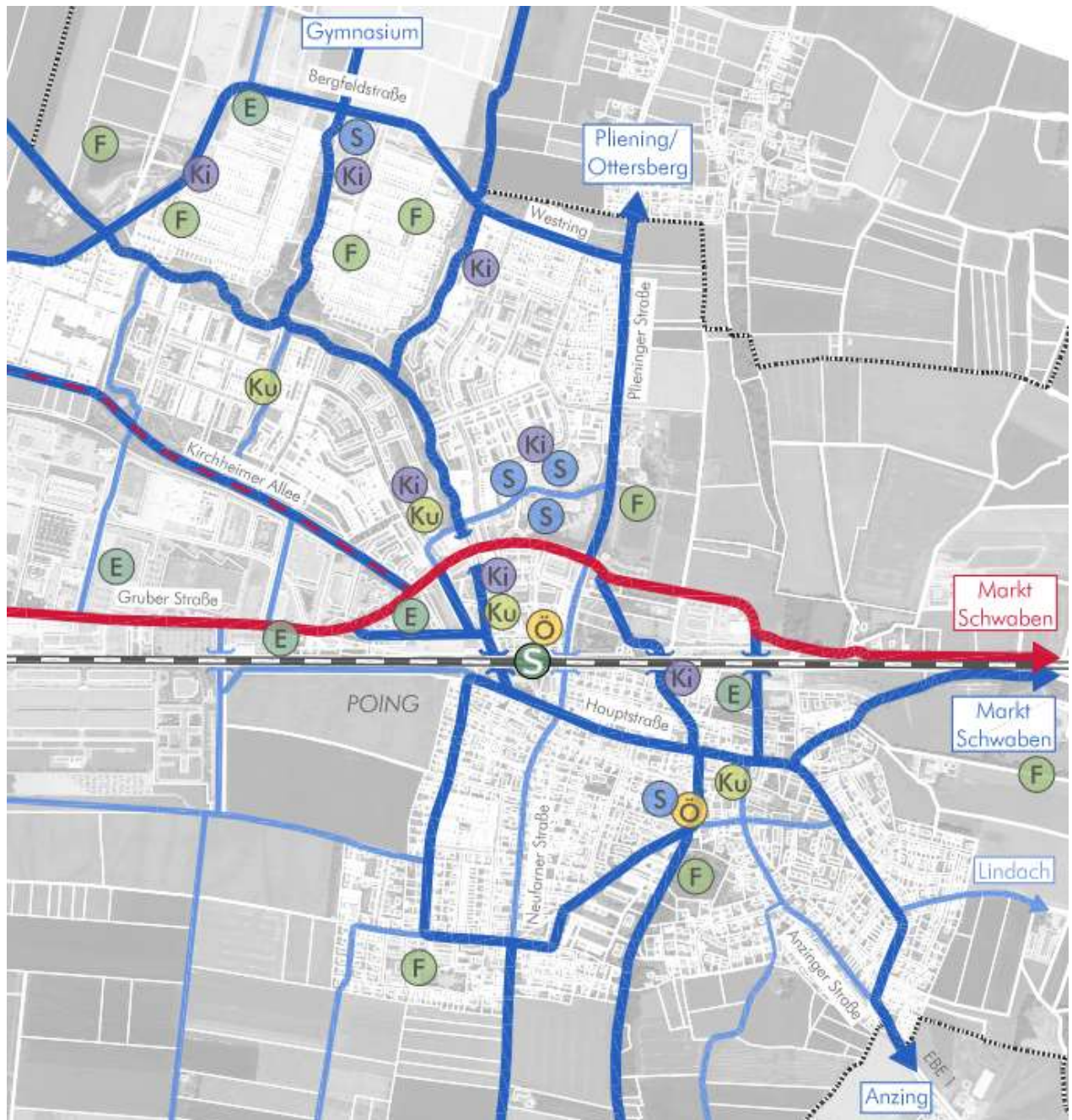


Gemeinde Poing

Radverkehrskonzept

Abschlussbericht 09.03.2021



PLANUNGSGESELLSCHAFT

STADT-LAND-VERKEHR GmbH

Josephspitalstraße 7 – 80331 München

Inhaltsverzeichnis

0. Aufgabenstellung	4
1. Bestandsanalyse.....	5
1.1 Städtebauliche Merkmale.....	5
1.2 Innerörtliches Straßen- und Wegenetz.....	6
1.3 Einstufung des Straßen- und Wegenetzes (gemäß RASt 06)	10
1.4 Überörtliche Radfahrverbindungen.....	11
1.5 Unfallhäufungspunkte und Sicherheitsdefizite	11
1.6 Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs	12
1.7 Schulwege	15
1.8 Fahrradabstellanlagen.....	16
1.9 Ergebnisse aus der Mitarbeiterbefragung	18
1.10 Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung.....	20
2. Bewertung	21
2.1. Mängel und Konfliktbereiche.....	21
2.1.1 Verkehrssicherheit.....	22
2.1.2 Komfort.....	27
2.1.3 Beschilderung (verkehrsrechtliche Umsetzung)	31
2.1.4 Unterhalt	37
2.1.5 Netzverknüpfung	41
2.1.6 Abstellanlagen	45
2.2 Zusammenfassung Stärken und Schwächen	59
2.3 Handlungsbedarf.....	61
2.4 Vertiefte Betrachtung: Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht.....	62
3. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes	64
3.1 Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen.....	64
3.2 Entwicklung eines Routennetzes	69
4. Maßnahmen.....	71
4.1 Maßnahmen für Ortsstraßen	73
4.1.1 Verkehrsrechtliche Maßnahmen im örtlichen Straßennetz.....	73
4.1.2 Kleinere (bauliche) Maßnahmen	96
4.1.3 Größere bauliche Maßnahmen im örtlichen Straßennetz	114
4.2 Maßnahmen auf klassifizierten Straßen	130
4.2.1 Verkehrsrechtliche Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz.....	130
4.2.2 kleinere bauliche Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz	148
4.2.3 Größere bauliche Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz	157
4.3 Sonstige bauliche Maßnahmen in Abstimmung mit übergeordneten Behörden	165

4.4 Fahrradabstellanlagen.....	169
4.4.1 Bahnhöfe.....	175
4.4.2 Schulen und Kindertagesstätten	182
4.4.3 Kommunale Einrichtungen	189
4.4.4 Sport- und Freizeitanlagen.....	194
4.4.5 Einzelhandel	199
4.5 Schulwege	209
4.6 Flankierende Maßnahmen	210
4.7 Elektromobilität („E-Bikes“ und „Pedelecs“)	212
5. Prioritäten und Umsetzung.....	213
5.1 Prioritäten	213
5.2 Umsetzung.....	216

0. Aufgabenstellung

Die Gemeinde Poing hat ein Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben, das alle wichtigen Aspekte des Radverkehrs beleuchten soll.

Aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes, aber auch als Beitrag zur Gesundheitsförderung sowie zur gesellschaftlichen Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen will die Gemeinde Poing den Radverkehr in ihrem Gemeindegebiet fördern. Wesentliche Ziele sind die Steigerung des Radverkehrsanteils, die Erhöhung der Radverkehrssicherheit und der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.

Gerade im Bereich der Nahmobilität bietet der Radverkehr große Potenziale im Hinblick auf eine nachhaltige, kostengünstige, sozialverträgliche und umweltfreundliche Mobilitätskultur, wobei auch Verkehrsbeziehungen zwischen den Nachbargemeinden/-städten und der Gemeinde Poing für den Radverkehr aktiviert und verbessert werden können. Hierbei spielen Qualität und Nutzbarkeit der Radverkehrsanlagen im Alltags- und Freizeitverkehr, die Verkehrssicherheit und der Komfort für Radfahrer eine große Rolle.

Die Gemeinde Poing ist der AGFK-Bayern beigetreten und hat im März 2016 die Vorbereitung mit der AGFK-Bayern durchgeführt. Im Hinblick auf die Hauptbereisung im Oktober 2020 werden bei der Ausarbeitung eines Radverkehrskonzepts, die Kriterien der AGFK mitberücksichtigt.

Auch die Ergebnisse der bereits durchgeführten Haushalts- und Mitarbeiterbefragung werden für die Erarbeitung des Radverkehrskonzepts als Grundlage mitverwendet.

Nach Aufnahme und Bewertung des Bestands und den daraus abgeleiteten Mängeln und Potenzialen, wird ein in sich schlüssiges und auf die gesetzten Ziele abgestimmtes Konzept entwickelt und mit fachlich begründeten Maßnahmen hinterlegt. Die bereits von der Gemeinde erarbeiteten Maßnahmen werden im Weiteren noch vertieft. Die wesentlichsten Maßnahmen werden skizzenhaft dargestellt. Abschließend wird in Abstimmung mit der Gemeinde eine Prioritätenreihung vorgenommen.

1 Bestandsanalyse

1.1 Städtebauliche Merkmale

Poing liegt in der Region München rund 21 km östlich der Landeshauptstadt München. Poing gehört dem Landkreis Ebersberg an und ist ca. 19 km von der Kreisstadt Ebersberg entfernt. Durch die Gemeinde Poing verläuft die Bahnstrecke München-Simbach. Im Gemeindegebiet liegen 2 Haltepunkte (Grub und Poing), die durch die S-Bahnlinie S2 im 20-Minuten-Takt bedient werden und die nach rund 20 Minuten den Münchner Ostbahnhof erreicht. Zur A 94 (Anschlussstellen Parsdorf und Anzing) sind es jeweils 4 km, den Flughafen München erreicht man über die Flughafentangente Ost nach etwa 31 km.

Die Siedlungsstruktur der Gemeinde Poing ist geprägt durch zwei Siedlungskerne, das „Neue Poing“ im Norden und „Alt-Poing“ im Süden.

Südlich des Gemeindegebiets liegt der Ortsteil Angelbrechting, der über die Neufahrner Straße zu erreichen ist.

Westlich des Hauptortes Poing schließt sich der Ortsteil Grub mit dem angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiet an. In Grub befindet sich ein wichtiger Standort der Bayerischen Landesanstalt für Landwirtschaft mit seinen wissenschaftlichen Instituten für Tierzucht, Landtechnik und Tierhaltung, Tierernährung und Futterwirtschaft sowie eine Versuchsstation.

Im östlichen Gemeindegebiet liegt der Wildpark Poing, der vor allem am Wochenende viele Besucher, insbesondere junge Familien, aus der weiteren Umgebung anzieht.

Die Bahnlinie verläuft in Ost-West-Richtung durch das Gemeindegebiet und teilt Poing in einen nördlichen und einen südlichen Teil. Aufgrund vielfältiger Querungsmöglichkeiten, vor allem auch durch die neue Unterführung für den Fuß- und Radverkehr am Bahnhof, stellt die Bahnlinie nur bedingt eine Barriere dar.

Im Süden wird das Gemeindegebiet von der A94 begrenzt, die deutlich weniger Querungsmöglichkeiten aufweist.

Topographie

Die Gemeinde hat eine überwiegend flache Topographie. Somit sind in der Gemeinde Poing ideale Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil gegeben.

1.2 Innerörtliches Straßen- und Wege- netz

Eine Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation erfolgte im Sommer 2020 und ergab, dass in Poing bereits gute Voraussetzungen für ein attraktives Radfahrnetz existieren (vgl. Pläne 1-3). Dazu gehören u.a.:



- die Sicherung von Querungen an den Hauptverkehrsstraßen, im Ortskern und an den Schulen (Beispiel Querungshilfe Blumenstraße);



- Die Benutzungspflicht für Radwege an wichtigen Verbindungsstraßen ist größtenteils aufgehoben (Beispiel Kirchheimer Allee);



- einige Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie, vor allem die komfortable Fußgänger- und Radfahrerunterführung am Bahnhof;



- entgegen der Einbahnrichtung für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraßen, die somit die Durchlässigkeit für den Radverkehr erhöhen;



- eine flächenhafte Verkehrsberuhigung mit umfangreicher Anordnung von Tempo 30 (als Tempo 30-Zonen oder durch Einzelmaßnahmen) und verkehrsberuhigten Bereichen in den nördlichen Wohngebieten (Beispiel Bajuwarenstraße);



- Beschilderung überörtlicher Radwegeverbindungen



- eigenständige Fuß- und Radwege in großzügigen Parkanlagen, v.a. in den nördlichen Wohngebieten (Beispiel Bergfeldpark)



- Radverkehrsanlagen an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen (Beispiel Pliening Straße mit höhenfreier Querung)



- Radwege entlang der klassifizierten Straßen zu den Orten, der Radweg nach Angelbrechting ist sogar beleuchtet, sowie in die Nachbargemeinden (z.B. EBE1 Richtung Anzing);



- Eigenständige Fuß- und Radwege werden ergänzt durch ein Netz von Flurwegen, die dem landwirtschaftlichen Verkehr dienen, aber teilweise auch für den Radverkehr gut zu befahren sind (Beispiel Angelbrechting).

Dennoch sind im Poinger Radfahrnetz auch einige Problem-
punkte vorhanden, die das Radfahren weniger attraktiv ma-
chen. Dies sind u.a.:



Gruber Straße/Plieninger Straße



Fehlende Beschilderung durch-
lässige Sackgasse Wickinger-
straße

- Kreuzungen, die für den Radfahrer nicht komfortabel oder sogar gefährlich, bzw. mit einer für den Radverkehr unvorteilhaften Schaltung der Lichtsignalanlage versehen sind, wie z.B. die Kreuzungen Gruberstraße/ Plieninger Straße und Hauptstraße/Bahnhofstraße
- alle klassifizierten Straßen im Ortsgebiet, die keine Radverkehrsanlagen haben (Beispiel Neufarner Straße).
- die Überquerung des Marktplatzes von der Bahnunterführung in den Bergfeldpark, wobei hier verbotswidrig durchfahrende Pkw den Fuß- und Radverkehr gefährden.
- Insbesondere in Wohngebieten, aber auch in Gewerbegebieten, fehlen bei manchen durchlässigen Sackgassen (Zeichen 357 StVO) und wichtigen Quartier erschließenden Fußwegen noch die Hinweise auf eine Durchfahrmöglichkeit für den Radverkehr, um direkte und kurze Wege anzubieten, die dem Radverkehr zeitliche Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr verschaffen. Dieser Aspekt ist vor allem für Ortsunkundige entscheidend, da diesen oft nicht bekannt ist, ob eine Durchfahrt mit dem Fahrrad hier möglich und vorteilhaft ist oder nicht. Auch sind im Gewerbegebiet auf privaten Straßen Sperrungen für Fahrzeuge aller Art (Zeichen 250), also auch für den Radverkehr, angeordnet.



- Darüber hinaus fehlen im Netz noch Wegverbindungen, die das Radwegenetz vervollständigen und dem Radverkehr die Möglichkeit bieten, abseits von Hauptverkehrsstraßen zu wichtigen Zielen zu gelangen. Die vorhandene Infrastruktur bietet aber gute Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung hin zu einem attraktiven Gesamtkonzept.

1.3 Einstufung des Straßen- und Wegenetzes (gemäß RAS 06)

Anbaufreie Straßen/
Klassifizierte Straßen

Das Straßen- und Wegenetz in der Gemeinde Poing wurde nach seiner Funktion gemäß Rast 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) eingestuft (vgl. Plan 1).

- Senator-Gerauer-Straße (EBE1);
- Münchner Straße (EBE17);
- Neufarner Straße (EBE2);
- Plieninger Straße (EBE2)
- Am Hanselbrunn
- Schwabener Straße.

Gewerbestraßen

- Im Technologiepark;
- Siemensstraße;
- Parsdorfer Straße.

Örtliche Einfahrtsstraße/
Klassifizierte Straßen

- Gruber Straße (EBE1);
- Neufarner Straße (EBE2);
- Anzinger Straße (EBE1);
- Kirchheimer Straße;
- Prof.-Zorn-Straße.

Geschäftsstraßen

- Hauptstraße;
- Bahnhofstraße;
- Alte Gruber Straße;
- Bürgerstraße.

Sammelstraßen

- Kircheimer Allee;
- Bergfeldstraße;
- Westring;
- Wildparkstraße.

Wohnstraßen / Wohnwege

Alle anderen Straßen und Wege in der Gemeinde Poing werden als Wohnstraßen oder Wohnwege eingestuft.

1.4 Überörtliche Radfahrverbindungen



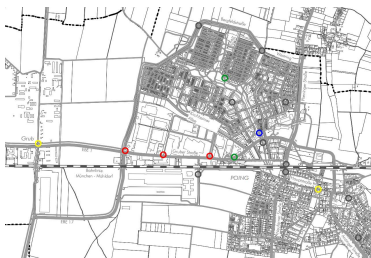
www.bayerninfo.de

Radschnellweg

Übergeordnete Radwegeverbindungen für den Freizeitverkehr führen durch Poing. Im Radwegenetz der Bayerischen Vermessungsverwaltung finden sich wichtige innerörtliche Routen sowie überörtliche Verbindungen u.a. nach Anzing, Pliening, Markt Schwaben oder Kirchheim. Fernradwege oder Strecken des Bayernetzes für Radler befinden sich nicht im Gemeindegebiet Poing.

Der geplante Radschnellweg zwischen München und Markt Schwaben verläuft über Poing. Im Rahmen einer Untersuchung wurde eine Vorzugstrasse über die Gruber Straße – Am Hanselbrunn – Schwabener Straße (nördlich der Bahnlinie) vorgestellt. Als Variante wurde noch eine Führung über die Kirchheimer Allee diskutiert. Die Untersuchung kommt jedoch auch zu dem Ergebnis, dass die Standards für Radschnellwege nicht eingehalten werden können. Wo Radverkehrsanlagen erweitert oder ergänzt werden können, ist Aufgabe einer Detailplanung des Radschnellwegs.

1.5 Unfallhäufungspunkte und Sicherheitsdefizite



Unfallhäufungspunkte in der Gemeinde Poing.

Für die Förderung des Radverkehrs ist die Verkehrssicherheit von entscheidender Bedeutung. Auch hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl für oder gegen das Fahrrad spielt der Aspekt der Verkehrssicherheit eine entscheidende Rolle. Die Analyse der Unfallhäufungspunkte ergibt bereits erste Hinweise auf den zukünftigen Handlungsbedarf.

Im Plan 2 sind die wesentlichsten Unfallhäufungspunkte mit Radfahrbeteiligung zwischen 1.1.2019 und 9.7.2020 dargestellt. Diese werden nach Fahr-, Kreuzungs-, Abbiegeunfällen sowie in Unfälle mit ruhendem Verkehr, Längsverkehr und sonstigen Unfällen unterschieden. Insgesamt wurden 20 Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (einschließlich Mofa, E-Bike und Pedelec) registriert. Eine Häufung der Unfälle ist in der Ortsmitte und entlang der Gruber Straße zu verzeichnen.

1.6 Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs



Straßencharakterisierung mit Verkehrsmagneten der Gemeinde Poing

Wichtige Quellgebiete des Radverkehrs sind generell alle Wohngebiete, wobei die Dichte der Bebauung, die Sozialstruktur, die Topographie, die Radfahrbedingungen und die Entfernung zu wichtigen Zielorten des Radverkehrs wesentliche Einflussgrößen für die Benutzung des Fahrrads darstellen. Das Fahrrad wird im Allgemeinen bevorzugt für Distanzen zwischen ein und drei Kilometer eingesetzt, wenn Sicherheit und Annehmlichkeit gegeben sind.

In Poing liegen fast alle wesentlichen innerörtlichen Quell- und Zielpunkte in einem Entfernungsbereich bis ca. drei Kilometer. Die meisten Wohngebiete liegen sogar maximal zwei Kilometer von den wichtigsten Zielen entfernt. Etwas weiter entfernt sind die Ortsteile Grub und Angelbrechting, aber auch hier liegt die Ortsmitte maximal 2 km entfernt.

Schulen und Bildungseinrichtungen:

- Anni-Pickert-Grund- und Mittelschule (Gruber Str.);
- Grundschule am Bergfeld (Gebrüder-Grimm-Straße);
- Grundschule an der Karl-Sittler-Straße;
- Dominik-Brunner-Realschule Poing (Seerosenstraße);
- Seerosenschule (Sonderpädagogisches Förderzentrum in der Seerosenstraße).

Kindergärten:

- AWO Kindergarten (Blumenstraße);
- AWO-Kinderhaus Poing (Birkenallee);
- Denk mit! Zwerge in Poing (Bergfeldstraße);
- Jakl-Geißl-Hort der Arbeiterwohlfahrt (Schulstraße);
- Katholischer Kindergarten am Bergfeld (Gebrüder-Asam-Straße);
- Katholischer Kindergarten am Endbachweg (Hohenzollernstraße);
- Kindergarten/-hort/-krippe der Kinderland PLUS gGmbH (Fresiengasse);
- Kindergarten/-hort/Intensiv-Vorschule der Kinderland PLUS gGmbH (Seerosenstraße);
- Kindergarten/-krippe der Kinderland PLUS gGmbH (Kirchheimer Allee);
- Kindergarten/-krippe der Kinderland PLUS gGmbH (Sudetenstraße);
- Kindergarten/-krippe der Kinderland PLUS gGmbH (Gebrüder-Grimm-Straße);

- Kindergarten/-krippe der Kinderland PLUS gGmbH, Little Feet – big steps Bilingualer Kindergarten/-krippe (Sudetenstraße);
- Kindertagesstätte Familienzentrum Poing e.V. Kindergarten – Krippe Haus für Kinder (Gebrüder-Grimm-Straße);
- Kindertagesstätte Familienzentrum Poing e.V. – Hort Bürgerhaus (Bürgerstraße);
- Kindertagesstätte Familienzentrum Poing e.V. – Hort (Seerosenstraße);
- Waldkindergarten der Poinger Wurzelkinder e.V. (Lindacher Straße).

Einzelhandel:

- Blumenstudio Birgit (Bürgerstraße)
- Edeka (Alte-Gruber-Straße)
- Edeka Pfeilstetter (Bergfeldstraße)
- Der Weingeist (Prielmayrstraße)
- KERN SCHUHE Poing (Alte-Gruber-Straße)
- NDK (Bürgerstraße)
- Aldi Süd (Bürgerstraße)
- TAKKO FASHION Poing (Bürgerstraße)
- Eschlbacher Biomarkt (Alte-Gruber-Straße)
- Buchladen Poing (Alte-Gruber-Straße)
- dm-drogerie Markt (Alte-Gruber-Straße)
- dm-drogerie Markt (Schwanenstraße)
- Babalu (Hauptstraße)
- WP:Wondra (Hauptstraße)
- REWE (Bürgermeister-Germeier-Straße)
- TB Küchen GmbH (Schulstraße)
- Orterer Getränkemarkt (Gruber Straße)
- Lidl (Gruber Straße)
- BayWa (Gruber Straße)
- Das Futterhaus – Poing (Schwanenstraße)
- Siebert Papier und Druckerzeugnisse (Michael-Ende-Straße)
- Imkerei Huber (Schlesierweg)
- Hansnhof (Dorfstraße)
- Secondhandladen für Kinderbekleidung (Bürgerstraße)

Öffentliche Einrichtungen:

- Rathaus Poing (Rathausstraße)
- Christuskirche (Gebrüder-Asam-Straße)

- Evangelisch-Lutherische-Kirchengemeinde Poing (Gebrüder-Asam-Straße)
- Kirche Seliger Pater Rupert Mayer (Gruber Straße)
- Katholische Fialkirche St. Michael (Hauptstraße)
- Gemeindebücherei (Marktstraße)
- Arbeiterwohlfahrt (Anemonenweg)
- Caritas (Kath. Pfarramt) (Schulstraße)
- DONUM VITAE in Bayern e.V. (Bürgerstraße)
- Kreuzbund Poing (Gebrüder-Asam-Straße)
- MS Selbsthilfegruppe (Gebrüder-Asam-Straße)
- Poinger Tafel; Poinger helfen Poingern (Gotenweg)
- Selbsthilfegruppe Diagnose Krebs (Schulstraße)
- Treffpunkt Alleinerziehende (Gebrüder-Asam-Straße)
- Baubetriebshof (Am Haselbrunn)
- Bayerische Landesanstalt für Landwirtschaft (Professor-Duerrwächter-Platz)
- Postagentur (Bürgermeister-Germeier-Straße)
- Wertstoffhof (Gruber Straße)

Freizeiteinrichtungen:

- Bergfeldsee (Mitterfeldweg)
- Sportzentrum Poing (Plieninger Straße)
- Dreifachturnhalle (Plieninger Straße)
- Wildpark Poing (Wildparkstraße)
- Bergfeldpark
- Reuterpark
- Schützenheim des Schützenvereins (Friedensstraße)
- Tennisclub TC Rot-Weiß Poing e.V. (Endbachweg)
- Max-Mannheimer-Bürgerhaus (Bürgerstraße)

Gewerbe:

- Canon Production Printing (Siemensallee)
- NGL Naxos Global Logistics GmbH (Gruber Straße)
- Transmec De Bortoli Group Deutschland e.g. (Gruber Straße)
- Avnet Logistics GmbH (Gruber Straße)
- Rema Tip Top AG (Gruber Straße)
- Menard GmbH (Gruber Straße)
- Schustermann&Bornstein (Parsdorfer Straße)
- EBV Elektronik GmbH (Im Technologiepark).

1.7 Schulwege

Die Gemeinde Poing besitzt drei Grundschulen, eine Mittelschule und eine Realschule. Hinzu kommt noch ein sonderpädagogisches Förderzentrum. Ein Gymnasium ist nördlich der Bergfeldstraße geplant und soll mit dem neuen Wohngebiet realisiert werden.



Karl-Sittler-Grundschule

Der Neubau der Grundschule an der Karl-Sittler-Straße in Alt-Poing wurde erst kürzlich fertiggestellt. Die Schule liegt in einer Tempo 30-Zone, wird durch eine Buslinie angebunden und besitzt eine großzügige Fahrradabstellanlage mit zeitgemäßen Fahrradständern.



Zufahrt Schulzentrum Seerosenstraße

Die Anni-Pickert-Grund- und Mittelschule liegt, ebenso wie die Dominik-Brunner Realschule und das sonderpädagogische Förderzentrum auf einem Gelände zwischen Gruber Straße und Seerosenstraße. In der Seerosenstraße gilt Tempo 30. Fußläufig sind die Schulen auch gut vom Bahnhof über die Marktstraße, Blumenstraße und Friesengasse erreichbar.



Mittelinsel Blumenstraße



Grundschule Am Bergfeld

Die Grundschule Am Bergfeld an der Gebrüder-Grimm-Straße ist über die Fuß- und Radwege im Bergfeldpark angebunden und über den Fuß- und Radweg an der Bergfeldstraße erreichbar. Sie soll auch das Neubaugebiet nördlich der Bergfeldstraße mitversorgen. Deshalb ist zukünftig auf die Querungsmöglichkeiten der Bergfeldstraße ein wichtiges Augenmerk zu legen.

1.8 Fahrradabstellanlagen

Die Beschaffenheit vieler öffentlicher Fahrradabstellanlagen erfüllt die Qualitätsstandards des ADFC („Empfehlungen zum Fahrradparken“) nicht. Eine Vielzahl der vorhandenen Fahrradparkplätze können als sog. „Felgenbrecher“ bezeichnet werden, da sie den Fahrradrahmen nicht fixieren und somit sämtliche Kräfte beim Einstellen oder Bewegen des Fahrrades direkt auf die Felge des Fahrrades wirken, so dass die Felge verbogen wird. Meist werden diese "Fahrradständer" aus Angst vor Beschädigungen von den Radfahrern gar nicht genutzt. Eine Bewertung der wichtigsten Fahrradabstellanlagen findet sich im Kapitel 2.1. Beispielfhaft seien hier einige Abstellanlagen dargestellt.



