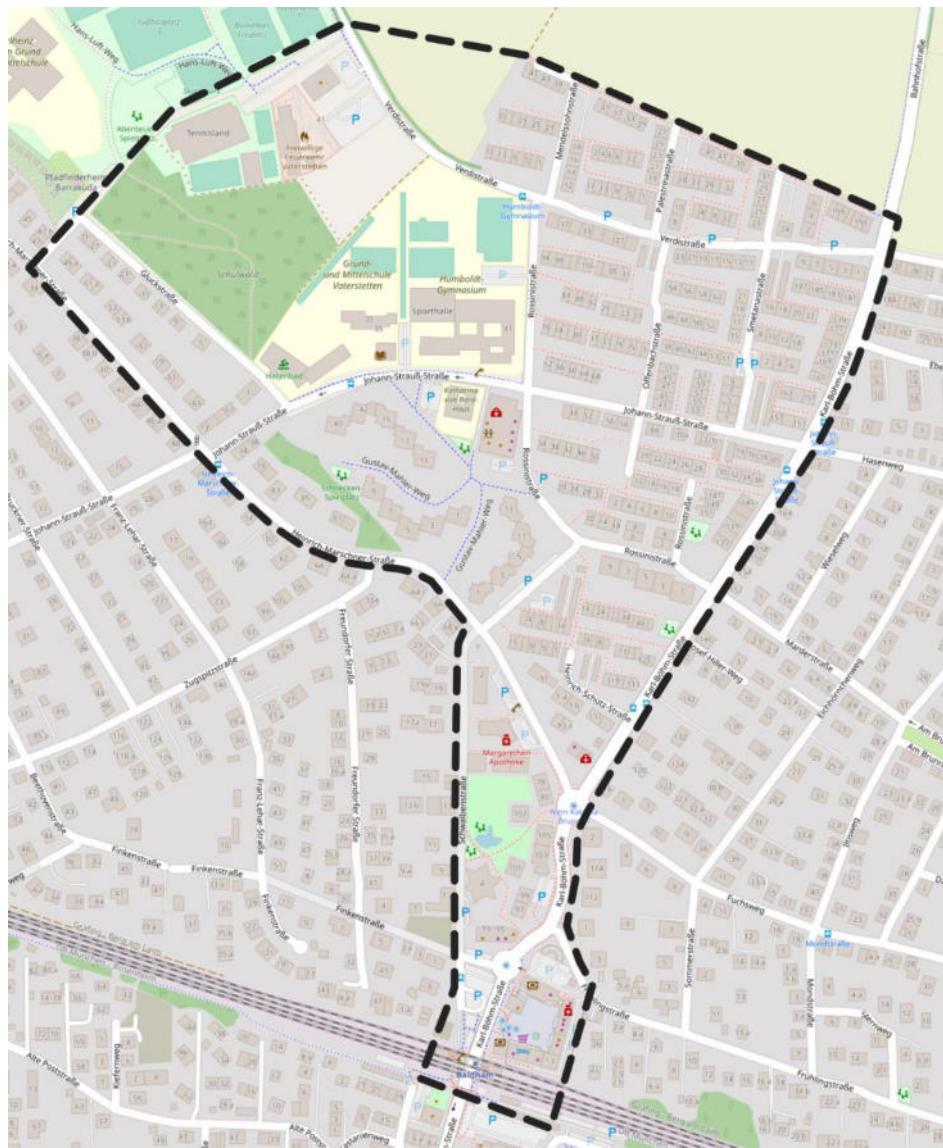




STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / MÜNCHEN



Erarbeitung des Mobilitätskonzepts Baldham-Nord

Erster Arbeitskreis am 16. Dezember 2020

- Ergebnisprotokoll -



STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / MÜNCHEN

Kontakt

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK)

Inhaber: Dr. phil. Dipl.-Ing. Ralf Kaulen

Filiale München

Maximilianstraße 35 a
80539 München
Telefon: 089/24218-142
Telefax: 089/24218-200
info.muenchen@svk-kaulen.de
www.svk-kaulen.de

Haupthaus Aachen

Deliusstraße 2
52064 Aachen
Telefon: 0241/33444
Telefax: 0241/33445
info@svk-kaulen.de

München, den 15. Januar 2021



Inhaltsverzeichnis

1. Zeitpunkt / Ort	1
2. Teilnehmende	2
3. Arbeitsstruktur und Tagesordnungspunkte	3
4. Arbeitsinhalte und -ergebnisse	5
4.1 Begrüßung	5
4.2 Begrüßung / Vorstellung des SVK und Erläuterung der Software	5
4.3 Vorstellung der Mitglieder des Arbeitskreises und deren Funktion	5
4.4 Einführung in das Thema	5
4.5 Vorstellung der Bestandsanalyse	5
4.6 Gemeinsam anschließende Diskussion	5
4.7 Grundsätzliche Wünsche und Anregungen an das Untersuchungsgebiet	6
4.8 Abwägung und Priorisierung der Ziele	10
4.9 Erläuterung der weiteren Vorgehensweise / Verabschiedung	11
5. Anlagen	12



STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / MÜNCHEN

1. Zeitpunkt / Ort

Der 1. Arbeitskreis fand am 16. Dezember 2020 in der Zeit von 17 – 20.30 Uhr aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen der Coronapandemie in Form einer Videokonferenz statt.



Moderation und Ideensammlung im SVK



2. Teilnehmende

Folgende Teilnehmende waren Mitglied des 1. Arbeitskreises:

Organisation	Vertreter/in
Humboldt Gymnasium Vaterstetten	Herr Modell (Direktor)
Kindergarten Katharina-von-Bora	Frau Deutschmann (Leiterin)
Kindergarten Katharina-von-Bora	Frau Sandra Spöttl
AK Mobilitätswende Agenda 21	Herr Dallmann
Behindertenbeauftragte f. Gmd. Vaterstetten	Herr Kinzner
Mobilitätsreferent	Herr Mittermeier
Polizeiinspektion Poing	Frau Della Sala
Referent für Straßen- und Wegebau	Benedikt Weber
Kommandant Feuerwehr Vaterstetten	Herr Kuhn
Hausverwaltung Geschosswohnungsbau	Frau Hammerla
Verwaltungsbeiratsvorsitzender der Eigentümergemeinschaft Gustav-Mahler-Weg	Herr Bayer
Verwaltungsbeiratsvorsitzender Bayernbodensiedlung (Eigentümergemeinschaft Neubaldham e.V.)	Herr Rob de Boer
Einrichtung Hort/KIGA Glückstr.	Frau Maren Svetlik (Leiterin)
Vertreter Anwohner Rossinistraße	Herr Dr. Taenzler
Gemeinde Vaterstetten	Frau Littke
Gemeinde Vaterstetten	Herr Manfred Weber
Gemeinde Vaterstetten	Frau Junghan
Gemeinde Vaterstetten	Herr Forstner
Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen	Frau Bindels
Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen	Herr Dr. Kaulen



3. Arbeitsstruktur und Tagesordnungspunkte

Für den 1. Arbeitskreis waren folgende Arbeitsinhalte und Struktur vorgesehen:

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Erster Arbeitskreis in Form einer Videokonferenz

16. Dezember 2020, 17 – 20 Uhr

	Programm	
1.	Begrüßung <i>Herr Bürgermeister Leonhard Spitzauer</i>	<i>5 Min.</i>
2.	Begrüßung / Vorstellung des SVK und Erläuterung der Software <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	<i>5 Min.</i>
3.	Vorstellung der Mitglieder des Arbeitskreises und deren Funktion <i>Alle</i>	<i>15 Min.</i>
4.	Einführung in das Thema <ul style="list-style-type: none">– Zielsetzung des Mobilitätskonzepts Baldham-Nord– Arbeitsablauf und –verfahren zur Erstellung des Mobilitätskonzepts– Zielsetzung des heutigen Nachmittag <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	<i>5 Min.</i>
5.	Vorstellung der <ul style="list-style-type: none">– Bestandsaufnahme– der Stärken, Schwächen und Chancen– Erläuterung der planerischen / rechtlichen Rahmenbedingungen <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	<i>15 Min.</i>
6.	Gemeinsame Diskussion Sammeln der Wünsche und Anregungen für <ul style="list-style-type: none">– den Gemeindeteil Baldham-Nord– das Umfeld des Humboldt-Gymnasiums und insbesondere– die Johann-Strauß-Straße, Glückstraße, Verdistraße und Rossinistraße	<i>60 Min.</i>



	Alle / Moderation Dr. Ralf Kaulen (SVK)	
	PAUSE	15 Min.
7.	Auf Grundlage der Arbeitsergebnisse der TOP 6: Gemeinsame Erarbeitung der der – Ober- und Unterzielen – Muss- und Sollkriterien für – den Gemeindeteil Baldham-Nord – das Umfeld des Humboldt-Gymnasiums und insbesondere – die Johann-Strauß-Straße, Gluckstraße, Verdstraße und Rossinistraße Alle / Moderation Dr. Ralf Kaulen (SVK)	45 Min.
8.	Erläuterung der weiteren Vorgehensweise <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i> Verabschiedung <i>Herr Bürgermeister Leonhard Spitzauer</i>	5 Min.



4. Arbeitsinhalte und -ergebnisse

4.1 Begrüßung

In Vertretung von Herrn Bürgermeister Spitzauer begrüßte Frau Littke alle Teilnehmenden.

4.2 Begrüßung / Vorstellung des SVK und Erläuterung der Software

Mittels einer PowerPoint-Präsentation (vergl. Anlage) stellte Herr Dr. Kaulen das SVK vor und erläuterte die einzelnen Funktionen der Videosoftware Webex.

4.3 Vorstellung der Mitglieder des Arbeitskreises und deren Funktion

Alle Teilnehmenden stellte sich persönlich und ihre Funktion bzw. Gruppe, die sie repräsentierten, kurz vor.

4.4 Einführung in das Thema

Mittels einer PowerPoint-Präsentation (vergl. Anlage) führte Herr Dr. Kaulen in das das konkrete Thema, die existenten (Nutzungs-)Konflikte, die Zielsetzung des Mobilitätskonzepts Baldham-Nord sowie die Wünsche an den 1. Arbeitskreis ein.

4.5 Vorstellung der Bestandsanalyse

Mittels einer PowerPoint-Präsentation (vergl. Anlage) erläuterte Dr. Kaulen die ersten Arbeitsergebnisse

- der Bestandsaufnahme sowie
- die Stärken, Schwächen und Chancen.

Weiterhin stellte er die planerischen/rechtlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts Baldham-Nord vor.

4.6 Gemeinsam anschließende Diskussion

In der anschließenden gemeinsamen Diskussion wurde den Arbeitsergebnissen des SVK im Grundsatz zugestimmt.

Ergänzend dazu wurden folgende Einzelthemen besprochen:

Fahrgeschwindigkeiten

Aus Sicht von Herr de Boer wird die maximale Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h nicht von allen Fahrzeugführern eingehalten. Aus seiner Sicht sollten vermehrt Schilder zum Hinweis auf die maximale Fahrgeschwindigkeit eingesetzt werden.



Frau Della Sala erläuterte, dass in Tempo 30-Zonen die Schilder auf das notwendige Maß reduziert werden sollen und die maximale Fahrgeschwindigkeit, in Umsetzung des Planungsaxioms „Einheit von Bau und Betrieb“, durch bauliche Maßnahmen reduziert werden soll.

Zusätzliche Verkehre

Herr Dr. Taenzler stellte die Frage nach einer Prognose zu den zukünftig zu erwartenden Kfz-Verkehrsmengen, die durch

- das Neubaugebiet und
- die Erweiterung des Gymnasiums

zu erwarten sind.

Frau Littke und Herr Weber erläuterten, dass durch das Neubaugebiet Bebauungsplan 175 keine wesentlichen zusätzlichen Neuverkehre entstehen, da die Verkehre aus der Grund- und Mittelschule entfallen werden. Dies wurde auch im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan 175 auf S. 53 unter „Fazit“ festgehalten. Die Neuverkehre die wegen der Erweiterung des Gymnasiums und der Einführung von der Stufe G9 im Prognosefall 2035 entstehen, sollen im Zuge dieses Verkehrskonzeptes Berücksichtigung finden. Herr Dr. Kaulen erläuterte weiterhin, dass im Durchschnitt jeder Bürger ca. 3,7 Wege pro Tag zurücklegt. Die Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Öffentlicher Individualverkehr und Kfz-Verkehr) werden jedoch durch das

- individuelle Mobilitätsverhalten,
- das Mobilitätsangebot und
- die durch die Gemeinde geschaffenen verkehrlichen Rahmenbedingungen

beeinflusst. Daher dient das Mobilitätskonzept Baldham-Nord ebenfalls zur Reduzierung der Kfz-bedingten Störungen in den Bereichen des Untersuchungsgebietes.

Ergänzende Stellungnahmen

Zur Vorbereitung des Arbeitskreises wurden von

- Herrn Dallmann ein Konzeptpapier der Agenda21 und von
- Herrn de Boer eine Zusammenfassung der Rückmeldungen der Anwohner vorgestellt. Beide Dokumente sind dem Protokoll als Anlage beigefügt.

4.7 Grundsätzliche Wünsche und Anregungen an das Untersuchungsgebiet

In der gemeinsamen Diskussion wurden folgende grundsätzliche Ziele für

- den Gemeindeteil Baldham-Nord
- das Umfeld des Humboldt-Gymnasiums und insbesondere



STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / MÜNCHEN

- die Johann-Strauß-Straße, Glückstraße, Verdistraße und Rossinistraße
- formuliert:

	Johann-Strauß-Straße	Umfeld Gymnasium / Kindergarten	Baldham-Nord
de Boer			Unterstützen von Tempo 30 mit Baum
de Boer		Parkplatzsituation Rossinistraße (Polarisat)	
Frau Spöttl	Kein Parken/Fahrzeuge Taxi → Förderung Fuß + Rad		Wünsche
Herr Dallmann	Kleine Pausen + Fahrradabstell Förderung Fuß + Radwelt		
	Taxi Sicherheit Einfahrt Kindergarten Kinder sicher zu Hause Kinder zu Fuß zu Schule		kein Durchgangsverkehr ✓
Mittermeier	keine Einbahnstraße (ÖPNV)		Sicherung Fuß + ✓ Zufahrtsverkehr ✓ ÖPNV ✓ Fuß + Rad ✓ Verbindlichkeit ✓ Qualität ✓ keine Fahrbahnbreite ✓
Polizei	Fahrzeug Abstellanlagen		
Polizei	Kein Elftaxi		Verkehrsbedeckung ✓ abnehmen
Herr Kirchner → Herr de Boer			Konflikte → Karl-Böhm-Straße → Radverkehr
Herr de Boer			Langsam fahren Sicherung Radweg Rasen + ✓ Parken und Öffentlicher Nahverkehr
Franz Ulrike	Kommunikation der Nutzung von Fahrradland		
Herr Nödl	neue Fahrradabstell		
	Entfernung der Konflikte durch Einbahnstraßen	ÖV Vorfahrtspflicht	
	Crossen → Haupteingang		
Frau Wöhrl	Stützen → Vorschlag		

Sammlung der Wünsche und Anregungen

Gemeindeteil Baldham-Nord:

Folgende Ziele wurden gemeinschaftlich erarbeitet:

- Durchsetzung / Unterstützung der maximalen Fahrgeschwindigkeit von maximal 30 km/h (u.a. Herr de Boer, Frau Spöttl, Herr Dallmann, Herr Mittermeier)
- Vermeidung Reduzierung von Durchgangsverkehren (u.a. Herr de Boer, Frau Spöttl, Herr Dallmann, Herr Mittermeier)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (alle)



- Sicherstellung des hochwertigen Busverkehrs in der Johann-Strauß-Straße (u.a. Herr Mittermeier)
- Attraktive und komfortable Rahmenbedingungen für die Fuß- und Radverkehr (u.a. Herr de Boer, Frau Spöttl, Herr Dallmann, Herr Mittermeier, Herr Kinzner)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit / Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr insbesondere in den Knotenpunkten (u.a. Herr Kinzner, Herr de Boer)
 - Karl-Böhm-Straße / Johann-Strauß-Straße und
 - Karl-Böhm-Straße / Rossinistraße.
- Verzicht auf Lichtsignalanlagen innerhalb des Gemeindeteils (u.a. Herr Kuhn)

Da im Rahmen der Erarbeitung der grundsätzlichen Ziele ebenfalls Maßnahmen vorgeschlagen wurden, erläuterten Frau Della Sala und Herr Dr. Kaulen, dass auf Grundlage der StVO innerhalb von Tempo 30-Zonen

- separate Radwege und Schutzstreifen grundsätzlich verboten sind, da der Radverkehr in Umsetzung einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h sicher im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann,
- Lichtzeichenanlagen und Fußgängerüberwege nur in begründeten Ausnahmen eingesetzt werden, da ein sicheres Queren primär durch bauliche Maßnahmen durchgesetzt werden sollen,
- Verkehrszeichen auf das notwendige Maß reduziert werden sollen, da eine Straße „selbsterklärend“ unter Berücksichtigung der Planungsmaxime „Einheit von Bau und Betrieb“ gestaltet werden soll.

