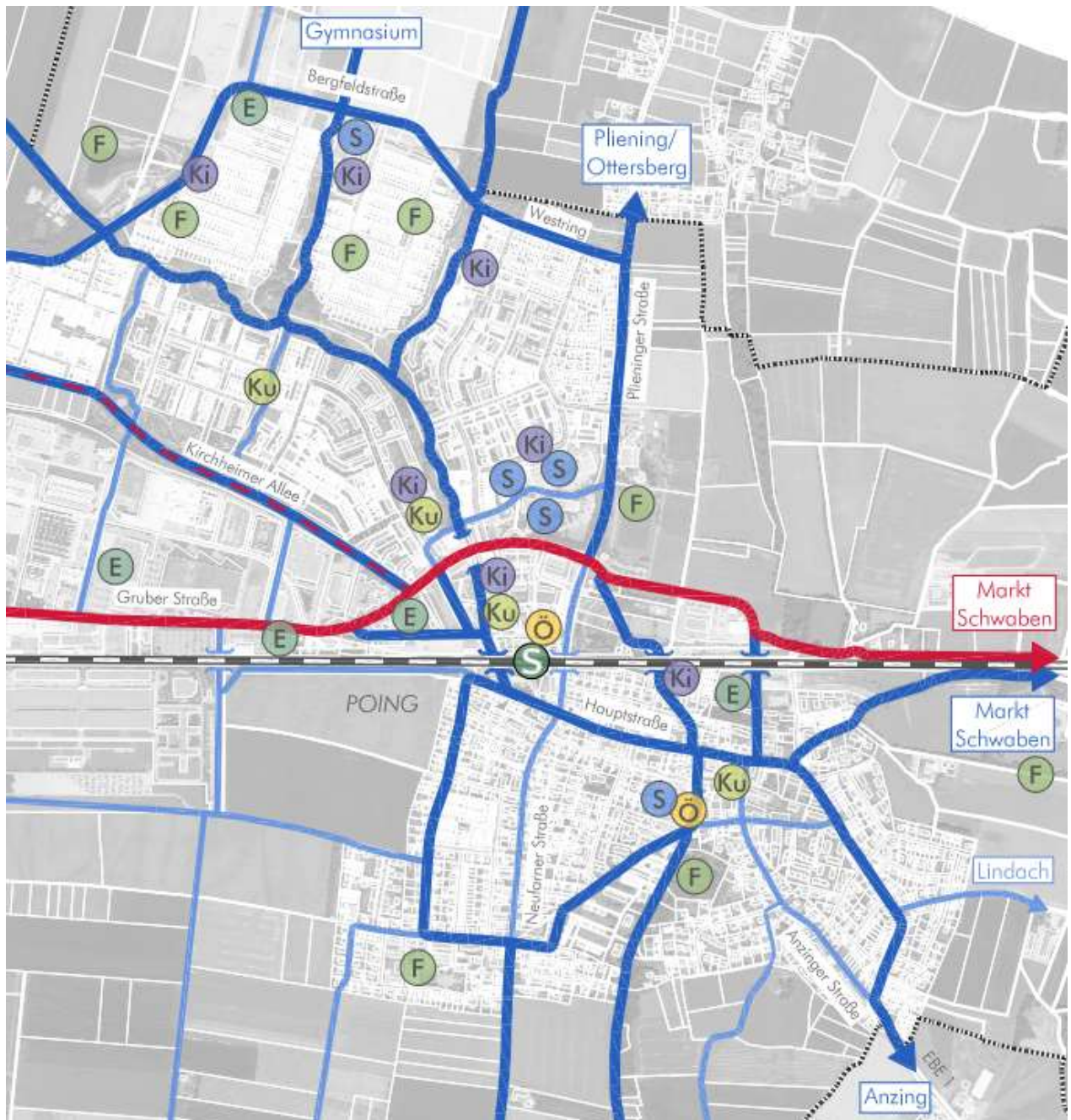


Gemeinde Poing

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 Wegenetz

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 Plieninger Straße mit höhenfreier Querung)



- Radwege entlang der klassifizierten Straßen zu den Ortsteilen, 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 RASt 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



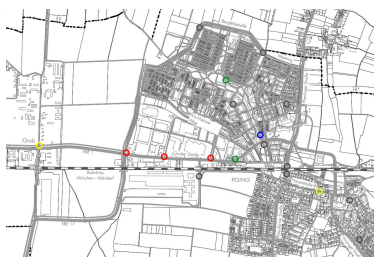
www.bayerninfo.de

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 Fresiengasse 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).



