



per E-Mail

An Herrn
Bürgermeister Hans Schaberl
Rathaus / Ollinger Str. 10
83620 Feldkirchen-Westerham

Kopie: Gemeinderat

Feldkirchen-Westerham, 23.01.2019

**Beschlussantrag: Bedarfsplan innerörtlicher Höchstgeschwindigkeiten
Tempo50-Tempo30-Bedarfsnetz**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schaberl,
sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderats und der Verwaltung,

in mehreren öffentlichen Sitzungen hat der AK Verkehr der lokalen Agenda21 für die Gemeindeteile Feldkirchen, Westerham, Feldolling sowie für Vagen und Aschbach/Altenburg/Oberreit/Unterreit die verschiedenen Ansprüche an innerörtliche Fahrgeschwindigkeiten betrachtet.

Ergebnis: Die unterschiedlichen Interessen des motorisierten Verkehrs („Zügigkeit“) und der Fußgänger, Radfahrer und Anwohner (Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Lärminderung) könnten besser in Einklang gebracht werden. Um darüber hinaus den Zeit- und Verwaltungsaufwand regelmäßig wiederkehrender Einzeldiskussionen um Tempo30-Zonen zu minimieren, schlagen wir vor, einen Bedarfsplan innerörtlicher Höchstgeschwindigkeiten zu erörtern und als grundsätzliche Zielvorstellung und Orientierungshilfe zu verabschieden. Die Verwaltung kann gebeten werden, auf dieser Grundlage einen Umsetzungsplan vorzuschlagen.

Der Gemeinderat möge beschließen:

Bedarfsplan innerörtlicher Höchstgeschwindigkeiten (Tempo50-Tempo30-Bedarfsnetz)

a) Tempo50-Bedarfsnetz und Tempo30-Zonen in Wohngebieten:

Die als wesentliche Haupt- und Ortsverbindungsstraßen angesehenen Straßen werden in einem innerörtlichen Tempo50-Bedarfsnetz erfasst (siehe Doppelstrich-Rotmarkierungen in den Anlagen). Die nicht von diesen durchmessenen (bspw. nur tangierten) Gebiete mit Wohnbebauung sollen zukünftig als Tempo30-Zonen ausgewiesen werden.

b) Tempo30-Streckenabschnitte an besonders schützenswerten Punkten:

Soweit nicht bereits in (potentiellen) Tempo30-Zonen liegend, werden folgende besonders schützenswerten Orte mit dem Ziel definiert, an passierenden Verbindungsstraßen Tempo30-Streckenabschnitte mit Vorfahrtberechtigung einzurichten:

- Kindergärten und Schule(n) (Ausnahme Pfarrkindergarten*)
- Senioren- und Pflegeheime (Ausnahme vitalis Haus Antonius*)
- Kirchen (Ausnahme Fk.St.Laurentius*)
- Klinik(en) (zukünftig Schloss Altenburg)

An diesen Punkten vorbeiführende Straßenabschnitte sind in den Anlagen eigens markiert (in ihrer Längenausprägung nur grob, die Detailplanung obliegt der Verwaltung)

Zur **Dokumentation** dieses grundsätzlich akzeptierten Bedarfs an innerörtlichen Höchstgeschwindigkeiten sollen Planskizzen wie die in den Anlagen 1a/b/c**, 2 und 3 beiliegenden dienen.

c) Feinjustierung im ersten Halbjahr 2020:

Nach mindestens einem Jahr Erfahrung, ggf. bereits mit umgesetzten oder auf den Weg gebrachten Änderungen, sollen in einem zweiten Schritt noch offene Details und ggf. mögliche Verbesserungen erörtert werden***.

*) das Ortszentrum **Feldkirchen** soll im Rahmen des Städtebauförderungsprojekts gesondert betrachtet werden;

***) Entscheidung für eine der Varianten;

In Anlage 1a sind als für den schnellen motorisierten Verkehr wesentlich auch die Verbindungen Niederaltenburg-Westerham-Naring sowie die gesamte Ollinger Str. eingezeichnet; sollte der Gemeinderat diese nicht als Straßen dringlichen Tempo50-Bedarfs ansehen, könnten diese auch aus dem Tempo50-Bedarfsnetz herausgenommen werden, d.h. statt Anlage 1a dann Anlage 1b oder Anlage 1c für die Dokumentation heranziehen. Speziell Tempo30-*Streckenabschnitte mit Vorfahrtberechtigung* können auf wesentlichen Verbindungsstraßen einen Kompromiss zwischen den Sicherheits- und Schutzinteressen von Radfahrern/ Fußgängern/ Anwohnern („große Tempo30-Zonen“) einerseits und den Interessen des Durchgangsverkehrs („viel Tempo50“) andererseits darstellen. Wie die Beispiele in Anlage 1c enthält auch der Vorschlag für Vagen (Anl. 2) eine Tempo30-Strecke mit Vorfahrtberechtigung (Kreisstr. RO13)

