



Erarbeitung des Mobilitätskonzepts Baldham-Nord

Zweiter Arbeitskreis am 04. März 2021

- Ergebnisprotokoll -



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, 16. April 2021



Inhaltsverzeichnis

1. Teilnehmende	4
2. Arbeitsstruktur und Tagesordnungspunkte	5
3. Arbeitsinhalte und -ergebnisse	7
3.1 Begrüßung	7
3.2 Begrüßung und Rückblick auf den ersten Arbeitskreis	7
3.3 Genehmigung des Protokolls vom 16. Dezember 2020	7
3.4 Anforderungsprofile	7
3.4.1 Erläuterung der Anforderungsprofile	7
3.4.2 Gemeinsame Diskussion der Anforderungsprofile der Verkehrsarten	9
3.5 Vorstellung der Planungskriterien und rechtlichen Rahmenbedingungen zur Gestaltung des Straßenraums	10
3.6 Varianten des Mobilitätskonzepts	10
3.6.1 Überlagerung der Anforderungsprofile und Vorstellung der Varianten des Mobilitätskonzepts	10
3.6.2 Gemeinsame Diskussion der Varianten des Mobilitätskonzepts	12
3.7 Verabschiedung	14
4. Anlagen	15



1. Teilnehmende

Der 2. Arbeitskreis fand am 04. März 2021 in der Zeit von 17.00 – 20.00 Uhr aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen der Coronapandemie in Form einer Videokonferenz statt.

Folgende Teilnehmende waren Mitglied des 2. Arbeitskreises:

Organisation	Vertreter/in
Direktor Humboldt Gymnasium Vaterstetten	Herr Modell
Schülervertreter Humboldt Gymnasium Vaterstetten	Herr Himmel
Kindergartenleitung Katharina-von-Bora	Frau Deutschmann
Elternbeiratsvorsitzende KiGa Katharina-von-Bora	Frau Sandra Spöttl
AK Mobilitätswende Agenda 21	Herr Dallmann
Mobilitätsreferent	Herr Mittermeier
Referent für Straßen- und Wegebau	Herr B. Weber
Stellv. Kommandant Feuerwehr Vaterstetten	Herr Danner
Brandschutzdienststelle Ebersberg	Herr Twietmeyer
Hausverwaltung Geschosswohnungsbau	Frau Hammerla
Verwaltungsbeiratsvorsitzender Bayernbodensiedlung (Eigentümergeinschaft Neubaldham e.V.)	Herr Rob de Boer
Vertreter Anwohner Rossinistraße	Herr Dr. Taenzler
MVV	Herr Uhlmann
Gemeinde Vaterstetten	Herr Spitzauer
Gemeinde Vaterstetten	Frau Littke
Gemeinde Vaterstetten	Herr M. Weber
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 zweiten Arbeitskreis waren folgende Arbeitsinhalte und Struktur vorgesehen:

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Zweiter Arbeitskreis in Form einer Videokonferenz

04. März 2021, 17.00 bis 20.00 Uhr

	Programm	Dauer
1.	Begrüßung <i>Herr Bürgermeister Leonhard Spitzauer</i>	<i>5 Min.</i>
2.	Begrüßung und Rückblick auf den ersten Arbeitskreis <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	<i>5 Min.</i>
3.	Genehmigung des Protokolls vom 16. Dezember 2020 <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	<i>5 Min.</i>
4.	Erläuterung der Anforderungsprofile vom – Fußverkehr – Radverkehr – Öffentlicher Verkehr – Kfz-Verkehr <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	<i>15 Min.</i>
5.	Gemeinsame Definition der Anforderungsprofile der Verkehrsarten Alle / Moderation <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	<i>30 Min.</i>
6.	Vorstellung der Planungskriterien und rechtlichen Rahmenbedingungen zur Gestaltung des Straßenraums <i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i> <i>Im Anschluss gemeinsame Diskussion der Planungskriterien</i>	<i>15 Min.</i>
7.	Überlagerung der Anforderungsprofile und Vorstellung der Varianten des Mobilitätskonzepts	<i>20 Min.</i>



	Programm	Dauer
	<i>Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	
8.	Gemeinsame Diskussion der Varianten des Mobilitätskonzepts <i>Alle / Moderation Dr. Ralf Kaulen (SVK)</i>	<i>45 Min.</i>
9.	Verabschiedung <i>Herr Bürgermeister Leonhard Spitzauer</i>	<i>5 Min.</i>



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 ersten Arbeitskreises zusammen.

3.3 Genehmigung des Protokolls vom 16. Dezember 2020

Herr Dr. Kaulen erkundigte sich, ob alle Teilnehmenden mit dem Inhalt einverstanden sind. Im Anschluss wurde das Protokoll des 1. Arbeitskreises einvernehmlich genehmigt.

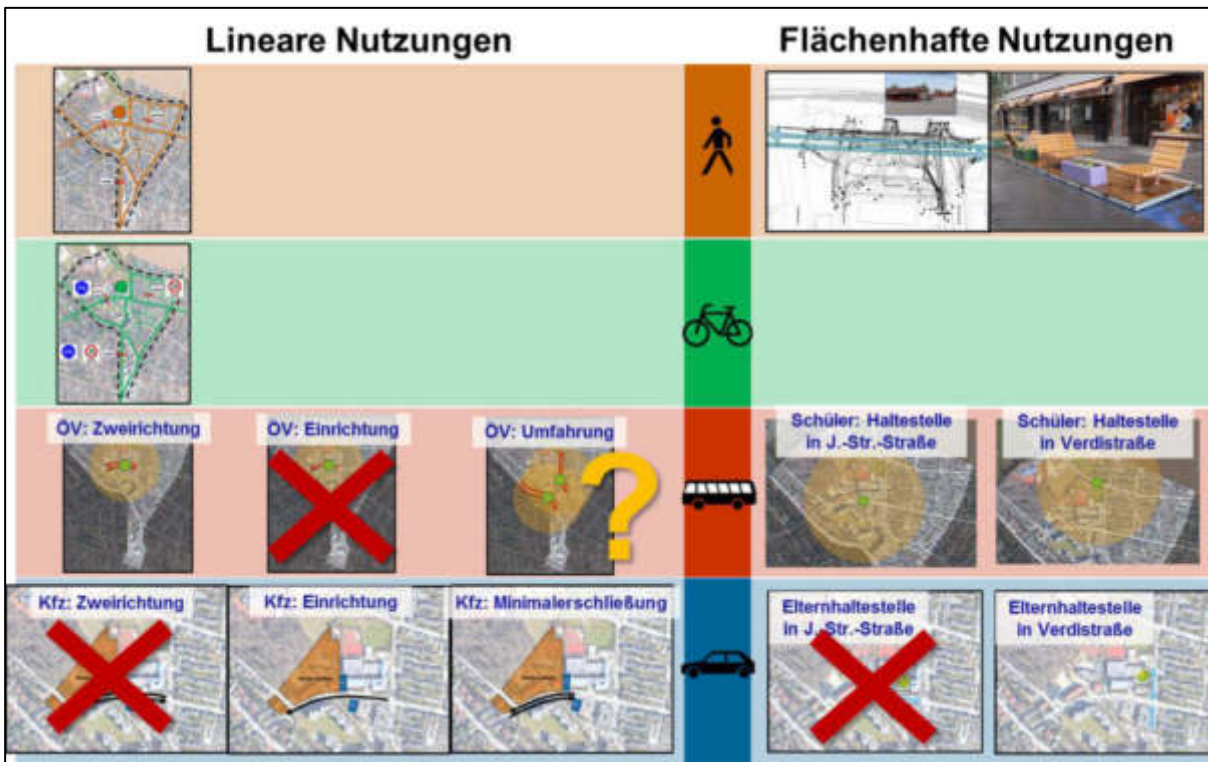
3.4 Anforderungsprofile

3.4.1 Erläuterung der Anforderungsprofile

Mittels einer PowerPoint-Präsentation erläuterte Herr Dr. Kaulen die Anforderungen von

- Fußverkehr,
- Radverkehr,
- Öffentlicher Verkehr und
- Kfz-Verkehr.

Hier wurden die einzelnen Verkehrsarten und deren Anforderungsprofile auf Grundlage der jeweiligen Regelwerke individuell diskutiert. Im Anschluss daran wurden die einzelnen Nutzungsvarianten der Verkehrsarten in der nachfolgenden Übersicht zusammengefasst.



Für den ÖV werden zunächst die Nutzungsvarianten

- Zweirichtungsverkehr in der Johann-Strauß-Straße,
- Einrichtungsverkehr in der Johann-Strauß-Straße und
- Umfahrung der Johann-Strauß-Straße

betrachtet. Die Führung des ÖV im Einrichtungsverkehr in der Johann-Strauß-Straße wurde für die weitere Betrachtung einvernehmlich ausgeschlossen.

Für den Schulbus mit werden die beiden Varianten

- Haltestelle in der Johann-Strauß-Straße und
- Haltestelle in der Verdistraße

untersucht.

Die Kfz-Führung wird zunächst in den Varianten

- Zweirichtungsverkehr in der Johann-Strauß-Straße,
- Einrichtungsverkehr in der Johann-Strauß-Straße und
- Erschließung des Neubaugebiets, Lehrerparkplatzes und Parkplatzes westlich des Kindergartens Katharina-von-Bora aus dem Westen über die Johann-Strauß-Straße (Minimalerschließung)

betrachtet. Die Führung des Kfz-Verkehrs im Zweirichtungsverkehr wurde für die weitere Betrachtung ausgeschlossen.



Die Standorte für den Bring- und Holverkehr (Elternhaltestelle) wird in den Varianten

- Elternhaltestelle in der Johann-Strauß-Straße und
- Elternhaltestelle in der Rossinistraße

untersucht. Die Elternhaltestelle in der Johann-Strauß-Straße wurde für die weitere Betrachtung einvernehmlich ausgeschlossen.

3.4.2 Gemeinsame Diskussion der Anforderungsprofile der Verkehrsarten

Elternhaltestelle

- Herr Taenzler äußerte Bedenken in Bezug auf die Elternhaltestelle südlich der Rossinistraße. Auch Herr de Boer schätzt die südliche Lage der Haltestelle als „ungünstig“ ein.
- Herr Dr. Kaulen erklärt, dass es sich nicht um eine Vorplanung handelt und die Elternhaltestelle noch nicht verortet ist. Dies beinhaltet den grundsätzlichen Planungsgedanken den Standort der Elternhaltestelle auf der Rossinistraße zu wählen.
- Herr de Boer merkt an, dass Neubaugebiet auch eine Möglichkeit bietet einen Bereich für die Elternhaltestelle einzurichten.
- Herr M. Weber ist der Meinung, dass die Nutzung der Elternhaltestelle in der südlichen Rossinistraße durch den Kindergarten Katharina-von-Bora sinnvoll erscheint und die Einrichtung der Elternhaltestelle für das Humboldt Gymnasium an der Verdistraße erfolgen kann.
- Herr de Boer merkt an, dass eine Einrichtung der Elternhaltestelle auf dem öffentlichen Parkplatz westlich des Kindergartens in Betracht gezogen werden sollte.
- Herr Dallmann spricht sich gegen eine offizielle Ausweisung von Kiss & Ride Parkplätzen aus.
- Herr de Boer äußert seine Bedenken, dass bei Anordnung der Elternhaltestelle in der nördlichen Rossinistraße die Anwohner um ihre Parkplätze beschnitten werden.

