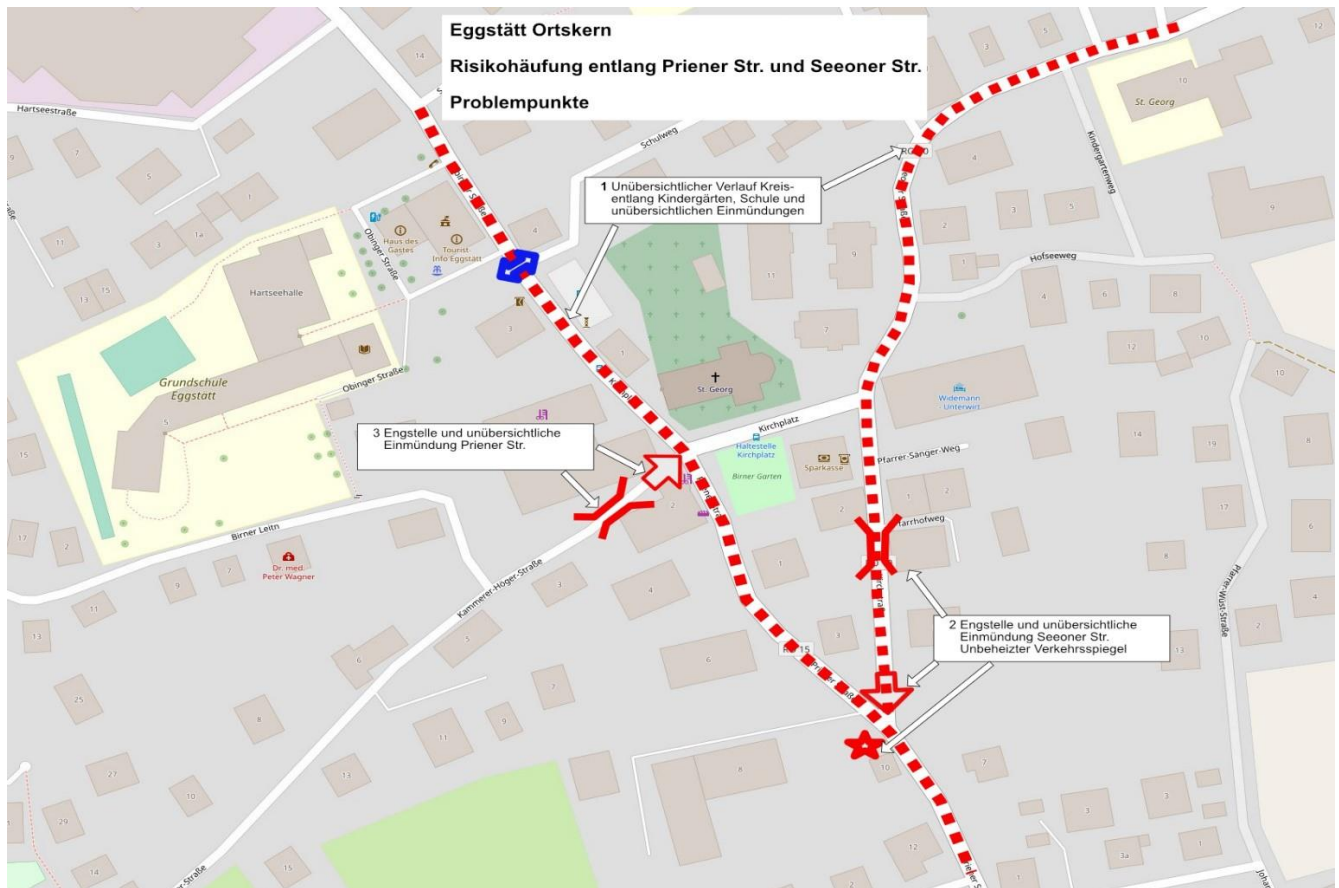


Eggstätt: Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation im Ortsbereich

Version 1.0



29.JUNI 2021

OG Bündnis 90/Die Grünen Eggstätt ArbeitsKreis Verkehrsthemen: Manfred Fischer, Josef Grabmayr, Jacob Illi, Walter Jilg, Matthias Ruh, Christoph Stöger

Koordination und Ansprechpartner: Matthias Ruh

Verfasser: Matthias Ruh, Dipl.-Ing. TU Landschaftsplanung

Basiskarte und Daten von OpenStreetMap und OpenStreetMap Foundation Version 1.0 Erarbeitet im Zeitraum Oktober 2020 bis Juni 2021

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung: Brennpunkte im Ortsbereich / Zielsetzungen	3
2 Übersicht / Bestandsaufnahme	5
3 Ortskernbereich	7
3.1 Risikohäufung entlang RO 15 und RO 10, Bestandsaufnahme Problempunkte	7
3.2 Maßnahmenalternativen	8
3.2.1 Alternative 1: Tempo 30 im Ortskernbereich + Einbahnregelungen	8
3.2.2 Variante 2: Tempo 30 im Ortskernbereich + moderater Einbahnregelung	9
3.2.3 Variante 3: Tempo 30 im Ortskernbereich und Verzicht auf Einbahnregelungen	10
3.3 Bewertung / Empfehlung	11
4. Eggstätt Nord mit Hartseegelände	13
4.1 Problematik	13
4.2 Maßnahmenvorschläge	14
5. Eggstätt Süd	15
5.1 Problematik	16
5.2 Maßnahmenvorschläge	16
6. Überblick über vorgeschlagene Maßnahmen	18
7. Weiteres Vorgehen / Priorisierung.....	19

1 Einleitung: Brennpunkte im Ortsbereich / Zielsetzungen

Die Kreisstraße RO 15 (innerorts Obinger Str. /Priener Str.) führt aufgrund Durchgangsverkehres inkl. Schwerlastverkehr, insbesondere zu den Stoßzeiten, zu vielfacher Belastung durch -
zahlreiche Gefahrensituationen im Straßenverlauf

- Lärm
- Feinstaub und Abgase
- Zerschneidungswirkung aufgrund weniger, sicherer Überquerungsmöglichkeiten

Mit der vorliegenden Analyse sollen die wesentlichen Problempunkte entlang der RO 15 und im Ortskernbereich auch an der RO 10 (Seeoner Str.) aufgezeigt und Lösungsmöglichkeiten anhand mehrerer Varianten dargelegt und bewertet werden.

Darüber hinaus besteht Optimierungsbedarf am Hartseegelände sowie für die Verbesserung des Fahrradverkehrs für Besorgungen im Ortsbereich und Naherholung.

Vorrangige Ziele sind dabei:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entschärfung von Problempunkten
- Milderung der Zerschneidungswirkung durch die Hauptstraße
- Bei Bedarf abgestufte Maßnahmen zur Erreichung einer an die Erforderlichkeiten angepasste Geschwindigkeit
- Förderung des Fahrrads als alternatives Fortbewegungsmittel bei Besorgungen im Nahbereich, Naherholung und nachhaltigem Tourismus durch Schaffung eines geschlossenen Radwegenetzes sowie Stellplätzen u.ä.
- Gezielte Setzung von Rahmenbedingungen zur Vermeidung von Overtourism

Für die Betrachtung von Lösungsalternativen werden jeweils drei Teilbereiche herausgegriffen und detailliert betrachtet:

1. Risikohäufung im Ortskern (Kap. 3)
2. Ortsbereich Nord (Kap. 4)
3. Ortsbereich Süd (Kap. 5)

Die dabei herausgearbeiteten Lösungsalternativen werden einer Bewertung unterzogen, um dann mit einer Empfehlung in die Diskussion mit Öffentlichkeit und Amtsträgern gehen zu können. Abschließend ist das Ziel, in einer Gesamtübersicht der Maßnahmen ein in sich schlüssiges Gesamtkonzept mit aufeinander abgestimmten Maßnahmen zu erarbeiten und als Zielsetzung für die nächsten Jahre zu verfolgen.

Die dargelegten Lösungsmöglichkeiten stellen keine vorgefertigte, fixierte Planung dar, sondern sollen in öffentlicher Diskussion zu qualifizierten Zielvorstellungen für die Verkehrsplanung Eggstätt führen. Ziel ist dabei, zu einer mehrheitsfähigen Gesamtkonzeption für Teilkomplexe zu kommen, die dann von der Gemeinde vorangetrieben wird. Wenn es dabei Maßnahmen gibt, die nicht in der

Zuständigkeit der Gemeinde liegen, ist es trotzdem bewusst gewollt, auch hier aus Sicht der Gemeinde Zielvorstellungen zu artikulieren und diese mit Argumenten auszustatten, damit im weiteren Verlauf ggf. zielorientiert auf übergeordnete Behörden zugegangen werden kann.

