

# Tempo50-Tempo30-Bedarfsnetz Erläuterung



## Ziel Verkehrsberuhigung: GR-Beschlüsse hierzu

→ Leitbildbeschluss März 2000:

„ VERKEHR ...

...Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer im innerörtlichen Bereich“ ...

→ Maßnahmenpakete April 2011 und Dezember 2014

„In den Sitzungen des Gemeinderates vom 09.04.2011 und 09.12.2014 wurde über Vorschläge des Arbeitskreises Verkehr der Agenda 21 für Feldkirchen zur Lärminderung an der St2078 abgestimmt. Der Gemeinderat hat dort beschlossen, die aufgeführten Maßnahmen vom Baulastträger zu fordern. Die Umsetzung der dort beschlossenen Maßnahmen wird zusammen mit den hier aufgeführten Maßnahmen mit Nachdruck verfolgt.“ (Zitat aus dem folgenden Punkt Lärmaktionsplan)

→ Lärmaktionsplan 2016

„5.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Durch Beschlussfassung des Gemeinderates am  
26.04.2016“



# Lärmaktionsplan (1)



[https://www.feldkirchen-westerham.de/fileadmin/Dateien/Dateien/Bebauungsplaene/Laermaktionsplan/LAP\\_-\\_Berichtfassung\\_Laermaktionsplan.pdf](https://www.feldkirchen-westerham.de/fileadmin/Dateien/Dateien/Bebauungsplaene/Laermaktionsplan/LAP_-_Berichtfassung_Laermaktionsplan.pdf)

## Lärmaktionsplan der Gemeinde Feldkirchen-Westerham gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

### 1 Einführung

#### 1.1 Beschreibung der Lärmquellen und der örtlichen Situation

Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham liegt im Westen des oberbayerischen Landkreises Rosenheim. Sie ist im Regionalplan als Unterzentrum eingestuft. Das Gemeindegebiet ist durch Land-

#### 1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Feldkirchen-Westerham  
Ollinger Str. 10  
83620 Feldkirchen

Telefon: 08063 / 9703-0  
Telefax: 08063 / 9703-44

E-Mail: [gemeinde@feldkirchen-westerham.de](mailto:gemeinde@feldkirchen-westerham.de)  
Internet: [www.feldkirchen-westerham.de/](http://www.feldkirchen-westerham.de/)  
Gemeindeschlüssel: 09187130

### 2 Rechtlicher Hintergrund

#### 2.1 Umgebungslärmrichtlinie und Bundes-Immissionsschutzgesetz

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrassen und/oder Balkonen ausdrücken. Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die

#### 5.3 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Nach § 47d BImSchG wird die Öffentlichkeit zu Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.



## Wert eines Gesamtkonzepts

T50-T30-  
Bedarfsnetz als  
Teil der  
kommunalen  
Lärmaktions-  
planung

# Wert eines Gesamtkonzepts (neu)

Newsletter des Arbeitsringes Lärm (ALD) der  
Deutschen Gesellschaft für Akustik (DEGA) - Auszug

## Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 4/2018

8. Oktober 2018



Agenda 21  
für Feldkirchen-Westerham



### 3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

#### 3.1. Position der Gemeinden bei der Lärmaktionsplanung gestärkt

In einem wegweisenden Urteil betont der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg die besondere Bedeutung der Gemeinden bei der Lärmaktionsplanung. ...

... Verwaltungsgerichtshof (Az. 10 S 2449/17) ... Entsprechend den Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist die **Gemeinde verpflichtet, Lärmaktionspläne zu erstellen**, um auftretende Lärmprobleme und ihre Auswirkungen zu regeln. Die jeweils zuständigen **Fachbehörden** setzen die im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen entsprechend § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG um und sind an die Festlegungen in den **Lärmaktionsplänen gebunden**. **Ein eigenes Planungsermessen haben die Fachbehörden nicht mehr.**

Bei der Aufnahme von Maßnahmen in den Lärmaktionsplan besteht für die Gemeinden aber **keine Pflicht zum Erzielen eines Einvernehmens mit den jeweiligen Fachbehörden**. [...]