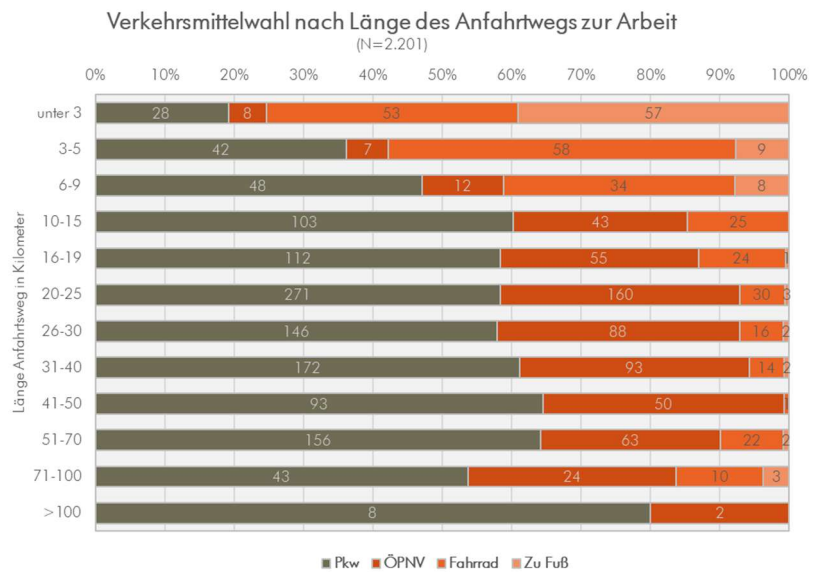
- Die Fahrradabstellanlagen am Wildpark Poing liegen etwas versteckt im Wald erfüllen nicht die Qualitätsstandards des ADFC und entsprechen nicht den Bedürfnissen der Besucher (z.B. Einstellen von hochwertigen Tourenrädern mit Gepäck).



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

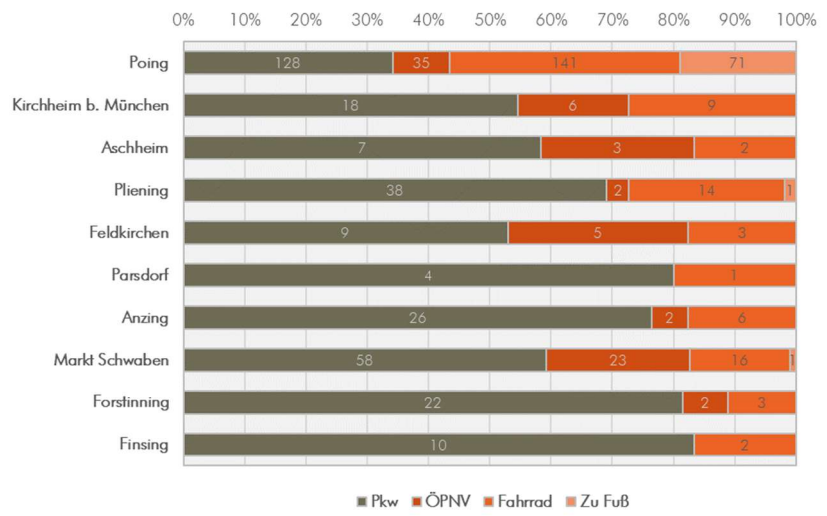
1.9 Ergebnisse aus der Mitarbeiterbefragung

- 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.



