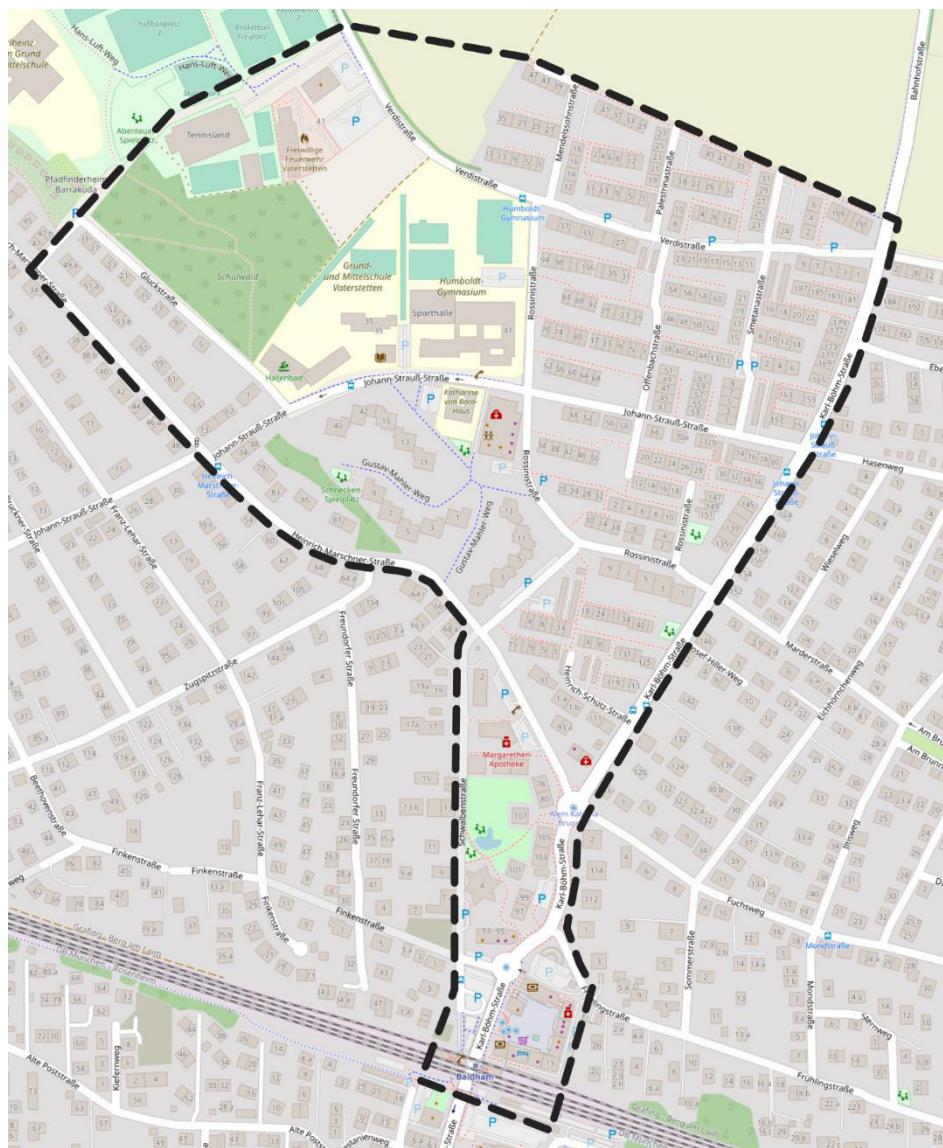




STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / MÜNCHEN

GEMEINDE VATERSTETTEN



Erarbeitung des Mobilitätskonzepts Baldham-Nord

Dritter Arbeitskreis am 19. Mai 2021

- Ergebnisprotokoll -



STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / MÜNCHEN

Kontakt

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK)

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

Haupthaus Aachen

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

Filiale München

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

Aachen/München, 31. Mai 2021



Inhaltsverzeichnis

1. Teilnehmende	4
2. Arbeitsstruktur und Tagesordnungspunkte	5
3. Arbeitsinhalte und -ergebnisse	6
3.1 Begrüßung	6
3.2 Begrüßung und Rückblick auf den ersten Arbeitskreis	6
3.3 Genehmigung des Protokolls vom 04. März 2021	6
3.4 Vorstellung des Gesamtmobilitätskonzepts für Baldham-Nord	6
3.5 Vorstellung und Erläuterung der Planungs- und Gestaltungskriterien für das Gesamtmobilitätskonzept Baldham-Nord	7
3.6 Vorstellung der Gestaltungsvorschläge der präferierten Varianten für die Johann-Strauß-Straße	8
3.6.1 Empfehlung einer Vorzugsvariante	8
3.6.2 Vorstellung des Vorschlags zur straßenverkehrsrechtlichen Anordnung und Straßenraumgestaltung	8
3.6.3 Meinungen und Anregungen zum Gestaltungsentwurf des SVK	9
3.7 Diskussion Straßenverkehrsbehörde	10
3.8 Zusammenfassung	13
3.9 Verabschiedung	14
4. Anlagen	15



1. Teilnehmende

Der 3. Arbeitskreis fand am 19. Mai 2021 in der Zeit von 17.00 – 19.15 Uhr aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen der Coronapandemie in Form einer Videokonferenz statt.