Wenn sich Fachbehörden der Umsetzung ordnungsgemäß in den Lärmaktionsplan aufgenommener Maßnahmen verweigern, verletzen sie die **Planungshoheit der Gemeinden**. Die mit der Lärmaktionsplanung angestrebte Bewältigung des Umgebungslärms ist eine **Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft**. ...

Es ist nunmehr klar, dass **bei ordnungsgemäßer Abwägung** durch die Gemeinden und Beachtung der fachrechtlichen Voraussetzungen, **auch die Fachbehörden an den Lärmaktionsplan gebunden** sind. **Eine vorherige Zustimmung ist nicht notwendig.**

Das Instrument Lärmaktionsplanung wird mit diesem Urteil deutlich gestärkt.

**M. Hintzsche, UBA**



Fokus bisher:  
Sicherheit

Fokus neu:  
auch  
Gesundheit/**Lärm**

# Wert eines Gesamtkonzepts (nicht neu)



Sitzungsvorlage zur Bauausschuss-Sitzung am 8.11.2011

öffentlich

Gesamtkonzept zur Errichtung von Tempo-30-Zonen

Top 4

Az.: II/3/0242.21 St

## Sachverhalt

Aufgrund der vielen Anträge auf die Einrichtung von Tempo-30-Zonen wurde von der Polizeiinspektion Bad Aibling angeregt, ein dbzgl. Gesamtkonzept für die ganze Gemeinde zu erstellen. Bei der Ablehnung des Antrages für den Bereich Leitzachwerkstraße in der Bauausschuss-Sitzung vom 15.2.2011 wurde dieser Gedanke nochmals aufgegriffen. Erst nach Fertigstellung dieses Konzeptes soll weiter entschieden werden.

Im Gemeindegebiet gibt es be

Ein Konzeptbeschluss würde mittelfristig viele Diskussionen in Gremien und viel Arbeit in der Verwaltung einsparen helfen.

# Lärmaktionsplan (2)



## Berichtsfassung Lärmaktionsplan der Gemeinde Feldkirchen-Westerham zur 2. Stufe der ULR

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind nur die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Gemeinde für zusätzlichen Lärmschutz dort gering, da die Bundes- und Staatsstraßen nicht in der Baulast der Gemeinde liegen. Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Gemeinde den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken, dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast und die Bauleitplanung.

Durch die konsequente Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung bei der **Verkehrs- und Straßenplanung** kann zukünftig die Lärmbelastung vermindert werden. Folgende Möglichkeiten stehen dazu zur Verfügung, die z.T. auch als Leitbild im FNP aufgeführt sind:

- Förderung des ÖPNV (bessere Anbindung der Ortsteile, hohe Taktichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern)
- Förderung des Fahrradverkehrs (Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung)
- Förderung des Fußverkehrs (Querungshilfen an Durchgangsstraßen, ausreichend breite Gehwege), entsprechend dem FNP ist insbesondere das Fußwegenetz in Feldkirchen, Westerham und Feldolling noch lückenhaft.
- Verkehrsberuhigung: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung
- Einbau von lärmarmen Asphalten auch im nachgeordneten Netz
- Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen.

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten

... **Tempo 50 – Tempo 30** – Bedarfsnetz

# (0) START, Grundgedanke



## Vorbemerkung:

Alle Gemeindedörfer mit „gelbem Ortsschild“ sind grundsätzlich für ein Gesamtkonzept innerörtlicher Tempobedarfe interessant. **Bürgerbeteiligung** in den Ortsteilen ist als zentrales 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, Altenburg, Unterlaus** usw. könnte ein solches zügig zu entscheidungswürdigen Vorschlägen führen.

## Grundgedanke:

Gesucht wird ein **Kompromiss** zwischen den Bedürfnissen der **=== motorisierten Verkehre** einerseits und denen der **..... Anwohner-, Fußgänger- und Radfahrer/innen** andererseits.

Wichtige Ortsverbindungsstraßen sollen auch zukünftig (innerorts) weitgehend **Tempo50** erlauben.

