

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

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

Blumenstraße/Seerosenstraße: Gestaltung anpassen

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

Rosenstraße/Seerosenstraße: Gestaltung anpassen

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

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

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

Plieninger Straße (Bahnhofszufahrt): Verbesserung der Rampe

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

Wildparkstraße: Entfernung Poller

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

Bergfeldstraße (Höhe Edeka): Bauliche Anpassung des Radwegs

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

Marktplatz: Verbesserung der Querungssituation

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

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Versenkbare Poller, Stadt Fürstenfeldbruck – Bahnhof Buchenau



Beispiel: Schrankenanlage Bahnhof Unterföhring

Rewe Am Hanselbrunn: Wegverbindung zum Endbachweg

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

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

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

Grafische Darstellungen:



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

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

Osterfeldweg/Wildparkstraße: Freigabe für den Radverkehr

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

Grafische Darstellungen:



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



Beispiel: München-Pasing, Theodor-Storm-Straße

Verkehrsberuhigter Bereich Fresiengasse

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

Grafische Darstellungen:



4.1.3 Größere bauliche Maßnahmen im örtlichen Straßennetz

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

Umbau Knotenpunkt Kirchheimer Allee/Bergfeldstraße zu einem Kreisverkehr

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

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

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

Kirchheimer Allee: Lückenschluss Radweg

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

Bergfeldstraße/Westring: Fortführung des Radwegs (Südseite Westring)

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

Westring: Radweg

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

Kirchheimer Allee (Weg nach Grub): Verbesserung der Oberfläche

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

Fuß- und Radwege im Bergfeldpark: Verbesserung der Oberfläche

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

Grafische Darstellungen:



Waldstraße: Verbesserung der Oberfläche

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

Leitenfeldweg: Verbesserung der Oberfläche

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

Grafische Darstellungen:



Angelbrechting: Wegeverbindung nach Poing

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

Poinger Weg/Siemensallee: Wegeverbindung

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

Bajuwarenstraße - Siemensallee: Wegeverbindung

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

Im Technologiepark/Kirchheimer Allee (Höhe Sudetenstraße): Wegeverbindung

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

Bau von Querungsstellen an der Bergfeldstraße

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

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der Ortsmitte (Hauptstraße)

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

4.2 Maßnahmen auf klassifizierten Straßen

4.2.1 Verkehrsrechtliche Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz

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

Freigabe von Straßen für den Radverkehr

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

Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

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

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

Gruber Straße/Im Technologiepark: Erneuerung Markierung

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

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

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

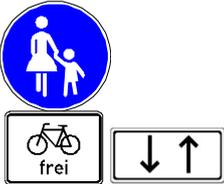
Gruber Straße: Prüfung der Radwegbenutzungspflicht

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

Münchener Straße: Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

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

Neufarner Straße: Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

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

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

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

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

Maßnahmennummer:	2.1.7	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	KV Gruber/Münchener Straße	
Straßenklassifizierung:	Klassifizierte Straße, EBE1, EBE17	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Freigabe des südlichen Gehwegs, da kein legales Abbiegen in die Münchener Straße möglich; Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240, Ersetzen durch Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 in Fahrtrichtung und Z. 239 + Z. 1022-10 in Gegenrichtung.	
Akteure:	Landratsamt Ebersberg	
Referenzprojekte:		

Grafische Darstellungen:



Z. 239 + Z. 1022-10 + Z. 1000-31 StVO
in Fahrtrichtung

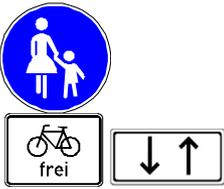


Z. 239 + Z. 1022-10 StVO
gegen die Fahrtrichtung

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

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

Gruber Straße (Höhe Lidl): Freigabe für den Radverkehr

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

Fußweg Am Hanselbrunn (Sportanlagen): Freigabe für den Radverkehr

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

Fußweg Münchener Straße: Freigabe für den Radverkehr

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

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

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

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

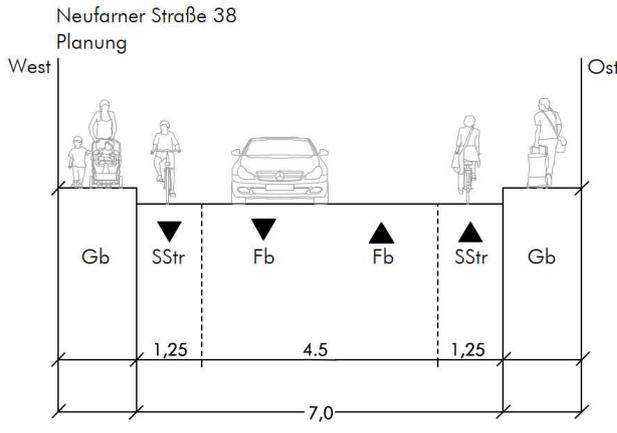
Maßnahmennummer:	2.1.13	
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Anzinger Straße	
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße, EBE1	
Länge:	ca. 130 m	
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	mittelfristig	
Ziel:	Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr aufgrund der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

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

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

Grafische Darstellungen:

Neufarner Straße 38
Planung



West Ost

Gb SStr Fb Fb SStr Gb

1,25 4,5 1,25

7,0

Querschnitt Neufarner Straße



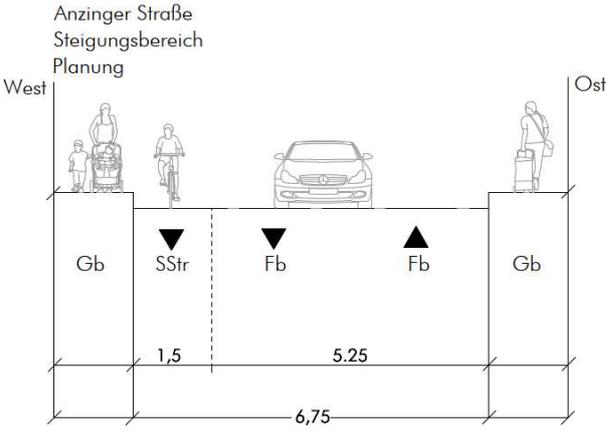
Beispiel: Staatstraße 2053 in Krailling

Anzinger Straße: Schutzstreifen einseitig ortsauswärts (bergauf)

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

Grafische Darstellungen:

Anzinger Straße
Steigungsbereich
Planung



West Ost

Gb SStr Fb Fb Gb

1,5 5,25 6,75

Querschnitt Anzinger Straße

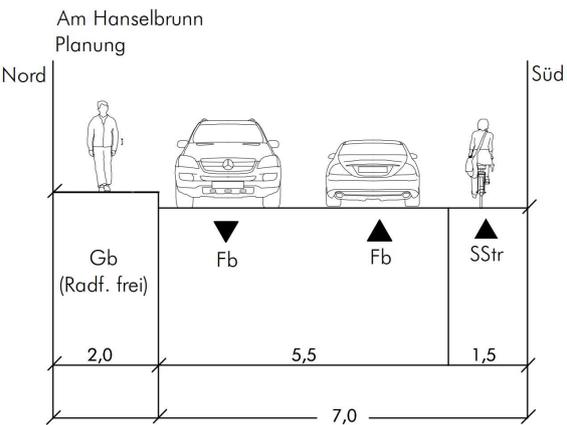


Beispiel: Kirchheim, Feldkirchener Straße

Am Hanselbrunn: Schutzstreifen einseitig

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

Grafische Darstellungen:

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

4.2.2 kleinere bauliche Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz

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

- 8.

