsicherer Gesamtaufbau 4 cm Asphaltdeckschicht 6 cm Asphaltbinderschicht 12 cm Asphalttragschicht 28 cm Frostschutzschicht

3.4 Entwässerung

Die Entwässerung der Geh- und Fahrbahnflächen wurde gemäß RAS-Ew 05 geplant und ist mit einer Regelquerneigung zum Fahrbahnrand mit Entwässerungsrinnen aus Graniteinzeilerstreifen vorgesehen. Im Bereich von höhenmäßigen Zwangspunkten wie Anschlussbereiche und Einmündungen wird die Querneigung soweit erforderlich angepasst.

Die Entwässerung der Gehwegflächen ist in den zur Fahrbahn hin angrenzenden Grünstreifen vorgesehen, der als Mulde ausgebildet wird.

Das Niederschlagswasser der Fahrbahnflächen an Hoch- und Tiefborden zu Straßenabläufen abgeleitet. Es wird anschließend über zwei in der Fahrbahn geplante Kiesrigolen versickert, denen je Zulauf Filterschächte zur Vorreinigung vorgeschaltet sind.

Da die einzelnen Verkehrsflächen eine Fläche kleiner 1.000 m² aufweisen und auch sonst den Anforderungen der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung genügen, ist der Bau der Entwässerungseinrichtungen genehmigungsfrei.

4. Kostenberechnung

Die Kosten der Maßnahme belaufen sich auf ca. € 617.000 Brutto. (S. Tabelle unten, Vereinfachte Kostenberechnung nach DIN 276).

Kostengruppe	Bezeichnung	EUR Gesamt
200	Herrichten und erschließen	
210	Herrichten	40.000,00 €
212	Abbruchmaßnahmen	87.810 €
	Summe 210 netto	127.810,00 €
500	Außenanlagen	
510	Geländefläche	
511	Geländebearbeitung	82.250,00 €
	Summe 510 netto	82.250,00 €
520	Befestigte Flächen	
521	Wege, Fußwege, Radwege	113.336,00 €
521	Straßen	152.944,00 €
	Summe 520 netto	266.280,00 €
540	Technische Anlagen in Außenanlagen	
541	Abwasseranlagen	36.400,00 €
548	Nutzungsspezifische Anlagen	6.000,00 €
	Summe 540 netto	42.400,00 €
	Gesamtsumme netto	518.740,00 €
	MwSt. 19%	98.560,60 €
	Gesamtsumme brutto	617.300,60€

5. Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme soll voraussichtlich im Frühsommer 2023 zur Ausführung kommen. Ziel dabei ist, dass der Bereich vor der Schule West II vor Beginn des Betriebs in September 2023 fertig ist.

Bewertung der Stadtverwaltung

Der vorgelegte Plan für den Bereich vor der Schule West II wurde in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung entwickelt und abgestimmt. Dabei wurden die Verkehrssicherheit und der Komfort für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere von Schulkindern, berücksichtigt. Ebenso wurden die Einfahrten für die Feuerwehr und andere Fahrzeugen in Abstimmung mit den Planern der Außenanlagen überprüft. Die Begrenzung von Bussen auf der Fahrbahn ist mit der vorgelegten Planung gewährleistet.

Weitere Varianten für die Führung des Radverkehrs, wie ein getrennter Geh- und Radweg oder eine Fahrradstraße wurden während der Planungsphase geprüft.

Der Vorteil dieser Varianten wäre eine klare Trennung zwischen den Fußgängern und Radfahrern. Als Nachteile könnte dies allerdings zum schnelleren Fahren der Radfahrer beitragen und dadurch die Sicherheit der fußläufigen Schülerinnen und Schüler im Eingangsbereich der Schule gefährden.

Weiterhin ist zu befürchten, dass die Trennung beispielsweise bei Schulbeginn oder Ende, aufgrund des großen Andrangs nicht beachtet wird. Aus rechtlichen Gründen wäre bei einer Trennung des Geh- und Radwegs der Radweg benutzungspflichtig. Im Ergebnis wäre damit ein Befahren der Fahrbahn durch Radfahrer, trotz des angeordneten Tempo 30, nicht zulässig.

Die Verwaltung ist daher unter Abwägung der Vor- und Nachteile zu dem Ergebnis gekommen, dass die vorgeschlagene Lösung (Gehweg Rad frei) am besten den Zielen des Vorhabens entspricht (s. Anlage 2).