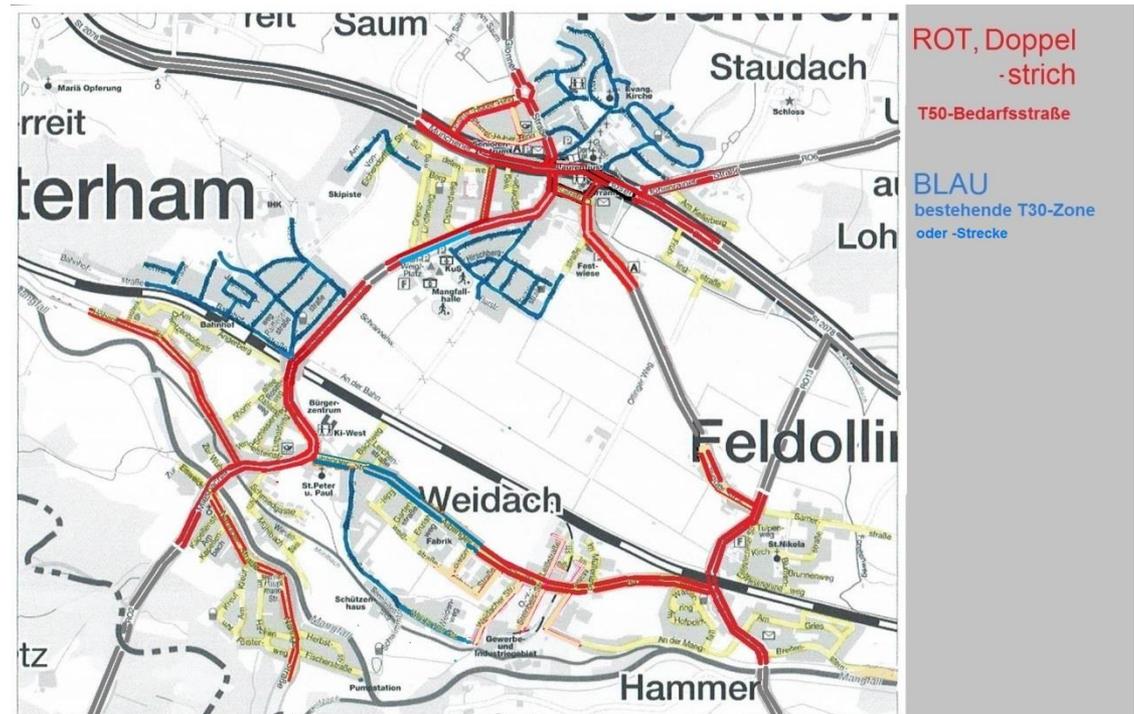
Jenseits eines hinreichenden Tempo50-Gerüsts (**Bedarf an höherer Geschwindigkeit**) kann dann **Tempo30** als ausreichende Höchstgeschwindigkeit gelten (**Bedarf an Verkehrsberuhigung**).

# (I) T50-Bedarfsnetz, Erstansatz



Auf eine Ist-Zustandskarte  
(bestehende T30-Zonen und –Strecken **blau-markiert**)  
werden mit **Rotem Doppelstrich ===**  
bedeutende ortsverbindende Straßen markiert

Es ergibt sich ein  
Netz für  
**hinreichend  
zügigen**  
motorisierten  
Verkehr.