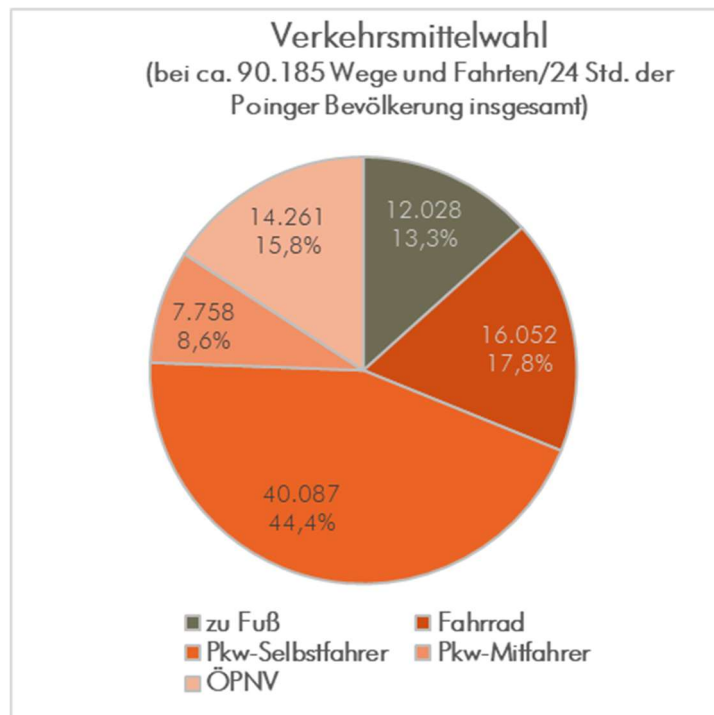
- Bei den Aspekten für einen Arbeitsweg ohne Auto, geben ca. 12% an, dass eine Verbesserung bzw. eine bessere Radinfrastruktur wünschenswert wäre und ca. 8% würden einen Anreiz oder Subventionen zum Kauf eines E-Bikes oder Fahrrads begrüßen.
- In Poing selbst ist der Pkw-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl 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)



<p>Gruber Straße (Höhe Lidl)</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Freigabe des Gehwegs in Höhe der Einkaufsmärkte <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr im Bereich der Einkaufsmärkte 	
<p>S-Bahnhof Grub (Südseite), Parsdorfer Straße</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Abgesenkter Bordstein fehlt (umwegige Radverkehrsführung) <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bordstein absenken 	
<p>Senator-Gerauer-Straße/Parsdorfer Straße</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine Furt für den Radverkehr auf der Westseite des Knotenpunkts (umwegige Radverkehrsführung zum Bahnhof) <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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

- Umlaufsperre schlecht passierbar

Handlungsbedarf

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



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



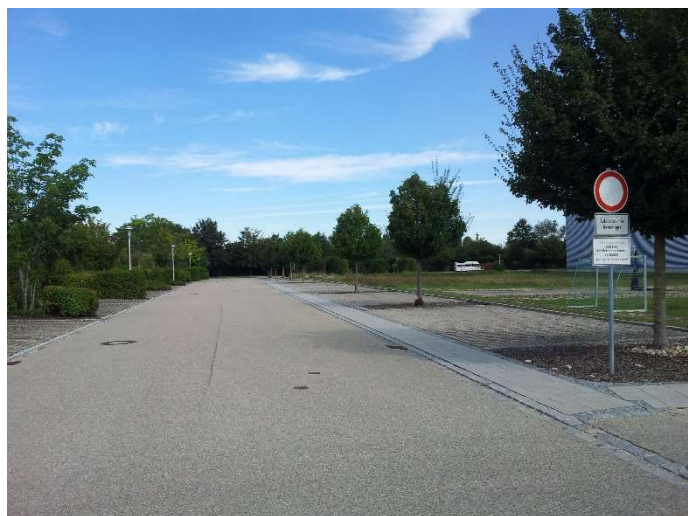
Im Technologiepark

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

Kirchheimer Allee (zwischen Kreisverkehr EBE1/EBE17 und Bergfeldstraße)

Mangel

- Radweg fehlt (linker Radweg muss benutzt werden; Gefahrenpunkt Zufahrt Tankstelle)

Handlungsbedarf

- Lückenschluss Radweg



Kreisverkehr EBE1/EBE17 (Münchener Straße)

Mangel

- Keine direkte Verbindung zwischen den Radwegen an der Senator-Gerauer-Straße und der Münchener Straße

Handlungsbedarf

- Lückenschluss des Weges um den Kreisverkehr und Freigabe für den Radverkehr
- Querungsstelle auf der Mittelinsel einbauen



Gruber Straße/Im Technologiepark

Mangel

- Mangelhafte Verbindung zwischen Gruber Straße (Seitenstraße im Gewerbegebiet) und Im Technologiepark (mangelhafte innere Erschließung des Gewerbegebiets)