Folgende Teilnehmende waren Mitglied des 3. Arbeitskreises:

Organisation	Vertreter/in
Direktor Humboldt Gymnasium Vaterstetten	Herr Modell
Schülervertreter Humboldt Gymnasium Vaterstetten	Herr Himmel
Kindergartenleitung Katharina-von-Bora	Frau Deutschmann
Ehem. Behindertenbeauftragter	Herr Kinzner
AK Mobilitätswende Agenda 21	Herr Dallmann
Mobilitätsreferent	Herr Mittermeier
Referent für Straßen- und Wegebau	Herr B. Weber
Stellv. Kommandant Feuerwehr Vaterstetten	Herr Danner
Hausverwaltung Geschosswohnungsbau	Frau Hammerla
Verwaltungsbeiratsvorsitzender Bayernbodensiedlung (Eigentümergemeinschaft Neubaldham e.V.)	Frau Stockmar
Vertreter Anwohner Rossinistraße	Herr Dr. Taenzler
MVV	Herr Uhlmann
Gemeinde Vaterstetten	Herr Spitzauer
Gemeinde Vaterstetten	Frau Littke
Gemeinde Vaterstetten	Frau Junghan
Gemeinde Vaterstetten	Herr Forstner
Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen	Frau Titze
Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen	Herr Dr. Kaulen



2. Arbeitsstruktur und Tagesordnungspunkte

Für den dritten Arbeitskreis waren folgende Arbeitsinhalte und Struktur vorgesehen:

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Dritter Arbeitskreis in Form einer Videokonferenz

19. Mai 2021, 17.00 bis 19.00 Uhr

	Programm	
1.	Begrüßung <i>Herr Bürgermeister Leonhard Spitzauer</i>	5 Min.
2.	Begrüßung und Rückblick auf den zweiten Arbeitskreis <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	5 Min.
3.	Genehmigung des Protokolls vom 04. März 2021 <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	5 Min.
4.	Vorstellung des Gesamtmobilitätskonzepts für Baldham-Nord	15 Min.
5.	Vorstellung und Erläuterung der Planungs- und Gestaltungskriterien für das Gesamtmobilitätskonzept Baldham-Nord – Gestaltung von Tempo 30-Zonen – Gestaltung von Fahrradstraßen <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i> <i>Im Anschluss gemeinsame Diskussion der Gestaltungskriterien.</i>	20 Min.
6.	Vorstellung der Gestaltungsvorschläge der präferierten Varianten für die Johann-Strauß-Straße <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	20 Min.
7.	Gemeinsame Diskussion Gestaltungsvorschläge der Varianten für die Johann-Strauß-Straße Alle / Moderation Dr. Ralf Kaulen (SVK)	45 Min.
8.	Verabschiedung <i>Herr Bürgermeister Leonhard Spitzauer</i>	5 Min.



3. Arbeitsinhalte und -ergebnisse

3.1 Begrüßung

Herr Bürgermeister Spitzauer begrüßte alle Teilnehmenden.

3.2 Begrüßung und Rückblick auf den ersten Arbeitskreis

Rückblickend fasste Herr Dr. Kaulen, mittels einer PowerPoint-Präsentation (vgl. Anlage), die erzielten Arbeitsergebnisse des zweiten Arbeitskreises zusammen.

3.3 Genehmigung des Protokolls vom 04. März 2021

Herr Dr. Kaulen erkundigte sich, ob alle Teilnehmenden mit dem Inhalt einverstanden sind.