Umfeld Gymnasium / Kindergarten, d.h. insbesondere Verdistraße / Rossinistraße / Heinrich-Marschner-Straße / Johann-Strauß-Straße

Folgende grundsätzlichen Ziele wurden für das Umfeld des Humboldt-Gymnasiums und des Katharina-von Bora-Kindergartens erarbeitet:

- Sicherstellung von ausreichend Parkplätzen im öffentlichen Raum für die Bewohner und Besucher der Bayernbodensiedlung (Herr de Boer),
- Sicherstellung von ausreichend Parkplätzen im öffentlichen Raum für die Bewohner und Besucher der Geschosswohnungsbau (Frau Hammerla),
- Hochwertige fuß- und fahrradfreundliche Gestaltung im Umfeld des Kindergartens und des Gymnasiums,
- Angebot von „Elternhaltestellen“ im Umfeld des Kindergartens und des Gymnasiums. Hier bestand einvernehmlicher Konsens, dass grundsätzlich den Eltern / Kindern ein selbständiger Fußweg zu den Gebäudeeingängen zugemutet werden kann - dieser muss jedoch sicher gestaltet sein.



- Anwohner und SchülerInnen sind über die guten Rahmenbedingungen im Umweltverbund zu informieren (Mobilitätsmanagement).
- Aufgrund der inneren Erschließung des Gymnasiums hat die Bushaltestelle Verdistraße ebenfalls eine hohe Erschließungsqualität für das Gymnasium.
- Dieser Siedlungsbereich soll grundsätzlich durch einen hochwertigen Busverkehr erschlossen werden. Einvernehmlich wurde aus Sicht der Erschließung des Geschoßwohnungsbau und des Gymnasiums eine Führung über die Johann-Strauß-Straße im Zweirichtungsverkehr präferiert.
- Der Einbahnrichtungsverkehr für Kfz-Verkehr in der Johann-Strauss-Straße, davon ausgenommen werden die Buslinien, sollte jedoch auch weiterhin in der Prüfung der Verkehrsführung in Teilabschnitten, enthalten bleiben.

In Bezug auf die Zielsetzung „Einrichtung von Parkplätzen für die Bayernbodensiedlung / den Geschosswohnungsbau im öffentlichen Raum“ erfolgte eine Grundsatzdiskussion:

- Grundlage für die Genehmigung beider Bauvorhaben war ein Stellplatznachweis. Hierzu mussten private Stellplätze auf Privatgrund (Garagenhöfe und Tiefgarage) nachgewiesen werden.
- In den letzten Jahren hat sich die Motorisierungsrate in Vaterstetten erhöht, weiterhin sind die Fahrzeuge größer geworden, so dass diese z.T. nicht mehr in die Garagen passen. Zusätzlich haben sich die Anforderungen an Barrierefreiheit erhöht.
- Vor diesem Hintergrund stellt sich die Grundsatzfrage, ob die Gemeinde Vaterstetten oder die Bewohnergruppen Bayernbodensiedlung bzw. Hausverwaltung des Geschosswohnungsbaus Verantwortung tragen bzw. Lösungen für die veränderten Rahmenbedingungen anbieten muss. In diesem Zusammenhang wurde ein Mobilitätskonzept für die großen Wohnanlagen bzw. Bayernbodensiedlung angeregt (z.B. Carsharing, Fahrgemeinschaften, Lieferdienste).

Johann-Strauß-Straße

Folgende Ziele wurden gemeinschaftlich für das Teilstück Johann-Strauß-Straße zwischen Rossinistraße und Heinrich-Marschner-Straße erarbeitet:

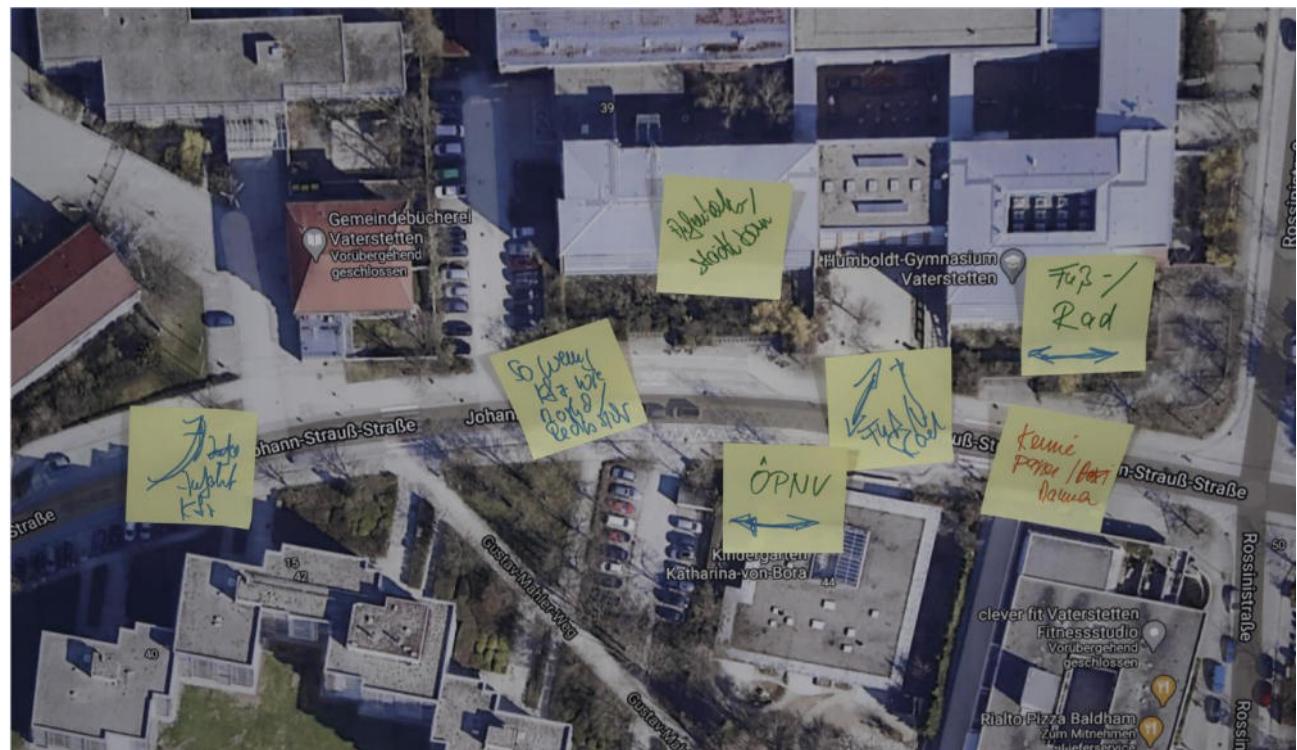
- hochwertige und sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs,
- Verzicht auf die Elternhaltestellen,
- Verzicht auf Durchgangsverkehr,
- deutliche Ergänzung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen,
- Kommunikation zur Nutzung der Fahrradabstellanlage an die SchülerInnen ,
- Entzerrung der Konflikte durch eine Reduzierung der Funktionen/Nutzungen des Straßenraums (z.B. Einbahnstraßenregelung),
- hochwertige Führung des öffentlichen Verkehrs im Zweirichtungsverkehr mit attraktiver Haltestellengestaltung.

4.8 Abwägung und Priorisierung der Ziele

Zwangsläufig lassen sich nicht alle Ziele und Wünsche in einen endlichen Straßenraum integrieren. Mittels einiger PowerPoint-Folien erläuterte Dr. Kaulen den planerischen Umgang mit Nutzungskonkurrenzen sowie die verkehrsplanerischen Optionen unter Berücksichtigung der Parameter

- Straßenraumbreite und
- maximale Fahrgeschwindigkeit.

Vor diesem Hintergrund wurden an die Johann-Strauß-Straße folgende prioritäre Nutzungsanforderungen formuliert:



Zielsetzung an die Johann-Strauß-Straße

- hochwertige und komfortable Erschließung der Johann-Strauß-Straße für Fußgänger und Radfahrer im Längsverkehr,
- hochwertige und komfortable Sicherung der Johann-Strauß-Straße für Fußgänger- und Radfahrer im Querverkehr (Relation Gustav-Mahler-Weg – Gymnasium),
- attraktive Gestaltung des Straßenraums unter Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität auf dem Abschnitt Humboldt-Gymnasium / Kindergarten Katharina-von Bora / Rossini-Zentrum,
- Führung des ÖPNV im Zweirichtungsverkehr verbunden mit einer attraktiven Haltestellengestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität,
- Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf das notwendige Mindestmaß u.a. zur Erschließung des Parkplatzes des Gymnasiums und des Parkplatzes westlich des Kindergartens,



STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / MÜNCHEN

- Verzicht auf die Elternhaltestellen im unmittelbaren Eingangsbereichs des Kindergartens und des Gymnasiums,
- Sicherung der Zufahrt des Neubaugebiets westlich des Gymnasiums.

4.9 Erläuterung der weiteren Vorgehensweise / Verabschiedung

Nachdem Herr Dr. Kaulen die weitere Vorgehensweise erläutert hatte, dankte Frau Littke allen Teilnehmenden für die äußerst konstruktive und zielführende Diskussion im Rahmen des Formats einer Videokonferenz und beendete den ersten Arbeitskreis mit den besten Wünschen für ein gesegnetes Weihnachtsfest und eine gesundes Jahr 2021.



STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / MÜNCHEN

5. Anlagen

- Konzeptpapier der Agenda21
- Zusammenfassung der Rückmeldungen der Anwohner Bayernbodensiedlung
- Moderationsfolien des SVK

Konzept-Papier AK Mobilitätswende zum Arbeitskreis (1.) Gesamtverkehrskonzept Baldham-Nord

1 **Aufgabenstellung** (aus Einladungsschreiben / *kommentiert*)

Aufgrund der heutigen Situation existiert für das Untersuchungsgebiet in Vaterstetten-Baldham eine Vielzahl von unterschiedlichen z.T. konträren Nutzungsansprüchen an den Straßenraum:

- Die Eltern und Schüler fordern einen verkehrssicheren Straßenraum, der das sichere Erreichen der Schulen und des Kindergartens auch von pulkartigen Schülerverkehren in den Schulbeginn- und Endzeiten der Schulen als auch zu den davon abweichenden Bring- und Holzeiten des Kindergartens ermöglicht.
- Die MVV wünscht einen komfortabel Bedienung der Schulhaltestellen und der Haltestellen in den Wohngebieten im Zweirichtungsverkehr. Zusätzlich bedarf es Warteplätze für die Schulbusse in Verbindung mit ausreichend dimensionierten Halteplätzen.
- Der Schulbetreiber erwartete eine u.a. gute Erreichbarkeit für Kfz für publikumsintensive Schulveranstaltungen, Lehrer und Lieferverkehre. **[Agenda21] Die Kfz Nutzung und Parkmöglichkeiten für Lehrer sollte in die 2. Priorität herabgestuft werden.**
- Anwohner fordern eine komfortable Erreichbarkeit der Wohngebäude in Verbindung mit ausreichend bemessenen und dimensionierten Parkflächen.
- Die Feuerwehr beansprucht eine schnelle Erreichbarkeit des Gerätehauses in Verbindung mit den notwendigen Flächen für den An- und Abmarsch.
- Die Polizei ist Fürsprecher für eine hochwertige Verkehrssichere Lösung.
- Die Straßenverkehrsbehörde prüft eine rechtsichere Umsetzung der Zielsetzung unter Berücksichtigung der Kriterien der StVO und VwV-StVO.
- Verschiedene Politiker wünschen sich Innovative Ansätze zur Umsetzung der o.a. Ziele, wie z.B. Fahrradzonen oder Einrichtung von Fahrradstraßen. **[Agenda21] auch verkehrsberuhigte Bereiche.**
- Kfz-Führer fordern ein komfortables Befahren des Straßenraums **[Agenda21] Den "Kfz Führer" gibt es als solchen nur auf der Hauptachse "Karl-Böhm-Str., ist ansonsten bereits im Punkt "Anwohner" oder "Schulbetreiber" enthalten.**
- **[Agenda21] Radfahrer (auch durchfahrende) fordern eine durchgehende und sichere Befahrbarkeit und Abstellmöglichkeiten an Zielorten wie Einkaufsmöglichkeiten oder ÖPNV Haltestellen.**
- **[Agenda21] Fußgänger, insbesondere Anwohner und ältere oder behinderte Mitbürger als schutzwürdige Verkehrsteilnehmer: sichere Begehbarkeit der Wege und Querungen, durchgängige Bereiche ohne große Umwege, Abgrenzung gegen Rad- und Kfz-Verkehr.**
- **[Agenda21] Zukunftsähiges Konzept !!**

2 Bereichs - Abgrenzung

Der zu behandelnde Bereich ist eindeutig in 2 Teile zu separieren:

- 1.) Bereich S-Bahn Baldham bis Heinr.Marschner-Str.
- 2.) Nördlich Heinr.Marschner-Str.