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

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

Gruber Straße/Marktstraße: Verbesserung der Signalschaltung für den Radverkehr

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

Gruber Straße/Kirchheimer Allee: Errichtung einer signalisierten Querungsstelle

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

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

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

Grafische Darstellungen:



Z. 239 + Z.1022-10 StVO

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

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

Grafische Darstellungen:



Skizze: Minikreis 19m



Beispiel provisorischer Minikreis:
Stadt Laufen (Staatsstraße 2103)

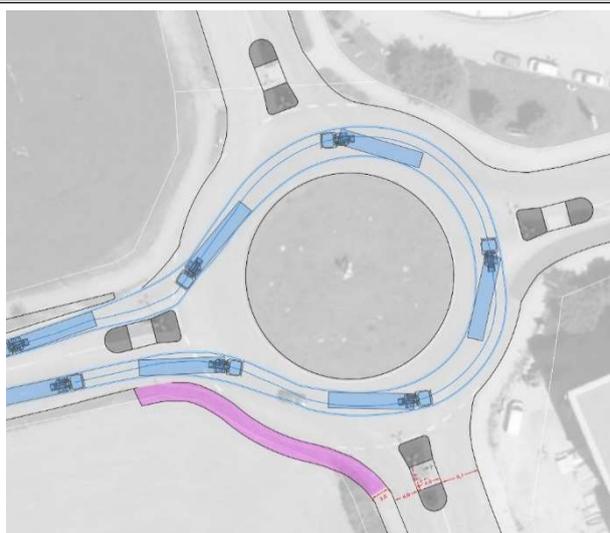


Beispiel Minikreis:
Stadt Bobingen Königsbrunner Str.

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

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

Grafische Darstellungen:



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

Anzinger Straße/Wallbergstraße: Befestigung der Kiesfläche

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

4.2.3 Größere bauliche Maßnahmen im klassifizier- ten Straßennetz

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

Bau eines Radwegs auf der Südseite der Gruber Straße

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

Bau von Querungsstellen in der Gruber Straße

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

Vergrößerung der Mittelinsel mit Bau einer Querungsstelle in der Neufarner Straße

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

Bau einer Querungsstelle in der Anzinger Straße

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

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

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

Grafische Darstellungen:



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

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

Umbau Knotenpunkt Plieninger Straße/Westring zu einem Kreisverkehr

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

4.3 Sonstige bauliche Maßnahmen in Abstimmung mit übergeordneten Behörden

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

Siemensallee – Bahnhofstraße: Wegeverbindung

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

Durchfahrt der Landesanstalt für Landwirtschaft in Verlängerung des Eschenwegs

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

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

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

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

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

Die Erneuerung bzw. Errichtung zusätzlicher Fahrradständer umfasst folgende Bereiche:

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

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

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

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

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

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



Umnutzung eines Kfz-Stellplatzes zu 6 - 10 Fahrradstellplätzen

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

Material- und Ausbauvorschläge

Kategorien von Fahrradparkern:

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

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

Anforderungen an Abstellanlagen

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

Fahrradabstellanlagen sollen

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

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

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

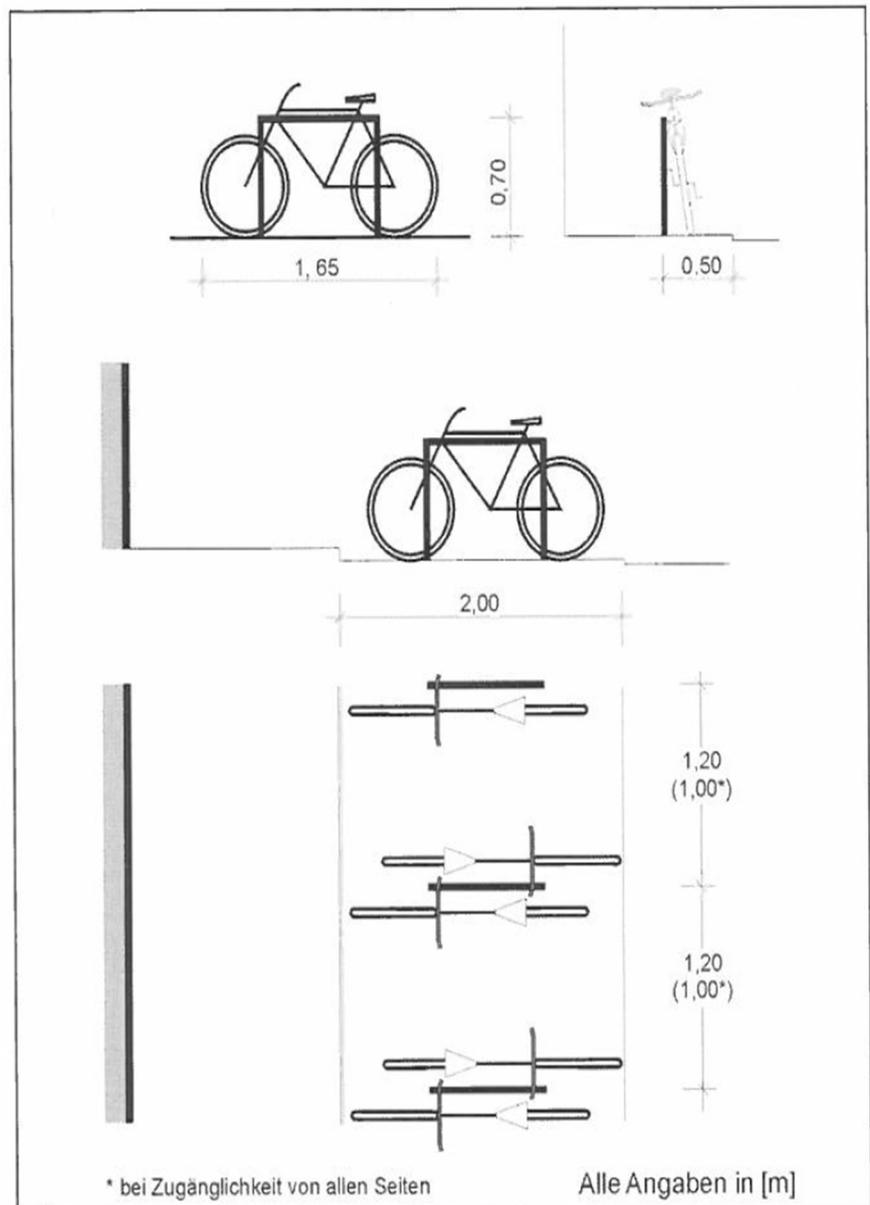
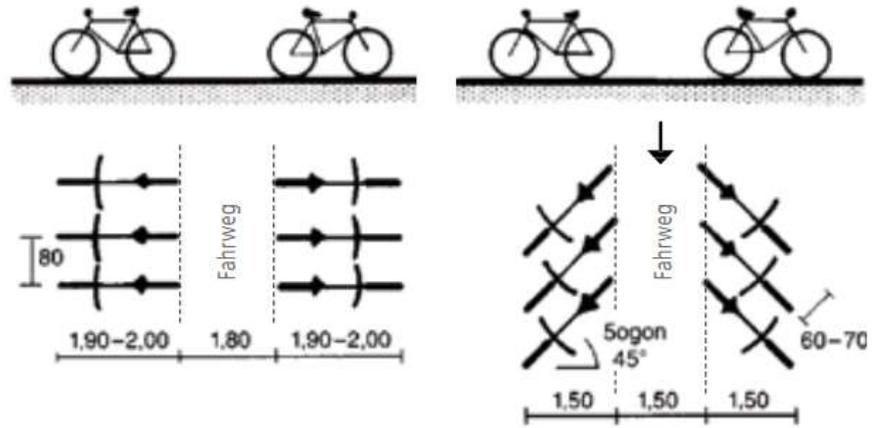


