

Erarbeitung des Mobilitätskonzepts Baldham-Nord

Erster Arbeitskreis am 16. Dezember 2020

- Ergebnisprotokoll -



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

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 (Eigentümergeinschaft Neubaldham e.V.)	Herr Rob de Boer
Einrichtung Hort/KIGA Gluckstr.	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>	5 Min.
2.	Begrüßung / Vorstellung des SVK und Erläuterung der Software <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	5 Min.
3.	Vorstellung der Mitglieder des Arbeitskreises und deren Funktion Alle	15 Min.
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 Nachmittags <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	5 Min.
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>	15 Min.
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, Gluckstraße, Verdistraße und Rossinistraße	60 Min.



	Alle / Moderation Dr. Ralf Kaulen (SVK)	
	PAUSE	<i>15 Min.</i>
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, Glückstraße, Verdistraße und Rossinistraße Alle / Moderation Dr. Ralf Kaulen (SVK)	<i>45 Min.</i>
8.	Erläuterung der weiteren Vorgehensweise <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i> Verabschiedung <i>Herr Bürgermeister Leonhard Spitzauer</i>	<i>5 Min.</i>



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

vorgelegt. 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

- die Johann-Strauß-Straße, Gluckstraße, Verdistrasse und Rossinistraße formuliert:

	Johann-Strauß-Straße	Umfeld Gymnasium / Kindergarten	Baldham-Nord
de Boer			Unterstützen von Tempo 30 im Bau
de Boer		Parkplatz mit Nutzung Rossinistraße (Fahrrad)	
Frau Spöttl	keine Parktaxi / keine Förderung FV + Rad		umgesetzbar
Herr Dallmann	keine Park + Parktaxi Förderung FV + Rad		
Pol	Sicherheit für Eltern + Kinder sicher sein keine Drücke		kein Durchgangsverkehr ✓
Mittermeier		Handel mit Einbahnstraße	Sicherung FV + Radverkehr ✓ ÖPNV FV + Rad ✓
Mittermeier	keine Einbahnstraße (ÖPNV)	Besondere der hohen Qualität	Verkehrssicherheit ✓
Polizei	Fahrspur abstellenanlagen		keine Jobvorteile ✓
Polizei	kein Elternpark		Verkehrssicherung abnehmen ✓
Herr Kintner + Herr de Boer			Konflikte → Karl-Böhmstraße → Radverkehr
Herr de Boer			Langsamer Sicherheit der Radfahrer + Rossin ✓
Frau Gille	Kommunikation vor Nutzung von Einbahnstraße		Parkplatz → ÖPNV + Radverkehr
Herr Gille	neue Fahrradwege		
	Entsorgung der Konflikte durch Einbahnstraße	ÖV Verdistrasse	
Coronen	Handlung		
Frau Gille	Handlung		

Sammlung der Wünsche und Anregungen

Gemeindeteil Baldham-Nord:

Folgende Ziele wurden gemeinschaftliche 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 Geschosswohnungsbaus (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 Geschosswohnungsbaus 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 Bayerbodensiedlung / den Geschosswohnungsbaus 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.



- 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.



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 Warteflächen für die Schulbusse in Verbindung mit ausreichend dimensionierten Halteflächen.
- 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 Begehrbarkeit der Wege und Querungen, durchgängige Bereiche ohne große Umwege, Abgrenzung gegen Rad- und Kfz-Verkehr.**
- **[Agenda21] Zukunftsfähiges 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.

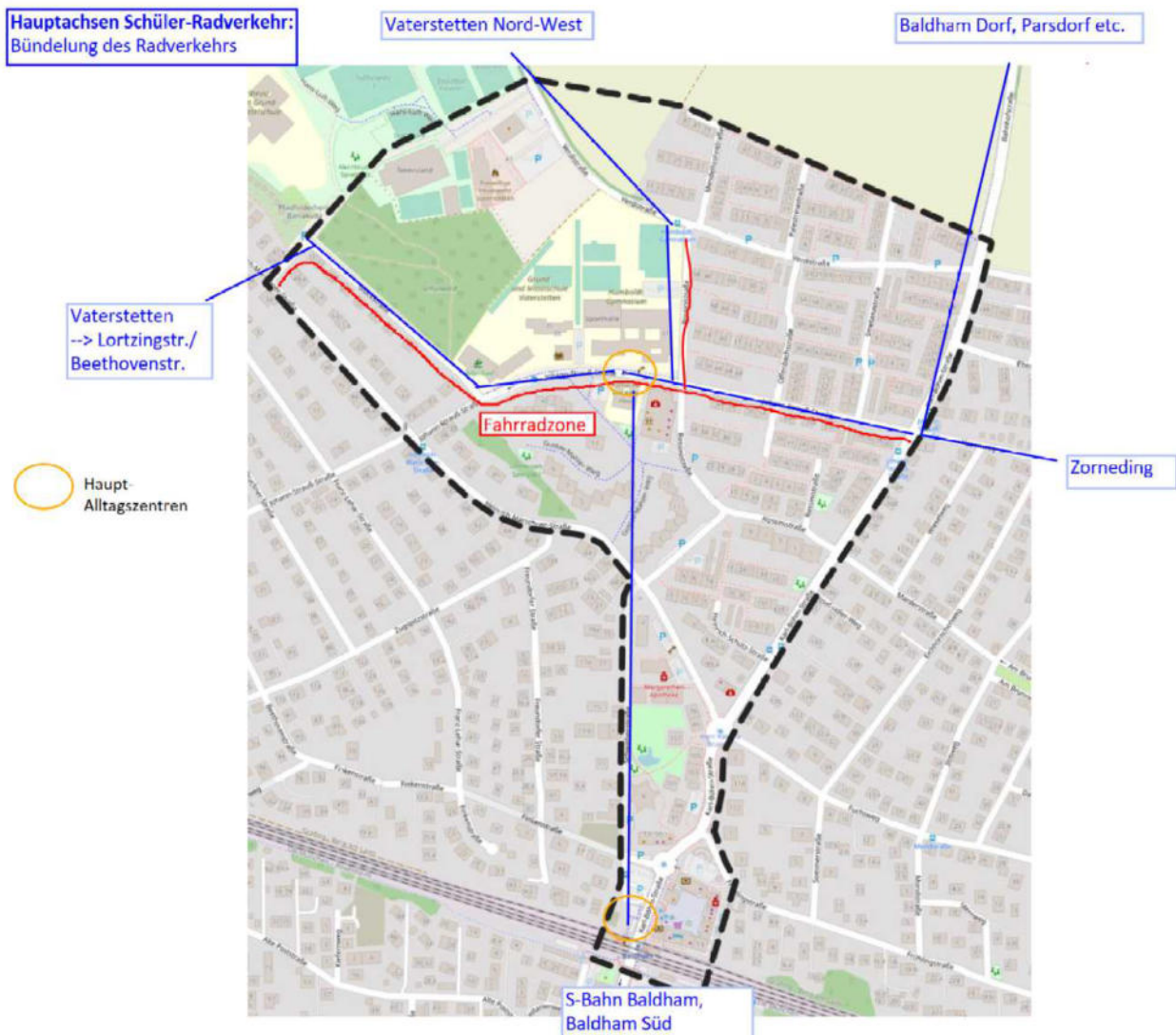
Im Bereich um den S-Bahn-Halt und bis zum Wasserpark und Ärztehaus ist die Situation komplett anders als im übrigen zu behandelnden Gebiet:

- 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 Radstände

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/fahrradstrassen/>

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 Fahrradverkehrs 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 besser 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 Bauminseln 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)

Eigentümergeinschaft 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 neunten Schülerströme und Strassenquerungen gibt, sollten **Zebrastrreifen** 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 zugesperrt 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 bleibt 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 Einzugsbereich eine 30er 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 Siedlungsbereich elektrisch angetrieben werden.

Die in der EGN wohnenden Anwohner haben 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 Umkehrereffekt 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.