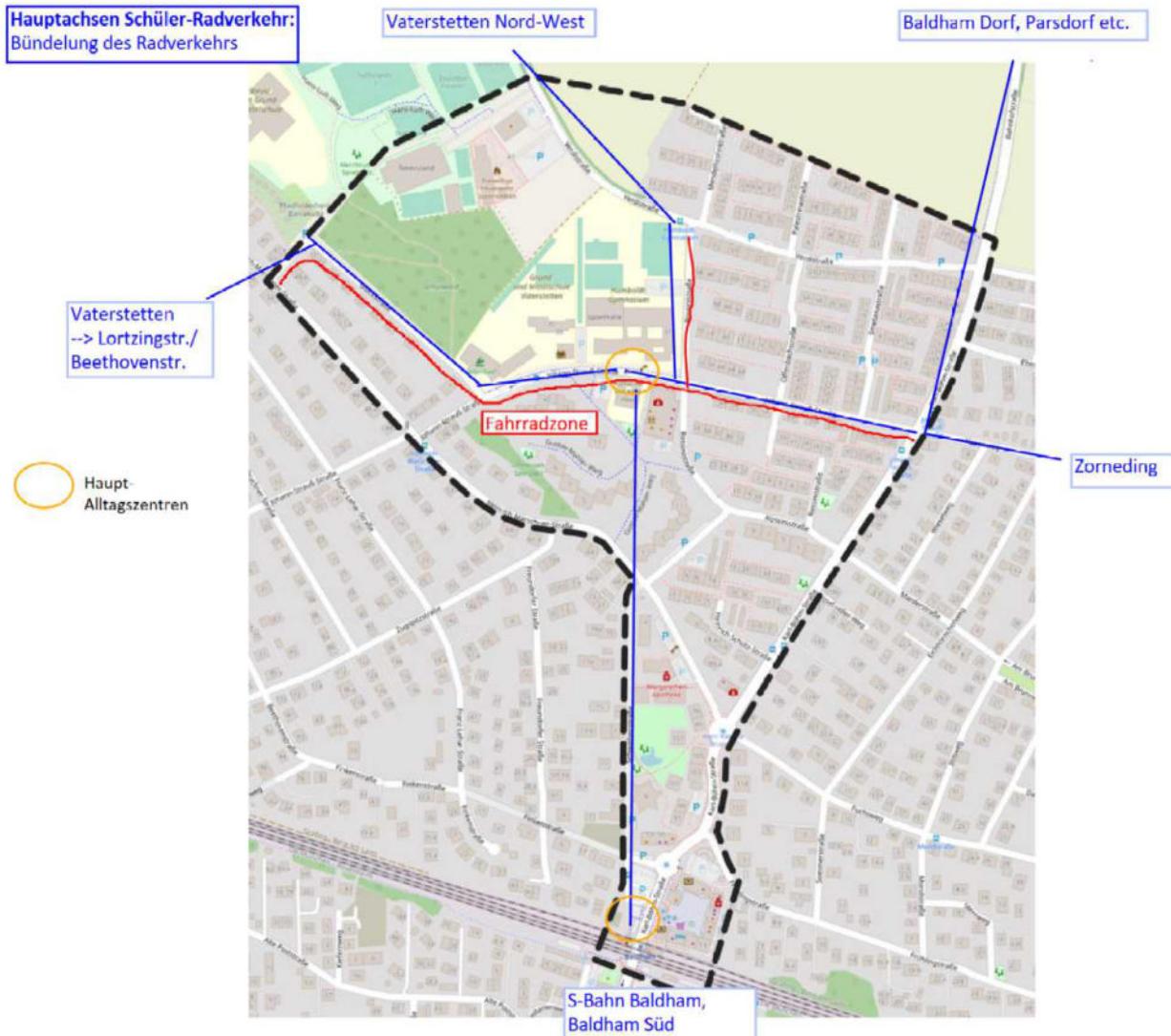
Im Bereich um den S-Bahn-Halt und bis zum Wasserpark und Ärztehaus ist die Situation komplett anders als im übrigen zu behandelnden Gebiet:

- die verkehrliche Situation ist weitgehend geklärt und kaum veränderbar:
 - Karl-Böhm-Str als Haupt-Achse
 - verkehrsberuhigter Bereich am Marktplatz und Schwalbenstr.
 - keine Anlieger-Straßen
 - Fahrrad-Unterführungen unter der S-Bahn
 - durchgehender Radweg südseitig der S-Bahn
- wenige Änderungsmöglichkeiten nur bei
 - P&R Parkplatz/DB-Gelände
 - Anbindung der Fahrradwege (durch die S-Bahn Unterführung) an die Gehwege im nördlichen Teil
 - weitere Radständer

Dieser Bereich 1 ist für die Gesamt-Entwicklung insofern relevant als sich ein großer Teil des Verkehrs durch diesen „Kegel“ entwickelt:

- Schülerverkehr von/zur der S-Bahn
- Fuß- und Radverkehr von/zur S-Bahn
- Bus-Linien zur S-Bahn
- Kfz Verkehr durch die Unterführung zur B304
- Fahrrad-Verkehr durch die Unterführung (inner- und außerörtlich)

3 Radverkehrsachsen



<https://www.adfc-bw.de/landesverband/politik-verkehr/fahrradstraessen/>

Welche Vorteile bringen Fahrradstraßen?

Fahrradstraßen bringen viele Vorteile. In Fahrradstraßen können Radfahrer entspannter fahren. Man kann nebeneinander fahren und es gibt weniger Kraftfahrzeugsverkehr. Die Sicherheit der Radfahrer ist in einer Fahrradstraße größer. Die Radfahrer haben Vorrang und Autos müssen langsam fahren und besondere Rücksicht nehmen. Durch ein Netz an Fahrradstraßen können außerdem die Hauptachsen des Fahrradverkehr in einer Stadt beschleunigt werden. So kommen Fahrradfahrer schneller zum Ziel. Das erhöht die Motivation mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zu fahren. Dazu müssen die Fahrradstraßen aber nicht nur in Nebenstraßen angeordnet werden, sondern dort, wo viele Radfahrer unterwegs sind. Fahrradstraßen zeigen den Radfahrern, dass sie als Verkehrsteilnehmer wertgeschätzt werden.

Auch für die Anwohner bringen Fahrradstraßen Vorteile. Durch den geringen Anteil an Kraftfahrzeugverkehr und den hohen Anteil an Fahrradverkehr sind Fahrradstraßen leiser und gesünder. Weniger Lärm und Abgase führen sie zu besserer Luft und einer höheren Lebensqualität.

4 Straßenzuordnung

(Die weiteren Überlegungen konzentrieren sich ausschließlich auf den Bereich 2 „Nördlich Heinr.Marschner-Str.“)

Die Verkehrswege sind in folgende Kategorien einzuteilen:

- 1.) Durchgangsstraßen Karl-Böhm-Str
 - 2.) Zuführungsstraßen Verdi-Str.
Heinr.Marschner-Str.
Rossini-Str / Schumann-Str
Joh.Strauß-Str (West + Ost)
 - 3.) Anliegerstraßen Rossini-Str (Ost, ab Schumann-Str)
alle anderen nicht genannten Straßen
 - 4.) Fußgänger-/ verkehrsberuhigte Bereiche Schwalben-Str.
Gustav-Mahler-Weg
Joh.Strauß-Str (mitte, vor Gymnasium) ← Forderung
 - 5.) Zuführungsstraßen (Fußgänger) Gustav-Mahler-Weg
Schwalben-Str.
 - 6.) Zuführungsstraßen (Radverkehr) Gluck-Str.
Schwalben-Str.
Marder-Str. / Rossini-Str.(Ost)
 - 7.) Durchgangsstraßen (Radverkehr) Karl-Böhm-Str.

5 Bestandsanalyse

Die folgenden verkehrlichen Maßnahmen sind bereits erfolgt wobei hier wohl keine Veränderungen geplant sind:

- Pflanztröge an der Verdi-Str. zur Verkehrsberuhigung
- kleinere Bauminselfen an der Karl-Böhm-Str.
- Schwalben-Str. als "verkehrsberuhigter Bereich"
- auf allen Straßen besteht - bis auf lokale Ausnahmen - kein allgemeines Parkverbot.
- Alle Straßen – Ausnahme Karl-Böhm-Str – liegen in der „Tempo30-Zone“
- Überwege über die Karl-Böhm-Str nahe Marder-Str. und Hasenweg
→ *wobei hier interessant ist, dass beide Überwege einige Meter nördlich der Kreuzungen liegen, den Fußgängern also ein kleiner Umweg zugemutet wird und diese für Radfahrer kaum nutzbar sind.*

6 Zielsetzung

Oberziele: Schulweg-Sicherheit
Fußgänger, ältere/schwächere Verkehrsteilnehmer
Radfahrer / Radwege / Fahrradständer
Orts-Buslinien
Gemeinde-Entwicklung / ökologische Aspekte
S-Bahn Anbindung

nachrangige Ziele:
Durchgängigkeit für priv. Kfz Verkehr
Parkraum für Kfz

7 Strategische Fragen:

- Wie soll eine Radwege-Führung entlang der Karl-Böhm-Str aussehen ?
(Radweg / Fahrradschutzstreifen)

Eigentümergemeinschaft Neubaldham e.V.

1. Vors. Rob de Boer
Palestrinastr. 5
85598 Baldham
Tel. 0157 30 498 491
famdeboer@online.de

2. Vors. Dr. Karl Heinz Germann
Rossinistr. 82
85598 Baldham
Tel. 08106-4628



www.egn-neubaldham.org

Gemeinde Vaterstetten
Antonia Junghan
Bauamt
Tiefbau und Verkehrsrecht
Wendelsteinstraße 7
85591 Vaterstetten

Baldham, den 16.12.2020

Vereinsregister: Amtsgericht Ebersberg
Registernummer: VR 93 Neu-Eintrag: 8

THEMA: EGN Beitrag zur Einladung 1. Arbeitskreis Verkehrsüberplanung Baldham-Nord am 16.12.2020 um 17 Uhr

Sehr geehrte Frau Junghan

Danke für die Einladung und Möglichkeit, dass wir uns in einem frühen Stadium zum o.g. Thema einbringen können:

Die EGN hatte zahlreiche Rückmeldungen erhalten und die große Mehrheit der Mitglieder begrüßt die Maßnahme sowie das Einbinden der Anwohner durch die Gemeinde.

Die Zusammenfassung der Rückmeldungen

Die Themen lassen sich auf **4 Themengebiete** zusammenfassen (Prio der Anwohner)

- 1 Parkplätze
- 2 Verkehrsberuhigung
- 3 Radfahrer
- 4 Einbahnstraße und Bus

A Zusammenfassung

Oberste Priorität ist, eine sichere Fahrt vom Fuß-, Radverkehr zur und von der Schule, aber verbunden mit einer deutlichen Beruhigung des Straßenverkehrs im Einzugsgebiet der EGN und Schaffung neuer Parkplätze für die Schüler. Die **Parksituation** in der Rossinistraße / Johann Strauß / Verdi - Straße ist jetzt bereits unakzeptabel durch die ganzen **parkenden Schüler**. Anlieger haben dadurch keine Parkmöglichkeit und müssen zum Teil weite Strecken zurücklegen (Auto-Haus)

Da, wo es dann die neunen Schülerströme und Strassenquerungen gibt, sollten **Zebrastreifen** eingerichtet werden damit die Schüler sicher zur Schule kommen.

Konsens bei den EGN Anwohner gibt es, dass durch die vielen **parkenden Autos der Schüler und Lehrer**, (zzgl. dem Effekt des G9 – noch mehr Schüler mit Führerschein!) alle Straßen um das Gymnasium zugeparkt werden und die Anwohner nicht mehr an ihren Häuser parken können. Hier müsste das Gymnasium ggf. ihr Gelände aufmachen oder gar eine Hochgarage zur Verfügung stellen (ist ggf. im Bauplan der Erweiterung bereits enthalten?). Auch ist keine Abwanderung nach Poing – hier fehlt langfristig die Schülerentlastung für unser Gymnasium – und somit bleib der Zubringer-/Schülerverkehr hoch.

Ein Beitrag zur **Verkehrsberuhigung** wäre die Reduzierung der motorisierte Individualverkehr sowie Abschaffung der Kiss and Ride Zonen

Der **Verkehr** rast zum Teil mit sehr hoher Geschwindigkeit in den Zubringerstraßen. Die bestehenden 30er Zonen werden zum Teil ignoriert – da auch nicht gut kenntlich gemacht (z.B. Verdi Str. hat nur einen 30er Schild)
→ hier der Vorschlag das auch die Rossini Str. als 30 Zone verdeutlicht wird und bessere Beschilderung in allen Straßen angebracht werden. Somit würde der gesamte Einzugsbereit eine 30eiger Zone für jeden sichtbar sein.

Die Zubringerstraßen (Johann Strauß, Verdi, Rossini) sind alle breit sodass Diese eine **Fahrradweg** in beiden Fahrtrichtungen zulassen würde - ggf. durch Einrichtung eines Fahrradweges mit Trennung zur Fahrbahn. Dies hat auch eine verkehrsberuhigende Wirkung.

Es sollte in jedem Fall die **Einbahnregelung** in der Johann-Strauß-Straße vor dem Gymnasium **aufgehoben** werden.

Die **Haltestelle für die Schulbusse** sollte mit neuen Parkbuchten vor das Gymnasium in die Johann-Strauß-Straße verlegt werden.

=>Frage: bleibt die provisorische neue Bushaltestelle Verdistraße bestehen?

Der **Bus** verkehr müsste verbessert werden und die Bushaltestellen sollten auf dem Schulgelände oder direkt vor dem Schuleingang sein. Dies würde bedeuten das der Einbahnverkehr abgeschafft wird. Auch ist es umwelttechnisch (Feinstaub, Lärm und Zusatzverkehr) unnötig die Busse aktuell hin und her fahren zu lassen mit einer Wendeschleife an dem Feuerwehrplatz. Die Busse sollten im Siedlungsbereit elektrisch angetrieben werden.

Die in der EGN wohnenden Anwohner habe z.T. gegensätzliche Interessen, da beispielsweise eine Entlastung des Straßenverkehrs in der Johann Strauß Str. eine Erhöhung in der Verdi Str. zur Folge hat. Vor 10 Jahren konnte mit der Einführung der Einbahnstraße genau dieser Effekt zu Lasten der Verdi Str. festgestellt werden.

Der Umkehreffekt wäre zu vermuten mit der Abschaffung der Einbahnstraßen Regelung.

Fazit:

Plakativ im Anhang dargestellt ist klar zu erkennen, dass der Zubringerverkehr für die Schule durch das Gebiet der EGN fließt

Daher appellieren wir um Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sowie Verkehrssicherheit und die Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen auf dem Grundstück des Gymnasiums zur Entlastung der Parksituation der Anwohner.

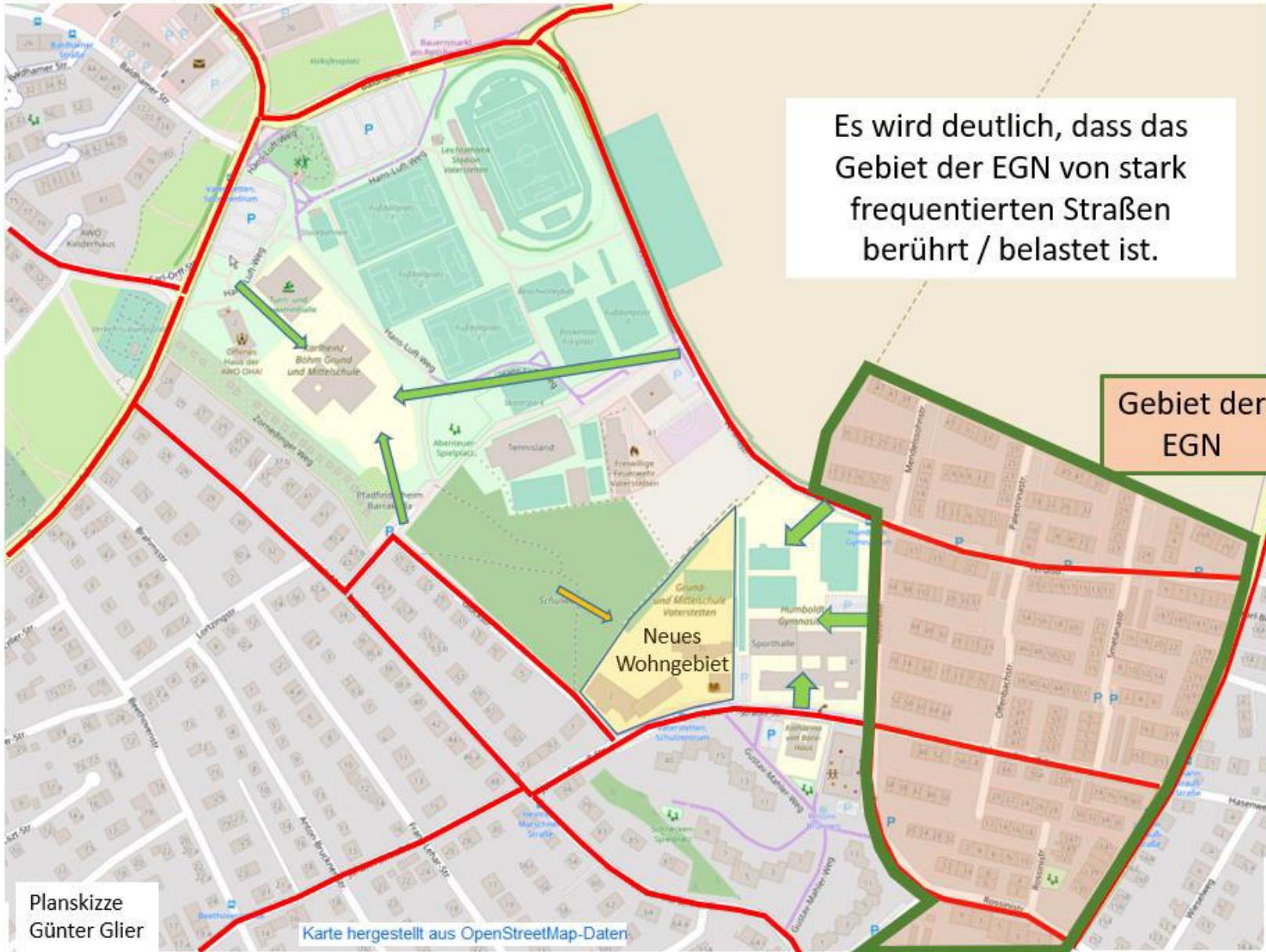
Der Vorstand der EGN



mit freundlichen Grüßen

Rob de Boer
1. Vorstand der EGN
(Eigentümergemeinschaft Neubaldham e.V.)
Palestrinastraße 5
85598 Baldham
0157 30498491