Kfz-Schülerverkehr

- Herr Himmel merkt an, dass nur eine geringe Anzahl an Schülern mit einem Pkw zur Schule kommt.
- Herr Taenzler teilt nicht die Meinung von Herrn Himmel, insbesondere in Anbetracht der anstehenden Schulwechselform von G8 auf G9.
- Herr Mittermeier erinnert, dass u. a. aus diesem Grund das Ziel der ÖV-Förderung verfolgt wird. Es sei nicht der richtige Weg immer weiter für zusätzliche Parkplätze zu sorgen, es müsse ein alternatives Angebot geschaffen werden, wodurch der Kfz-Verkehr reduziert wird.
- Herr M. Weber erläutert, dass im Zuge der Erweiterung des Gymnasiums auch zusätzliche Parkplätze vorgesehen seien.

3.5 Vorstellung der Planungskriterien und rechtlichen Rahmenbedingungen zur Gestaltung des Straßenraums

Herr Dr. Kaulen erläuterte den Zielkonflikt sowie die Anwendung der Planungsgrundsätze. Zudem stellte er den Teilnehmenden die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) als anzuwendendes Regelwerk vor. Des Weiteren wurde Element „Fahrradstraße“ zur Sicherung des Radverkehrs erläutert.

3.6 Varianten des Mobilitätskonzepts

3.6.1 Überlagerung der Anforderungsprofile und Vorstellung der Varianten des Mobilitätskonzepts

Zunächst wurden die linearen Nutzungen (Fuß, Rad und Kfz-Verkehr) für das gesamte Untersuchungsgebiet überlagert und grundsätzliche Maßnahmen abgeleitet. Diese wurden den Teilnehmenden als Vorschlag vorgestellt (vgl. Anhang, Folie 123).



Im nächsten Schritt wurden Nutzungen in ihren unterschiedlichen Varianten für den Teiluntersuchungsbereich Johann-Strauß-Straße (Rossinistraße bis Glückstraße) übereinander gelegt und verschnitten. Durch diese Überlagerung entstanden acht Varianten des Mobilitätskonzepts für den genannten Teilabschnitt. Diese wurden im Detail vorgestellt und die Funktionen jeder Variante mittels einer Querschnittsdarstellung der Johann-Strauß-Straße erläutert.

- **Variante 1:** Linienbus/Schulbus und Kfz:



- ÖV: Zweirichtungsverkehr
- Schulbus: Haltestelle in Johann-Strauß-Straße
- Kfz: Einrichtungsverkehr
- Elternhaltestelle: Rossinistraße
- **Variante 2:** Linienbus und Schulbus
 - ÖV: Zweirichtungsverkehr
 - Schulbus: Haltestelle in Johann-Strauß-Straße
 - Kfz: Minimalerschließung
 - Elternhaltestelle: Rossinistraße
- **Variante 3:** Linienbus und Kfz
 - ÖV: Zweirichtungsverkehr
 - Schulbus: Haltestelle in Verdistraße
 - Kfz: Einrichtungsverkehr
 - Elternhaltestelle: Rossinistraße
- **Variante 4:** Linienbus und Fuß/Rad
 - ÖV: Zweirichtungsverkehr
 - Schulbus: Haltestelle in Verdistraße
 - Kfz: Minimalerschließung
 - Elternhaltestelle: Rossinistraße
- **Variante 5:** Schulbus und Kfz
 - ÖV: Umfahrung
 - Schulbus: Haltestelle in Johann-Strauß-Straße
 - Kfz: Einrichtungsverkehr
 - Elternhaltestelle: Rossinistraße
- **Variante 6:** Schulbus und Fuß/Rad
 - ÖV: Umfahrung
 - Schulbus: Haltestelle in Johann-Strauß-Straße
 - Kfz: Minimalerschließung
 - Elternhaltestelle: Rossinistraße
- **Variante 7:** Kfz und Fuß/Rad



- ÖV: Umfahrung
- Schulbus: Haltestelle in Verdistraße
- Kfz: Einrichtungsverkehr
- Elternhaltestelle: Rossinistraße
- **Variante 8: Fuß und Rad**
 - ÖV: Umfahrung
 - Schulbus: Haltestelle in Verdistraße
 - Kfz: Minimalerschließung
 - Elternhaltestelle: Rossinistraße

3.6.2 Gemeinsame Diskussion der Varianten des Mobilitätskonzepts

Allgemein

- Herr Taenzler merkt an, dass die Johann-Strauß-Straße nicht isoliert betrachtet werden darf. Er kritisiert, dass die vorgestellten Varianten eine Verbesserung der Situation in der Johann-Strauß-Straße verfolgen, dadurch aber die Probleme nur in die angrenzenden Straßen, wie die Rossinistraße, verlagert werden.
- Herr Dr. Kaulen erläutert, dass mit einer Verbesserung der Situation auf der Johann-Strauß-Straße nicht zusätzlich eine Verschlechterung der Rossinistraße einhergeht. Auch hier können Maßnahmen ergriffen werden.
- Herr de Boer äußert, dass mögliche Auswirkungen auf die benachbarte Umgebung Richtung Osten nicht betrachtet wurden.
- Herr Dr. Kaulen erläutert, dass bisher kein Verkehrsmodell für das Untersuchungsgebiet erstellt wurde. Ziel sei es nicht den Kfz-Verkehr räumlich zu verlagern, sondern die Kfz-Nutzung auf andere Verkehrsmittel zu verlagern.
- Herr de Boer äußert seine Bedenken, dass nach einer Einrichtung der Kiss & Ride Parkplätze in der Rossinistraße zu höheren Verkehrsmengen führt.
- Herr M. Weber merkt an, dass der Linienverkehr für die Johann-Strauß-Straße eine hohe Priorität hat und dass Kiss & Ride Parkplätze hier nicht ausgewiesen werden müssten.
- Herr Mittermeier merkt an, dass eine Verlegung einer Haltestelle in der Realität nicht so einfach umsetzbar ist. Es sei möglich die Haltestelle in der Johann-Strauß-Straße weiter in den Westen zu legen, sodass eine Platzgestaltung vor dem Gymnasium ebenfalls möglich sei. Grundsätzlich werden Haltestellen an Standorte mit möglichst hohem Potenzial gelegt.

Aussagen zu den acht Varianten

Folgende Aussagen wurden gemeinschaftlich konkret zu den acht Varianten erarbeitet:



- **Variante 1** „Linienbus/Schulbus und Kfz“ / **Variante 2** „Linienbus und Schulbus“:
 - Die beiden Varianten werden nicht bevorzugt betrachtet.
 - Eine Busbucht vor dem Gymnasium sollte grundsätzlich vermieden werden. Ist eine Busbucht erforderlich bietet sich die Verdistraße als Standort an.
- **Variante 3** „Linienbus und Kfz“ / **Variante 4** „Linienbus und Fuß/Rad“:
 - Die beiden Varianten werden grundsätzlich favorisiert.
 - Herr M. Weber schlägt vor eine Fahrradstraße einzurichten, welche nur außerhalb der Schulzeit für den Kfz-Verkehr freigegeben wird.
 - Herr Dr. Kaulen äußert Bedenken, dass eine Regelung mit tageszeitlichen Änderungen von der Polizei befürwortet wird.
- **Variante 5** „Schulbus und Kfz“ und **Variante 6** „Schulbus und Fuß/Rad“ werden abgelehnt.
- **Variante 7** „Kfz und Fuß/Rad“ / **Variante 8** „Fuß und Rad“:
 - Herr Mittermeier äußert Bedenken, dass der Abschnitt der Johann-Strauß-Straße isoliert wird. Zudem seien die Auswirkungen auf die Umgebung unklar. Die Verlagerung der Buslinienführung stuft er als Manko für die Johann-Strauß-Straße ein. Herr Mittermeier stellt die Frage, ob hier ein Platz überhaupt benötigt wird.
 - Herr Himmel spricht sich aufgrund der Förderung des Fuß- und Radverkehrs für Variante 7 aus.
 - Herr Taenzler lehnt Variante 7 und 8 ab.

Ergänzende Meinungen

- Herr Twietmeyer und Herr Danner merken an, dass aus Sicht der Feuerwehr eine zweispurige Fahrbahn im Falle eines Einsatzes die beste Lösung sei.
- Herr Dallmann schlägt vor, dass die Glückstraße auch als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll, da sie eine Hauptachse zur neuen Mittelschule ist.
- Herr Uhlmann befürwortet eine Variante in der die Johann-Strauß-Straße nur für den Busverkehrs freigegeben ist und verweist als Beispiel auf die Umsetzung am Marktplatz in Poing.
- Zudem äußert Herr Uhlmann, dass eine Mindestfahrbahnbreite von 6,00 m grundsätzlich möglich ist umzusetzen. Eine Breite von 6,50 m würde für den ÖV jedoch eine höhere Flexibilität bedeuten und befürwortet dies aufgrund dessen.

Folgende Grundsatzprinzipien für die Johann-Strauß-Straße werden weiter verfolgt:

- ÖV im Zweirichtungsverkehr
- Hochwertige Sicherung des Radverkehrs für pulkartige Radverkehrsmengen
- Gute Rahmenbedingungen für Fußgänger



- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Gute Erreichbarkeit für die Feuerwehr
- Diskussion Kfz:
 - Erschließung aus Westen bis zum Neubaugebiet/Parkplatz
 - Einrichtungsverkehr Ost-West
- Streckenabschnitt Johann-Strauß-Straße mit unterschiedlichen Gewichtungen

3.7 Verabschiedung

Nachdem Herr Dr. Kaulen die weitere Vorgehensweise erläutert hatte, dankte Herr Spitzauer allen Teilnehmenden für die äußerst konstruktive und zielführende Diskussion im Rahmen des Formats einer Videokonferenz und schließt somit den zweiten Arbeitskreis.



4. Anlagen

- Moderationsfolien des SVK



GEMEINDE
VATERSTETTEN



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Zweiter Arbeitskreis

04. März 2021



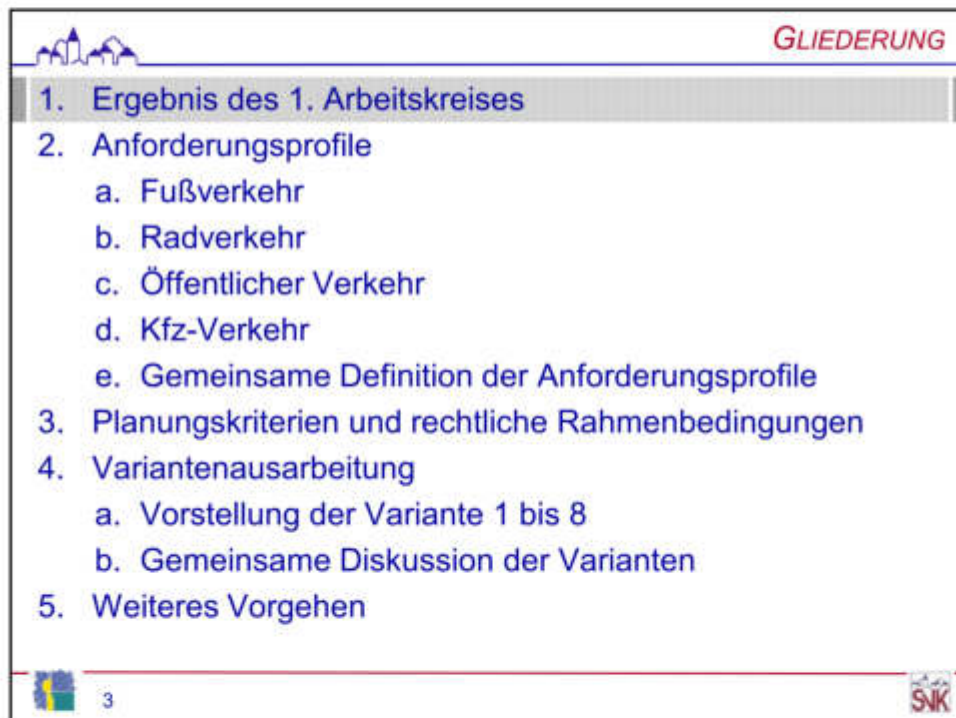
Dr. phil. Dipl.-Ing. Ralf Kaulen
Carola Titze, M.Eng.