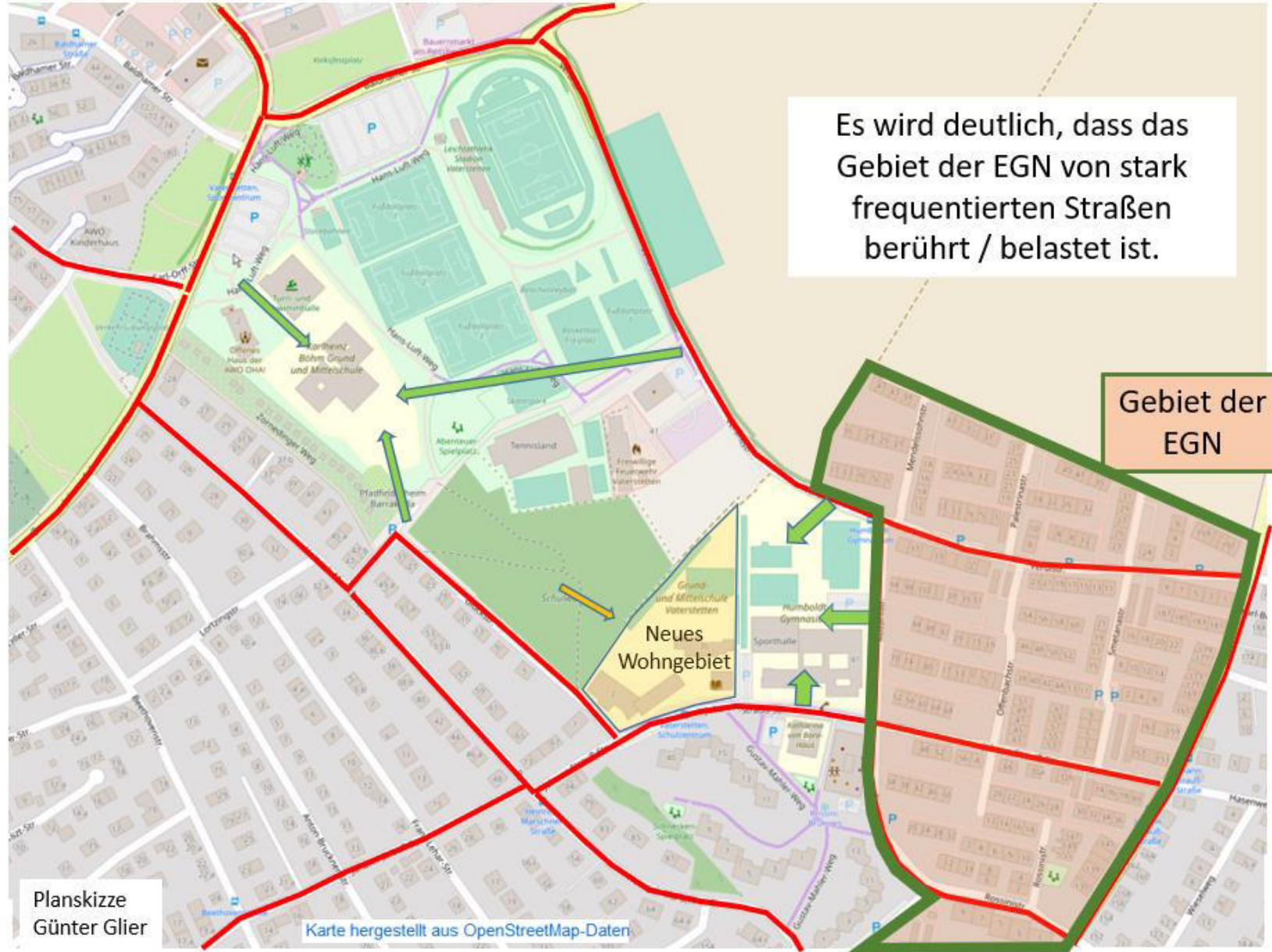
Der Vorstand der EGN



mit freundlichen Grüßen

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

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





GEMEINDE
VATERSTETTEN



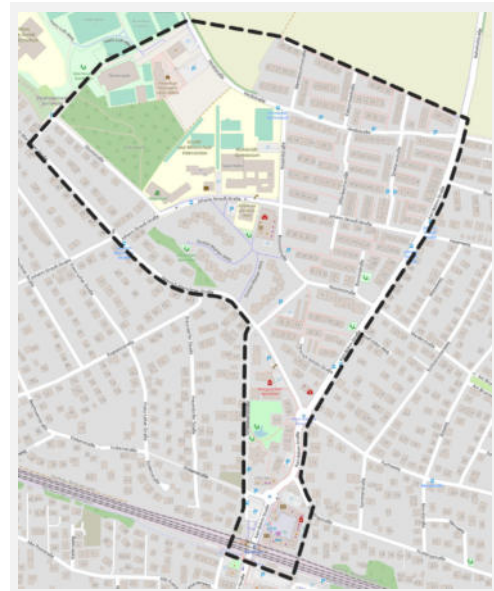
Mobilitätskonzept Baldham-Nord

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 Verkehrsbüro Kaulen (SVK)



München



Aachen

Gründung 1990

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



4 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord*

Tätigkeitsfelder SVK

Stadtplanung



Forschung



Verkehrsplanung



Tourismuskonzepte



Information



Kommunikation



➔ Schwerpunkt: Nachhaltige Mobilitätssysteme

5 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord*

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Nachhaltige selbsterklärende multimodale Mobilität

Schienengebundener ÖV

Straßengebundener ÖV

Öffentlicher Individualverkehr

Attraktive Fußwegebeziehungen

Hochwertige Radverkehrsnetze

Gütertransport

Standardisierte Schnittstellen

Standardisiertes Informationssystem

Standardisiertes Buchungs- und Zahlssystem

6

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Radverkehrshandbuch – Radland Bayern

Oberste Baubehörde
im Bayerischen Staatsministerium des Innern

Radverkehrshandbuch
Radland Bayern

7

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Kommunale Gesamtmobilitätskonzepte

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

holzkirchen

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

 Europäische Union 		Bayern Bayerische Staatsregierung Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern AGFK
Bund Bundesauftraggeber Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ca. 250 Kreise / Kommunen / Straßenbulasträger / Tourismusorganisationen / Bauträger in • Bayern • Baden-Württemberg • Niedersachsen • Hessen • Nordrhein-Westfalen • Rheinland-Pfalz	Nordrhein-Westfalen Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen AGFS	Baden-Württemberg Baden-Württemberg Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz agfk Baden-Württemberg Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

10 Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Abstimmen / Vernetzen







11 Mobilitätskonzept Baldham-Nord

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)



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/Fahradakademie seit Gründung 2008
- ca. 400 Vorträge auf (Inter-)Nationaler Ebene



13 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord*

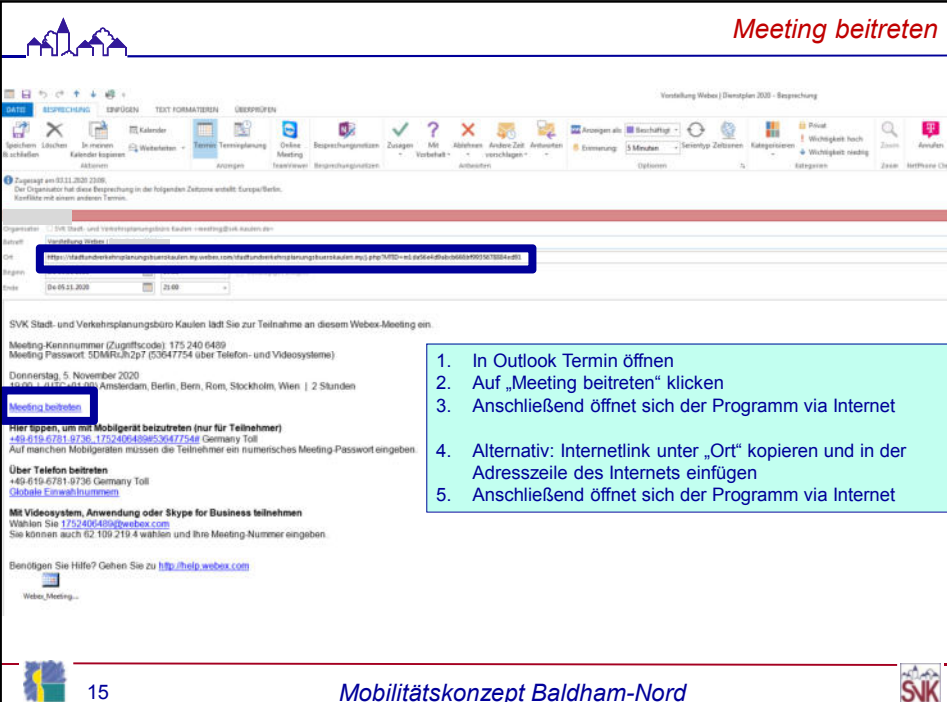




Hinweise zu Webex-Meetings




Meeting beitreten



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

15

Mobilitätskonzept Baldham-Nord




Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Meeting beitreten


The screenshot shows the Cisco Webex meeting join interface. Annotations include:

- 1. Adresszeile**: Points to the browser address bar.
- 2. Programm herunterladen oder über den Browser beitreten**: A box with arrows pointing to the download and browser options.
- 3. Lautsprecher, Mikrofon und Kamera auswählen, einschalten und freigeben**: Points to the audio and video controls at the bottom.

16 Mobilitätskonzept Baldham-Nord 

Geschäft ☺ - Startbildschirm

The screenshot shows a meeting grid with 13 participants. The interface includes a top navigation bar, a meeting title, and a bottom control bar with icons for muting, video, and chat.