Umfeld von Gymnasium, Grundschule und Mittelschule im Ortsteil Baldham der Gemeinde Vaterstetten



EGN Beitrag zur Einladung 1. Arbeitskreis Verkehrsüberplanung Baldham-Nord am 16.12.2020

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



GEMEINDE
VATERSTETTEN



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis

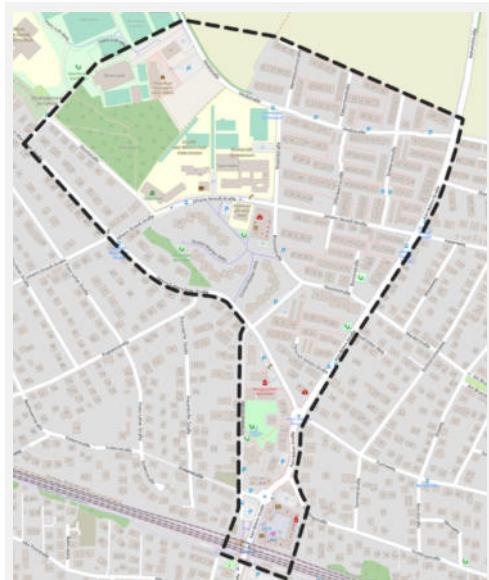
16. Dezember 2020



Dr. phil. Dipl.-Ing. Ralf Kaulen
Carola Titze, M.Eng.
Fabienne Bindels, B.Eng.



1



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



GLIEDERUNG

- 1. Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Spitzauer
- 2. Vorstellung des SVK / das Programm Webex
- 3. Vorstellung der Mitglieder des Arbeitskreises
- 4. Einführung in das Thema
- 5. Vorstellung der Bestandsaufnahme und -analyse
- 6. Wünsche an das Planungsgebiet
- 7. Priorisierung der Wünsche und Anregungen
- 8. Erläuterung der weiteren Vorgehensweise / Verabschiedung



2

Mobilitätskonzept Baldham-Nord



GLIEDERUNG

- 1. Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Spitzauer
- 2. Vorstellung des SVK / das Programm Webex
- 3. Vorstellung der Mitglieder des Arbeitskreises
- 4. Einführung in das Thema
- 5. Vorstellung der Bestandsaufnahme und -analyse
- 6. Wünsche an das Planungsgebiet
- 7. Priorisierung der Wünsche und Anregungen
- 8. Erläuterung der weiteren Vorgehensweise / Verabschiedung



3

Mobilitätskonzept Baldham-Nord



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK)



München



Aachen

Gründung 1990

- 20 Mitarbeiter/innen
(davon 8 in Projektleiterfunktion)
- seit 2004 Niederlassung in München



4 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 5



Tätigkeitsfelder SVK

Stadtplanung



Forschung



Verkehrsplanung



Tourismuskonzepte



Information



Kommunikation



→ Schwerpunkt: Nachhaltige Mobilitätsysteme

5 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 6



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Nachhaltige selbsterklärende multimodale Mobilität

The grid contains 12 images, each with a title below it:

- Schienengebundener ÖV (Top Left)
- Straßengebundener ÖV (Top Middle)
- Öffentlicher Individualverkehr (Top Right)
- Attraktive Fußwegebeziehungen (Second Row, Left)
- Hochwertige Radverkehrsnetze (Second Row, Middle)
- Gütertransport (Second Row, Right)
- Standardisierte Schnittstellen (Third Row, Left)
- Standardisiertes Informationssystem (Third Row, Middle)
- Standardisiertes Buchungs- und Zahlsystem (Third Row, Right)

6 Mobilitätskonzept Baldham-Nord SNK

Radverkehrshandbuch – Radland Bayern

The left side of the slide features the cover of the "Radverkehrshandbuch Radland Bayern". The cover includes the logo of the "Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern" and a blue bicycle icon. The right side shows a map of Bavaria divided into regions: Oberfranken, Mittelfranken, Oberbayern, Niederbayern, Altmühl, Isarwinkel, Schussen, and Oberschwaben.

7 Mobilitätskonzept Baldham-Nord SNK

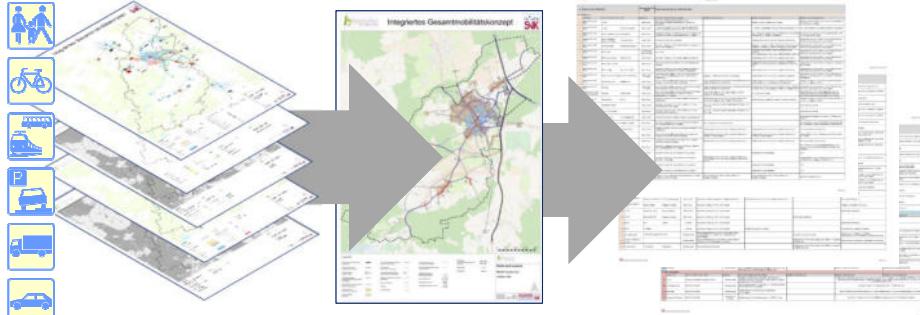
Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

 **Kommunale Gesamtmobilitätskonzepte**

- Bestandsanalyse, Verkehrszählungen, -befragungen
- Bürgerbeteiligung
- Einzelkonzepte, Abwägungsprozesse und Gesamtkonzepte mit Einzelmaßnahmen

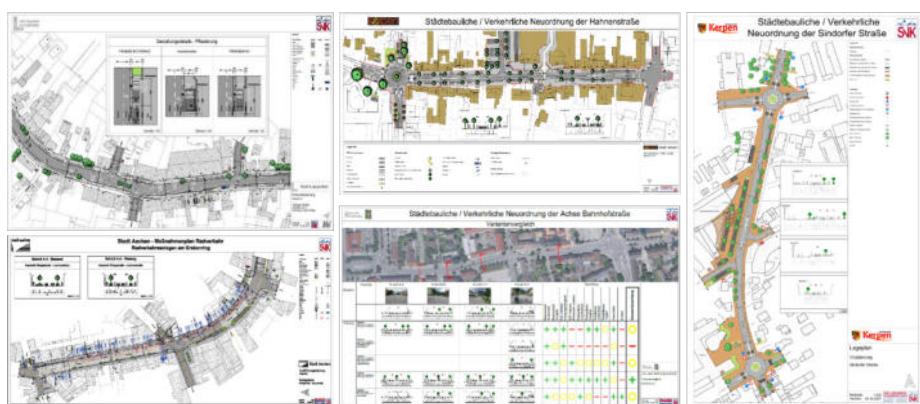




8 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord** 

 **Städtebauliche / verkehrliche Neuordnungen**

Städtebauliche / Verkehrliche Neuordnung von Straßenräumen



9 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord** 

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Auftraggeber / Projektstandorte

The infographic is divided into several sections:

- Europäische Union:** Shows the European Union flag.
- Bund:** Shows the Federal Chancellery logo and the Federal Ministry for Transport and Digital Infrastructure logo.
- ca. 250 Kreise / Kommunen / Straßenbaulastträger / Tourismusorganisationen / Bauträger in:**
 - Bayern
 - Baden-Württemberg
 - Niedersachsen
 - Hessen
 - Nordrhein-Westfalen
 - Rheinland-Pfalz
- Bayern:** Shows the Bavarian State Government logo, the Higher Building Authority logo, and the AGFK logo.
- Nordrhein-Westfalen:** Shows the Ministry for Construction, Housing, Urban Development and Transport logo and the SNK logo.
- Baden-Württemberg:** Shows the Baden-Württemberg Ministry for Land Use Planning and Environmental Protection logo, the agfk logo, and the Baden-Württemberg Ministry for Transport and Infrastructure logo.

10 Mobilitätskonzept Baldham-Nord SNK

Abstimmen / Vernetzen

The collage includes:

- People walking on a street.
- People gathered around a whiteboard.
- People in a meeting room.
- People at a table.
- People in a conference room.
- People in a lecture hall.
- Two men looking at a large map on the ground.
- A man and a child with a bicycle.
- People in a room.
- People at a table.
- People standing outdoors.
- A large map of a city area.

11 Mobilitätskonzept Baldham-Nord SNK

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Kommunikation / Organisation / Moderation



2007 Konzeption und Organisation der Velo-city Konferenz 2007 in München (1.000 Teilnehmer aus 50 Ländern)



4. Nationaler Radverkehrskongress
Mobilität – Mobilität – Mobilität
16.-18. Mai 2010 in Freudenstadt/Burgalben

Ca. 700 Teilnehmer
Größter Kongress des BMVI
Inhaltliche Konzeption: SVK



12 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord**



Projektleitung: Dr. phil. Dipl.-Ing. Ralf Kaulen



1979 – 1984 Studium der Stadt- und Verkehrsplanung an der RWTH Aachen
1984 – 1990 Projektleiter in einem freien Planungsbüro
1990 Gründung des Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen
Bearbeitung von 600 Projekten
2004 – 2012 Promotion an der Universität Trier bei Prof. Dr. Heiner Monheim

Mitgliedschaft:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
- Vereinigung der Stadt-, Regional- und Landesplaner
- Architektenkammer
- Wissenschaftlichen Beirat des Verkehrsministeriums NRW
- Steuerungsgruppe zum Radverkehrsnetz NRW
- Wissenschaftlicher Beirat: „Kopf an – Motor aus“
- Mitgründer der Fahrradakademie
- Dozent des DfU/Fahrradakademie seit Gründung 2008
- ca. 400 Vorträge auf (Inter-)Nationaler Ebene



13 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord**



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Hinweise zu Webex-Meetings



Meeting beitreten

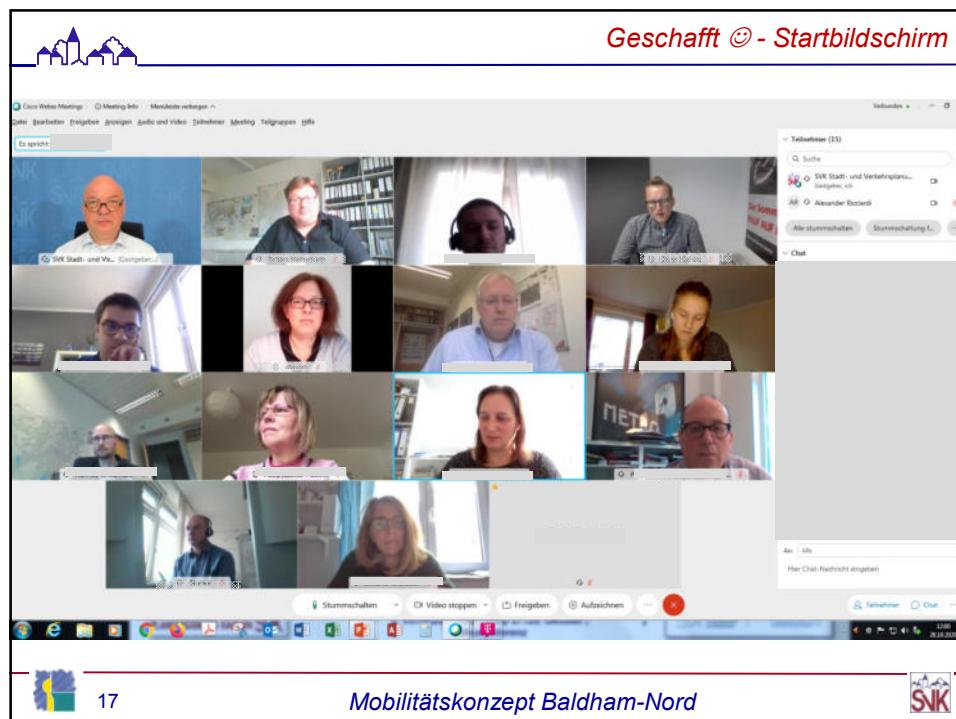
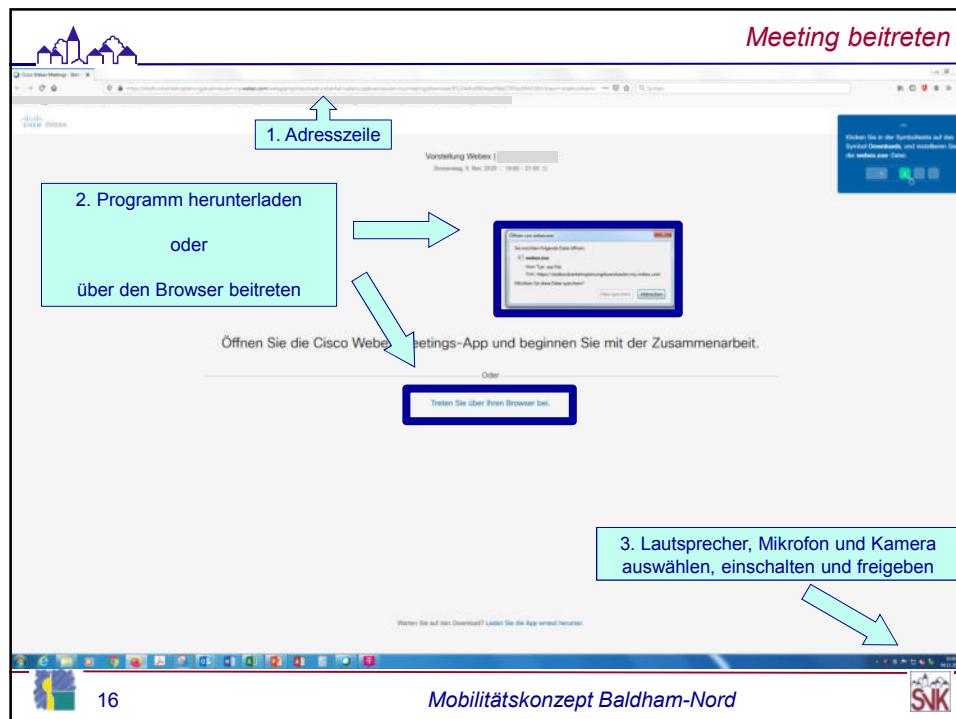
The screenshot shows a Microsoft Outlook meeting invitation for a Cisco Webex meeting. The subject is "Vorstellung Webex Dienstleistungen". The invite includes a link to the meeting: <https://us02webex.cisco.com/j.php?TID=et0t4ek0000000000000000000000000>. A blue box highlights this link. Below the link, there is a list of steps to join the meeting via Internet:

1. In Outlook Termin öffnen
2. Auf „Meeting beitreten“ klicken
3. Anschließend öffnet sich der Programm via Internet
4. Alternativ: Internetlink unter „Ort“ kopieren und in der Adresszeile des Internets einfügen
5. Anschließend öffnet sich der Programm via Internet

At the bottom left, there is a small icon of a person with a speech bubble, labeled "15". At the bottom right, there is the SNK logo.