## (II) T30-Bedarfsnetz, Erstansatz

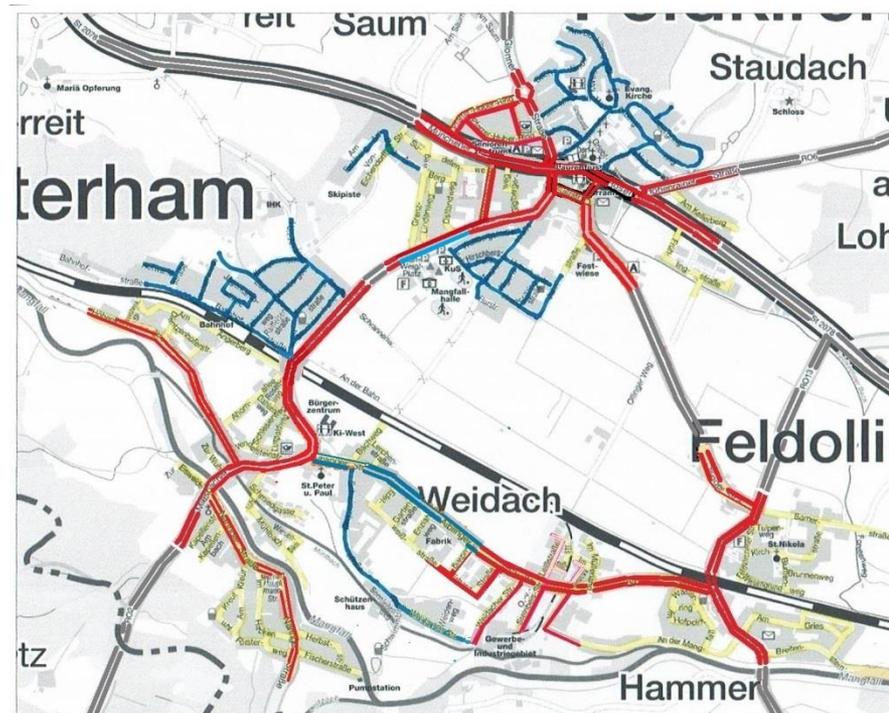


Für die übrige Fläche **mit Wohnbebauung** ist T30 als ausreichend anzusehen, so dass zugunsten der Anwohner, Kinder, Radfahrer... **bei Wunsch der örtlichen Bevölkerung** nach Möglichkeit Tempobeschränkungen eingeführt werden sollen,

d.h.

Betrachtung aller weiteren innerörtlichen Straßen als **potentielle Tempo30-Zonen (gelb)**

Reine Gewerbestraßen bleiben unbeschränkt:  
z.B. Pfr. Huber-Ring/süd,  
Weidach/südwest...  
**(rotmarkiert)**



ROT, Doppel-  
-strich

T50-Bedarfsstraße

BLAU  
bestehende T30-Zone  
oder -Strecke

GELB ausgefüllt  
T30-Zone anzustreben

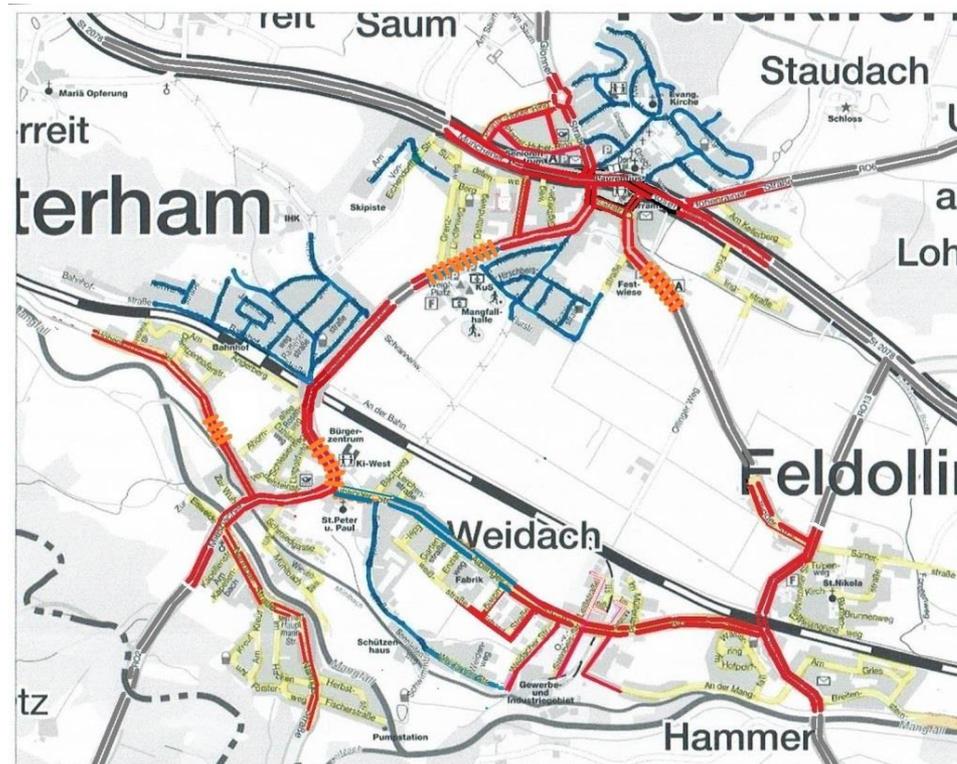
# (III) Besonders schützenswerte Punkte → T30-Bedarfsnetz