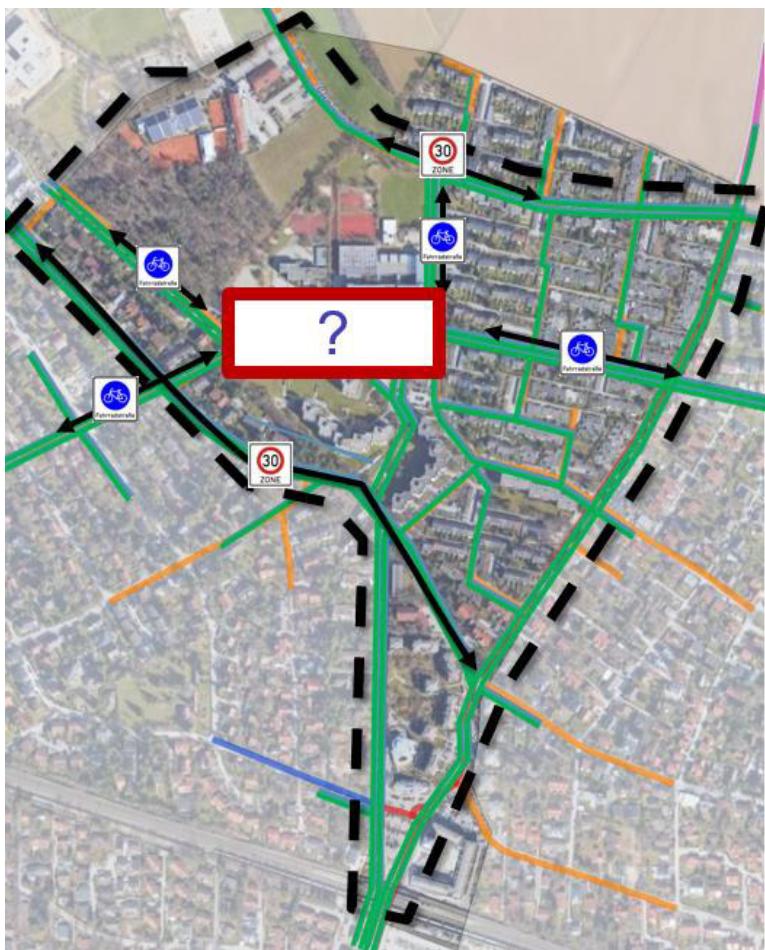
Herr Modell äußerte, dass eine Einrichtung des ÖV im Zweirichtungsverkehr in der Johann-Strauß-Straße nur unter der Bedingung höchster Verkehrssicherheit tragbar sei. Dies wurde anschließend in das Protokoll aufgenommen.

Im Anschluss wurde das Protokoll des 2. Arbeitskreises einvernehmlich genehmigt.

3.4 Vorstellung des Gesamtmobilitätskonzepts für Baldham-Nord

Herr Dr. Kaulen stellte das Gesamtmobilitätskonzept für Baldham-Nord vor, dessen grundsätzliche Maßnahmen (Anordnung Fahrradstraße / Tempo 30-Zone) durch die Überschneidung von dem

- Kfz-Netz,
- Fußverkehrsnetz,
- Radverkehrsnetz und
- der neuen favorisierten Buslinienführung (Ergebnis des Arbeitskreises ÖV vom 13. April 2021) abgeleitet wurde (vgl. Anhang, Folie 10 und 11).



► **Kfz Fahrgeschwindigkeit**

- 4-7 km/h
- lineares Tempo 30 (Bestand)
- Tempo 30-Zone
- 50 km/h
- 60 km/h

► **Fußverkehrsnetz**

- Bestand
- Gehwegbreite > 2,50 m
- Gehwegbreite min. 2,50 m

► **Radverkehrsnetz**

- Tempo 30-Zone
- Fahrradstraße o. Tempo 30-Zone
- Fahrradstraße

3.5 Vorstellung und Erläuterung der Planungs- und Gestaltungskriterien für das Gesamtmobilitätskonzept Baldham-Nord

Herr Dr. Kaulen erläuterte die rechtlichen Rahmenbedingungen und Gestaltungskriterien zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen und Fahrradstraßen.

Er stellte bereits bestehende Gestaltungsmerkmale von Tempo 30-Zonen in Baldham-Nord vor und gab weitere Gestaltungsbeispiele zur Umsetzung des Grundsatzes von „Einheit von Bau und Betrieb“. Neben dem Rechtsrahmen zur Anordnung von Fahrradstraßen wurde auch die Auswirkung auf andere Verkehrsteilnehmer sowie die Umsetzung auf der Strecke und an Knotenpunkten behandelt.

3.6 Vorstellung der Gestaltungsvorschläge der präferierten Varianten für die Johann-Strauß-Straße

3.6.1 Empfehlung einer Vorzugsvariante

Als Grundlage zur weiteren Ausarbeitungen, fasste Herr Dr. Kaulen die im zweiten Arbeitskreis favorisierte Variante 3 (Kfz in Einrichtungsverkehr) und Variante 4 (Kfz-Erschließung aus Westen), die sich lediglich in der Kfz-Führung unterscheiden, nochmals zusammen. In Hinblick auf die im ersten Arbeitskreis formulierten Ziele und Wünsche der Teilnehmenden an die Gestaltung und Verkehrsregelung der Johann-Strauß-Straße, worunter ein Ziel lautete „So wenig Kfz wie möglich“, empfahl das SVK die Variante 4 als Vorzugsvariante (vgl. Anhang , Folie 72).