Die Initiale Version des Verkehrskonzeptes wird der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt und es wird dazu aufgerufen, aktiv mitzuwirken, indem zusätzliche Ideen eingebracht werden.

2 Übersicht / Bestandsaufnahme

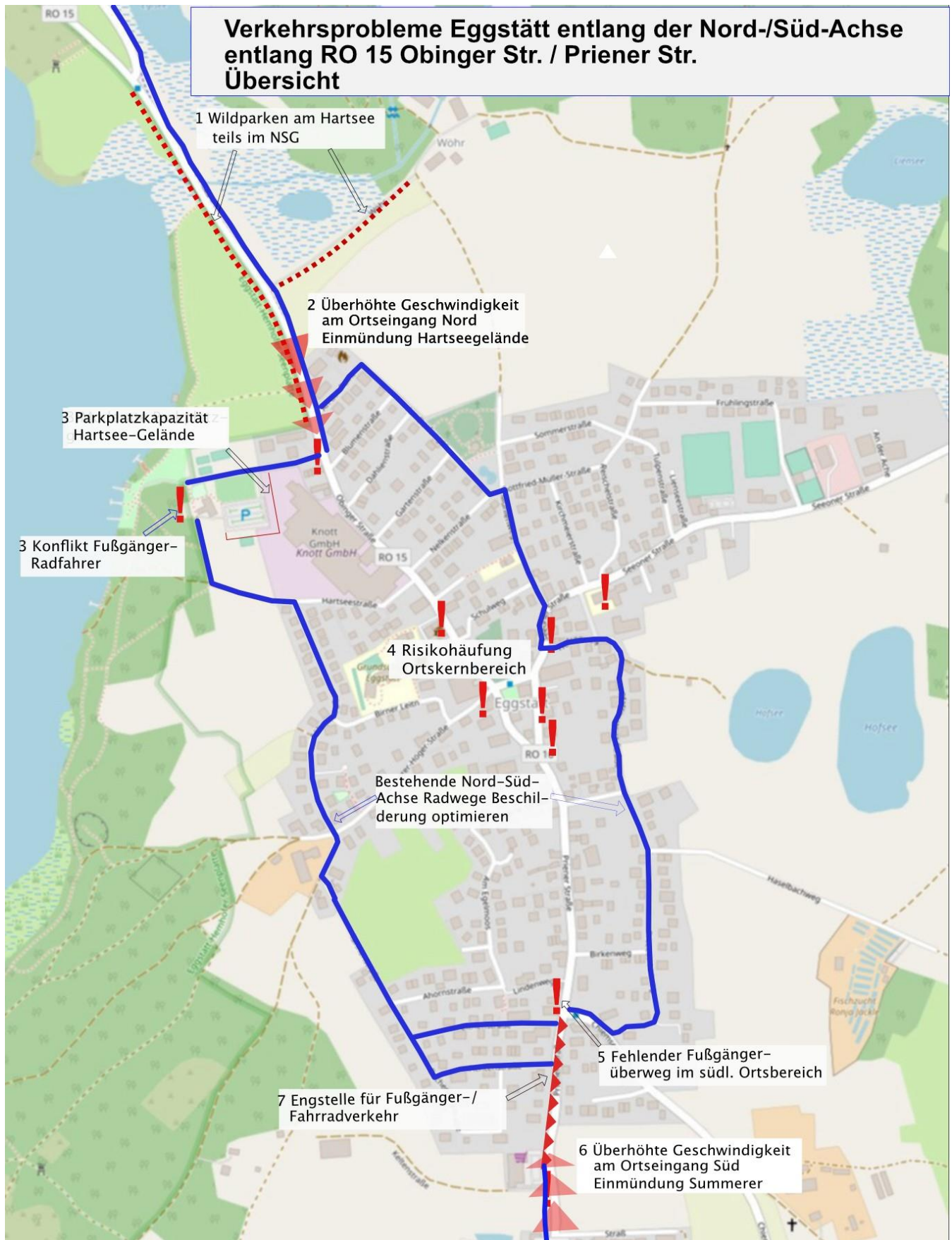


Abbildung 1: Übersicht über Problempunkte entlang RO 15 im Ortsbereich Eggstätt

ID	Bezeichnung	Beschreibung / Problematik
1	Wildparken am Hartsee entlang RO 15 teilw. Im NSG	V.a. an schönen Wochenendtagen im Sommer kommt es zu exzessiver Wildparkerei entlang der RO 15 im NSG. Ausgehend von diesen Parkplätzen werden dann auch vielfach unzulässige Badeplätze außerhalb des Hartseegeländes aufgesucht. Teilweise wird auch ausgewichen an die Zufahrt Wörth, zum Teil sind auch angrenzende Wohngebiete betroffen. Durch die teilweise in den Fahrbahnbereich ragenden Fahrzeuge entsteht ein Sicherheitsrisiko, die landwirtschaftlich genutzte Fläche wird beeinträchtigt. Überlastung des Hartseegeländes mindert Erholungswert für Einheimische und Dauergäste und beeinträchtigt das älteste NSG Bayerns in seiner Funktion für Erholung und Artenschutz.
2	Teilweise überhöhte Geschwindigkeit am Ortseingang Nord im Bereich Abzweigung Hartsee	Gerade Streckenführung im Bereich vor dem Ortseingang verleitet dazu, nicht bereits am Ortschild die innerorts max. zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h zu fahren, sondern mit etwas erhöhter Geschwindigkeit einzufahren und „auslaufen“ zu lassen. In Verbindung mit der Einmündung am Hartsee bzw. Feuerwehorausfahrt entsteht hierdurch eine erhöhte Gefahrensituation.
3	Hartseegelände: Parkplatzsituation	Im Zusammenhang mit Problematik ID 1 ist die Parkplatzsituation am Hartsee zu sehen, da an schönen Wochenendtagen ein sehr hoher Andrang von auswärtigen Tagesgästen besteht. Generell ist die Besucherkapazität des Hartseegeländes dem nachhaltigen Erhalt des Erholungswertes und Naturschutzaspekten unterzuordnen.
3	Hartseegelände: Konflikt Fußgänger- / Radfahrer im Bereich Hartseestüberl	Im Bereich Steckerlfischstand beim Hartseestüberl kommt es, wie auch weiter unten am Uferweg, zu Konflikten zwischen Fußgänger- und Radfahrverkehr. Um ein konfliktfreies Passieren der teilw. sportlich motivierten Fahrradfahrer zu ermöglichen, ist eine Separierung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs an dieser Stelle anzustreben, indem Wege vorrangig für Fußgänger und vorrangig für Radfahrer definiert werden.
3	Hartseegelände insgesamt	Die Thematik Entwicklung des Hartseegeländes unter Berücksichtigung von Aspekten der Naherholung, des Fremdenverkehrs und des Naturschutzes wird separat in einem eigenen Schwerpunkt thematisiert. In diesem Dokument sind nur solche Aspekte mit Querbezug zum aktuellen Kontext (Verkehrsthemen) thematisiert.
4	Risikohäufung Ortskernbereich	Im Ortskernbereich kommt es aufgrund einer engen, kurvigen und teilw. abschüssigen Streckenführung zu sehr unübersichtlichen Abschnitten. Da in diesem Bereich gefährliche und unübersichtliche Einmündungen bestehen und weil dieser Bereich an zahlreichen Gebäuden mit hohem Publikumsverkehr, vielen Fußgängern und Kurzzeitparkern vorbeiführt (Grundschule, Gemeinde mit Turnhalle, Kirche, Bäckereien, Frisör) handelt es sich um einen Abschnitt mit hohem Gefahrenpotential. Dies gilt auch für den Abschnitt der RO 10, die am Kindergarten St. Georg und dem Unterwirt vorbeiführt und ebenfalls teils sehr unübersichtlich ist. Die Thematik rund um den Ortskernbereich wird ausführlich in Kap. 3 dargelegt.
5	Fehlender Fußgängerüberweg im südl. Ortsbereich	Im südlichen Ortsbereich ist aufgrund eines fehlenden, gesicherten Fußgängerüberwegs eine signifikante Zerschneidungs- bzw. Barrierewirkung durch die RO 15 zu verzeichnen. Dies gilt umso mehr, als sich in diesem Bereich eine Bushaltestelle befindet und aufgrund Getränkemarkt, Apotheke und Edeka Markt ein erheblicher Rad- und Fußgängerverkehr in diesem Bereich stattfindet. (Maßnahmen siehe Kap. 5)
6	Teilweise überhöhte Geschwindigkeit am Ortseingang Süd im Bereich Einmündung Edeka Markt Summerer	Etwas schwächer, wie an der nördlichen Ortsgrenze besteht die Tendenz, zu überhöhter Geschwindigkeit am Ortseingang. Aufgrund der Einmündung zum Edeka Markt Summerer und regem Fußgänger- und Radfahrverkehr auf dem viel zu engen Gehweg entlang der Straße besteht Gefährdungspotential.
7	Engstelle für Fußgänger- und Radfahrverkehr entlang des Gehwegs an der RO 15	Im Bereich Edeka Markt Summerer bis Chiemsee Str. tritt eine teils intensive gemeinsame Nutzung des an der westl. Seite gelegenen Gehwegs durch Fußgänger und Radfahrer statt. Dabei kommt es aufgrund der Enge und des unmittelbar vorbeifahrenden Durchgangs- und Schwerlastverkehrs zu erheblichen Gefährdungen. Eine grundsätzlich vorhandene Achse von Radwegen in Nord-Süd-Richtung ist an dieser Stelle unterbrochen. (Kap. 5)