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

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

Resultat ist eine **Erstversion** eines **Tempo50-Tempo30-Bedarfsnetzes**



- ROT, Doppelstrich  
T50-Bedarfsstraße
- BLAU  
bestehende T30-Zone  
oder -Strecke
- GELB ausgefüllt  
T30-Zone anzustreben
- schraffiert:  
T30-Strecke mit  
Vorfahrtsberechtigung

# (IV) (kein) ENDE



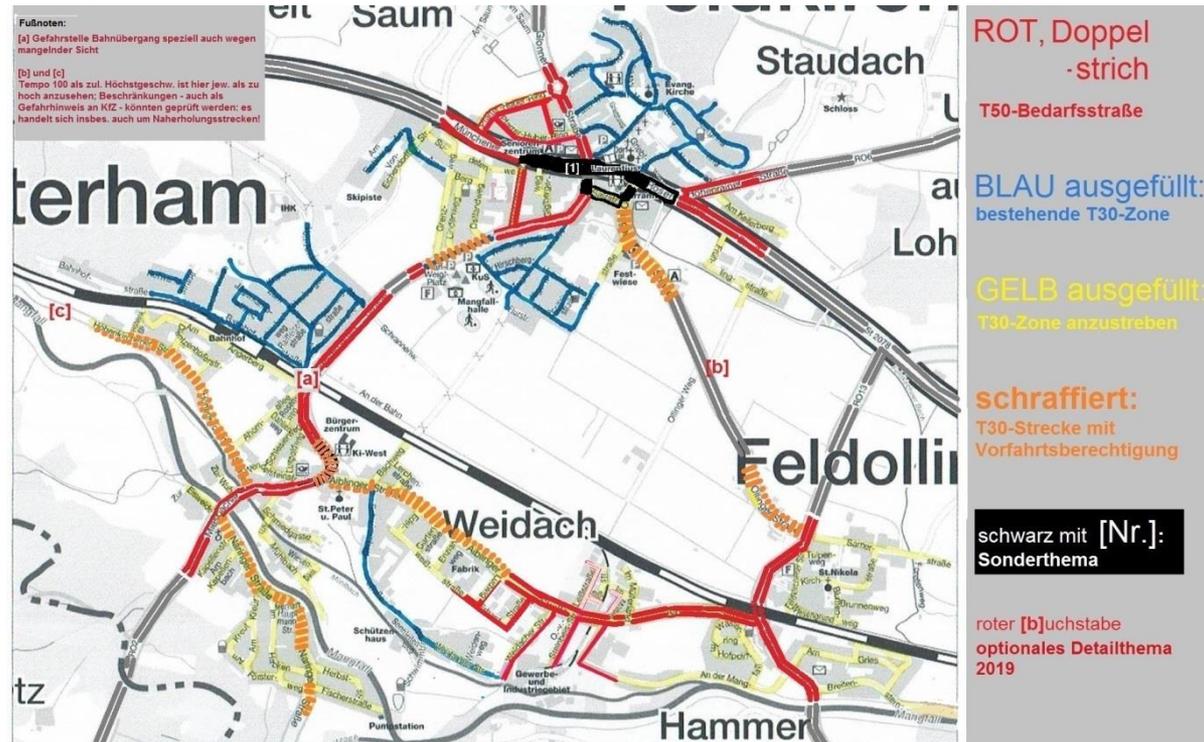
Ein substanzieller Vorschlag, wie mit I bis III erzielbar, darf keine lokalen Festlegungen enthalten, die im Beschlussjahr 2018/19 noch nicht entschieden werden können. Auch muss er sich als T50/T30-Konzept auf *innerörtliche* Bereiche beschränken.