***) insbes. sind in den Anlagen bereits von Bürgerschaft und Arbeitskreis Verkehr identifizierte zusätzliche Punkte mit Verbesserungspotential markiert [Buchstaben], die aber aktuell nicht Beschlussgegenstand sind.

Ein ausführlicher Erörterungsprozess in **Vagen** hat gezeigt, dass in primären Wohngebieten eine großflächige Tempo30-Zone mehrheitliche Zustimmung in der Bevölkerung finden kann; siehe den vom Ortsrat unterstützten Vorschlag Anlage 2. Auch in **Aschbach-Altenburg-Oberreit-Unterreit** führt das Übergewicht der Pro-Argumente zum Vorschlag einer Tempo30-Zone; siehe Anlage 3.

Als potentieller Verbesserungspunkt im Sinne von Beschlusspunkt c) wurde die Ortschaft **Unterlaus** identifiziert, sh. Anhang-Punkt IV. Wie in Vagen liegt die Kombination *Kreisstraße(n)/ kurzer Durchmesser/ Schutzwürdigkeit* vor, so dass Tempo30 mit Vorfahrtberechtigung als Zielvorstellung ergänzt werden könnte.

Der **Umweltausschuss** hat am 16.10.2018 die Dokumentation eines Tempo50-Tempo30-Bedarfsnetzes durch den Gemeinderat einstimmig befürwortet. Das mit diesem Antrag vorliegende Konzept stellt dank der Berücksichtigung unterschiedlicher Meinungen und Expertisen insgesamt einen guten Kompromiss zwischen den Geschwindigkeitsbedürfnissen des motorisierten Verkehrs und den Schutzinteressen von Fußgängern, insbes. auch Kindern, sowie Anwohnern und Radfahrern dar. Es wäre ausreichend flexibel, realistisch umsetzbar und würde in ein umfassenderes **Verkehrskonzept der Gemeinde** passen.

Als wesentlicher Baustein einer Verkehrsberuhigung mit dem Ziel der Steigerung der Lebensqualität in unseren Dörfern könnte es zudem dazu beitragen, den im Mai 2016 einstimmig beschlossenen Lärmaktionsplan mit Leben zu erfüllen.

Der Arbeitskreis Verkehr stünde für nähere Erläuterung und Erörterung der Vorschläge gerne zur Verfügung.

Vielen Dank für Ihr Interesse.

Mit freundlichen Grüßen

gez. T. Schneider / gez. G. Polz
für den AK-Verkehr der lokalen Agenda 21 Feldkirchen-Westerham

gez. E. Spielmann, gez. H. Oesterle, gez. K. Anderl
einbringende Gemeinderäte

Anlagen:

- 1a T50-T30-Bedarfsnetzvorschlag **Feldkirchen-Westerham-Feldolling** („viel Tempo50“)
- 1b ... („viel T30-Zonen“, also auch mit „rechts vor links“)
- 1c ... (Kompromiss aus 1a/1b durch zusätzliche *T30-Strecken mit Vorfahrtberechtigung*)
- 2a T50-T30-Bedarfsnetzvorschlag **Vagen** (T30-Zone, Kreisstr. RO13 als *T30-Strecke mit Vorfahrtberechtigung*)
- 3 T50-T30-Bedarfsnetzvorschlag **Aschbach-Altenburg-Reit** (Tempo30-Zone)

Anhang: Erläuterung der Konzeptlogik

Anhang: Erläuterung der Konzeptlogik

Vorbemerkung:

Alle Gemeindedörfer mit „gelbem Ortsschild“ sind grundsätzlich für ein Gesamtkonzept innerörtlicher Tempobedarfe interessant. Bürgerbeteiligung in den Ortsteilen ist als eines der zentralen Anliegen der Agenda21 auch hier sehr wichtig. Im AK wurde am Beispiel Feldkirchen-Westerham-Feldolling das im Folgenden erläuterte logische Vorgehen praktiziert. Auch in Vagen, Aschbach/Altenburg-Oberreit-Unterreit führte es bereits zu entscheidungswürdigen Vorschlägen.