1

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

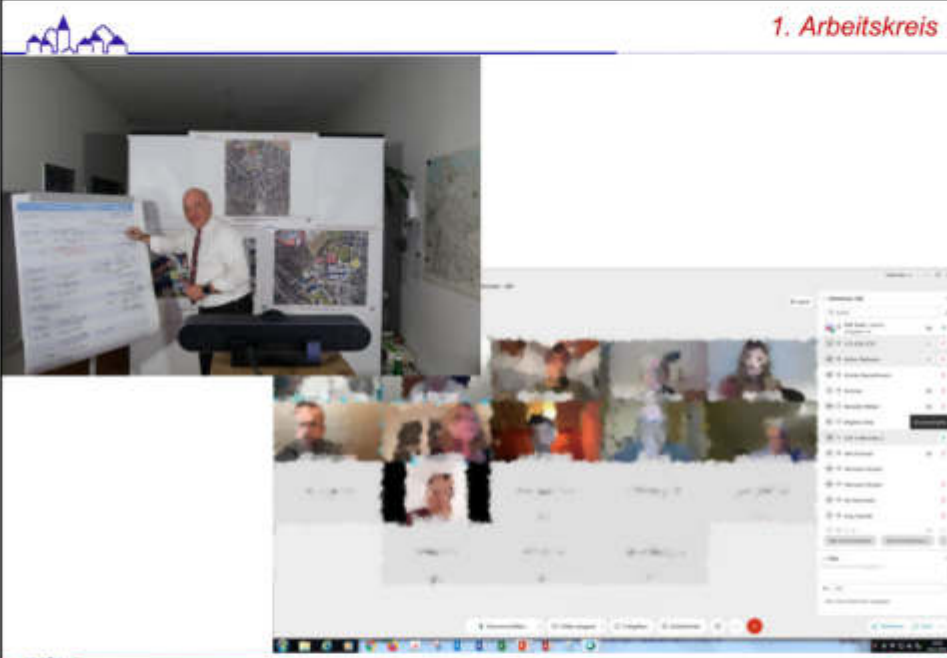




Mobilitätskonzept Baldham-Nord


2. Arbeitskreis | 04. März 2021

1. Arbeitskreis



4

Mobilitätskonzept Baldham-Nord



1. Arbeitskreis



5

Mobilitätskonzept Baldham-Nord





Ziele des 1. Arbeitskreises für 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
- **Verzicht** auf die **Elternhaltstellen** im unmittelbaren Eingangsbereich des Kindergartens und des Gymnasiums
- Sicherung der **Zufahrt des Neubaugebiets** westlich des Gymnasiums

7

Mobilitätskonzept Baldham-Nord

.... Bitte um Genehmigung des Protokolls!



Erarbeitung des Mobilitätskonzepts Baldham-Nord
Erster Arbeitskreis am 18. Dezember 2020
- Ergebnisprotokoll -


8

Mobilitätskonzept Baldham-Nord



GLIEDERUNG


1. Ergebnis des 1. Arbeitskreises
2. Anforderungsprofile
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
 - e. Gemeinsame Definition der Anforderungsprofile
3. Planungskriterien und rechtliche Rahmenbedingungen
4. Variantenausarbeitung
 - a. Vorstellung der Variante 1 bis 8
 - b. Gemeinsame Diskussion der Varianten
5. Weiteres Vorgehen


9



GLIEDERUNG

1. Ergebnis des 1. Arbeitskreises
2. Anforderungsprofile
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
 - e. Gemeinsame Definition der Anforderungsprofile
3. Planungskriterien und rechtliche Rahmenbedingungen
4. Variantenausarbeitung
 - a. Vorstellung der Variante 1 bis 8
 - b. Gemeinsame Diskussion der Varianten
5. Weiteres Vorgehen

 10

Anforderungen Fußverkehr



 11Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Breitenkriterien für Gehflächen



Fußgängermenge



**Nebeneinander gehen/
Fahrzeugbreite**



Differenzgeschwindigkeiten



Mobilitätseingeschränkte

13 Mobilitätskonzept Baldham-Nord SNK

Erarbeitung von differenzierten Standards gemäß RIN

Straßenbegleitende Gehwege

- Regelbreite des Seitenraums: 2,50 m (Sicherheit + Komfort)
- Besondere Anforderungen an den Seitenraum erfordern zusätzliche Breiten
- Anforderungen an **Barrierefreiheit**



Seitenraumbreite 2,50 m Fahrbahn

Maße in cm

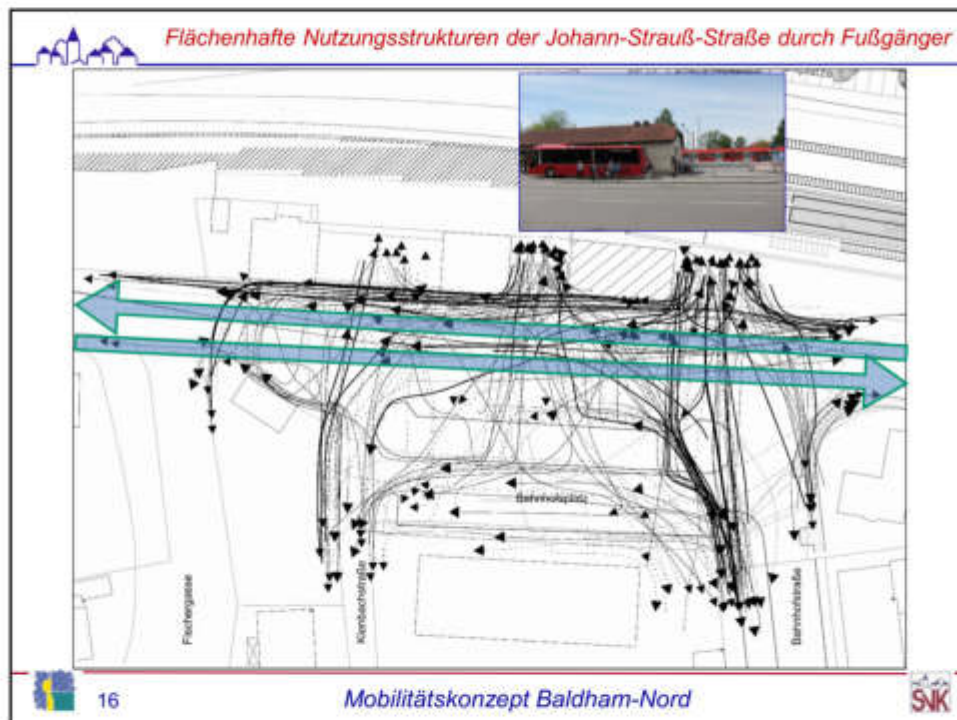
Anforderungen im Seitenraum	Raumbedarf
Flächen für Kinderspiel	≥ 2,00 m
Verweilflächen vor Schaufenstern	≥ 1,00 m
Grünstreifen ohne Bäume	≥ 1,00 m
Grünstreifen mit Bäumen	≥ 2,00 m – 2,50 m
Ruhebänke	≥ 1,00 m
Warteflächen an Haltestellen	≥ 2,50 m
Auslagen und Vitrinen	1,50 m
Stellflächen für Zweiräder	
Aufstellwinkel 100 gon	2,00 m
Aufstellwinkel 50 gon	1,50 m
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,70 m

Quelle: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), FGSV

14 Mobilitätskonzept Baldham-Nord SNK

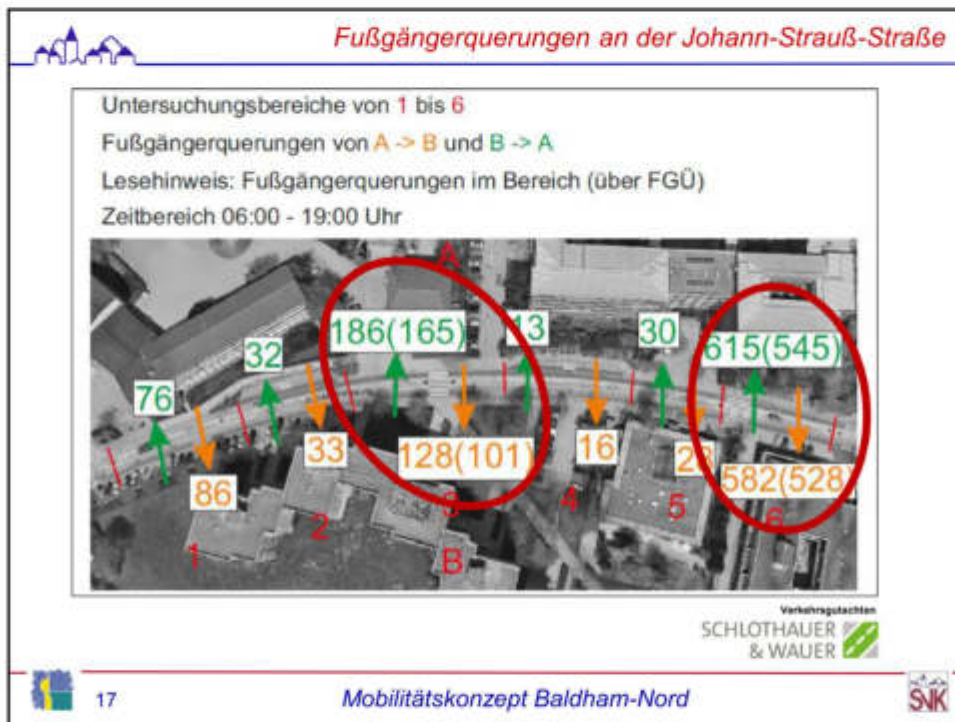
Mobilitätskonzept Baldham-Nord

2. Arbeitskreis | 04. März 2021





Mobilitätskonzept Baldham-Nord

2. Arbeitskreis | 04. März 2021





Anforderungen Fußverkehr (Queren)



19 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

Ausstattung / Aufenthaltselemente



20 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

Anforderungen Fußverkehr (Aufenthalt)