## Zukünftige Feinjustierung

und Weiterarbeit sind aber absehbar und sinnvoll.

Daher sind interessante Strecken und Punkte, die nicht zum 2018/19er-Konzeptbeschluss gehören (müssen), in den Anlageplänen zum GR-Antrag bereits als „Fußnoten“ erwähnt,

z.B. **[1]** Feldkirchen-Zentrum (Sonderthema „Städtebauförderung“)

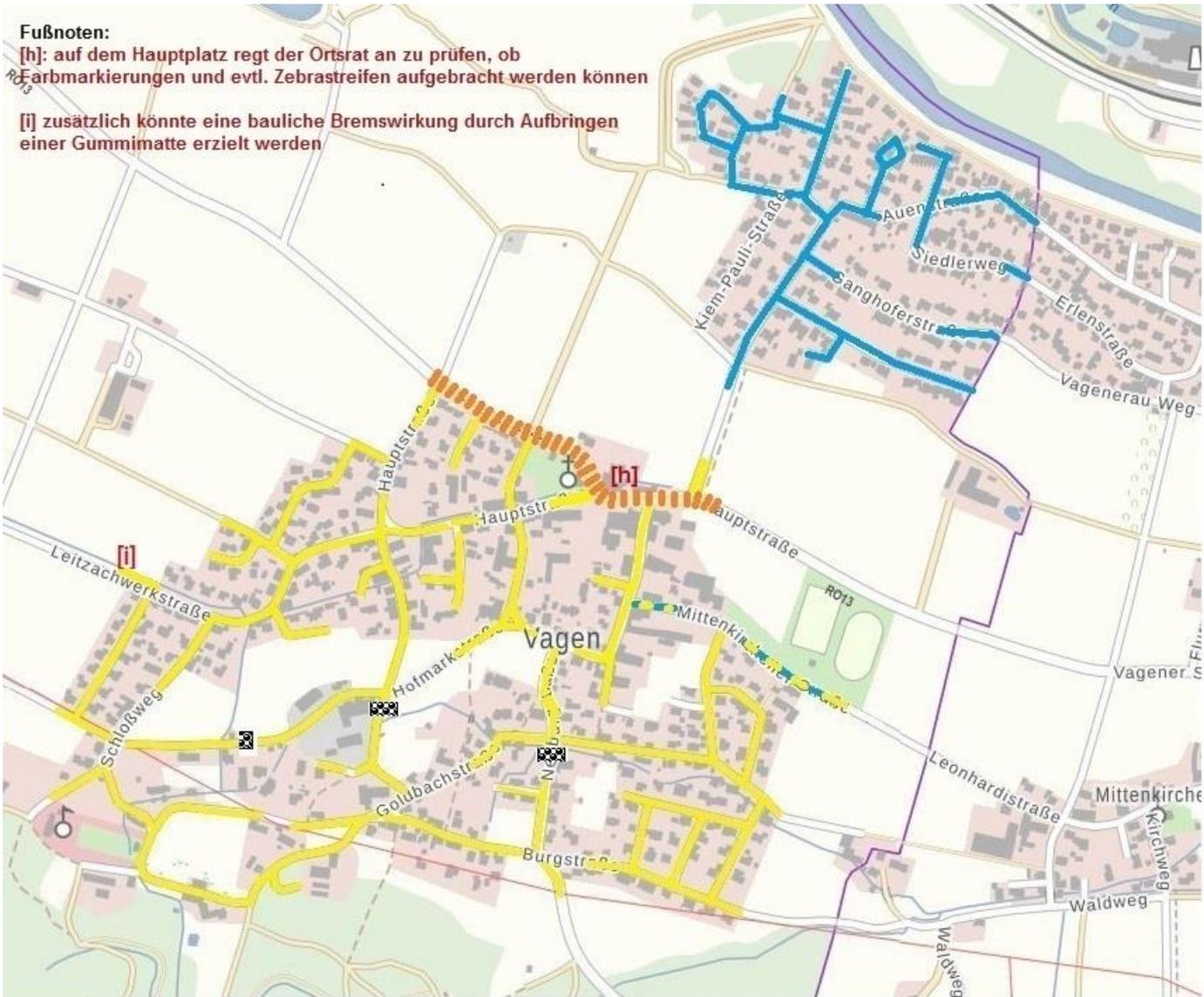


Anlage 1c zum Antrag vom 23.01.2019  
Feldkirchen-Westerham-Feldolling (Variantec: mit T30-Strecken)