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Navigationsfunktionen

The screenshot shows a video conference interface with multiple participants in a grid layout. Several UI elements are highlighted with blue boxes:

- A context menu for a participant's video stream is open, showing options like "Hilfe Tipps aufrufen", "Cisco Webex Meetings Hilfe", "Problembereich senden", "Über Cisco Webex Meetings", "Integrationsprüfung...", "Multimedia-Player überprüfen", "Übersicht...", and "Audio- und Videostatistiken...".
- A participant's video stream has a "Nebeneinander-Anzeige" (Side-by-side view) button highlighted.
- The bottom toolbar contains icons for microphone, camera, share screen, video, and other controls.

At the bottom left, there is a "Vergroßern" (Zoom) button. The bottom right corner shows the SNK logo.

Webex-Meetings

Navigation im Online-Raum

Den Chat und die Teilnehmer/innen-Liste müssen Sie selbst aktivieren. Eine Icon-Leiste wird eingeblendet, wenn Sie mit der Maus über die Bildmitte fahren, die Funktionen können Sie dann per Klick aktivieren und deaktivieren:

The diagram shows a horizontal row of eight icons with corresponding labels:

- Mikrofon (ggf. nicht bei allen vorhanden)
- Kamera
- Bildschirm teilen / freigeben
- Teilnehmende (bitte einblenden)
- Chat
- Einstellungen (Raum verlassen)
- Beenden

Below the icons are their respective symbols: a microphone, a camera, a share screen, a list of participants, a speech bubble for chat, a gear for settings, and a red X for end.

Wichtig: bitte Mikrofon deaktivieren und nur bei Wortmeldungen aktivieren (= Icons sind rot und durchgestrichen)!

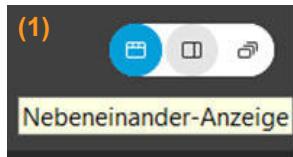
19 Mobilitätskonzept Baldham-Nord SNK

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Webex-Meetings

(1) **oben rechts:** Bildansicht auf „Nebeneinander-Anzeige“ stellen (das Icon zur Aktivierung ist zu finden im „Content“-Bereich)



(2) **linken Bildschirmrand:** Es gibt ein Steuer-element für gezeigte Folien mit einer Lupenfunktion, zu finden am beim „hovern“ (= Maus bewegen)

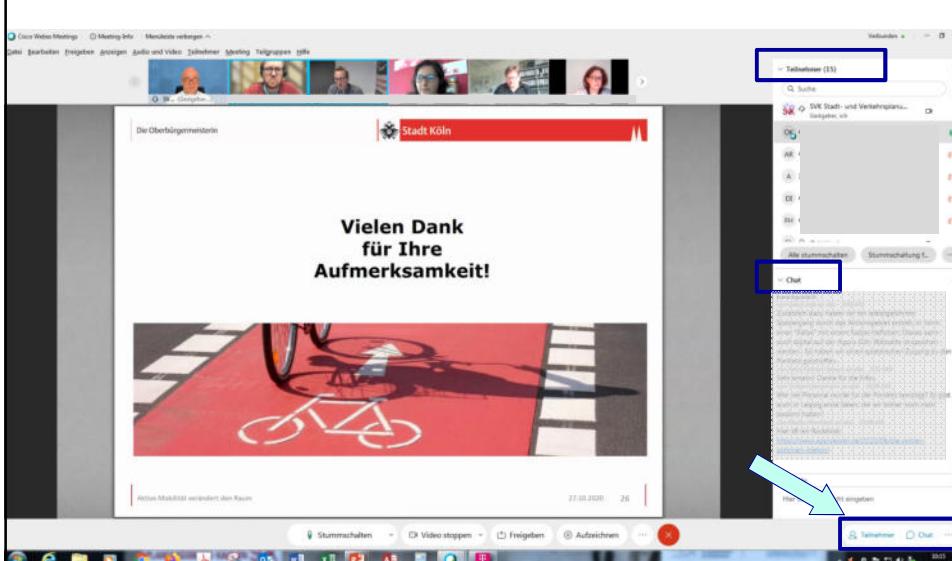
(3) **oberen Taskleiste:** Hilfe aufrufen per Klick auf Hilfe in der
→ Hilfe Tipps
→ Integritätsprüfung



(4) Technische Problemen können immer mal auftauchen, in diesem Fall bitte guten Mutes bleiben, Geduld haben, Raum schließen & neu betreten :-)

20 Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Teilnehmende anzeigen und Chatfenster öffnen



21 Mobilitätskonzept Baldham-Nord



Wortmeldungen zeigen Sie bitte

- per deutlichem Handzeichen (gute Datenleitung) oder
- via Chat (schlechte Datenleitung) ein,

Dies kann auch schon gerne während der Wortmeldung eines(r) Kolleg(in)en geschehen.



1. Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Spitzauer
2. Vorstellung des SVK / das Programm Webex
3. Vorstellung der Mitglieder des Arbeitskreises
4. Einführung in das Thema
5. Vorstellung der Bestandsaufnahme und -analyse
6. Wünsche an das Planungsgebiet
7. Priorisierung der Wünsche und Anregungen
8. Erläuterung der weiteren Vorgehensweise / Verabschiedung



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

 **GLIEDERUNG**

1. Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Spitzauer
2. Vorstellung des SVK / das Programm Webex
3. Vorstellung der Mitglieder des Arbeitskreises
4. Einführung in das Thema
5. Vorstellung der Bestandsaufnahme und -analyse
6. Wünsche an das Planungsgebiet
7. Priorisierung der Wünsche und Anregungen
8. Erläuterung der weiteren Vorgehensweise / Verabschiedung

 24 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

 **Nutzungsüberlagerungen / Konflikte**



 25 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Verkehrssicherheitsprobleme zu den Beginn- und Endzeiten

The block contains four photographs. Top-left: A crosswalk with people walking and cycling. Top-right: A street with parked cars and people walking. Bottom-left: A parking lot with a car and people walking. Bottom-right: A row of bicycles parked on a sidewalk.

26 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord** SNK

Nutzungsüberlagerungen / Konflikte

The block contains three photographs. Top-left: A residential street with parked cars and a bicycle sign. Top-right: A bus stop with many bicycles parked nearby. Bottom: A building with a large number of bicycles parked in front of it.

27 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord** SNK

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Ruhender Radverkehr

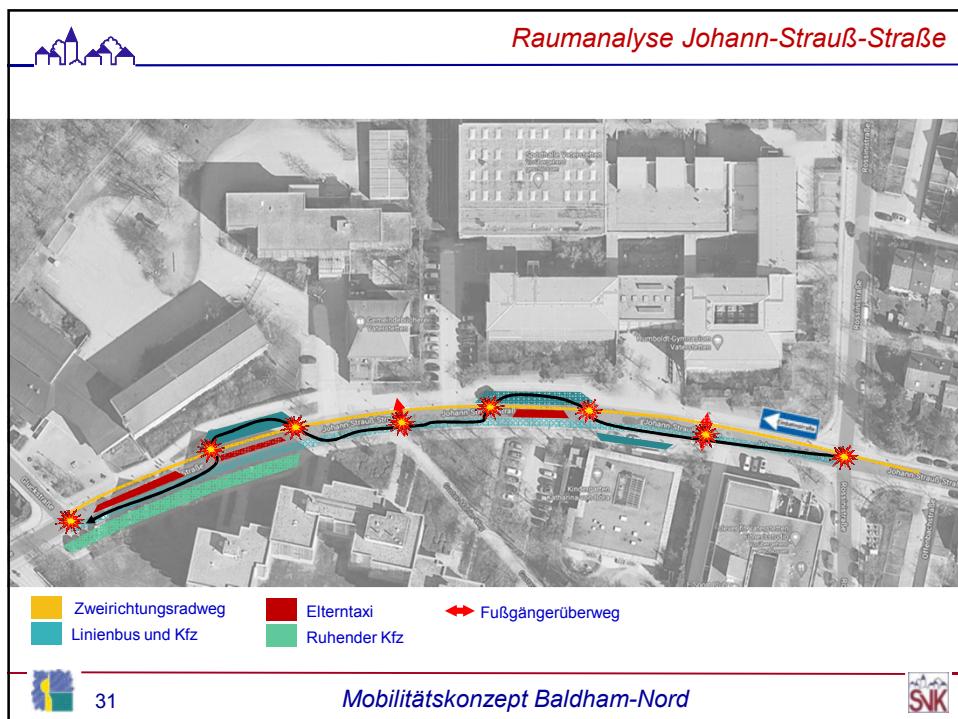
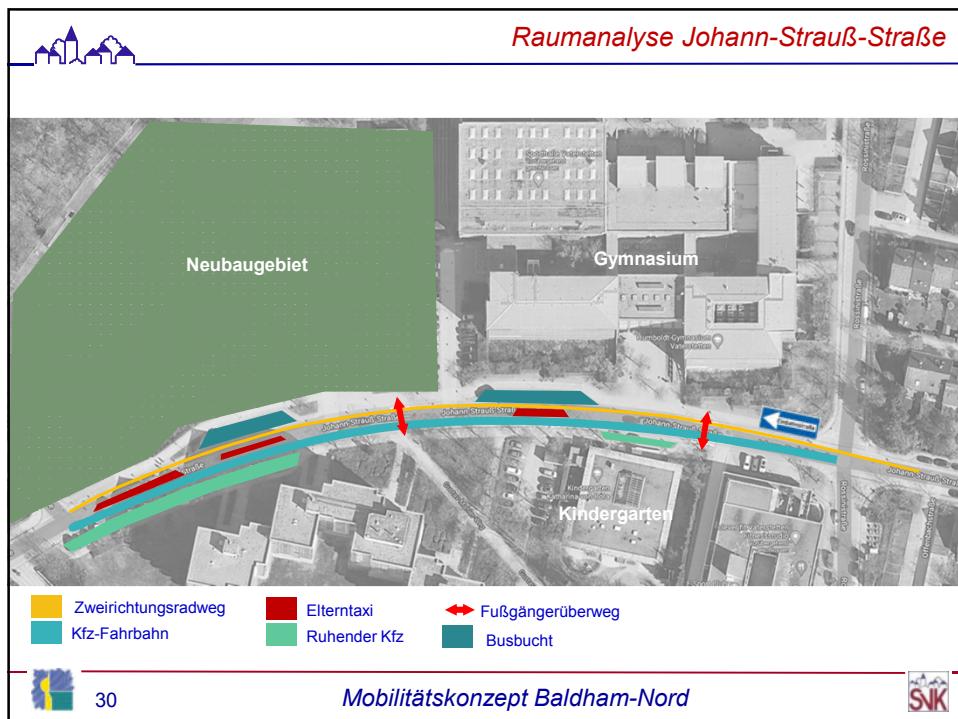
28 Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Förderung / Sicherung des Radverkehrs

29 Mobilitätskonzept Baldham-Nord

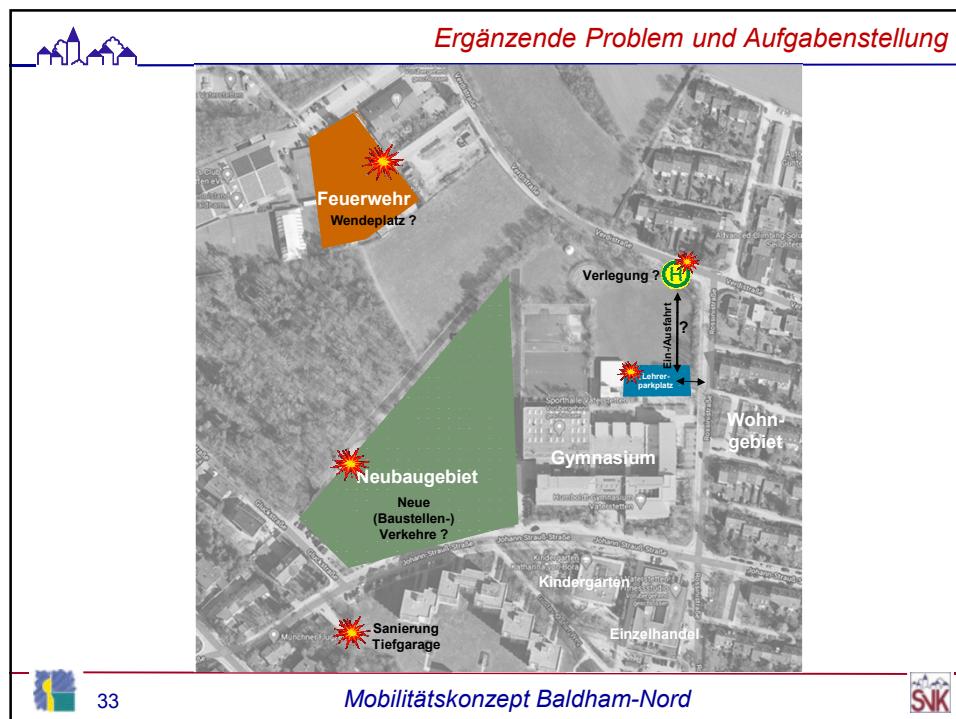
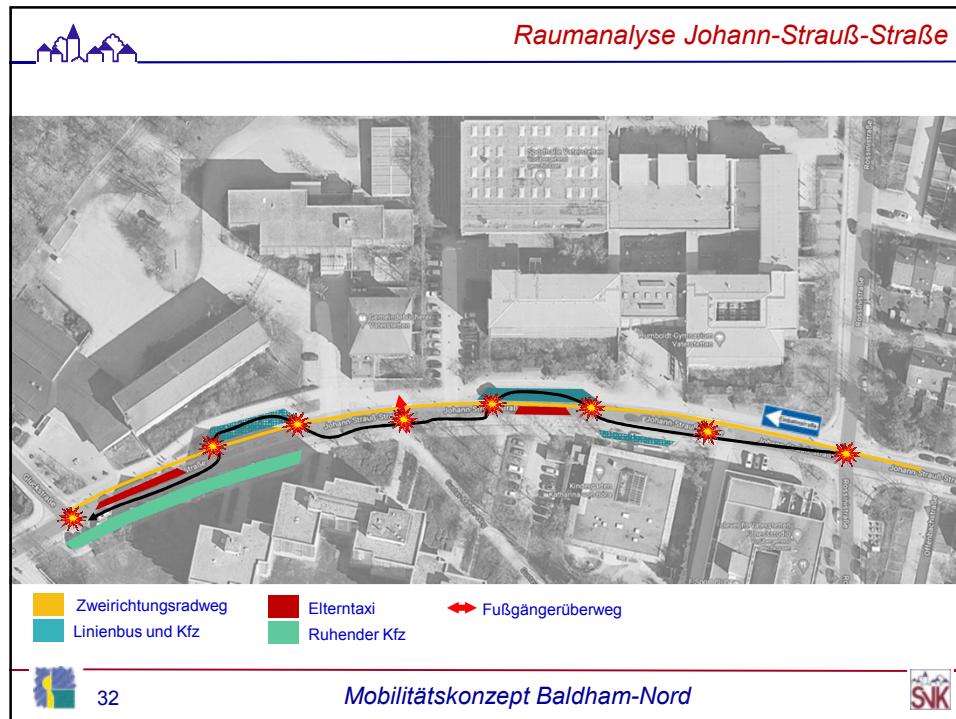
Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

The image shows the cover page of a traffic survey report. At the top right, it says "Verkehrsuntersuchung Johann-Strauß-Straße". Below that is the logo for "SCHLOTHAUER & WAUER". The title "Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zur Johann-Strauß-Straße / Glückstraße" is centered. On the left, there's a green box labeled "Vaterstetten" and a grey box labeled "Ergebnisbericht". At the bottom, there's detailed project information including the client ("Gemeinde Vaterstetten"), the consultant ("SCHLOTHAUER & WAUER"), project number ("2020-0076"), and contact details for the author ("M.Sc. Silvia Antognitz").