21 Mobilitätskonzept Baldham-Nord



GLIEDERUNG

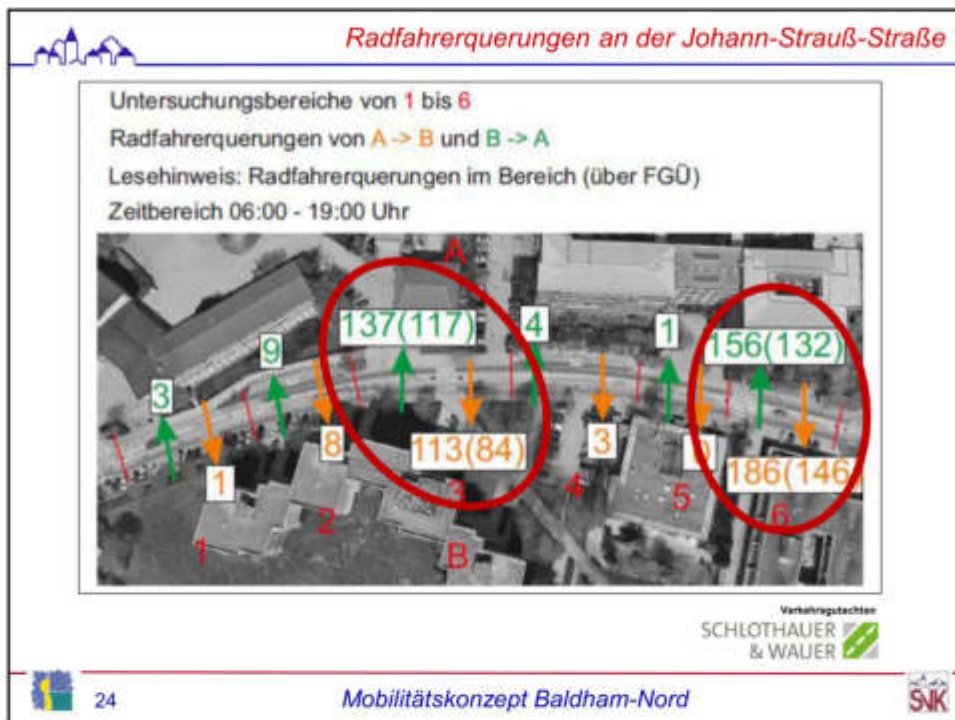
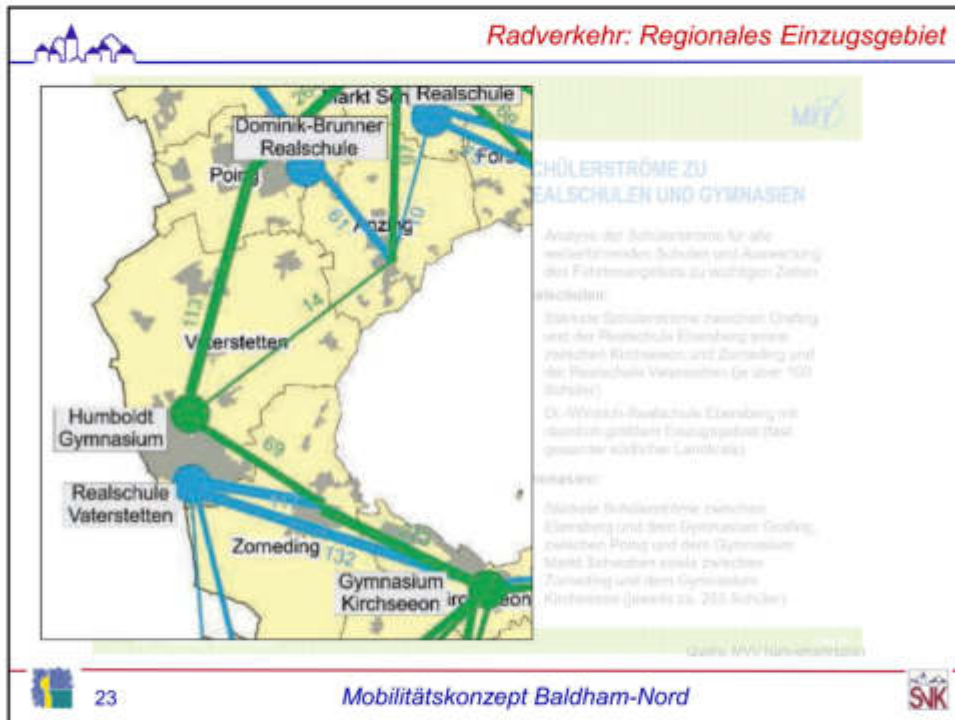
1. Ergebnis des 1. Arbeitskreises
2. Anforderungsprofile
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr**
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
 - e. Gemeinsame Definition der Anforderungsprofile
3. Planungskriterien und rechtliche Rahmenbedingungen
4. Variantenausarbeitung
 - a. Vorstellung der Variante 1 bis 8
 - b. Gemeinsame Diskussion der Varianten
5. Weiteres Vorgehen

22



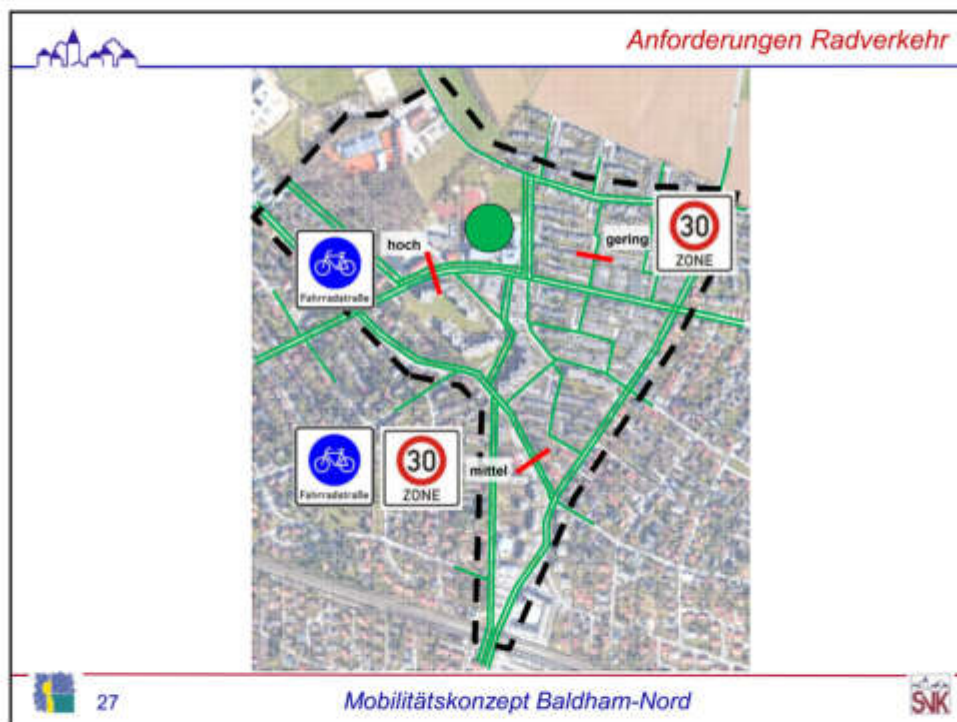
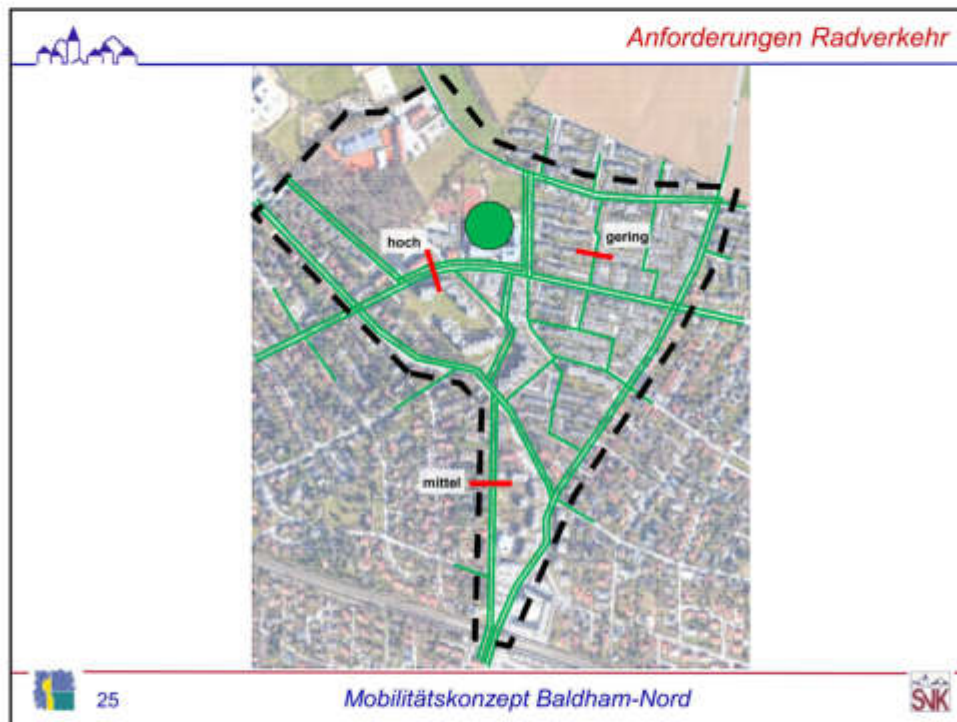
Mobilitätskonzept Baldham-Nord

2. Arbeitskreis | 04. März 2021




Mobilitätskonzept Baldham-Nord

2. Arbeitskreis | 04. März 2021



GLIEDERUNG

1. Ergebnis des 1. Arbeitskreises
2. Anforderungsprofile
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr**
 - d. Kfz-Verkehr
 - e. Gemeinsame Definition der Anforderungsprofile
3. Planungskriterien und rechtliche Rahmenbedingungen
4. Variantenausarbeitung
 - a. Vorstellung der Variante 1 bis 8
 - b. Gemeinsame Diskussion der Varianten
5. Weiteres Vorgehen


28 

Anforderungen Öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Verkehr


Schülerverkehr


- Fahrzeiten auf **Schulbetrieb abgestimmt**
- Hohe Taktung zu Beginn und Ende der Schulzeit
- Haltestelle muss nicht unmittelbar vor der Schule liegen
- **Lange Aufenthaltszeiten** des Busses, aufgrund von Fahrgastwechsel
→ **Busbucht**



Linienverkehr

- Angebot über den **gesamten Tag** verteilt (24/7)
- Regelbasierte Taktung
- Flächendeckende Erschließung
- Fußweg zur Haltestelle möglichst gering halten
- Schneller Fahrgastwechsel, **kurze Aufenthaltszeiten** des Busses
→ **Buskap**



29 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

Anforderungen Öffentlicher Verkehr

Einzugsbereich von Bushaltestellen
Luftlinienradius in Meter

Gebietstyp	Grenzwert Nahverkehrsleitlinie	Richtwert Nahverkehrsleitlinie	NVP der LHM VDV	RNP
Ober-/Mittelzentrum	Kernbereich 400	Kernbereich 300	Kernbereich 300	400
	Hohe Nutzung 500	Hohe Nutzung 400	Hohe Nutzung 400	
	Niedrige Nutzung 800	Niedrige Nutzung 600	Niedrige Nutzung 600	
Siedlungsschwerpunkte	Gebietstyp in diesen Plänen nicht vorhanden			400
Klein-/Unterszentrum	Zentraler Bereich 500	Zentraler Bereich 400	entfällt	400
	Übriger Bereich 800	Übriger Bereich 600	400-600	
Sonstige Räume	Zentraler Bereich 600	Zentraler Bereich 400	entfällt	400
	Übriger Bereich 1000	Übriger Bereich 800	600	