Handlungsbedarf

- 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



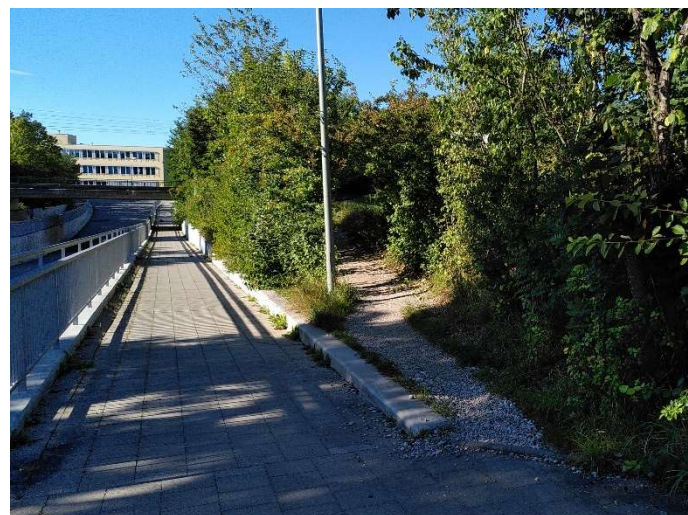
Siemensallee - Bahnhofstraße




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 Hohenstaufenring



Poinger Weg/Siemensallee

Mangel

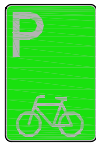
- Fehlende Verbindung zwischen Angelbrechting und dem Gewerbegebiet

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


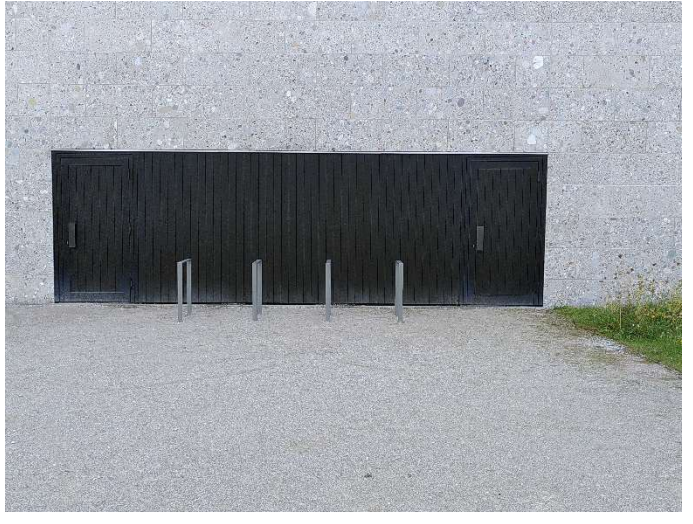

- Nicht alle Fahrradständer überdacht

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 	

<p>Bürgerstraße (Aldi)</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Fahrradständer zu gering <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Fahrradständer errichten 	
<p>Bergfeldstraße (Seewinkelcenter - Edeka)</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Fahrradständer zu gering <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Fahrradständer errichten 	
<p>Bergfeldstraße (Seewinkelcenter - dm)</p> <p><u>Mangel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Fahrradständer zu gering <p><u>Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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



