



Arbeitskreis "Verkehr"



Vaterstetten, 20.12.2002
Es schreibt: Klaus Breindl

Gemeinde Vaterstetten
Herrn Bürgermeister Niedergesäß
Wendelsteinstr. 7
85591 Vaterstetten

Bebauungsplan Nr. LXXXI (81) „Baldham, nördlich der Bahnunterführung“ Überarbeiteter Planentwurf (ÜPE) vom 30.10.2002

Sehr geehrter Herr Niedergesäß, sehr geehrte Damen und Herren,

in Ergänzung zu den von Herrn Dr. Ortner bereits am 14.12.2002 eingereichten Anmerkungen zum überarbeiteten Planentwurf zur Feckl-Bebauung vom 30.10.2002 hat sich der Arbeitskreis Verkehr der Lokalen Agenda 21 in seiner Sitzung am 16.12.2002 speziell mit Verkehrsaspekten des Planentwurfs befasst. Im Folgenden werden die Überlegungen des AK Verkehr dargestellt, der besseren Anschaulichkeit wegen beziehen wir uns dabei auf die von Hr. Dr. Ortner erstellte Skizze (Anlage 3 der Stellungnahme von Dr. Ortner).

Verbindung Marktplatz – kommunaler Bereich („Haus für Kinder“, VHS-Gebäude) – Ziff. 2.3:

Der im ÜPE enthalten Fußgängerüberweg erscheint den Mitgliedern des Arbeitskreises unzureichend und ungeeignet, die angestrebte lebendige Verbindung der beiden Bereiche mit einem regen Austausch zu erreichen. Die (Um-)Wegeführung lädt nicht zu einem Besuch des Marktplatzes ein.

Mit einer Verschiebung des Überweges soweit nach Süden wie irgend möglich und dem Einbau einer echten Querungshilfe (Mittelinsel) könnte die Situation verbessert werden. Wirklich zufriedenstellend wäre jedoch nur ein autofreier Überweg.

Insbesondere ist zu prüfen, ob der erwartete Verkehr die im ÜPE eingezeichnete Rechtsabbiegespur zur Frühlingstraße wirklich erforderlich macht. Eine dreispurige Straße ist für querende Fußgänger unübersichtlich und macht die bauliche Ausführung der Querung schwierig. Zumindest jedoch muss die Rechtsabbiegespur soweit verkürzt werden, dass die Straße im Querungsbereich nur zweispurig ist.

straßenbegleitende Gehwege – Ziff. 2.4:

Der Arbeitskreis begrüßt ausdrücklich, dass im vorliegenden ÜPE der in früheren Entwürfen enthalten Ausweis der Wege als kombinierte Geh- und Radwege entfernt wurde.

Ein Ausweis von kombinierten Geh- und Radwegen in diesem Bereich wurde vom Arbeitskreis sehr problematisch gesehen, wobei dies nicht nur eine Frage der Breite der Wege ist. Eine Beschilderung mit Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) hätte eine Benutzungspflicht der Wege für Radfahrer zur Folge, d.h. eine Benutzung der Straße wäre dann ordnungswidrig. Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung wären damit vorprogrammiert und die Übereinstimmung der Beschilderung mit den einschlägigen Vorschriften der VwV zur StVO zumindest fragwürdig.

In der Realität lassen sich bei Radfahrern zwei Gruppen unterscheiden: die wendigen, geübten, schnelleren Radler, denen eine Benutzung der Straße ohne Probleme zumutbar ist und die sich nicht auf Umwege zwingen lassen werden und die zaghaften, langsameren Radfahrer, sowie auch Radfahrer mit Kinder usw., die bereit sind Umwege und Hindernisse wie Überquerungen von Straßen gerne

in Kauf nehmen, wenn sie sich auf den Wegen sicherer fühlen. Für die zweite Gruppe sollten die Gehwege freigegeben werden (Zeichen 239 „Fußgänger“ mit dem Zusatzschild 1022-10 „Radfahrer frei“). Dazu halten wir jedoch eine Verbreiterung der Gehwege auf 3m für sinnvoll.