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

Ausschuss für
Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
05.10.2022

Ausschuss für
Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
05.10.2022

**Auszug
aus der Niederschrift über die
13. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
vom 08.02.2022**

Vorsitzender, Oberbürgermeister:

Herr Erich Raff;

Ausschussmitglieder:

Herr Albert Bosch; Herr Dr. Marcel Boss; Herr Thomas Brückner; Frau Karin Geißler;
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:

Herr Peter Glockzin;

Beratungspunkt (öffentlich):

TOP 6	Planungskonzept für den Bereich vor der Schule West II
--------------	---

Sachvortrag:

Der Sachvortrag Nr. 2613/2021 vom 17.12.2021 dient dem Gremium als Diskussionsgrundlage.

Herr Stadtrat Glockzin erkundigt sich, ob die Kiss & Ride-Parkplätze (eingeschränktes Haltverbot) tagsüber zeitlich befristet werden können.

Frau Thron antwortet, dass dies vorgesehen ist.

Herr Stadtrat Brückner spricht sich für die zweite Überquerungshilfe aus und möchte eine Verbreiterung der Gehwege zugunsten der Radfahrer (Gehweg/Radfahrer frei).

Frau Stadträtin Dr. Zierl möchte die Ausweitung des im Plan grün gekennzeichneten Bereichs (Fahrbahnverengung durch Verbreiterung Gehwege). Sie möchte dadurch erreichen, dass gegenüber der Kiss & Ride Parkplätze niemand parken kann.

Das Gremium kam zu folgendem

Beschluss:

1. Der vorgelegten Skizze für die Umplanung des Bereichs vor der Schule West II wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage die weitere Planung auszuarbeiten und die Ausschreibungen für die Maßnahme (Planung und Ausbau) vorzubereiten mit dem Ziel, diese im Sommer 2023 umzusetzen.
3. Die Behandlung des Sachantrags Nr. 106 ist abgeschlossen.

Ja-Stimmen: 14
Nein-Stimmen: 0

Für die Richtigkeit des Auszuges:
Fürstenfeldbruck, 18.02.2022

gez Christine Hess
Schriftführerin

gez. Erich Raff
Oberbürgermeister

Ausschuss für
Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
05.10.2022

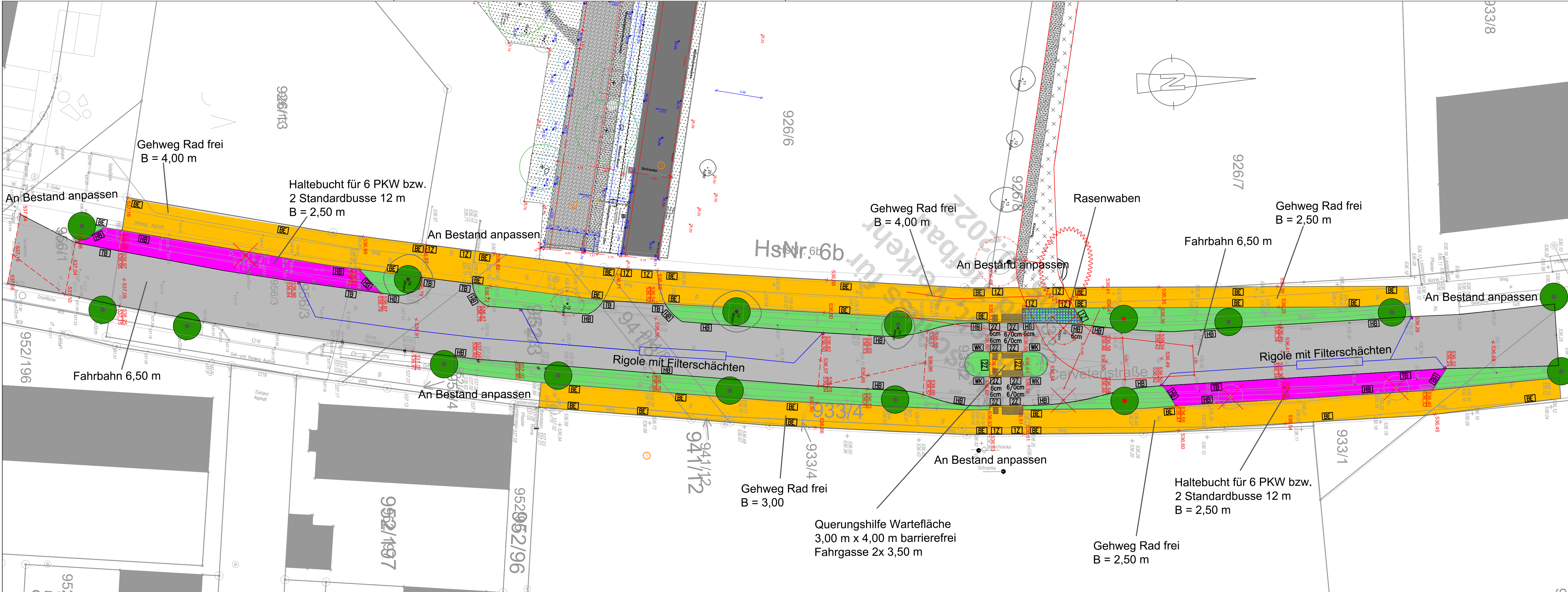
Niederschrift über:	Abstimmungstermin – Vorentwurf für den Bereich vor der Schule West II	
Ort:	Raum 09, Niederbronnerweg 3	
Datum:	23.08.2022, 13:00-14:00 Uhr	
Verfasser:	SG 43 / Frau Miramontes	
Verteiler:	Herr Dachsel (Bauamtsleiter), Herr Walleit (SG 43, Stadtentwicklung), Herr Doll (SG 44, Tiefbau), Herr Lichtenberg (SG45), Frau Hörtl (Stabstelle Soziales), Frau Gessner (Radverkehrsplanung, SG 43), Frau Zifreund (Landschaftsplanung, SG 41), Herr Maurer (Amt 5) und Teilnehmer (siehe unten)	
Versand:	30.08.2022	
Teilnehmer:	Frau Thron Herr Walleit Frau Miramontes Frau Spierer Herr Hohendorf	SG 34, Straßenverkehrsbehörde SG 43, Stadtentwicklung SG 43, Stadtentwicklung SG 45, Hochbau SHP Consult
Bemerkungen Das SG 44 (Tiefbau), Frau Zifreund (Landschaftsplanung) wurden neben den o.g. Teilnehmern zu dem Termin eingeladen. Herr Mai (Feuerwehr) hat den bisherigen Vorentwurf bekommen und wurde über den Termin informiert. Er hatte schon mal in früheren Treffen teilgenommen und die wichtige Aspekte bzgl. der Einfahrt für die Feuerwehr eingebracht. Diese wurden entsprechend berücksichtigt. Eine Teilnahme bei dem heutigen Termin war deswegen nicht mehr erforderlich. Frau Zifreund hat ihre Anmerkungen zum Plan per E-Mail am 23.08. geschickt. Diese werden unten ausgeführt. Aus Sicht des Sachgebietsleiters vom Tiefbau, Herr Doll, war keine Teilnahme seitens des Tiefbaus an diesem Termin erforderlich.		