Tabelle 1: Erläuterung zur Übersicht der wesentlichen Verkehrsproblempunkte entlang der RO 15 im Ortsbereich Eggstätt

3 Ortskernbereich

3.1 Risikohäufung entlang RO 15 und RO 10, Bestandsaufnahme der Problempunkte



Abbildung 2: Übersicht über Problempunkte im Ortskernbereich entlang RO 15 und RO 10

ID	Bezeichnung	Beschreibung / Problematik
1	Unübersichtlicher Verlauf Kreisstraßen entlang Kindergarten, Schule und unübersichtlichen Einmündungen	Die Obinger / Priener Str. ist in dem Abschnitt Schwester Emerantia Weg bis Edeka Markt kurvig und teilweise abschüssig. Sie führt in diesem Bereich an etlichen Gebäuden mit hohem Publikumsverkehr vorbei, Rathaus, Turnhalle, Grundschule, 2 Bäckereien, Kirche und Frisör. Positiv ist, dass am Schulweg der einzige gesicherte Fußgängerüberweg besteht. Eine durchgängige Geschwindigkeit von 50 km/h ist in diesem Bereich überhöht. In abgeschwächter Form gilt dies auch für die RO 10, die an Kindergarten, Kirche und Unterwirt vorbeiführt und durch kurvice Streckenführung in diesem Bereich sehr unübersichtlich ist.
2	Engstelle und unübersichtliche Einmündung RO 10 Seeoner Str. Unbeheizter Verkehrsspiegel	An der Einmündung der RO 10 in die RO 15 für den aus Seeon kommenden Verkehr kommt es aufgrund der schlechten Einsehbarkeit des von rechts kommenden Verkehrs zu Gefahrsituationen. Erschwerend kommt hinzu, dass der gegenüber angebrachte Verkehrsspiegel bei Nebel oder Frost beschlagen ist. Der aufgrund der Engstelle am Pfarrhofweg einseitig geregelte Vorfahrtverkehr führt oft zu Konflikt- bzw. Gefahrsituationen aufgrund Missachtung der einseitigen Vorfahrtsregelung.

3	Unübersichtliche Einmündung und Engstelle an Kämmerer-Höger-Str.	Die Einmündung der Kämmerer-Höger-Str. in die RO 15 ist sehr unübersichtlich was durch teilweises Parken am Gehweg noch verstärkt wird. Die Engstelle im Anfangsbereich der Kämmerer-Höger-Str. führt zu geringer Einsehbarkeit.
---	---	--

Tabelle 2: Beschreibung der wesentlichen Problempunkte im Ortskernbereich entlang RO 15 und RO 10

3.2 Maßnahmenalternativen

3.2.1 Alternative 1: Tempo 30 im Ortskernbereich + Einbahnregelungen

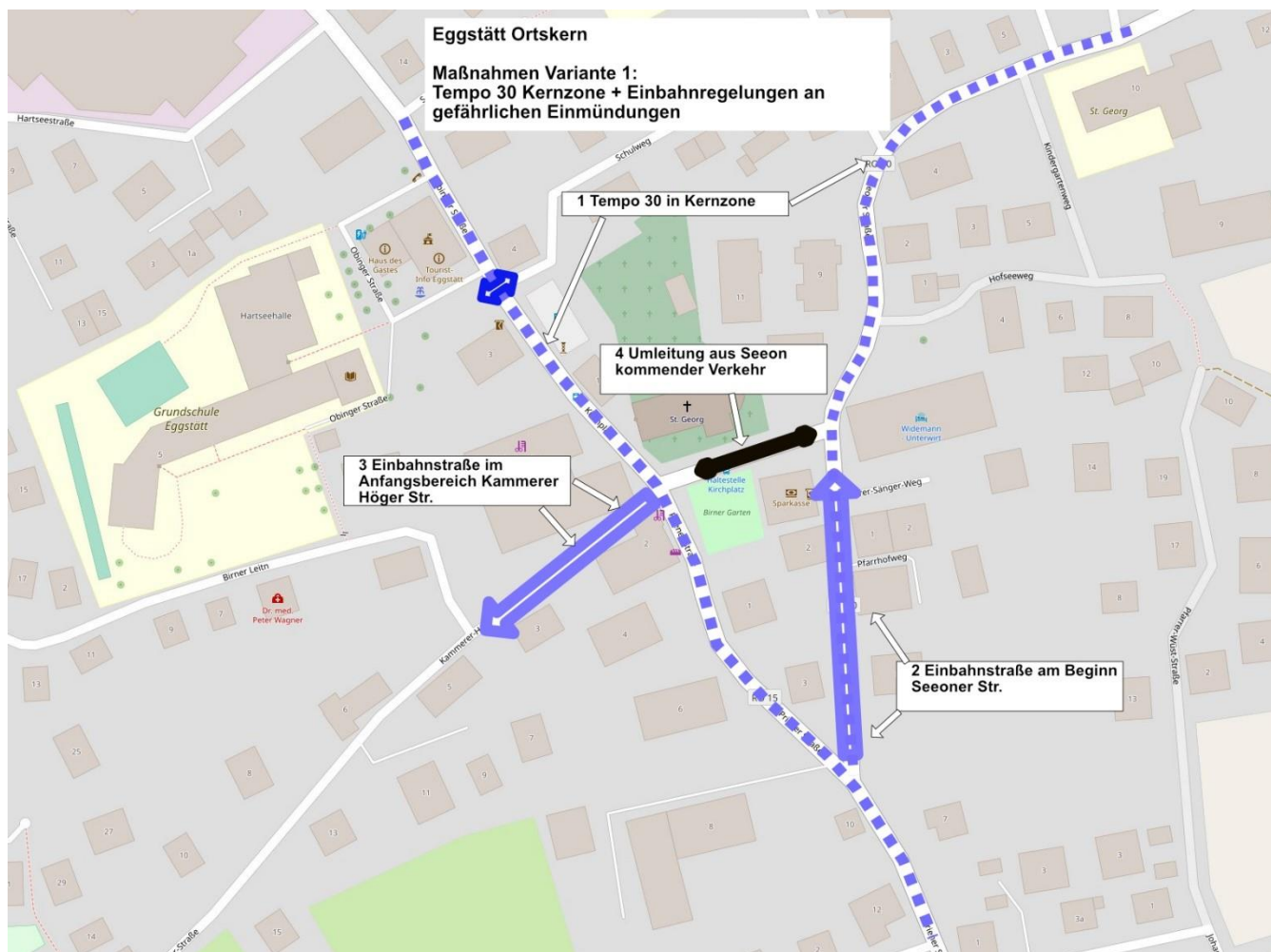


Abbildung 3: Darstellung Ortskern Maßnahmenalternative 1, Tempo 30 im Ortskern + Einbahnregelungen

Vorteile:

Tempo 30 in Verbindung mit Einbahnregelungen, um zwei gefährliche Einmündungen in die RO 15 zu entschärfen, würde in hohem Maße die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen und zwei wesentliche Gefahrschwerpunkte entschärfen. Tempo 30 ist in wesentlichen Teilen des Ortskerns keine wesentliche Einschränkung, da ein durchgängiges Befahren mit Tempo 50, insbesondere bei regem Gegenverkehr mit Schwerlastanteil, keine der Verkehrssituation angemessene Geschwindigkeit darstellt. Im Bereich von Kindergärten oder Schulen ist seit 2016 ohnehin gesetzlich vorgegeben, dass Tempo 50 eher die Ausnahme, als die Regel ist, und zwar auch auf überregionalen Straßen.