- Auf der Nordseite des S-Bahnhofs befindet sich ein Fahrradparkhaus, das Platz für 412 Fahrräder bietet. Dies stellt eine wichtige Basisinfrastruktur für einen hohen Radverkehrsanteil dar. Im Rahmen des Bauunterhalts sollte die Beleuchtung regelmäßig kontrolliert und ggf. erneuert werden.



- Auf der Südseite des Bahnhofs Poing befindet sich eine große Zahl an Fahrradständern. Hier sind jedoch noch die alten Modelle aus „Bundesbahn-Zeiten“ (nur Felgenklemmung, senkrechte Schieberinne) erhalten, die, auch weil sie kaum benutzt werden, baldmöglichst erneuert werden sollten. In diesem Zusammenhang ist auch die Beleuchtung zu verbessern. Die Überdachungen sollten beibehalten werden.



- Die überdachten Fahrradständer Bahnhof Grub (Nordseite) entsprechen den Anforderungen, da die Ständer erneuert wurden.



- Vorbildlich sind die neuen Fahrradständer am Rathaus.



- Die Fahrradständer rund um das City Center Edeka entsprechen weder den Bedürfnissen der Mitarbeiter (länger Einstellzeiten mit Regenschutz), noch den Bedürfnissen der Kunden (Anlehnen beladener Fahrräder bzw. Lastenräder).



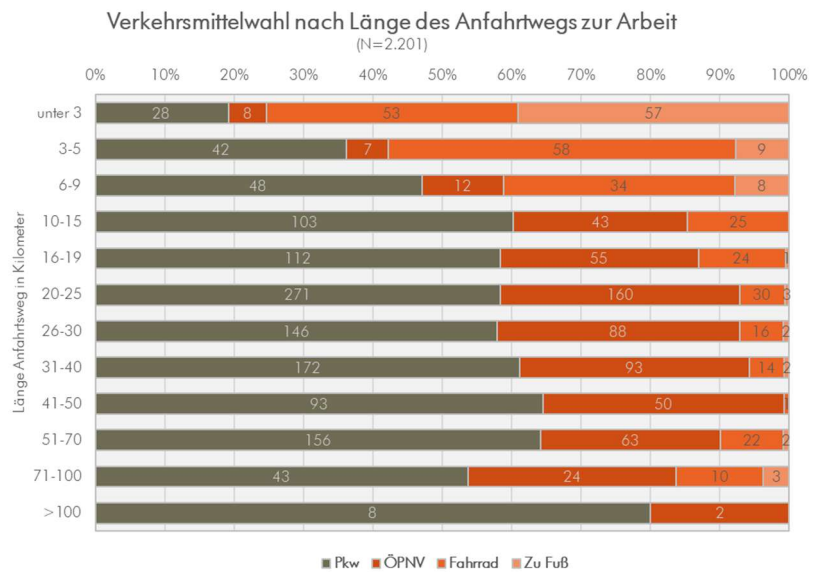
- Die Fahrradabstellanlagen am Wildpark Poing liegen etwas versteckt im Wald erfüllen nicht die Qualitätsstandards des ADFC und entsprechen nicht den Bedürfnissen der Besucher (z.B. Einstellen von hochwertigen Tourenrädern mit Gepäck).



- Die Fahrradabstellanlagen an den Sportanlagen Am Hanselbrunn sind bestenfalls für Kinderräder und Roller, nicht jedoch für Jugend- und Erwachsenenräder geeignet.

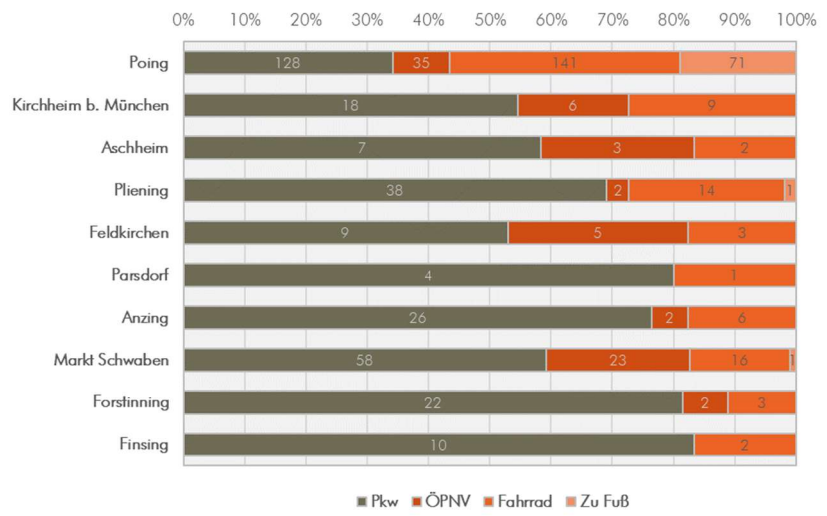
1.9 Ergebnisse aus der Mitarbeiterbefragung

- Das Verkehrsmittel „Rad“ bildet bei der Mitarbeiterbefragung, welche im Zeitraum vom 22.07.-12.08.2019 mittels Fragebogen bei einer Beteiligung von ca. 1.990 Befragten durchgeführt wurde, mit etwa 11% nach Pkw und ÖPNV den drittgrößten Anteil der gewählten Verkehrsmittel für den Arbeitsweg.
- Bei einem Anfahrtsweg bis ca. zehn Kilometer wird meist häufiger das Fahrrad genutzt oder zu Fuß gegangen als der Pkw benutzt.



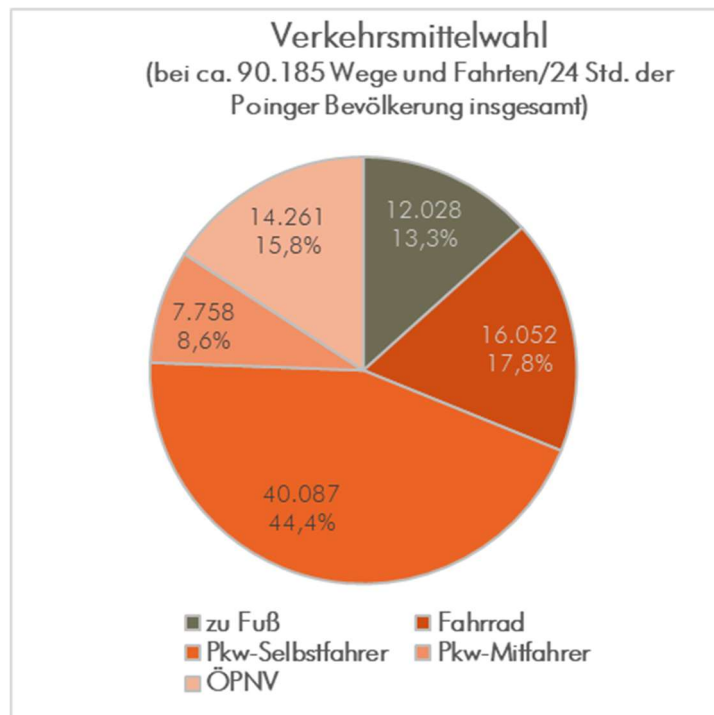
- Bei den Aspekten für einen Arbeitsweg ohne Auto, geben ca. 12% an, dass eine Verbesserung bzw. eine bessere Radinfrastruktur wünschenswert wäre und ca. 8% würden einen Anreiz oder Subventionen zum Kauf eines E-Bikes oder Fahrrads begrüßen.
- In Poing selbst ist der Pkw-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl am geringsten. Bei den Nachbargemeinden ist der Pkw das meist gewählte Verkehrsmittel. Aber die Beispiele von Pliening und Markt Schwaben zeigen, dass bei einem Angebot von direkten Radfahrverbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen, dies auch angenommen wird.

Abb.: Wohnorte im Radeinzugsgebiet nach Verkehrsmittelwahl nach ausgewählten Wohnorten
(N=668)



1.10 Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung

- Die Haushaltsbefragung, welche ebenso mittels Fragebogen erfolgte, wurde für den Stichtag 18.07.2019 angesetzt. Der Rücklauf enthält ca. 1.770 Haushalte, was in etwa einer Rücklaufquote von 26% entspricht.
- Die Radfahrer bilden in Poing mit ca. 18% den zweitgrößten Anteil nach dem Pkw (ca. 53%) am Modal Split. Dabei wird das Rad vor allem für Fahrten im Binnenverkehr von Poing und zwischen den Poinger Ortsteilen genutzt.



- Das insgesamt positive Radaufkommen in Poing wird auch anhand der Binnenverkehrsströme nochmals hervorgehoben. Dabei wird ersichtlich, dass beispielsweise für den Schulweg oder für den Weg zum Bahnhof das Rad anstelle des Pkw bevorzugt wird. Vor allem Bewohner aus dem nord-westlichen Wohnbereich Poings nutzen vermehrt das Fahrrad, was unter anderem auf eine dort gute Rad-Infrastruktur zurückzuführen ist.

2. Bewertung

Anhand der durchgeführten Ortsbesichtigungen sowie der Auswertung der Unfalldaten konnten im Straßen- und Wegenetz der Gemeinde Poing eine Reihe von Mängeln und Konfliktbereichen identifiziert werden.

2.1. Mängel und Konfliktbereiche

Die Bestandsaufnahme und Mängelanalyse wurde nachfolgenden Gesichtspunkten durchgeführt:

1. Verkehrssicherheit
2. Komfort
3. Beschilderung (verkehrsrechtliche Umsetzung)
4. Unterhalt
5. Netzverknüpfung
6. Abstellanlagen

2.1.1 Verkehrssicherheit

Gruber Straße (Gewerbegebiet)

Mangel

- Einseitiger Zweirichtungsradweg mit zahlreichen Zufahrten bei hohem Schwerverkehrsanteil

Handlungsbedarf

- Markierung der Furten
- Vermeidung des Zweirichtungsverkehrs durch Bau eines Radwegs auf der Südseite der Gruber Straße
- Bau von Querungsstellen



Gruber Straße (Gewerbegebiet)

Mangel

- Fehlender Radweg auf der Südseite

Handlungsbedarf

- Bau eines Radwegs auf der Südseite



Am Hanselbrunn (Fahrtrichtung Osten)

Mangel

- Fehlende Radverkehrsanlagen bei zukünftig hoher Kfz-Verkehrsbelastung

Handlungsbedarf

- Errichtung von Radverkehrsanlagen bzw. Beibehaltung von Tempo 30 solange Radverkehrsanlagen fehlen



**Am Hanselbrunn
(Fahrtrichtung Westen)**

Mangel

- Fehlende Radverkehrsanlagen bei zukünftig hoher Kfz-Verkehrsbelastung

Handlungsbedarf

- Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr



Neufarmer Straße

Mangel

- Fehlende Radverkehrsanlagen bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung

Handlungsbedarf

- Errichtung von Radverkehrsanlagen



Neufarmer Straße

Mangel

- Radwegbenutzungspflicht (linker Radweg) ohne Querungsstelle für den Radverkehr

Handlungsbedarf

- Prüfung der Radwegbenutzungspflicht, ggf. Aufhebung
- Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs auf der Fahrbahn oder Bau eines Radweges auf der Westseite



Neufarmer Straße

Mangel

- Geringe Geschwindigkeitsdämpfungswirkung durch schmale Mittelinsel
- Mittelinsel als Querungsstelle für den Radverkehr nicht nutzbar

Handlungsbedarf

- Verbesserung der Geschwindigkeitsdämpfung durch breitere Mittelinsel
- Mittelinsel als Querungsstelle für den Radverkehr nutzbar machen



Anzinger Straße

Mangel

- Fehlende Radverkehrsanlagen bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung

Handlungsbedarf

- Errichtung von Radverkehrsanlagen



Anzinger Straße/Kampenwandstraße (Höhe Anzinger Straße 36b-42)

Mangel

- Ungünstige Sichtverhältnisse auf Querungsstelle für den Radverkehr

Handlungsbedarf

- Hinweis auf Querungsstelle oder Verlegung der Querungsstelle



Anzinger Straße

Mangel

- Fehlende Geschwindigkeitsdämpfung am Ortseingang

Handlungsbedarf

- Schaffung einer Ortseingangssituation mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung



Plieninger Straße

Mangel

- Fehlende Querungsstelle (linker Zweirichtungsradweg nicht gefahrlos erreichbar)

Handlungsbedarf

- Schaffung einer sicheren Quermöglichkeit oder
- Verlängerung des Zweirichtungsradwegs bis zum signalisierten Knotenpunkt



Anzinger Straße

Mangel

- Hohes Verkehrsaufkommen bei beengten Verhältnissen (keine Radverkehrsanlagen, auch Gehwege nicht normgerecht)

Handlungsbedarf

- Schaffung von Radverkehrsanlagen oder
- Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten (30 km/h) zur Sicherung des Radverkehrs (zwischen Haupt- und Schulstraße)



Angelbrechting, Neufarner Straße (Höhe Dorfstraße)

Mangel

- Fehlende Querungshilfe bei hohem Verkehrsaufkommen (Radweg liegt auf der ortsabgewandten Seite)

Handlungsbedarf

- Schaffung einer Querungshilfe (nutzbar auch für den Radverkehr)
-



Angelbrechting, Neufarner Straße (Höhe Bergstraße)

Mangel

- Fehlende Querungshilfe bei hohem Verkehrsaufkommen (Radweg liegt auf der ortsabgewandten Seite)

Handlungsbedarf

- Schaffung einer Querungshilfe (nutzbar auch für den Radverkehr)



2.1.2 Komfort

Gruber Straße/Am Hanselbrunn/ Plieninger Straße

Mangel

- Sehr nachteilige Signalschaltung für den Radverkehr (nur auf Anforderung, kurze Freigabezeit)
- Fehlender Hinweis auf Anforderung der Freigabe

Handlungsbedarf

- Verbesserung der Signalschaltung für den Radverkehr (längere Freigabezeit, Freigabe ohne Anforderung für den Radverkehr)



Gruber Straße/Marktstraße

Mangel

- Nachteilige Signalschaltung für den Radverkehr (kurze Freigabezeit, gleiche Freigabezeit wie Fußgänger)

Handlungsbedarf

- Verbesserung der Signalschaltung für den Radverkehr (längere Freigabezeit, getrennte Signale für Fußverkehr und Radverkehr)



Gruber Straße/Kirchheimer Allee

Mangel

- Fehlende Querungsstelle

Handlungsbedarf

- Einrichtung einer signalisierten Querungsstelle (nördlich der Kirchheimer Allee)



Gruber Straße (Höhe Lidl)

Mangel

- Fehlende Freigabe des Gehwegs in Höhe der Einkaufsmärkte

Handlungsbedarf

- Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr im Bereich der Einkaufsmärkte



S-Bahnhof Grub (Südseite), Parsdorfer Straße

Mangel

- Abgesenkter Bordstein fehlt (umwegige Radverkehrsführung)

Handlungsbedarf

- Bordstein absenken



Senator-Gerauer-Straße/Parsdorfer Straße

Mangel

- Keine Furt für den Radverkehr auf der Westseite des Knotenpunkts (umwegige Radverkehrsführung zum Bahnhof)

Handlungsbedarf

- Mittelinsel als Querungshilfe am Beginn der Linksabbiegespur oder Furt auf der Westseite der Signalanlage



Gruber Straße

Mangel

- Zu schmaler benutzungspflichtiger Radweg

Handlungsbedarf

- Radwegbenutzungspflicht überprüfen
- Fahrbahnbenutzung oder Ausbaumöglichkeit prüfen



Plieninger Straße (Bahnhofszufahrt)

Mangel

- Umlaufsperrung schlecht passierbar

Handlungsbedarf

- Verbesserung der Sichtverhältnisse auf den Radweg an der Plieninger Straße
- Entfernung Umlaufsperrung



Plieninger Straße (Bahnhofszufahrt)


Mangel

- Verbindung von und zur Eckardtstraße schlecht erreichbar

Handlungsbedarf

- Querungsstelle
- Verbesserung der Rampe



<p>Plieninger Straße (Bahnhofszufahrt)</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Poller steht im Weg (Notwendigkeit nicht erkennbar) <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Poller entfernen 	
<p>Bergfeldstraße (Höhe Edeka)</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Unkomfortable Wegführung (Radweg entspricht nicht den fahrdynamischen Anforderungen) <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Anpassung des Radwegs 	
<p>Bergfeldstraße/Westring</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Radweg endet abrupt, keine sichere Einschleifung auf die Fahrbahn • Querungshilfe zu schmal für Fahrrad mit Anhänger <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortführung des Radwegs (als nicht benutzungspflichtiger Radweg) oder sichere Einschleifung auf die Fahrbahn • Querungshilfe verbreitern 	

2.1.3 Beschilderung (verkehrsrechtliche Umsetzung)

Kreisverkehr Gruber Straße (EBE1)/ Münchener Straße (EBE17)

Mangel

- Radwegbenutzungspflicht ermöglicht kein legales Abbiegen in die Münchener Straße

Handlungsbedarf

- Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht oder Freigabe des südseitigen Gehwegs bzw.
- Ergänzung eines Radwegs zwischen Senator-Gerauer- und Münchener Straße



Kreisverkehr Gruber Straße (EBE1)/ Münchener Straße (EBE17)

Mangel

- Hinweis für den Radverkehr, aber Widmung als Fußweg

Handlungsbedarf

- Freigabe für den Radverkehr



Kreisverkehr Gruber Straße (EBE1)/ Münchener Straße (EBE17)

Mangel

- Hinweis für den Radverkehr, aber Widmung als Fußweg

Handlungsbedarf

- Freigabe für den Radverkehr



Münchener Straße (EBE17)

Mangel

- Benutzungspflichtiger linker Radweg
- Keine Querungsstelle für den Radverkehr am Radwegende

Handlungsbedarf

- Prüfung Radwegbenutzungspflicht, ggf. Aufhebung und Benutzung des rechten Weges ermöglichen
- Mittelinsel als Querungshilfe für den Radverkehr nutzbar machen



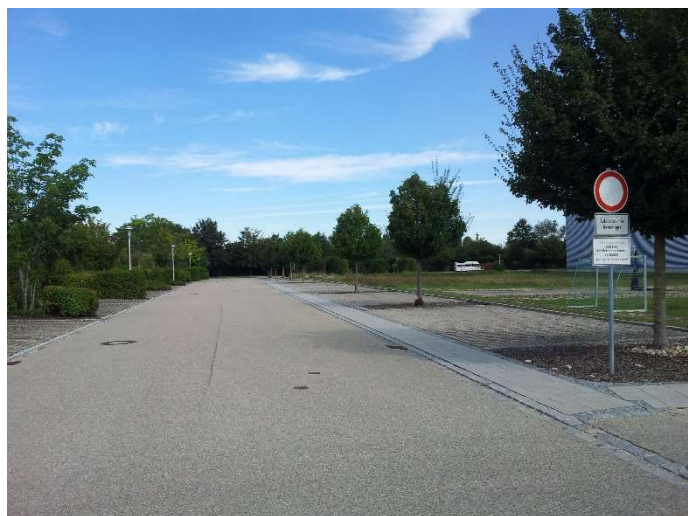
Im Technologiepark

Mangel

- Durchfahrt für den Radverkehr nicht freigegeben (Z. 250, Verbot für Fahrzeuge aller Art - Fahrräder sind Fahrzeuge)

Handlungsbedarf

- Freigabe für den Radverkehr



Im Technologiepark

Mangel

- Durchfahrt für den Radverkehr nicht freigegeben (Z. 250, Verbot für Fahrzeuge aller Art - Fahrräder sind Fahrzeuge)

Handlungsbedarf

- Freigabe für den Radverkehr



Im Technologiepark

Mangel

- Benutzungspflichtiger Radweg an gering belasteter Straße

Handlungsbedarf

- Prüfung Radwegbenutzungspflicht, ggf. Aufhebung



Waldstraße/Schulstraße

Mangel

- Durchfahrt für den Radverkehr nicht freigegeben (Z. 250, Verbot für Fahrzeuge aller Art - Fahrräder sind Fahrzeuge)

Handlungsbedarf

- Freigabe für den Radverkehr



Eckartstraße/Plieninger Straße

Mangel

- Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse

Handlungsbedarf

- Austausch durch aktuelles Verkehrszeichen „durchlässige Sackgasse“



Wickingerstraße

Mangel

- Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse

Handlungsbedarf

- Austausch durch aktuelles Verkehrszeichen „durchlässige Sackgasse“



Bahnhofstraße (ehem. Ladestraße)

Mangel

- Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse

Handlungsbedarf

- Austausch durch aktuelles Verkehrszeichen „durchlässige Sackgasse“



Riesengebirgsstraße (ebenso Sudetenstraße, Böhmerwaldstraße, Mitterfeldring)

Mangel

- Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse

Handlungsbedarf

- Austausch durch aktuelles Verkehrszeichen „durchlässige Sackgasse“



Bahnhofstraße (ehem. Ladestraße)

Mangel

- Durchfahrt für den Radverkehr nicht freigegeben (Z. 250, Verbot für Fahrzeuge aller Art - Fahrräder sind Fahrzeuge)

Handlungsbedarf

- Freigabe für den Radverkehr



Osterfeldweg/Wildparkstraße

Mangel

- Durchfahrt für den Radverkehr nicht freigegeben (Z. 250, Verbot für Fahrzeuge aller Art - Fahrräder sind Fahrzeuge)

Handlungsbedarf

- Freigabe für den Radverkehr



**Bahnhof (Nordseite)
Parallelweg zum Bahnsteig**

Mangel

- Keine Freigabe für den Radverkehr (Z. 239, Fußweg), trotz Zufahrt zu den Fahrradständern

Handlungsbedarf

- Verbesserung der Sichtverhältnisse und Freigabe für den Radverkehr



Blumenstraße/Seerosenstraße

Mangel

- Funktion und Gestaltung stimmen nicht überein, gestalterisch ist die Seerosenstraße untergeordnet, verkehrsrechtlich jedoch rechts vor links

Handlungsbedarf

- Gestaltung anpassen oder Verdeutlichen der Vorfahrtregelung durch Beschilderung



Rosenstraße/Seerosenstraße

Mangel

- Funktion und Gestaltung stimmen nicht überein, gestalterisch ist die Seerosenstraße untergeordnet, verkehrsrechtlich jedoch rechts vor links

Handlungsbedarf

- Gestaltung anpassen oder Verdeutlichen der Vorfahrtregelung durch Beschilderung



2.1.4 Unterhalt

Gruber Straße

Mangel

- Verkehrszeichen von Bewuchs verdeckt

Handlungsbedarf

- Bewuchs zurückschneiden



Unterführung Fuß- und Radweg Gruber Straße/Alte Gruber Straße

Mangel

- Mangelhafte Beleuchtung (insbesondere tagsüber)

Handlungsbedarf

- Verbesserung der Beleuchtung



Schulstraße/Parksiedlung

Mangel

- Fehlende Bordsteinabsenkung

Handlungsbedarf

- Bordsteinabsenkung



Gruber Straße/Im Technologiepark

Mangel

- Rote Farbe der Radwegfurf abgefahren
- Fehlende weiße Markierung

Handlungsbedarf

- Markierung erneuern



Anzinger Straße/Wallbergstraße

Mangel

- Rutschgefahr durch Kieseintrag
- Schwierige Überfahrmöglichkeit durch Kiesbelag und Fahrbahnkante

Handlungsbedarf

- Teilweise Renaturierung bzw. Befestigung der Kiesfläche



Waldstraße




Mangel

- Rutschgefahr durch Kieseintrag beim Übergang Kies/Asphalt

Handlungsbedarf

- Befestigung des Weges



<p>Leitenfeldweg</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlechte Oberfläche trotz Beschilderung <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Oberfläche 	
<p>Bergfeldstraße/Kirchheimer Allee (Weg nach Grub)</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlechte Oberfläche <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Oberfläche 	
<p>Fuß-/Radweg im Bergfeldpark</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erkennbarkeit des Radwegs nicht immer gegeben (Radfahrer nutzen oft den breiteren Weg, weil er logisch erscheint) <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verdeutlichung des Radwegs und des Gehwegs durch Markierung mit Piktogrammen • Alternativ Freigabe beider Wege für den Radverkehr • Verdeutlichung des Radwegs durch Asphaltband 	

Plieninger Straße

Mangel




- Sichtbehinderung durch Buschwerk
- Schmäler Gehweg ohne Benutzungsrecht

Handlungsbedarf

- Buschwerk entfernen
- Gehweg verbreitern und ggf. für Radverkehr freigeben



2.1.5 Netzverknüpfung

<p>Kirchheimer Allee (zwischen Kreisverkehr EBE1/EBE17 und Bergfeldstraße)</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Radweg fehlt (linker Radweg muss benutzt werden; Gefahrenpunkt Zufahrt Tankstelle) <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lückenschluss Radweg 	
<p>Kreisverkehr EBE1/EBE17 (Münchener Straße)</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine direkte Verbindung zwischen den Radwegen an der Senator-Gerauer-Straße und der Münchener Straße <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lückenschluss des Weges um den Kreisverkehr und Freigabe für den Radverkehr • Querungsstelle auf der Mittelinsel einbauen 	
<p>Gruber Straße/Im Technologiepark</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mangelhafte Verbindung zwischen Gruber Straße (Seitenstraße im Gewerbegebiet) und Im Technologiepark (mangelhafte innere Erschließung des Gewerbegebiets) <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Verbesserung der Wegverknüpfung (Fuß- und Radverkehr) 	

Im Technologiepark/Kirchheimer Allee (Höhe Kindertagesstätte)

Mangel

- Mangelhafte Verbindung zwischen Im Technologiepark und Kirchheimer Allee (fehlende Bordsteinabsenkung und unzureichende Wegbefestigung)

Handlungsbedarf

- Bauliche Verbesserung der Wegverknüpfung (Fuß- und Radverkehr)



Im Technologiepark/Kirchheimer Allee (Höhe Sudetenstraße)

Mangel

- Fehlende Wegverbindung zwischen Im Technologiepark und Kirchheimer Allee (Höhe Sudetenstraße)

Handlungsbedarf

- Bauliche Herstellung einer Wegverbindung zur besseren Anbindung des Gewerbegebiets



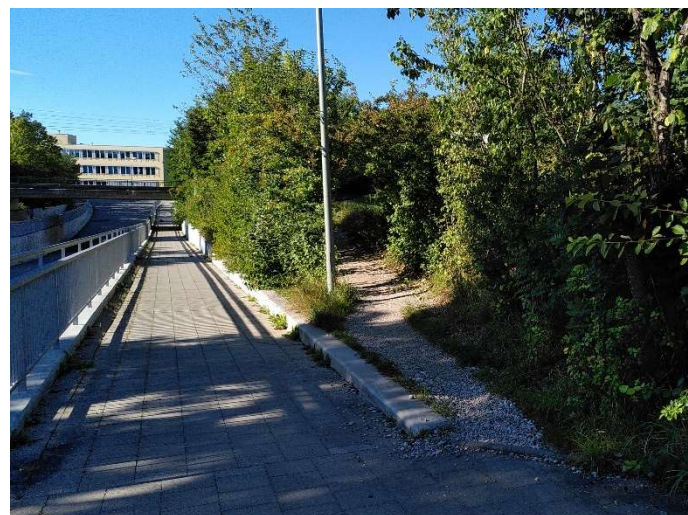
Siemensallee - Bahnhofstraße




Mangel

- Fehlende Wegverbindung zwischen Siemensallee und Bahnhofstraße (parallel zur Bahnlinie über die ehemalige Ladestraße)

Handlungsbedarf

- Bauliche Herstellung einer Wegverbindung zur besseren Anbindung des Gewerbegebiets