Punkt	Thema	Veranlas- ser
1	Anlass und Ziel des Termins Nach dem Auftakttermin für das Projekt am 08.06. wurde das Ziel gesetzt, bis Ende August/Mitte September eine abgestimmte Entwurfsplanung zwischen SG 43 und SHP-Consult zu bekommen. Herr Hohendorf (SHP-Consult) hat sich seitdem mit dem Planungsbüro der Außenanlagen ausgetauscht und einen Vorentwurf für den Bereich vor der Schule West II erarbeitet. Dieser wurde vor dem Termin den Teilnehmern zur Verfügung gestellt und heute nochmal durch Herrn Hohendorf präsentiert. Es gab folgende Anmerkungen zu dem Vorentwurf:	Miramon- tes
2	Anmerkungen zum Vorentwurf Getrennter Geh und Radweg, östliche Seite der Straßen Auf der westlichen Seite, zwischen der südlichen Grenze des Planungsbereiches und der Querungshilfe, ist ein getrennter Geh und Radweg vorgeschlagen (jeweils 2 Meter breit). Diese Führung endet bei der Querungshilfe. Danach ist in Gehweg Radfahrer frei (B= 2.50 Meter) in Richtung Norden vorgeschlagen. Diese Führung hat Vor- und Nachteile. Ein Vorteil ist, dass es in diesem Bereich eine klare Trennung zwischen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen gibt. Das könnte für eine gewisse Ordnung in der Früh beim Schulanfang sorgen und positiv wirken. Nachteil ist, dass dadurch Radfahrer:innen schneller fahren könnten und dadurch bei Ein- und Ausfahrten gefährdet sein könnten. Auch möglich ist, dass die Kinder diese Trennung gar nicht beachten und dann würde diese Trennung die gewünschte Ordnung nicht erreichen. Ein weiterer Nachteil ist, dass bei dieser Anordnung (Benutzungspflichtiger Radweg) andere Radfahrer:innen trotz Tempo 30 nicht auf der Fahrbahn fahren dürften. Aus diesem Grund wurde vorgeschlagen einen breiten Gehweg Radfahrer frei zu planen. Bei dieser Lösung könnten sich Kinder auf dem Fahrrad und zu Fuß auf diesem breiten Gehweg bewegen. Erwachsene bzw. erfahrene Fahrradfahrer:innen dürften weiterhin auf der Fahrbahn fahren. In diesem Zusammenhang wurde auch eine Fahrradstraße vorgeschlagen. Frau Thron ist nicht sicher, ob diese Lösung die richtige für den Bereich ist. Es wird befürchtet, dass eine Fahrradstraße eine „falsche Sicherheit“ vermittelt. Ein- und Ausfahrten Die Schleppkurven für die Ein und Ausfahrt zum Lehrer-Parkplatz wurden anhand eines Müllfahrzeuges (3 achsig) geprüft. Die Einfahrt für die Feuerwehr auf der nördlichen Grenze des Grundstücks (beim Hort) wurde bereits durch die Brandschutzplaner geprüft und als Grundlage für die Planung der Querungshilfe zur Verfügung gestellt. Diese Schleppkurve ist bereits im Plan angezeigt.	