Regionaler Verkehrsplan, Fortschreibung 2018, MVV GmbH

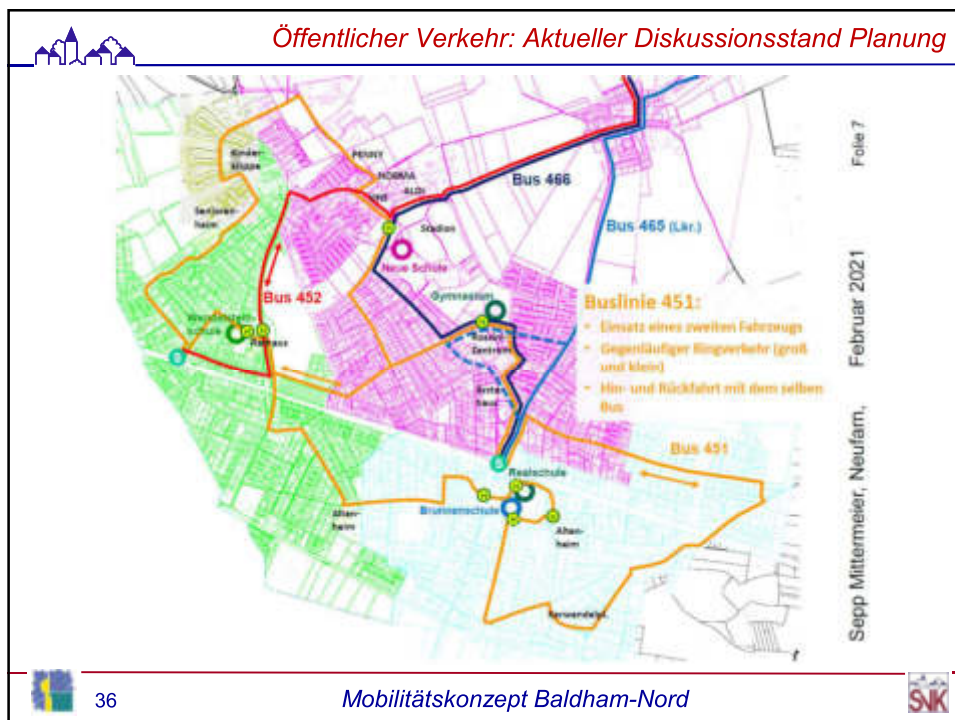
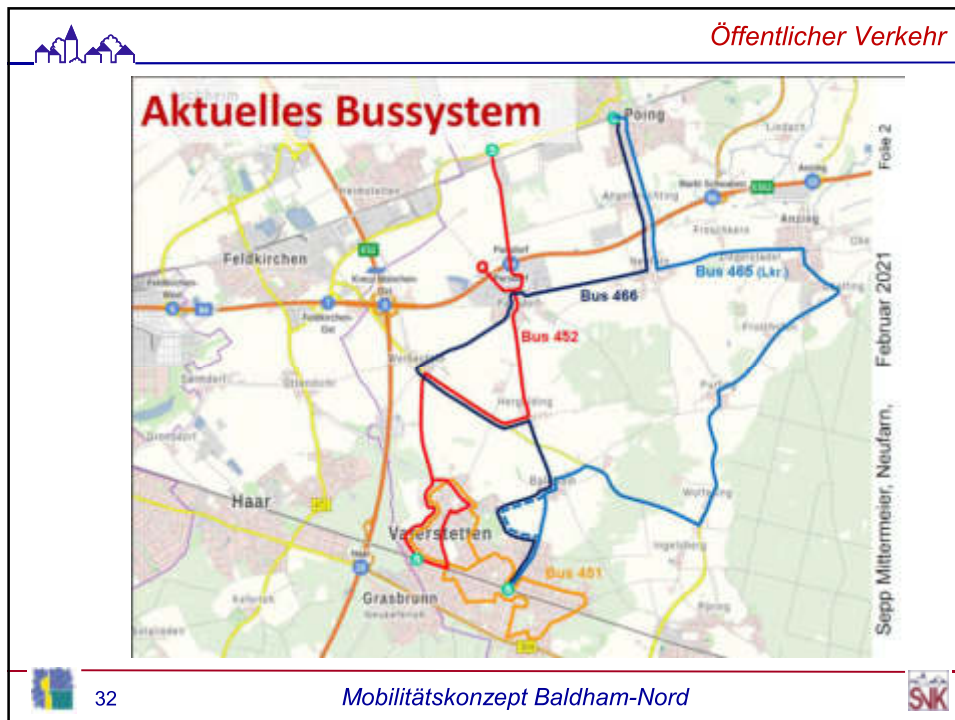
30 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord*

Öffentlicher Verkehr

Busliniennetz in der Gemeinde Vaterstetten

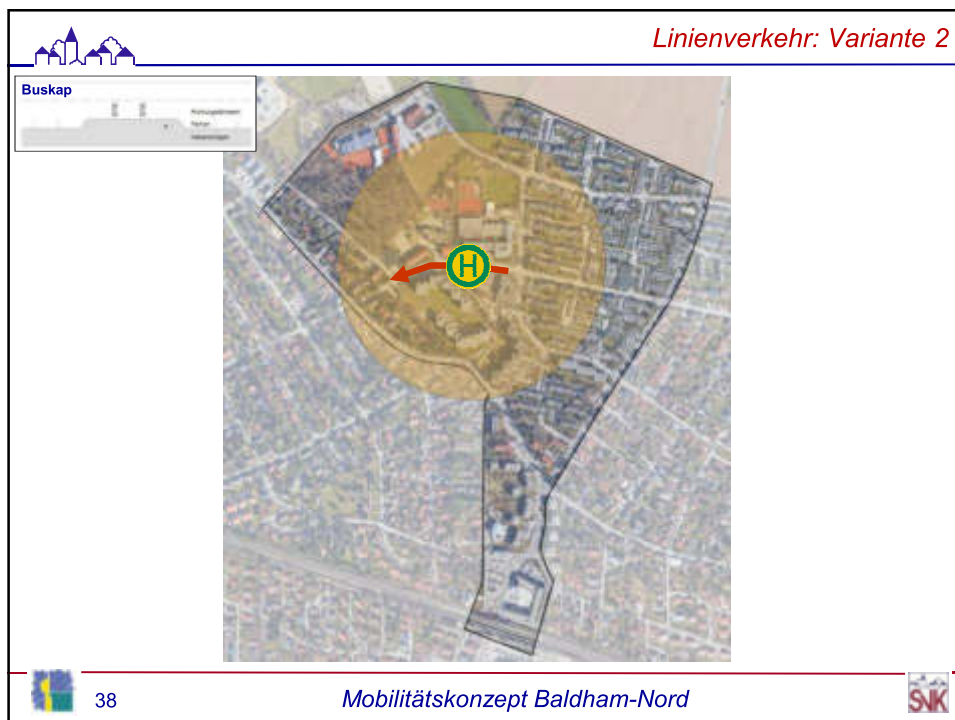
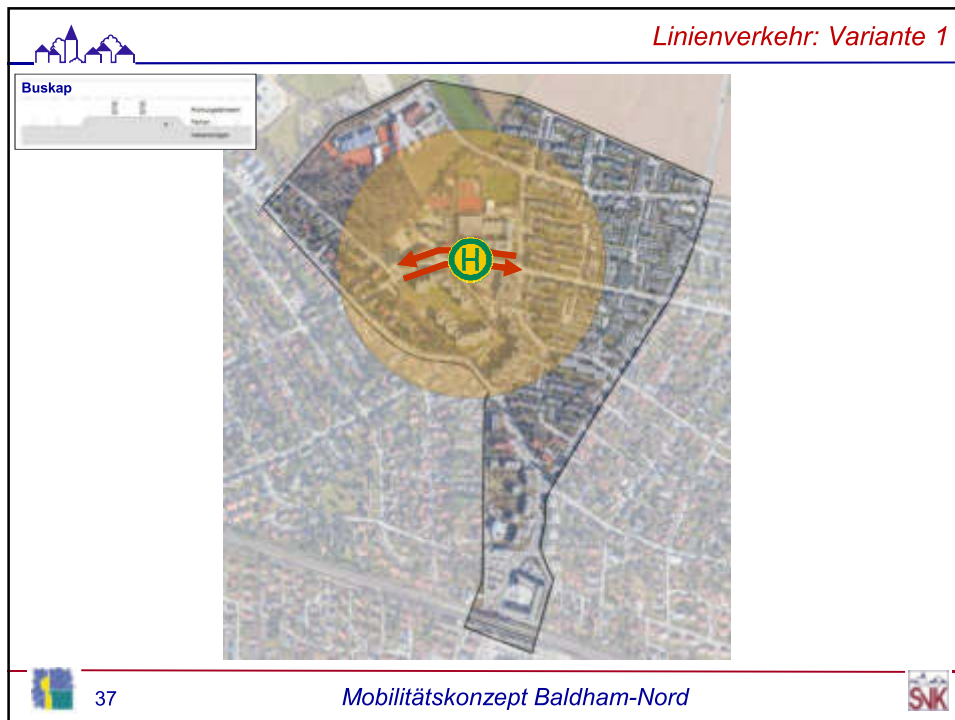
Vorschläge zur Neukonzeption OVV (Ortsverkehr Vaterstetten)

31 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord*



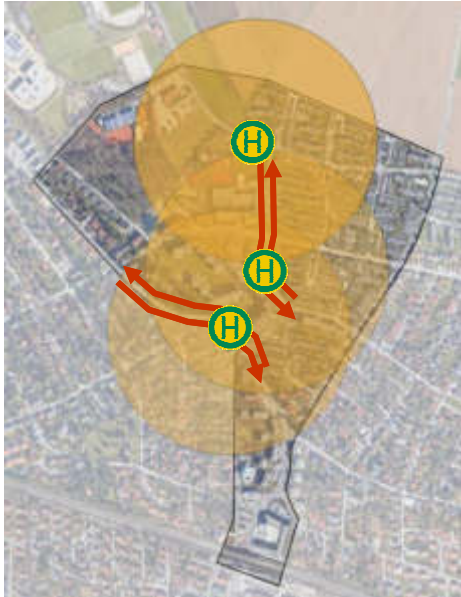
Mobilitätskonzept Baldham-Nord

2. Arbeitskreis | 04. März 2021




Linienerkehr: Variante 3

Buskap





39

Mobilitätskonzept Baldham-Nord




Zielplan Linienerkehr



40

Mobilitätskonzept Baldham-Nord




Anforderungen Öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Verkehr


Schülerverkehr



- Fahrzeiten auf **Schulbetrieb abgestimmt**
- Hohe Taktung zu Beginn und Ende der Schulzeit
- Haltestelle muss nicht unmittelbar vor der Schule liegen
- **Lange Aufenthaltszeiten** des Busses, aufgrund von Fahrgastwechsel
→ **Busbucht**



Linienverkehr


- Angebot über den **gesamten Tag** verteilt (24/7)
- Regelbasierte Taktung
- Flächendeckende Erschließung
- Fußweg zur Haltestelle möglichst gering halten
- Schneller Fahrgastwechsel, **kurze Aufenthaltszeiten** des Busses
→ **Buskap**





 41Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Öffentlicher Verkehr: Bestand und Planung Schülerverkehr