<p>Bajuwarenstraße - Siemensallee</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mangelhafte Wegverbindung zwischen Bajuwarenstraße und Siemensallee <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Herstellung einer Wegverbindung zur besseren Anbindung des Gewerbegebiets 	
<p>Westring</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Konflikte zwischen auf dem Gehweg fahrenden Radfahrern (meist Schüler) und aus den Garagen ausfahrenden Autofahrern <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Anlage eines nicht benutzungspflichtigen Radwegs auf der Nordseite des Westrings (auf dem Grünstreifen neben der Fahrbahn) und auf der Südseite des Westrings (zwischen den Bäumen) 	
<p>Kirchheimer Allee</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Radverkehrsanlage auf der Südseite mit Verknüpfung in das Gewerbegebiet an der Gruber Straße <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung einer Radverkehrsanlage (z.B. Schutzstreifen oder Gehweg mit Benutzungsrecht), sowie bauliche Herstellung einer Verknüpfung mit dem Gewerbegebiet 	

Angelbrechting

Mangel

- Fehlende Verbindung nach Poing aus dem westlichen Bereich des Dorfes

Handlungsbedarf

- Ergänzung einer mit dem Fahrrad befahrbaren Verbindung in Richtung Hohenstaufering



Poinger Weg/Siemensallee

Mangel

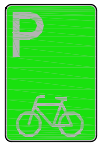
- Fehlende Verbindung zwischen Angelbrechting und dem Gewerbegebiet

Handlungsbedarf

- Ergänzung einer mit dem Fahrrad befahrbaren Verbindung zwischen Poinger Weg und Siemensallee



2.1.6 Abstellanlagen



A: Gute Fahrradabstellanlagen

Alte Gruber Straße (Bike & Ride-Anlage, Bahnhof Nordseite)

Mangel

- Ausleuchtung (mehrere Leuchten defekt)

Handlungsbedarf

- Defekte Leuchten erneuern



Bahnhof Grub (Nordseite)

Mangel

- Anzahl der Fahrradständer zu gering

Handlungsbedarf

- Zusätzliche Fahrradständer (überdacht) errichten



Dominik-Brunner-Realschule

Mangel


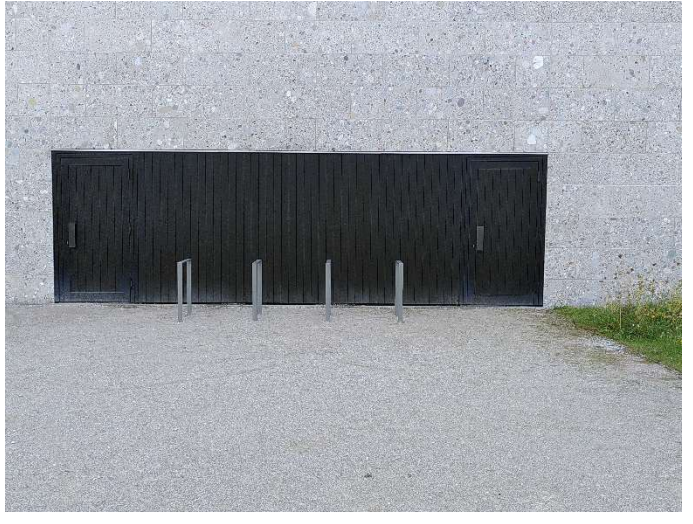

- Nicht alle Fahrradständer überdacht

Handlungsbedarf

- Ggf. (Teil)-Überdachung nachrüsten



<p>Bergfeldstraße (Grundschule)</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Überdachung unbefriedigend <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Überdachung bei Erneuerung anpassen 	
<p>Rathausstraße (Grundschule Poing)</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Überdachung fehlt <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ggf. (Teil)-Überdachung nachrüsten 	
<p>Rathausstraße (Rathaus)</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten für Mitarbeiter sinnvoll <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ggf. (Teil)-Überdachung nachrüsten 	

<p>Rathausstraße (Lastenradständer Rathaus)</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • überdachte Fahrradabstellmöglichkeit sinnvoll <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ggf. (Teil)-Überdachung nachrüsten 	
<p>Pfarrkirche Seliger Pater Rupert Mayer</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Überdachung fehlt <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ggf. (Teil)-Überdachung nachrüsten 	
<p>Sporthalle Realschule</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Überdachung fehlt <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ggf. (Teil)-Überdachung nachrüsten 	

Bürgerstraße (Aldi)

Mangel

- Anzahl der Fahrradständer zu gering

Handlungsbedarf

- Zusätzliche Fahrradständer errichten



**Bergfeldstraße
(Seewinkelcenter - Edeka)**

Mangel

- Anzahl der Fahrradständer zu gering

Handlungsbedarf

- Zusätzliche Fahrradständer errichten



**Bergfeldstraße
(Seewinkelcenter - dm)**

Mangel

- Anzahl der Fahrradständer zu gering

Handlungsbedarf

- Zusätzliche Fahrradständer errichten (im Hinblick auf das neue Baugebiet)





B: Ausreichende Fahrradabstellanlagen

Bahnhofstraße (Buswende)

Mangel

- Fahrradständer schwer bedienbar
- Kapazitäten in zentraler Lage werden nicht genützt

Handlungsbedarf

- Ersetzen durch moderne Doppelparker (leichter bedienbar)



Bahnhofstraße (Bahnsteig, Südseite)

Mangel

- Fahrradständer schwer bedienbar
- Kapazitäten in zentraler Lage werden nicht genützt

Handlungsbedarf

- Ersetzen durch moderne Doppelparker (leichter bedienbar)



Bergfeldsee

Mangel

- Anschließmöglichkeit ungünstig (Balken für manche Bügelschlösser zu dick)

Handlungsbedarf

- Kleinere Bügel
- Anzahl: Beobachtung im Sommer erforderlich



Marktstraße (Gemeindebücherei)

Mangel

- Anschließmöglichkeit ungünstig
- Heben des Fahrrades erforderlich

Handlungsbedarf

- Mittelfristig Ersatz durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen





C: Ungenügende Fahrradabstellanlagen

Grundsätzlich wurden alle Fahrradständer bei denen nur die Felge geklemmt wird und keine weitere Fixiermöglichkeit vorhanden ist, als ungenügend bewertet, auch dann, wenn einige Ständer einen Regenschutz bieten.

Bahnhof (Südseite Bahnhofstraße)

Mangel

- Fahrradständer zwar überdacht, aber nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



Bahnhof (Südseite Richtung Ladestraße)

Mangel

- Fahrradständer zwar überdacht, aber nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



Bahnhof (Nordseite)

Mangel

- Fahrradständer zwar überdacht, aber nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



Anni-Pickert-Grund- und Mittelschule

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung
- Fehlende Überdachung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen
- Überdachung



Förderschule (Seerosenschule)

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung
- Einschubmöglichkeiten viel zu dicht (in der Praxis nicht nutzbar)
- Fehlende Überdachung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen
- Überdachung



Kinderland Seerosenstraße

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



Kinderhort Seerosenstraße

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung
- Unbefestigte Fläche

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen
- Abstellfläche befestigen (z.B. Rasengittersteine)



Kinderland Fresiengasse

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



Endbachweg Gemeindefriedhof Südeingang

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



**Endbachweg
Gemeindefriedhof Nordeingang**

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



Endbachweg (Tennisanlage)

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



Am Hanselbrunn (Sportanlagen)

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



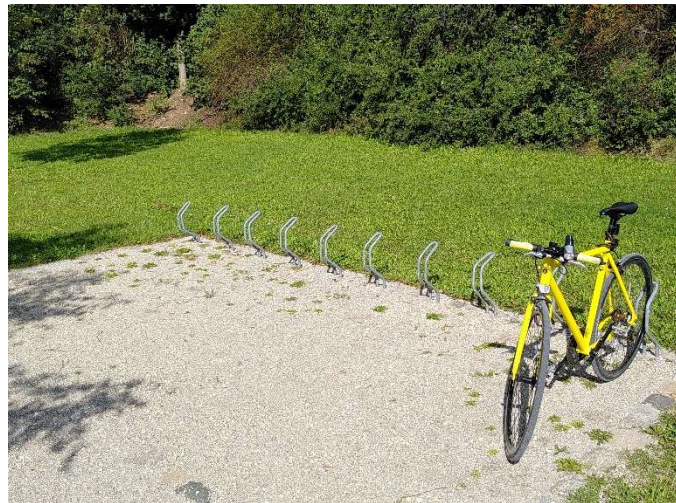
Bergfeldpark

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



Wildparkstraße (Wildpark Poing)

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung
- Anzahl zu gering und Lage auf unbefestigter Fläche

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen
- Zusätzliche Fahrradständer und Lage auf befestigter Fläche



Marktplatz (Pizzeria)

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



Alte Gruber Straße (Ärztehaus)

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



Alte Gruber Straße (City-Center, Nähe Bahnhof)

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung
- Anzahl zu gering

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen
- Errichtung zusätzlicher Fahrradständer



Alte Gruber Straße (City-Center, Packstation)

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung
- Anzahl zu gering

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen
- Errichtung zusätzlicher Fahrradständer



**Alte Gruber Straße
(City-Center, Edeka)**

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung
- Anzahl zu gering

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen
- Errichtung zusätzlicher Fahrradständer



**Alte Gruber Straße
(City-Center, Edeka)**

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



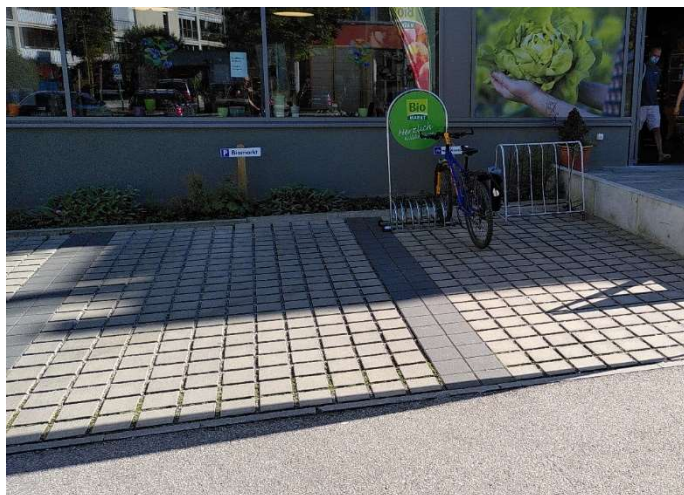
Alte Gruber Straße (Dennis Biomarkt)

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



Gebüder-Asam-Straße

Mangel

- Fahrradständer nur mit Felgenklemmung

Handlungsbedarf

- Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



Am Hanselbrunn (Rewe)

Mangel

- Derzeit keine Fahrradständer erkennbar

Handlungsbedarf

- Errichtung von Fahrradständern, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen



2.2 Zusammenfassung

Stärken und Schwächen

Stärken

- + großflächige Tempo reduzierte Bereiche (Tempo 30-Strecken, Tempo 30-Zonen) und verkehrsberuhigte Bereiche (vor allem in den nördlichen Wohngebieten);
- + vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege außerhalb der geschlossenen Ortschaft zu den Ortsteilen (Angelbrechting, Grub) und Nachbargemeinden;
- + Großzügige Bahnquerung nur für Radfahrer und Fußgänger am Bahnhof;
- + Vielzahl von Radwegen in Grünanlagen (nördlich der Bahn);
- + Weitgehend günstige, flache Topographie für den Radverkehr;
- + Sehr gute innere Erschließung der nördlichen Wohngebiete;
- + Bauliche angelegte Radwege ohne Benutzungspflicht an wichtigen Sammelstraßen (z.B. Bergfeldstraße, Kirchheimer Allee);
- + Quartier verbindende Fuß- und Radwege (z.B. Wohngebiete nördlich der Bahn);
- + Vorgezogene Aufstellfläche Parsdorfer Straße/Senator-Gerauer-Straße);
- + Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer (z.B. Poststraße, Hohenzollernstraße);
- + Sichere Querungsmöglichkeiten in Form von höhenfreien Querungen über stark belastete Straßen (z.B. Brücke Plieninger Straße, Unterführung Gruber Straße);
- + Beleuchteter Radweg nach Angelbrechting und Grub;
- + Einrichtung eines Meldeverfahrens für „Stolperstellen“ (Radauffahrkanten);
- + Bereitschaft zur Förderung des Radverkehrs im Gemeinderat und in der Verwaltung;
- + Fahrradparkhaus am Bahnhof;
- + Radverkehrsbeauftragter;
- + Kostenloser Lastenradverleih;
- + Fahrradservicestation;
- + Fahrradverleihsystem „MVG-Rad“ geplant für 2021;
- + Winterdienstplan und Baustellenmanagement.

Schwächen

- Fehlende Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen (z.B. Neufarner Straße, Anzinger Straße, Hauptstraße);
- einseitige Radverkehrsanlagen im Zweirichtungsverkehr an Hauptverkehrsstraßen (z.B. Gruber Straße, Neufarner Straße südlich Schulstraße, Kirchheimer Allee, Münchener Straße);
- teilweise fehlende Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen;
- fehlende oder unzureichende Geschwindigkeitsbremsen am Ortseingang (Plieninger Straße, Anzinger Straße, Neufarner Straße);
- fehlende Wegeverbindungen zwischen GE Gruber Straße und den nördlichen Wohngebieten;
- fehlende Hinweise auf durchlässige Sackgassen;
- unkomfortable Querungen durch ungünstige Schaltung der Lichtsignalanlagen für den Radverkehr (Plieninger Straße/Gruber Straße)
- fehlendes Beschilderungssystem abseits der übergeordneten Radwege;
- Fahrradabstellanlagen: teils veraltete Modelle, die nicht den heutigen Ansprüchen entsprechen (z.B. südlich des Bahnhofs);
- Zu wenig Fahrradabstellanlagen im Bereich des Marktplatzes;
- fehlende Ladestationen für E-Bikes, z.B. Einkaufsmärkte, größere Arbeitgeber.

2.3 Handlungsbedarf

- Errichtung von Radverkehrsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen, möglichst beidseitig und weitgehende Aufhebung linker Radwege;
- Bau weiterer Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen;
- Errichtung wirksamer Geschwindigkeitsbremsen an allen Ortseingängen;
- Prüfung der Radwegbenutzungspflicht und Aufhebung wo möglich;
- Bau von Wegeverbindungen zwischen dem Gewerbegebiet Gruber Straße und den nördlichen Wohngebieten;
- Hinweise auf durchlässige Sackgassen;
- Verbesserung der Schaltung der Lichtsignalanlagen für den Radverkehr;
- Überprüfung der Radverkehrsführung an einzelnen Knotenpunkten einschließlich Markierungen;
- Radwegebeschilderung auch abseits der übergeordneten Radwege, d.h. Ergänzung der wegweisenden Beschilderung und Anpassung an das örtliche Haupttroutennetz;
- Schrittweise Erneuerung der Fahrradabstellanlagen (Ersetzen veralteter Modelle durch zeitgemäße Abstellanlagen mit Anlehn- und Ansperrmöglichkeit);
- Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im Bereich des Marktplatzes, an zentralen öffentlichen Plätzen (auch im Bereich der Hauptstraße) und Einrichtungen, wenn möglich mit Überdachung;
- Ladestationen für E-Bikes, z.B. bei größeren Betrieben, öffentlichen Einrichtungen.

2.4 Vertiefte Betrachtung: Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 18.11.2010 bestätigt, dass eine Radwegbenutzungspflicht nur angeordnet werden darf, wenn eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko der Teilnahme am Straßenverkehr erheblich übersteigt. Dies hat für Städte und Gemeinden zur Folge, dass die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht überprüft werden muss.

Wenn eine Radwegbenutzungspflicht angeordnet wird, müssen die dafür vorgesehenen Radverkehrsanlagen den Normen entsprechen (hierzu zählen u.a. auch die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen dürfen also auch keine neuen Gefahren, die das allgemeine Risiko der Teilnahme am Straßenverkehr erheblich übersteigen, verursachen.

Wenn keine sicheren Radfahrmöglichkeiten gefunden werden können, muss die Straßenverkehrsbehörde andere Maßnahmen entwickeln, die die Sicherheit verbessern (z.B. Absenkung der Geschwindigkeit).

Die „Umleitung“ des Radverkehrs auf parallele Nebenstraßen ist nicht zielführend wenn es sich um Wohn-/Geschäftsstraßen mit hohem Quell-/Zielverkehr handelt („Anliegerproblematik“). Umleiten lässt sich lediglich der Durchgangsverkehr, sofern die Umwege nicht zu groß sind (z.B. Freizeitverkehr im Zuge einer ausgeschilderten Touristenroute).

Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht bedeutet in erster Linie eine Umwandlung von Radwegen mit Benutzungspflicht in Wege mit Benutzungsrecht, d.h. niemand soll gezwungen werden die Fahrbahn zu benützen. Radfahrer sollten künftig die Wahlfreiheit zwischen Fahrbahn- und Gehbahnbenutzung haben. Dies geschieht mit dem Ziel schnelle Radfahrer im Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ zu lassen, ggf. bei reduzierter Kfz-Fahrgeschwindigkeit. „Weniger sichere“ Radfahrer verhalten sich wie Fußgänger und müssen ihre Geschwindigkeit an diesen orientieren.

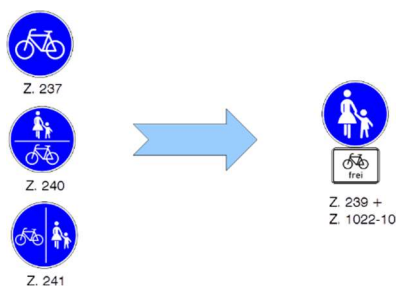
Das Fahren auf der Fahrbahn ermöglicht meist ein zügigeres Vorwärtskommen und rückt den Radfahrer in das Blickfeld des Autofahrers, so dass die Gefahr eines "plötzlichen Auftauchens" nicht mehr gegeben ist. Für Radfahrer, die auf der Fahrbahn fahren, ist außerdem ein direktes Linksabbiegen möglich.

Wenn die Verkehrsbelastungen moderat sind (die RASt 06 empfiehlt ca. 1000 Kfz/Std. bei max. 6 % Schwerverkehr und 50 km/h, wobei bei reduzierten Geschwindigkeiten und geringerem Schwerverkehr auch höhere Verkehrsstärken toleriert werden können), die Geschwindigkeiten im ortsüblichen Rahmen liegen

und im Streckenverlauf nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung vorhanden ist, ist das Radfahren auf der Fahrbahn im Sichtfeld des Autofahrers meist sicherer.

Radfahrer die zukünftig den frei gegebenen Gehweg benutzen, fahren meist auch bedeutend verhaltener und vor allem langsamer. Dies verschafft ihnen ihrerseits Sicherheit. Auch Autofahrer gewinnen an Sicherheit, da sie nur mit "langsam auftauchenden" Radfahrern rechnen müssen und sich auf diese dann leichter einstellen können. Insofern ist die Wahlfreiheit ein Gewinn an Sicherheit und Komfort für alle.

Bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht sind folgende Maßnahmen notwendig:



- Entfernung der Zeichen 237, 240 und 241 StVO durch die die Radwegbenutzungspflicht angeordnet wird.
- Ersetzen der Benutzungspflicht durch ein Benutzungsrecht mit Zeichen 239 (Fußweg) plus Zusatzschild 1022-10 (Radverkehr frei). Auf Zweirichtungsradwegen muss jeweils auf dem rechtsseitigen Radweg mit Zusatzzeichen 1000-31 auf den Gegenverkehr hingewiesen werden.
- An Signalanlagen Ersetzen Streuscheibe 05 (Fg. + Rad) durch 03 (Fußgänger); für Radfahrer gibt es kein eigenes Lichtsignal mehr, d.h. Radfahrer auf der Fahrbahn richten sich nach dem Signal für den Kfz-Verkehr und Radfahrer auf dem Gehweg richten sich nach dem Signal für Fußgänger.
- Bei querenden Furten, die eine Teilung von Rad- und Fußverkehr aufweisen (bedingt durch Z. 241) sollte auch die trennende Markierung entfernt werden.

Eine Absenkung der Geschwindigkeiten auf der benutzbaren Fahrbahn durch verkehrsrechtliche bzw. bauliche Maßnahmen sollte geprüft werden. Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen zur Sicherstellung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind erforderlich.

3. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes

3.1 Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen

Verkehrliche Ziele und Anforderungen an ein Radfahrnetz

Als generelle übergeordnete Ziele für die Planung können gelten:

- Die Schaffung eines Angebots mit hohem „Animationswert“ zur Nutzung des Fahrrads. Damit soll vor allem dem konkurrierenden Kfz-Verkehr entgegengewirkt werden.
- Die Erreichung eines möglichst hohen Maßes an Sicherheit für den Radverkehr unter Wahrung der Sicherheitsanforderungen der übrigen Verkehrsteilnehmer und der Aufenthaltsnutzungen im Straßenraum.

Im Freizeitverkehr ist das Fahrrad allgemein beliebt, entscheidend für die Erreichung der o.g. Ziele im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sind aber seine Einsatzbedingungen im Alltag für die Vielzahl täglicher Erledigungen.

Neben dem zielorientierten Verkehr, z.B. vom Wohnort zum Arbeitsplatz, erfordert der bewegungsorientierte Verkehr Berücksichtigung, der vor allem für Kinder und Jugendliche im Wohnumfeld, um Kinderspielplätze und Schulen eine große Rolle spielt.

Aus den verschiedenen Erscheinungsformen des Radverkehrs, der verkehrswissenschaftlichen Forschung, den einschlägigen Regelwerken und den langjährigen Erfahrungen der verkehrsplanerischen Praxis, lassen sich nachfolgende Ansprüche an den Aufbau des Radwegenetzes ableiten.

Ansprüche an die Netzkonzeption

- Hauptverbindungswege/-routen, die der Verbindung der einzelnen Siedlungsgebiete/Ortsteile untereinander sowie dem überörtlichen bzw. dem Freizeitverkehr dienen, und
- Erschließungswege zur internen Erschließung der einzelnen Siedlungsgebiete.

Ansprüche an Erschließungswege

- Sinnfällige Verknüpfung mit den Hauptverbindungswegen;
- Sammel- und Verbindungsfunktion auf Quartiersebene;
- Erschließung der quartierinternen Schwerpunkte des Radverkehrsaufkommens;
- Durchgängigkeit, d.h. beidseitige Anbindung der Wege;
- gute Befahrbarkeit, Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.

Vorgaben der Regelwerke

Angaben zur Ausbildung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen sind den einschlägigen Regelwerken „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und „Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen“ (RASt06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln zu entnehmen. Das Konzept berücksichtigt diese in ihrer aktualisierten Fassung, sowie das Radverkehrshandbuch, Radland Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern.

Die Regelbreite von kombinierten/selbstständigen Geh- und Radwegen sollte 2,50 m nicht unterschreiten. Die Regelbreiten von Einrichtungsradwegen betragen bei schwächeren Radverkehrsbelastungen 1,60 m, bei höheren 2,00 m (RASt 06). Die VwV-StVO (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) toleriert noch 1,50 m Mindestbreite). Radfahrstreifen, die rechtlich Radwege darstellen und vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden dürfen, unterliegen den gleichen Vorgaben, wobei eine Breite von 1,85 m empfohlen wird. Schutzstreifen sind keine eigenständigen Radwege, sondern ein Teil der Fahrbahn (ähnlich einem Fahrstreifen). Sie sind in der Regel 1,50 m breit (mindestens 1,25 m). Werden sie entlang von parkenden Fahrzeugen geführt, ist ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von 0,50 m (Längsparken) bzw. 0,75 m (Senkrechtparken) erforderlich. Letzteres ist jedoch nicht zu empfehlen.

Ansprüche an die Fahrgeschwindigkeiten

Sicheres Radfahren hängt unmittelbar mit der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusammen. Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht es, dass Radfahrer auf einer gemeinsamen Fahrfläche mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ können. Wenn die Geschwindigkeit eingehalten wird, dann sind gesonderte Sicherungsmaßnahmen im Allgemeinen entbehrlich. In besonderen Fällen können jedoch weitere unterstützende Maßnahmen wie z.B. Fahrbahnverengungen, andere Beläge und Kontrollen sinnvoll sein, wenn die Verkehrsmengen hoch oder Tempo-30 aus der Gestaltung nur schwer ablesbar ist. Eine reduzierte Kfz-Geschwindigkeit, in etwa auf das Geschwindigkeitsniveau des Radfahrers, schafft Sicherheitsgewinne und führt im Falle eines Unfalls zu einer geringeren Unfallschwere und damit zu niedrigeren Unfallkosten. Unfälle mit Todesfolge können durch ein niedriges Geschwindigkeitsniveau weitestgehend vermieden werden. Unerwünschte Durchgangs- bzw. Schleichverkehre reduzieren sich

tendenziell. Darüber hinaus kann das kostengünstigere Mischprinzip angewendet werden. Tempo 30-Zonen bieten hierfür günstige Voraussetzungen. Einbahnstraßen können ohne bauliche Maßnahmen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

Ansprüche an Querungsstellen

Querungsstellen sollen folgende Merkmale besitzen:

- Gute Erkennbarkeit;
- Gestaltung muss zur Erhöhung der gegenseitigen Aufmerksamkeit beitragen;
- Reduzierung der Geschwindigkeit vor der Querungsstelle;
- Vermittlung eindeutiger Verhaltensregeln;
- Einbau von Querungshilfen bei hohen Verkehrsbelastungen;
- ausreichende Breite von Mittelinseln (Länge eines Fahrrades);
- kurze Umläufe und Wartezeiten sowie ausreichende Grünzeiten bei Lichtsignalanlagen.

Ansprüche an Fahrradabstellanlagen

Für Fahrradabstellanlagen gelten Anforderungen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- Ausreichende Anzahl;
- stabiles und dauerhaftes Material;
- Ansperrmöglichkeit auf Rahmenhöhe (für Fahrräder aller Größen);
- komfortable Nutzbarkeit (z.B. Einstellmöglichkeit ohne Anheben des Rades; ausreichende Abstände);
- sinnvoller Standort nahe am Ziel;
- gute Einsehbarkeit, Ausleuchtung und Sauberkeit, ggf. Witterungsschutz;
- gute Zugänglichkeit;
- Verhinderung des Zuparkens durch Kfz;
- regelmäßige Überwachung größerer Fahrradabstellanlagen.

Selbstverständlich zwingen die Gegebenheiten vor Ort häufig zu Kompromissen und Abstrichen von den Regelanforderungen. Die entstehenden Nutzen einerseits und Risiken funktionaler und sicherheitsrelevanter Art andererseits sind dann stets sorgfältig abzuwägen. Gegebenenfalls sollte aber dann, in Anbetracht der

Zielsetzungen, als Bekenntnis zur Förderung des Radverkehrs, im Zweifel auch zugunsten des Radverkehrs entschieden werden.

Ansprüche an das Haupt- routennetz

- Direkte und möglichst umwegfreie Verbindungen, die ein zügiges und sicheres Vorwärtskommen ermöglichen;
- sinnvolle Verknüpfungen, die eine leichte Orientierung ermöglichen;
- axialer bzw. tangentialer Verlauf mit gesamtörtlichem Verbindungscharakter;
- möglichst direkte Anbindung der wichtigen Ziele des Radverkehrs (z.B. Bahnhof, Schulen, Einkaufszentren);
- Anbindung an das überörtliche Radwegenetz;
- klarer siedlungsräumlicher Bezug (Orientierungslinien) und sinnfällige Wegführung;
- hohe Leistungsfähigkeit mit Möglichkeiten zum Überholen, Begegnen und nebeneinander Fahren, Orientierung an Komfort- und nicht nur an Mindestmaßen bei den Regelbreiten;
- attraktives Umfeld;
- Sicherung wichtiger Querungsstellen, insbesondere des Hauptstraßennetzes;
- gute Übersichtlichkeit und Ausleuchtung bei Dunkelheit innerhalb bebauter Gebiete;
- Kennzeichnung als Hauptwege und Wegweisung durch geeignete Merkzeichen;
- regelmäßiger Unterhalt und Pflege, auch Winterdienst.