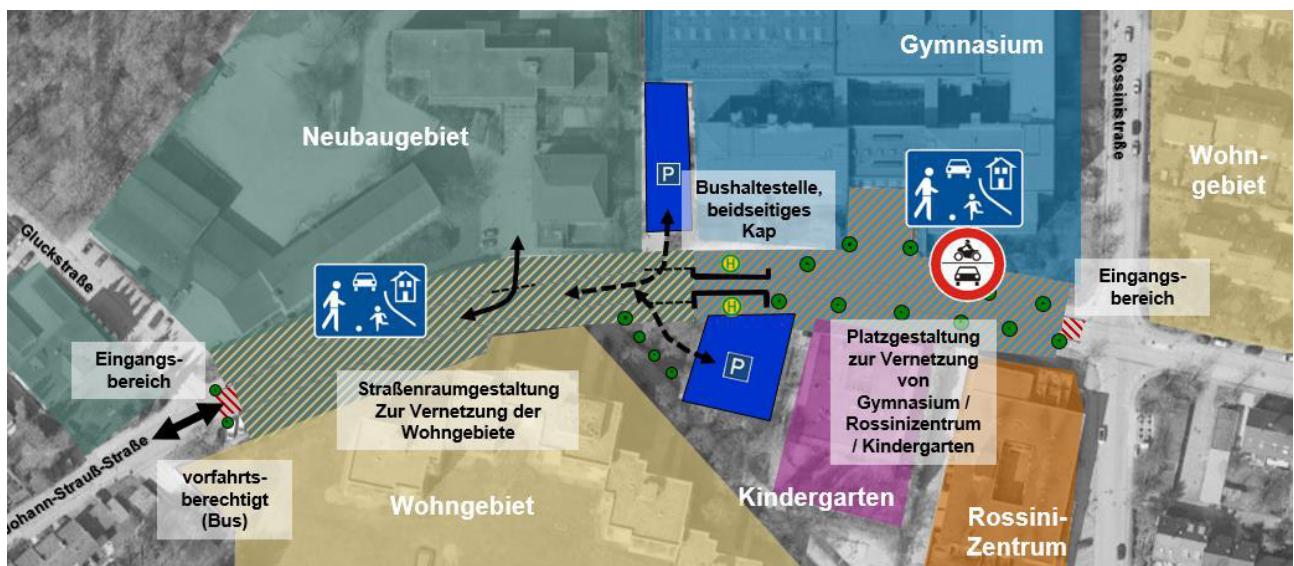
3.6.2 Vorstellung des Vorschlags zur straßenverkehrsrechtlichen Anordnung und Straßenraumgestaltung

Herr Dr. Kaulen erläuterte zunächst das Ziel einer einheitlichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnung für den gesamten Abschnitt Johann-Strauß-Straße von der Gluckstraße bis zur Rossinistraße. Zur Diskussion standen die Anordnung einer Fahrradstraße oder eines Verkehrsberuhigten Bereichs.

Des Weiteren erläuterte Herr Dr. Kaulen, dass im Zuge der Straßenraumgestaltung eine Unterteilung der Johann-Strauß-Straße in drei Funktionsabschnitte naheliegend ist (vgl. Anhang, Folie 75):

1. **Abschnitt** Gluckstraße bis Zu-/Ausfahrten Parkplätze, Funktion: Erschließung / Vernetzung der Wohngebiete
2. **Abschnitt** Zu-/Ausfahrten Parkplätze bis Beginn Gymnasium, Funktion: Übergangsbereich
3. **Abschnitt** Beginn Gymnasium bis Rossinistraße, Funktion: Aufenthalt

Herr Dr. Kaulen stellte abschnittsweise die Gestaltungsmöglichkeiten dar und zeigte anschließenden den Teilnehmenden eine finalen Gestaltungsvorschlag des SVK (vgl. Anhang, Folie 81).





Der Entwurf sieht eine Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs auf dem gesamten Abschnitt vor, mit einem Übergangsbereich in Höhe des Kindergartenparkplatzes. Dieser soll straßenräumlich als gegenüberliegendes Buskap gestaltet werden. Der Verkehrsberuhigte Bereich vor dem Gymnasium wird für die Durchfahrt von Kfz verboten (VZ 260 gemäß StVO), d.h. dass der öffentliche Verkehr und die Feuerwehr – unter Inanspruchnahme der Sonderrechte nach § 35 und 38 StVO – den Bereich durchfahren darf.

Zunächst wurde der Gestaltungsvorschlag des SVK zur Diskussion gestellt.