Nachteile:

Ein erheblicher Nachteil würde dadurch entstehen, dass am Kirchplatz ein erhöhtes Verkehrsaufkommen entstehen würde, der aufgrund Bushaltestelle, Kurzzeitparkern und Nähe zur Kirche bzw. zum Birner Garten seinerseits vor zu hohem Verkehrsaufkommen geschützt werden sollte. In diesem Bereich ist eher eine Verkehrsberuhigung angemessen.

Die Einbahnregelung im Bereich Kammerer-Höger-Str. würde dagegen zu Verlagerung von Verkehr in Wohnbereiche führen. Aufgrund der starken Reglementierungswirkung durch die beiden Einbahnregelungen in Verbindung mit den geschilderten Nebenwirkungen durch Verkehrsverlagerung könnte die Variante zu erheblichen Akzeptanzproblemen führen.

3.2.2 Variante 2: Tempo 30 im Ortskernbereich mit moderater Einbahnregelung

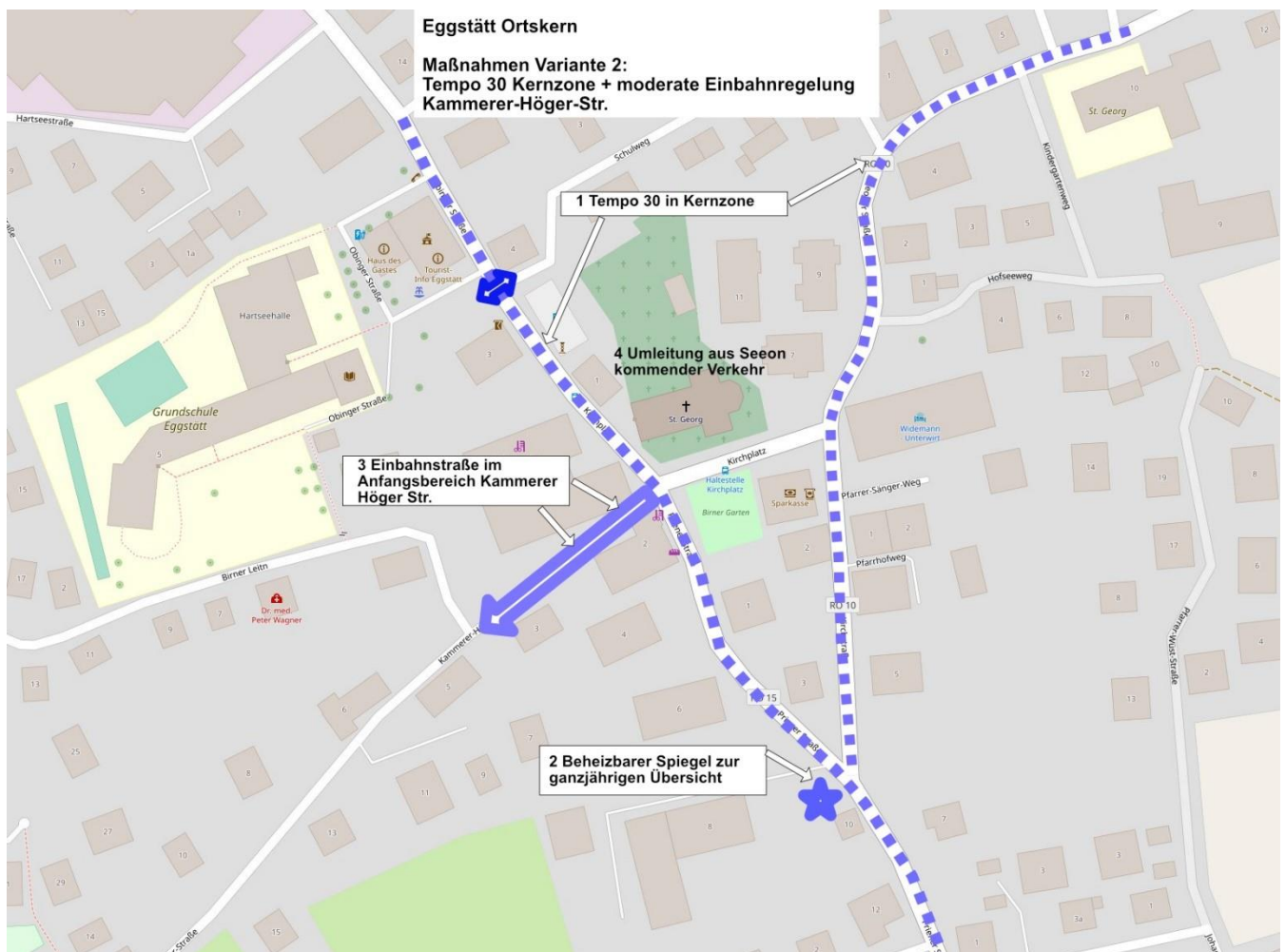


Abbildung 4: Darstellung Maßnahmen Ortskern Alternative 2: Tempo 30 im Ortskernbereich + moderate Einbahnregelung

Vorteile:

Tempo 30 in Verbindung mit einer Einbahnregelung, um eine gefährliche Einmündung in die RO 15 zu entschärfen, würde in hohem Maße die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen und einen Gefahrenschwerpunkt entschärfen. Die Einmündung der Seeoner Str. in die RO 15 könnte dadurch entschärft werden, dass an dieser Stelle ein neuer, beheizbarer Spiegel angebracht wird. Tempo 30 ist in wesentlichen Teilen des Ortskerns keine wesentliche Einschränkung, da ein durchgängiges Befahren mit Tempo 50, insbesondere bei regem Gegenverkehr mit Schwerlastanteil,

keine der Verkehrssituation angemessene Geschwindigkeit darstellt. Im Bereich von Kindergärten oder Schulen ist seit 2016 ohnehin gesetzlich vorgegeben, dass Tempo 50 eher die Ausnahme, als die Regel ist, und zwar auch auf überregionalen Straßen.

Nachteile:

Die Einbahnregelung im Bereich Kammerer-Höger-Str. kann zu Verlagerung von Verkehr in Wohnbereiche führen.

Aufgrund der Reglementierungswirkung durch die verbleibende Einbahnregelung in Verbindung mit der dadurch bedingten Verlagerung von Verkehr in Wohnbereich dürfte die Variante auf gewisse Akzeptanzprobleme stoßen (Diskussionsbedarf)