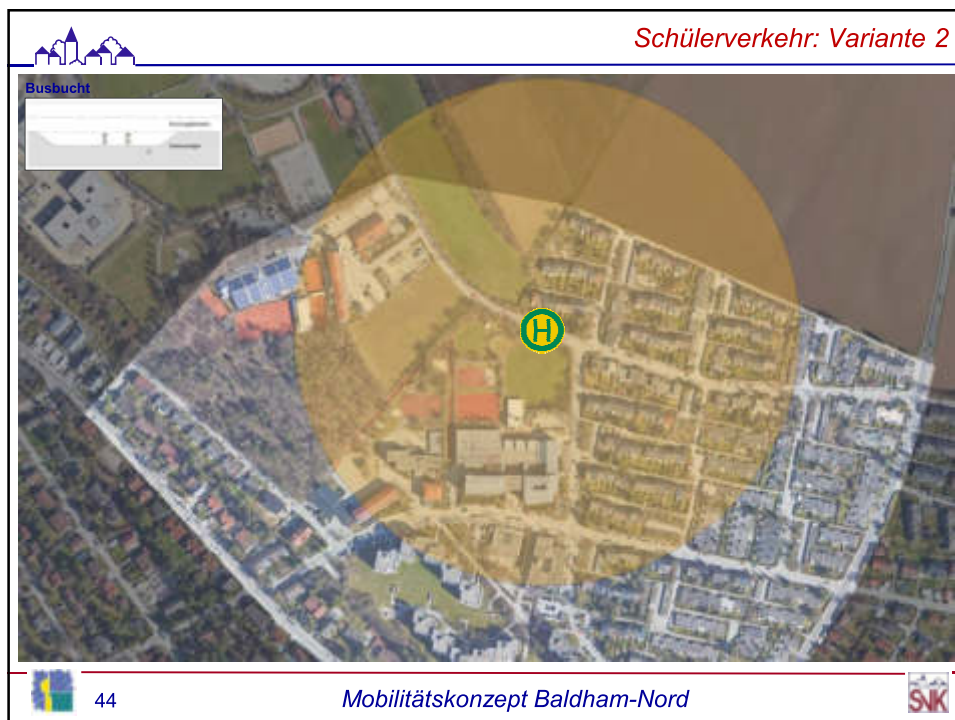
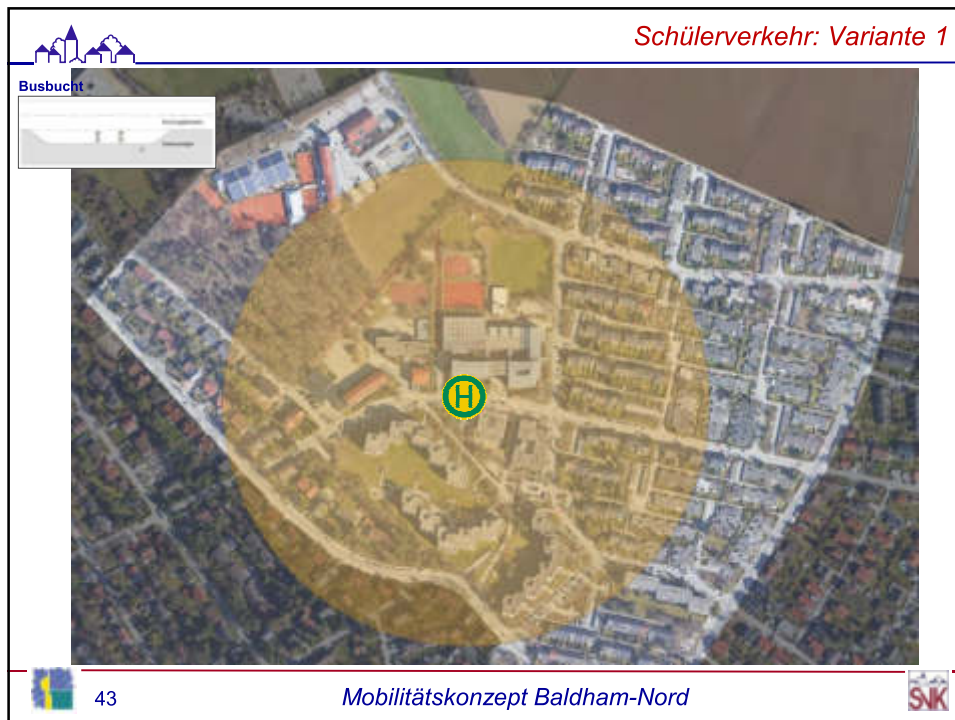
Verlauf der Linie 240V





 42Mobilitätskonzept Baldham-Nord


Mobilitätskonzept Baldham-Nord

2. Arbeitskreis | 04. März 2021




Zielplan ÖV Schülerverkehr

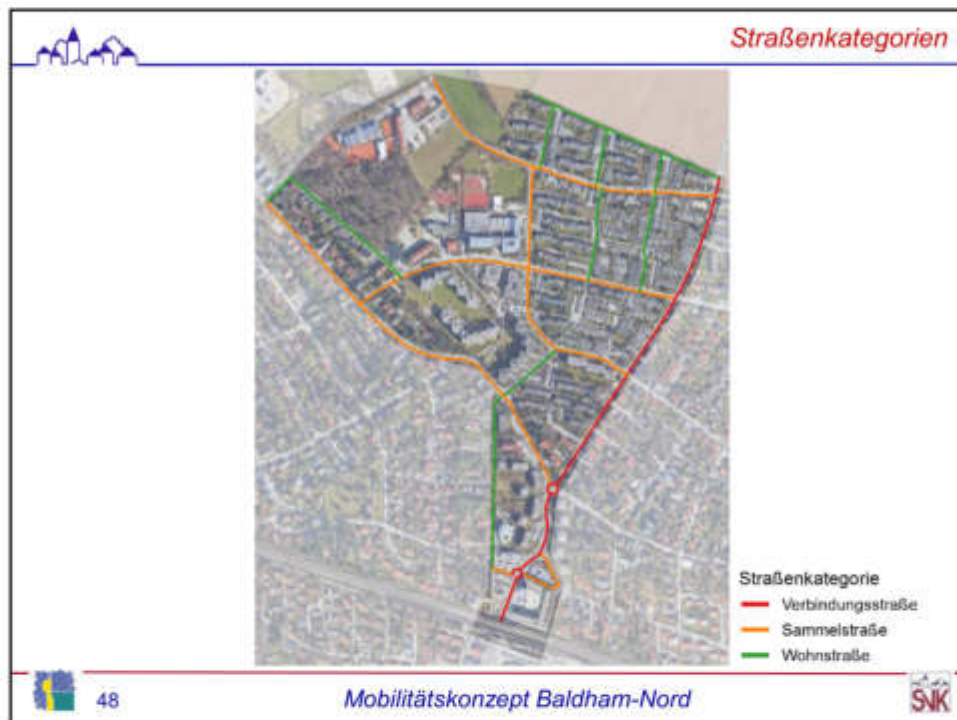
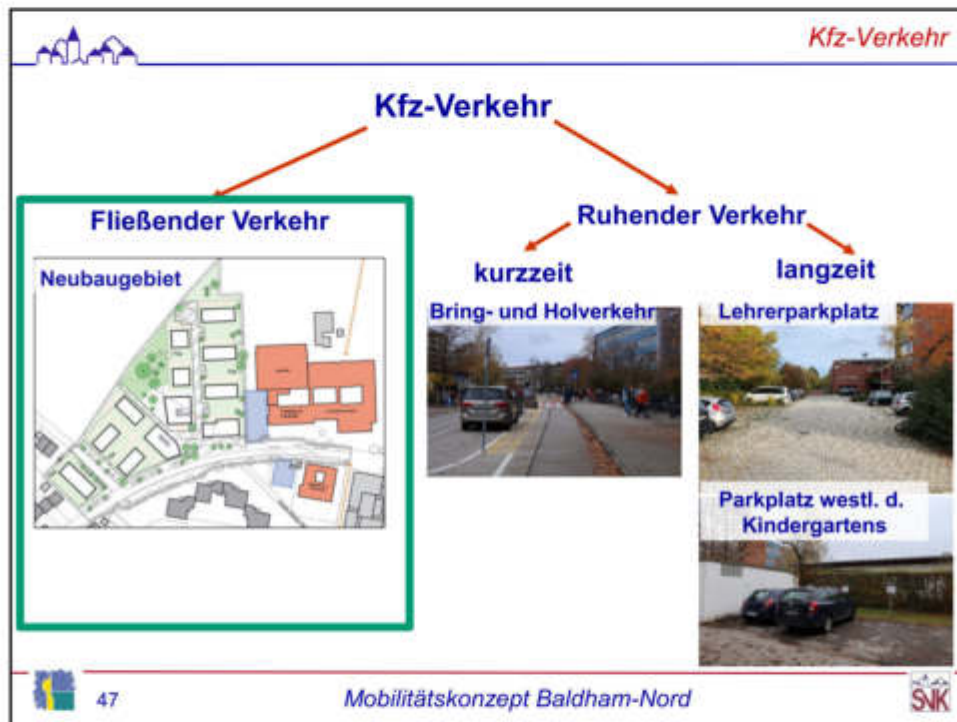


45 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

GLIEDERUNG

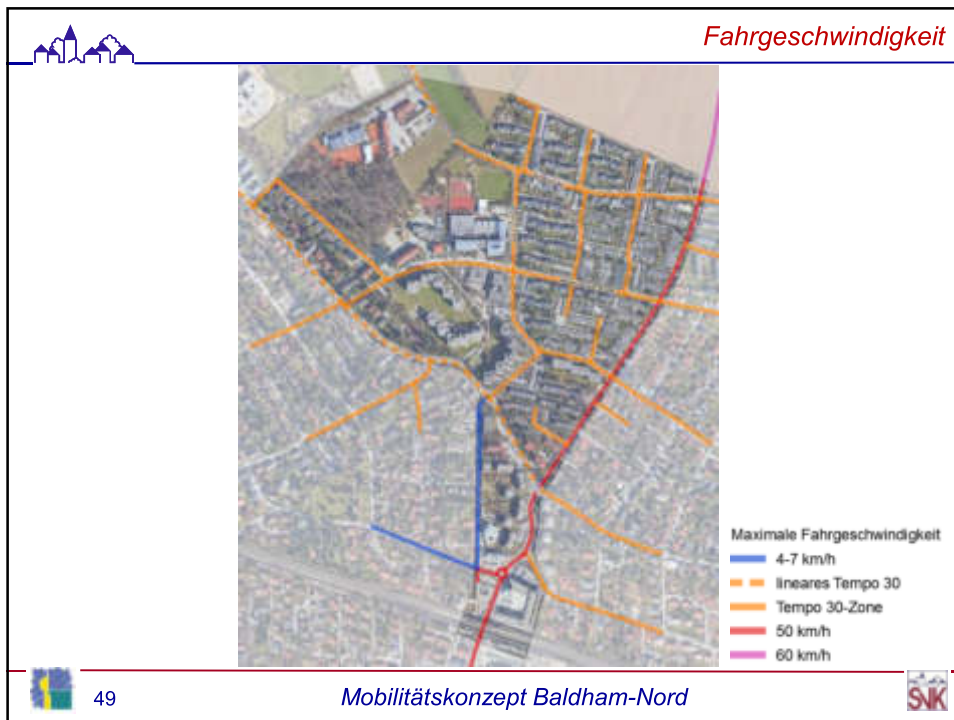
1. Ergebnis des 1. Arbeitskreises
2. Anforderungsprofile
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
 - e. Gemeinsame Definition der Anforderungsprofile
3. Planungskriterien und rechtliche Rahmenbedingungen
4. Variantenausarbeitung
 - a. Vorstellung der Variante 1 bis 8
 - b. Gemeinsame Diskussion der Varianten
5. Weiteres Vorgehen