17 Mobilitätskonzept Baldham-Nord 

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Navigationsfunktionen

18 Mobilitätskonzept Baldham-Nord

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:

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

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

19 Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

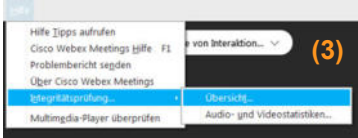

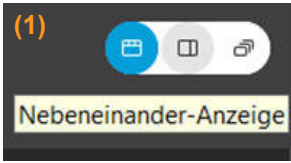
Webex-Meetings


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

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

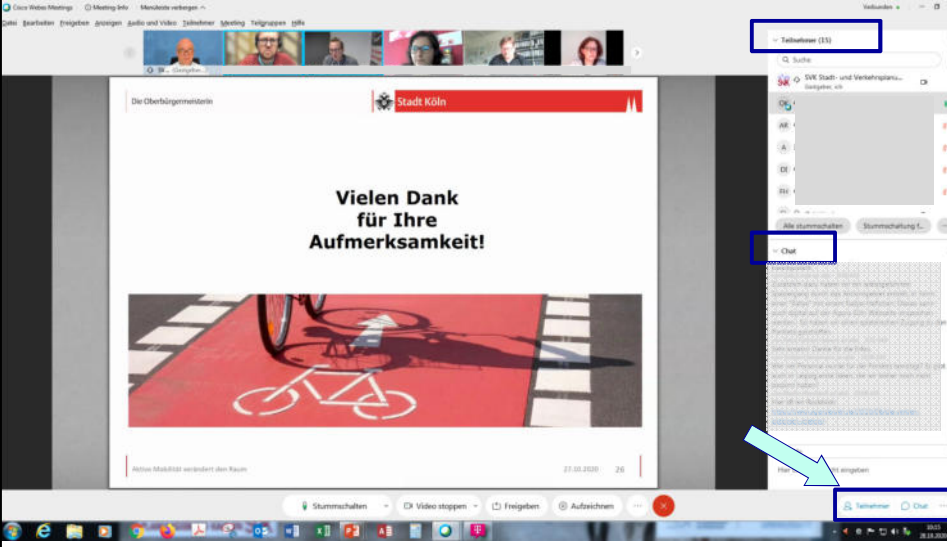
(3) **oberen Taskleiste:** Hilfe aufrufen per Klick auf Hilfe in der
→ Hilfe Tipps
→ Integritätsprüfung


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




20 Mobilitätskonzept Baldham-Nord 

Teilnehmende anzeigen und Chatfenster öffnen





21 Mobilitätskonzept Baldham-Nord 


Webex-Meetings

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.

 22 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



 23 Mobilitätskonzept Baldham-Nord 

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

24Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Nutzungsüberlagerungen / Konflikte



25Mobilitätskonzept Baldham-Nord


Mobilitätskonzept Baldham-Nord


1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



 **Verkehrssicherheitsprobleme zu den Beginn- und Endzeiten**



 26 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

 **Nutzungsüberlagerungen / Konflikte**



 27 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Ruhender Radverkehr

28

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

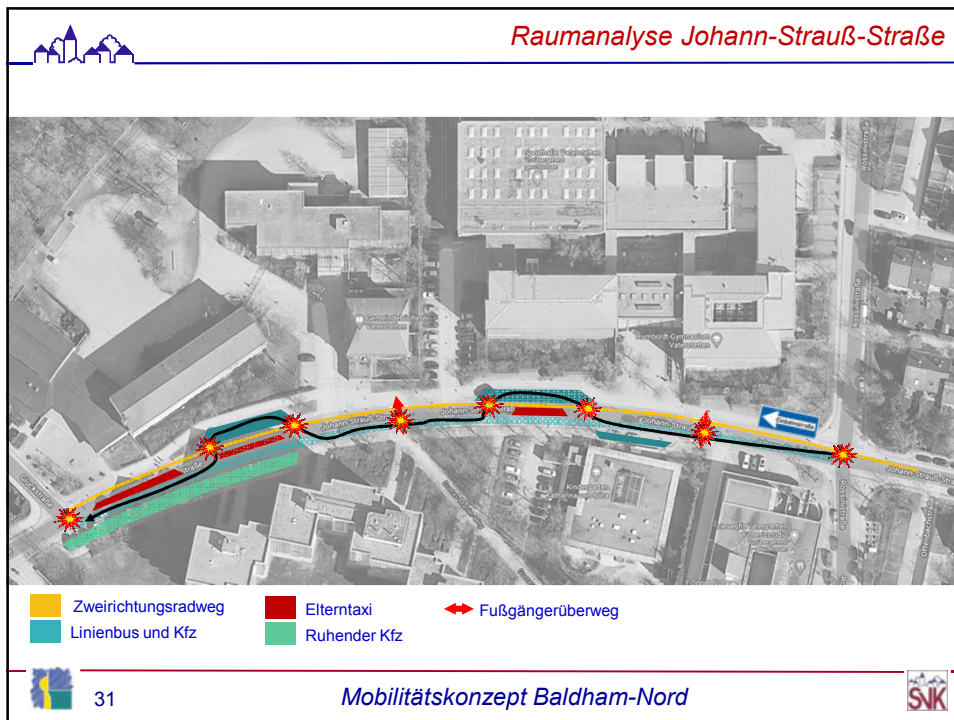
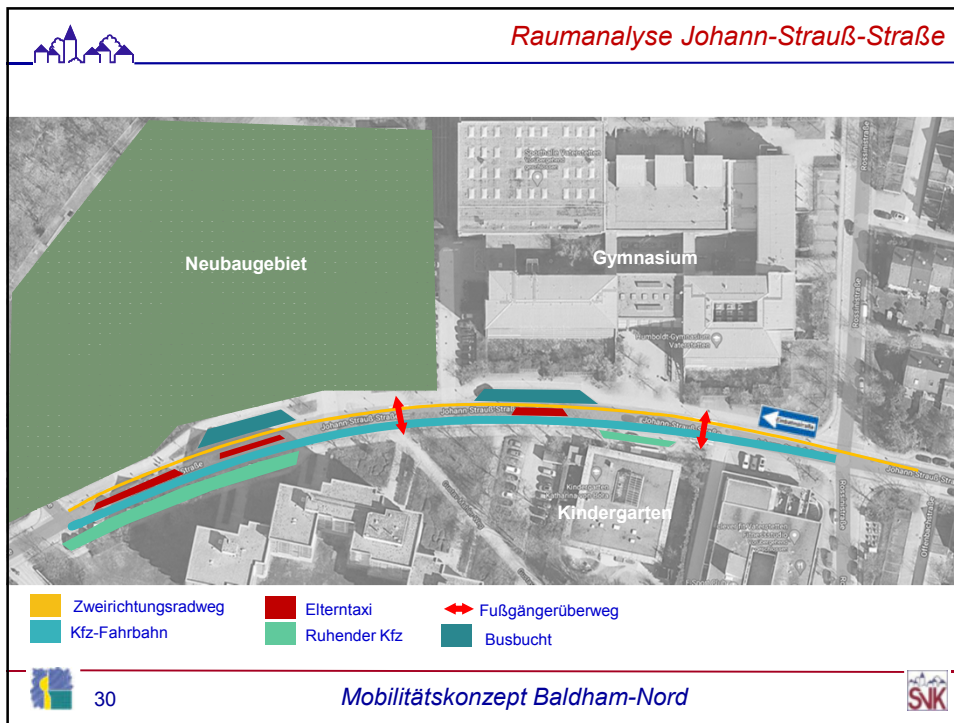
Förderung / Sicherung des Radverkehrs