3.2.3 Variante 3: Tempo 30 im Ortskernbereich und Verzicht auf Einbahnregelungen

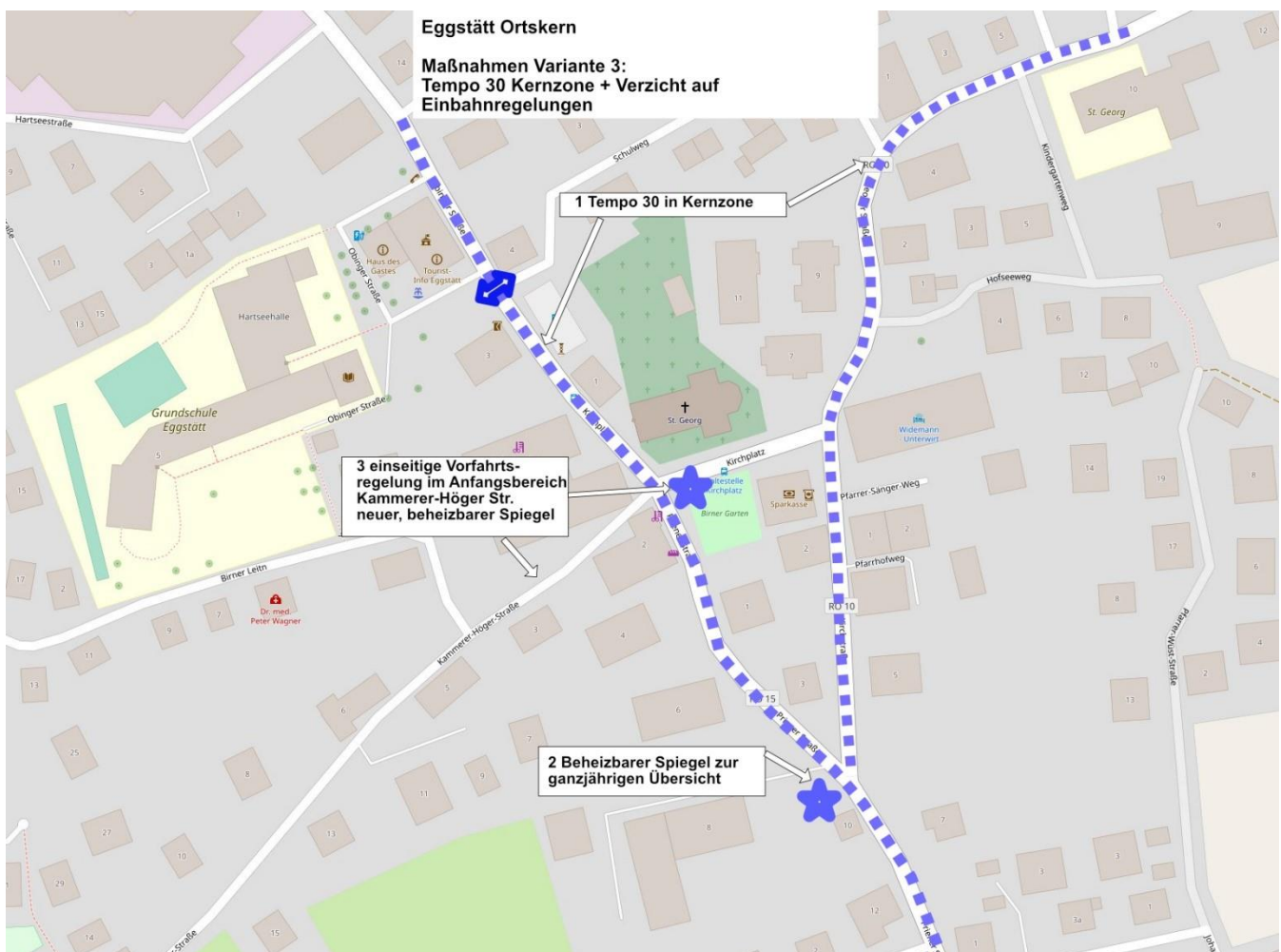


Abbildung 5: Darstellung Maßnahmen Ortskern Alternative 3: Tempo 30 im Ortskernbereich ohne zusätzliche Einbahnregelungen

Vorteile:

Tempo 30 in Verbindung mit Beibehaltung zweier unübersichtlicher Einmündungen, würde die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wesentlich erhöhen. In Verbindung mit Anbringung von besseren, beheizbaren Verkehrsspiegeln lassen sich die Einmündungen übersichtlicher gestalten, wobei ohnehin bei Einführung von Tempo 30 in diesem Bereich von einer wesentlichen Entschärfung der Thematik ausgegangen werden kann. Tempo 30 ist in wesentlichen Teilen des Ortskerns keine

wesentliche Einschränkung, da ein durchgängiges Befahren mit Tempo 50, insbesondere bei regem Gegenverkehr mit Schwerlastanteil, jetzt schon keine der Verkehrssituation angemessene Geschwindigkeit darstellt. Im Bereich von Kindergärten oder Schulen ist seit 2016 ohnehin gesetzlich vorgegeben, dass Tempo 50 eher die Ausnahme, als die Regel ist, und zwar auch auf Bundes- und Staatsstraßen.

Eine Berechnung des möglichen Zeitverlusts in dem Bereich der Priener Str. zeigt, dass sich die Fahrzeit rechnerisch maximal um 10 – 15 sec erhöht, in der Praxis sehr wahrscheinlich deutlich weniger.

Zahlreiche Untersuchungen hierzu haben ergeben, dass die Kapazität einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße durch eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt wird (siehe auch Umweltbundesamt 2016 (Hrsg.): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen).

Nachteile:

Die allgemeine Einführung einer Tempo 30 Zone im Ortskernbereich ohne zusätzliche Reglementierungen würde grundsätzlich zwei unübersichtliche und die damit verbundenen Einmündungen erhalten. Diese könnten aber durch Anbringung von verbesserten Verkehrsspiegeln zusätzlich zur Tempo 30 – Regelung entschärft werden.

3.3 Bewertung / Empfehlung

Empfehlung:

Die Abwägung der 3 Varianten führt zu dem Ergebnis, dass Alternative 3 die beste Relation aus Zielerreichungsgrad (Verbesserung der Verkehrssicherheit entlang RO 15 und RO 10 im Ortskernbereich, Entschärfung von unübersichtlichen Einmündungen) und Vermeidung von negativen Nebeneffekten bzw. größtmöglicher Akzeptanz aufweist. Daneben ist davon auszugehen, dass in allen 3 Varianten durch die Tempo 30 Regelung positive Nebeneffekte, wie Lärmreduzierung, Reduzierung Schadstoffimmissionen auftreten, die aber aufgrund der Verlagerung von Verkehr in unerwünschte Bereiche in den Varianten 1 und 2 geringer ausfallen.

Die Arbeitsgruppe empfiehlt daher, im Gemeinderat für die Alternative 3 einzutreten bzw. an die Öffentlichkeit heranzutreten, um die Diskussion auf eine breitere Basis zu stellen und zu überprüfen, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen konsens- bzw. mehrheitsfähig sind. Der bereits durch das Landratsamt abgelehnte Antrag auf eine Tempo-30 Zone nur im Bereich der Priener Str. sollte modifiziert werden und erneut mit Nachdruck eingebracht werden (inkl. Begründung). Es gibt zahlreiche Beispiele aus Nachbarlandkreisen (Lkr. Traunstein) oder anderen Gemeinden Oberbayerns, wo in ähnlichen Gemengelagen problemlos Tempo-30 Zonen eingeführt wurden (z.B. Gemeinde Hohenbrunn 2020 durch Antrag der CSU-Fraktion, ähnliche Gemengelage mit Durchgangsverkehr in Ortsbereich mit regem Publikumsverkehr).

Der nicht merklich vorhandenen Einschränkung hinsichtlich der Kapazität der betroffenen Strasse steht aber ein deutlicher Sicherheitsgewinn gegenüber, weil der Bremsweg sich drastisch vermindert: ein Fahrzeug steht bei Tempo 30 bereits, während ein Fahrzeug mit Tempo 50 in der gleichen Situation noch unverändert mit 50 km/h unterwegs ist (Anhalteweg = Reaktionsweg + Bremsweg; Anhalteweg bei Tempo 30: 13,3 m; Reaktionsweg bei Tempo 50: 13,9 m) (Quelle: Umweltbundesamt 2016 (Hrsg.): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen). Die bei einem Zusammenstoß umzuwandelnde

Energie ist bei Tempo 50 fast dreimal so hoch wie bei Tempo 30 (Kinetische Energie = $\frac{1}{2} \cdot \text{Masse} \cdot \text{Geschwindigkeit}^2$).

Seit 2016 ist bundesweit die gesetzliche Vorgabe dergestalt, dass Tempo 30 im Bereich von Schulen und Kindergärten auch bei Bundes- und Staatsstraßen die Regel ist, von der nur abgewichen werden kann, wenn der öffentliche Personennahverkehr beeinträchtigt wird oder Teile des Verkehrs in Wohnbereiche verlagert wird.

Wie bereits dargelegt, kann eine wesentliche Beeinträchtigung des Personennahverkehrs, wie im ablehnenden Bescheid des LRA behauptet, nicht nachgewiesen werden. Deshalb und mangels Ausweichmöglichkeiten besteht auch in diesem Bereich nicht die Gefahr einer Verlagerung des Verkehrs in Wohnbereiche, zumal diese in Eggstätt ohnehin großflächig auf Tempo 30 beschränkt sind. Darauf und auf die Situation mit Schule und Kindergarten ist bei einer erneuten Beantragung der Tempo-30 Zone hinzuweisen. Aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen ist darüber hinaus zu prüfen, ob hier ggf. eine Einführung der Tempo-30 Zone vor dem Verwaltungsgericht eingeklagt werden kann.

4. Eggstätt Nord mit Hartseegelände

4.1 Problematik

Das Hartseegelände, im Bereich des ältesten NSG Bayerns (seit 1939) gelegen, bietet eine einzigartige Naherholungsmöglichkeit am Rande einer für den Artenschutz hochbedeutsamen Eiszerfallslandschaft. Aufgrund hohen Besucherdrucks ist darauf hinzuwirken, dass das Hartseegelände nicht überlaufen wird damit einerseits der Erholungswert für Einheimische und Dauergäste erhalten bleibt und negative Auswirkungen für Ziele des Arten- und Biotopschutzes vermieden werden.

