



**Geschäftsbereich / Fachbereich**  
Fachbereich 20 - Bauverwaltung

**Sachbearbeiter**  
Herr Härta

Az.: 610/11-22/Ht

Beratung	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss	08.09.2020	öffentlich	Entscheidung
<b>Betreff</b> Integriertes Gesamtmobilitätskonzept für die Gemeinde Gauting; Vorstellung des Erläuterungsberichts; Beratung bzw. Beschlussfassung über die weitere Vorgehensweise			

## **Sachverhalt:**

### **1. Hintergrund:**

Die Gemeinde hat das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) im Frühjahr 2016 beauftragt, ein Gesamtmobilitätskonzept zu erarbeiten, das die verkehrlichen Potentiale zur Verbesserung der Gesamtsituation untersucht. Ziel des Konzepts ist es, umsetzbare Maßnahmen zu definieren und mit einem Sofortprogramm kurzfristig Verbesserungen im Verkehrssystem der Gemeinde zu erzielen.

Neben den Veränderungen in der Gesellschaft sowie im Mobilitäts- und Verkehrssektor gibt eine Klage vor dem Verwaltungsgericht München den Anlass für die Erarbeitung des nun vorliegenden Gesamtverkehrskonzepts für die Gemeinde Gauting. Nachdem der Gemeinderat der Gemeinde Gauting beschlossen hatte, auf der Römerstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit anzuordnen, haben Bürgerinnen und Bürger Klage gegen die betreffende verkehrsrechtliche Anordnung eingereicht. Das Gericht entschied am 23. Juni 2015, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h in der Römerstraße und der Unterbrunner Straße in Gauting aufgehoben werden müssen. Das Verfahren zur Anordnung der maximalen Fahrgeschwindigkeiten hat aus Sicht des Verwaltungsgerichts nicht die Kriterien für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (Römerstraße) durch Verkehrszeichen 274.53 oder die Ausweisung einer Tempo 30-Zone (Unterbrunner Straße) erfüllt. Hauptkritikpunkt des Gerichts ist die mangelnde Abwägung der Gemeinde sowie das Fehlen eines flächenhaften Verkehrskonzepts für die Gemeinde Gauting. Weiter hat das Gericht bemängelt, dass die Gemeindeverwaltung im Vorfeld der verkehrsrechtlichen Anordnung die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der Polizei nicht ausreichend abgewogen hat. Darüber hinaus lagen den beiden streitgegenständlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen keine Beschilderungspläne bei.

Urteil des VG München v. 23.06.2015 (M 23 K 13.3232) - Leitsätze des Urteils:

*1. Die allgemeine Ermächtigung zur Anordnung verkehrseinschränkender Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ist zur Aufwertung der allgemeinen Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr und zur Verdeutlichung der "Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnung" in § 45 Abs. 9 S. 1 und 3 StVO modifiziert und konkretisiert (ebenso BayVGH BeckRS 2011, 34058 Rn. 24). (Rn. 33) (redaktioneller Leitsatz)*

*2. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten, also zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderlich und die allein*

*in Betracht kommende Maßnahme ist (ebenso BayVGH BeckRS 2011, 34058 Rn. 25); Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine das allgemeine Risiko erheblich übersteigende qualifizierte Gefahrenlage besteht. (Rn. 33 – 37) (redaktioneller Leitsatz)*

*3. Die Anordnung einer Tempo-30-Zone für eine bisher für den überörtlichen Verkehr genutzte und als Vorfahrtsstraße ausgewiesene Straße setzt deren Umwandlung in eine Straße mit geringem Durchgangsverkehr durch Umleitung der dort bisher bestehenden Verkehrsflüsse im Rahmen einer umfassenden gemeindlichen Verkehrsplanung mit einem leistungsfähigen innerörtlichen Vorfahrtsstraßennetz voraus. (Rn. 60 – 64) (redaktioneller Leitsatz)*

*4. Auch wenn eine betroffene Straße nicht als Vorfahrtsstraße gekennzeichnet ist, steht es ihrer Ausweisung als Tempo-30-Zone grundsätzlich entgegen, wenn ihre Vorfahrt an jeder vorhandenen Straßeneinmündung gesondert angeordnet ist, so dass die allgemeine Vorfahrtsregel "Rechts vor Links" nicht gilt. (Rn. 64 – 67) (redaktioneller Leitsatz).*

Die Entfernung der Verkehrszeichen ergibt sich direkt aus dem Urteil (siehe Abs. 25 des Urteils, Entscheidungsgründe).