29

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

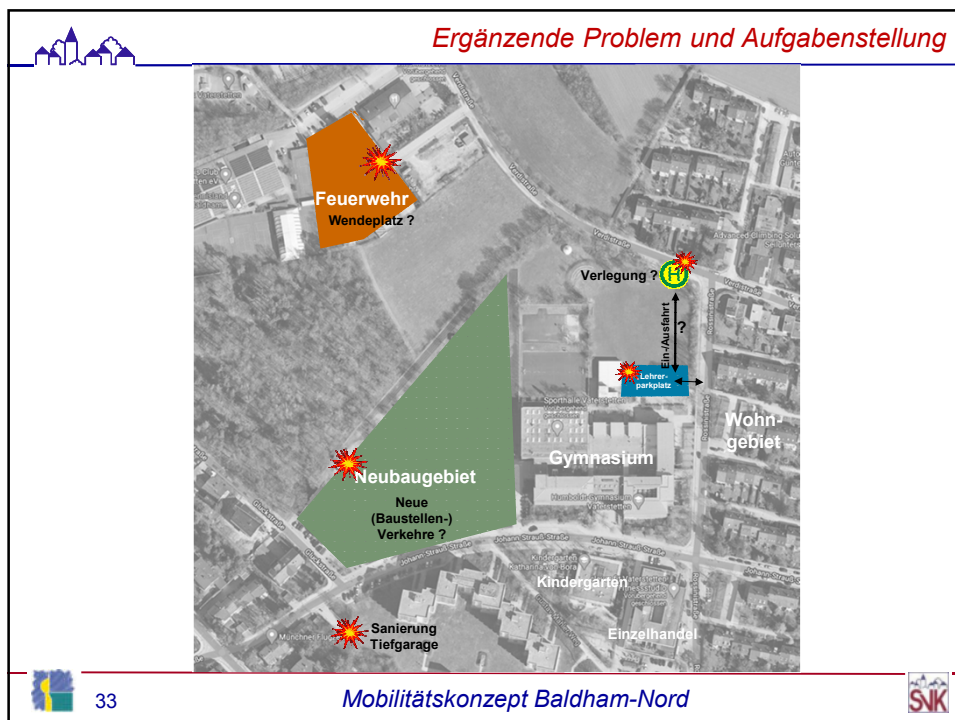
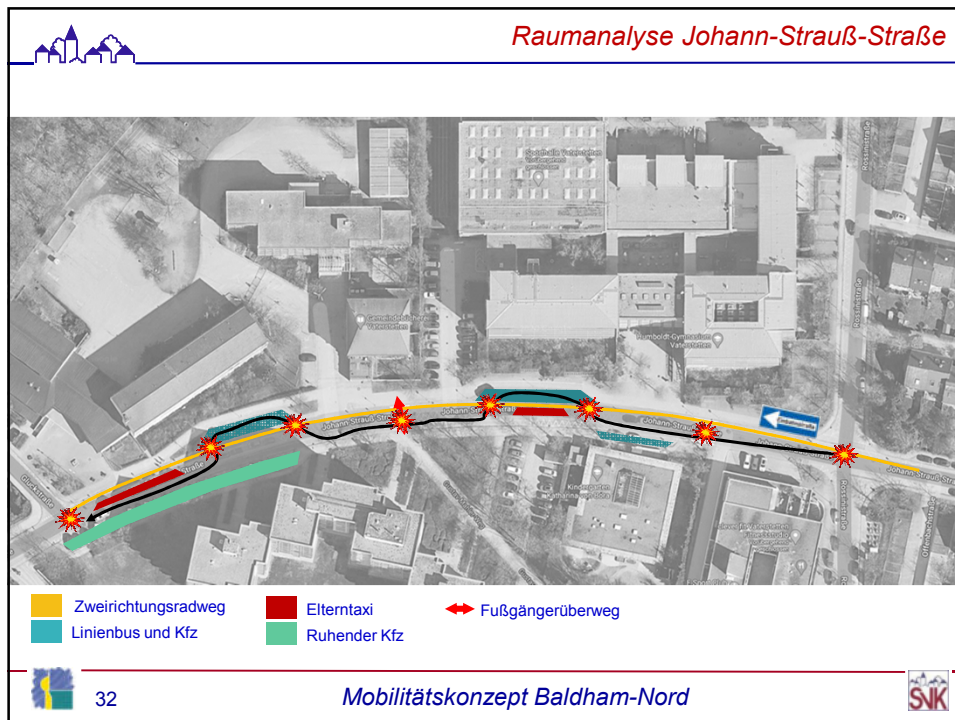
Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Verkehrsuntersuchung Johann-Strauß-Straße

Vaterstetten

Ergebnisbericht

Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zur Johann-Strauß-Straße / Glückstraße

Auftraggeber:	Gemeinde Vaterstetten Bauer Wendelschneidele 7 85636 Vaterstetten
Auftragnehmer:	SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mit Zweigabteilung München Richard-Pfeiffer-Allee 3 85640 Haar
Projektnummer:	2020-0076
Verantwortlich:	M.Sc. Stefan Spangler
1. Stellvertreter:	Leitungsbüroleiterin Dr.
Telefon:	089 / 233 878 - 27
Datum:	23.04.2020
Version:	2.0

34
Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Ablehnende Stellungnahmen Polizei / Straßenverkehrsbehörde

Von: Salomon Annett	Von: Delta Sala, Anette (PP-OB) <anette.della_sala@polizei.bayern.de>
Gesendet: Amn-Amor Jennifer <amnj@amr-amer@ia-ebc.bayern.de>	Gesendet: Mittwoch, 29. Januar 2020 11:28
An: Montag, 3. Februar 2020 09:58	An: Stellungnahmen
Betreff: AW: Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 175 der Gemeinde Vaterstetten für das Gebiet "Baldham, südlich der Glückstraße, nördlich der Johann-Strauß-Straße"	Betreff: Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 175 der Gemeinde Vaterstetten für das Gebiet "Baldham, südlich der Glückstraße, nördlich der Johann-Strauß-Straße"
	Anlagen: Errichtung einer Fahrradstraße - Ba, Glückstraße, VS-Bereich-HAV Stückbauplan.pdf; VS-Bereich-SKD für die Praxis.pdf; Einbahnstraßengenehmigung vom LRA vom 20.12.19.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben uns am 11.10.2019 die Variante 3 gegenüber der Variante 2 mitgeteilt.

Jedoch bezweifle ich die Einhaltung der StVO / VwV-StVO.

Des Weiteren ist das Zeichen Z20 (Einbahnstraße) nicht zulässig, da die Einbahnstraßenverkehrsregeln nicht anwendbar sind.

Die StVO gibt keine Ausnahmeregelungen für den Vorübergehenden Grundzustand an und damit ist die Ausnahmeregelung für den Vorübergehenden Grundzustand nicht anwendbar.

Wir empfehlen hingegen der Variante 3 weiterhin die Tempo 30-Zone in der Johann-Strauß-Straße zwischen Glückstraße und Rosenstraße zu belassen. Die Einbahnstraßenregelung sollte aufgehoben werden.

Mit freundlichen Grüßen
Jennifer Amin-Amor
Untere Straßenverkehrsbehörde
Landratsamt Ebersberg
Dachschneidele 3
85640 Ebersberg
Tel. 089 233 2389
Fax 089 233 2189
jennifer.amin-amer@ia-ebc.de

Ablehnungsgründe u.a.

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


Außenhaltungsfunktion, lässt sich hier nicht erkennen. Zielsetzung und Vorgabe ist vielmehr bei der Anlage eines VB die Schaffung notwendiger Freiflächen, um den VB als Spiel-, Kommunikations-, Verkehrs- und Bewegungsraum unter den gegebenen rechtlichen Voraussetzungen nutzen zu können.

Der Verkehr darf hierbei nur eine absolut untergeordnete Rolle spielen, der Bereich also nur sehr gering frequentiert sein. Die Ein- und Ausfahrtbereiche (Torwirkung) müssen so gestaltet sein, dass für jedermann einfach zu erkennen ist, dass er sich in einem VB befindet. Dies lässt sich hier kaum verwirklichen. Verkehrsteilnehmer werden diesen Straßenabschnitt weiterhin nutzen, da dieser nun mal die kürzeste Ost-West-Verbindung darstellt. Daran wird auch die Anordnung des VB nichts ändern. Insbesondere deswegen, da die Straße aufgrund des gewachsenen wechselseitig verkehrenden Busverkehrs auch nicht ausreichend durch bauliche Maßnahmen verschwenkt und eng gestaltet werden kann. In Bezug auf den ÖPNV muss beachtet werden, dass dieser zeitlich meist sehr eng getaktet ist. Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit bei eventuellen Verspätungen muss hier in Frage gestellt werden. Grundsätzlich spricht nichts gegen ÖPNV in VB. Ob dies in diesem speziellen Fall jedoch vertraglich ist, darf bezweifelt werden.

Die dauerhafte Kombination eines VB mit einer Einbahnstraße ist aus polizeilicher Sicht rechtlich nicht zulässig. Lediglich Radfahrer dürfen nach der StVO in Einbahnstraßen in der Gegenrichtung zugelassen werden und dies auch nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen, siehe Anlage, Weitere Ausnahmen.

35


Einheit von Bau und Betrieb



Stickoxid-Messungen in Leipziger Straße – Tempo 30 bringt nichts

36

Mobilitätskonzept Baldham-Nord



StVO-Novelle April 2020

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

23.1	 <p>Zeichen 342</p> <p>Haifischzähne</p>	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 wartepflichtigen Verkehrs anzuordnen.
------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

37



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Diverse Anträge aus der Politik / Bürgerschaft



SPD
Vaterstetten

390 Vaterstetten, Isarstraße 16, 85644 München
Herrn ersten Bürgermeister
Leonhard Spitzauer, a. V. i. A.
Wendelsteinstraße 7
85591 Vaterstetten

Sepp Mittermeier
Vorsitzender der
SPD-Gemeinderatsfraktion
Schwammle 16
85644 München
Telefon 089 / 8037963
Mobil 01571 / 2002638
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, lieber Leo,

Wir möchten Ihnen bitten, dass folgender Antrag in der nächsten Bau- und Straßenausschussung am 22. September 2020 diskutiert und zur Abstimmung gestellt wird:

- Die Einbahnstraßenregelung in der Johann-Strauß-Straße wird umgehend aufgehoben.
- Die Gluckstraße und die Johann-Strauß-Straße bis zur Kreuzung Kossuth-Straße werden als Fahrradstraßen ausgewiesen.
- Die Umföhrung der Busse 451, 465 und 466 werden folgendermaßen geändert:
 - Buslinie 451:**
Der Bus fährt über die Johann-Strauß-Straße am Gymnasium vorbei. Dort über die Haltestelle eingelenkt, weiter über die Finkler-, Schönbauer-, Hebel-, Marschner- und Karl-Böhm-Straße zum S-Bahnhof Baldham.
 - Buslinie 465 (zur Fährten mit Schülerbeförderung morgens und nachmittags) und 466:**
Diese Busse fahren nicht mehr über die Wend-Straße sondern über die Johann-Strauß-, Hebel-, Marschner- und Karl-Böhm-Straße zum S-Bahnhof Baldham. Am Gymnasium werden Haltestellen für beide Richtungen eingerichtet.