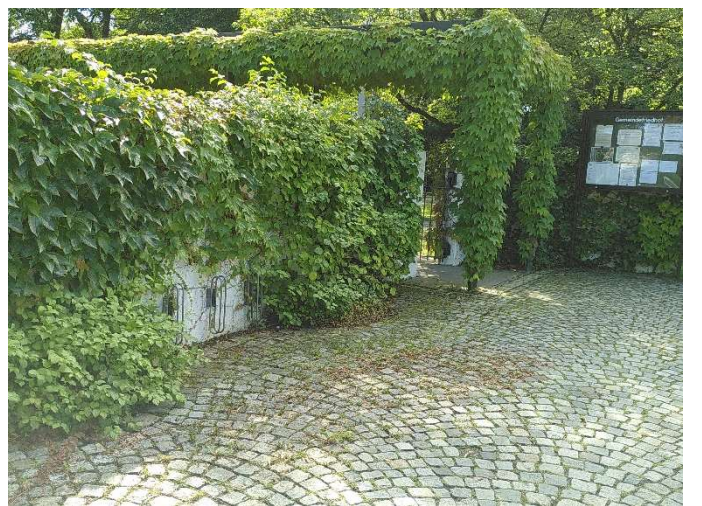
Endbachweg Gemeindefriedhof Südeingang

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



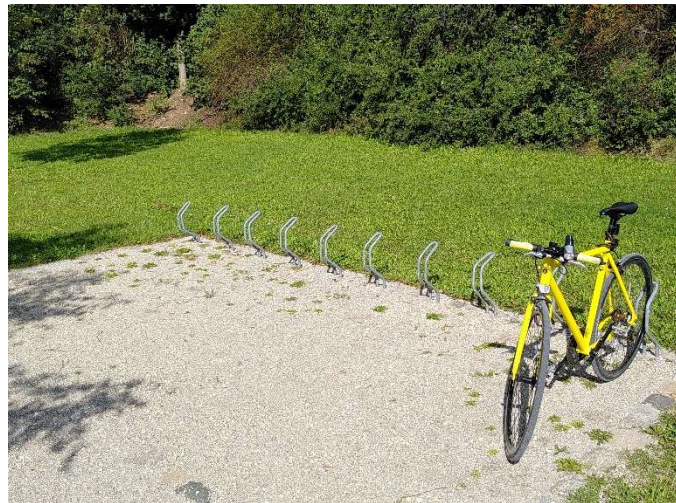
Bergfeldpark

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 (Ärztelhaus)

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



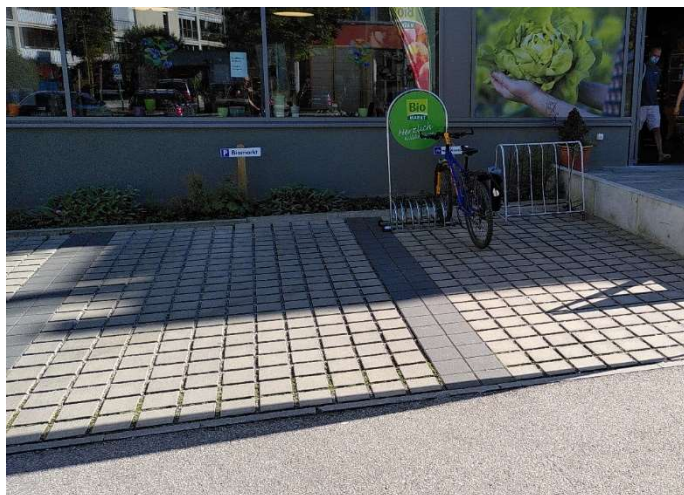
Alte Gruber Straße (Dennis Biomarkt)

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.

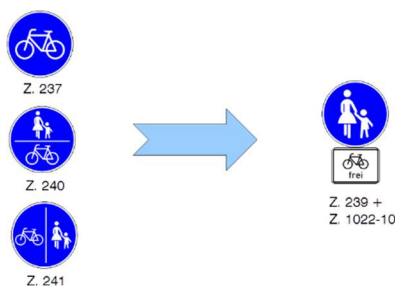
Das Fahren auf der Fahrbahn ermöglicht meist ein zügigeres Vorwärtskommen und rückt den Radfahrer in das Blickfeld des Autofahrers, so dass die Gefahr eines "plötzlichen Auftauchens" nicht mehr gegeben ist. Für Radfahrer, die auf der Fahrbahn fahren, ist außerdem ein direktes Linksabbiegen möglich.

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 Haupttrouten 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 Haupttrouten 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 Haupttrouten 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:		
 Z. 274-53		




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:		
 <p>Z. 250 + Z. 1022-10</p> <p>Alternativ:</p>  <p>Z. 260</p>		




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

Maßnahmenummer:	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  Z. 357-50		



Bahnhofstraße (ehem. Ladestraße): Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Maßnahmenummer:	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:		
		
Z. 357-50		


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

Maßnahmennummer:	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:



Bahnhofstraße: Fahrradstraße

Maßnahmennummer:	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

Maßnahmenummer:	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

Maßnahmenummer:	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

Maßnahmennummer:	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

Maßnahmennummer:	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:		
 <p>Z. 274</p>		

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

Maßnahmennummer:	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:		