	Herr Hohendorf braucht die Informationen, ob und wenn ja, welche Fahrzeuge an der Einfahrt zum Parkplatz ein- und ausfahren. Frau Spierer klärt das mit dem Planer der Schule. → Zwischenzeitlich geklärt: Der neueste Plan des Brandschutzplaners zum Brandschutznachweis sieht eine Notzufahrt für die Feuerwehr vor. Diese wurde als „Feuerwehrezufahrt möglich“ gekennzeichnet. Daher ist es notwendig, dass die Schleppkurven, die bisher an dieser Stelle für Müllfahrzeuge dargestellt wurden, für die Feuerwehr geplant werden. Dieser Plan zum Brandschutznachweis hängt dieser Niederschrift an. Bei der Einfahrt weiter südlich (Montessori Kindergarten) sind diese Informationen auch erforderlich. (Frau Miramontes fragt bei der Bauordnung nach). → Zwischenzeitlich geklärt: hier sollen normale Pkws, Müllfahrzeuge und Feuerwehrfahrzeuge berücksichtigt werden. Querungshilfe: Bei der Positionierung der Querungshilfe wurde die Schleppkurve für die Feuerwehr berücksichtigt. Die Querungshilfe ist 4 Meter lang (=Breite des Übergangs) und 3 Meter breit. Frau Thron fragt, ob es möglich ist diese noch etwas breiter (z.B. 3.5 Meter) zu gestalten. Es soll für Fahrräder mit Anhänger auch möglich sein dort zu halten. Herr Hohendorf prüft, ob es möglich ist und wenn ja, was soll an der aktuellen Planung der Fahrbahn geändert werden. → Nachträgliche Prüfung am 25.08. Seitens Herr Hohendorf: Es wurde ein Bild mit den Abmessungen eines handelsüblichen Fahrrads mit Kinderanhänger eingebracht. Es ergibt sich eine Gesamtlänge von ca. 2,80 m, d.h. die Breite der Querungshilfe reicht mit 3,0 m dafür aus. Die Querungshilfe soll barrierefrei umgestaltet werden. Ein Dokument mit Musterskizzen wurde an Herrn Hohendorf am 14.06. geschickt. Weiterhin soll eine mögliche Nachrüstung für eine FGÜ berücksichtigt werden. Hierfür sollen Leerrohre verlegt werden. Es müssen zwei Bäume gefällt und ersetzt werden. Eine zusätzliche Querungshilfe auf Höhe der Magistrale wäre zukünftig bei Bedarf möglich und soll daher in der Planung berücksichtigt werden. Haltebuchte Es sind zwei Haltebuchten, einmal östlich und einmal westlich der Straße, mit jeweils Platz für 6 PKW's geplant. Diese sind jeweils ca. 30 Meter lang. Hier wird berücksichtigt, dass ein Reisebus für Ausflüge ca. 50 Mal im Jahr zwischen 8:00 und 16 Uhr dort anhalten muss (Angaben von Herrn Maurer). Für die Haltebuchten müssen insgesamt drei Bäume gefällt und ersetzt werden.	
--	---	--