Parkplatzsituation:

In der Regel ist die Parkplatzkapazität des Hartseegeländes ausreichend. An schönen Sommertagen, insbesondere an Wochend- und Feiertagen kommt es jedoch aufgrund ausgeprägten teils überregionalen Andrangs zu Kapazitätsengpässen. Vielfach wird dann wild entlang der Hauptstraße (teilweise im NSG) oder in angrenzenden Wohngebieten geparkt. Die vorhandenen Stellflächen für PKW werden teilweise suboptimal genutzt, da es keine vorgegebenen Strukturen für die einzelnen PKW-Stellflächen gibt. Da aktuell keine Kontrollen über Parkverstöße stattfinden, werden Parksünder aktuell sogar gegenüber Parkern am Hartseegelände bevorzugt, da sie sich Parkgebühren sparen. Abstellflächen für Fahrräder sind nur marginal vorhanden und sollten optimiert werden. Zudem fehlen explizite Möglichkeiten zum Laden von Ebikes.

Fußgänger- Fahrradverkehr:

Im Bereich des Hartseestüberls und im Badebereich kommt es teils zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern. Gleiches gilt für den Wanderweg rund um den Hartsee, welcher am Hartseegelände entlangführt.

4.2 Maßnahmenvorschläge

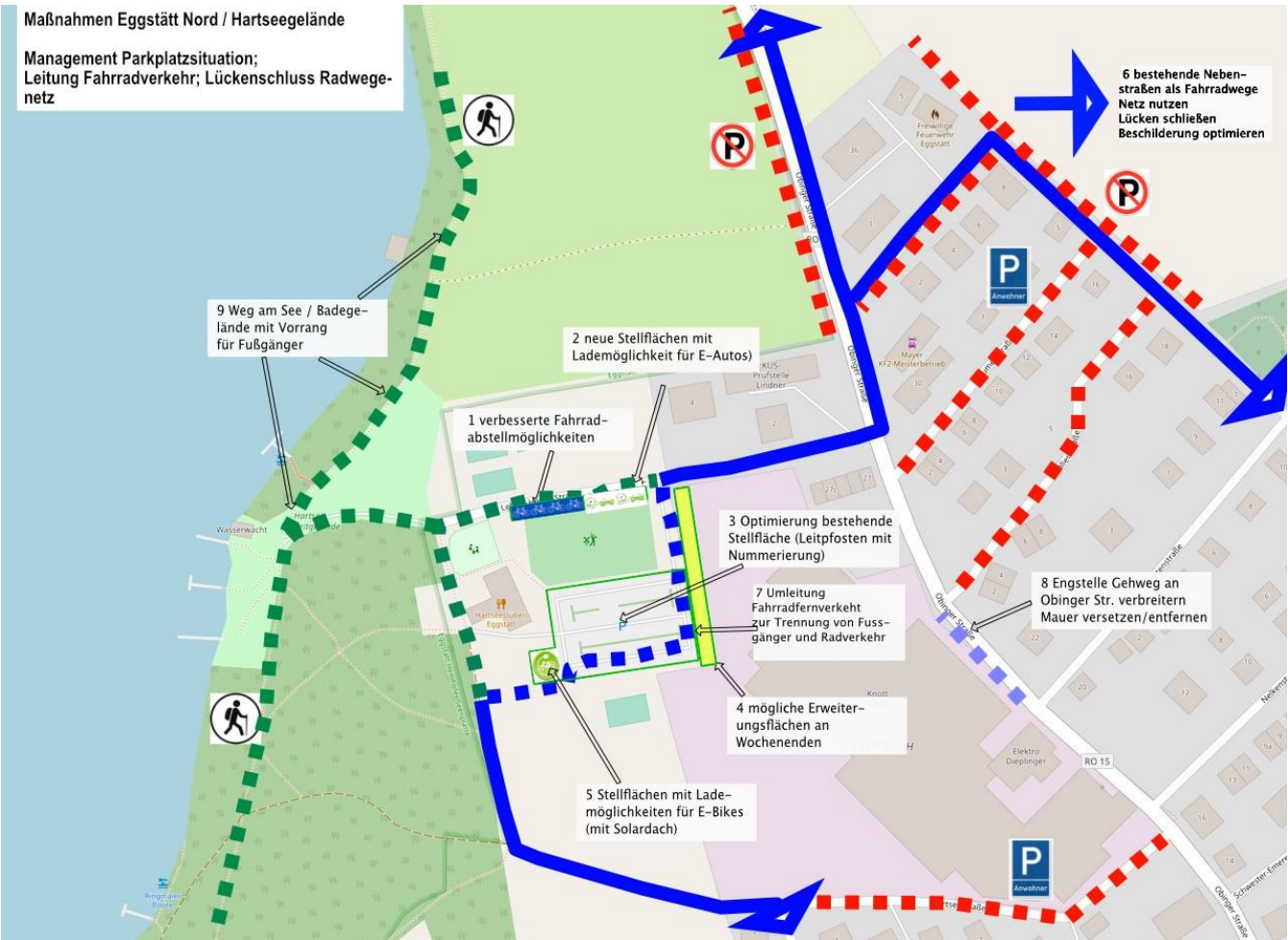


Abbildung 6: Maßnahmen im Bereich Eggstätt Nord / Hartseegelände (vergrößerte Darstellung)

Die Thematik Entwicklung des Hartseegeländes unter Berücksichtigung von Aspekten der Naherholung, des Fremdenverkehrs und des Naturschutzes wird separat in einem eigenen Schwerpunkt thematisiert. In diesem Dokument sind nur solche Aspekte mit Querbezug zum aktuellen Kontext (Verkehrsthemen) thematisiert. Generelles Ziel ist es, die Parkplatzsituation des Hartseegeländes zu optimieren, ohne die maximale Besucher-Kapazität des Hartseegeländes zu überschreiten. Eine deutliche Ausweitung der Parkplatzkapazität ist deshalb zu Gunsten einer moderaten Optimierung der Parkplatzsituation zusammen mit einer konsequenten Ahndung von Parkplatzverstößen entlang der Hauptstraße und in Wohngebieten abzulehnen. Zahlreiche Beispiele (Walchensee, Schliersee) zeigen die reale Gefahr des sog. „Overtourism“, bei dem es zu nicht nachhaltigen Formen der Naherholung kommt und die entsprechenden Gebiete mehr oder weniger überrannt werden. Hierzu reichen i.d.R. einige Instagram-Meldungen als Auslöser aus (z.B. Darstellung Walchensee als „bayerische Karibik“).

Insgesamt sollte das Hartseegelände einladend für Naherholungssuchende und Dauergäste sein, die mit dem Fahrrad anreisen und eher abweisen für überregionale Tagesgäste.

ID	Bezeichnung	Beschreibung / Problematik
1	Verbesserte Fahrradabstellmöglichkeiten	Zur Förderung des Fahrrads als umweltfreundlichem Verkehrsmittel sollten verbesserte Abstellmöglichkeiten erfolgen. Teilweise wild abgestellte Fahrräder im Bereich der Liegewiese bzw. am Hartseestüberl würden damit entfallen.