Vor diesem Hintergrund schafft das vorliegende integrierte Gesamtmobilitätskonzept eine fachliche Voraussetzung zur Umsetzung von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen in der Gemeinde.

## **2. Projektstruktur und Projektablauf**

### **Bestandsanalyse:**

In diesem Arbeitsschritt wurde der Klärung der folgenden Fragen nachgegangen:

- Warum wird der Verkehr in Gauting als Problem empfunden?
- Worin liegen die Ursachen der Problematik?

### **Einzelkonzepte zur Erarbeitung eines Gesamtmobilitätskonzeptes**

Die Einzelkonzepte wurden unabhängig voneinander bearbeitet und stellen die optimale Lösung für das jeweilige Verkehrsmittel dar. Auf diese Weise werden die Ansprüche und Funktionen einer jeden Straße für jedes Verkehrsmittel definiert.

### **Erarbeitung eines Gesamtmobilitätskonzeptes**

In diesem Arbeitsschritt erfolgte die Überlagerung der Einzelkonzepte. Zwangsläufig treten hierbei Nutzungskonflikte auf, da die optimalen Lösungen der verschiedenen Verkehrsträger nicht identisch sind. Gemäß der formulierten Zielsetzung wurden die Nutzungskonkurrenzen gegeneinander abgewogen und ggf. ein oder mehrere Verkehrsträger priorisiert.

### **Tempo 30-Zonenkonzept**

Auf Grundlage der zuvor erarbeiteten Einzelverkehrskonzepte und des Gesamtverkehrskonzeptes wurde abschließend ein Tempo 30-Zonenkonzept erarbeitet, das in erster Linie den Schutz der Wohnbevölkerung in den Fokus stellt, um abseits des klassifizierten Kfz-Verkehrsnetzes ein Verkehrssystem zu schaffen, welches die Anforderungen des unmotorisierten Verkehrs in besonderer Weise berücksichtigt.

## **3. Akteure und Projektbeteiligung**

Folgende Arbeitsstruktur wurde gewählt:

- Neben einem begleitenden und kontinuierlichen Abstimmungsprozess mit der Gemeindeverwaltung wurde ein **projektbegleitender Arbeitskreis** eingerichtet. Diesem gehörten neben den Vertretern aller Fraktionen im Rat der Gemeinde Gauting und verschiedenen weiteren Stakeholdern auch Vertreter des Landratsamts Starnberg und der Polizei an. Die Arbeitsschritte des Gesamtmobilitätskonzepts wurden mit dem Arbeitskreis im Rahmen von vier Terminen im Detail erarbeitet, diskutiert und gemeinsam abgestimmt.
- Der **Gemeinderat** bzw. der zuständige Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss als gewählte Vertreter der Bürgerinnen und Bürger wurde als beschlussfassendes Organ fortlaufend über die Entwicklung des Projektes informiert und kontinuierlich (drei Termine) in die Entwicklung des Konzepts einbezogen.
- Weiterhin wurde in zwei **Bürgerversammlungen** gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde Gauting das Gesamtmobilitätskonzept diskutiert.

#### **4. Schlussfolgerungen und Empfehlung für die Umsetzung**

(Zitat aus dem Erläuterungsbericht, Seiten 93 ff.)

Aufgrund der Vielzahl an Einzelmaßnahmen und der Komplexität des Gesamtverkehrskonzepts ist es wichtig und zielführend, Prioritäten bzgl. der Umsetzung von Einzelmaßnahmen festzulegen.

Grundsätzlich gilt, dass die Einheit von Bau und Betrieb an Straßen sichergestellt werden muss. Dies bedeutet, dass sich die Informationen aus dem Straßenumfeld und der Straßengestaltung selbst sowie die Regelungen zu verkehrsrechtlichen Verhaltensvorschriften für diese Straßen nicht widersprechen dürfen. Daher spricht man in dem Kontext auch von der „selbsterklärenden Straße“.