	Ersetzung von Bäumen wegen Querungshilfen und Haltebuchten Seitens Frau Zifreund (Landschaftsplanung) können die zu ersetzenden Bäume entweder noch auf dem Schulgelände ersetzt oder auf die Ausgleichsfläche nebenan eingesetzt werden.	
3	Weiteres Vorgehen Herr Hohendorf überarbeitet den Entwurf nach dem heutigen Termin und anhand der Informationen die seitens der Verwaltung noch kommen. Es soll noch geklärt werden wie die Führung nach der südlichen Grenze des Planungsbereiches ist. (nachträgliche Anmerkung von Herrn Hohendorf am 24.08.2022: Südlich schließt wie nördlich ein ca. 2,5 m breiter Gehweg Rad frei an). Frau Thron möchte beide Varianten für die Führung des Geh- und Radverkehrs mit Herrn Erhardt (Polizei, Zuständiger für Schulwegsicherheit) am 12.09. besprechen. Sie würde uns dann möglichst am gleichen Tag eine Rückmeldung geben. Unabhängig davon wurde entschieden, die Variante mit dem breiten Gehweg (Radfahrer frei) dem UVT zum Beschluss vorzuschlagen und die Variante mit dem getrennten Geh- und Radweg nur auf Anforderung einzubringen.	
4	Zeitplan 05.10.2022: Beschluss für die Planung im UVT Bitte beachten: Die Beschlussvorlage für den UVT muss bis spätestens 19.09. fertig sein. Hierfür ist der Erläuterungsbericht notwendig. Dieser kann seitens Herrn Hohendorf erst erstellt werden, wenn der Entwurf fertig ist. Es werden darum alle Teilnehmer gebeten, die noch fehlenden Informationen schnellst möglich an Frau Miramontes zu geben, damit sie diese an Herrn Hohendorf weiterleiten kann. Vor Weihnachten: Ausschreibung für den Aufbau	

Aufgestellt:
Fürstenfeldbruck, 23.08.2022
Montserrat Miramontes



LEGENDE

- Fahrbahn Asphalt
- Gehbahn Münchner Gehwegplatten
- Haltefläche Asphalt
- Grünfläche
- [HB] [TB] Granitbordsteine (Hochbord 6-12 cm / Tiefbord 2cm)
- [IZ] [ZZ] [WK] Granitgroßsteinzeiler (1-Zeiler / 2-Zeiler / Weilheimer Kante)
- [BE] Betonleistenstein
- [Tree Symbol] Baum zu pflanzen
- [Tree Symbol] Baum zu erhalten
- [Tree Symbol] Baum zu fällen

Große Kreisstadt Fürstentfeldbruck
Hauptstraße 31, 82256 Fürstentfeldbruck

Projekt: **Neubau Grundschule West II**

Planinhalt: **Lageplan Umbau Cerveteristraße**
Fahrbahn, Geh- und Radwege, Querungshilfe

Leistungsphase	Entwurfsplanung			Projekt Nr	2216
	Datum	Name	Plan Nr	Index	
	Bearbeitet	07.07.2022	Hd	LP-1301	
	Gezeichnet	07.09.2022	Dv	Massstab	1:250
Geprüft	07.09.2022	Hd	Planformat	970 x 297	
Freigegeben					
Planverfasser					
	SHP-Consult Ingenieurgesellschaft mbH Bachstrasse 11a 82386 Huglfing Telefon 08802-6299-840 Telefax 08802-6299-842				
Datei	...				

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2790/2022

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

Betreff/Sach-antragsnr.		Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöhen, Verkehrssicherheit stärken; Beitritt der Stadt Fürstenfeldbruck zur bundesweiten kommunalen Initiative für stadtverträglichen Verkehr			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus öffentlich		
AZ:		SG 34 Th	Erstelldatum	04.08.2022	
Verfasser		Thron, Birgit	Zuständiges Amt	Amt 3 Amt 4	
Sachgebiet		34 Straßenverkehrsbehörde	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Entscheidung	05.10.2022	Ö

Anlagen:	Sachantrag 90/2020-2026 vom 26.04.2022
----------	--

Beschlussvorschlag:

Der UVT beschließt den Beitritt der Stadt Fürstenfeldbruck zur bundesweiten kommunalen Initiative für stadtverträglichen Verkehr.

Referent/in		Pötzsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	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			Nein	
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung				€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€
Folgekosten				€

Sachvortrag:

Mit Schreiben vom 26.04.2022 hat die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, vertreten durch Herrn Stadtrat Brückner, beantragt, dass die Stadt Fürstenfeldbruck der bundesweiten Initiative für stadtverträglichen Verkehr beitrifft. Die Begründung entnehmen Sie bitte dem als Anlage beigefügten Antrag.

Die Straßenverkehrsbehörde nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Mit dem Vollzug der StVO vollziehen die Straßenverkehrsbehörden Bundesrecht. Wir sind daher an den vorgegebenen rechtlichen Rahmen, mit seinen Schranken, gebunden.

Auch wir wünschen uns innerorts mehr Handlungsspielraum, insbesondere auf Bundes- und Staatsstraßen sowie anderen Hauptverkehrsstraßen, um entsprechend den Bedürfnissen der Stadt Fürstenfeldbruck agieren zu können.

So ist z.B. die erfolgte Herabstufung der St 2054 zur Ortsstraße ein großer Erfolg, der nun eine verkehrliche Überplanung möglich macht. Für eine Geschwindigkeitsreduzierung unter 50 km/h besteht aktuell dennoch keine Rechtsgrundlage. Hierzu braucht es eine Gesetzesänderung, die mit dieser Initiative bewirkt werden könnte.