Begründung

Da die Grund- und die Mittelschule inzwischen verlegt wurden, sind die Kfz und Fuß- / Fahrrad-, sowie die Einbahnstraßenregelung in der Johann-Strauß-Straße nicht mehr notwendig. Die Bushaltestellen sollten unverändert weiter dahin verlegt werden wo sie früher einmal waren, nämlich vor der Gymnasium.

Es gibt bereits erste Überlegungen einer verkehrlichen Neukonzeption dieses Bereichs. Nachdem sich aber eine Umsetzung noch etwas verzögert wird, ist ein Zwischenstritt in diese Richtung sinnvoll und notwendig. Durch diese Maßnahmen kann auch die ÖPNV-Nutzung im Bereich des Rosene-Zentrums verbessert werden, was von den Anwohnern dort auch gewünscht wird.

SPD-Fraktion im Gemeinderat
Schwammle 16, 85644 München, Telefon 089 / 8037963, Mobil 01571 / 2002638
www.spd-vaterstetten.de, sepp.mittermeier@spd-vaterstetten.de, S. 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100



Lokale Agenda 21
Vaterstetten

Herrn Bürgermeister Spitzauer a. V. i. A.
Gemeinde Vaterstetten
Wendelsteinstraße 7
85591 Vaterstetten

Vaterstetten, den 18.08.2020

mit Absicht an
die Bauverwaltung, die
Fraktionsgruppen und die Presse

Betreff: Stellungnahme zum Beschlusses Nr. 175

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

im Rahmen des Beschlussesverfahrens Nr. 175 „Baldham, westlich und östlich der Gluckstraße, nördlich der Johann-Strauß-Straße“ haben wir uns intensiv mit den verkehrlichen Auswirkungen der Planung beschäftigt. Dies geschah auch im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung der Joh.-Strauß-Str., die sehr wenig Zeit zu der Diskussion ist.

Wir begrüßen ausdrücklich die geplante Ausweisung der Gluckstraße zur Fahrradstraße. Sie ergänzt das von uns vorgeschlagene Konzept von Fahrradstraßen in der Gemeinde und verstärkt die öffentlich breit diskutierte Verbesserung des Mobilitätsverhaltens zugunsten des Fußwärs in den Städten und Gemeinden.

Seit der Neuregelung der StVO vom Mai dieses Jahres gibt es die Neuerung, nicht nur Fahrradstraßen sondern auch Fahrradzonen auszuweisen (Zeichen 244.3). Das bedeutet analog zur Tempo-30-Zonen Quartiere als Fahrradzonen zu kennzeichnen mit der Folge, dass der „Schlüsselwärs“ ein wenig geringer wird.

Wir schlagen deshalb vor, nicht nur die Gluckstraße zur Fahrradstraße zu erklären, sondern das ganze Planungsbereich und darüber hinaus, die Joh.-Strauß-Str. von der Hebel-/Marschner-Str. bis zur Karl-Böhm-Str. sowie die Kossuth- und die Nebenstraßen zur Fahrradzone zu erklären. Zur Begründung kann der Schul-, Kindergarten- und Büchereiverkehr mit besonders schülerreichen und motorisierten Verkehrsmitteln ausgeführt werden.

Wir wissen, dass dieser Vorschlag über das Planungsbereich hinausgeht. Wir wählen aber die Möglichkeit der Stellungnahme zum Anlass nehmen, dass über unseren Vorschlag entschieden wird.

Lokale Agenda Vaterstetten, Akt Mobilitätskonzept Baldham, 18.08.2020 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“



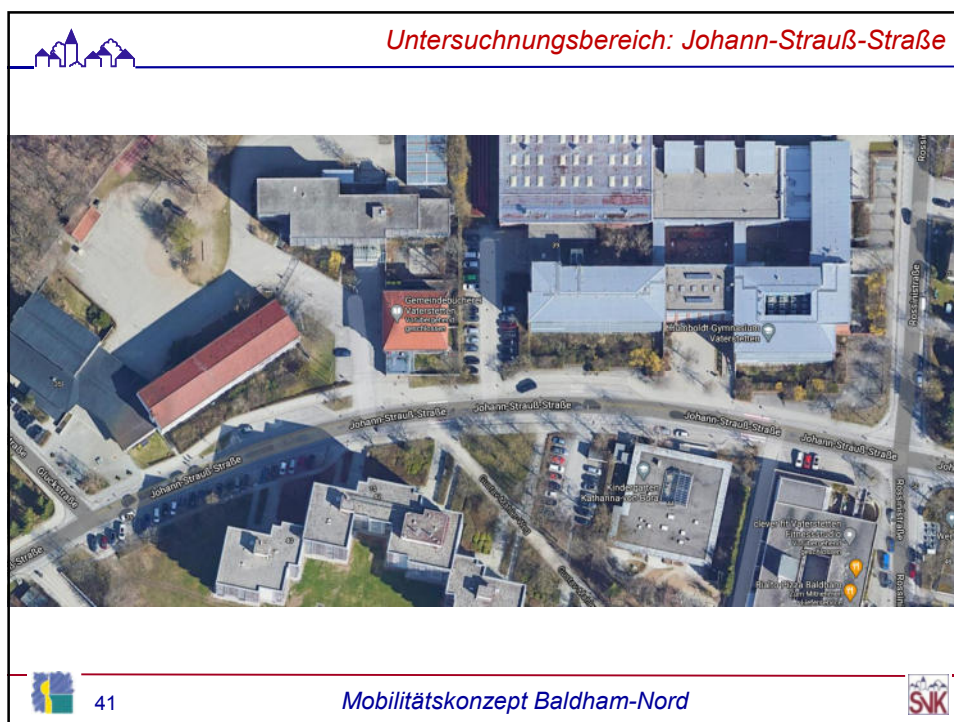
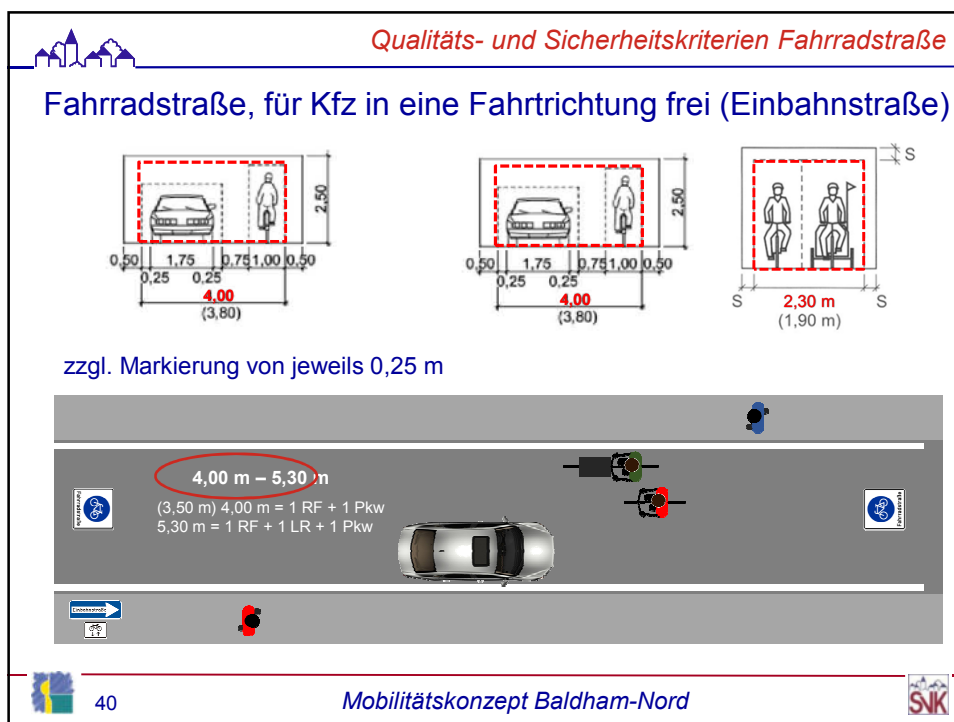
Zeichen 244.1 mit
Zusatzzeichen „Anlieger frei“