3.6.3 Meinungen und Anregungen zum Gestaltungsentwurf des SVK

- Herr Bürgermeister Spitzauer teilt den Teilnehmenden die Bedenken des Landratsamtes Ebersberg mit, die in einem vorangegangen Termin, in Bezug auf eine Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs in der Johann-Strauß-Straße, geäußert wurden. Er weist darauf hin, dass die verkehrliche Situation aufgrund ihrer Komplexität genau betrachtet werden muss.
- Frau Littke ergänzt, dass die Polizei sowie die übergeordnete Verkehrsbehörde des Landratsamtes Ebersberg bezweifeln, trotz baulicher Gestaltung eines Verkehrsberuhigten Bereichs, im vorliegenden Fall die Kfz aus dem Gebiet (Neubaugebiet, Bring- und Holverkehr der Schule) herausgehalten werden können. Außerdem würde hierdurch eine Umlenkung des Verkehrs über die Rossini- und Verdstraße erfolgen. Seitens der Gemeinde Vaterstetten wurden für die Kosten für den Verkehrsberuhigten Bereich auf grob 1,4 Mio. € geschätzt. Unabhängig davon weist Frau Littke darauf hin, dass zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung ab Dezember 2021 der Busverkehr über die Johann-Strauß-Straße im Zweirichtungsverkehr geführt werden soll und hierfür Handlungsbedarf besteht.
- Frau Hammerla bedenkt, dass ein Verkehrsberuhigter Bereich negative Auswirkungen auf die Rossinistraße haben könnte. Zudem stellt sie die Frage, ob die Parkplätze im westlichen Teil der Johann-Strauß-Straße erhalten bleiben sollen.

Herr Dr. Kaulen erklärt, dass grundsätzlich eine Anordnung von Parkflächen in einem Verkehrsberuhigten Bereich verkehrsrechtlich erlaubt und ein Erhalt der Parkplätze volumnäßig möglich ist.

- Frau Littke geht davon aus, dass bei der Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereichs die Besucherparkplätze reduziert werden müssen.
- Herr Danner äußert die Vermutung, dass eine Verlegung der Elternhaltestelle in die Verdstraße von den Eltern nicht problemlos angenommen werde. Er beschreibt das dadurch erzeugte Szenario einer mit Elterntaxis zugestellten Rossinistraße, eine solche Verlegung könnte zu weit entfernt sein. Dies hat zur Folge, dass die Feuerwehr nicht durch die Rossinistraße kommen würde. Außerdem merkt er die Wichtigkeit eines Durchfahrens der Johann-Strauß-Straße in beide Richtungen für die Feuerwehr an.

Herr Dr. Kaulen erläuterte, dass eine Durchfahrt für Feuerwehreinsatzkräfte durch den Verkehrsberuhigten Bereich gesetzlich zulässig ist und ein Fehlverhalten parkender Eltern mit gestalterischen Maßnahmen unterbunden werden kann.

Der Bürgermeister merkt an, dass die Erfahrungen der Feuerwehr gezeigt haben, dass sich Theorie und Praxis oftmals widersprechen und er somit ebenfalls die erschwerete Durchfahrt für die Feuerwehr in diesem Gebiet befürchtet.

Dem schließt sich Herr Danner an und äußert Bedenken in Bezug auf die Variante „Verkehrsberuhigter Bereich mit einem Durchfahrtsverbot für Kfz-Verkehr im östlichen Teil der Johann-Strauß-Straße“.

- Herr Bürgermeister Spitzauer erachtet eine vertiefte Ausarbeitung der zuletzt favorisierten Varianten 3 und 4 als sinnvoll.