Die im Positionspapier beschriebene Schilderwaldreduzierung wird allerdings nur erreicht, wenn grundsätzlich die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h festgesetzt wird und nur noch Straßen, auf denen schneller gefahren werden soll/darf entsprechend beschildert werden. Allerdings gehen wir davon aus, dass in diesem Fall Bundes-, Staats- und Kreisstraßen dann grundsätzlich als „schnellere Straßen“ eingestuft werden, sodass sich „nur“ ein Handlungsspielraum auf „anderen Hauptverkehrsstraßen“ ergibt. Somit könnte es auch „nur“ zu einer Handlungsspielraum-erhöhung bei Hauptverkehrsstraßen (ausgenommen Bundes-, Staats- und Kreisstraßen) kommen, die dann dementsprechend beschildert werden müssten.

Aber selbst dies wäre schon ein Gewinn für die Kommunen, so dass die anderen Hauptverkehrsstraßen (z.B. unsere auf 40 km/h beschränkten Straßen) dann ggf. weiter reduziert werden könnten.

Stellungnahme SG 43 / Verkehrsplanung:

Aus Sicht des Sachgebiets 43 wird der Beitritt zur bundesweiten Initiative für stadtverträglichen Verkehr positiv bewertet und sollte aus verkehrsplanerischer und städtebaulicher Sicht verfolgt werden.

Die Verwaltung beurteilt den Antrag daher positiv und kommt zu eingangs formuliertem Beschlussvorschlag.

Ausschuss für
Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
05.10.2022

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion

Thomas Brückner, Münchner Straße 2, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0160 / 919 666 06

BEARBEITUNGSVERMERK:						
federführendes Amt:						
OB	1	2	3	4	5	
zur Kenntnis / Mitwirkung an						
26. APR. 2022						
BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN CHRYSTIAN UND FÜRSTENFELDBRUCK						
OB	1	2	3	4	5	Vf
U-Schrift	Rückspr.	Vorgang	Fürstenfeldbruck, 26.04.2022			
Termin bis/am:						

An
Stadt Fürstenfeldbruck
Herrn Oberbürgermeister Erich Raff

SA-Nr. 090

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Raff,

im Namen der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stelle ich folgenden Antrag:

Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöhen, Verkehrssicherheit stärken

Die Stadt Fürstenfeldbruck tritt der bundesweiten „kommunalen Initiative für stadtverträglichen Verkehr“ mit der Unterzeichnung folgender Erklärung bei:

ERKLÄRUNG

Die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Bürgermeister:innen und Stadtbaurät:innen der unterzeichnenden Städte erklären daher:

1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen.
2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.
3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neureglung vertieft untersuchen soll (u. a. zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, zur Radverkehrssicherheit und zu den Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz), um ggf. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.

Begründung:

Wie schon in mehreren Anträgen der letzten Jahre gilt unser Bemühen auch hier dem Ziel, innerstädtische Straßenräume wieder zum Lebensraum mit Aufenthaltsqualität für alle Bürger*innen der Stadt zu entwickeln, und die Mobilität gerade für die schwächeren Verkehrsteilnehmer sicherer zu gestalten.

Die Stadt Fürstenfeldbruck ist mit Tempo 30 Zonen in allen Wohngebieten gut aufgestellt. Weitere Maßnahmen wie verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo 20

km/h) in der Pucher und Schöngeisinger Straße sind in Planung. Es gibt jedoch Hauptverkehrsstraßen in unserer Stadt, wo uns bisher das Recht auf selbstverantwortliche Festsetzung von angepassten Geschwindigkeiten rechtlich nicht zugestanden wird.

Ein Beispiel hierfür ist unsere Hauptstraße, die sich in den letzten Jahren mit viel Außengastronomie zum innerstädtischen Treffpunkt entwickelt hat. Diese Entwicklung gilt es durch eine der örtlichen Situation angepassten stadtverträglichen Geschwindigkeit zu unterstützen. Trotz hohem Verkehrsaufkommen queren viele Fußgänger*innen die Fahrbahn, Radfahrende haben gerade an den Engstellen am Rathaus keine eigene Spur. Eine langsamere und sicherere Fahrweise mit weniger Abgasen, weniger Lärm würde mehr Aufenthalts- und mehr Lebensqualität für alle erzeugen.

In anderen Hauptverkehrsstraßen, wie z.B. Münchner Straße, fehlt es trotz hohem Verkehrsaufkommen an sicherer Radverkehrsinfrastruktur. Die Gehwege sind überwiegend zu schmal. Busse und LKW kommen den Fußgänger*innen sehr nahe. Ein ungestörtes Flanieren ist nicht möglich. Die Verkehrssicherheit könnte auch hier durch angepasste Geschwindigkeiten erhöht werden.