2	Neue Stellflächen für E-Autos mit Lademöglichkeit	Zur Förderung von E-Autos als umweltfreundlichem Verkehrsmittel sollten explizite Stellflächen mit Lademöglichkeit eingerichtet werden.
3	Optimierung bestehende Stellfläche	Um die Ausnutzung des bestehenden Parkplatzes zu verbessern, wird vorgeschlagen Leitpfosten mit nummerierten Parkplätzen anzubringen, damit aufgrund vorgegebener Struktur eine verbesserte Parkplatzausnutzung resultiert. Es ist darüber hinaus zu prüfen, ob einige Parkplätze reserviert werden können, für Einheimische, die nur mit dem Auto anreisen können (Eltern mit Säuglingen, Personen mit Gehbehinderung o.ä.).
4	Moderate Erweiterung Stellflächen an Wochenenden/Feiertagen	Parkplätze der Fa. Knott grenzen direkt an den Hartsee-Parkplatz an. Es ist zu prüfen, ob entlang eines Streifens am Rande des Hartseegeländes der Zaun des Firmengeländes zurückversetzt werden kann, um Parkplätze für Wochenenden zu schaffen. Unter der Woche wären die Parkplätze weiterhin für Mitarbeiter der Fa. Knott reserviert (Entsprechende Beschilderung mit drohender Abschleppung erforderlich!), eine zusätzliche Pforte könnte an dieser Stelle den Zugang für die Mitarbeiter erleichtern.
5	Stellflächen mit Lademöglichkeit für E-Bikes	Für Ebikes sollte eine zusätzliche Stellfläche mit Solardach und Lademöglichkeit eingerichtet werden, idealerweise im Bereich südlich des Hartseestüberls, um eine entsprechende Sonneneinstrahlung zu gewährleisten.
6	Bestehende Nebenstraßen als Fahrradwegenetz nutzen	Bestehende Nebenstraßen sollten als Fahrradwegenetz genutzt werden. Dabei sind bestehende Lücken zu schließen und die Beschilderung zu optimieren. Ergänzend wären entsprechende Fahrbahnmarkierungen anzubringen, damit Autofahrer auf den Charakter als Fahrradstraße hingewiesen werden. Idealerweise ist der Fahrradverkehr im Bereich des Hartseegeländes so zu leiten, dass Fahrrad- und Fußgängervorrangbereiche ausgewiesen werden.
7	Umleitung Fahrradverkehr	Zur Separierung von Fahrrad- und Fußgängervorrangbereichen sollte der Fahrradverkehr nicht durchs Hartseegelände führen, sondern daran vorbeigeleitet werden.
8	Engstelle entlang Obinger Str. beseitigen	Im Bereich der Fa. Knott an der Obinger Str. ist in einem ca. 30 m langen Abschnitt die Gehweg-Breite stark verringert. Es ist zu prüfen, ob die in diesem Bereich bestehende Betonmauer zurückgesetzt oder entfernt werden kann, damit die Gehwegbreite in diesem Abschnitt ausreichend ist.
9	Wege mit Vorrang Fußgänger ausweisen	Die Wege im Bereich des Hartseegeländes und die Wanderwege entlang des Hartsees sollten mit Vorrang für Fußgänger ausgewiesen werden. D.h. Fahrradverkehr ist grundsätzlich erlaubt, aber Fußgänger haben Vorrang und Fahrradfahrer haben entsprechend Rücksicht zu nehmen (Tempo verringern, Ausweichen). Fahrradwege mit Vorrang Fahrradverkehr sind ebenfalls auszuweisen (siehe ID 6)
10	Parkverbotszonen ausweisen und ahnden	Entlang des NSG und Feuerwehranfahrtszonen sind Parkverbotszonen auszuweisen und konsequent zu ahnden, damit überbordenden Besuchermassen an Spitzentagen Einhalt geboten werden kann. Im Bereich von Anwohnerstr. wäre es wünschenswert Bereiche mit „Parken nur für Anwohner“ auszuweisen und auch diese nachzuverfolgen (Evtl. gemeindl. Ausgabe von Berechtigungsscheinen).

Tabelle 3: Maßnahmenübersicht Hartseegelände / Eggstätt Nord

5.Eggstätt Süd

5.1 Problematik

Enger Gehweg/Fahrradweg am südl. Ortsausgang

Der eigentlich gut ausgebaute, aus Richtung Natzing kommende Fahrradweg endet im Bereich des südlichen Ortseingangs praktisch im Nichts. Radfahrer sind in einem Bereich von ca. 150 m gezwungen, entweder auf die Hauptstraße zu wechseln oder sich den in diesem Bereich zu engen Gehweg mit Fußgängern zu teilen. Da in diesem Bereich auch viele Fußgänger oder auch Fahrradfahrer zum Einkaufen (Edeka-Markt Summerer) unterwegs sind kommt es vielfach zu Konflikten.

Fehlender Fußgängerüberweg

Im Bereich der Einmündung Chiemseestraße / Bushaltestelle ist kein Fußgängerüberweg vorhanden. Die Überquerung der Prienerstr. ist in dem südlichen Ortsbereich insbesondere zu Stoßzeiten nur schwer möglich und besonders für Kinder gefährlich.

5.2 Maßnahmenvorschläge



Abbildung 7: vorgeschlagene Maßnahmen im Bereich Eggstätt Süd

ID	Bezeichnung	Beschreibung / Problematik
1	Gehweg verbreitern / Fahrradweg-Lücke schließen	In einem 150 m langen Abschnitt ist zu prüfen, ob der bestehende Gehweg verbreitert werden kann, damit eine konfliktfreie, gemeinsame Nutzung als Fahrrad- und Gehweg möglich wird. Hierzu sind Gespräche mit den Eignern der angrenzenden Grundstücke einzuleiten. Zumindest teilweise ist davon auszugehen, dass den Grundstückseignern bei Abtreten kein großer Verlust entsteht, da es sich teilw. um Streifen hinter einer Hecke, Einfahrtsbereiche oder Streifen hinter Luft-Wärmetauschern handelt.
2	Neuer Fußgänger-/Radfahrer Übergang	Damit die Priener Str. in diesem Bereich gefahrlos überquert werden kann, sollte im Bereich der Einmündung Chiemseestr. / Bushaltestelle ein Fußgängerüberweg / Zebrastreifen eingerichtet werden.
3	Radwegenetz: Verbindung zu geplantem Radweg nach Weisham	Um die Anbindung des vorgeschlagenen Radwegenetzes an den geplanten Radweg nach Weisham zu ermöglichen, ist an der Chiemseestraße ein Fahrradstreifen zu markieren, damit Autofahrer auf die gemeinsame Nutzung dieses Bereiches mit Fahrradfahrern zusätzlich hingewiesen werden.
4	Radwegenetz: Bestehende Nebenstraßen als Radwege nutzen	Bestehende Nebenstraßen sollten als Fahrradstraßen umgewidmet werden und entsprechend beschildert werden. Eine entsprechende Fahrbahnmarkierung ist anzustreben. Bestehende Lücken sind zu schließen.
5	Vorrangstellflächen für Fahrräder	Zur Förderung eines umweltfreundlichen Nahverkehrs wären zusätzliche Stellflächen im Eingangsbereich des Edeka-Marktes Summerer zu begrüßen. Optimalerweise ist dann auch Platz für Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder.

Tabelle 4: Maßnahmenübersicht Eggstätt Süd

6. Überblick über vorgeschlagene Maßnahmen

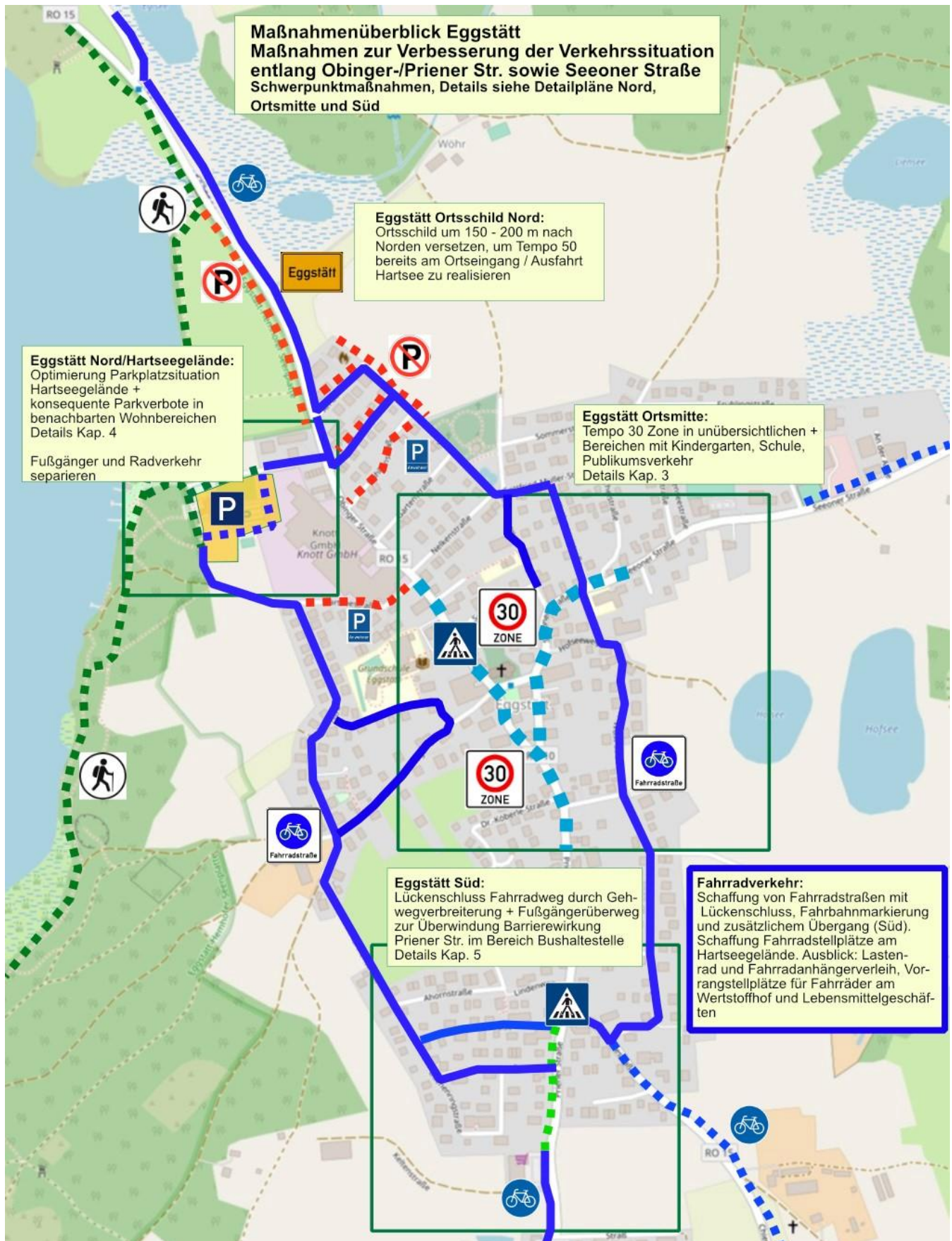


Abbildung 8: Maßnahmengesamtübersicht

Wie bereits mehrfach dargestellt sind die erarbeiteten Maßnahmen als Vorschläge /

