

(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 an einem konkreten **Diskussionsvorschlag für Vagen** erläuterte Vorgehen entwickelt. Die Methode kann allgemein angewandt und mit Bürgerbeteiligung zügig zu entscheidungswürdigen Vorschlägen führen.

Grundgedanke:

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

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

Jenseits eines hinreichenden Tempo50-Gerüsts (**Bedarf an höherer Geschwindigkeit**) kann dann aber **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 (nur innerorts) markiert.

Methodisch resultiert 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 Tempo 30 - Zonen (gelb)**

(III) Besonders schützenswerte Punkte → T30-Bedarfsnetz

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

Damit haben wir eine **Erstversion** eines **Tempo50-Tempo30-Bedarfsnetzes**

Da die überörtlichen Verbindungen nur wenige 100m (Kreisstr.) lang sind und/oder schützenswerte Wohngebiete queren (Neuburgstr.), hat **Vagen** **keinen zwingend notwendigen Tempo50-Bedarf**

- **Dorfzentrum mit Kirche und Einzelhandel**

- **Neuburgstraße mit Querung Burgstr.**

(IV) (kein) ENDE

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

Feinjustierung

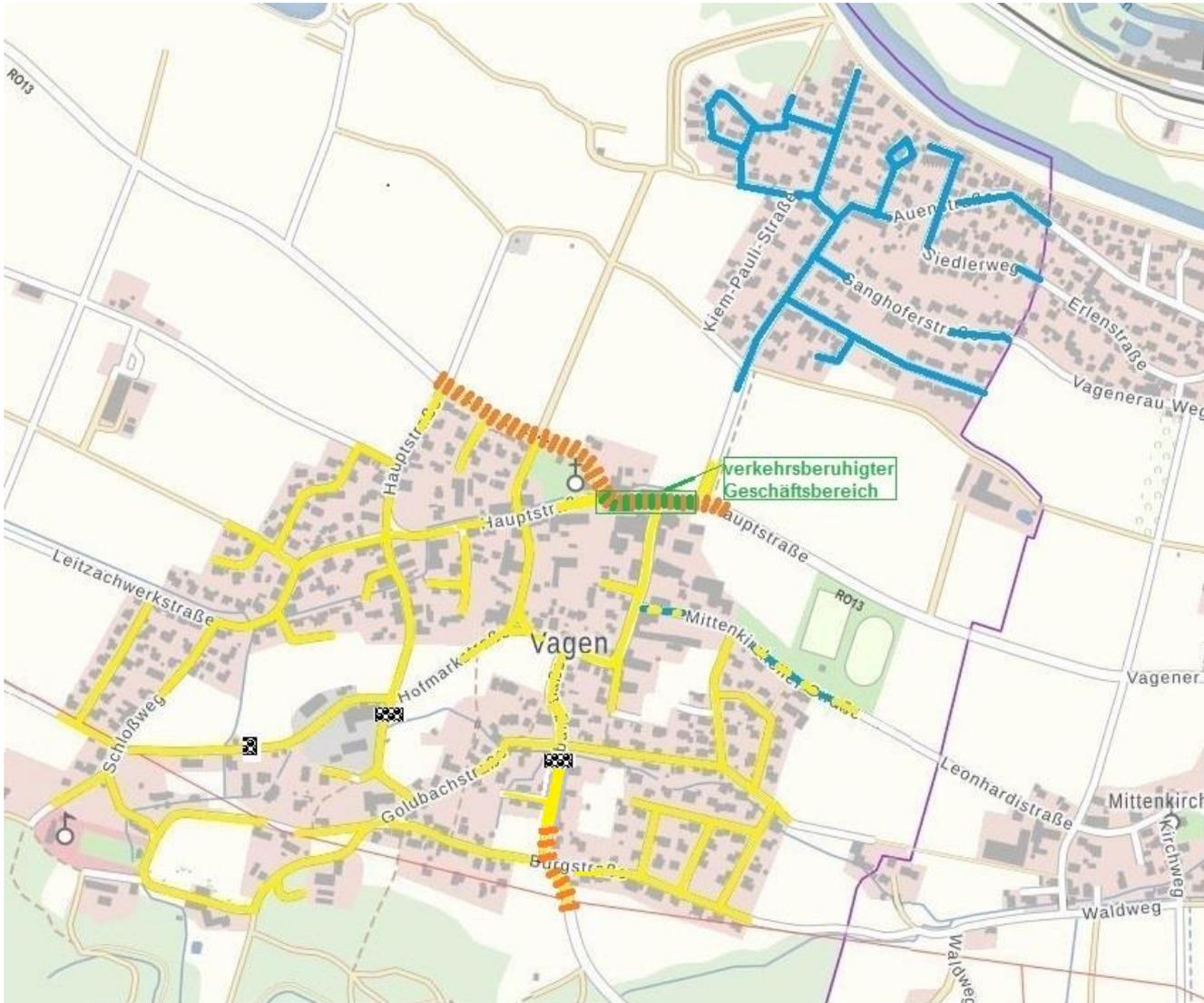
und zukünftige Weiterarbeit sind aber sinnvoll.