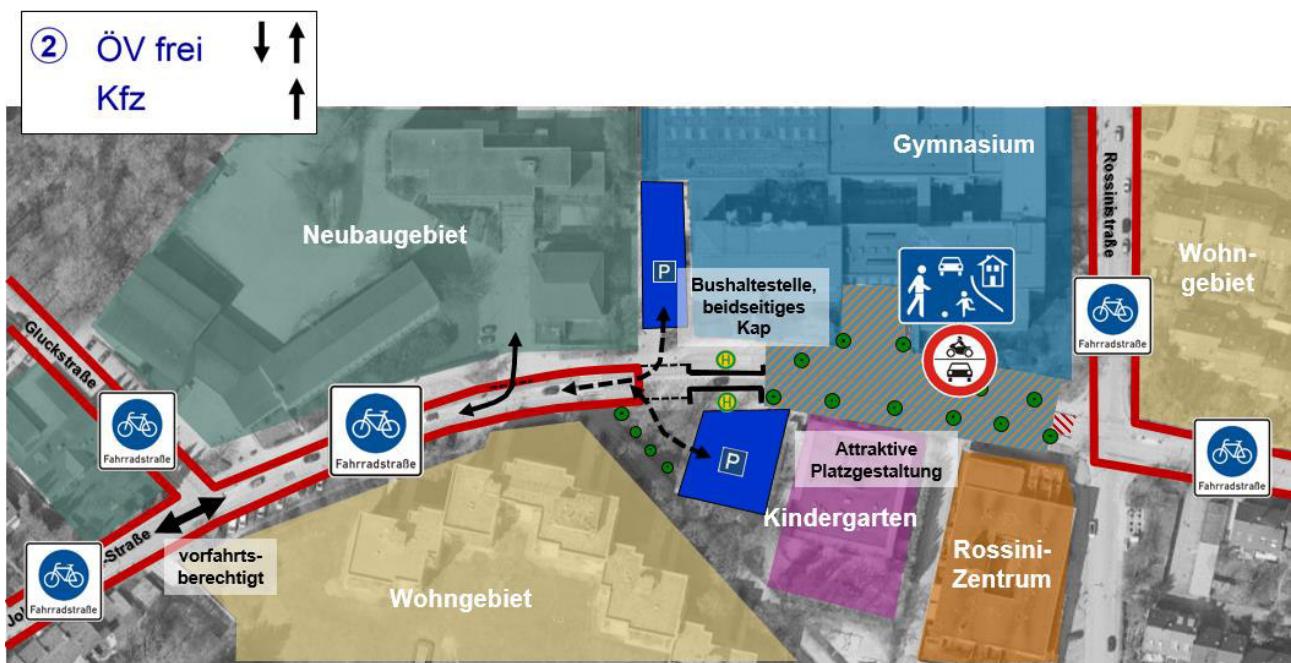
3.7 Diskussion Straßenverkehrsbehörde

Herr Dr. Kaulen setzte seine Präsentation fort, in dem er den vorangegangen Termin mit einem Vertreter der zuständigen Polizeibehörde und dem Landratsamt Ebersberg thematisierte. Aufgrund der geäußerten Zweifel bezüglich des Verkehrsberuhigten Bereichs wurde der Wunsch nach weiteren alternativen Gestaltungsvorschlägen seitens der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei geäußert. Ein Wunsch bestand in der Ausarbeitung eines Entwurfs mit den Rahmenbedingungen:

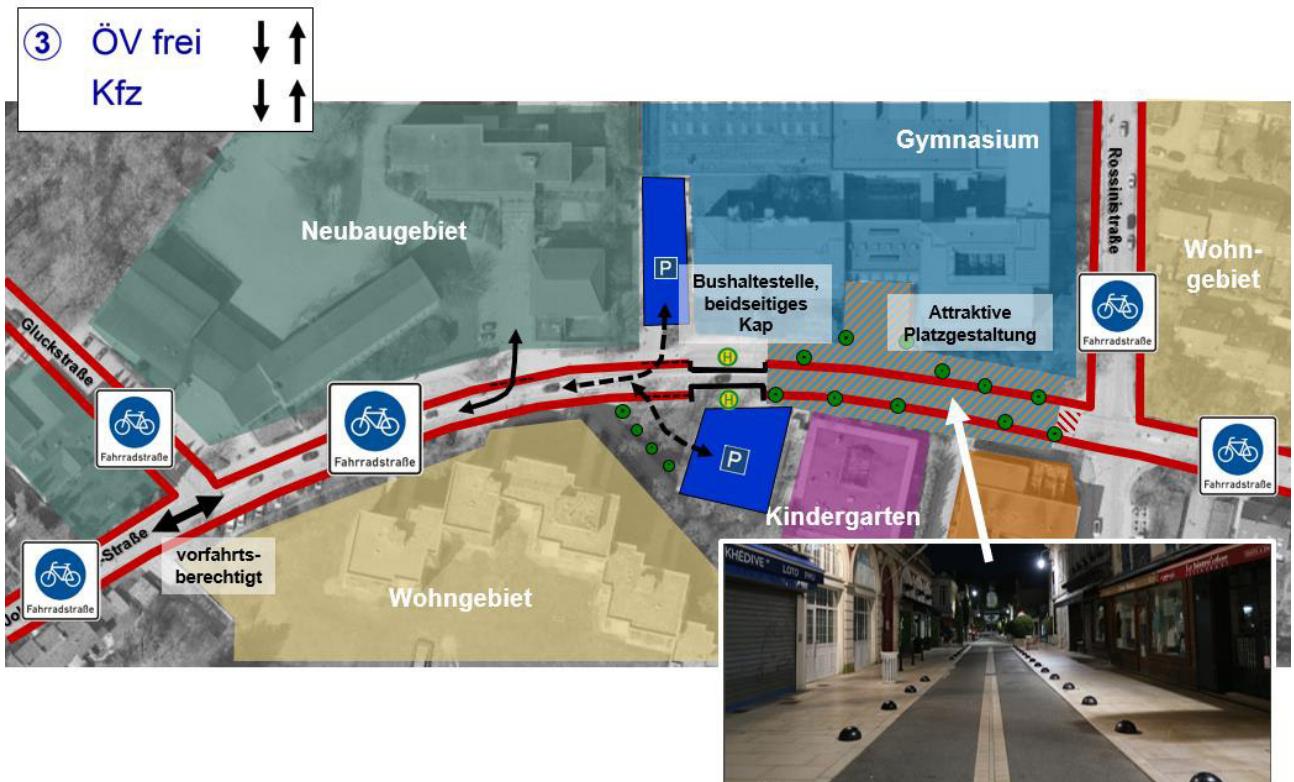
- Fahrradstraße,
 - ÖV im Zweirichtungsverkehr und
 - Kfz im Zweirichtungsverkehr.