34

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

SNK

The image shows a letter from the police and street traffic authority rejecting the planning proposal. The subject line is "Ablehnende Stellungnahmen Polizei / Straßenverkehrsbehörde". The letter is addressed to "Salomon Annett" and signed by "Amin-Amer Jennifer". It discusses the rejection of planning application Nr. 175 for the area between the Johann-Strauß-Straße and the Glückstraße. The letter lists several reasons for rejection, including non-compliance with StVO criteria, lack of operational unity, and lack of possibility for enforcement. It also mentions the "Tempo 30-Zone" and the "Einbahnstraßenregelung". The letter concludes with a friendly closing and the signature of Jennifer Amin-Amer.

Ablehnungsgründe u.a.

- Berücksichtigung der Kriterien der StVO / VwV-StVO
- Fehlende Einheit von Bau und Betrieb / Widmung
- (Aktuell) fehlende Möglichkeit der Ahndung

35

SNK

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Einheit von Bau und Betrieb



Stickoxid-Messungen in Leipziger Straße –
Tempo 30 bringt nichts

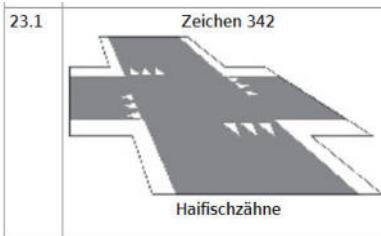


Sitz zwei Monaten fährt der Berliner Senat auf der Leipziger Straße den Tempo-30-Mödelfversuch durch.
Foto: johanna eliane / Jörg Casper

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

StVO-Novelle April 2020

April 2020: Aufnahme der „Haifischzähne“ in den Katalog der Verkehrszeichen der StVO

23.1 	Zeichen 342 Haifischzähne	Erläuterung Die Markierung hebt eine Wartepflicht infolge einer bestehenden Rechts-vor-links-Regelung abseits der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie weiterer Hauptverkehrsstraßen und eine durch Zeichen 205 oder 206 angeordnete Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radschnellwegen hervor. Im Fall dieser Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs sind die Markierungen auf beiden Seiten entlang der Fahrbahnkanten des Radschnellwegs mit den Spitzen in Richtung des wertepflichtigen Verkehrs anzordnen.
---	--	--

37

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Diverse Anträge aus der Politik / Bürgerschaft

SPD
Vaterstetten

SPD Vaterstetten
Herrn amts Bürgermeister
Leopold Spitzauer, o.V.i.A.
Wendelinstraße 7
85591 Vaterstetten

Sepp Mittermeier
Vorsitzender der
SPD-Gemeindevertretung
Wendelinstraße 7a
85446 Neufahrn
Telefon 089 / 300025
Mobile 0174 / 200053
E-Mail: sepp.mittermeier@spd-vaterstetten.de

Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Johann-Strauß-Straße
Vaterstetten, den 11. August 2020

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Spitzauer, Sehr Lieben,

wir möchten darum bitten, dass folgender Antrag in der nächsten Bau- und Straßenausstattung am 22. September 2020 diskutiert und zur Abstimmung gestellt wird:

1. Die Einbahnstraßenregelung in der Johann-Strauß-Straße wird ungeahndt aufgehoben.

2. Die Einbahnstraßenregelung in der Johann-Strauß-Straße bis zur Kreuzung Rossau-Straße werden als Einbahnstraßen aufgehoben.

3. Die Umleitung der Busse 431, 403 und 400 werden folgendermaßen geändert:

- a. **Buslinie 431:**
Der Bus fährt über die Johann-Strauß-Straße am Gymnasium vorbei. Dort wird eine Haltestelle eingerichtet. Weiter fahren er die Rosau-, Schleißensee-, Heimrich-Marschner- und Karl-Böhnen-Straße zum Schlosspark Baldham.
- b. **Buslinie 403 (neu)** Fahrt mit Schleißenseebeförderung einzigen und nachmittags und 400:
Diese Busse fahren nicht mehr über die Verdi-Straße sondern über die Johann-Strauß-, Heimrich-Marschner- und Karl-Böhnen-Straße zum Schlosspark Baldham. Am Gymnasium werden Haltestellen für beide Richtungen eingerichtet.

Begründung:
Da die Grund- und die Mittelschule wesentlich verlegt wurden, und die Kita und Kind- -Pausplätze, sowie die Kindertageseinrichtung in der Jana-Straße- Straße nicht mehr notwendig. Der Bushaltestellen sollten sinnvollerweise wieder dafür verteilt werden wo sie früher einmal waren, nämlich vor das Gymnasium.
Es gibt bereits erste Überlegungen einer verkehrlichen Neuordnung dieses Bereichs. Nachdem sich über diese Maßnahmen entschieden wird, ist ein Zusammenschluss in dieser Richtung sinnvoll und notwendig. Durch diese Maßnahme kann auch die ÖPNV-Anbindung im Bereich des Reson-Zentrum verbessert werden, was von den Anwohnern dort auch gewünscht wird.

Info-Panorama im Internet:
<http://schlosspark-baldham.de> - www.vaterstetten.de - www.spd-vaterstetten.de - www.vaterstetten.de - www.vaterstetten.de

Lokale Agenda 21
Vaterstetten, den 16.09.2020

mit Ablenkung an
die Bauverwaltung, die
Fraktionssprecher und die Presse

Betreff: Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 175

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

im Rahmen des Bebauungsgeplankten Nr. 175 „Baldham, westlich und östlich der Gluckstraße“ südlich der Johann-Strauß-Straße haben wir uns intensiv mit den vorliegenden Auswirkungen der Planung beschäftigt. Das geschah auch im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung der Joh.-Strauß-Str., die seit einiger Zeit in die Diskussion ist.

Wir begrüßen ausdrücklich die geplante Ausweitung der Gluckstraße zur Fahrradstraße. Sie ergänzt das von uns vorgeschlagene Konzept von Fahrradstraßen in der Gemeinde und verstärkt die erforderliche soziale Versöhnung des Mobilitätsverkehrs eingetragene Fahrrad in den Städten und Gemeinden.

Seit der Neuordnung der StVO vom Mai dieses Jahres gilt es die Neuanordnung, nicht nur Fahrradstraßen sondern auch Fahrradstreifen auszuweisen (Zeile 244.3). Das bedeutet analog zu Tempo30-Zonen Querstraßen als Fahrradstreifen zu kennzeichnen mit der Folge, dass der „Schleiferwurf“ ein wenig gezögert wird.

Wir schlagen deshalb vor, nicht nur die Gluckstraße zur Fahrradstraße zu erklären, sondern die ganze Straße, die Johann-Strauß-Str. und die Rosau- sowie die Heimrich-Marschner-Str. bis zur Karl-Böhnen-Str. sowie die Resinstraße und die Nebenstraßen zur Fahrradstraße zu erklären. Zur Begründung kann der Schul-, Kindergarten- und Bürobereich verkehr mit besonderen Anforderungen nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern angegeben werden.

Wir wissen, dass dieser Vorschlag über das Plausibilität hinausgeht. Wir wollen aber die Möglichkeit der Neuerungnahme zum Anlass nehmen, dass über unsere Vorschläge entschieden wird.

Lokale Agenda Vaterstetten AK Mobilitätsweise Brummbär 18 85598 Baldham <http://vaterstetten-agenda21.de>

38

Freistaat Bayern: Veränderung der Prüfkriterien

VwV StVO 2009

„Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“

Zeichen 244.1 mit
Zusatzzeichen „Kfz frei“

Zeichen 244.1 mit
Zusatzzeichen „Anlieger frei“

39

19

München/
Aachen

Dr. phil. Dipl.-Ing. Ralf Kaulen
Carola Titze, M.Eng.

**STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN**

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Qualitäts- und Sicherheitskriterien Fahrradstraße

Fahrradstraße, für Kfz in eine Fahrtrichtung frei (Einbahnstraße)

zzgl. Markierung von jeweils 0,25 m

40 Mobilitätskonzept Baldham-Nord SNK

Untersuchungsbereich: Johann-Strauß-Straße

41 Mobilitätskonzept Baldham-Nord SNK

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

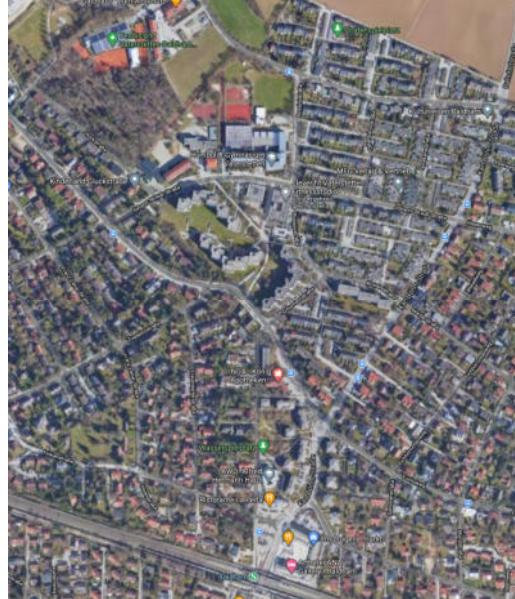
1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

 **Untersuchungsbereiche: Umfeld Humboldt-Gymnasium / Kindergarten**



 42 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord** 

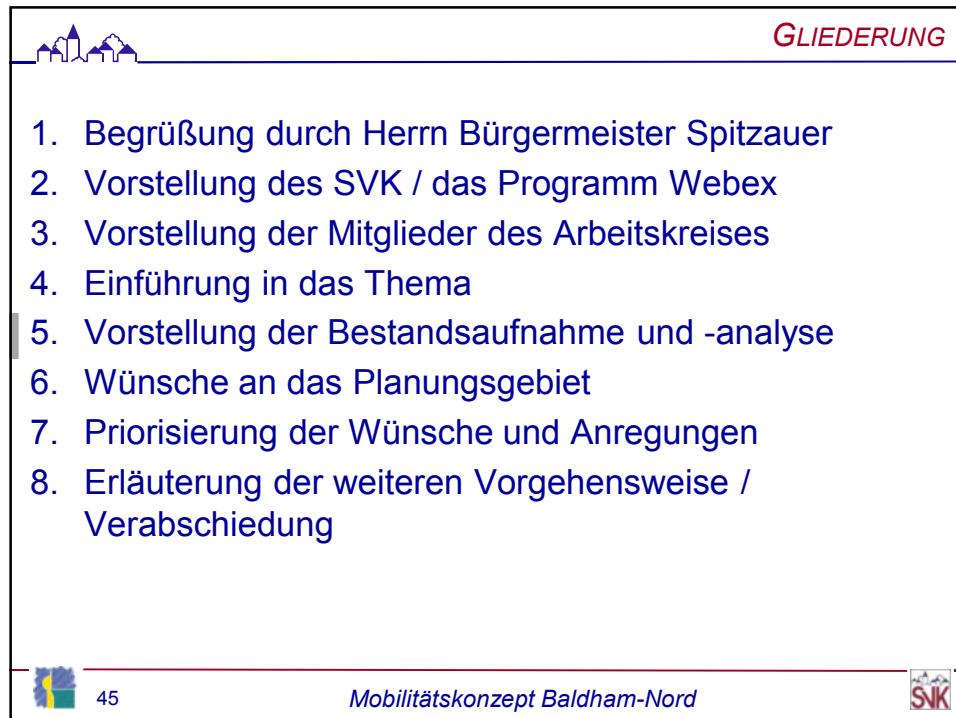
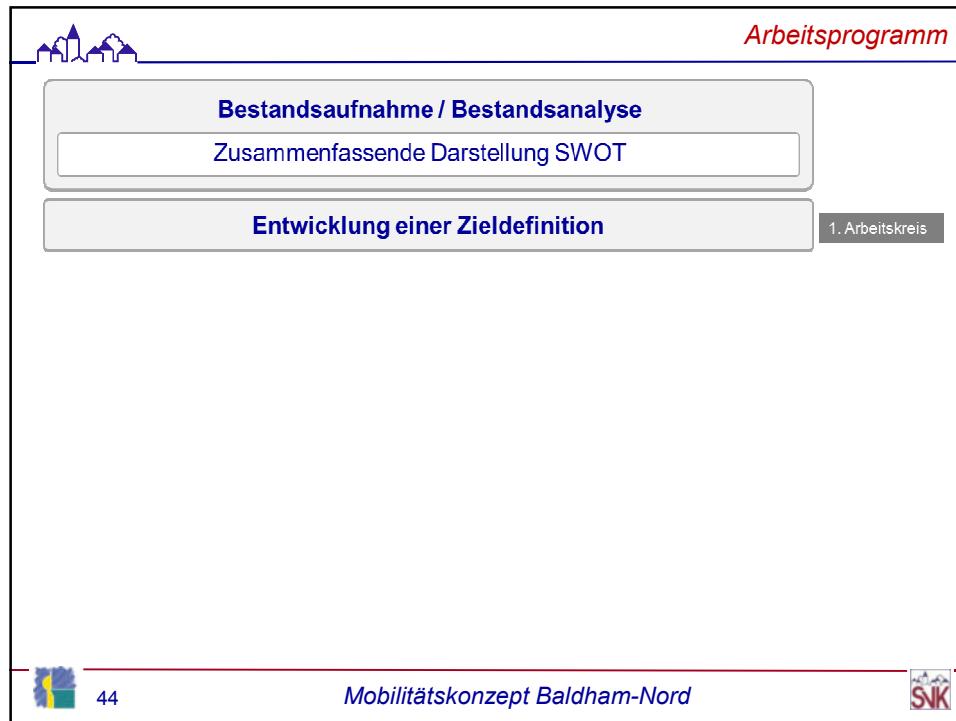
 **Untersuchungsbereich: Baldham-Nord**



 43 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord** 

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Maximale Fahrgeschwindigkeiten



46 Mobilitätskonzept Baldham-Nord

(Glückstraße) Einhaltung der maximalen Fahrgeschwindigkeit ?