Wir unterstützen deshalb die Ziele der Initiative für mehr innerstädtische Lebensqualität, mehr Verkehrssicherheit und mehr Gestaltungsfreiheit der Kommunen.

Thomas Brückner

Anlage: Positionspapier Städteinitiative Tempo30 (05.07.21)

LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN – EINE NEUE KOMMUNALE INITIATIVE FÜR STADTVERTRÄGLICHEREN VERKEHR

Die Städte und Gemeinden in Deutschland stehen beim Thema Mobilität und Verkehr vor großen Herausforderungen. Eine stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität ist Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit der Städte.

Lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Aushängeschild, das Gesicht der Städte. Sie prägen Lebensqualität und Urbanität.

Diesen Anspruch mit den Mobilitäts-, Erreichbarkeits- und Teilhabeerfordernissen von Menschen und Wirtschaft zu vereinbaren, ist eine zentrale Aufgabe.

Ein wesentliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels ist ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr auch auf den Hauptverkehrsstraßen. Dort produziert der Autoverkehr in den Städten seine höchste Verkehrsleistung. Dort verursacht er aber auch die meisten negativen Auswirkungen – von den Lärm- und Schadstoffbelastungen für die dort lebenden Menschen über die Unfallgefahren bis zum Flächenverbrauch. Seit langem wissen wir, dass im Hinblick darauf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erhebliche positive Auswirkungen haben würde:

- **Die Straßen werden wesentlich sicherer**, gerade für die besonders Gefährdeten, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs bzw. mobilitätseingeschränkt sind.
- **Die Straßen werden leiser** – und das Leben für die Menschen, die an diesen Straßen wohnen, deutlich angenehmer und gesünder.
- Bei Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses **kann auch die Luft in den Straßen sauberer werden**, was allen zu Gute kommt, die hier unterwegs sind.
- **Die Straßen gewinnen ihre Funktion als multifunktionale Orte zurück**, die mehr sind als Verbindungen von A nach B.
- Und schließlich: **die Straßen werden wieder lesbarer**, Regeln einfacher und nachvollziehbarer (kein Flickenteppich mehr), das Miteinander wird gestärkt, der Schilderwald gelichtet.

Die Leistungsfähigkeit für den Verkehr wird durch Tempo 30 nicht eingeschränkt, die Aufenthaltsqualität dagegen spürbar erhöht. Und auf die Länge des Straßennetzes bezogen ist Tempo 30 in den allermeisten Städten ohnehin schon längst die Regel und nicht mehr die Ausnahme. Dies heißt auch: Tempo 30 ist eine Maßnahme für die Städte und Gemeinden und die Menschen, die dort wohnen - es ist keine Maßnahme, die sich gegen den Autoverkehr richtet.

Deshalb muss das Straßenverkehrsrecht zulässige Höchstgeschwindigkeiten innerorts (30 km/h als Regel, andere Geschwindigkeiten je nach örtlichen Gegebenheiten und Erfordernissen als Ausnahme) neu regeln. Die Kommunen haben immer noch nicht die Möglichkeit zu entscheiden, wann und wo Geschwindigkeiten flexibel und ortsbezogen angeordnet werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss endlich überall über die zuständigen Straßenverkehrsbehörden so angeordnet werden können, wie es unter Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belange angemessen ist. Dies nutzt den Städten, erweitert ihre Gestaltungsfreiheit und öffnet ihre Entwicklung in Richtung mehr Lebendigkeit, Lebensqualität und Nachhaltigkeit.

Die Städte und Gemeinden brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten - auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.

Diese Forderung ist alles andere als radikal – sie ist anderswo in Europa längst umgesetzt und bewegt sich auch in Deutschland in einem Umfeld von aktuellen politischen Positionierungen, die die Dringlichkeit dieser Anpassung des Rechtsrahmens unterstreichen:

- Der **Deutsche Bundestag** hat am 17.01.2020 in seiner mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen angenommenen **Entschließung „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“** einen eindeutigen Auftrag an den Bund formuliert, den Kommunen die Möglichkeit zu eröffnen, von der innerörtlichen Regelhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h nach eigenem Ermessen auch auf Hauptverkehrsstraßen abzuweichen, wenn es den stadtpolitischen Zielen dient. So wird in der Entschließung u. a. gefordert, *„es Kommunen durch eine Veränderung der gesetzlichen Vorgaben zu erleichtern, innerorts die Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 km/h für ganze Straßen unabhängig von besonderen Gefahrensituationen anzuordnen“*.
- Die **Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK)** hat am 16.04.2021 zum Tagesordnungspunkt **„Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“** den Bund einstimmig aufgefordert, die in einer Ad-Hoc-AG der VMK erarbeiteten Vorschläge *„im Rahmen einer zeitnahen Novellierung des Rechtsrahmens, insbesondere von StVO, der VwV-StVO und Straßenverkehrsgesetz, in Abstimmung mit den Ländern ggf. zu berücksichtigen“*. Zu diesen Vorschlägen gehört u. a. eine Ergänzung des § 39 StVO (*„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist auch auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h zu rechnen“*) und ein Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h.