**Fußnoten:**

[h]: auf dem Hauptplatz regt der Ortsrat an zu prüfen, ob Farbmarkierungen und evtl. Zebrastreifen aufgebracht werden können

[i] zusätzlich könnte eine bauliche Bremswirkung durch Aufbringen einer Gummimatte erzielt werden



**ROT, Doppel  
-strich**

**T50-Bedarfsstraße**

in Vagen: keine

**BLAU**

bestehende T30-Zone  
oder -Strecke

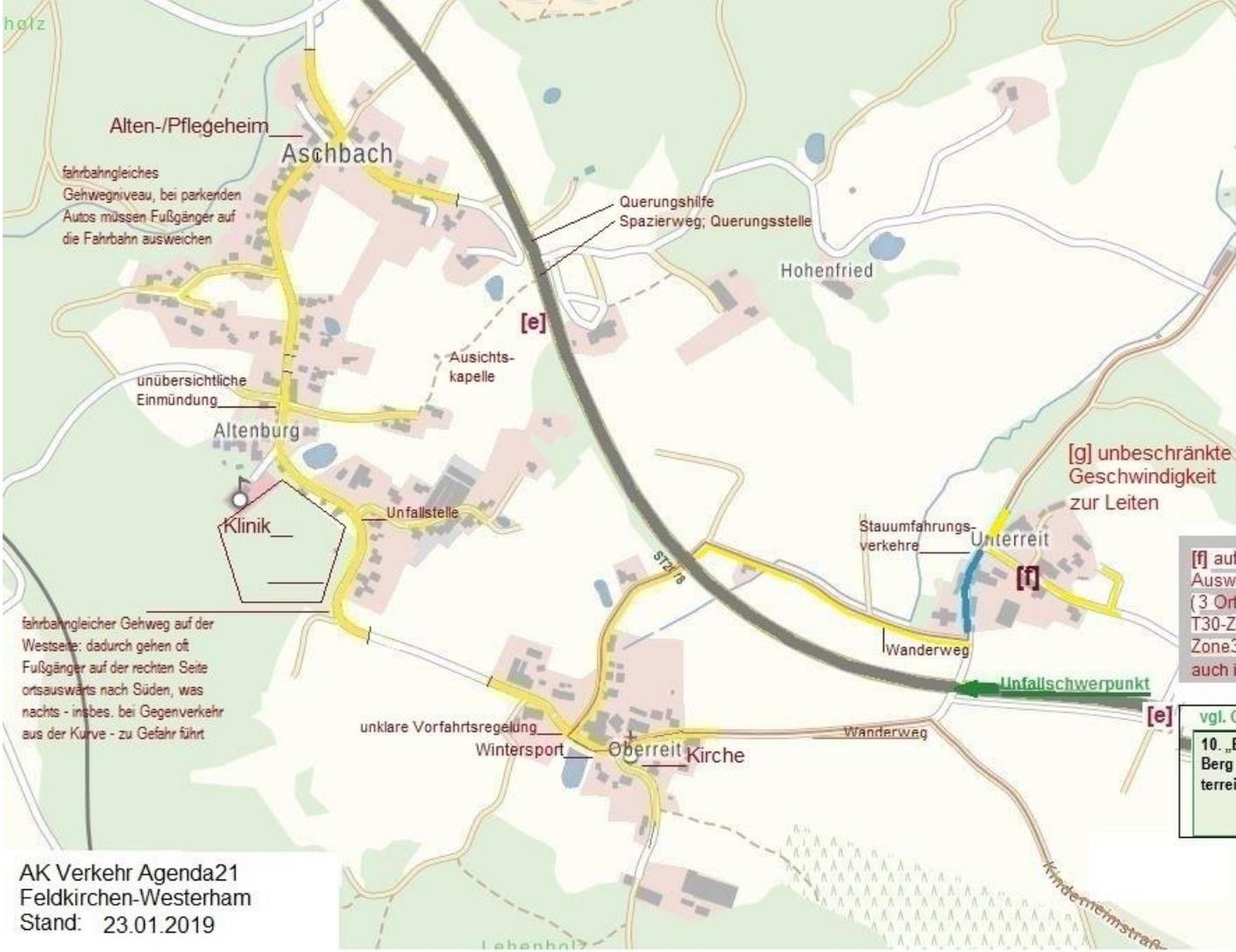
**GELB ausgefüllt:**  
T30-Zone anzustreben