Daher können Details erörtert und abgeändert sowie interessante Strecken und Punkte, die nicht zum 2018er-Konzeptbeschluss gehören (müssen), in den Anlageplänen zum GR-Antrag als „Fußnoten“ oder **Sonderthemen** erwähnt werden,

z.B. [2] VAGEN-Zentrum als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“
alternativ:
dies bereits im **Beschlussvorschlag** an den Gemeinderat vorsehen

T50-T30-Bedarfsnetz Vorschlag an den Gemeinderat

Anlage Vagen Beispiel 2



ROT, Doppel-
-strich

T50-Bedarfsstraße

BLAU
bestehende T30-Zone
oder -Strecke

GELB ausgefüllt:
T30-Zone anzustreben

schraffiert:
T30-Strecke mit
Vorfahrtsberechtigung

 Aufpflasterung

Lärmaktionsplan (2)



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 Rheim. Sie ist im Regionalplan als Unterzentrum eingestuft. Das Gemeindegebiet ist durch Lärm

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

Internet: www.feldkirchen-westerham.de/

Gemeindeschlüssel: 09187130



T50-T30-Bedarfsnetz als Teil der kommunalen Lärmaktionsplanung, insbes. dann auch (Verkehrsberuhigung) in VAGEN

Wert eines Gesamtkonzepts (neu)

Agenda 21
für Feldkirchen-Westerham



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

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 4/2018

8. Oktober 2018



§§

Fokus bisher: Sicherheit

Fokus neu: auch Gesundheit/**LÄRM**

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. Maßnahmen in den kommunalen Lärmaktionsplänen sind von den zuständigen Umsetzungsbehörden vollständig umzusetzen.

... 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

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.

Vielen Dank für Ihr Engagement!



FAZIT:
hinreichend **zügiger motorisierter Verkehr** und **mehr Sicherheit für unsere Kinder & Gesundheitsschutz vor unnötigem LÄRM** geht beides



*Mit einem Display versucht die Stadtverwaltung den Lärm am Ortsausgang von Michelbach zu schmälern.
- Quelle: StVw*

Nachbetrachtung (1): Fazit der Diskussion

Allgemeine Erkenntnis: Vagen wäre aufgrund der rel. kurzen Durchmesser für flächige Temporeduzierung grundsätzlich gut geeignet; ein klares Konzept zu beschließen, böte generell bessere „Verhandlungsposition“ der Gemeinde ggü. den Behörden

Meinung 1: überwiegend (Handzeichen 28:12 bei ca. 10 Enthaltungen) PRO großflächige T30-Zone Vagen

Meinung 2: einige auch deutlich gegen „zu viel Reglementierung“, wenige punktuelle Verbesserungen wären ausreichend

Allgemeiner Konsens:

Wenn ein Flächenkonzept, dann möglichst einfache und klare Regelung

(2) Argumente in der Diskussion in Vagen/23.11.2018: **PRO T30 vs. CONTRA T30/PRO T50**



23.11.18 Vagen

- T30 pro.**
- + nach dem Buckel geben's Gas (Linien fiktiv)
 - + Schutz vor Spazdschnellfahrern (Jberg)
 - + Sicherheit von Kindern
 - + Feuerwehrlaus \downarrow ,Ges.kap passt'
 - + Neuburgstr. schmal 50 viel zu schnell
 - (+ Reprais. Leitachstr. 2.)
 - + Lieferservice mit Recht auf T. 50
 - + westl. OE Vh-Tasel nicht genehmigt
 - + Ausreißer SIND ein Problem es halten sich nicht alle dran
 - + Klebblatt-Eck
 - + RvL reicht nicht (2)
 - + R013 T80-Messung westwärts
 - + Beschilderung nach Süden ab Kog Eddbstr.
 - + Konzept stützt Kommunikation
 - + nicht am Lebensquart zum "Nulltarif" die Kosten
 - + Hauptstr. nach Feierabend viel T60 gsch v gamicht (Gesamtkategorie oder nichts)
 - + Vg. An 30z = (+) Lebensqualität

- T30 contra**
- beruhigende Baulichkeit Wopernetz
 - ? Fw-Haus
 - Aufpflasterung (3x)
 - zu viele Vorschriften ✓ Zujefinger (2) wobei
 - Fußgängerweg; Schulweg nicht Neuburgstr.
 - 40 ist Obergrenze des vernünftig fahrbaren
 - Ausreißer können zu disziplinieren
 - Teilstrecken T30 würde reichen Feuer.l
 - Kosten 500q- & Pigmente 10.000 Slipf. > 2500 € x 10 Spalten
 - ? 30stone wird leicht & vor links vergessen
 - § 1 StVO - Radfahrer schulen Kinder erziehen
 - Vg. An wird von Autof. gemieden / Q. Aestefahrer Hölkopfrichter fahren viel

(3) Zusammenfassung

PRO T30 vs. CONTRA T30/PRO T50



Reglementierung ohne signifikanten Nutzen:

- Raser sind „Ausreißer“ und wären auch damit „kaum zu bremsen“
- hoher Kontrollaufwand
- bauliche Maßnahmen reichen mit wenigen Ausnahmen bereits aus,
- Einzelpunkte kann man problemlos verbessern, evtl. auch kurze T30-Strecken sinnvoll
- Tempo40 ist bereits weitgehend „Obergrenze“ des vernünftig Fahrbaren

Sicherheit:

- + „automatische“ Entschärfung diverser Gefahrenpunkte, z.B. Feuerwehrhaus, aber auch Lieferverkehre (UPS etc. pressiert's meistens sehr)
- + weniger Unfälle (Rückgang in Siedlungsgebieten -40% bis -70% nachweisbar)
- + viel höhere Überlebenschw. bei Crash Kfz → Person: T30: 90% // T50: 30%
- +/- Rechts vor Links könnte vergessen werden/ könnte besser bewusst werden
- Kinder besser schulen bräuchte mehr

Gesundheit, gesünderer Schlaf, Lebensqualität:

- + weniger Lärm, z.B. durch geringere Beschleunigungen innerorts
- + weniger Lärm, v.a. nachts bei geringer Verkehrsdichte
- + weniger Feinstaub, weniger CO2
- + mehr Aufenthaltsqualität „quasi zum Nulltarif“
- weniger „Lebensqualität für Autofahrer“, längere Fahrzeit, „Gängelung“