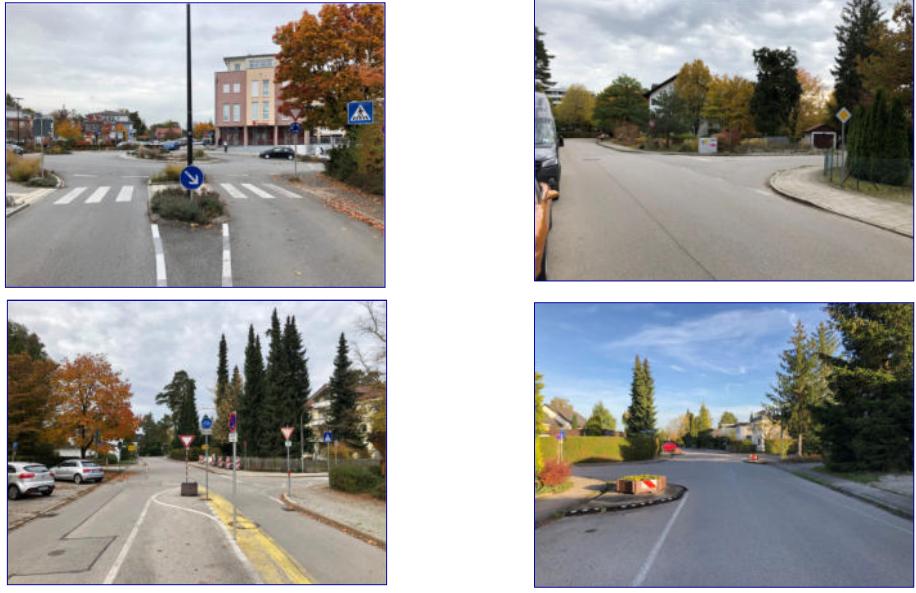


47 Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

 **Vorfahrtregelnde Verkehrszeichen**



48 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord** 

 **Markierungen**



49 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord** 

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Bauliche Maßnahmen



50 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord** SNK

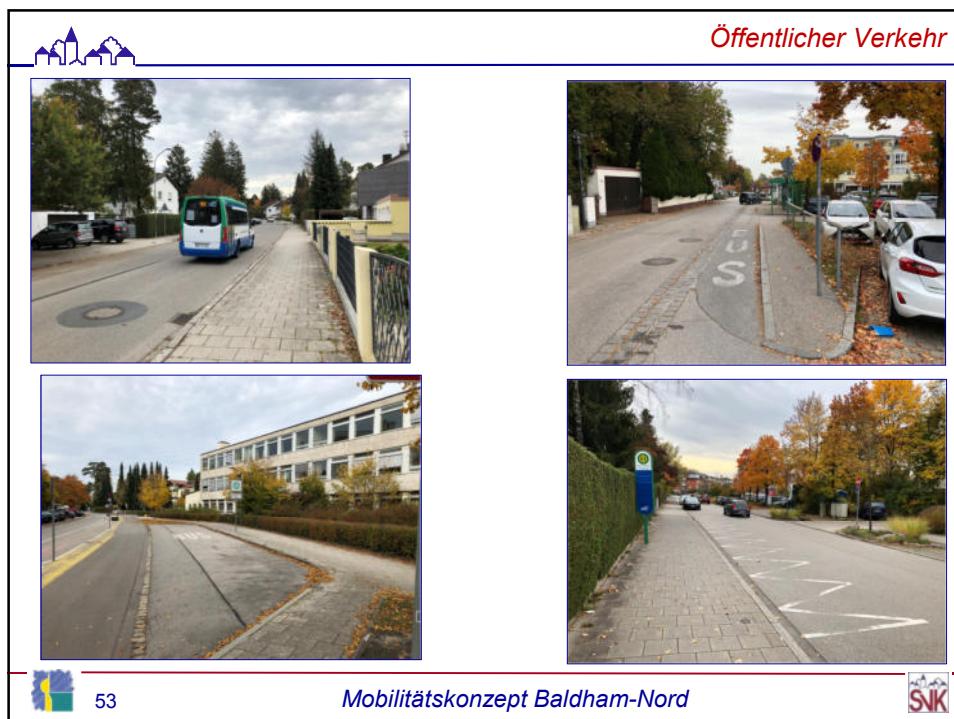
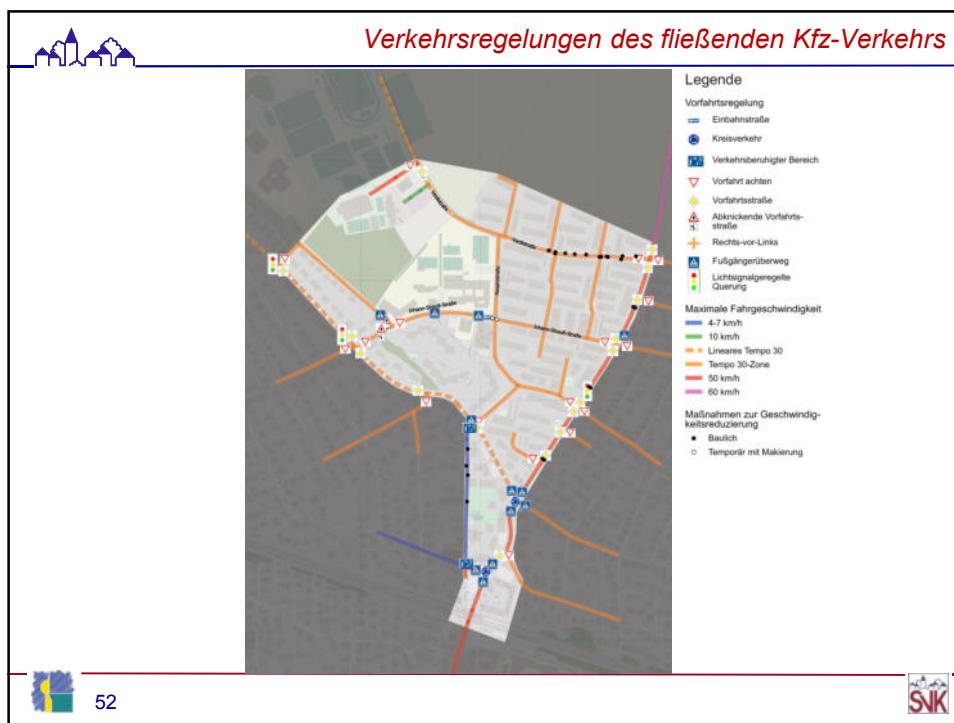
Fußgängerüberwege



51 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord** SNK

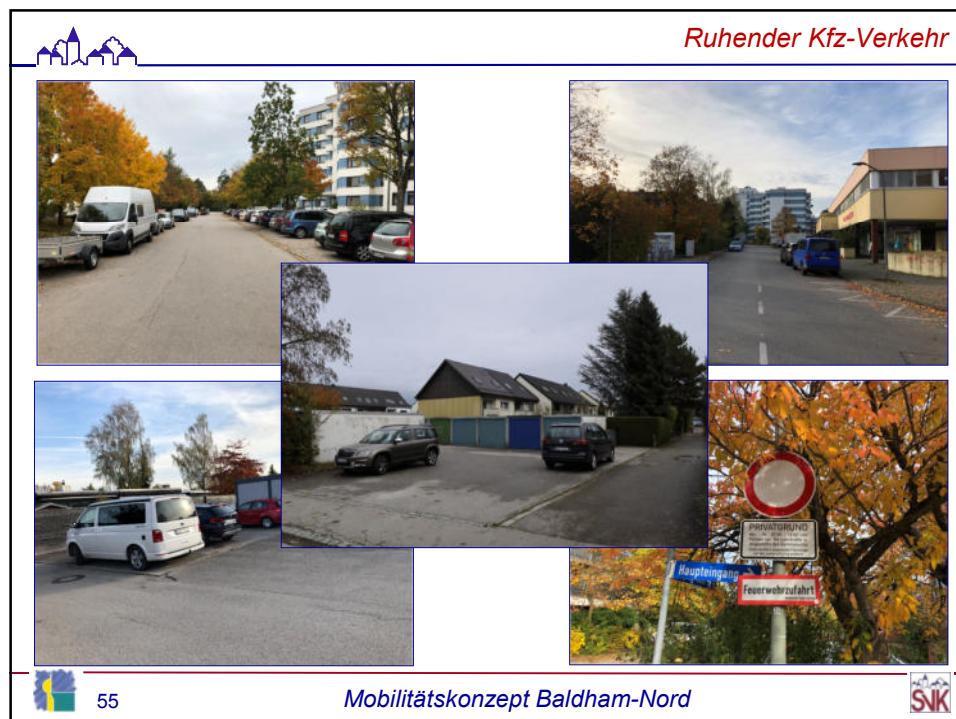
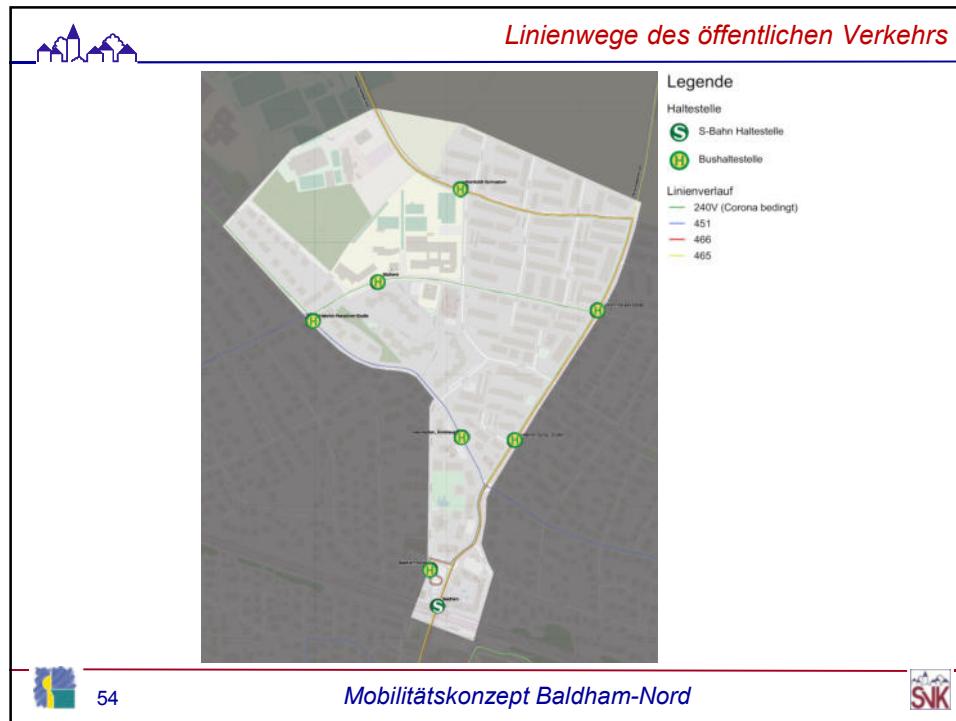
Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Private Parkflächen

The top-left photo shows a paved parking area with several cars, surrounded by trees with autumn foliage. The top-right photo shows a paved area leading to a multi-story residential building with a small entrance gate. The bottom-left photo shows an entrance to a multi-level parking garage with signs for 'HOTEL', 'AUSFAHRT', and 'ZUFAHRT'. The bottom-right photo shows a close-up of a parking sign on a wall, indicating a 'KUNDENPARKPLATZ' (customer parking) with a price of '1,00' per hour.

56

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

SNK

Parkraumbewirtschaftung

The top-left photo shows a street view with a road, a building, and a 'no parking' sign. The top-right photo shows a 'no parking' sign with additional text: 'werktags 7-14h' (Monday-Friday 7-14h) and 'Bewohner mit Parkausweis frei' (Residents with parking permit free). The bottom-left photo shows a parking sign on a pole with time restrictions: 'Mo-Fr 8-17h'. The bottom-right photo shows a parking area with several cars parked near a building.

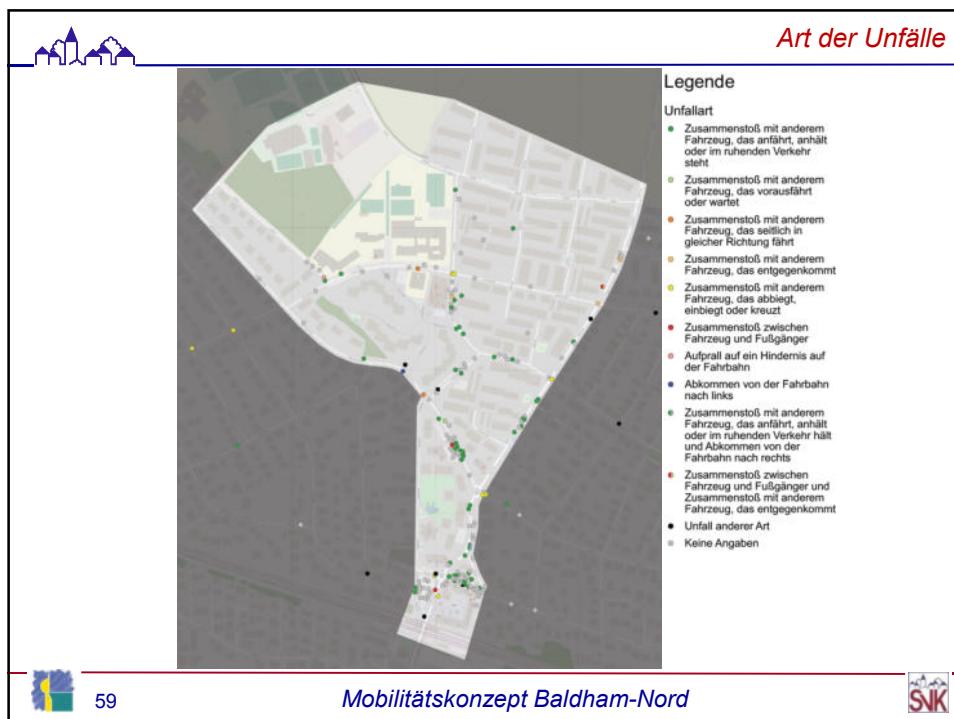
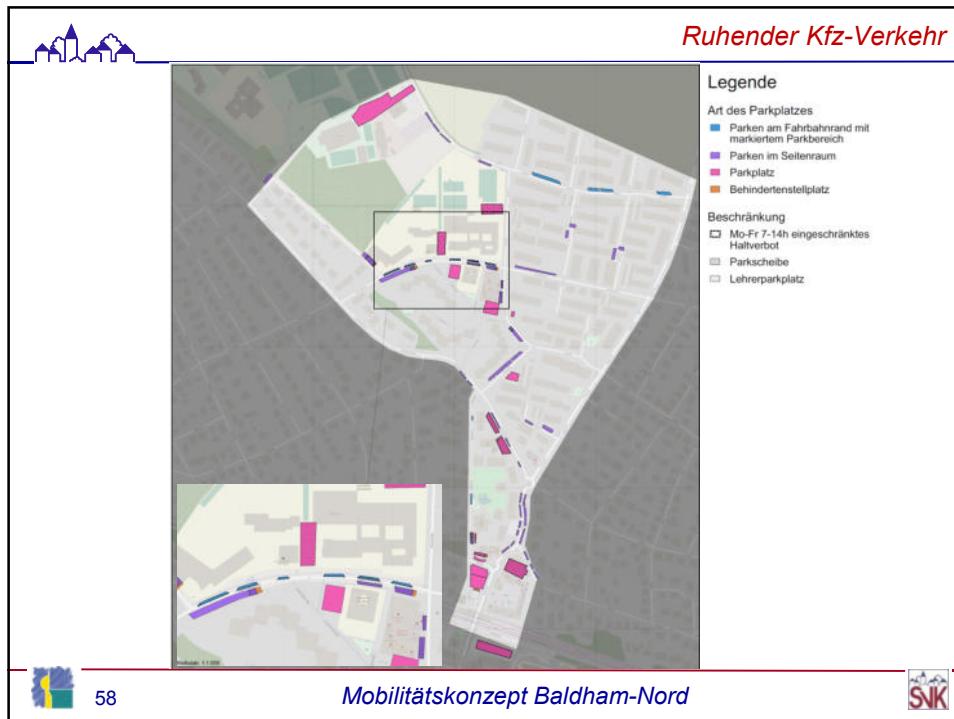
57

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

SNK

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

 *Hoher Fuß- und Radverkehrsanteil*



 60 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

 *Stärken / Chancen*

- Flächendeckendes **Niedriggeschwindigkeitsniveau**
- **Förderung Nahmobilität** schon in weiten Teilen umgesetzt
- Hoher **Fuß- und Radverkehrsanteil**
- **Mut** zu unkonventionellen experimentellen Lösungen
- Finanzstärke ?