0. **START, Grundgedanke**

Ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen der motorisierten Verkehre einerseits und denen der Anwohner-, Fußgänger- und Radfahrer/innen andererseits wird gesucht.

Wichtige Ortsverbindungsstraßen sollen auch zukünftig weitgehend T50 erlauben. Jenseits eines hinreichenden T50-Gerüsts kann zukünftig weitgehend T30 als ausreichende Höchstgeschwindigkeit gelten.

I. **T50-Bedarfsnetz, Erstansatz**

Auf eine Ist-Zustandskarte (bestehende T30-Zonen und -Strecken **blau-markiert**) werden mit **Rotem Doppelstrich** bedeutende ortsverbindende Straßen markiert: Damit entsteht ein Netz für hinreichend zügigen motorisierten Verkehr.

II. **T30-Bedarfsnetz, Erstansatz**

Für die übrige **Fläche mit Wohnbebauung** ist T30 als ausreichend anzusehen, so dass zugunsten der Anwohner, Kinder, Radfahrer etc. nach Möglichkeit Tempobeschränkungen eingeführt werden sollen, d.h. Betrachtung aller weiteren innerörtlichen Straßen als potentielle Tempo30-Zonen: **GELB-Markierung**. Reine Gewerbestraßen bleiben unbeschränkt: Pfr.Huber-Ring-Gebiet Fk, Teile von Gewerbegebiet und Gewerbemischgebiet Weidach (Steinbeis- und Leißstr., wg. Wohnbebauung, aber nicht Im Mühlfeld: **Rotstriche**)

III. **Besonders schützenswerte Punkte → T30-Bedarfsnetz**

Auch auf wichtigen Verbindungen, die keiner T30-Zone angehören, sollen zukünftig an besonders schützenswerten Punkten (dauerhafte) *T30-Strecken mit Vorfahrtberechtigung* eingerichtet werden:

Orange-schraffiert:

- AWO-Altenheim
- Grund-/Mittelschule
- Kindergarten Wh
- KiWest;

Antonius-Altenheim und Pfarrkindergarten Fk werden als Sonderthema [1:Städtebauförderungsprojekt] ausgeklammert.

IV. **Kommunale Lärmaktionsplanung auf Kreisstraßen, z.B. in Vagen/Zentrum oder auch in UNTERLAUS**

Die von Bürgern in Unterlaus angestellten Überlegungen (*Lärm- und Gefahr durch schnelles Überfahren der zentralen Kreiselfläche, Gefällstrecke mit Kurve im Osten, Badebetrieb und Wanderweg auf Kreisstraße im Westen*) sprechen dafür, ggf. bereits im ersten T50-T30-Bedarfsnetzbeschluss Unterlaus mit aufzunehmen mit dem grundsätzlichen Ziel, die zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der ganzen Ortschaft auf 30 km/h festzulegen. Würde auch Unterlaus in den Bedarfsplanbeschluss aufgenommen, bestünden gute Chancen einer Verkehrsberuhigung trotz der Betroffenheit zweier hier kreuzenden Kreisstraßen. Denn jüngste höchstrichterliche Rechtsprechung stärkt die Planungshoheit von Gemeinden bei der konsequenten Verfolgung eines Lärmschutz- bzw. Verkehrsberuhigungskonzepts, da auch **Fachbehörden an einen offiziellen Lärmaktionsplan einer Kommune** gebunden sind.

(vgl. z.B. Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 17.7.2018, 10 S 2449/17:

http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=25199

oder auch „städtebauliches Entwicklungskonzept“ Bad Aibling)

V. **(kein) ENDE**

Ein substanzieller Vorschlag, wie mit I bis III erzielbar, darf keine lokalen Festlegungen enthalten, die in einem Grundsatzbeschluss nicht entschieden werden können. Auch muss er sich als T50/T30-Konzept auf *innerörtliche* Bereiche beschränken. Zukünftige Feinjustierung und Weiterarbeit sind aber absehbar und sinnvoll. Daher sind die Strecken und Punkte, die nicht zum im Jahr2018 vorgeschlagenen und vom Umweltausschuss 16.10.18 einstimmig befürworteten Zielbeschluss gehören (müssen), in den Anlageplänen zum GR-Antrag bereits als „Fußnoten“ erwähnt, z.B. **[1]** Feldkirchen-Zentrum („*Sonderthema Städtebauförderung*“) oder **[a]** Bahnübergang Miesbacher Str.