Förderung der Nahmobilität (gemäß Kriterienkatalog der AGFK Bayern)

- Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation), adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen;
- bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten;
- hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote;
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität;
- Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung);
- Freihalten der Fuß-/Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr;
- Wegweisung für den Fuß- und Radverkehr.

Besondere Berücksichtigung schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer

Schüler zählen, ebenso wie Senioren, zu "besonders schutzbedürftigen" Verkehrsteilnehmern. Deshalb ist auf die Sicherheit der Schüler, insbesondere auf dem Schulweg, ein besonderes Augenmerk zu legen. Dies erfordert von allen Verkehrsteilnehmern besondere Rücksichtnahme. Aufgabe der Verkehrsplanung ist es Verkehrssituationen leicht begreifbar und eindeutig zu gestalten, sowie eine "fehlerverzeihende Wirkung" sicherzustellen. Dazu kann es notwendig sein, die Fahrgeschwindigkeit, insbesondere des Kfz-Verkehrs, soweit zu reduzieren, dass mögliche Konfliktsituationen entschärft und aufgelöst werden können.

3.2 Entwicklung eines Routennetzes

Aus der Lage der wichtigen Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs, der siedlungsstrukturellen und landschaftlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Straßen und Wege lässt sich ein idealtypisches „Wunschliniennetz“ ableiten, das mit seiner engmaschigen Verknüpfung und komfortablen Befahrbarkeit die Zielvorstellung für ein zukünftiges Radfahrnetz bieten soll. Der Konzeptplan Radfahrnetz (Plan 6) unterscheidet zwischen Hauptrouten und Nebenrouten im Sinne der Leitvorstellungen (Kapitel 3.1), sowie nach deren Verlauf entlang von Hauptverkehrsstraßen, im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz, auf separaten Wegen abseits von Straßen oder auch in Grünanlagen. Die Entwicklung der Hauptrouten orientiert sich

- am bestehenden beschilderten Radfahrnetz,
- an Durchgängigkeit und Zügigkeit,
- an Komfort und Sicherheit für den Radverkehr,
- an Erlebnisqualität und
- an wichtigen Zielpunkten für den Radverkehr (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen etc.).

Deutlich heben sich Nord-Süd und Ost-West ausgerichtete Achsen heraus, die das Gemeindegebiet durchziehen. Dazu gehören

- in Ost-West-Richtung: Senator Gerauer-Straße, Gruber Straße, Bergfeldstraße, Westring, Am Hanselbrunn, Schwabener Straße, Kirchheimer Allee, Hauptstraße;
- in Nord-Süd-Richtung: Professor-Zorn-Straße, Parsdorfer Straße, Bergfeldstraße, Radwege im Bergfeldpark, Marktplatz, Römerstraße, Neufarner Straße, Schulstraße, Waldstraße, Kampenwandstraße.
- Diese das gesamte Ortsgebiet oder große Teile davon durchziehenden Achsen werden ergänzt durch Tangentialen kürzerer Länge, aber ebenfalls mit großer Bedeutung für den innerörtlichen Radverkehr.
- Ergänzt werden die Hauptrouten durch Wegeverbindungen in Grünanlagen.

Die Hauptachsen sind wichtige Orientierungslinien im Netz, die möglichst zügig, komfortabel und umweglos befahrbar sein sollen. Die Hauptachsen sollen eine hohe Ausbauqualität aufweisen. Gegebenenfalls sind separate Radverkehrsanlagen erforderlich und Bevorrechtigungen gegenüber dem Kfz-Verkehr sinnvoll. Besondere Aufmerksamkeit ist den Querungspunkten mit dem Hauptverkehrsstraßennetz zu widmen.

Die flächenhafte Erschließung erfolgt überwiegend über das nachgeordnete Straßennetz, vor allem in Wohngebieten. Wenn die zugelassenen Geschwindigkeiten 30 km/h nicht überschreiten, kann i. A. auf separate Radverkehrsanlagen verzichtet und der Radverkehr zusammen mit Kfz-Verkehr geführt werden.

Darüber hinaus sind zur Umsetzung des Konzepts noch Lückenschlüsse erforderlich, damit ein zusammenhängendes dichtes Radfahrnetz entsteht. Das Poinger Radfahrnetz beinhaltet nicht nur eigene Wege für den Radverkehr, landwirtschaftliche Wege und gering belastete Straßen ohne separate Radverkehrsanlagen mit niedrigen Geschwindigkeiten, sondern auch innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit eigenen Radverkehrsanlagen oder reduzierten Geschwindigkeiten.

Die detaillierte Ausgestaltung, d.h. welche Maßnahmen notwendig sind, damit das Radfahrnetz seine Funktion und die ihm zugedachten Ziele erfüllen kann, wird in Kapitel 4 und 5 erläutert.

4. Maßnahmen

Die Darstellung der Maßnahmen erfolgt nach Zuständigkeit, d.h. Maßnahmen auf Ortsstraßen, die die Gemeinde in eigener Zuständigkeit durchführen kann (Kapitel 4.1) und Maßnahmen auf klassifizierten Straßen, d.h. in der Zuständigkeit anderer Baulastträger, bei denen die Gemeinde das Einvernehmen bzw. das Budget anderer Behörden benötigt (Kapitel 4.2). Darüber hinaus werden Maßnahmen für den „ruhenden“ Radverkehr (Fahrradabstellanlagen), sowie organisatorische Maßnahmen und Maßnahmen, die für das Radfahren werben, beschrieben.

Gliederung der Maßnahmen

Innerhalb der Kapitel werden die Maßnahmen nach folgenden Unterpunkten detaillierter beschrieben:

- Verkehrsrechtliche Maßnahmen,
z.B. durchlässige Sackgassen, Markierung/ Entfernung/ Versetzung v. Radwegfurten, Fahrradstraßen und sonstige Anpassungen der Beschilderung;
- kleinere bauliche Maßnahmen, die örtlich begrenzt sind und meist im Rahmen des Bauunterhalts erledigt werden können,
z.B. Belagserneuerungen, Bordsteinabsenkungen und Bordsteinverlegungen;
- umfangreiche bauliche Maßnahmen, bei denen ein eigenes, projektbezogenes Budget beschlossen werden muss,
z.B. Netzergänzungen und Knotenpunktumbauten.

Innerhalb dieser Gliederung werden Maßnahmen einerseits thematisch (z.B. Anpassung der Beschilderung), andererseits auch nach örtlichen Schwerpunkten (z.B. Hauptstraße) dargestellt, wenn ein weiteres Spektrum von Maßnahmen erforderlich ist bzw. besondere Zuständigkeiten zu beachten sind und diese aus dem Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Maßnahmenübersicht nach thematischen Schwerpunkten

- Lückenschlüsse im Radfahrnetz durch Ausbau/ Instandsetzung bestehender Wegverbindungen bzw. Schaffung neuer Wegverbindungen;
- Anpassung von Beschilderungen und Markierungen im Hinblick auf Zulässigkeit, Konsistenz, Vollständigkeit und Sinnhaftigkeit;
- Schaffung qualitativ hochwertiger, zügig befahrbarer Wege abseits des Kfz-Verkehrs mit Priorisierung des Radverkehrs;
- Absicherung von Querungen der Hauptverkehrsstraßen im Zuge von Radwegen/wichtigen Radfahrverbindungen;
- zusätzliche Querungen hoch belasteter Infrastrukturen mit starker Barrierewirkung;
- Sicherung des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten;
- Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere beim Übergang vom Trennungs- zum Mischprinzip;
- Überprüfung Radwegbenutzungspflicht und ggf. Aufhebung sowie Begründung bei Beibehaltung;
- Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität;
- Austausch bzw. Errichtung zusätzlicher Fahrradständer mit Anlehnbügel und Ansperrmöglichkeit;
- Sicherung des Schülerverkehrs.

Maßnahmenübersicht nach örtlichen Schwerpunkten

- Kirchheimer Allee, Bergfeldstraße, Westring und Anbindung der Neubaugebiete W7 und W8;
- Gruber Straße und Am Hanselbrunn (zukünftiger Rad-schnellweg);
- Umfeld Schulzentrum Seerosenstraße;
- Umfeld Bahnhöfe;
- Ortsmitte Poing: Marktplatz, Bahnhofstraße, Hauptstraße;
- Neufarner und Anzinger Straße;
- Ortsteile Grub und Angelbrechting.

4.1 Maßnahmen für Ortsstraßen

4.1.1 Verkehrsrechtliche Maßnahmen im örtlichen Straßennetz

Anordnung Tempo 30 als Einzelmaßnahme

1. Professor-Zorn-Straße (zwischen Kirchheimer Straße und Senator-Gerauer-Straße);

Freigabe von Straßen für den Radverkehr

2. Waldstraße;
3. Im Technologiepark (Privatgelände);
4. Bahnhofstraße (ehem. Ladestraße);
5. Gruber Weg (aus Richtung Staatsgut Grub);

Durchlässige Sackgassen

6. Wikingerstraße;
7. Bahnhofstraße (ehem. Ladestraße);
8. Diverse Sackgassen im Bereich der Sudetenstraße, Böhmerwaldstraße, Riesengebirgsstraße und Mitterfeldring: Beschilderung als durchlässige Sackgasse oder Entfernung der Beschilderung Sackgasse;
9. Gruber Weg (an der Professor-Zorn-Straße);
10. Eckartstraße/Plieninger Straße: Beschilderung als durchlässige Sackgasse für den Fußverkehr mit zusätzlichem Hinweis auf eine Schieberampe;

Fahrradstraßen

11. Seerosenstraße;
12. Endbachweg;
13. Bahnhofstraße;
14. Römerstraße (zwischen Wittelsbacher- und Keltenstraße, sowie zwischen Kelten- und Bahnhofstraße);
15. Osterfeldweg;
16. Kampenwandstraße;
17. Rathausstraße;
18. Schulstraße;
19. Waldstraße;

Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

20. Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf dem rechten Radweg an der Straße Im Technologiepark zwischen Gruber Straße und Kirchheimer Allee; Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31);



Freigabe von Fußwegen für den Radverkehr

21. Fußweg am Bahnhof-Nordseite (Parallelweg zum Bahnsteig) (Z. 239 + Z. 1022-10);


Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

22. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der Hauptstraße

Professor-Zorn-Straße: Anordnung Tempo 30 als Einzelmaßnahme

Maßnahmenummer:	1.1.1	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Professor-Zorn-Straße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr in der Professor-Zorn-Straße, da aufgrund der geringen Fahrbahnbreite ein Schutzstreifen in Fahrtrichtung Süden nicht angeordnet werden kann; Komfortverbesserung am Knotenpunkt mit Senator-Gerauer-Straße;	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Anordnung von Tempo 30 (Z. 274-53 StVO) als Einzelmaßnahme von der Kirchheimer Straße bis zur Senator-Gerauer-Straße. Ergänzend: 1. Aufstellfläche für den Radverkehr am Knotenpunkt Senator-Gerauer-Straße Alternativ: 2. Verbreiterung des nicht benutzungspflichtigen Einrichtungswegs an der Ostseite der Professor-Zorn-Straße zum Zweirichtungsweg (nicht benutzungspflichtig).	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:	Kirchheim b. München (Erdinger Straße)	
Grafische Darstellungen:		
 <p>Z. 274-53</p>		

Waldstraße: Freigabe für den Radverkehr

Maßnahmennummer:	1.1.2	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Waldstraße/Schulstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	Erledigt	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes im Ortsgebiet	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Durchfahrt für den Radverkehr ist nicht freigegeben (Z. 250, Verbot für Fahrzeuge aller Art - Fahrräder sind Fahrzeuge). Der Radverkehr sollte vom Verbot ausgenommen werden. Dies kann durch Zusatzschild Z. 1022-10 (Radverkehr frei) erfolgen (alternativ: Z. 260)	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		

Grafische Darstellungen:



Z. 250 + Z. 1022-10

Alternativ:






Z. 260




Im Technologiepark: Freigabe für den Radverkehr

Maßnahmennummer:	1.1.3	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Im Technologiepark	
Straßenklassifizierung:	Gewerbestraße/Privatstraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes des Gewerbegebiets	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Die Straße „Im Technologiepark“ ist nur für Anlieger freigegeben. Um für den Radverkehr eine (legale) Benutzung der Straße Im Technologiepark zu bieten, sollte die Straße für den „durchfahrenden“ Radverkehr (Richtung Kirchheimer Allee) freigegeben werden (Zusatzschild Z. 1022-10 StVO auf beiden Seiten).</p> <p>Alternativ: Ergänzung von Zeichen 250 mit Zusatzschild Z. 1022-10 StVO (Entfernung von Z. 1020-30) auf beiden Seiten.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing, Eigentümer Privatstraße	
Referenzprojekte:		

Grafische Darstellungen:

 <p>Ergänzung von Z. 250 mit Z. 1020-12 Alternativ:</p>  <p>Z. 260 + 1020-30 (Anlieger frei) Anordnung in beiden Fahrtrichtungen;</p>	
---	--

Bahnhofstraße (ehem. Ladestraße): Freigabe für den Radverkehr

Maßnahmenummer:	1.1.4	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Bahnhofstraße (ehem. Ladestraße)	
Straßenklassifizierung:	Privatstraße DB	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	langfristig	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Die Bahnhofstraße (ehem. Ladestraße) ist nur für Anlieger freigegeben. Um für den Radverkehr eine (legale) Benutzung des Feldwegs an der Bahnlinie entlang zu bieten, sollte der Weg für den „durchfahrenden“ Radverkehr freigegeben werden (Zusatzschild Z. 1022-10 StVO oder alternativ Z. 260). Zudem wäre dann auch die Zufahrt zur Wertstoffsammelstelle freigegeben.</p> <p>Diese Maßnahme ist Voraussetzung für die Maßnahmen 1.1.7 und 4.3.1.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing, Deutsche Bahn	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  <p>Ergänzung von Z. 250 mit Z. 1020-12 alternativ:</p>  <p>Z. 260 + Z. 1020-30 (Anlieger frei)</p> </div> <div style="flex: 2; border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;"></div> </div>		



Gruber Weg: Freigabe für den Radverkehr

Maßnahmennummer:	1.1.5	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Gruber Weg/ Allee- Staatsgut Grub	
Straßenklassifizierung:	Feldweg	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Der Gruber Weg von der Professor-Zorn-Straße in Richtung Poing ist am Ende des Staatsguts nur für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben. Für den Fuß- und Radverkehr besteht die Möglichkeit über einen Feldweg direkt nach Poing zu gelangen. Der Weg, der eine autofreie Parallele zur Gruber Straße darstellt, sollte für den Radverkehr frei gegeben werden. Die Maßnahme steht in unmittelbarem Zusammenhang mit Maßnahme 1.1.9 (durchlässige Sackgasse, Z. 357-50 aus Richtung Professor-Zorn-Straße).	
Akteure:	Gemeinde Poing, Staatsgut Grub	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
 <p>Ersetzen von Z. 250 durch Z. 260</p>		

Wickingerstraße: Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Maßnahmennummer:	1.1.6	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Wickingerstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	Erledigt	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Wickingerstraße ist als Sackgasse ausgeschildert. Der Fuß- und Radverkehr kann durch einen Weg zur Schlesierstraße gelangen und damit besteht eine Verbindung zwischen Römerstraße und Neufarner Straße. Die Straße sollte als durchlässige Sackgasse (Z. 357-50) beschildert werden.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
Beschilderung an der Wickingerstraße		
 <p>Z. 357-50</p>		



Bahnhofstraße (ehem. Ladestraße): Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Maßnahmennummer:	1.1.7	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Bahnhofstraße (ehem. Ladestraße)	
Straßenklassifizierung:	Feldweg, Bahngelände	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	langfristig	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Bahnhofstraße (ehem. Ladestraße) ist Richtung Westen parallel zur Bahnlinie als Sackgasse ausgeschildert. Für den Fuß- und Radverkehr besteht die Möglichkeit den Feldweg entlang der Bahnlinie zu benutzen und so zur Siemensstraße zu gelangen. Die Bahnhofstraße (ehem. Ladestraße) sollte als durchlässige Sackgasse (Z. 357-50) beschildert werden, wenn der Parallelweg zur Bahnlinie entsprechend ausgebaut ist (vgl. Maßnahmen 1.1.4 und 4.3.1). Diese Maßnahme ist mit dem Bebauungsplan Bahnhofstraße abzustimmen.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Deutsche Bahn	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
 <p>Z. 357-50</p>		

Riesengebirgsstraße, Sudetenstraße, Böhmerwaldstraße, Mitterfeldring: Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Maßnahmennummer:	1.1.8	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Riesengebirgsstraße (u.a.)	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	Erledigt	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Riesengebirgsstraße und ebenso die Sudetenstraße, Böhmerwaldstraße und der Mitterfeldring sind als Sackgassen ausgeschildert. Für den Fuß- und Radverkehr besteht jedoch die Möglichkeit über diese die Fuß- und Radwege im Bergfeldpark zu erreichen. Die genannten Sackgassen sollten als durchlässige Sackgasse (Z. 357-50) beschildert werden.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
		
Z. 357-50		




Gruber Weg: Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Maßnahmennummer:	1.1.9	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Gruber Weg/Professor-Zorn-Straße	
Straßenklassifizierung:	Feldweg, Staatsgut Grub	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Der Gruber Weg von der Professor-Zorn-Straße in Richtung Poing ist an der Professor-Zorn-Straße als Sackgasse ausgeschildert. Für den Fuß- und Radverkehr besteht die Möglichkeit durch das Gelände des Staatsguts über einen Feldweg zur Kirchheimer Allee zu gelangen. Der Weg, der eine autofreie Parallele zur Gruber Straße darstellt, sollte als durchlässige Sackgasse (Z. 357-50) beschildert werden (Umsetzung in Verbindung mit Maßnahme 1.1.5).	
Akteure:	Gemeinde Poing, Staatsgut Grub	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
 <p>Z. 357-50</p>		


Eckartstraße: Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Maßnahmennummer:	1.1.10	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Eckartstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Eckartstraße ist als Sackgasse ausgeschildert. Für den Fuß- und Radverkehr besteht die Möglichkeit über eine Treppe mit Schieberampe zur Plieninger Straße zu gelangen. Die Eckartstraße sollte als durchlässige Sackgasse (Z. 357-51) beschildert werden, eventuell mit einem ergänzenden Hinweis auf eine Schieberampe für den Radverkehr.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
		
Z. 357-51		

Seerosenstraße: Fahrradstraße

Maßnahmenummer:	1.1.11	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Seerosenstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Schüler-Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Seerosenstraße stellt eine wichtige Anbindung an das Schulzentrum in der Seerosenstraße dar. Es wird die Beschilderung als Fahrradstraße (Z. 244) empfohlen. Eine Fahrradstraße soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen, sie ermöglicht das Nebeneinanderfahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke für den Kfz-Verkehr wird durch Zusatzschild ermöglicht.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
  Z. 244		

Endbachweg: Fahrradstraße

Maßnahmennummer:	1.1.12	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Endbachweg	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Der Endbachweg stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen den Sportanlagen und der Hauptstraße bzw. den südlichen Wohngebieten dar. Es wird die Beschilderung als Fahrradstraße (Z. 244) empfohlen. Eine Fahrradstraße soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen, sie ermöglicht das Nebeneinanderfahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke für den Kfz-Verkehr wird durch Zusatzschild ermöglicht. Über die zukünftigen Fahrradstraßen Rathausstraße, Schulstraße und Waldstraße entsteht mit dem Endbachweg eine durchgängige Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		



Grafische Darstellungen:




Z. 244



Bahnhofstraße: Fahrradstraße

Maßnahmenummer:	1.1.13	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Bahnhofstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Die Bahnhofstraße stellt in Verlängerung der Hauptstraße eine wichtige Anbindung an den Bahnhof dar. Durch die neue Bahnunterführung für den Fuß- und Radverkehr besteht eine perfekte Verbindung für Radfahrer in den nördlichen Teil Poings. Es wird die Beschilderung als Fahrradstraße (Z. 244) empfohlen. Eine Fahrradstraße soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen, sie ermöglicht das Nebeneinanderfahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke für den Kfz-Verkehr wird durch Zusatzschild ermöglicht. Diese Maßnahme ist mit dem Bebauungsplan Bahnhofstraße abzustimmen.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
  Z. 244		

Römerstraße: Fahrradstraße

Maßnahmennummer:	1.1.14	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Römerstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Die Römerstraße stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung als Alternativroute zur Neufarner Straße dar und bildet durch die neue Bahnunterführung eine attraktive Anbindung an den nördlichen Teil Poings. Es wird die Beschilderung als Fahrradstraße (Z. 244) für die Römerstraße zwischen Wittelsbacher- und Keltenstraße, sowie zwischen Kelten- und Bahnhofstraße empfohlen. Eine Fahrradstraße soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen. Sie ermöglicht das Nebeneinanderfahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke für den Kfz-Verkehr wird durch Zusatzschild ermöglicht. Da die Wickingenstraße (für den Kfz-Verkehr) ausschließlich von der Römerstraße erschlossen wird, aber eine Durchfahrt für den Radverkehr zur Schlesierstraße möglich ist, wäre hier eine Einbeziehung in die Fahrradstraße sinnvoll. Die novellierte StVO ermöglicht auch eine Fahrradzone. Ein Gesamtkonzept für die Römerstraße ist in Planung.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:	Gemeinde Kirchheim-Heimstetten – Maria-Glasl-Straße	

Grafische Darstellungen:



Z. 244



Beispiel: Maria-Glasl-Straße, Kirchheim-Heimstetten

Osterfeldweg: Fahrradstraße

Maßnahmennummer:	1.1.15	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Osterfeldweg	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Osterfeldstraße stellt eine wichtige Fortführung der Fahrradstraße in der Kampenwandstraße Richtung Wildpark Poing dar. Es wird die Beschilderung als Fahrradstraße (Z. 244) empfohlen. Eine Fahrradstraße soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen, sie ermöglicht das Nebeneinanderfahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke für den Kfz-Verkehr wird durch Zusatzschild ermöglicht.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
  Z. 244		


Kampenwandstraße: Fahrradstraße

Maßnahmennummer:	1.1.16	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Kampenwandstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Kampenwandstraße stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung und Alternativroute zur Anzinger Straße dar. Es wird die Beschilderung als Fahrradstraße (Z. 244) empfohlen. Eine Fahrradstraße soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen, sie ermöglicht das Nebeneinanderfahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke für den Kfz-Verkehr wird durch Zusatzschild ermöglicht.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
  Z. 244		

Rathausstraße: Fahrradstraße

Maßnahmennummer:	1.1.17	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Rathausstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Rathausstraße stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung als Alternativroute zur Anzinger und Neufarner Straße dar. Es wird die Beschilderung als Fahrradstraße (Z. 244) empfohlen. Eine Fahrradstraße soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen, sie ermöglicht das Nebeneinanderfahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke für den Kfz-Verkehr wird durch Zusatzschild ermöglicht.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
  Z. 244		

Schulstraße: Fahrradstraße

Maßnahmenummer:	1.1.18	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Schulstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Schulstraße stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung als Alternativroute zur Anzinger und Neufarner Straße dar. Es wird die Beschilderung als Fahrradstraße (Z. 244) empfohlen. Eine Fahrradstraße soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen, sie ermöglicht das Nebeneinanderfahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke für den Kfz-Verkehr wird durch Zusatzschild ermöglicht.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
  Z. 244		



Waldstraße: Fahrradstraße

Maßnahmenummer:	1.1.19	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Waldstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Schüler-Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Waldstraße stellt als Ergänzung zur Schulstraße eine wichtige Nord-Süd-Verbindung als Alternativroute zur Anzinger und Neufarner Straße dar. Es wird die Beschilderung als Fahrradstraße (Z. 244) empfohlen. Eine Fahrradstraße soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen, sie ermöglicht das Nebeneinanderfahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke für den Kfz-Verkehr wird durch Zusatzschild ermöglicht.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
  Z. 244		



Im Technologiepark: Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Maßnahmenummer:	1.1.20	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Im Technologiepark	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	Erledigt	
Ziel:	Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Zweirichtungsradweg Im Technologiepark; Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239+ Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung Norden und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 StVO in Fahrtrichtung</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO gegen die Fahrtrichtung (bereits erfolgt)</p> </div> </div>		

Bahnhof Nordseite (Parallelweg zum Bahnsteig): Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr

Maßnahmennummer:	1.1.21	 <p>Bahnhof Nordseite</p>
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Bahnhof-Nordseite	
Straßenklassifizierung:	Fußweg	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Legalisierung der Zufahrt zu den Fahrradständern am Bahnhof	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Der Fußweg an der Bahnhof-Nordseite ist für den Radverkehr (Z. 239, Fußweg) nicht freigegeben, obwohl er die Zufahrt zu den Fahrradständern ist. Deshalb soll die Beschilderung mit Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) ergänzt werden. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität. Diese Maßnahme kann nur gemeinsam mit Maßnahme 1.2.8 umgesetzt werden.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
 <p>Ergänzung mit Z. 1022-10</p>		


Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der Ortsmitte (Hauptstraße)

Maßnahmennummer:	1.1.22	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Hauptstraße	
Straßenklassifizierung:	zukünftig Gemeindestraße	
Länge:	ca. 650 m	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes in der Ortsmitte	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Nach Fertigstellung der Umfahrung Am Hanselbrunn mit gleichzeitiger Änderung der Vorfahrtsregelungen und Umwidmung der Hauptstraße zur Gemeindestraße besteht als kurzfristige Maßnahme die Möglichkeit, die Hauptstraße mit in die Zone 30 einzubeziehen. Im Zuge dessen kann die Mittelmarkierung entfernt werden und ggf. Parkplätze am Straßenrand markiert werden.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Landratsamt, Regierung von Oberbayern (Städtebauförderung)	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
		
Z. 274		

4.1.2 Kleinere (bauliche) Maßnahmen

1. Gruber Straße/Im Technologiepark: Verbesserung der Wegeverknüpfung
2. Im Technologiepark/Kirchheimer Allee: Verbesserung der Wegeverknüpfung
3. S-Bahnhof Grub (Südseite), Parsdorfer Straße: Bordsteinabsenkung;
4. Schulstraße/Parksiedlung: Bordsteinabsenkung
5. Unterführung Fuß- und Radweg Gruber Straße/Alte Gruber Straße: Beleuchtung verbessern
6. Blumenstraße/Seerosenstraße: Gestaltung anpassen
7. Rosenstraße/Seerosenstraße: Gestaltung anpassen
8. Plieninger Straße (Bahnhof-Nordseite, Parallelweg zum Bahnsteig): Entfernung der Umlaufsperre
9. Plieninger Straße (Bahnhofszufahrt): Verbesserung der Rampe
10. Wildparkstraße: Entfernung Poller
11. Bergfeldstraße (Höhe Edeka): Bauliche Anpassung des Radwegs
12. Marktplatz: Verbesserung der Querungssituation
13. Rewe Am Hanselbrunn: Wegverbindung zum Endbachweg
14. Senator-Gerauer-Straße/Bhf. Grub: Wegeverknüpfung
15. Professor-Zorn-Straße: Gehweg verbreitern (Z. 239 + Z. 1022-10) und Freigabe für den Radverkehr
16. Osterfeldweg/Wildparkstraße: Freigabe für den Radverkehr
17. Verkehrsberuhigter Bereich Fresiengasse