**schraffiert:**  
T30-Strecke mit  
Vorfahrtsberechtigung

 Aufpflasterung (bestehend)

Anlage 2 zum Antrag vom 23.01.2019: Vagen

Quelle:  
bayernatlas.de



**BLAU** ausgefüllt:  
bestehende T30-Strecke

**GELB** ausgefüllt:  
T30-Zone anzustreben

**ROT**, Doppelstrich  
T50-Bedarfsstraße keine  
**schräffelt:**  
T30-Strecke mit  
Vorfahrtsberechtigung keine  
(Einzelregelungen sind möglich)

**roter Buchstab[e] = Anlagenfußnote**  
optionaler Detailpunkt in der Maßnahmenplanung, kein Beschlussgegenstand

**[f]** aufgrund des Wanderwegs und der Ausweichverkehre über die Leiten könnte Unterreit (3 Ortstafeln) die 2 T30-Schilder durch 3 T30-Zonenschilder ersetzen, also einfach auch zur Zone30 Aschbach-Altenburg-Reit gehören; auch in Unterreit wohnen einige (kleine) Kinder

vgl. GR-Beschluss 09.12.2014; Zitat:  
**10. „Entschärfung“ Aschbacher Berg inkl. Gefährstelle Kreuzung Unterreit**  
(vermehrte) Geschwindigkeitskontrollen PLUS „fairerweise“ Anbringen eines Hinweisschildes „Radarkontrolle“ gegenüber Berghotel

AK Verkehr Agenda21  
Feldkirchen-Westerham  
Stand: 23.01.2019

Anlage 3 zum Antrag vom 23.01.2019: Aschbach-Altenburg-Oberreit-Unterreit

# TO- bzw. Beschluss-Antrag an den GR (1)

Der Gemeinderat möge beschließen:

Aufstellung eines

## **Bedarfsplans 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.



Bedarfsplan innerörtlicher Höchstgeschwindigkeiten (Tempo50-Tempo30-Bedarfsnetz)

## b) T30-Streckenabschnitte an besonders schützensw. 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.

\*) 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)

# TO- bzw. Beschluss-Antrag an den GR (3)



Bedarfsplan innerörtlicher Höchstgeschwindigkeiten (Tempo50-Tempo30-Bedarfsnetz)

## 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\*\*\*.

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

### 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*)
- 2 T50-T30-Bedarfsnetzvorschlag **Vagen** (T30-Zone, Kreisstr. RO13 als *T30-Strecke mit Vorfahrtberechtigung*)
- 3 T50-T30-Bedarfsnetzvorschlag **Aschbach-Altenburg-Reit** (Tempo30-Zone)

# TO- bzw. Beschluss-Antrag an den GR (4)



Bedarfsplan innerörtlicher Höchstgeschwindigkeiten (Tempo50-Tempo30-Bedarfsnetz)

## **Fk-Wh-Fo → Varianten-Wahl**, ggf. mit weiteren Änderungsstrecken

- 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*)