Dies zieht nach sich, dass insbesondere die Zufahrten zu den neu eingerichteten Tempo 30-Zonen bzw. in die Straßen, die in bestehende Tempo 30-Zonen integriert werden, umgestaltet werden sollten, um den Übergang von den Verkehrsstraßen (zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h) in die Erschließungsstraßen (Tempo 30-Zonen) wahrnehmen zu können. Die Kraftfahrzeugführer sollen zusätzlich zu der Beschilderung durch die baulichen Elemente in Tempo 30-Zonen zu einer Anpassung der Fahrgeschwindigkeit bewegt werden. Damit diese auf den Straßen innerhalb der Tempo 30-Zonen auch beibehalten wird, sollten die Tempo 30-Zonen hinsichtlich der „Einheit von Bau und Betrieb“ durchgängig mit punktuellen Maßnahmen ergänzt werden.

Die Maßnahmenliste zur Umsetzung des Tempo 30-Zonenkonzepts für die Gemeinde Gauting enthält insgesamt 97 Maßnahmen für Knotenpunkte und Streckenabschnitte.

Hierbei handelt es sich sowohl um Straßen und Knotenpunkte, die neu zu errichtende oder erweiterte Tempo 30-Zonen integriert werden, als auch um Strecken und Knotenpunkte, die bereits Bestandteil einer Tempo 30-Zone sind, bei denen aber entsprechende Defizite vorliegen (z.B. fehlende Einheit von Bau und Betrieb).

Prioritäten zur Umsetzung der Maßnahmen:

Priorität	Anzahl an Maßnahmen	Beispiele
Hoch	33	Ortseingänge, Übergänge von (stark befahrenen) Verkehrsstraßen in Tempo 30-Zonen, Ortsdurchfahrten / Hauptein- und Ausfahrten in Tempo 30-Zonen
Mittel	42	Übergänge von (wenig befahrenen) Verkehrsstraßen in Tempo 30-Zonen
Niedrig	22	Knotenpunkte / Strecken in bestehenden

		Tempo 30-Zonen
<b>Summe</b>	<b>97</b>	

Grundsätzlich besteht insbesondere an den Ortseingängen großer Handlungsbedarf, wenn der jeweilige Straßenabschnitt innerorts in eine Tempo 30-Zone integriert wird. In diesem Fall sollte der Ortseingangsbereich (baulich) so gestaltet werden, dass Kraftfahrzeugführer zum einen den Ortseingang wahrnehmen und zum anderen zu einer Anpassung der Fahrgeschwindigkeit veranlasst werden.

Damit verbunden ist ein einheitliches Gestaltungsmuster für das gesamte Gemeindegebiet bzw. für die jeweiligen Verkehrsnetz-Kategorien und Gebietstypen.

Aufbauend auf der Priorisierung der Einzelmaßnahmen, die auf Grundlage der Dringlichkeit festgelegt wurde, wurde zudem für jede Maßnahme ein Zeithorizont angegeben, im Rahmen dessen die jeweilige Maßnahme umgesetzt werden soll. Dieser orientiert sich an der Priorisierung der Maßnahme und darüber hinaus an den vielfältigen Einschränkungen bzgl. der Maßnahmenumsetzung.

Hierbei sind vor allem notwendige politische Beschlüsse, Sicherung des Finanzierungsbedarfs, Planungsaufwand und die Berücksichtigung von tangierenden Maßnahmen zu nennen. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte wurde eine Einteilung in kurzfristig (0 - 2 Jahre), mittelfristig (2 - 5 Jahre) und langfristig (> 5 Jahre) umzusetzende Maßnahmen vorgenommen.

Umsetzung	Anzahl an Maßnahmen
Kurzfristig (0-2 Jahre)	27
Mittelfristig	45
Langfristig	22
<b>Summe</b>	<b>94</b>

Die Maßnahmenliste Tempo-30-Zonenkonzept ist nach insgesamt 13 Ortsbereichen aufgegliedert, die auch mit ersten Kostenansätzen (Schätzungen) versehen sind

Kostenschätzung zur Umsetzung des Tempo 30-Zonenkonzepts:

	Zone	Kosten
1	Buchendorf	705.550 €
2	Gauting-Mitte	397.000 €
3	Gauting-Nordost	943.750 €
4	Gauting-Nordwest	670.000 €
5	Gauting-Ost	1.028.000 €
6	Gauting-Südost	340.000 €
7	Gauting-Südwest	423.736 €
8	Hausen	165.000 €
9	Königswiesen	97.500 €
10	Oberbrunn	152.500 €
11	Stockdorf-Ost	367.500 €
12	Stockdorf-West	217.500 €
13	Unterbrunn	681.550 €
	<b>Gesamtkosten</b>	<b>6.191.586 €</b>

Die Kostenansätze für einzelne bauliche Maßnahmen sind im Erläuterungsbericht zum Gesamtverkehrskonzept auf Seite 98 aufgeführt.