39

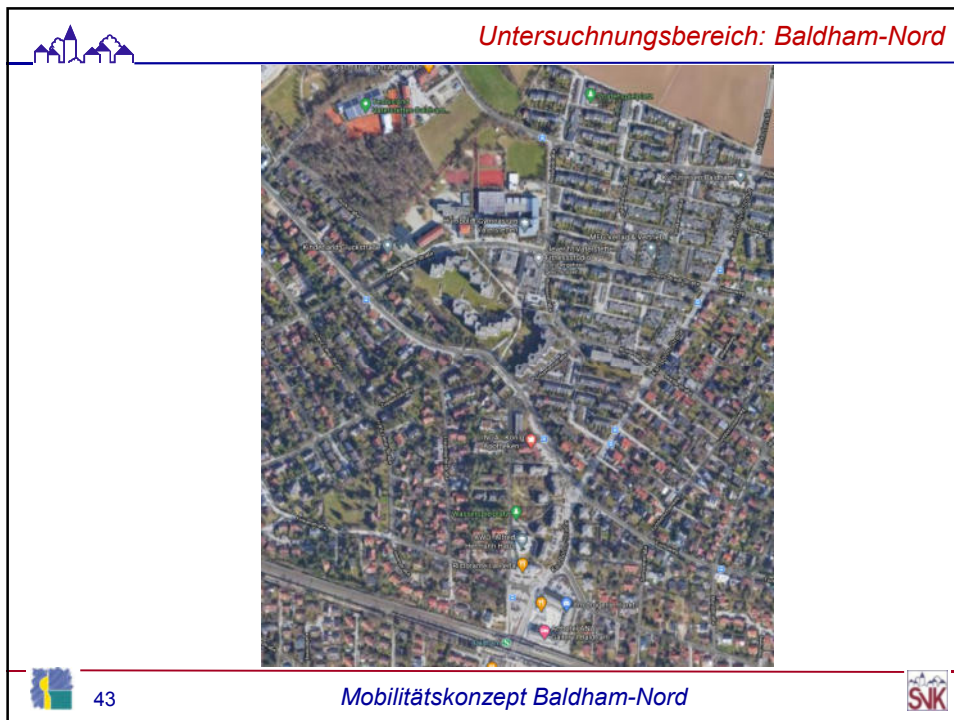
Mobilitätskonzept Baldham-Nord


1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020






**Arbeitsprogramm**

Bestandsaufnahme / Bestandsanalyse
Zusammenfassende Darstellung SWOT



Entwicklung einer Zieldefinition

1. Arbeitskreis

 44 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

 45 Mobilitätskonzept Baldham-Nord 

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Maximale Fahrgeschwindigkeiten



46 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 


(Gluckstraße) 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* 

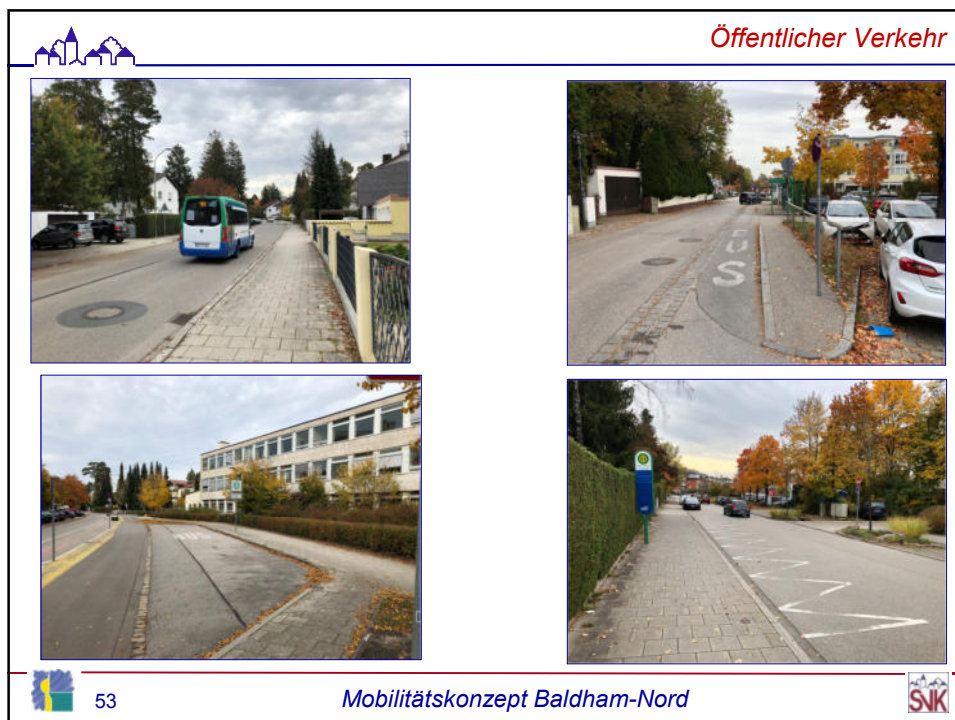
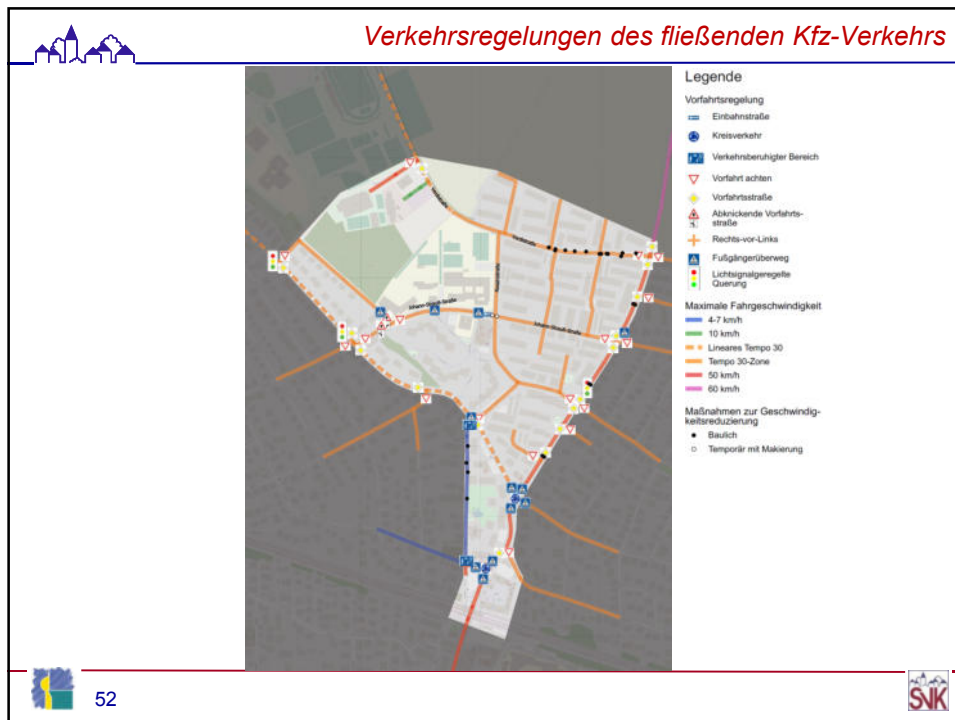
 **Fußgängerüberwege**



 51 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

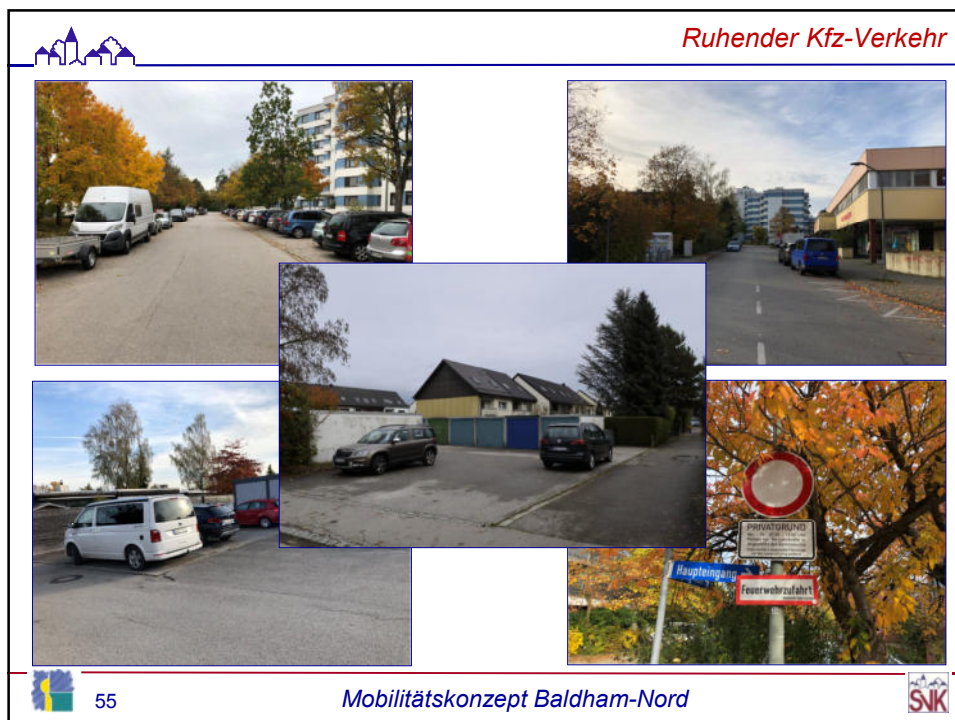
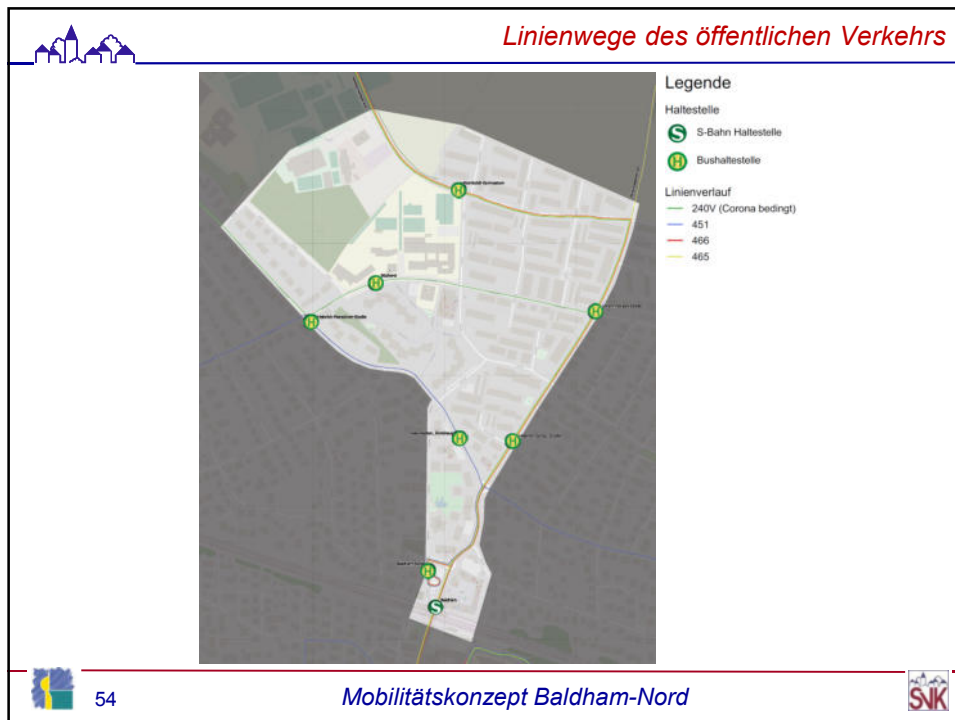
Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