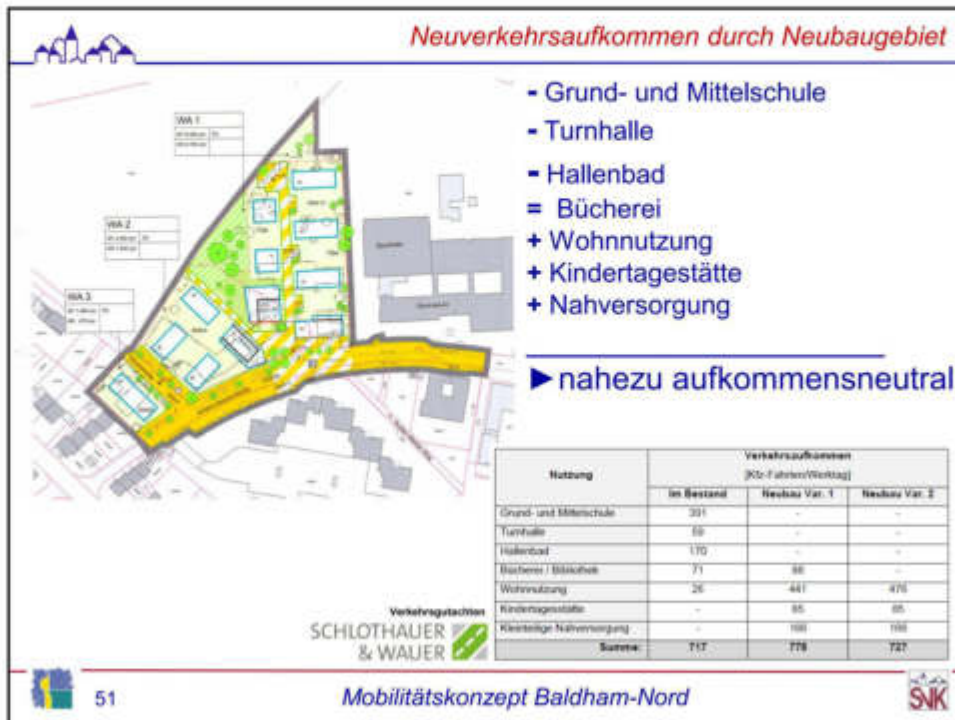
46 



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

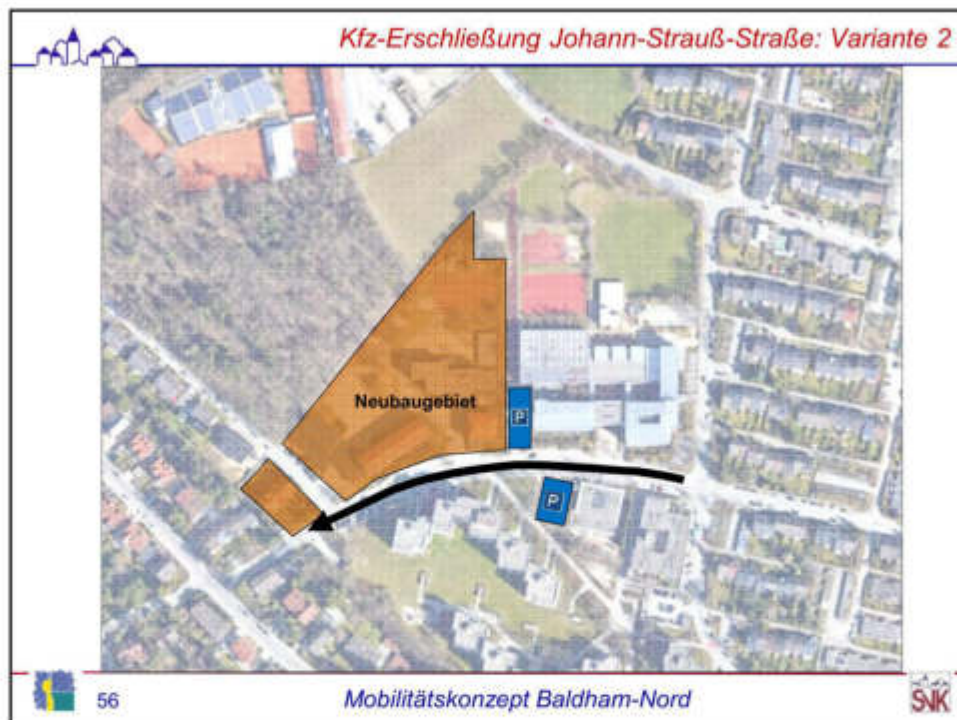
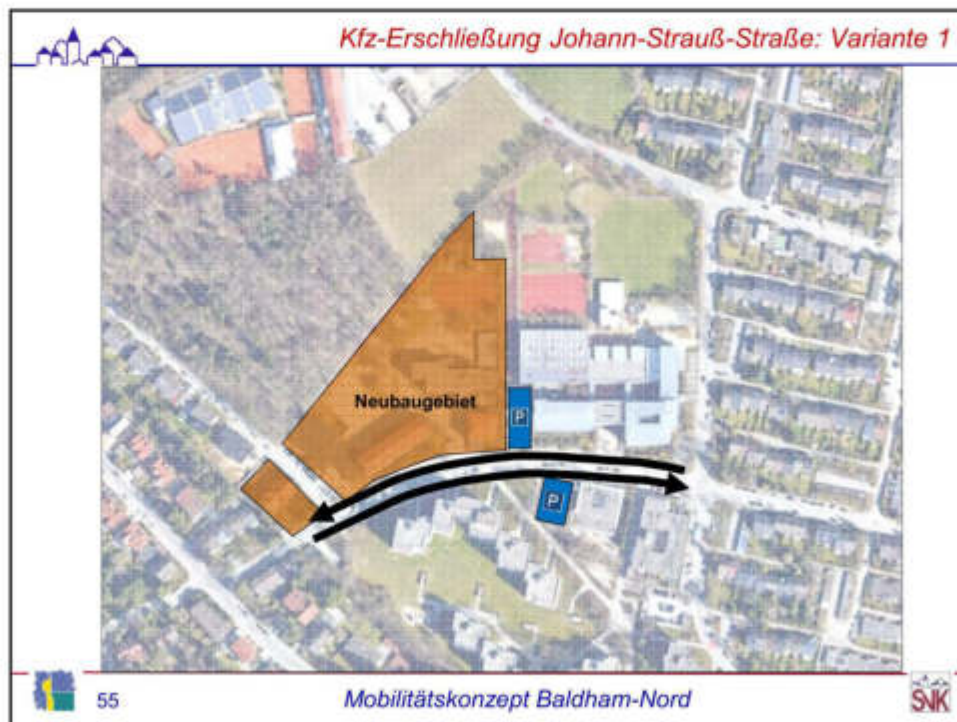
2. Arbeitskreis | 04. März 2021

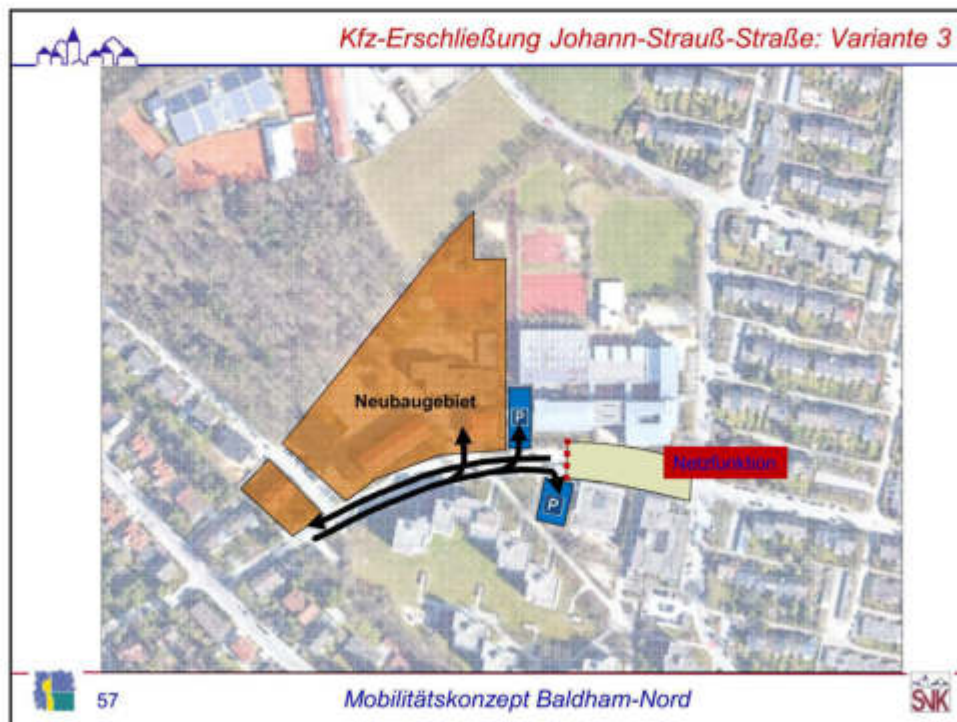


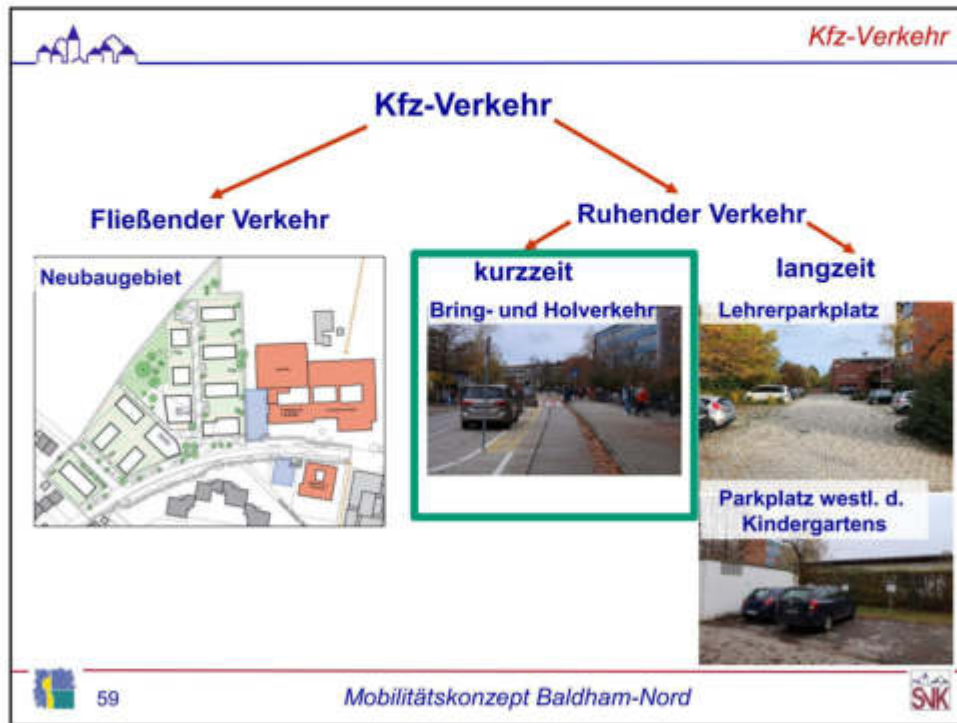


Mobilitätskonzept Baldham-Nord

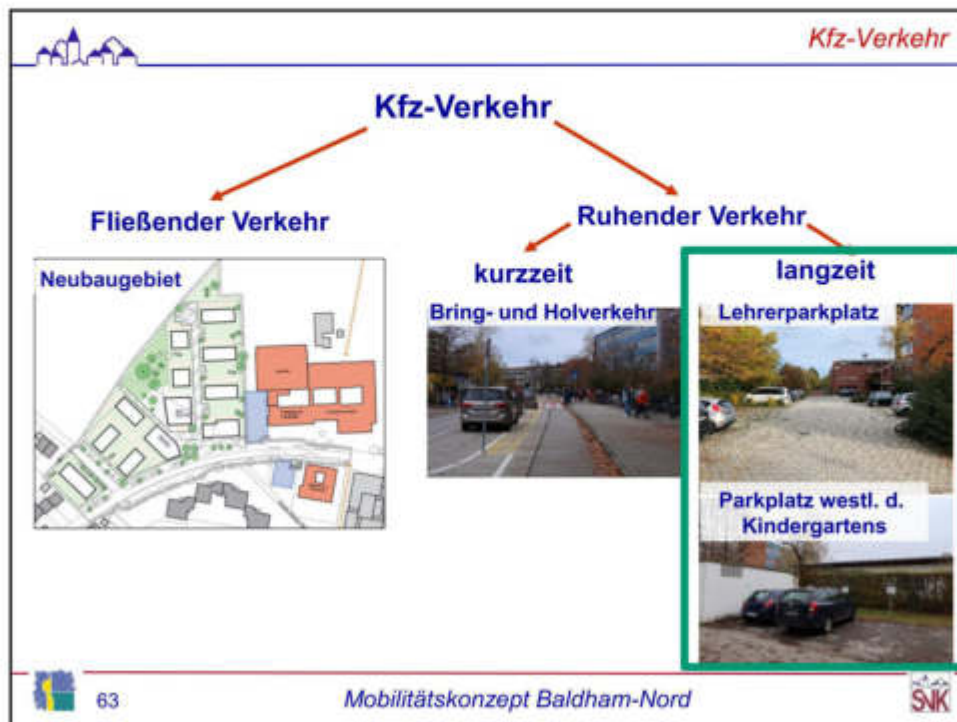
2. Arbeitskreis | 04. März 2021












- GLIEDERUNG*
1. Ergebnis des 1. Arbeitskreises
 2. Anforderungsprofile
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
 - e. Gemeinsame Definition der Anforderungsprofile
 3. Planungskriterien und rechtliche Rahmenbedingungen
 4. Variantenausarbeitung
 - a. Vorstellung der Variante 1 bis 8
 - b. Gemeinsame Diskussion der Varianten
 5. Weiteres Vorgehen
- 64 