Im Technologiepark: Verbesserung der Wegeverknüpfung

Maßnahmenummer:	1.2.1	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Im Technologiepark	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße, Privatstraße	
Länge:	ca. 4 m	
Maßnahmentyp:	Verbesserung Wegeverknüpfung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung des Komforts für den Radverkehr, Verbesserung der Netzverknüpfung.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Mangelhafte Verbindung zwischen Gruber Straße (Erschließungsstraße im Gewerbegebiet) und Im Technologiepark (mangelhafte innere Erschließung des Gewerbegebiets). Bauliche Verbesserung der Wegeverknüpfung für den Fuß- und Radverkehr;	
Akteure:	Gemeinde Poing, Privateigentümer	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Im Technologiepark/Kirchheimer Allee: Verbesserung der Wegeverknüpfung

Maßnahmenummer:	1.2.2	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Im Technologiepark	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	Ca. 5m	
Maßnahmentyp:	Verbesserung Wegverknüpfung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung des Komforts für den Radverkehr, Verbesserung der Netzverknüpfung.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Mangelhafte Verbindung zwischen Im Technologiepark und Kirchheimer Allee (fehlende Bordsteinabsenkung und unzureichende Wegbefestigung). Bauliche Verbesserung der Wegverknüpfung für den Fuß- und Radverkehr;	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


S-Bahnhof Grub (Südseite), Parsdorfer Straße: Bordsteinabsenkung

Maßnahmennummer:	1.2.3	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Parsdorfer Straße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Bordsteinabsenkung	
Priorität:	Mittel	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung des Komforts für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Durch den nicht abgesenkten Bordstein entsteht eine umwegige Radverkehrsführung. Der Bordstein soll an dieser Stelle abgesenkt werden (Beschilderung an dieser Stelle als gemeinsamer Geh- und Radweg, Z. 240).	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Schulstraße/Parksiedlung: Bordsteinabsenkung

Maßnahmenummer:	1.2.4	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Schulstraße/Parksiedlung	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße, Anliegerweg	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Bordsteinabsenkung	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	erledigt	
Ziel:	Erhöhung des Komforts für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Durch den nicht abgesenkten Bordstein entsteht eine unkomfortable Situation für Radfahrer. Der Bordstein soll an dieser Stelle abgesenkt werden.</p> <p>Um ein unnötiges Einfahren von Kfz zu vermeiden, könnte die Absenkung auch in der Breite reduziert werden.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Unterführung Fuß- und Radweg Gruber Straße/Alte Gruber Straße: Beleuchtung verbessern

Maßnahmennummer:	1.2.5	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Gruber Straße/ Alte Gruber Straße	
Straßenklassifizierung:	Fuß- und Radweg	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Verbesserung Beleuchtung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Beleuchtung in der Fuß- und Radweg Unterführung Gruber Straße/Alte Gruber Straße ist insbesondere tagsüber mangelhaft. Verbesserung der Beleuchtung und regelmäßige Kontrolle.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Blumenstraße/Seerosenstraße: Gestaltung anpassen

Maßnahmennummer:	1.2.6	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Seerosenstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	ca. 10 m	
Maßnahmentyp:	Anpassung Gestaltung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Am Knotenpunkt Blumenstraße/Seerosenstraße stimmen Funktion und Gestaltung nicht überein. Gestalterisch wirkt die Seerosenstraße (Pflasterung) gegenüber der Blumenstraße (durchgängiges Asphaltband) untergeordnet, verkehrrechtlich gilt jedoch rechts vor links. Deshalb sollte die Gestaltung angepasst oder die Vorfahrtregelung durch Beschilderung verdeutlicht werden.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Rosenstraße/Seerosenstraße: Gestaltung anpassen

Maßnahmenummer:	1.2.7	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Rosenstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	ca. 14 m	
Maßnahmentyp:	Anpassung Gestaltung	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Am Knotenpunkt Rosenstraße/Seerosenstraße stimmen Funktion und Gestaltung nicht überein. Gestalterisch wirkt die Seerosenstraße (Pflasterung) gegenüber der Rosenstraße (durchgängiges Asphaltband) untergeordnet, verkehrsrechtlich gilt jedoch rechts vor links. Deshalb sollte die Gestaltung angepasst oder die Vorfahrtregelung durch Beschilderung verdeutlicht werden.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Plieninger Straße (Bahnhof-Nordseite, Parallelweg zum Bahnsteig): Entfernung der Umlaufsperr

Maßnahmenummer:	1.2.8	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Plieninger Straße	
Straßenklassifizierung:	Fußweg	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Teilentfernung/Versetzung Umlaufsperr	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung des Komforts für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Umlaufsperr am Fußweg zum Bahnhof an der Plieninger Straße ist für Radfahrer schlecht passierbar. Dies könnte einerseits durch eine Teilentfernung (nur die obere Sperr) der Umlaufsperr verbessert werden oder durch die Versetzung der beiden Umlaufsperrn, sodass ein größerer Abstand entsteht. Zusätzlich sollten die Sichtverhältnisse auf den Radweg an der Plieninger Straße verbessert werden (Umsetzung im Zusammenhang mit Maßnahme 1.1.21, Freigabe für den Radverkehr).	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Plieninger Straße (Bahnhofszufahrt): Verbesserung der Rampe

Maßnahmennummer:	1.2.9	
Art der Maßnahme:	Baulich	
Lagebeschreibung:	Plieninger Straße/Eckartstraße	
Straßenklassifizierung:	Fußweg	
Länge:	ca. 7 m	
Maßnahmentyp:	Verbesserung Rampe	
Priorität:	Niedrig	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Erhöhung des Komforts für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Eckartstraße für den Radverkehr schlecht erreichbar; Rampe beengt; Verbesserung der Rampe im Hinblick auf eine bessere Befahrbarkeit	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Wildparkstraße: Entfernung Poller

Maßnahmenummer:	1.2.10	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Wildparkstraße	
Straßenklassifizierung:	Fuß- und Radweg	
Länge:		
Maßnahmentyp:	Entfernung Poller	
Priorität:	niedrig	
Zeithorizont:	erledigt	
Ziel:	Erhöhung des Komforts und Sicherheit für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Der Poller auf dem Fuß- und Radweg an der Wildparkstraße steht im Weg. Eine Notwendigkeit ist nicht erkennbar, deshalb sollte der Poller entfernt werden.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Bergfeldstraße (Höhe Edeka): Bauliche Anpassung des Radwegs

Maßnahmennummer:	1.2.11	
Art der Maßnahme:	Baulich	
Lagebeschreibung:	Bergfeldstraße	
Straßenklassifizierung:	Fuß- und Radweg	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Bauliche Anpassung	
Priorität:	Niedrig	
Zeithorizont:	in Umsetzung	
Ziel:	Erhöhung des Komforts für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Die Wegführung des Radwegs an der Bergfeldstraße (Höhe Edeka) ist durch die eckige Wegführung für den Radverkehr unkomfortabel, da der Radweg nicht den fahrdynamischen Anforderungen des Radverkehrs entspricht.</p> <p>Deshalb sollte der Radweg baulich angepasst werden.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Marktplatz: Verbesserung der Querungssituation

Maßnahmenummer:	1.2.12	
Art der Maßnahme:	Baulich/verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Marktplatz	
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Bauliche/verkehrsrechtliche Anpassung	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Durchfahrverbot wird missachtet. Gefährdung für den Radverkehr. Alternative 1: Versenkbare Poller bzw. Schranke Alternative 2: Radwegefurt von Bahnunterführung zum Eingang Bergfeldpark mit Vorrang für Radfahrer. Anordnung der Busplätze vor und hinter der Furt. Alternative 3: Vorfahrt achten für Radfahrer	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:	Stadt Fürstenfeldbruck – Bahnhof Buchenau; Gemeinde Unterföhring - Schranke	

Grafische Darstellungen:




Beispiel: Versenkbare Poller, Stadt Fürstenfeldbruck – Bahnhof Buchenau




Beispiel: Schrankenanlage Bahnhof Unterföhring

Rewe Am Hanselbrunn: Wegverbindung zum Endbachweg

Maßnahmenummer:	1.2.13	
Art der Maßnahme:	Baulich	
Lagebeschreibung:	Endbachweg	
Straßenklassifizierung:	Privatstraße, Anliegerweg	
Länge:	ca. 50 m	
Maßnahmentyp:	Verbesserung Wegverknüpfung	
Priorität:	Mittel	
Zeithorizont:	langfristig	
Ziel:	Erhöhung des Komforts für den Radverkehr, Verbesserung der Netzverknüpfung.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Wegverbindung zwischen Endbachweg und REWE Am Hanselbrunn (rückwärtige Erschließung des REWE).	
Akteure:	Gemeinde Poing, Privateigentümer	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


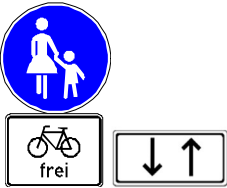

Senator-Gerauer-Straße/Bhf. Grub: Verbesserung der Wegeverknüpfung

Maßnahmenummer:	1.2.14	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Parsdorfer Straße	
Straßenklassifizierung:	Gewerbestraße	
Länge:	ca. 40 m	
Maßnahmentyp:	Verbesserung Wegverknüpfung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung des Komforts für den Radverkehr; Verbesserung der Netzverknüpfung.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Verbindung zwischen Senator-Gerauer-Straße und Bhf. Grub in Verlängerung der Querung parallel zur Parsdorfer Straße. Verbesserung der Wegverknüpfung für Fuß- und Radverkehr zum Bahnhof (vgl. auch Maßnahme 2.1.2).	
Akteure:	Gemeinde Poing, LRA, Staatliches Bauamt	
Referenzprojekte:		


Grafische Darstellungen:



Professor-Zorn-Straße: Wegverbreiterung und Freigabe für den Radverkehr in beiden Richtungen

Maßnahmenummer:	1.2.15	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich und baulich	
Lagebeschreibung:	Professor-Zorn-Straße	
Straßenklassifizierung:	Fußweg	
Länge:	ca. 650 m	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen; Wegverbreiterung	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	In Umsetzung 2021	
Ziel:	Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr Verbreiterung des Zweirichtungsradwegs bis zum Knotenpunkt.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Der Gehweg an der Ostseite der Professor-Zorn-Straße soll auf 2,50m verbreitert und als eine Fläche gestaltet werden. Grünstreifen entfernen, Gehweg verbreitern und ein Benutzungsrecht für Radverkehr in beiden Richtungen freigeben.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 StVO in Fahrtrichtung (bereits erfolgt)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO gegen die Fahrtrichtung</p> </div> </div>		

Osterfeldweg/Wildparkstraße: Freigabe für den Radverkehr

Maßnahmennummer:	1.2.16	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Osterfeldweg/Wildparkstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Die Durchfahrt für den Radverkehr ist nicht freigegeben (Z. 250, Verbot für Fahrzeuge aller Art - Fahrräder sind Fahrzeuge).</p> <p>Der Radverkehr sollte nicht über die Insel geführt werden (mögliche Konflikte mit dem Fußverkehr), sondern im „Schutz“ der Insel eine eigene Abbiegespur erhalten. Durch Verbreiterung des Radwegs zum Zweirichtungsradweg kann der Radverkehr in den Osterfeldweg geführt werden.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:	München-Pasing, Theodor-Storm-Straße	

Grafische Darstellungen:




Markierung Linksabbiegespur
Freigabe Radweg mit Z. 237 + Zusatzzeichen
1000-31



Beispiel: München-Pasing, Theodor-Storm-Straße

Verkehrsberuhigter Bereich Fresiengasse

Maßnahmennummer:	1.2.17	
Art der Maßnahme:	Umgestaltung	
Lagebeschreibung:	Fresiengasse	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	ca. 20 m	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes, Schulwegsicherheit	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Fresiengasse soll als Verkehrsberuhigter Bereich (Z. 325) gewidmet werden. Zusätzlich Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung (Z. 1022-10, Radverkehr frei). Umgestaltung in eine einheitliche Fläche, Aufhebung der Trennung Gehweg und Fahrbahn.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		

Grafische Darstellungen:



4.1.3 Größere bauliche Maßnahmen im örtlichen Straßennetz

1. Umbau Knotenpunkt Kirchheimer Allee/Bergfeldstraße zu einem Kreisverkehr
2. Kirchheimer Allee (zwischen Kreisverkehr EBE1/EBE17 und Bergfeldstraße): Lückenschluss Radweg
3. Kirchheimer Allee: Lückenschluss Radweg
4. Bergfeldstraße/Westring: Fortführung des Radwegs
5. Westring: Radweg
6. Kirchheimer Allee (Weg nach Grub): Verbesserung der Oberfläche
7. Fuß- und Radwege im Bergfeldpark: Verbesserung der Oberfläche
8. Waldstraße: Verbesserung der Oberfläche
9. Leitenfeldweg: Verbesserung der Oberfläche
10. Angelbrechting: Wegeverbindung nach Poing
11. Poinger Weg/Siemensallee: Wegeverbindung
12. Bajuwarenstraße - Siemensallee: Wegeverbindung
13. Im Technologiepark/Kirchheimer Allee (Höhe Sudetenstraße): Wegeverbindung
14. Bau von Querungsstellen an der Bergfeldstraße
15. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der Ortsmitte (Hauptstraße)


Umbau Knotenpunkt Kirchheimer Allee/Bergfeldstraße zu einem Kreisverkehr

Maßnahmennummer:	1.3.1	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Kirchheimer Allee/ Bergfeldstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	ca. 30 m	
Maßnahmentyp:	Verkehrssicherheit an Knotenpunkten	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	In Planung	
Ziel:	Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit (Verkehrsaufkommen durch neue Baugebiete)	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Umbau des Knotenpunkts (derzeit abknickende Vorfahrt im Zuge der Kirchheimer Allee) in einen Kreisverkehr; bei der Gestaltung des Kreisverkehrs muss berücksichtigt werden, dass der Radverkehr sowohl auf der Fahrbahn, als auch auf den straßenbegleitenden Radwegen (ohne Benutzungspflicht) stattfinden kann. Darüber hinaus muss es möglich sein, dass der Radverkehr von den Radwegen in den Kreis (geschützte Abfahrten), aber auch umgekehrt aus dem Kreis auf die Radwege fahren kann.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:	Gilching, Kreisverkehr Starnberger Weg/Karolingerstraße	
Grafische Darstellungen:		
		Beispiel: Gilching, Kreisverkehr Starnberger Weg/ Karolingerstraße


Kirchheimer Allee (zwischen Kreisverkehr EBE1/EBE17 und Bergfeldstraße): Lückenschluss Radweg

Maßnahmenummer:	1.3.2	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Kirchheimer Allee	
Straßenklassifizierung:	Ortstraße	
Länge:	ca. 850 m	
Maßnahmentyp:	Netzergänzung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Radweg fehlt; linker Radweg muss benutzt werden, dies stellt einen Gefahrenpunkt dar (Zufahrt Tankstelle). Lückenschluss der Wegverbindung zwischen Kreisverkehr EBE1/EBE17 und Bergfeldstraße für den Fuß- und Radverkehr.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Kirchheimer Allee: Lückenschluss Radweg

Maßnahmenummer:	1.3.3	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Kirchheimer Allee	
Straßenklassifizierung:	Ortstraße	
Länge:	Ca. 800 m	
Maßnahmentyp:	Netzergänzung	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fehlende Radverkehrsanlage auf der Südseite mit Verknüpfung in das Gewerbegebiet an der Gruber Straße. Ergänzung einer Radverkehrsanlage (z.B. Schutzstreifen oder Gehweg mit Benutzungsrecht), sowie bauliche Herstellung einer Verknüpfung mit dem Gewerbegebiet.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Bergfeldstraße/Westring: Fortführung des Radwegs (Südseite Westring)

Maßnahmenummer:	1.3.4	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Bergfeldstraße/Westring	
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Lückenschluss Radweg	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	In Planung	
Ziel:	Lückenschluss, Anbindung Schulzentrum Seerosenstraße;	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Der Radweg endet abrupt, keine sichere Einschleifung auf die Fahrbahn. Die Querungshilfe ist zu schmal für Fahrrad mit Anhänger. Fortführung des Radwegs als nicht benutzungspflichtiger Radweg oder sichere Einschleifung auf die Fahrbahn. Querungshilfe verbreitern.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Westring: Radweg

Maßnahmennummer:	1.3.5	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Westring	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	Ca. 250 m bzw. ca. 300 m	
Maßnahmentyp:	Netzergänzung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	in Planung	
Ziel:	Schaffung von Geh-/ Radwegen entlang der Sammelstraßen	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Zur Vermeidung von Konflikten zwischen auf dem Gehweg fahrenden Radfahrern (meist Schüler) und aus den Garagen ausfahrenden Autofahrern soll auf der Südseite zwischen den Bäumen ein separater Radweg (nicht benutzungspflichtig) gebaut werden.</p> <p>Anlage eines nicht benutzungspflichtigen Radwegs auf der Nordseite des Westrings (auf dem Grünstreifen neben der Fahrbahn).</p> <p><u>Alternativ:</u> Geringfügige Verbreiterung der Fahrbahn auf der Nordseite auf 7,50 m. Anlage von Schutzstreifen beidseitig zu 1,50m möglich. Vorteil: Bäume können erhalten bleiben.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Kirchheimer Allee (Weg nach Grub): Verbesserung der Oberfläche

Maßnahmennummer:	1.3.6	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Weg nach Grub	
Straßenklassifizierung:	sonstiger Weg	
Länge:	ca. 700 m	
Maßnahmentyp:	Oberflächenverbesserung	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Schaffung eines attraktiven ortsteilverbindenden Geh-/ Radwegs durch Sicherheits- und Komfortverbesserung	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Die Oberfläche des Wegs zwischen Poing und Grub ist für den Radverkehr wenig komfortabel.</p> <p>Ausbau und Verbesserung der Oberfläche des bestehenden Schotterwegs, der als Alternativroute nach Grub dient. (Instandhaltung, Winterdienst, regelmäßiges Freihalten von Bewuchs).</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Fuß- und Radwege im Bergfeldpark: Verbesserung der Oberfläche

Maßnahmenummer:	1.3.7	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Bergfeldpark	
Straßenklassifizierung:	sonstiger Weg	
Länge:	ca. 3000 m	
Maßnahmentyp:	Oberflächenverbesserung	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	mittel- bis langfristig	
Ziel:	Schaffung attraktiver quartierverbindender Geh-/ Radwege durch Sicherheits- und Komfortverbesserung; attraktives Radfahren in den Grünzügen (auch im Winter);	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Erkennbarkeit des Radwegs ist nicht immer gegeben (Radfahrer nutzen oft den breiteren Weg). Der Winterdienst ist aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit nur eingeschränkt möglich. Asphaltierung je eines Hauptweges in den Grünzügen (Winterdienst möglich)	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		


Grafische Darstellungen:



Waldstraße: Verbesserung der Oberfläche

Maßnahmenummer:	1.3.8	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Waldstraße	
Straßenklassifizierung:	sonstiger Weg	
Länge:	Ca. 200 m	
Maßnahmentyp:	Oberflächenverbesserung	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Schaffung eines attraktiven ortsteilverbindenden Geh-/ Radwegs durch Sicherheits- und Komfortverbesserung	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Rutschgefahr durch Kieseintrag beim Übergang Kies/Asphalt. Befestigung des Weges.</p> <p>Ausbau und Verbesserung der Oberfläche des bestehenden Schotterwegs, der als Weiterführung einer Fahrradstraße als Alternativroute nach Angelbrechting dient (Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Freihalten von Bewuchs).</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Leitenfeldweg: Verbesserung der Oberfläche

Maßnahmenummer:	1.3.9	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Leitenfeldweg	
Straßenklassifizierung:	sonstiger Weg	
Länge:	ca. 850 m	
Maßnahmentyp:	Oberflächenverbesserung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Schaffung eines attraktiven ortsteilverbindenden Geh-/ Radwegs durch Sicherheits- und Komfortverbesserung	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Die Oberfläche des Leitenfeldwegs ist trotz Beschilderung als Radwegeverbindung zwischen Poing und Angelbrechting ungenügend.</p> <p>Ausbau und Verbesserung der Oberfläche des bestehenden Schotterwegs, der in Fortsetzung einer Fahrradstraße als wichtige Alternativroute nach Angelbrechting dient (Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Freihalten von Bewuchs).</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		


Grafische Darstellungen:



Angelbrechting: Wegeverbindung nach Poing

Maßnahmenummer:	1.3.10	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Feldweg westlich von Angelbrechting	
Straßenklassifizierung:	sonstiger Weg	
Länge:	ca. 450 m	
Maßnahmentyp:	Wegverbindung/ Lückenschluss	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	langfristig	
Ziel:	Schaffung eines attraktiven ortsteilverbindenden Geh-/ Radwegs durch Sicherheits- und Komfortverbesserung	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fehlende Verbindung nach Poing zum Bahnhof aus dem westlichen Bereich von Angelbrechting. Ergänzung einer mit dem Fahrrad befahrbaren Wegverbindung in Richtung Hohenstaufenring.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Poinger Weg/Siemensallee: Wegeverbindung

Maßnahmenummer:	1.3.11	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Poinger Weg	
Straßenklassifizierung:	sonstiger Weg	
Länge:	ca. 180 m	
Maßnahmentyp:	Wegverbindung/ Lückenschluss	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	langfristig	
Ziel:	Schaffung eines attraktiven ortsteilverbindenden Geh-/ Radwegs	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fehlende Verbindung zwischen Angelbrechting und dem Gewerbegebiet. Ergänzung einer mit dem Fahrrad befahrbaren Verbindung zwischen Poinger Weg und Siemensallee.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Bajuwarenstraße - Siemensallee: Wegeverbindung

Maßnahmennummer:	1.3.12	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Gruber Taxetweg	
Straßenklassifizierung:	Sonstiger Weg	
Länge:	ca. 300 m	
Maßnahmentyp:	Netzergänzung	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Unzureichende Wegverbindung zwischen Siemensallee und Bajuwarenstraße. Bauliche Herstellung einer mit dem Fahrrad komfortabel befahrbaren Wegeverbindung zur besseren Anbindung des Gewerbegebiets südlich der Bahn.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		



Im Technologiepark/Kirchheimer Allee (Höhe Sudetenstraße): Wegeverbindung

Maßnahmennummer:	1.3.13	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Kirchheimer Allee	
Straßenklassifizierung:	Grünanlage	
Länge:	ca. 70 m	
Maßnahmentyp:	Lückenschluss	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fehlende Wegeverbindung zwischen Im Technologiepark und Kirchheimer Allee (Höhe Sudetenstraße). Bauliche Herstellung einer Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO) zur besseren Anbindung des Gewerbegebiets.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Bau von Querungsstellen an der Bergfeldstraße

Maßnahmenummer:	1.3.14	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Westring	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	ca. 10 m	
Maßnahmentyp:	Querungshilfe	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Verbindung der bestehenden und zukünftigen Wohngebiete südlich und nördlich der Bergfeldstraße	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Bau mehrerer Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr zur Anbindung der neuen Wohngebiete WA7 und WA8 sowie zum neuen Gymnasium.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der Ortsmitte (Hauptstraße)

Maßnahmennummer:	1.3.15	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Hauptstraße	
Straßenklassifizierung:	zukünftig Gemeindestraße	
Länge:	ca. 650 m	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	mittel- bis langfristig	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes in der Ortsmitte	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Die Hauptstraße soll als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Zone 20) gewidmet werden. Nach Fertigstellung der Umfahrung Am Hanselbrunn und Umwidmung der Hauptstraße zur Gemeindestraße besteht die Möglichkeit die Hauptstraße als Geschäftsstraße zu etablieren. Dies soll sich auch in Gestalt und Nutzung in einer besonderen Verkehrsregelung widerspiegeln. Da beidseitig eine Geschäftsnutzung vorhanden ist bzw. entwickelt werden kann, ist ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich aus der Funktion abzuleiten und verkehrsrechtlich sinnvoll. Durch die neue Bahnunterführung entsteht für den Fuß- und Radverkehr eine zusammenhängende Einkaufsstraße von der Hauptstraße über die Bahnhofstraße bis zur Alten Gruber Straße.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing, Landratsamt, Regierung von Oberbayern (Städtebauförderung)	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
 <p>Z. 274-1-51</p>		

4.2 Maßnahmen auf klassifizierten Straßen

4.2.1 Verkehrsrechtliche Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz

Die verkehrsrechtlichen Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz betreffen in erster Linie die Prüfung der Radwegbenutzungspflicht, insbesondere linke Radwege und punktuelle Geschwindigkeitsreduzierungen an potenziellen Gefahrenpunkten für den Radverkehr, sowie die Anlage von Schutzstreifen in Abschnitten ohne Radverkehrsanlagen.