Diskussionsgrundlage zu verstehen. Die Vorschläge wurden in gemeinschaftlicher Diskussion im Rahmen des Arbeitskreises Verkehrsthemen der Ortsgruppe Bündnis90/Die Grünen erarbeitet und durch mehrere Ortstermine ergänzt.

ID	Bezeichnung	Beschreibung / Problematik
1	Ortskernbereich	Detaillierte Ausführung der vorgeschlagenen Maßnahmen siehe Kap. 3
2	Eggstätt Nord / Hartseegelände	Detaillierte Ausführung der vorgeschlagenen Maßnahmen siehe Kap. 4
3	Eggstätt Süd	Detaillierte Ausführung der vorgeschlagenen Maßnahmen siehe Kap. 5
4	Übergeordnete Maßnahme Radwegenetz	In allen Ortsbereichen sollte unter Ausnutzung bestehender Nebenstraßen ein Radwegenetz geschaffen werden. Hierzu ist die Beschilderung zu optimieren und sind vorhandene Lücken zu schließen. Ein zweiter Fußgänger/Fahrradübergang im südl. Ortsbereich dient der sicheren Überquerungsmöglichkeit der Priener Str. Nebenstraßen, die als Fahrradstraßen umgewidmet werden, sollten idealerweise mit Fahrbahnmarkierungen versehen werden, damit Autofahrer auf die gemeinsame Nutzung zusätzlich hingewiesen werden. Innerörtliche Schulwege, Besorgungen und Einkäufe bis hin zum regelmäßigen Besuch des Wertstoffhofs sollten problemlos mit dem Fahrrad möglich sein, ohne die stark befahrene Hauptstraße befahren zu müssen.
5	Zusatzmaßnahme Versetzung Ortsschild Eggstätt Nord	Im Bereich Eggstätt Nord besteht die Tendenz, am Ortseingang mit noch überhöhter Geschwindigkeit einzufahren und das Auto „auslaufen“ zu lassen. Um die Gefahrenstelle Einmündung Hartseegelände/Fa. Knott zu entschärfen wäre eine Versetzung des Ortsschildes um 150m nach Norden eine geeignete Maßnahme.

Tabelle 5: Maßnahmengesamtübersicht

7. Weiteres Vorgehen / Priorisierung

Der Arbeitsgruppe und der Ortsgruppe ist es wichtig, die Maßnahmen öffentlich zu diskutieren und zusätzliche Ergänzungen und Verbesserungen mit einzubeziehen bzw. ggf. einzelne Punkte zu modifizieren.

Zu diesem Zweck soll über geeignete Medien, z.B. Homepage der Grünen Eggstätt, das Konzept zur Verfügung gestellt werden und die Möglichkeit gegeben werden dieses zu kommentieren oder zu ergänzen.

Soweit es das Infektionsgeschehen zulässt, ist darüber hinaus geplant, die Verkehrsthemen auch im Rahmen eines öffentlichen Workshops im September zu behandeln und auch über diesen Weg Mitwirkungsmöglichkeiten zu eröffnen.

Aus Sicht des AK und des OV ergibt sich aktuell die im Folgenden dargestellte Priorisierung der Maßnahmen. Angelehnt an diese Priorisierung ist im weiteren Verlauf geplant, laufend Einzelanträge im Gemeinderat einzubringen bzw. weitere Aktivitäten zu starten, um die Themen ggf. zu vertiefen.

Priorisierung:

Prio	Maßnahmenpaket	Beschreibung
1	Maßnahmenpaket Ortskernbereich / Einführung Tempo-30 Zone	Die in Kap. 3 aufgezeigte Problemhäufung im Ortskernbereich ist am dringenden zu entschärfen. Ein detailliert begründeter, modifizierter Widerspruch zum Ablehnungsbescheid des LRA zur beantragten Tempo-30 Zone sollte eingebracht werden. Sollte sich eine Tempo 30 Zone auch mittelfristig nicht durchsetzen lassen, ist ggf. in Erwägung zu ziehen, ergänzende Maßnahmen im Verantwortungsbereich der Gemeinde zu treffen (z.B. Einbahnstraßenregelung im Bereich Kammerer-Höger-Str.).
2	Fußgängerüberweg Eggstätt Süd	Um die Zerschneidungswirkung der Priener Str. im Bereich Eggstätt Süd abzumildern und die Gefahrensituation im Bereich Einmündung Chiemseestr. / Bushaltestelle zu entschärfen ist ein zweiter Fußgängerüberweg in diesem Bereich voranzutreiben.
3	Lückenschluss Fahrradwegenetz Eggstätt Süd	Um die vorhandene Lücke für den Fahrradverkehr im Bereich Eggstätt Süd zu schließen und die gemeinsame Nutzung des Gehwegs für Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen, sollte im Bereich vom Edeka-Markt Summerer bis Einmündung Chiemseestraße eine Verbreiterung des Fahrradwegs angestoßen werden. Alternativ könnte man in Erwägung ziehen, eine Anbindung an das Fahrradwegenetz über die Buchenringstraße zu ermöglichen. In beiden Fällen sind Gespräche mit Grundstücksbesitzern über Flächenankäufe zu führen.
4	Maßnahmenpaket Hartseegelände	Optimierung der Parkplatzsituation Hartseegelände und konsequentes Verbot und Nachverfolgung von Wildparkern gem. Kap. 4. Ziel ist die Vermeidung von überbordendem Besucheransturm an Spitzentagen.
5	Übergeordnete Maßnahme Radwegenetz	In allen Ortsbereichen sollte unter Ausnutzung bestehender Nebenstraßen ein Radwegenetz geschaffen werden. Hierzu ist die Beschilderung zu optimieren und sind vorhandene Lücken zu schließen. Ein zweiter Fußgänger/Fahrradübergang im südl. Ortsbereich dient der sicheren Überquerungsmöglichkeit der Priener Str.. Nebenstraßen, die als Fahrradstraßen umgewidmet werden, sollten idealerweise mit Fahrbahnmarkierungen versehen werden, damit Autofahrer auf die gemeinsame Nutzung zusätzlich hingewiesen werden. Innerörtliche Schulwege, Besorgungen und Einkäufe bis hin zum regelmäßigen Besuch des Wertstoffhofs sollten problemlos mit dem Fahrrad möglich sein, ohne die stark befahrene Hauptstraße befahren zu müssen.
6	Zusatzmaßnahme Versetzung Ortsschild Eggstätt Nord	Im Bereich Eggstätt Nord besteht die Tendenz, am Ortseingang mit noch überhöhter Geschwindigkeit einzufahren und das Auto „auslaufen“ zu lassen. Um die Gefahrenstelle Einmündung Hartseegelände/Fa. Knott zu entschärfen wäre eine Versetzung des Ortsschildes um 150m nach Norden eine geeignete Maßnahme.

Weitere Themen, die zukünftig im Arbeitskreis Verkehrsthemen aufgegriffen werden sollen:

- Überörtliches Fahrradwegenetz optimieren, sowie entsprechende Broschüren und Infomaterialien erstellen, um eine zusätzliche Attraktion für nachhaltigen Tourismus zu schaffen
- Möglichkeiten, den öff. Nahverkehr zu fördern
- Problembereiche in weiteren Ortsteilen zu identifizieren und Verbesserungsvorschläge erarbeiten

Interessenten sind jederzeit aufgerufen, entsprechende Anregungen und Vorschläge in die Arbeitsgruppe einzubringen bzw. natürlich gerne auch mitzuarbeiten.