Mobilitätskonzept Baldham-Nord


1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020


Private Parkflächen



56 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

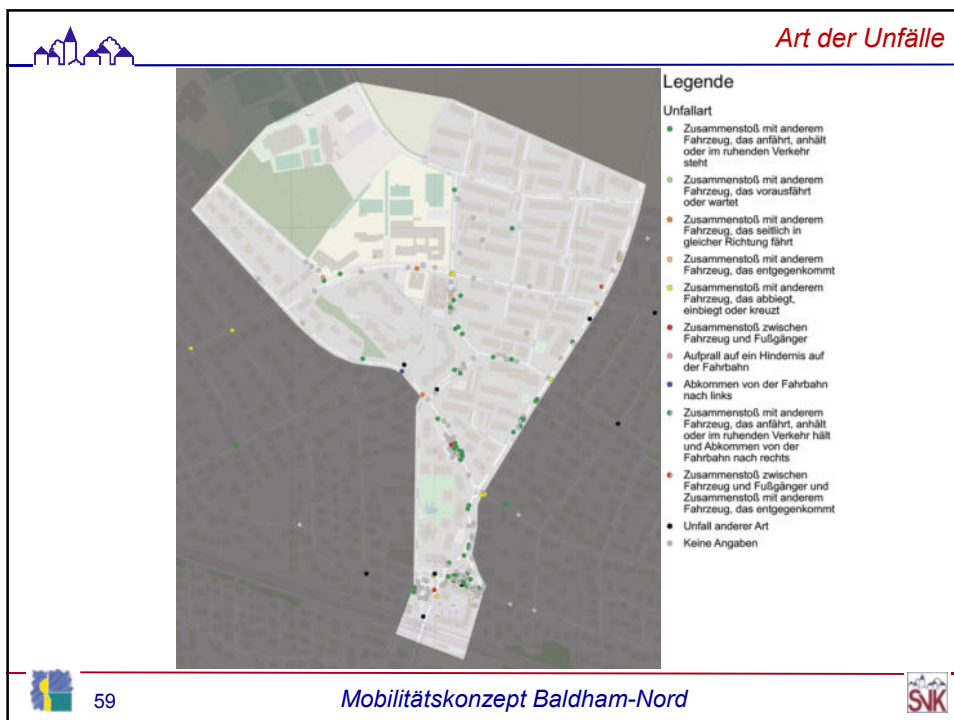
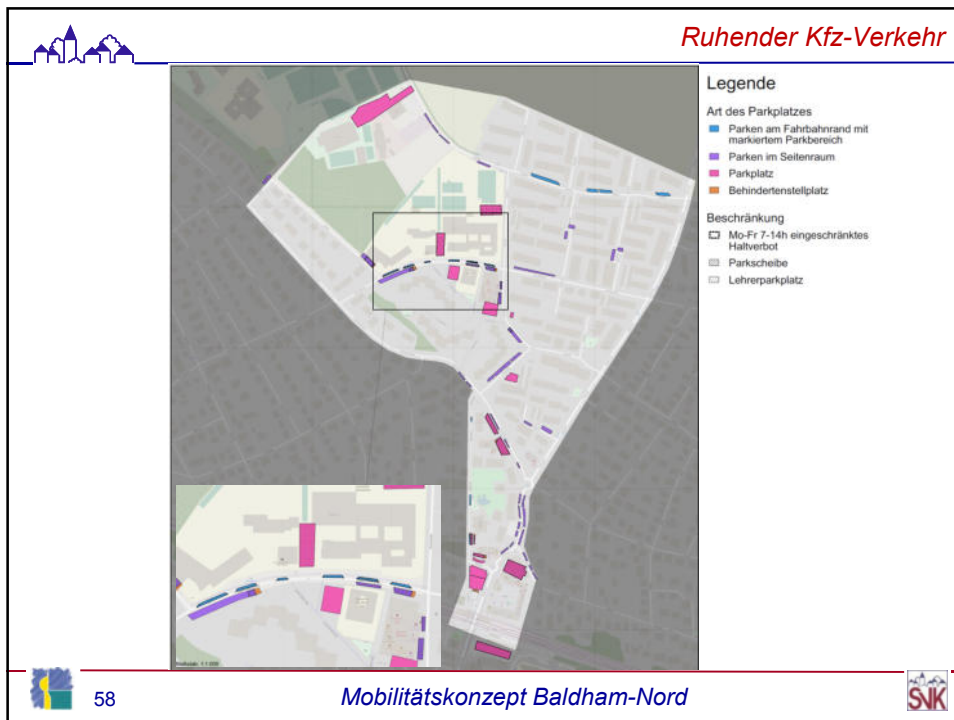
Parkraumbewirtschaftung



57 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

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* 



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



Viele Wünsche ...



- Die **Eltern und Schüler des Gymnasiums** fordern einen verkehrssicheren Straßenraum und Parkraum für Mama- und Papataxis.
- Die **Eltern des Kindergartens** fordern einen verkehrssicheren Straßenraum und Parkraum für Mama- und Papataxis.
- Der **Schulbetreiber** erwartete eine u.a. gute Erreichbarkeit für Kfz für publikumsintensive Schulveranstaltungen, Lehrer und Lieferverkehre.
- Die **MVV** wünscht komfortabel Bedienung der Schulhaltestellen und der Haltestellen in den Wohngebieten.
- **Anwohner** fordern eine komfortable Erreichbarkeit der Wohngebäude in Verbindung mit ausreichend bemessenen und dimensionierten Parkflächen.
- Die **Feuerwehr** beansprucht eine schnelle Erreichbarkeit des Gerätehauses sowie die Sicherung der Feuerwehraufstellflächen und des 2. Flucht- und Rettungswegs.
- Die **Polizei** ist Fürsprecher für eine hochwertige verkehrssichere Lösung.
- Die **Straßenverkehrsbehörde** erwarte eine rechtsichere Umsetzung.
- Verschiedene **Politiker** wünschen sich innovative Ansätze.
- **Kfz-Führer** fordern ein komfortables Befahren des Straßenraums.
- ... und die **Gemeindeverwaltung** darf / muss dem allen gerecht werden ☺

 64 




Ihre Wünsche ...