- Das **Bundeskabinett** hat seiner Sitzung am 23.04.2021 einen neuen **Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)** beschlossen, u. a. mit der Feststellung, dass es bedeutsam ist, *„in Mischverkehren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren“*. Damit liefert der Bund eine weitere Begründung, Tempo 30 auch im Hauptverkehrsstraßennetz anzuordnen.
- Das am 29.04.2021 veröffentlichte **Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz des Bundes** formuliert zudem einen klaren Handlungsauftrag an den Bund: Er muss so rasch wie möglich alle zur Verfügung stehenden rechtlichen Maßnahmen ergreifen, um auch die Mobilitäts- und Verkehrswende voranzutreiben. Auch wenn niedrigere innerörtliche Höchstgeschwindigkeiten nur in geringem Umfang direkten Einfluss auf die CO₂-Emissionen haben: Sie sind ein zentrales Element einer Stadtverkehrspolitik, die die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken und damit auch die klimaschädlichen Auswirkungen des Autoverkehrs verringern will.

Bei der Forderung, die Handlungsspielräume der Städte bei der Anordnung von Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz der Städte zu vergrößern, geht es nicht um eine undifferenzierte und pauschale Maßnahme. Die Änderung des Rechtsrahmens soll deshalb durch ein vom Bund gefördertes und zentral evaluiertes **Modellvorhaben** in mehreren Städten begleitet werden. Das Modellvorhaben ermöglicht, verschiedene Aspekte vertieft zu untersuchen, die genauerer Betrachtung bedürfen. Das hilft, bei der Anwendung des neuen Rechtsrahmens etwaige negative Begleiteffekte der Neuregelung minimieren zu können bzw. ggf. rechtlich nachzusteuern. Das Modellvorhaben kann u. a. folgende Themen umfassen:

- Der **straßengebundene ÖPNV** darf durch niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz nicht signifikant benachteiligt werden. Es soll untersucht werden, in welchem Umfang solche Nachteile auftreten (z. B. Reisezeit, Auswirkungen auf betriebliche Kosten) und mit welchen Maßnahmen sie kompensiert werden können.
- Auf vielen Hauptverkehrsstraßen kann aus Platzgründen nicht oder nur mit erheblichem zeitlichem Vorlauf eine ausreichend dimensionierte separate **Radverkehrsinfrastruktur** geschaffen werden. Die Anordnung von Tempo 30 kann hier (auch als Zwischenlösung) bei Mischverkehr bzw. nicht ausreichenden Infrastrukturangeboten (z. B. Schutzstreifen) die Sicherheit erhöhen. Dazu fehlt es aber bislang an belastbaren Untersuchungen.
- Tempo 30 im innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz soll nicht zu **Verdrängungseffekten** mit einer erhöhten Belastung untergeordneter Straßen führen. Besondere Bedeutung hat deshalb ein störungsarmer Verkehrsfluss. Es können ggf. aber auch ergänzende regulierende Maßnahmen im Nebennetz sinnvoll sein (z. B. Höchstgeschwindigkeiten < 30 km/h, Umgestaltung von Quartiersstraßen nach dem Vorbild von „Superblocks“ und anderes).

ERKLÄRUNG

Die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Bürgermeister:innen und Stadtbaurät:innen der unterzeichnenden Städte erklären daher:

1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen.
2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.
3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neureglung vertieft untersuchen soll (u. a. zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, zur Radverkehrssicherheit und zu den Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz), um ggf. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.

6. Juli 2021

Erstunterzeichnende

Prof. Dr. Martin Haag	Stadt Freiburg im Breisgau, Bürgermeister
Thomas Dienberg	Stadt Leipzig, Bürgermeister und Beigeordneter
Frauke Burgdorff	Stadt Aachen, Stadtbaurätin und Beigeordnete
Gerd Merkle	Stadt Augsburg, Baureferent
Thomas Vielhaber	Landeshauptstadt Hannover, Stadtbaurat
Robin Denstorff	Stadt Münster, Stadtbaurat und Beigeordneter
Tim von Winning	Stadt Ulm, Bürgermeister

Ausschuss für
Umwelt, Verkehr
und Tiefbau
05.10.2022