Der Erläuterungsbericht zum Gesamtmobilitätskonzept (Stand: 20.08.2020) ist, gespeichert als digitale Datei auf USB-Datenträger, den Mitgliedern des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschusses und den Fraktionssprechern vorab mit gesonderter Post zugeleitet worden.

## **Stellungnahmen:**

### **Stellungnahme Ordnungsamt/Straßenverkehrsbehörde:**

#### Tempo-30-Zonen-Konzept (ohne Fahrradstraßen)

Das Zonen-Konzept wird zur Umsetzung in Teilzonen aufgegliedert. Diese bilden für sich funktionale Einheiten bzw. greifen nach der Gesamtumsetzung in einander und stellen das Ergebnis des GVK dar.

Bei diesem Vorgehen kann dann sowohl inhaltlich als auch finanziell abgestuft werden, welcher Teilbereich wann umgesetzt werden soll.

Besonderes Augenmerk ist dabei auf die „Nahtstellen“ zu richten, wo die Zonen sich an das überörtliche Netz anschließen. Diese sind mit dem LRA/StBA abzustimmen, da der im GVK empfohlene Umbau der Einmündungen Auswirkungen auf das überörtliche Netz haben kann bzw. haben wird. Ebenso verhält es sich mit den Zonen, die Buslinien beinhalten. Eine Abstimmung mit dem Bereich ÖPNV im LRA ist hier ebenfalls zwingend.

Abzustimmen ist ebenfalls, wie man mit der Einheit von Bau und Betrieb der Straßen umgehen möchte (vgl. z.B. Nr 2.1.4 S.11 des GVK).

Eine bloße Anordnung von Verkehrszeichen ohne die baulichen Maßnahmen, wie sie das GVK vorsieht, wird wenig bis keine Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduzierungen bewirken.

Insofern ist die Festlegung von „Teilzonen“ ein probates Mittel, um den baulichen Umfang beschreiben zu können. Damit lässt sich ein jährliches Budget zur Umsetzung (bauliche Maßnahmen und Beschilderung) haushaltärisch einstellen sowie eine Zeitschiene (Leistungsverzeichnis, Ausschreibung, Bauzeit) zur Umsetzung fixieren.

#### Fahrradstraßen

Zum Thema Fahrradstraßen sollten die Planungs-/Untersuchungsergebnisse der überregionalen Radroutenkonzepte abgewartet werden, so dass diese mit dem GVK abgestimmt werden können.

Erinnert wird an dieser Stelle an das Urteil des VG Hannover (17.07.2019, Az.: 7 A 7457/17) welches sich mit der Machbarkeit von Fahrradstraßen vs. Platzbedarf befasst. Auch der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft hat eine Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen durchgeführt und gibt darin die Empfehlung Fahrbahngassenbreiten (Lt. Auskunft von Fr. Dr. Schwarzhuber, LRA), die bei der Machbarkeitsprüfung nicht außer Acht gelassen werden sollten/dürfen.

## **Beschlussvorschlag:**

1. Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis von der Beschlussvorlage der Verwaltung (Drucksache Ö 0087) vom 28.08.2020 und von dem Erläute-

rungsbericht des Verkehrsplanungsbüros svk Kaulen zum integrierten Gesamtverkehrskonzept (Stand: 20.08.2020).

2. Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss beschließt die Umsetzung des im Erläuterungsbericht zum integrierten Gesamtverkehrskonzept dargestellten Tempo-30-Zonen-Konzepts nach Ortsbereichen in folgender Priorisierung:

.....

.....

.....

3. Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Ausschreibung für die Beauftragung eines Planungsbüros, das die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen in der beschlossenen zeitlichen und finanziellen Priorisierung im Detail plant.
4. Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss beschließt, dass als Grundlage für eine weitere Realisierung von Fahrradstraßen die Planungs- / Untersuchungsergebnisse der überregionalen Radroutenkonzepte abgewartet werden, so dass die im Gesamtverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen darauf abgestimmt werden können.

**Gauting, 28.08.2020**

---

**Unterschrift**