	Johann-Strauß-Straße	Umfeld Gymnasium / Kindergarten	Baldham-Nord

 65 *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

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

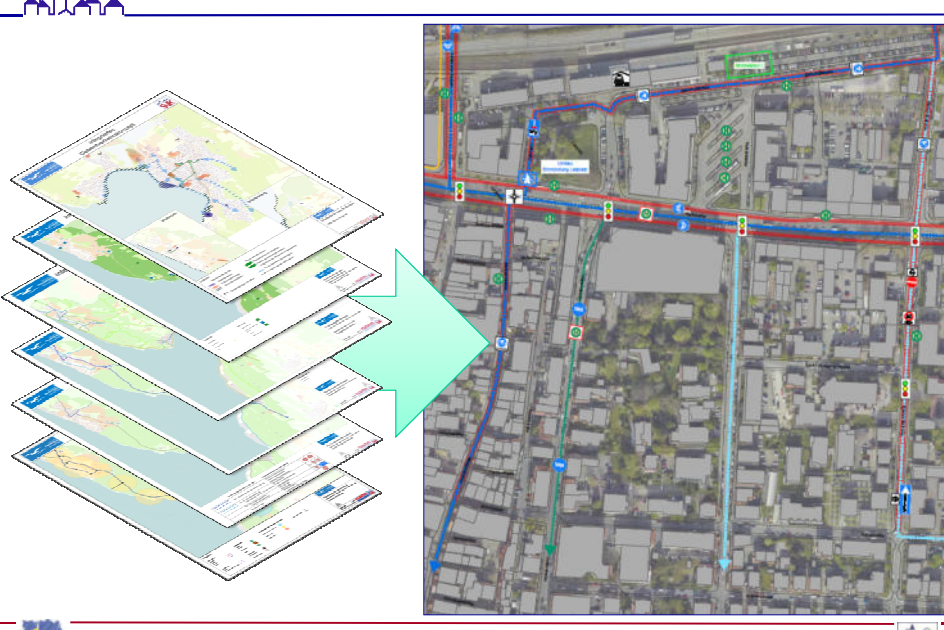


69 

Mobilitätskonzept Baldham-Nord


1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020

Prioritäten setzen im Straßennetz




70

Mobilitätskonzept Baldham-Nord




Prioritäten setzen im Straßennetz



71

Mobilitätskonzept Baldham-Nord




Mobilitätskonzept Baldham-Nord


1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020


Prioritäten setzen im Straßennetz



72 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

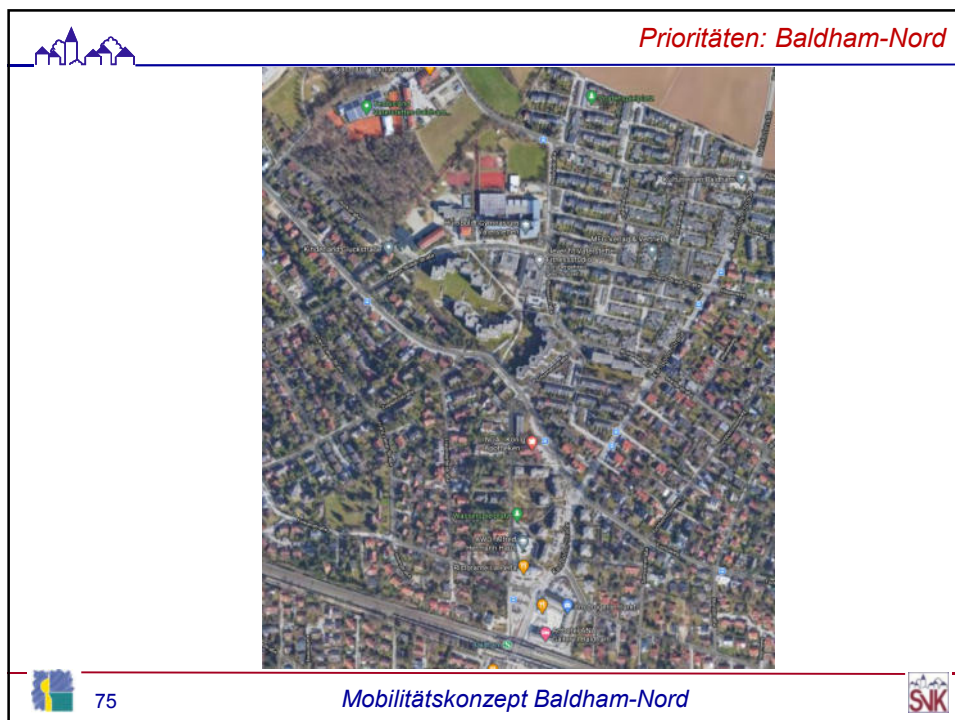
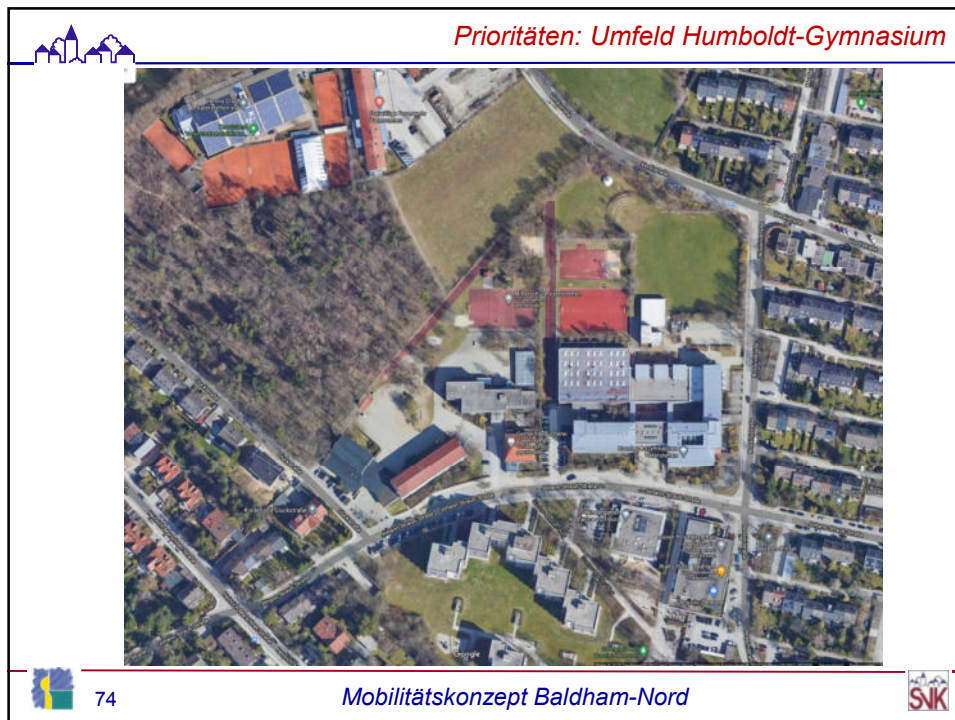
Prioritäten: Johann-Strauß-Straße




73 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 



Mobilitätskonzept Baldham-Nord


1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



**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

 76 Mobilitätskonzept Baldham-Nord 

**Arbeitsprogramm**

Bestandsaufnahme / Bestandsanalyse
Zusammenfassende Darstellung SWOT

Entwicklung einer Zieldefinition 1. Arbeitskreis



Erarbeitung von Straßenraumnutzungs- und Geschwindigkeitskonzept

Fußverkehr	Radverkehr
ÖPNV	Ruhender Kfz-Verkehr
Fließender Kfz-Verkehr	Schülerverkehr

Vorstellung der alternativen Verkehrskonzepte 2. Arbeitskreis

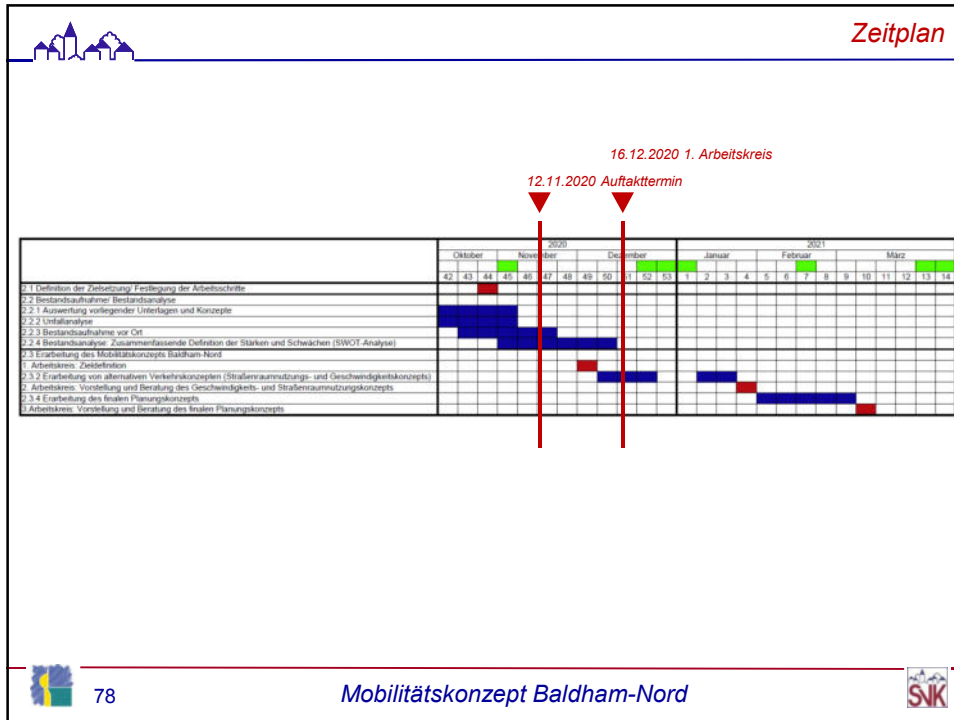
Erarbeitung eines finalen Planungskonzepts

Vorstellung des finalen Planungskonzepts 3. Arbeitskreis

 77 Mobilitätskonzept Baldham-Nord 

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

1. Arbeitskreis | 16. Dezember 2020



STADT- UND VERKEHRS-PLANUNGSBÜRO KAULEN

www.zvk-kaulen.de info@zvk-kaulen.de
 Tel.: 089/24218-142 Fax: 089/24218-200
 Maximilianstrasse 35a 80539 München