Damit wäre es beiden Gruppen von Radfahrern möglich, sich ihren Möglichkeiten und Bedürfnissen gemäß zu bewegen, ohne die Straßenverkehrsordnung zu verletzen.

Außerdem regen wir an, die Gehwege etwas von den Längsparkbuchten an zu rücken. Die aus mehreren Gründen (Gefährdung durch aussteigende Beifahrer, größerer Wurzelbereich für Alleebäume).

Schwalbenstraße beim „Haus für Kinder“

Die Schwalbenstraße ist aus guten Gründen eine reine Anliegerstraße. Als Verbindung zwischen S-Bahnhof und Schulzentrum wird dieser Weg sehr intensiv sowohl als Schulweg als auch als Weg von und zur S-Bahn genutzt. In diese Straße sollte auf keinen Fall zusätzlicher PKW-Verkehr gezogen werden, wie es mit den Schrägparkbuchten inkl. Wendehammer im ÜPE der Fall wäre.

Erschwerend kommt hinzu, dass die angebotenen Stellplätze und die Wendemöglichkeit wohl vorwiegend zum Bringen und Abholen der Kinder genutzt würden. Damit fallen die Zeiten der stärksten Frequentierung mit den Spitzenzeiten des Fußgänger- und Radfahrverkehrs auf der Schwalbenstraße zusammen. Damit wäre die Kapazität der Straße bei weitem überlastet, zumal sich die Situation durch die zunehmenden privaten Stellplätze in diesem Bereich ohnehin schon verschärft hat.

Bei den weiteren Planungen des kommunalen Bereiches sollten die Stellplätze entweder so angeordnet werden, dass sie direkt von der Finkenstraße angefahren werden können oder die Straße unabhängig vom Fußgänger- und Radverkehr geführt wird.

Bushaltestelle und Wendeplatz

In Übereinstimmung mit den Empfehlungen des Verkehrsgutachtens und dem Gutachten des MVV zum VIP ist der AK Verkehr der Auffassung, dass die Bushaltestelle näher an die S-Bahn herangerückt werden sollte. Gerade für ältere und mobilitätsgehemmte Fahrgäste ist die derzeitige Entfernung zu weit. Eine Wendemöglichkeit näher am S-Bahnzugang würde auch die oft chaotische Situation der beim Kiosk rangierenden PKW beim Bringen und Abholen von S-Bahnfahrern (Kiss+Ride) entschärfen.

Dies bedeutet natürlich die Einbeziehung des P+R-Platzes in die Planung. Die Agenda hält aber gerade dies aus ortplanerischen Gründen ohnehin für sinnvoll. Außerdem wird mit der neuen Bahnunterführung, der Brücke über die Karl-Böhm-Straße und die beabsichtigte Neuordnung und Ausweitung der Fahrradabstellmöglichkeiten de facto bereits Bahngrund in die Planung einbezogen.

Brücke über die Karl-Böhm-Straße

Beim derzeitigen Stand der Planungen (Agenda-Lösung für die Bahnunterführung inkl. Zusammenfassung der derzeitigen Gehwege im Straßentunnel zu einem Radweg auf der Westseite des Tunnels für den Radverkehr von Norden nach Süden) kann auf die auch im ÜPE unverändert enthaltene Brücke über die Karl-Böhm-Straße verzichtet werden. Dafür sollten aber zusätzliche Fahrradstellplätze in der Nähe der neuen Unterführung im Keller des Geschäftsbereichs geschaffen werden

Kreisel – Ziff. 2.2

Die im ÜPE eingezeichnete verbreiterte Abbiegespur von der Karl-Böhm- in die Heinrich-Marschner-Straße wirft Fragen hinsichtlich der Vorfahrt auf. Unklar ist, ob ein Rechtsabbieger aus der Karl-Böhm-Straße Vorfahrt hat (rechts-vor-links, da er nicht in den eigentlichen Kreisel einfährt?).

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Breindl
Sprecher des AK Verkehr