Freigabe von Straßen für den Radverkehr


1. Gruber Straße/Im Technologiepark: Erneuerung der Markierung der Furt
2. Senator-Gerauer-Straße/Zufahrt Bahnhof Grub: Freigabe für den Radverkehr

Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht




3. Gruber Straße: Prüfung der Radwegbenutzungspflicht
4. Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Zweirichtungsradweg an der Münchener Straße zwischen Gruber Straße und Kreisverkehr (Gruber Taxetweg); Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung);
5. Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Zweirichtungsradweg an der Neufarner Straße zwischen Schulstraße und Hohenzollernstraße; Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung);
6. Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Zweirichtungsradweg am Kreisverkehr zwischen Gruber Straße und Kirchheimer Allee; Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung);
7. Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Zweirichtungsradweg am Kreisverkehr zwischen Gruber Straße und Münchener Straße; Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung);
8. Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Zweirichtungsradweg am Kreisverkehr zwischen Gruber Straße und Münchener Straße; Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung);
9. Gruber Straße (Höhe Lidl): Freigabe für den Radverkehr

- | | |
|--|---|
| Anordnung von Tempo 30 als Einzelmaßnahme | <ul style="list-style-type: none"> 10. Fußweg Am Hanselbrunn (Richtung Westen) im Bereich der Sportanlage (Z. 239 + Z. 1022-10); 11. Fußweg an der Münchener Str. zwischen Gruber Str. und Zufahrt zu OCE Printing Systems (Z. 239 + Z. 1022-10); 12. Anzinger Straße zwischen Ortseingang und Kampenwandstraße: Anordnung Tempo 30 (Z. 274-53); 13. Anzinger Straße zwischen Schulstraße und Hauptstraße: Anordnung Tempo 30 (Z. 274-53); |
| Anlage von Schutzstreifen | <ul style="list-style-type: none"> 14. Neufarner Straße: Schutzstreifen beidseitig bis Querungshilfe Schulstraße; 15. Anzinger Straße: Schutzstreifen einseitig ortsauwärts; 16. Am Hanselbrunn: Schutzstreifen einseitig; |
| Markierung Schutzstreifen | <p>Grundsätzlich ist die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen ab einer Fahrbahnbreite von 7,0 m möglich. Bei am Straßenrand parkenden Fahrzeugen sind jeweils 0,5 m Sicherheitszuschlag erforderlich.</p> <p>Schutzstreifen sollen dem Kfz-Verkehr kontinuierlich einen Aufenthaltsbereich für den Radverkehr und dessen Gegenwart vermitteln. Schutzstreifen (Regelbreite 1,5 m) sind vor allem dann sinnvoll, wenn der Radverkehr gefördert werden soll und keine anderen Maßnahmen zu seinem Schutz auf diesem Straßenabschnitt möglich sind (z.B. knappe Platzverhältnisse). Da der Schutzstreifen von großen Fahrzeugen überfahren werden darf, sollte der Schwerverkehr (Lkw, Busse) 1000 Fahrzeuge/Tag nicht überschreiten. Die verbleibende Kernfahrbahn muss (bei nicht vorhandener Mittelmarkierung) zwischen 4,5 m und 5,5 m breit sein, um den Pkw-Verkehr ungehindert abzuwickeln.</p> <p>Bei einem einseitigen Schutzstreifen ist demnach eine Fahrstreifenbreite von 3,5 m erforderlich - 1,25 m Mindestbreite Schutzstreifen plus 2,25 m Restfahrbahn (die Hälfte von 4,5 m). Die Gegenfahrbahn (ohne Schutzstreifen) muss eine Regelbreite aufweisen (bei regelmäßigem Busverkehr 3,0 m). Somit ergibt sich eine Mindestfahrbahnbreite von 6,5 m bei nur einseitigem Schutzstreifen.</p> <p>Alternativ zu Schutzstreifen ist auch die Anlage von Radfahrstreifen (je 1,85 m inkl. Markierung) möglich. Im Unterschied zu Schutzstreifen dürfen Radfahrstreifen nicht befahren werden, außer zum Ab- und Einbiegen und um Parkstreifen zu nutzen. Radfahrstreifen gelten straßenverkehrsrechtlich als Radweg.</p> |

Gruber Straße/Im Technologiepark: Erneuerung Markierung

Maßnahmennummer:	2.1.1	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Gruber Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße EBE1	
Länge:		
Maßnahmentyp:	Erneuerung Markierung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	An den Ausfahrten entlang der Gruber Straße ist die rote Farbe der Radwegfurten abgefahren. Eine weiße Markierung fehlt. Markierungen entlang der Gruber Straße erneuern.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


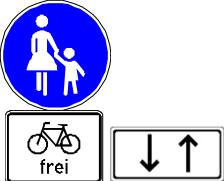

Senator-Gerauer-Straße/Zufahrt Bahnhof Grub: Freigabe für den Radverkehr

Maßnahmenummer:	2.1.2	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Senator-Gerauer-Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße EBE1	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Durchfahrt für den Radverkehr ist nicht freigegeben (Z. 250, Verbot für Fahrzeuge aller Art - Fahrräder sind Fahrzeuge). Der Radfahrer sollte vom Verbot ausgenommen werden. Dies kann durch Zusatzschild Z. 1022-10 (Radverkehr frei) erfolgen (alternativ: Z. 260)	
Akteure:	Gemeinde Poing, Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
 <p>Z. 250 + Z. 1022-10</p> <p>Alternativ:</p>  <p>Z. 260</p>		


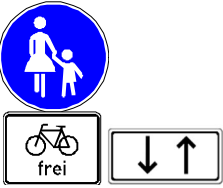


Gruber Straße: Prüfung der Radwegbenutzungspflicht

Maßnahmennummer:	2.1.3	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Gruber Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße EBE1	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Der benutzungspflichtige Radweg ist zu schmal.</p> <p>Radwegbenutzungspflicht in der Gruber Straße prüfen bzw. Fahrbahnbenutzung oder Ausbaumöglichkeit prüfen. Eventuell Umwandlung in ein Benutzungsrecht. Durch Entfernung von Z. 240 ergibt sich ein sog. sonstiger Radweg, der nicht beschildert ist, aber aufgrund seiner Gestaltung als Radweg befahren werden darf (Benutzungsrecht).</p> <p>Die Radwegbenutzungspflicht darf nur dort angeordnet werden wo sie zwingend notwendig ist, d.h. eine Gefährdung besteht, die über das übliche Maß hinausgeht. Linke Radwege können zusätzliche Gefährdungen an den Knotenpunkten verursachen (insbes. für „schnelle“ Radler).</p>	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


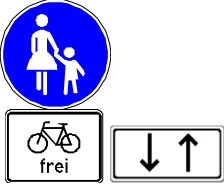

Münchener Straße: Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Maßnahmenummer:	2.1.4	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Münchener Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße, EBE17	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Der benutzungspflichtige Radweg auf der linken Seite zwingt den Radfahrer zu einem zweimaligen Queren der Münchener Straße ohne Querungshilfen.</p> <p>Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Zweirichtungsradweg an der Münchener Straße zwischen Gruber Straße und Kreisverkehr (Gruber Taxetweg); Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung).</p> <p>Die Radwegbenutzungspflicht darf nur dort angeordnet werden wo sie zwingend notwendig ist, d.h. eine Gefährdung besteht, die über das übliche Maß hinausgeht. Linke Radwege können zusätzliche Gefährdungen an den Knotenpunkten verursachen (insbes. für „schnelle“ Radler).</p>	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 StVO in Fahrtrichtung</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO gegen die Fahrtrichtung</p> </div> </div>		

Neufarner Straße: Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Maßnahmennummer:	2.1.5	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Neufarner Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße, EBE 2	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Der benutzungspflichtige Radweg auf der linken Seite zwingt den Radfahrer zu einem zweimaligen Queren der Neufarner Straße ohne Querungshilfen.</p> <p>Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Zweirichtungsradweg an der Neufarner Straße zwischen Wittelsbacherstraße/Schulstraße und Ortsende. Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung. Zusätzliche Beschilderung durch Zeichen Z. 138-10 „Achtung Radfahrer“</p> <p>Die Radwegbenutzungspflicht darf nur dort angeordnet werden wo sie zwingend notwendig ist, d.h. eine Gefährdung besteht, die über das übliche Maß hinausgeht. Linke Radwege können zusätzliche Gefährdungen an den Knotenpunkten verursachen (insbes. für „schnelle“ Radler).</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing, Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 StVO in Fahrtrichtung</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO gegen die Fahrtrichtung</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 138-10</p> </div> </div>		

Kreisverkehr Gruber Straße (EBE1)/Kircheimer Allee: Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Maßnahmenummer:	2.1.6	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	KV Gruber/Münchener Straße	
Straßenklassifizierung:	Klassifizierte Straße, EBE 1	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht oder Freigabe des südlichen Gehwegs, da kein legales Abbiegen in die Münchener Straße möglich; Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung.	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 StVO in Fahrtrichtung</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO gegen die Fahrtrichtung</p> </div> </div>		

Kreisverkehr Gruber Straße (EBE1)/Münchener Straße (EBE 17): Freigabe für den Radverkehr

Maßnahmenummer:	2.1.7	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	KV Gruber/Münchener Straße	
Straßenklassifizierung:	Klassifizierte Straße, EBE1, EBE17	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Freigabe des südlichen Gehwegs, da kein legales Abbiegen in die Münchener Straße möglich; Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung.	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 StVO in Fahrtrichtung</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO gegen die Fahrtrichtung</p> </div> </div>		



Kreisverkehr Gruber Straße (EBE1)/Münchener Straße (EBE 17): Freigabe für den Radverkehr

Maßnahmenummer:	2.1.8	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	KV Gruber/Münchener Straße	
Straßenklassifizierung:	Klassifizierte Straße, EBE1, EBE17	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Freigabe des südlichen Gehwegs, da kein legales Abbiegen in die Münchener Straße möglich; Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung.	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 StVO in Fahrtrichtung</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO gegen die Fahrtrichtung</p> </div> </div>		

Gruber Straße (Höhe Lidl): Freigabe für den Radverkehr

Maßnahmenummer:	2.1.9	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Gruber Straße	
Straßenklassifizierung:	Klassifizierte Straße, EBE1	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Freigabe des südseitigen Gehwegs für den Radverkehr im Bereich der Einkaufsmärkte (Z. 239 + Z. 1022-10); Umwandlung der Radwegbenutzungspflicht auf dem bestehenden Radweg in Fahrtrichtung ortseinwärts in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung).	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 StVO in Fahrtrichtung</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO gegen die Fahrtrichtung</p> </div> </div>		




Fußweg Am Hanselbrunn (Sportanlagen): Freigabe für den Radverkehr

Maßnahmennummer:	2.1.10	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Am Hanselbrunn	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße (zukünftig), EBE1	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung, kleine bauliche Maßnahme	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Sicherheit für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Beibehaltung Tempo 30; Befestigung der bestehenden Kiesfläche und Ausrundung der Kurve; Radfahrer fahren um den Parkplatz herum oder durch den Parkplatz durch.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
		
Z. 274-53		



Fußweg Münchener Straße: Freigabe für den Radverkehr

Maßnahmenummer:	2.1.11	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Münchener Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße, EBE17	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Sicherheit für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Freigabe des Fußwegs Fußweg an der Münchener Straße zwischen Gruber Straße und Zufahrt zu OCE Printing Systems auch für den Radverkehr ohne bauliche Maßnahmen (Z. 239 + Z. 1022-10). Dadurch kann ein zweimaliges Queren der Münchener Straße zu dem benutzungspflichtigen Radweg auf der Westseite vermieden werden. Zudem wird der Fußweg nicht von einer allzu großen Anzahl von Fußgängern benutzt.	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
  Z. 239 + Z. 1022-10 StVO		


Anzinger Straße zwischen Ortseingang und Kampenwandstraße: Anordnung Tempo 30 als Einzelmaßnahme (Z 274-53)

Maßnahmenummer:	2.1.12	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Anzinger Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße, EBE1	
Länge:	ca. 200 m	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der schmalen Fußwege, die nicht befahren werden können.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Anordnung Tempo 30 (Z. 274-53 StVO) als Einzelmaßnahme in der Anzinger Straße ab der Kampenwandstraße bis zum Ortsausgang.</p> <p>Radverkehr bei schmaler Fahrbahn, fehlenden Radverkehrsanlagen und unzureichend dimensionierten Fußwegen, gleichzeitig Gefährdung durch unübersichtliche Straßenverhältnisse und ungünstige Sichtverhältnisse an der Querungsstelle. Zusätzlich Beschilderung durch Zeichen Z. 138-10 „Achtung Radfahrer“</p>	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 274-53</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 138-10</p> </div> </div>		

Anzinger Straße zwischen Schulstraße und Hauptstraße: Anordnung Tempo 30 als Einzelmaßnahme (Z 274-53)

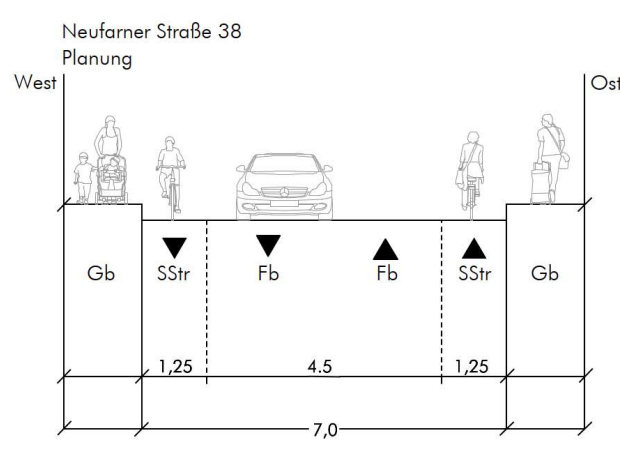
Maßnahmenummer:	2.1.13	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Anzinger Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße, EBE1	
Länge:	ca. 130 m	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der schmalen Fußwege, die nicht befahren werden können.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Anordnung Tempo 30 (Z. 274-53 StVO) als Einzelmaßnahme in der Anzinger Straße ab der Schulstraße bis zur Hauptstraße. Fehlende Radverkehrsanlagen und unzureichend dimensionierte Fußwege, gleichzeitig Gefährdung bei teilweise unübersichtlichen Straßenverhältnissen.	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
 <p>Z. 274-53</p>		

Neufarner Straße: Schutzstreifen beidseitig (zwischen Haupt- und Schulstraße)

Maßnahmenummer:	2.1.14	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Neufarner Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße, EBE2	
Länge:	Ca. 550 m	
Maßnahmentyp:	Schutzstreifen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>In der Neufarner Straße bis zur Schulstraße wird die Markierung beidseitiger Schutzstreifen mit je 1,25m Breite empfohlen. In diesem Bereich der Neufarner Straße sind nur schmale Gehwege vorhanden und es besteht kaum Parkbedarf. Südlich der Schulstraße ist auf der Ostseite ein separater Zweirichtungsradweg vorhanden. Trotz des Angebots von Parallelrouten kann auf sichernde Maßnahmen für den Radverkehr in der Neufarner Straße nicht verzichtet werden.</p> <p>Alternativ könnte zum Schutz des Radverkehrs auch Tempo 30 als Einzelmaßnahme (Z. 274-53 StVO) angeordnet werden.</p>	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:	Vilsbiburg, Pfarrbrückenweg (St 2083); Krailling, Gautinger Straße (St 2063)	

Grafische Darstellungen:

Neufarner Straße 38
Planung




West Ost

Gb SStr Fb Fb SStr Gb

1,25 4,5 1,25

7,0

Querschnitt Neufarner Straße



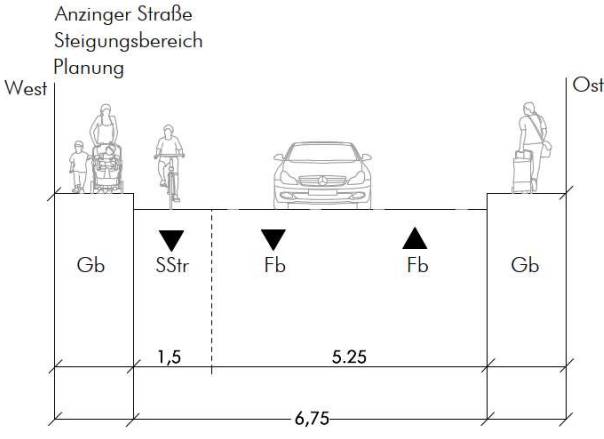
Beispiel: Staatstraße 2053 in Krailling

Anzinger Straße: Schutzstreifen einseitig ortsauswärts (bergauf)

Maßnahmennummer:	2.1.15	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Anzinger Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße, EBE1	
Länge:	Ca. 550 m	
Maßnahmentyp:	Schutzstreifen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens mit 1,50m Breite in der Anzinger Straße zwischen Schulstraße und Stahlgruber Wohnpark ortsauswärts (bergauf). In diesem Abschnitt der Anzinger Straße wird in Fahrtrichtung Anzing nicht geparkt.	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:	Kirchheim, Feldkirchener Straße	

Grafische Darstellungen:

Anzinger Straße
Steigungsbereich
Planung




West Ost

Gb SStr Fb Fb Gb


1,5 5,25 6,75

Querschnitt Anzinger Straße

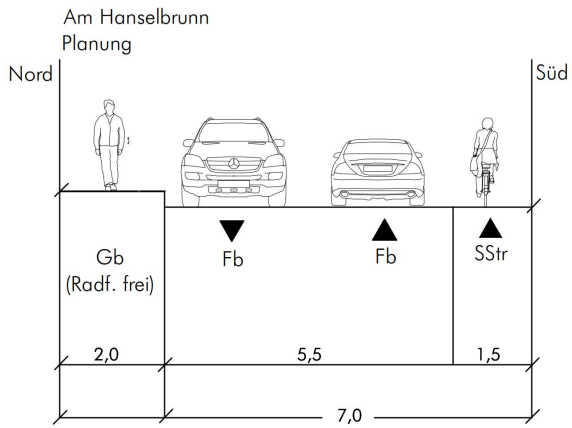



Beispiel: Kirchheim, Feldkirchener Straße

Am Hanselbrunn: Schutzstreifen einseitig

Maßnahmennummer:	2.1.16	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Am Hanselbrunn	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße, EBE1	
Länge:	Ca. 200 m	
Maßnahmentyp:	Schutzstreifen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens mit 1,50 Meter Breite in der Straße Am Hanselbrunn zwischen Plieninger Straße bis zum Bauhof in östlicher Richtung. Alternativ kann auch die Anordnung von Tempo 30 als Einzelmaßnahme (Z. 274-53 StVO) beibehalten werden.	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:	Vilsbiburg, Frontenhausener Straße (Kreisstraße LA2)	

Grafische Darstellungen:


<p>Am Hanselbrunn Planung</p>  <p>Querschnitt Am Hanselbrunn</p>	 <p>Beispiel: Vilsbiburg, Frontenhausener Straße (Kreisstraße LA2)</p>
---	--

4.2.2 kleinere bauliche Maßnahmen im klassifizier- ten Straßennetz


1. Gruber Straße/Am Hanselbrunn/ Plieninger Straße: Verbesserung der Signalschaltung für den Radverkehr;
2. Gruber Straße/Marktstraße: Verbesserung der Signalschaltung für den Radverkehr;
3. Gruber Straße/Kirchheimer Allee: Errichtung einer signalisierten Querungsstelle an der Ostseite des Knotenpunkts
4. Entfernung der Randbegrünung und Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Zweirichtungsradweg auf der Westseite der Plieninger Straße zwischen Bahnhofstraße und Bahngleis in Fahrtrichtung Norden; Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung); Verlängerung des Zweirichtungsradwegs bis zum signalisierten Knotenpunkt;
5. Knotenpunkt Bahnhofstr./ Neufarner Straße/ Hauptstraße/ Plieninger Straße: Minikreisverkehr
6. Kreisverkehr Senator-Gerauer-/Münchener-/Gruber Straße/Kirchheimer Allee: Verbreiterung der Mittelinseln in allen Knotenpunktzuläufen mit Ausbildung von Querungsstellen in der Senator-Gerauer- und Münchener Straße
7. Anzinger Straße/Wallbergstraße: Befestigung der Kiesfläche

- 8.


Gruber Straße/Am Hanselbrunn/ Plieninger Straße: Verbesserung der Signalschaltung für den Radverkehr

Maßnahmennummer:	2.2.1	
Art der Maßnahme:	Baulich/signaltechnisch	
Lagebeschreibung:	Gruber Straße/ Plieninger Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraßen EBE1/EBE2	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Verbesserung Signalschaltung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Komfortverbesserung für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Sehr nachteilige Signalschaltung für den Radverkehr (nur auf Anforderung, kurze Freigabezeit). Zusätzlich fehlt der Hinweis auf Anforderung der Freigabe. Verbesserung der Signalschaltung für den Radverkehr (längere Freigabezeit bei Querung der Plieninger Straße, Freigabe ohne Anforderung für den Radverkehr) im Hinblick auf die veränderten Verkehrsströme (weniger Rechtsabbieger von der Gruber- in die Plieninger Straße nach Süden) nach Inbetriebnahme der Umfahrung Am Hanselbrunn.	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg, Staatliches Bauamt	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Gruber Straße/Marktstraße: Verbesserung der Signalschaltung für den Radverkehr

Maßnahmennummer:	2.2.2	
Art der Maßnahme:	Baulich/signaltechnisch	
Lagebeschreibung:	Gruber-/Marktstraße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße EBE1	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Verbesserung Signalschaltung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Komfortverbesserung für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Nachteilige Signalschaltung für den Radverkehr (kurze Freigabezeit, gleiche Freigabezeit wie Fußgänger). Verbesserung der Signalschaltung für den Radverkehr (längere Freigabezeit, getrennte Signale für Fußverkehr und Radverkehr);	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg, Staatliches Bauamt	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Gruber Straße/Kirchheimer Allee: Errichtung einer signalisierten Querungsstelle

Maßnahmennummer:	2.2.3	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Gruber Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße EBE1	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Verbesserung Signal-schaltung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Komfortverbesserung für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Das Queren der Gruber Straße ist derzeit nur auf der Ostseite des Knotenpunkts möglich. Dies ist mit Zeitverlusten für bestimmte Fahrbeziehungen verbunden, da der Radverkehr wie der Fußverkehr geführt wird.</p> <p>Die Einrichtung einer zusätzlichen signalisierten Querungsstelle (östlich der Kirchheimer Allee) ermöglicht ein komfortableres Queren.</p>	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg, Staatliches Bauamt	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Plieninger Straße: Verbreiterung des Gehwegs und Anordnung eines Benutzungsrechts für den Radverkehr

Maßnahmennummer:	2.2.4	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Plieninger Str. (Hs. Nr. 3)	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße	
Länge:	Ca. 20 m	
Maßnahmentyp:	Verkehrssicherheit an Knotenpunkten	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes der Ortsmitte	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Der Gehweg an der Plieninger Straße auf der Westseite ist im letzten Abschnitt bis zum Knotenpunkt Neufarner Straße/Hauptstraße sehr schmal und ohne Benutzungsrecht. Die Sicht wird durch Buschwerk behindert.</p> <p>Verbreiterung des Gehwegs auf der Westseite der Plieninger Straße durch Entfernung der Randbegrünung (Teil der Flur Nr. 684/51). Anordnung eines Benutzungsrechts (Z. 239 + 1022-10) zwischen dem derzeitigen Radwegende und der Bahnhofstraße in beiden Richtungen.</p> <p>Langfristig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planung des Telekomgeländes: Verlegung der Parkplätze zur Sicherheit der Radfahrer. - Betrachtung im Zusammenhang mit Bebauungsplan Bahnhofstraße und Umgestaltung Hauptstraße. - Ggf. Handlungsspielraum durch Wegfall der Linksabbiegespur in der Plieninger Straße. 	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg, Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		

Grafische Darstellungen:



Z. 239 + Z.1022-10 StVO

Knotenpunkt Bahnhofstr./ Neufarner Straße/ Hauptstraße/ Plieninger Straße: Minikreisverkehr

Maßnahmennummer:	2.2.5	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Neufarner Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße	
Länge:	Ca. 20 m	
Maßnahmentyp:	Verkehrssicherheit an Knotenpunkten	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes der Ortsmitte	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Anlegung eines Minikreisverkehrs mit Zebrastreifen an den Zu-/ Ausfahrten am Knotenpunkt Bahnhofstr./ Neufarner Straße/ Hauptstraße/ Plieninger Straße, der die Verknüpfung der Verkehrsströme verbessern soll. Der Kreisverkehr trägt grundsätzlich zur Verkehrsberuhigung und zu geringerem Tempo bei. Der Wegfall der Linksabbiegespur in der Plieninger Straße schafft Platz für eine Querungshilfe und die Verbreiterung des Geh- und Radwegs auf der Westseite.</p> <p>Der Minikreisverkehr kann dabei testweise nur per Markierung und leicht erhöhter, überfahrbarer Kreisinsel angelegt werden.</p> <p>Alternativ: Beibehaltung der Signalisierung und Wegfall der Linksabbiegespur in die Plieninger Straße.</p>	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg, Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:	Stadt Bobingen, Stadt Laufen	

Grafische Darstellungen:



Skizze: Minikreis 19m




Beispiel provisorischer Minikreis:
Stadt Laufen (Staatsstraße 2103)

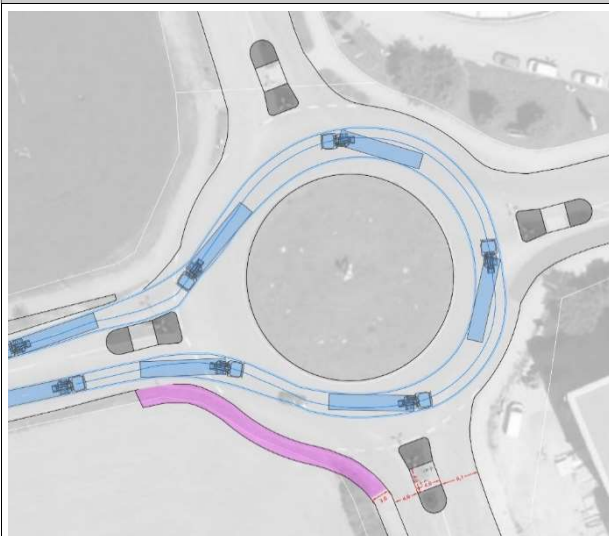


Beispiel Minikreis:
Stadt Bobingen Königsbrunner Str.

Kreisverkehr Senator-Gerauer-/Münchener-/Gruber Straße/Kirchheimer Allee: Verbreiterung der Mittelinseln in allen Knotenpunktzuläufen mit Ausbildung von Querungsstellen in der Senator-Gerauer- und Münchener Straße


Maßnahmennummer:	2.2.6	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Kreisverkehr EBE1/EBE17	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße	
Länge:	ca. 40 m	
Maßnahmentyp:	Querungshilfe	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	Kurz- bis mittelfristig	
Ziel:	Gewährleistung einer sicheren Querung und Ergänzung eines Weges	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Verbreiterung der bestehenden Mittelinseln mit Querungsstellen in den Knotenpunktzuläufen auf ca. 4,0m (Fläche überbreiter Einfahrquerschnitt vorhanden); Bau einer Querungsstelle auf der Mittelinsel in der Senator-Gerauer-Straße; Ergänzung eines Geh-/Radwegs (Z. 239 + 1022-10) im Quadranten zwischen Münchener- und Senator-Gerauer-Straße;	
Akteure:	Gemeinde Poing, Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		

Grafische Darstellungen:



Skizze Kreisverkehr Senator-Gerauer-Str./Münchener Str./Gruber Str. (Plan siehe Anlage)

Anzinger Straße/Wallbergstraße: Befestigung der Kiesfläche

Maßnahmennummer:	2.2.7	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Anzinger Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße EBE1	
Länge:	Ca. 10 m	
Maßnahmentyp:	Befestigung Kiesfläche	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Durch Kieseintrag beim Übergang zwischen Radweg und Straße besteht Rutschgefahr. Durch Kiesbelag und Fahrbahnkante ist die Überfahrmöglichkeit schwierig. Teilweise Renaturierung bzw. Befestigung der Kiesfläche.	
Akteure:	Staatliches Bauamt, Gemeinde Poing, Gemeinde Anzing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


4.2.3 Größere bauliche Maßnahmen im klassifizier- ten Straßennetz

1. Bau eines Radwegs auf der Südseite der Gruber Straße
2. Bau von Querungsstellen in der Gruber Straße
3. Bau einer Querungsstelle in der Neufarner Straße
4. Bau einer Querungsstelle in der Anzinger Straße
5. Bau einer Querungsstelle in Angelbrechting, Neufarner Straße (Höhe Dorfstraße)
6. Bau einer Querungsstelle in Angelbrechting, Neufarner Straße (Höhe Bergstraße)
7. Umbau Knotenpunkt Plieninger Straße/Westring zu einem Kreisverkehr


Bau eines Radwegs auf der Südseite der Gruber Straße

Maßnahmennummer:	2.3.1	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Gruber Str. (EBE1)	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße	
Länge:	ca. 950 m	
Maßnahmentyp:	Bau eines Radwegs	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Gewährleistung der überörtlichen und innerörtlichen Verbindungsfunktion für den Radverkehr; Vermeidung von Zweirichtungsradwegen; Ausbau zum Rad-schnellweg	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Vermeidung des Zweirichtungsverkehrs durch Bau eines Radwegs auf der Südseite der Gruber Straße.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Landratsamt Ebersberg, Privateigentümer	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Bau von Querungsstellen in der Gruber Straße

Maßnahmennummer:	2.3.2	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Gruber Str. (EBE1)	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße	
Länge:	ca. 15 m	
Maßnahmentyp:	Querungshilfe	
Priorität:	mittel	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Verbesserung der Querbarkeit der stark befahrenen Gruber Straße, Vermeidung der Benutzung der Radwege entgegen der Fahrtrichtung;	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Bau mehrerer Mittelinseln als Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr, z.B. in Höhe Baywa-Baumarkt, Siemensallee und Wertstoffhof.</p> <p>Die Maßnahmen sind bei Realisierung eines Radweges auf der Südseite der Gruber Straße sinnvoll. Detailplanung im Rahmen des Ausbaus zum Rad-schnellweg.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing, Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Vergrößerung der Mittelinsel mit Bau einer Querungsstelle in der Neufarner Straße