Bewertung und Zusammenführung der Varianten

Lineare Nutzungen			Flächenhafte Nutzungen	
ÖV: Zweirichtung 	ÖV: Einrichtung 	ÖV: Umfahrung 		Schüler: Haltestelle in J.-Str.-Straße
Kfz: Zweirichtung 	Kfz: Einrichtung 	Kfz: Minimalerschließung 		Elternhaltestelle in J.-Str.-Straße


65 Mobilitätskonzept Baldham-Nord

Gemeinsame Definition der Anforderungsprofile

66 Mobilitätskonzept Baldham-Nord

GLIEDERUNG

1. Ergebnis des 1. Arbeitskreises
2. Anforderungsprofile
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
 - e. Gemeinsame Definition der Anforderungsprofile
3. Planungskriterien und rechtliche Rahmenbedingungen
4. Variantenausarbeitung
 - a. Vorstellung der Variante 1 bis 8
 - b. Gemeinsame Diskussion der Varianten
5. Weiteres Vorgehen

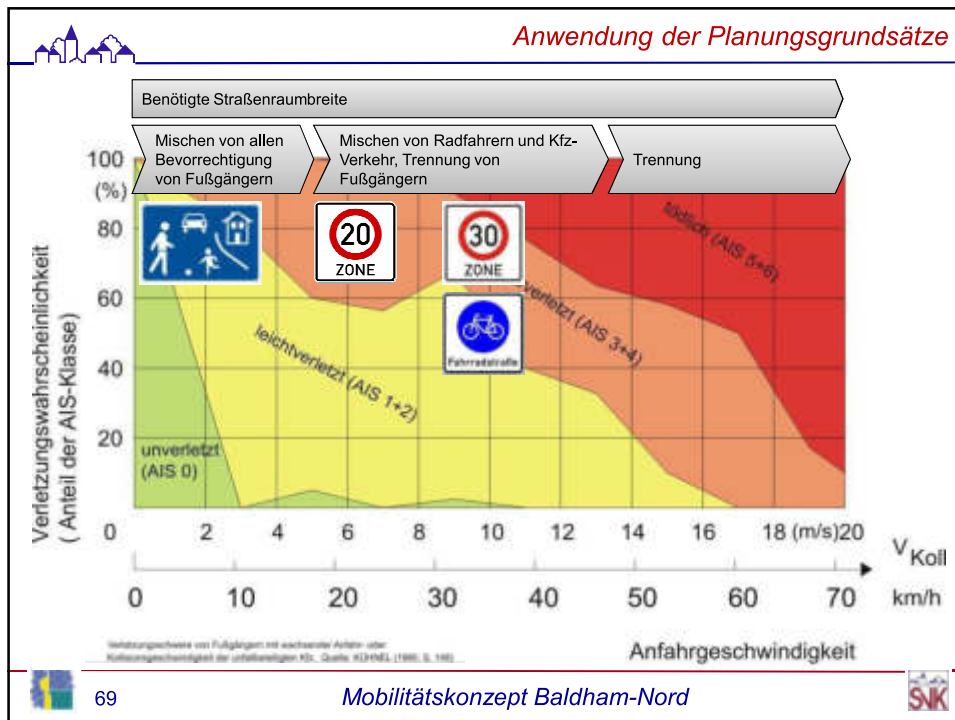
67 

Der Zielkonflikt

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



68 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 



Auswahl von Regelwerken zum Fuß-/Radverkehr

71 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord*

Regelwerkkonforme Abwägung

← Straßenraumentwurf von Außen nach Innen →


Fußverkehr Radverkehr Kfz-Verkehr Radverkehr Fußverkehr

Ruhender Verkehr Ruhender Verkehr

72 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord*

Standards für Fahrradstraßen

Regelwerke



91 Mobilitätskonzept Baldham-Nord SVK


Fahrradstraße

Ziele

- Erhöhung der **Attraktivität** des Radverkehrs in städtischen Bereichen
- **Bündelung** und **Beschleunigung** des Radverkehrs
- Erhöhung der **Sicherheit** im Radverkehr
- Einsatzmöglichkeit bei **pulkartigen** Verkehren

Umsetzung

- Fahrradstraßen sollten möglichst vom Kfz-Verkehr freigehalten werden
- Alternativrouten für den Kfz-Verkehr unterbinden



92 Mobilitätskonzept Baldham-Nord SVK

Fahrradstraße

Fortschreibung der StVO (01.04.2013)

- Höchstgeschwindigkeit für den Fahrverkehr: 30 km/h
- ➔ Bessere Integration in Tempo 30-Zonen
- ➔ Berücksichtigung von Pedelecs

Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.



93 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

Fahrradstraße und Kfz-Verkehr

Freigabe Kfz-Verkehr:

- Anderer als Radverkehr darf Fahrradstraßen **nicht** nutzen, es sei denn, dies ist durch **Zusatzzeichen** erlaubt.
- **Radfahrende** sind dem Kfz-Verkehr gegenüber **bevorrechtigt** und dürfen weder gefährdet noch behindert werden; **Kfz** müssen sich **unterordnen**.



Zeichen 244.1 mit Zusatzzeichen „Kfz frei“



Zeichen 244.1 mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“

94 *Mobilitätskonzept Baldham-Nord* 

Rechtsrahmen zum Thema „Fahrradstraßen“

24. StVO-Novelle 01.09.1997 „Fahrradnovelle“

- Allgemein „mehr Rechte für Radler“
- Novelle ebnete den Weg für einen sicheren und komfortablen Gebrauch des Fahrrades

➔ **Einführung von Fahrradstraßen**



Fahrradstraße



VwV StVO 2009


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

 95
Mobilitätskonzept Baldham-Nord




Fahrradstraßen und Tempo 30-Zonen


	Tempo 30-Zone	Fahrradstraße
Zielsetzung	Flächenhafte Verkehrsberuhigung	Streckenbezogene Beschleunigung des Radverkehrs
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	30 km/h
Vorfahrtsregelung	„Rechts vor links“ ist vorherrschende Vorfahrtsregelung	Bevorrechtigung der Fahrradstraße zur Förderung / Beschleunigung des Radverkehrs
Rechtsfahrgebot nach § 2 Abs. 2	Rechtsfahrgebot gilt auch für Radfahrende	Radfahrende dürfen auch nebeneinander fahren
Benutzung	Grundsätzlich für alle Fahrzeuge zugelassen (sofern keine Verbote ausgewiesen sind)	Anderer als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht nutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt
Rolle des Radverkehrs	Radverkehr und Kfz-Verkehr ist gleichberechtigt. Gemeinsame Nutzung der Fahrbahn (Mischverkehr)	Radfahrende sind dem Kfz-Verkehr gegenüber bevorrechtigt und dürfen weder gefährdet noch behindert werden; Kfz müssen sich unterordnen

 96
Mobilitätskonzept Baldham-Nord




GLIEDERUNG

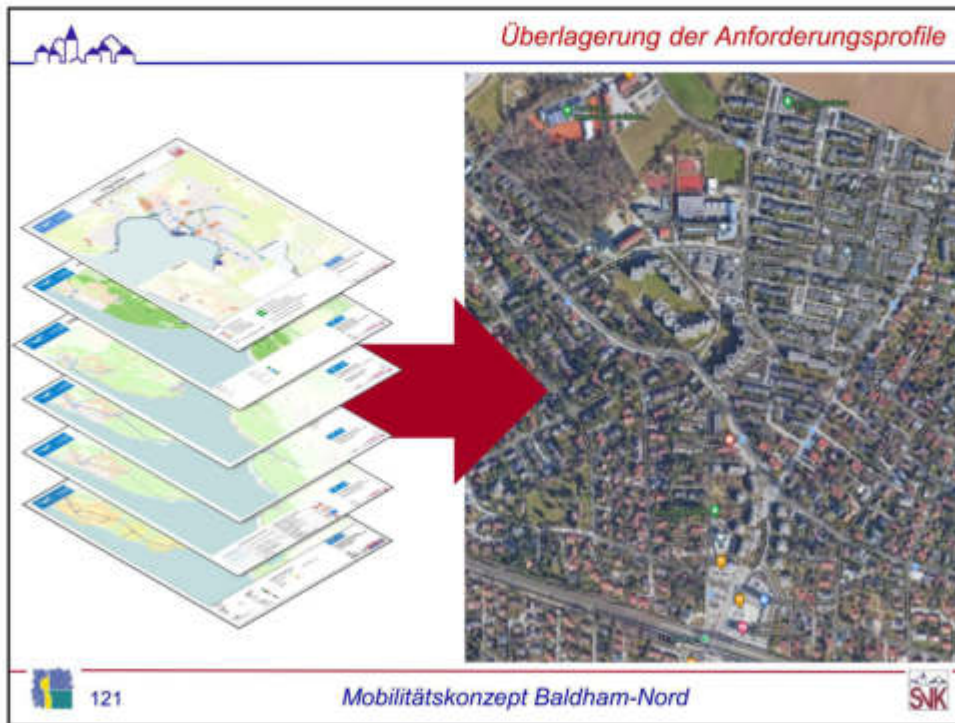
1. Ergebnis des 1. Arbeitskreises
2. Anforderungsprofile
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
 - e. Gemeinsame Definition der Anforderungsprofile
3. Planungskriterien und rechtliche Rahmenbedingungen
4. Variantenausarbeitung
 - a. Vorstellung der Variante 1 bis 8
 - b. Gemeinsame Diskussion der Varianten
5. Weiteres Vorgehen

118

GLIEDERUNG

1. Ergebnis des 1. Arbeitskreises
2. Anforderungsprofile
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
 - e. Gemeinsame Definition der Anforderungsprofile
3. Planungskriterien und rechtliche Rahmenbedingungen
4. Variantenausarbeitung
 - a. Vorstellung der Variante 1 bis 8
 - b. Gemeinsame Diskussion der Varianten
5. Weiteres Vorgehen

119



Mobilitätskonzept Baldham-Nord

2. Arbeitskreis | 04. März 2021