Nachfolgend stellte Herr Dr. Kaulen zwei weitere alternative Varianten vor, die auf Wunsch zusätzliche Kfz-Verkehre (Einrichtungs- oder Zweirichtungsverkehr) ermöglichen (vgl. Anhang, Folie 92 und 94).

1. Alternative Variante: Kombination Verkehrsberuhigter Bereich und Fahrradstraße



2. Alternative Variante: Durchgehende Fahrradstraße



Somit wurden den Teilnehmenden folgende drei Gestaltungsvarianten zur Diskussion gestellt:

- Variante 1: durchgängiger Verkehrsberuhigter Bereich
- Alternative Variante 2: Kombination Verkehrsberuhigter Bereich (östlicher Abschnitt) und Fahrradstraße (westlicher Abschnitt)
- Alternative Variante 3: Durchgängig Fahrradstraße

Meinungen und Anregungen zu den drei Varianten:

- Herr Dallmann spricht sich für den durchgängigen verkehrsberuhigten Bereich aus. In Bezug auf die alternativen Varianten gibt er zu bedenken, dass Verkehrssicherheit nicht durch die Führung des Kfz-Verkehrs im Zweirichtungsbetrieb erbracht wird.
- Herr Uhlmann befürwortet ebenfalls die Variante 1 durchgängiger Verkehrsberuhigter Bereich, da aus ÖV-Sicht sowohl für Verkehrssicherheit gesorgt wird, als auch Konflikte zwischen ÖV und Kfz-Verkehr unterbunden werden.
- Herr Danner merkt an, dass für die Feuerwehr eine Befahrbarkeit sowohl von Westen als auch von Osten notwendig ist.
- Herr Kintzner betont die Wichtigkeit der Berücksichtigung von zugänglichen Behindertenparkplätzen.



- Frau Hammerla legt Wert darauf, dass auch im Zuge einer Fahrradstraße die bestehenden Parkplätze vor dem Geschosswohnungsbau erhalten bleiben.
- Frau Deutschmann befürwortet grundsätzlich sowohl eine Fahrradstraße also auch einen Verkehrsberuhigten Bereich mit einer Platzgestaltung unmittelbar vor dem Katharina-von-Bora Kindergarten und einer Erschließung aus dem Westen. Sie merkt an, dass mit täglichen Lieferverkehren zum Kindergarten zu rechnen sei und somit der Verkehrsberuhigte Bereich für Lieferverkehre freigegeben werden müsse, sodass das Essen des Caterers direkt bis vor den Kindergarten in der Johann-Strauß-Straße angeliefert werden kann.

Herr Modell erklärt, dass er ebenfalls mit Lieferverkehr zu rechnen habe, jedoch auch Liefermöglichkeiten über weitere Zugänge zur Schule möglich sind. Für ihn habe die Verkehrssicherheit vor der Schule eine höhere Priorität als das Thema der Anlieferung.

Frau Littke bezweifelt, dass ein Verkehrsberuhigter Bereich mit Integration des Lieferverkehrs funktioniert.

- Herr Himmel befürwortet die Variante 1: durchgängiger Verkehrsberuhigter Bereich. Er äußert Zweifel, dass eine Fahrradstraße in ihrer Funktion für jeden Bürger verständlich sei, geschweige denn dass sie für Verkehrssicherheit sorge.
 - Herr Uhlmann bekommt die Frage gestellt, ob eine Fahrspur für den ÖV grundsätzlich ausreichend sei. Herr Uhlmann erklärt hierzu, dass dies genauer geprüft werden müsse, aber nach erster Einschätzung eine Verschmälerung der Fahrgasse auf eine Fahrspur möglich ist, da es sich um einen 20 Minuten-Takt (40 Min.-Takt, gegenläufig) handelt. Dies sei eine moderate Verkehrsbelastung und auch zukünftig seien nicht deutlich mehr Verkehre zu erwarten. Somit wäre die Wahrscheinlichkeit von Begegnungssituationen (Bus-Bus) sehr gering. Für eine Fahrgasse kann eine Breite von 3,50 m vorgesehen werden.
 - Herr Mittermeier merkt an, dass das Thema Kosten kein Argument gegen die Umsetzung des Verkehrsberuhigten Bereichs auf dem gesamt Abschnitt sein kann, da die Verkehrssicherheit eine höhere Priorität haben sollte. Grundsätzlich spricht er sich für den durchgängigen Verkehrsberuhigten Bereich (Variante 1) aus.
 - Frau Junghan sieht die Einrichtung des Verkehrsberuhigten Bereichs zwischen den beiden Wohngebieten (westlicher Abschnitt) kritisch. Sie bezweifelt, dass der Aufenthaltscharakter in diesem Bereich ausreichend umgesetzt werden kann. Die Aufenthaltsfunktion wird zudem durch die bestehenden Parkplätze gemindert.
- Herr Kaulen erläuterte, dass ein Verkehrsberuhigter Bereich ein seit 1985 erprobtes Planungsinstrument zur Erhöhung Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger Verbesserung der Aufenthaltsqualität sei. Subjektive Bedenken können durch Gestaltung eines Verkehrsberuhigten Bereichs im Rahmen einer detaillierten Planung sicher ausgeräumt werden.
- Herr Dallmann befürwortet den Verkehrsberuhigten Bereich, sieht aber auch die Fahrradstraße als mögliche Alternative.