Maßnahmennummer:	2.3.3	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Neufarner Str. (EBE2)	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße	
Länge:	ca. 20 m	
Maßnahmentyp:	Querungshilfe	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	In Planung	
Ziel:	Gewährleistung einer sicheren Querung von einseitigem Zweirichtungsradweg über eine Kreisstraße sowie wirksame Geschwindigkeitsdämpfung am Ortseingang.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Durch die schmale Mittelinsel wird nur eine geringe Geschwindigkeitsdämpfungswirkung erzielt. Die Mittelinsel ist als Querungsstelle für den Radverkehr nicht nutzbar.</p> <p>Verbesserung der Geschwindigkeitsdämpfung durch die Verbreiterung der Mittelinsel. Die Mittelinsel sollte als Querungsstelle für den Radverkehr nutzbar gemacht werden.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing, Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Bau einer Querungsstelle in der Anzinger Straße

Maßnahmennummer:	2.3.4	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Anzinger Str. (EBE1)	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße	
Länge:	ca. 70 m	
Maßnahmentyp:	Querungshilfe	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Gewährleistung einer sicheren Querung von einseitigem Zweirichtungsradweg über eine Kreisstraße sowie wirksame Geschwindigkeitsdämpfung am Ortseingang.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Schaffung einer Mittelinsel als Querungsstelle und Ortseingangssituation mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Bau einer Querungsstelle in Angelbrechting, Neufarner Straße (Höhe Dorfstraße)

Maßnahmennummer:	2.3.5	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Neufarner Str. (EBE2)	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße	
Länge:	ca. 70 m	
Maßnahmentyp:	Querungshilfe	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Gewährleistung einer sicheren Querung von einseitigem Zweirichtungsradweg über eine Kreisstraße sowie wirksame Geschwindigkeitsdämpfung am Ortseingang.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Schaffung einer Mittelinsel als Querungsstelle und Ortseingangssituation mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		


Grafische Darstellungen:



Bau einer Querungsstelle in Angelbrechting, Neufarner Straße (Höhe Bergstraße)

Maßnahmennummer:	2.3.6	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Neufarner Str. (EBE2)	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße	
Länge:	ca. 70 m	
Maßnahmentyp:	Querungshilfe	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Gewährleistung einer sicheren Querung von einseitigem Zweirichtungsradweg über eine Kreisstraße sowie wirksame Geschwindigkeitsdämpfung am Ortseingang.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Schaffung einer Mittelsinsel als Querungsstelle und Ortseingangssituation mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
		


Umbau Knotenpunkt Plieninger Straße/Westring zu einem Kreisverkehr

Maßnahmenummer:	2.3.7	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Plieninger Straße/Westring	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße	
Länge:	ca. 100 m	
Maßnahmentyp:	Verkehrssicherheit an Knotenpunkten	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	in Planung	
Ziel:	Leistungsfähige Verknüpfung von Plieninger Straße und Westring; Schaffung einer Ortseingangssituation mit Geschwindigkeitsdämpfung an der Plieninger Straße;	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Plieninger Straße/Westring	
Akteure:	Gemeinde Poing, Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


4.3 Sonstige bauliche Maßnahmen in Abstimmung mit übergeordneten Behörden

1. Siemensallee – Bahnhofstraße: Wegeverbindung
2. Durchfahrt der Landesanstalt für Landwirtschaft in Verlängerung des Eschenwegs
3. Durchfahrt der Landesanstalt für Landwirtschaft in Verlängerung des Feldwegs (Gruber Weg) nach Poing/Kirchheimer Allee



Siemensallee – Bahnhofstraße: Wegeverbindung

Maßnahmennummer:	3.1	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Siemensallee/Bahnhofstraße	
Straßenklassifizierung:	Weg	
Länge:	ca. 550 m	
Maßnahmentyp:	Netzergänzung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	langfristig	
Ziel:	Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fehlende Wegverbindung zwischen Siemensallee und Bahnhofstraße (parallel zur Bahnlinie über die ehemalige Ladestraße). Bauliche Herstellung einer Wegverbindung für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO) zur besseren Anbindung des Gewerbegebiets.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Deutsche Bahn	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Durchfahrt der Landesanstalt für Landwirtschaft in Verlängerung des Eschenwegs

Maßnahmenummer:	3.2	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Eschenweg (Landesanstalt f. Landwirtschaft)	
Straßenklassifizierung:	Staatl. Gelände	
Länge:	ca. 250 m	
Maßnahmentyp:	Netzergänzung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Schaffung einer überörtlichen Fuß-/ Radwegverbindung abseits des Kfz-Verkehrs	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Alternative Wegführung von Heimstetten über Grub nach Poing abseits des Kfz-Verkehrs. Öffnung des Geländes der Landesanstalt für Landwirtschaft für die Durchfahrt in Verlängerung des Eschenwegs (Fortführung des Wegs bis zur Kirchheimer Allee, vgl. auch Maßnahme 1.3.10). Verbesserung der Ost-West-Verbindung im Hinblick auf die Alternativtrasse des Radschnellwegs.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Bayerische Landesanstalt für Landwirtschaft	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Durchfahrt der Landesanstalt für Landwirtschaft in Verlängerung des Feldwegs (Gruber Weg) nach Poing/Kirchheimer Allee

Maßnahmenummer:	3.3	
Art der Maßnahme:	baulich	
Lagebeschreibung:	Professor-Zorn-Straße (Landesanstalt f. Landwirtschaft)	
Straßenklassifizierung:	Staatl. Gelände	
Länge:	ca. 200 m	
Maßnahmentyp:	Netzergänzung	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Schaffung einer überörtlichen Fuß-/ Radwegverbindung abseits des Kfz-Verkehrs	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Alternative Wegführung von Grub nach Poing abseits des Kfz-Verkehrs. Öffnung des Geländes der Landesanstalt für Landwirtschaft für die Durchfahrt in Verlängerung des Feldwegs. Öffnung/Entfernung der Tore am Ein- und Ausgang des Geländes. Beschilderung als durchlässige Sackgasse. Fortführung des Wegs bis zur Kirchheimer Allee. Verbesserung der Ost-West-Verbindung im Hinblick auf die Alternativtrasse des Radschnellwegs.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Bayerische Landesanstalt für Landwirtschaft	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<p>Beschilderung</p>  <p>Z. 357-50</p>		

4.4 Fahrradabstellanlagen Gute und ausreichend vorhandene Fahrradabstellanlagen machen die Radbenutzung attraktiv, da sie für die Werterhaltung persönlichen Eigentums sorgen und die Wertschätzung des Fahrrads und damit des Fahrradfahrens mit begründen.

"Das Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Das sichere, komfortable und zielnahe Abstellen ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Systems Fahrrad. Gute Abstellanlagen animieren dazu, auch mit hochwertigen (und damit verkehrssicheren und attraktiven) Rädern zu möglichst vielen Zielen zu fahren" (ADFC, Fahrradparken im öffentlichen Raum, 2010). Hinsichtlich Qualität und Akzeptanz sei hier analog zum Kfz-Verkehr auf die Qualitätsansprüche und -standards bei Parkplätzen und Tiefgaragen verwiesen. Analog zum Kfz-Verkehr sollen an wichtigen Zielpunkten Abstellplätze angeboten werden. Fahrradabstellplätze sollten in jedem Fall näher zum Ziel liegen als Kfz-Stellplätze.

Die Erneuerung bzw. Errichtung zusätzlicher Fahrradständer umfasst folgende Bereiche:

- Bahnhöfe und Bushaltestellen;
- Schulen und Kindertagesstätten;
- Kommunale Einrichtungen;
- Sport- und Freizeitanlagen;
- Einzelhandel und Gewerbe;
- private Fahrradabstellanlagen in Wohnanlagen.

Für Zielpunkte im öffentlichen Raum und gewerblichen Bauvorhaben lässt sich die Zahl der Stellplätze für Fahrräder aus den Vorgaben der Bayerischen Bauordnung und den Richtlinien der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen) entnehmen. Die Angaben lassen bewusst eine große Bandbreite zu, um den Kommunen auch Spielräume für ortsangepasste Lösungen zu geben. Begründete Abschlüsse bei den Stellplätzen für Kfz sollten durch Zuschläge bei den Stellplätzen für Fahrräder ausgeglichen werden. Darüber hinaus erscheint eine kontinuierliche Beobachtung des tatsächlichen Bedarfs - auch zu Spitzenzeiten - sinnvoll.

Private Hausbesitzer könnten z.B. im Rahmen der Bauberatung animiert werden Fahrradabstellplätze zu schaffen. Hierbei ist es jedoch wichtig Hausbesitzer nicht nur von der Notwendigkeit an sich, sondern auch von der notwendigen Qualität der Fahrradständer zu überzeugen, da dies mit Mehrkosten verbunden ist. Eine weitere Möglichkeit bei Neubauvorhaben private Bauherrn

zur Herstellung von Fahrradstellplätzen zu veranlassen, ist der Erlass einer Fahrradabstellsatzung, wie dies eine Vielzahl von Kommunen bereits getan hat (z.B. Fürstenfeldbruck, Germering).

Die Gemeinde sollte die Initiative ergreifen und an gemeindlichen Einrichtungen, wie z.B. Schulen und Freizeitanlagen bzw. an zentralen öffentlichen Plätzen sowie in wichtigen Geschäftsstraßen Fahrradabstellanlagen in hoher Qualität, ansprechendem Design und ausreichender Zahl errichten. Dies soll bewusst Signalwirkung auf private Bauherren und Unternehmen haben.

Eine Ansprache der Einzelhandelsbetriebe durch die Gemeinde sollte diese sensibilisieren auch Radfahrer als Kunden zu begreifen und Fahrradabstellplätze in hoher Qualität anzubieten (ggf. Fahrradabstellanlagen minderer Qualität zu ersetzen). Dabei soll auch Platz für Fahrräder mit Anhänger vorgesehen werden.



Umnutzung eines Kfz-Stellplatzes zu 6 - 10 Fahrradstellplätzen

Grundsätzlich ist auch die Umnutzung von Kfz-Stellplätzen zu Fahrradabstellplätzen möglich. Dies gilt auch für Stellplätze im Straßenraum. Dadurch kann ein Zeichen gesetzt werden, dass Fahrradstellplätze der Kommune wichtig sind. Durch eine entsprechende Steuerung des Angebots kann auch die Nachfrage beeinflusst werden. Im Allgemeinen sind auf einem Kfz-Stellplatz ca. 6-10 Fahrradstellplätze möglich (je nach Anordnung und Komfort).

Material- und Ausbauvorschläge

Kategorien von Fahrradparkern:

- Offene Fahrradparker mit kurzen Parkzeiten (<1 h) und/oder an Orten, an denen mit häufigem Ein- und Ausparken zu rechnen ist bzw. an denen oft Gepäckstücke, Einkäufe etc. verladen werden müssen, etwa vor Geschäften oder Bibliotheken;
- offene Fahrradparker für längere, unbewachte Aufbewahrung (>1 h), z.B. an Bahnhöfen, vor Kinos, Schwimmbädern, in Schulen, Fahrradparker für Firmenangehörige;
- offene Fahrradparker für beladene Reiseräder;
- geschlossene Fahrradparker für längere, unbewachte, auch mehrtägige Aufbewahrung, mit erhöhtem Diebstahlschutz (Fahrradboxen), z.B. zur Aufstellung an Bahnhöfen oder vor Wohnhäusern ohne eigene Abstellmöglichkeiten.

Quelle: Technische Richtlinie TR 6102 des ADFC e.V.

Anforderungen an Abstellanlagen

Seitenständer am Fahrrad selbst dienen zum Halten und Parken an Standorten ohne Halterung und Anlehnmöglichkeit. Die Räder können beim Be- und Entladen und durch Anstoßen oder Wind kippen. Das Anschließen des Fahrrads ist nicht möglich. Die übliche Praxis des Fahrradparkens ist deshalb das Anlehnen. Dies lässt sich an vielen Zäunen, Masten und Geländern beobachten.

Fahrradabstellanlagen sollen

- ausreichende Seitenabstände aufweisen, um leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern zu gewährleisten;
- den abgestellten Fahrrädern festen Halt bieten, d.h. das Drehen der Lenksäule und das Wegrollen muss verhindert werden, damit Fahrräder beim Aufladen von Kindern und Gepäck auch unter Seitenwind- oder Gepäckbelastung nicht kippen (Standicherheit);
- das gleichzeitige Anschließen des Rahmens sowie eines Laufrades ermöglichen;
- Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen und Lenkerformen aufnehmen können (dazu zählen Räder mit Körben, Kindersitzen und Packtaschen sowie Kinderräder);
- das Fahrrad nicht beschädigen (Biegekräfte auf Felge, Dynamohalter, Gangschaltung, Felgenbremshebel; Abreißen von Lichtkabel oder Bowdenzug; Lackschäden durch ungeschützte Anlehnpunkte etc.);
- Passanten vor Verletzungsgefahr schützen;
- aus möglichst vielen Richtungen einsehbar und nachts gut ausgeleuchtet sein;
- regelmäßig gereinigt und auf Beschädigungen kontrolliert werden.

Einfache Vorderradklemmbügel ("Felgenkiller") sind wegen der kurzen Einspannlänge der Felgen gefährlich, da sie ein Fahrrad statisch nicht stabil halten. So kann es leicht seitlich wegklappen und dabei beschädigt werden. Bei bestehenden "Felgenkilleranlagen" wird wegen des geringen Seitenabstands meist nur jede zweite Halterung genutzt. Dadurch sind weder Kosten noch Platzbedarf günstiger als bei funktionellen Anlehnbügel. Bestehende "Felgenkilleranlagen" sind zu ersetzen. Lediglich an Grundschulen kann ein Teil dieser Anlagen zum Abstellen von Rollern erhalten werden.

Anlehnbügel sind städtebaulich gut integrierbar, durchlässig und für jeden Rahmentyp und Gepäck geeignet. Wichtig ist ein ausreichender Seitenabstand, da sich sonst die Lenker verhaken können oder die Gefahr des Kippens oder Wegrollen des Rades besteht, wenn das Fahrrad nur teilweise angelehnt wird (z.B. nur Lenker bzw. Hinterbau). Kombinationen mit Baumschutzbügeln, Pollern oder Sitzgelegenheiten sind möglich.

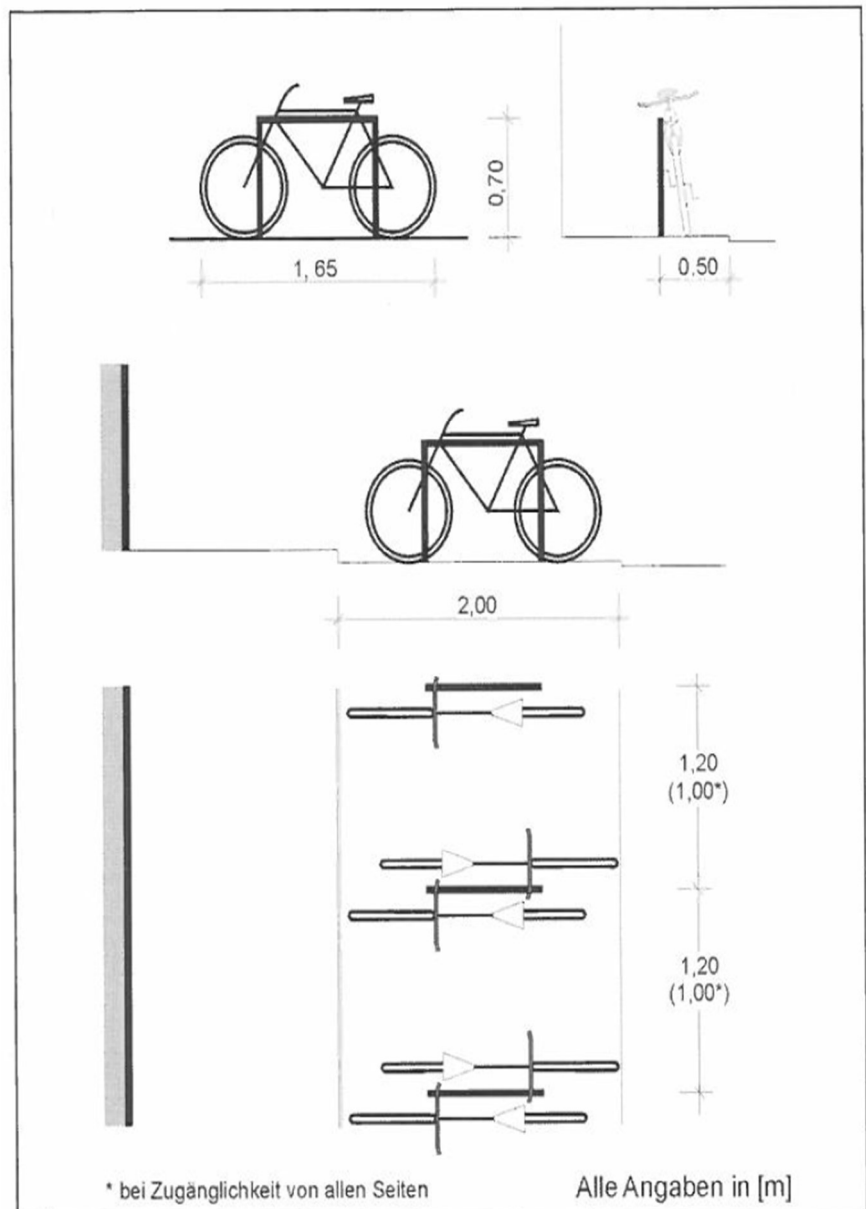
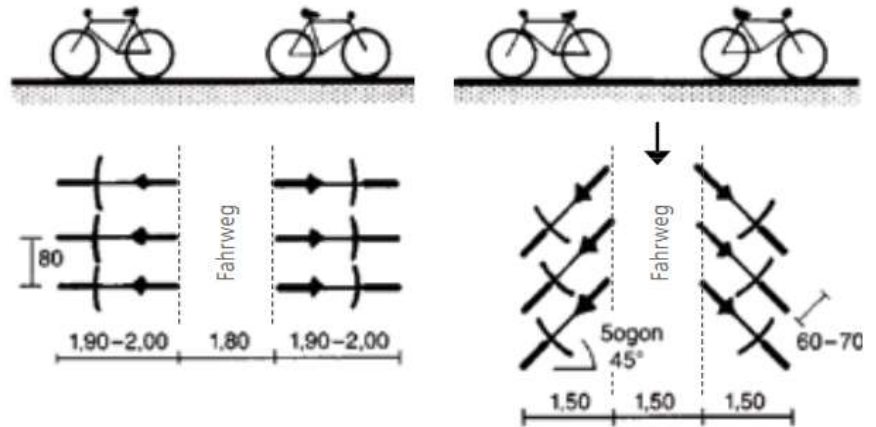


Bild 76: Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder

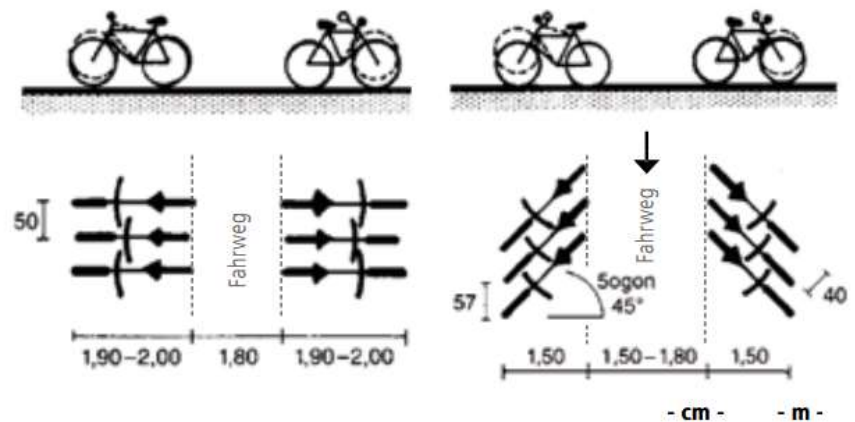
Darüber hinaus können für Einsatzzwecke bei denen die Fahrräder länger geparkt werden und nicht beladen werden müssen (z.B. Schulen, Bahnhof) auch Reihenanlagen verwendet werden. Eine Ansperrmöglichkeit des Rahmens und eine feste Fixierung des Vorderrades und des Vorbaus sollte gegeben sein.

Als Mindestabstand wird bei Hoch-/Tiefstellung 500mm und bei Tief-/Tiefstellung 700mm vom ADFC empfohlen. Für ein attraktives und komfortables Fahrradparken sind aber großzügigere Dimensionierungen (800mm, Neufert Bauentwurfslehre, 40. Auflage) empfehlenswert.



Queraufstellung:
Grundmaße für das Abstellen
von Fahrrädern, gerade

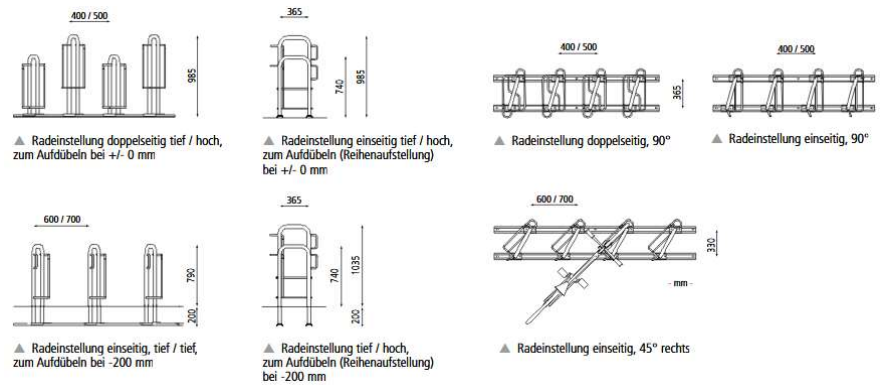
Schrägaufstellung:
Höhengleiche Anordnung,
schräg



Queraufstellung:
Höhenversetzte Anordnung,
gerade

Schrägaufstellung:
Höhenversetzte Anordnung,
schräg

Quelle: Neufert Bauentwurfslehre, 40. Auflage




Quelle: Ziegler Außenanlagen von A-Z, S. 117

Grundsätzlich sind dort, wo Fahrräder länger geparkt werden, Überdachungen sinnvoll. Aus Sicherheitsgründen sollten sie gut einsehbar und möglichst hell bzw. transparent sein. Eine Überdachung verhindert nicht nur witterungsbedingte Schäden am Fahrrad und hält damit Fahrräder länger verkehrssicher, sie steigert vor allem die Fahrradnutzung und die Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel (kein Autofahrer würde sich gerne in einen nassen Autositz setzen – genauso wenig wie Radfahrende auf einen nassen Fahrradsattel).


Für Fahrradparkplätze bei Großveranstaltungen eignet sich eine "Fahrradwache". Bei seltenen Großveranstaltungen sind die Nutzer eher bereit Kompromisse hinsichtlich Menge und Qualität der Parkieranlagen einzugehen. Hier zählt auch der Wille Parkmöglichkeiten bereitzustellen. Bei regelmäßiger bzw. täglicher Nutzung werden jedoch sehr hohe Ansprüche an die Zahl, Materialqualität und Benutzbarkeit der Parkieranlagen gestellt. Kompromisse an der falschen Stelle und Unzulänglichkeiten können das Mobilitätsverhalten entscheidend mitprägen und das Ziel einer verstärkten Nutzung des Fahrrades negativ beeinflussen.

4.4.1 Bahnhöfe

Friedensstraße (Bike & Ride-Anlage, Bahnhof Nordseite): Fahrradparkhaus

Maßnahmenummer:	4.1.1			
Art der Maßnahme:	Flankierend, verkehrsrechtlich			
Lagebeschreibung:	Friedensstraße			
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße			
Länge:	-			
Maßnahmentyp:	laufende Instandhaltung			
Priorität:	hoch			
Zeithorizont:	kurzfristig			
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrades als Verkehrsmittel			
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Laufende Kontrolle der Beleuchtung, Sauberkeit und technischen Funktionalität			
Akteure:	Gemeinde Poing			
Referenzprojekte:				
Grafische Darstellungen:				
<table border="1" style="width: 100%; height: 50px;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table>				

Bahnhof Poing (Nordseite): Fahrradständer

Maßnahmenummer:	4.1.2	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Bahnhof	
Straßenklassifizierung:	Rad- und Fußweg	
Maßnahmentyp:	Austausch von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrades als Verkehrsmittel	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fahrradständer sind zwar überdacht, aber nur mit Felgen-klemmung. Ersetzen der Fahrradständer durch aktuelle Modelle mit Überdachung in ausreichender Anzahl. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.	
Akteure:	Gemeinde Poing, DB	
Referenzprojekte:	Bhf. Puchheim;	

Grafische Darstellungen:



Fahrradabstellanlagen Bahnhof Puchheim. Attraktive Fahrradständer am Bahnhof sollten in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig liegen, gut einsehbar, beleuchtet und vor allem überdacht sein.

Bahnhof Poing (Buswende): Fahrradständer

Maßnahmenummer:	4.1.3	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Bahnhof (Südseite)	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße, DB	
Maßnahmentyp:	Austauschen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrades als Verkehrsmittel	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Die vorhandenen Fahrradständer sind schwer bedienbar. Kapazitäten in zentraler Lage werden nicht genutzt.</p> <p>Ersetzen der Fahrradständer durch aktuelle Modelle (z.B. moderne Doppelparker) mit Überdachung in ausreichender Anzahl. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing, DB	
Referenzprojekte:	Bhf. Puchheim; Bhf. Taufkirchen	

Grafische Darstellungen:




Fahrraddoppelparker in Taufkirchen b. München. Attraktive Fahrradständer am Bahnhof sollten in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig liegen, gut einsehbar, beleuchtet und vor allem überdacht sein.



Beispiel: Fahrradservicestation am Bahnhof Puchheim

Bahnhof Poing (Südseite Richtung Ladestraße): Fahrradständer

Maßnahmenummer:	4.1.4	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Bahnhof	
Straßenklassifizierung:	Platz, DB	
Maßnahmentyp:	Aufstausachen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrades als Verkehrsmittel	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fahrradständer sind zwar überdacht, aber nur mit Felgen-klemmung. Ersetzen der Fahrradständer durch aktuelle Modelle (z.B. moderne Doppelparker) mit Überdachung in ausreichender Anzahl. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.	
Akteure:	Gemeinde Poing, DB	
Referenzprojekte:	Bhf. Taufkirchen, Bhf. Puchheim;	

Grafische Darstellungen:




Fahrraddoppelparker in Taufkirchen b. München. Attraktive Fahrradständer am Bahnhof sollten in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig liegen, gut einsehbar, beleuchtet und vor allem überdacht sein.



Beispiel: Fahrradservicestation am Bahnhof Puchheim

Bahnhof Poing (Bahnsteig, Südseite): Fahrradständer

Maßnahmenummer:	4.1.5	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Bahnhof	
Straßenklassifizierung:	Platz, DB	
Maßnahmentyp:	Austauschen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrades als Verkehrsmittel	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	<p>Die vorhandenen Fahrradständer sind schwer bedienbar. Kapazitäten in zentraler Lage werden nicht genutzt.</p> <p>Ersetzen der Fahrradständer durch aktuelle Modelle (z.B. moderne Doppelparker) mit Überdachung in ausreichender Anzahl. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.</p>	
Akteure:	Gemeinde Poing, DB	
Referenzprojekte:	Bhf. Taufkirchen, Bhf. Puchheim;	

Grafische Darstellungen:



Fahrraddoppelparker in Taufkirchen b. München. Attraktive Fahrradständer am Bahnhof sollten in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig liegen, gut einsehbar, beleuchtet und vor allem überdacht sein.