- Bereitschaft zur **Innovation**
- Klar **definierte Gruppe** von Akteuren, die vertrauensvoll und kongenial miteinander zusammenarbeitet
- Bereitschaft zur Umsetzung **gemeinschaftlicher Ziele** unter Berücksichtigung der eigenen „Rolle“

 61 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Schwächen / Risiken

- „**Einheit von Bau und Betrieb**“ nur in Teilen umgesetzt
- Aus Sicht der StVO: „**Grenzwertige Lösungen**“
- Sehr breit gefächertes kleinteiliges Maßnahmenrepertoire – **viele Einzelfallentscheidungen**
- **Johann-Strauß-Straße:** Viele Konflikte und Nutzungsüberlagerungen
- **Probleme nehmen in den nächsten Jahren zu!**

 62  Mobilitätskonzept Baldham-Nord 

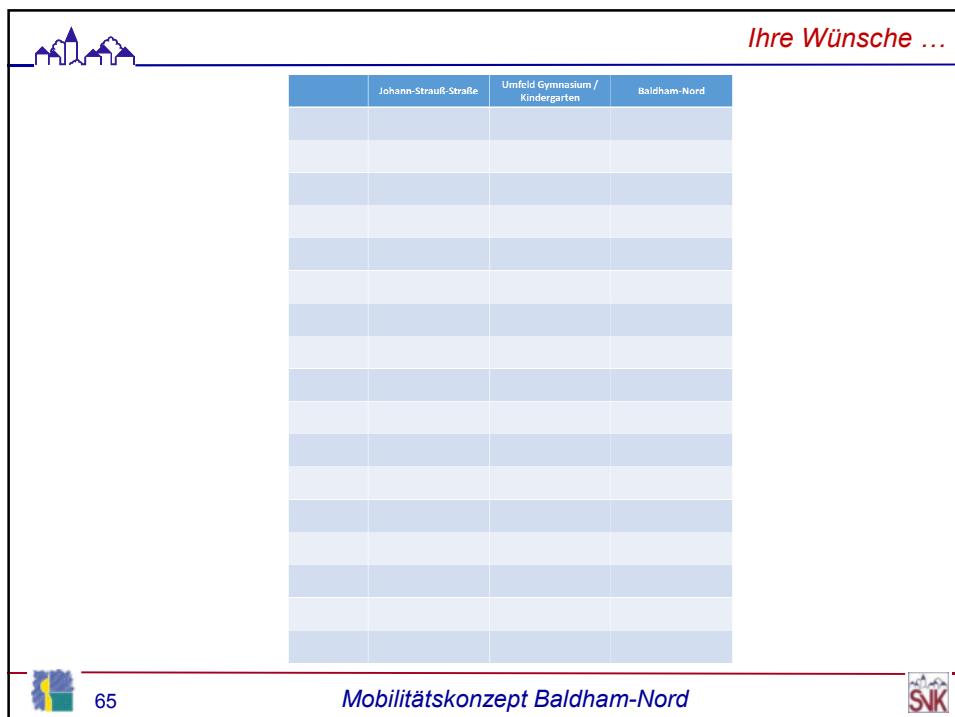
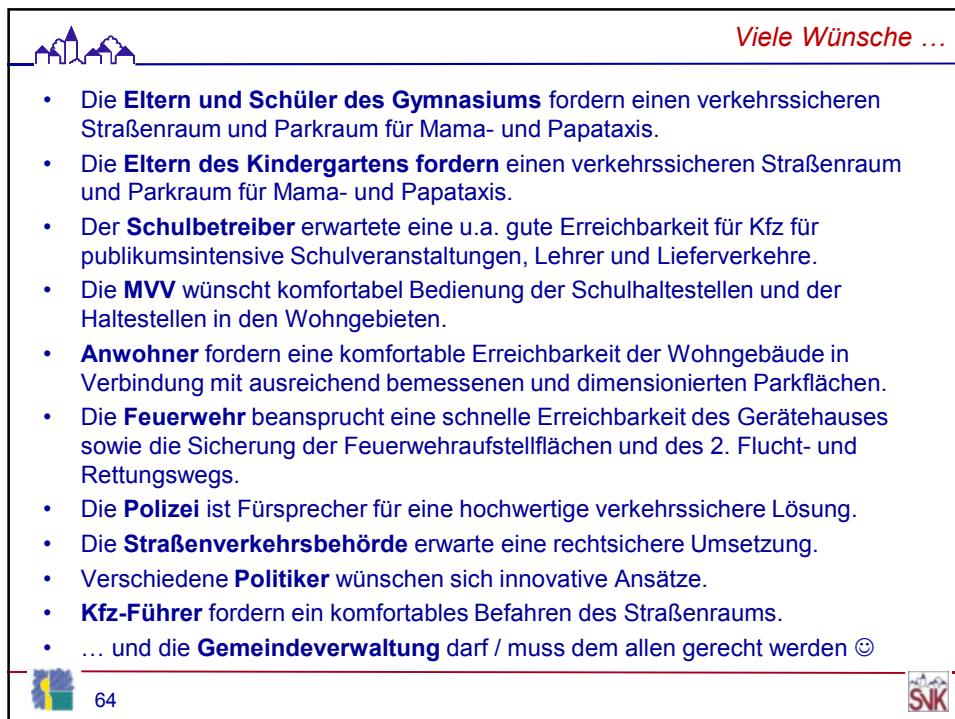
GLIEDERUNG

1. Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Spitzauer
2. Vorstellung des SVK / das Programm Webex
3. Vorstellung der Mitglieder des Arbeitskreises
4. Einführung in das Thema
5. Vorstellung der Bestandsaufnahme und -analyse
6. **Wünsche an das Planungsgebiet**
7. Priorisierung der Wünsche und Anregungen
8. Erläuterung der weiteren Vorgehensweise / Verabschiedung

 63  Mobilitätskonzept Baldham-Nord 

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

 **GLIEDERUNG**

1. Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Spitzauer
2. Vorstellung des SVK / das Programm Webex
3. Vorstellung der Mitglieder des Arbeitskreises
4. Einführung in das Thema
5. Vorstellung der Bestandsaufnahme und Analyse
6. Wünsche an das Planungsgebiet
7. Priorisierung der Wünsche und Anregungen
8. Erläuterung der weiteren Vorgehensweise / Verabschiedung

 66 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord** 

 **Der Zielkonflikt**

► **Problemstellung:** Begrenzter Raum für unterschiedliche Nutzungsansprüche



 67 **Mobilitätskonzept Baldham-Nord** 

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Im Straßenraum: (Haupt-)Verkehrsstraße – Tempo 50



68 Mobilitätskonzept Baldham-Nord

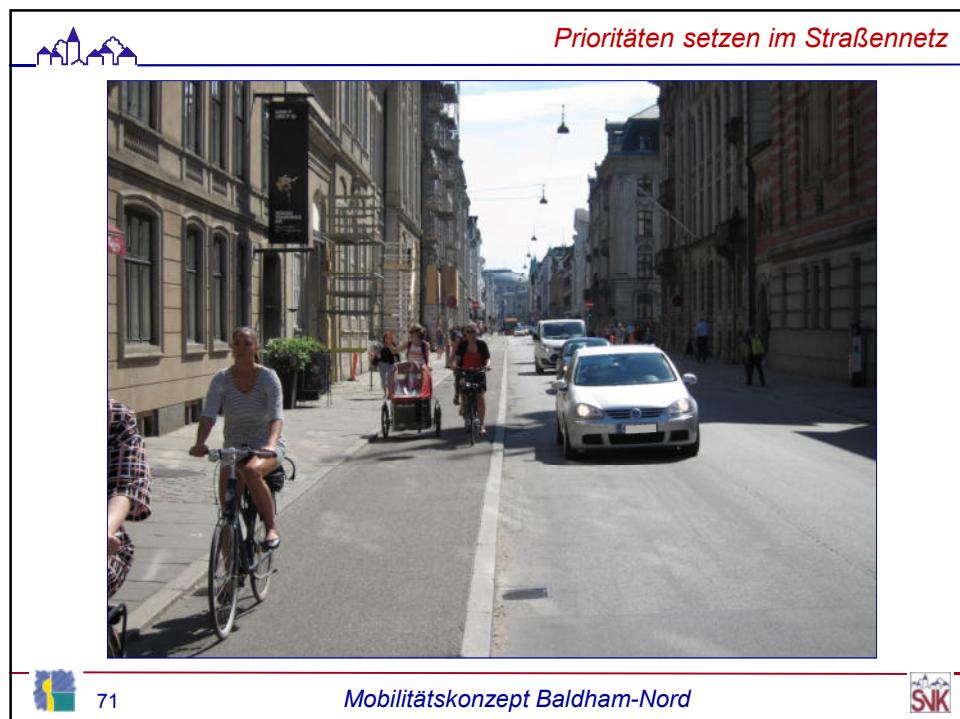
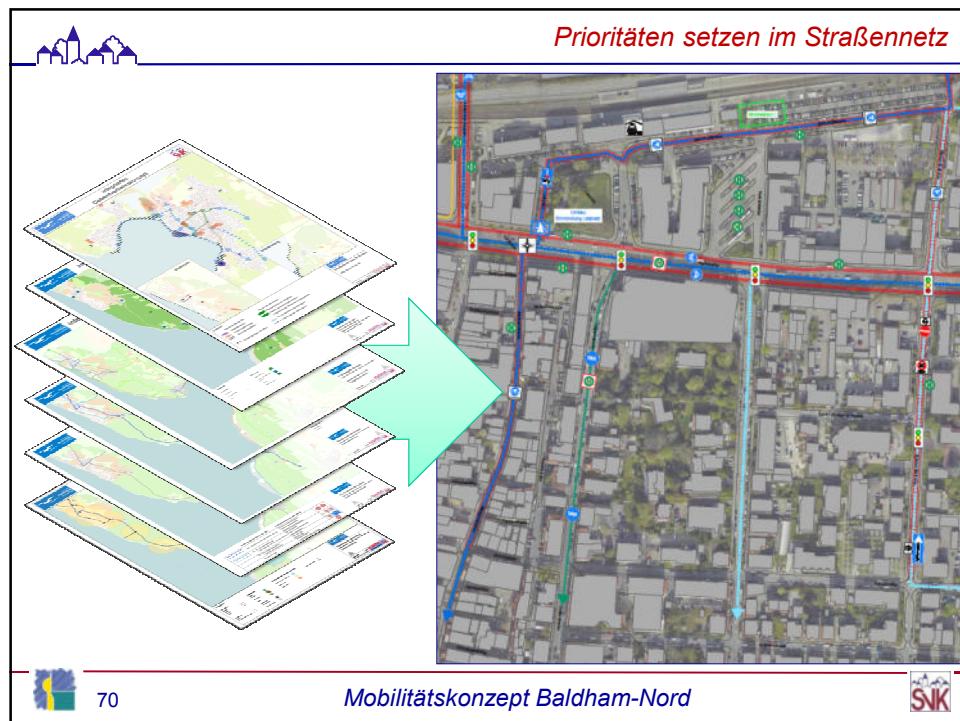
Im Straßenraum: Verkehrsstraße (ca. 14.000 Kfz/d) - Tempo 30



69

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

 *Prioritäten setzen im Straßennetz*



 72 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

 *Prioritäten: Johann-Strauß-Straße*



 73 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Prioritäten: Umfeld Humboldt-Gymnasium

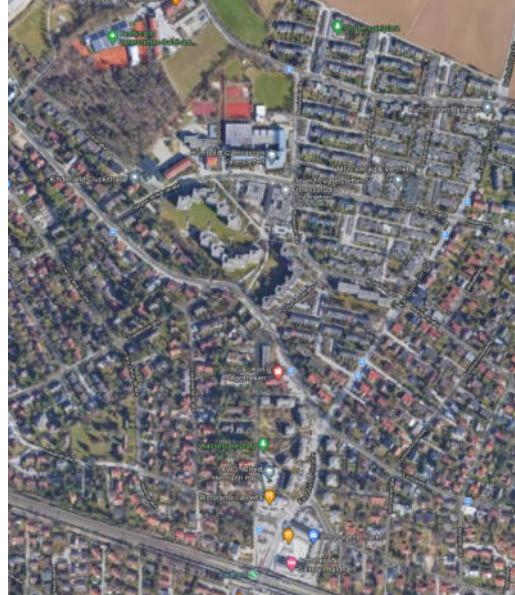


74

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

SNK

Prioritäten: Baldham-Nord



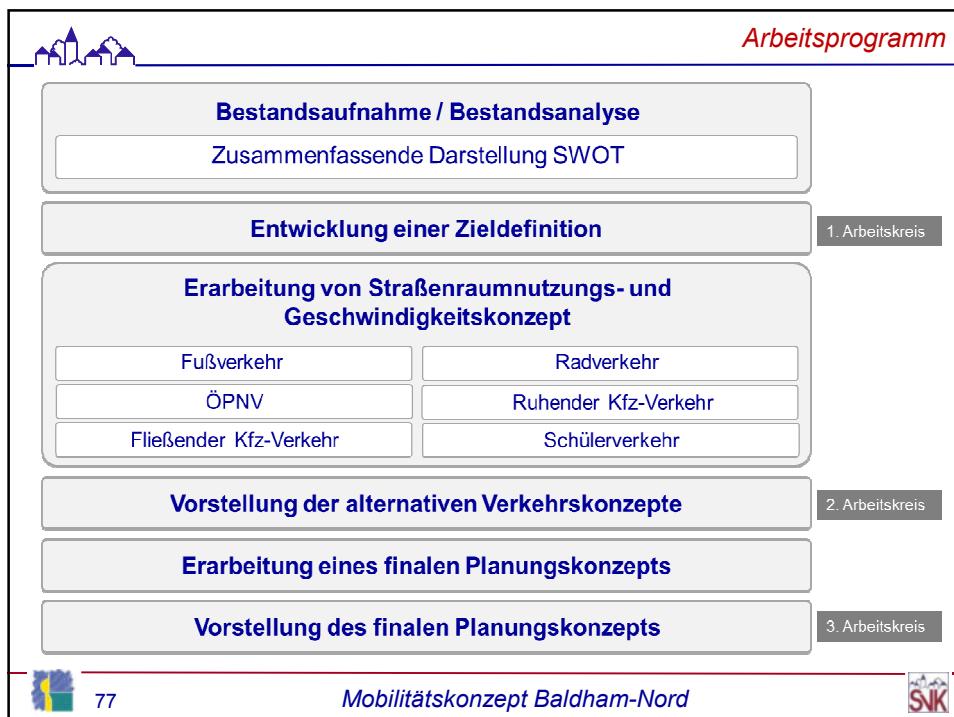
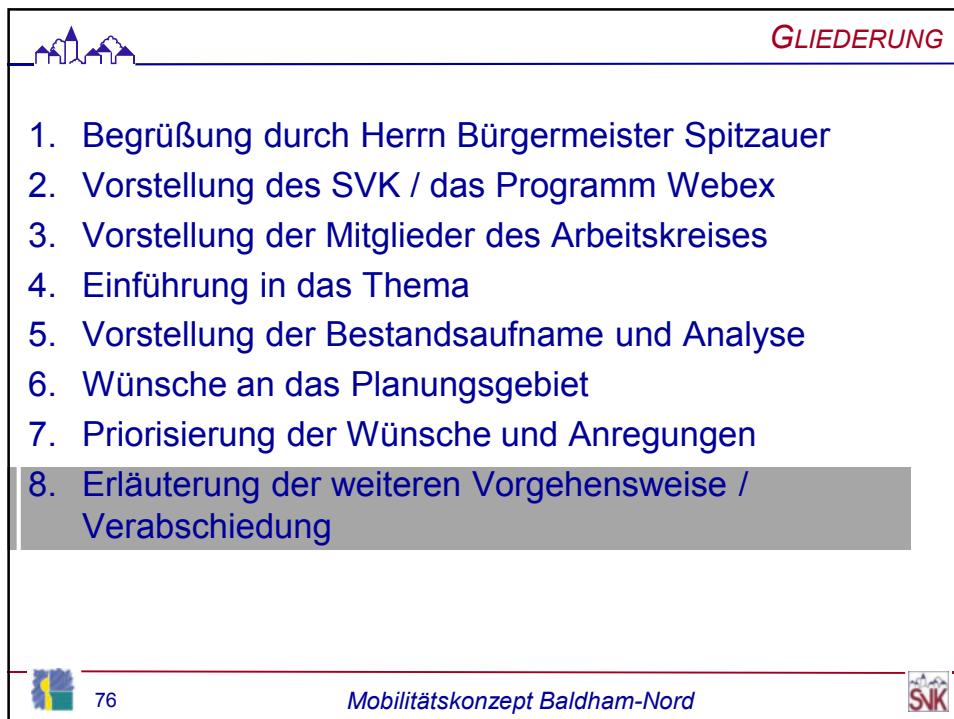
75

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

SNK

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