3.8 Zusammenfassung

Zum Abschluss der Diskussionsrunde fasst Herr Dr. Kaulen folgende Ziele für die Johann-Strauß-Straße zusammen:

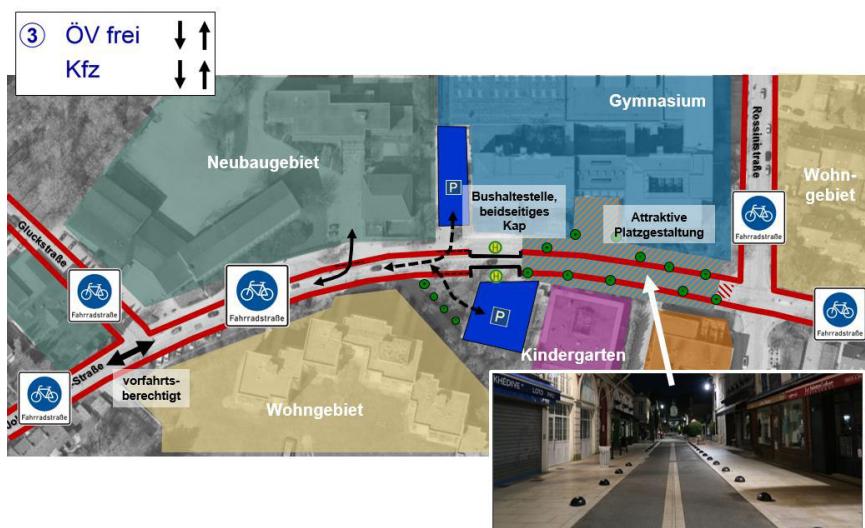
- Verkehrsberuhigte Platzgestaltung vor dem Gymnasium, Durchfahrt ausschließlich für den Öffentlichen Verkehr
- Berücksichtigung der Lieferverkehre für den Kindergarten
- Anordnung von Behindertenstellplätze im Straßenraum (Rossinistraße)
- Belange des Öffentlichen Verkehrs:
 - Fahrgasse von 3,50 m ist ausreichend
 - Lage der Haltestelle möglichst weit nach Westen
- keine Beeinträchtigung durch Schleichverkehre in der Rossinistraße und Heinrich-Marschner-Straße
- Kfz-Verkehre werden nicht befürwortet
- Die Durchfahrt für Einsatzkräfte und –fahrzeuge der Feuerwehr wird gewährleistet.

Diesen Zielen wurde einvernehmlich zugestimmt.

Abschließende Priorisierung der drei Varianten:

Herr Dr. Kaulen stellte die drei Entwürfe zur abschließenden Diskussion, indem die Varianten wie folgt priorisiert wurden:





1. Durchgängiger Verkehrsberuhigter Bereich überwiegend von den Teilnehmenden favorisiert
2. Alternative Variante: Kombination Platzraum / Verkehrsberuhigter Bereich mit ausschließlicher Durchfahrt für den öffentlichen Verkehr auf dem östlichen Teilstück und Fahrradstraße auf dem westlichen Teilstück. Diese Variante wurde von den Teilnehmenden als maximaler Kompromiss angesehen.

Eine durchgehende Fahrradstraße wird von den Teilnehmenden nicht gewünscht.

Auch dieser Zusammenfassung wurde einvernehmlich zugestimmt, so dass dies die abschließende Empfehlung des Arbeitskreises an den Gemeinderat ist.

3.9 Verabschiedung

Nachdem Herr Dr. Kaulen die weitere Vorgehensweise erläutert hatte, dankte er allen Teilnehmenden für die äußerst konstruktive und zielführende Mitarbeit im Rahmen der drei Arbeitskreise. Er schloss den dritten und letzten Arbeitskreis mit der Bitte um Prüfung des Protokolls und Weiterleitung eventueller Rückmeldungen an Frau Junghan.