Beispiel: Fahrradservicestation am Bahnhof Puchheim

Bahnhof Poing (Südseite Bahnhofstraße): Fahrradständer

Maßnahmenummer:	4.1.6	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Bahnhof	
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße, DB	
Maßnahmentyp:	Austauschen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrades als Verkehrsmittel	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fahrradständer sind zwar überdacht, aber nur mit Felgen-klemmung. Ersetzen der Fahrradständer durch aktuelle Modelle (z.B. moderne Doppelparker) mit Überdachung in ausreichender Anzahl. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.	
Akteure:	Gemeinde Poing, DB	
Referenzprojekte:	Bhf. Puchheim;	
Grafische Darstellungen:		
		<p>Fahrradabstellanlagen Bahnhof Puchheim. Attraktive Fahrradständer am Bahnhof sollten in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig liegen, gut einsehbar, beleuchtet und vor allem überdacht sein.</p>

Bahnhof Grub: Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.1.7	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Bahnhof	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße, Deutsche Bahn	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrades als Verkehrsmittel	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Errichtung zusätzlicher Fahrradständer mit Überdachung in ausreichender Anzahl. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Deutsche Bahn	
Referenzprojekte:	Bhf. Taufkirchen, Bhf. Puchheim;	

Grafische Darstellungen:



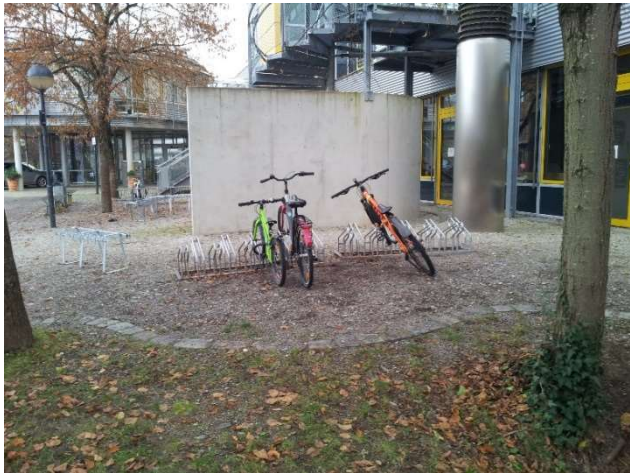
Fahrraddoppelparker in Taufkirchen b. München. Attraktive Fahrradständer am Bahnhof sollten in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig liegen, gut einsehbar, beleuchtet und vor allem überdacht sein.



Beispiel: Fahrradservicestation am Bahnhof Puchheim

4.4.2 Schulen und Kindertagesstätten

Anni-Pickert-Grund- und Mittelschule Poing (Gruber Straße): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.2.1	
Art der Maßnahme:	Fahrradabstellanlagen	
Lagebeschreibung:	Gruber Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße, Gemein- destraße, Schulgelände	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Fahrradständer mit Über- dachung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen; Errichtung einer (möglichst transparenten) Überdachung.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Schulträger	
Referenzprojekte:	Dominik-Brunner-Realschule Poing	

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Fahrradständer Realschule

Gutes Beispiel eines Fahrradabstellplatzes (überdacht mit transparentem Dach). Gute Fahrradabstellanlagen animieren dazu, den Schulweg mit hochwertigen und damit verkehrssicheren und attraktiven Rädern zu fahren. Fehlen gute Abstellanlagen können Fahrräder nicht angeschlossen abgestellt werden, oder sie werden ungeordnet an nicht geeignete Stellen angekettet. Es werden minderwertige Fahrräder verwendet oder es wird gleich ganz auf die Fahrradnutzung verzichtet. Eine Voraussetzung, dass Kinder mit dem Rad zur Schule fahren und nicht mit dem Elterntaxi, sind gute Fahrradabstellanlagen, die auch in direkter Nähe zum Eingang liegen. (Quelle: ADFC: Fahrradständer an Schulen)


Grundschule Poing (Karl-Sittler-Straße): Fahrradständer

Maßnahmenummer:	4.2.2	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Karl-Sittler-Straße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße, Schulgelände	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Überdachung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Anbringen einer (transparenten) Überdachung wenn möglich.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Schulamt	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
	<p>Gute Fahrradabstellanlagen animieren dazu, den Schulweg mit hochwertigen und damit verkehrssicheren und attraktiven Rädern zu fahren. Fehlen gute Abstellanlagen können Fahrräder nicht abgeschlossen abgestellt werden, oder sie werden ungeordnet an nicht geeignete Stellen angekettet. Es werden minderwertige Fahrräder verwendet oder es wird gleich ganz auf die Fahrradnutzung verzichtet. Eine Voraussetzung, dass Kinder mit dem Rad zur Schule fahren und nicht mit dem Elterntaxi, sind gute Fahrradabstellanlagen, die auch in direkter Nähe zum Eingang liegen. (Quelle: ADFC: Fahrradständer an Schulen)</p>	
<p>Beispiel: Fahrradständer Grundschule Bergfeldstraße)</p>		

Grundschule Poing (Bergfeldstraße): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.2.3	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Bergfeldstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße, Schulgelände	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Vergrößerung der Überdachung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Vergrößerung der Überdachung bei Erneuerung.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Schulamt	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Förderschule Poing (Seerosenstraße): Fahrradständer

Maßnahmenummer:	4.2.4	
Art der Maßnahme:	Fahrradabstellanlage	
Lagebeschreibung:	Seerosenstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße, Schulgelände	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Fahrradständer mit Überdachung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen (ggf. auch für Kinderfahrräder); Errichtung einer (möglichst transparenten) Überdachung	
Akteure:	Gemeinde Poing, Schulamt	
Referenzprojekte:	Grundschule Poing (Bergfeldstraße)	
Grafische Darstellungen:		

Kinderland Seerosenstraße: Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.2.5	
Art der Maßnahme:	Fahrradabstellanlagen	
Lagebeschreibung:	Seerosenstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße, Schulgelände	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen (ggf. auch für Kinderfahrräder)	
Akteure:	Gemeinde Poing, Träger der Einrichtung	
Referenzprojekte:	Grundschule Poing (Bergfeldstraße)	
Grafische Darstellungen:		


Kinderhort Seerosenstraße: Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.2.6	
Art der Maßnahme:	Fahrradabstellanlagen	
Lagebeschreibung:	Seerosenstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße, Schulgelände	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen (ggf. auch für Kinderfahrräder)	
Akteure:	Gemeinde Poing, Träger der Einrichtung	
Referenzprojekte:	Grundschule Poing (Bergfeldstraße)	
Grafische Darstellungen:		


Kinderland Fresiengasse: Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.2.7	
Art der Maßnahme:	Fahrradabstellanlagen	
Lagebeschreibung:	Fresiengasse	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße, Schulgelände	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen (ggf. auch für Kinderfahräder)	
Akteure:	Gemeinde Poing, Träger der Einrichtung	
Referenzprojekte:	Grundschule Poing (Bergfeldstraße)	
Grafische Darstellungen:		


4.4.3 Kommunale Einrichtungen Rathausstraße (Rathaus): Fahrradständer

Maßnahmenummer:	4.3.1	
Art der Maßnahme:	Fahrradabstellanlage	
Lagebeschreibung:	Rathausstraße	
Straßenklassifizierung:	Gemeindestraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Überdachung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Zusätzlich überdachte Fahrradständer für Mitarbeiter	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Marktstraße (Gemeindebücherei): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.3.2	
Art der Maßnahme:	Fahrradabstellanlage	
Lagebeschreibung:	Marktstraße	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Ersetzen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Die Anschließmöglichkeit ist ungünstig. Ein Heben des Fahrrades ist erforderlich. Mittelfristig Ersetzen der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Endbachweg, Gemeindefriedhof Südeingang: Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.3.3	
Art der Maßnahme:	Fahrradabstellanlage	
Lagebeschreibung:	Gemeindefriedhof	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fahrradständer nur mit Felgenklemmung. Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen in ausreichender Anzahl. Bei Friedhöfen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da u.U. Gepäck (z.B. Blumen) transportiert wird.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Endbachweg, Gemeindefriedhof Nordeingang: Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.3.4	
Art der Maßnahme:	Fahrradabstellanlage	
Lagebeschreibung:	Gemeindefriedhof	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fahrradständer nur mit Felgenklemmung. Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen in ausreichender Anzahl. Bei Friedhöfen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da u.U. Gepäck (z.B. Blumen) transportiert wird.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Gebrüder-Asam-Straße: Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.3.5	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Gebrüder-Asam-Straße	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Austausch von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen in ausreichender Anzahl. Bei Gastronomiebetrieben ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


4.4.4 Sport- und Freizeitanlagen Bergfeldsee: Fahrradständer

Maßnahmenummer:	4.4.1	
Art der Maßnahme:	Flankierend	
Lagebeschreibung:	Bergfeldsee	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Austausch von Fahrradständern	
Priorität:	Hoch	
Zeithorizont:	Kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Anschließmöglichkeit ungünstig (Balken für manche Bügelschlösser zu dick). Ersetzen der Fahrradständer durch aktuelle Modelle mit Ansperr- und Anlehnmöglichkeit in ausreichender Anzahl. Bei Freizeiteinrichtungen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Gepäck (z.B. Badetasche) transportiert wird oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Endbachweg (Tennisanlage): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.4.2	
Art der Maßnahme:	Flankierend	
Lagebeschreibung:	Endbachweg	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Austausch von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen in ausreichender Anzahl. Bei Freizeiteinrichtungen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Gepäck (z.B. Tennistasche) transportiert wird.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Am Hanselbrunn (Sportanlagen): Fahrradständer

Maßnahmenummer:	4.4.3	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Am Hanselbrunn	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Austausch von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen in ausreichender Anzahl. Bei Freizeiteinrichtungen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Gepäck (z.B. Sporttasche) transportiert wird oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Bergfeldpark: Fahrradständer

Maßnahmenummer:	4.4.4	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Bergfeldpark	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Austausch von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen in ausreichender Anzahl. Bei Freizeiteinrichtungen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Gepäck transportiert wird oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Wildparkstraße (Wildpark Poing): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.4.5	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Wildpark Poing	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Austausch von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen in ausreichender Anzahl. Bei Freizeiteinrichtungen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Gepäck transportiert wird oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren.	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

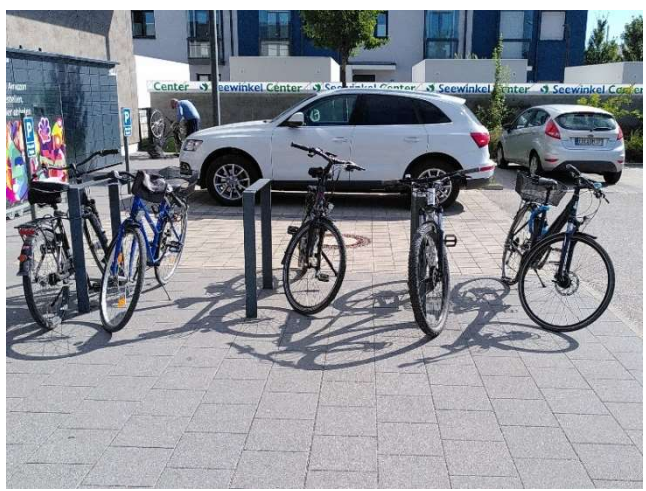
4.4.5 Einzelhandel Bürgerstraße (Aldi): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.5.1	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Bürgerstraße	
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrades als Verkehrsmittel	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Errichtung zusätzlicher Fahrradständer ggf. mit Überdachung in ausreichender Anzahl.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Grundeigentümer, Marktbetreiber	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Bergfeldstraße (Seewinkelcenter-Edeka): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.5.2	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Bergfeldstraße	
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrades als Verkehrsmittel	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Errichtung zusätzlicher Fahrradständer ggf. mit Überdachung in ausreichender Anzahl.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Grundeigentümer, Marktbetreiber	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div>		

Bergfeldstraße (Seewinkelcenter-dm): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.5.3	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Bergfeldstraße	
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrades als Verkehrsmittel	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Errichtung zusätzlicher Fahrradständer ggf. mit Überdachung in ausreichender Anzahl errichten (im Hinblick auf das neue Baugebiet).	
Akteure:	Gemeinde Poing, Grundeigentümer, Marktbetreiber	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Am Hanselbrunn (Rewe): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.5.4	
Art der Maßnahme:	Fahrradabstellanlagen	
Lagebeschreibung:	Am Hanselbrunn	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp	Errichtung von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:		
Akteure:	Gemeinde Poing, Grundeigentümer, Marktbetreiber	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div>		

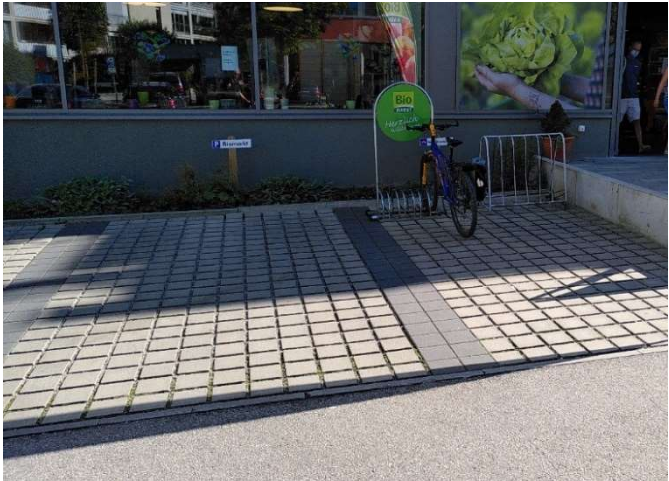
Alte Gruber Straße (City-Center, Edeka): Fahrradständer

Maßnahmenummer:	4.5.5	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Alte Gruber Straße	
Straßenklassifizierung:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fahrradständer nur mit Felgenklemmung. Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen in ausreichender Anzahl.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Grundeigentümer, Marktbetreiber	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		


Alte Gruber Straße (City-Center, Edeka): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.5.6	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Alte Gruber Straße	
Straßenklassifizierung:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fahrradständer nur mit Felgenklemmung. Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen in ausreichender Anzahl.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Grundeigentümer, Marktbetreiber	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Alte Gruber Straße (Denns Biomarkt): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.5.7	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Alte Gruber Straße	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fahrradständer nur mit Felgenklemmung. Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen in ausreichender Anzahl. Bei Einkaufsmöglichkeiten ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Einkäufe transportiert werden oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren. Als Fahrradständer getarnte Werbeaufsteller sollten vermieden werden.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Grundeigentümer, Marktbetreiber	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Alte Gruber Straße (Ärztehaus): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.5.8	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Alte Gruber Straße	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Austausch von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fahrradständer nur mit Felgenklemmung. Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen in ausreichender Anzahl.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Grundeigentümer, Marktbetreiber	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

Marktplatz (Pizzeria): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.5.9	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Marktplatz	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fahrradständer nur mit Felgenklemmung. Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen in ausreichender Anzahl.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Grundeigentümer, Marktbetreiber	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<p>Das sichere, komfortable und zielnahe Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Die konsequente Nutzung geeigneter Flächen (z.B. auch Umnutzung Kfz-Stellplätze) lässt den Flächenbedarf des Fahrradparkens gestalterisch gut integrieren. Abstellanlagen in der Ortsmitte sollten eine dem Umfeld angemessene gestalterische Qualität haben. Wichtig ist eine ortsspezifische Wiedererkennbarkeit durch einen einheitlich gestalteten Typ von Abstellanlagen. Als Fahrradständer getarnte Werbeaufsteller sollten vermieden werden.</p> <p>Quelle: ADFC/SRL – Fahrradparken im öffentlichen Raum</p>		

Alte Gruber Straße (City-Center, Packstation): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.5.10	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Alte Gruber Straße	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Fahrradständer nur mit Felgenklemmung. Austausch der Fahrradständer durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen in ausreichender Anzahl.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Grundeigentümer, Marktbetreiber	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		

4.5 Schulwege

Ein besonderes Augenmerk wurde im Rahmen des Radverkehrskonzeptes auf die Überprüfung des Straßen- und Wegenetzes von und zu den Schulen und der infrage kommenden Straßenübergänge gelegt. Hier sind besonders hohe Ansprüche an die Verkehrssicherheit zu stellen.

Ein hohes Potenzial an Sicherheit bietet ein niedriges Geschwindigkeitsniveau. Dieses sollte im ganzen Gemeindegebiet außerhalb der übergeordneten Straßen gewährleistet werden. Wenn verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht ausreichen, ist die Einhaltung eines niedrigen Geschwindigkeitsniveaus durch bauliche Maßnahmen sicherzustellen. Dabei sind bauliche Maßnahmen zu bevorzugen, die auch für den Kfz-Verkehr sinnvoll und damit für den Autofahrer akzeptabel sind.

Ein niedriges Geschwindigkeitsniveau ermöglicht Fehlverhalten, wie es bei Schülern häufig vorkommt, zu erkennen und auszugleichen. Darüber hinaus ermöglicht es Konflikte zu vermeiden oder die Konfliktschwere zu reduzieren.

4.6 Flankierende Maßnahmen

Über die konkreten verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in Poing hinaus sind flankierende Maßnahmen notwendig, die das Radverkehrskonzept vervollständigen.

Folgende Maßnahmen, die keinen oder nur geringen Investitionsbedarf erfordern, sollen „im laufenden Betrieb“ und im Verlauf des allgemeinen Planungsprozesses berücksichtigt werden, um das „Klima“ für den Radverkehr zu verbessern und ein Bewusstsein für dessen verkehrspolitische Wertschätzung (auch im Verhältnis und im Maßstab gegenüber dem Kfz-Verkehr) zu schaffen.

Bauleitplanung:

- Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Bau- und Planungsphasen der Bauleitplanung (von der Regional- bis zur Objektplanung);
- Integration der Radverkehrsplanung in die einzelnen Planwerke;
- Sensibilisierung der Bauherren (z.B. Fahrradabstellplätze).

Baustellen:

- Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Planung und Durchführung von Baustellen (z.B. Sicherstellung der Befahrbarkeit, Ausnahme bei Einbahnregelung; Ansprüche an die Zugänglichkeit bei beengten Verhältnissen und besonderen Verkehrsführungen);
- Absicherung des Radverkehrs ggf. durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr;
- Minimierung von Sperrungen bzw. Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (z.B. kein „Radfahrer absteigen“).

Verkehrsrechtliche Anordnungen:

- Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit;
- Prüfung jeder verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr;
- Begründung bei Einbeziehung des Radverkehrs;
- Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, konsequente Ahndung des Geh- und Radwegparkens);
- Überprüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz.

Winterdienst:

- Anwendung des „differenzierten Winterdienstes“ auch auf den Radverkehr (u.a. vorzugsweise Räumung der Hauptrouten);
- Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein „Somersport“).

Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt:

- Regelmäßige Inspektion hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (z.B. Scherben);
- Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen („gemeinsame Erledigung“).

Kommunikation:

- Aktionen, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; „Positiv-Schlagzeilen“;
- Sensibilisierung des Einzelhandels, damit auch Radfahrer als Kunden begriffen werden;
- Werbe- und Motivationskampagne für das Fahrradfahren (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“); Bike & Ride;
- Vermarktung der überörtlichen Radrouten;
- aktuelle Radnetzkarten;
- Werbekampagne „E-Bike“ (bzw. "Pedelec").

4.7 Elektromobilität („E-Bikes“ und „Pedelecs“)

Fahrräder mit Elektromotor-Unterstützung erfreuen sich in letzter Zeit zunehmender Beliebtheit. Sie eignen sich besonders für längere Strecken und Arbeitswege. In Poing wäre hierfür durchaus aufgrund der vielen Betriebe ein großes Potenzial gegeben. Voraussetzung für die Attraktivität und Akzeptanz sind diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten und Lademöglichkeiten an den Zielorten.

Die in den Poing ansässigen Firmen sollten dafür sensibilisiert werden, ihre Mitarbeiter zu motivieren den Weg zur Arbeit (häufiger) mit dem Fahrrad zurückzulegen. Hierbei besitzt das „E-Bike“ bzw. „Pedelec“ ein großes Potenzial. So können z.B. durch die Bereitstellung komfortabler Fahrradabstellplätze, Lademöglichkeiten, Umkleiden, Duschen etc. attraktive Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit geschaffen werden.

Bei der Mitarbeiterbefragung (vgl. Kapitel 1), die die Gemeinde Poing 2019 durchgeführt hat, gaben 8% der Befragten an, dass sie einen Anreiz oder Subventionen zum Kauf eines E-Bikes oder Fahrrads begrüßen würden. Bei der Auswertung der Verkehrsmittelwahl konnte festgestellt werden, dass das Fahrrad von Einpendlern aus den Nachbargemeinden Feldkirchen, Kirchheim, Pliening, Anzing, Markt Schwaben und Parsdorf (Vaterstetten) zum Weg in die Arbeit bereits genutzt wird. Da aber die meisten Einpendler den Pkw benutzen, ist hier noch Potenzial vorhanden, vor allem da, wo direkte Radfahrverbindungen möglich sind. Die Verbindung Markt Schwaben – Poing ist beispielsweise mit dem Fahrrad deutlich kürzer als mit dem Pkw. Ein E-Bike bzw. Pedelec bietet noch zusätzliche Reisezeitverkürzungen gegenüber einem normalen Fahrrad.

5. Prioritäten und Umsetzung

5.1 Prioritäten

Grundsätzliches Vorgehen

Die Vielzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen lässt eine Prioritätenreihung sinnvoll erscheinen. Damit verbunden ist die Absicht, frühzeitig Erfolge bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts sichtbar werden zu lassen. Bei der Stufung spielen in erster Linie Aspekte der Verkehrssicherheit, aber auch der Akzeptanz des Radverkehrs eine wichtige Rolle. Andererseits soll die Dauer des Planungs- und Abstimmungsprozesses sowie der Umfang der erforderlichen Investitionsmittel berücksichtigt werden

Folgendes chronologisches Vorgehen bei der Prioritätenreihung, die sich an den Schwierigkeiten bei der Realisierung orientiert, wird vorgeschlagen:

kurzfristig



langfristig

A) Startmaßnahmen

Maßnahmen, die schnell realisierbar sind und zu sichtbaren Ergebnissen führen;

B) „Win-win“

umfangreichere Maßnahmen, die allen nützen;

C) Akzeptanz

Maßnahmen, die Radfahrern nützen, ohne anderen Verkehrsteilnehmern Nachteile zu bringen;

D) Priorisierung

Maßnahmen, die Radfahrern Vorteile einräumen und andere Verkehrsteilnehmer zu Änderungen zwingen, aber mehrheitlich akzeptiert werden;

E) Investition

Maßnahmen, die organisatorisch und finanziell aufwändig sind;

F) Restriktion

Maßnahmen, die nicht von allen Bevölkerungsgruppen akzeptiert werden, möglicherweise von einigen als nachteilig empfunden werden und damit politisch schwieriger umsetzbar sind.

Grundsätzlich sind natürlich Maßnahmen vorrangig anzugehen, die Defizite in der Verkehrssicherheit beseitigen bzw. reduzieren

(z.B. Geschwindigkeit dämpfende Maßnahmen, Verbesserung der Sichtverhältnisse). Vorrangig sind auch Beschilderungsmaßnahmen, die ggf. vorhandene verkehrsrechtliche Unklarheiten beseitigen oder Wege für den Radverkehr freigeben, die bisher noch nicht frei gegeben waren, aber zum Radfahren geeignet sind. Auch eine neue Wegverbindung kann indirekt die Verkehrssicherheit verbessern, wenn dadurch für den Radverkehr eine attraktive und sichere Alternative geschaffen wird. Im Prinzip sollten auch Maßnahmen priorisiert werden, die Aufmerksamkeit erzeugen und die Präsenz des Radverkehrs im Straßenbild erhöhen. Darüber hinaus bieten anstehende Baumaßnahmen (z.B. Straßenbau, neue Bebauungspläne) die Chance notwendige Maßnahmen für den Radverkehr gleich mit einzuplanen.

Prioritätenliste Startmaßnahmen

Startmaßnahmen sind dringliche und vorrangig zu realisierende Maßnahmen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Komforts für den Radverkehr notwendig sind. Startmaßnahmen beschränken sich in erster Linie auf verkehrsrechtliche Maßnahmen und deren Klärung, einschließlich Markierungsarbeiten und kleinerer baulicher Maßnahmen im Rahmen des Straßenunterhalts. Darüber hinaus ist auch die Einleitung von Planungsmaßnahmen für mittel- und langfristige Projekte möglich. Für die Startmaßnahmen wird ein Zeithorizont von ca. einem bis maximal zwei Jahren definiert.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen

Als kurz- bis mittelfristige Maßnahmen werden Maßnahmen vorgeschlagen, die zeitlich nach den Startmaßnahmen einzuordnen sind, aber dennoch eine hohe Dringlichkeit aufweisen und im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Poing liegen. Insbesondere - auch kleinere - Baumaßnahmen können aufgrund technischer, wirtschaftlicher oder politischer Erfordernisse verschiedenen zeitlichen Prioritäten unterliegen. Um dem nicht vorzugreifen, wird hier bewusst eine breite Zeitspanne mit flexiblem Gestaltungsspielraum für die Gemeinde gewählt. Die Einleitung von Planungsmaßnahmen für mittel- und langfristige Maßnahmen sollte in dieser Phase erfolgen. Für kurz- bis mittelfristige Maßnahmen wird ein Zeithorizont von 1 bis 5 Jahren definiert.

Mittel- bis langfristige Maßnahmen

Als mittel- bis langfristige Maßnahmen werden Maßnahmen eingeordnet, die mit größeren baulichen Veränderungen, insbeson-

dere im Straßenprofil verbunden sind, oder die von anderen Bau-
lastträgern abhängig sind, bzw. nicht im Zuständigkeitsbereich
der Gemeinde Poing liegen.

Dies muss jedoch nicht zwangsläufig mit einer späten Realisierung
verbunden sein. Manchmal können sich auch für baulich aufwän-
dige oder politisch komplexe Maßnahmen kurzfristige Lösungs-
möglichkeiten ergeben, die dann in jedem Fall genutzt werden
sollten. Deshalb wird eine Überschneidung der gewählten Zeitho-
rizonte bewusst ermöglicht.

Für mittel- bis langfristige Maßnahmen wird ein Zeithorizont von
3 bis 10 Jahren definiert.

5.2 Umsetzung

In einem ersten Auftaktgespräch am 24.06.2020 wurden die wichtigsten Probleme angesprochen und im Anschluss in einer Fahrradexkursion vor Ort betrachtet und diskutiert. Mit einer Vielzahl von Anregungen seitens der Gemeinde und durch eine genaue Bestandsaufnahme der Büros PSLV wurde das Radverkehrskonzept entwickelt. Ein erster Zwischenbericht wurde im Oktober 2020 übersendet und in der Bauausschusssitzung am 27. Oktober 2020 vorgestellt. Der überarbeitete Zwischenbericht wurde dem Gemeinderat Poing am 12. November 2020 vorgestellt und diskutiert. Die Ausarbeitung der Maßnahmen war im Dezember 2020 abgeschlossen und wurde mit der Verwaltung am 27. Januar 2021 nochmals durchgesprochen. Eine Reihe von Maßnahmen wurden zu diesem Zeitpunkt bereits in die Wege geleitet.

Für Maßnahmen, die im Kompetenzbereich der Gemeinde Poing liegen, kann damit die Umsetzung eingeleitet werden. Sofort umgesetzt werden können insbesondere Beschilderungsmaßnahmen.

Eine Vielzahl von Maßnahmen, insbesondere Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz, müssen jedoch auch vom zuständigen Baulastträger mitgetragen werden. Hierzu sind noch detaillierte Gespräche notwendig. Das deutliche Votum des Gemeinderates und der damit zum Ausdruck gebrachte politische Wille sind jedoch ein gewichtiger Rückhalt für die weiteren Verhandlungen und zugleich Verpflichtung und Verantwortung.