Bild 76: Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder

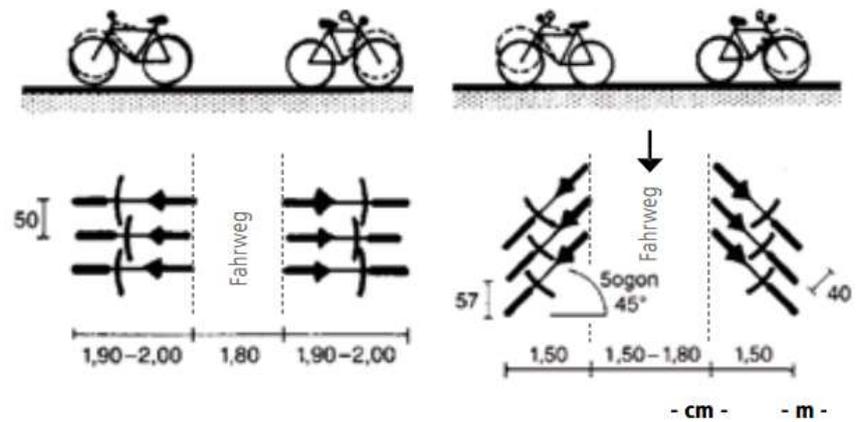
Darüber hinaus können für Einsatzzwecke bei denen die Fahrräder länger geparkt werden und nicht beladen werden müssen (z.B. Schulen, Bahnhof) auch Reihenanlagen verwendet werden. Eine Ansperrmöglichkeit des Rahmens und eine feste Fixierung des Vorderrades und des Vorbaus sollte gegeben sein.

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



Queraufstellung:
Grundmaße für das Abstellen
von Fahrrädern, gerade

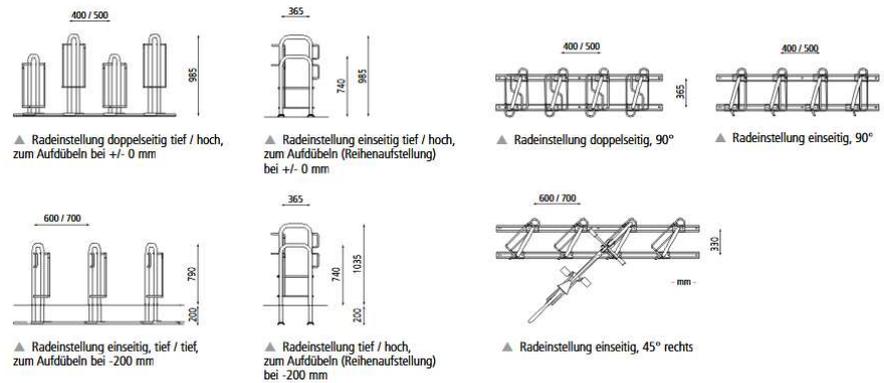
Schrägaufstellung:
Höhengleiche Anordnung,
schräg



Queraufstellung:
Höhenversetzte Anordnung,
gerade

Schrägaufstellung:
Höhenversetzte Anordnung,
schräg

Quelle: Neufert Bauentwurfslehre, 40. Auflage



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

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

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

4.4.1 Bahnhöfe

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

Maßnahmennummer:	4.1.1	
Art der Maßnahme:	Flankierend, verkehrsrechtlich	
Lagebeschreibung:	Friedensstraße	
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	laufende Instandhaltung	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrades als Verkehrsmittel	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Laufende Kontrolle der Beleuchtung, Sauberkeit und technischen Funktionalität	
Akteure:	Gemeinde Poing	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>		

Bahnhof Poing (Nordseite): Fahrradständer

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

Grafische Darstellungen:



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

Bahnhof Poing (Buswende): Fahrradständer

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

Grafische Darstellungen:



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



Beispiel: Fahrradservicestation am Bahnhof Puchheim

Bahnhof Poing (Südseite Richtung Ladestraße): Fahrradständer

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

Grafische Darstellungen:



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



Beispiel: Fahrradservicestation am Bahnhof Puchheim

Bahnhof Poing (Bahnsteig, Südseite): Fahrradständer

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

Grafische Darstellungen:



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



Beispiel: Fahrradservicestation am Bahnhof Puchheim

Bahnhof Poing (Südseite Bahnhofstraße): Fahrradständer

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

Bahnhof Grub: Fahrradständer

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

Grafische Darstellungen:



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



Beispiel: Fahrradservicestation am Bahnhof Puchheim

4.4.2 Schulen und Kindertagesstätten

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

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

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Fahrradständer Realschule

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

Grundschule Poing (Karl-Sittler-Straße): Fahrradständer

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

Grundschule Poing (Bergfeldstraße): Fahrradständer

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

Förderschule Poing (Seerosenstraße): Fahrradständer

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

Kinderland Seerosenstraße: Fahrradständer

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

Kinderhort Seerosenstraße: Fahrradständer

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

Kinderland Fresiengasse: Fahrradständer

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

4.4.3 Kommunale Einrichtungen Rathausstraße (Rathaus): Fahrradständer

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

Marktstraße (Gemeindebücherei): Fahrradständer

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

Endbachweg, Gemeindefriedhof Südeingang: Fahrradständer

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

Endbachweg, Gemeindefriedhof Nordeingang: Fahrradständer

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

Gebrüder-Asam-Straße: Fahrradständer

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

4.4.4 Sport- und Freizeitanlagen Bergfeldsee: Fahrradständer

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

Endbachweg (Tennisanlage): Fahrradständer

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

Am Hanselbrunn (Sportanlagen): Fahrradständer

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

Bergfeldpark: Fahrradständer

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

Wildparkstraße (Wildpark Poing): Fahrradständer

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

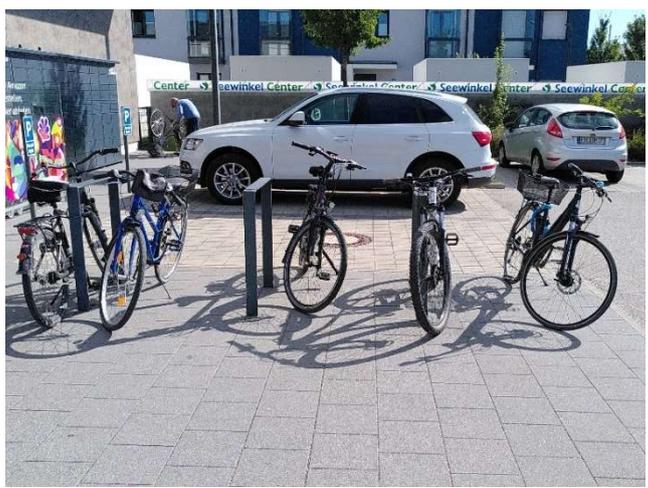
4.4.5 Einzelhandel Bürgerstraße (Aldi): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.5.1	
Art der Maßnahme:	flankierend	
Lagebeschreibung:	Bürgerstraße	
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße	
Länge:	-	
Maßnahmentyp:	Aufstellen von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrades als Verkehrsmittel	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Errichtung zusätzlicher Fahrradständer ggf. mit Überdachung in ausreichender Anzahl.	
Akteure:	Gemeinde Poing, Grundeigentümer, Marktbetreiber	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div>		

Bergfeldstraße (Seewinkelcenter-Edeka): Fahrradständer

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

Bergfeldstraße (Seewinkelcenter-dm): Fahrradständer

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

Am Hanselbrunn (Rewe): Fahrradständer

Maßnahmennummer:	4.5.4	
Art der Maßnahme:	Fahrradabstellanlagen	
Lagebeschreibung:	Am Hanselbrunn	
Straßenklassifizierung:	-	
Länge:	-	
Maßnahmentyp	Errichtung von Fahrradständern	
Priorität:	hoch	
Zeithorizont:	kurzfristig	
Ziel:	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:		
Akteure:	Gemeinde Poing, Grundeigentümer, Marktbetreiber	
Referenzprojekte:		
Grafische Darstellungen:		
<div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>		

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

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

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

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

Alte Gruber Straße (Denns Biomarkt): Fahrradständer

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

Alte Gruber Straße (Ärztehaus): Fahrradständer

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

Marktplatz (Pizzeria): Fahrradständer

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

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

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

4.5 Schulwege

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

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

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

4.6 Flankierende Maßnahmen

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

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

Bauleitplanung:

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

Baustellen:

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

Verkehrsrechtliche Anordnungen:

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

Winterdienst:

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

Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt:

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

Kommunikation:

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

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

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

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

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

5. Prioritäten und Umsetzung

5.1 Prioritäten

Grundsätzliches Vorgehen

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

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

kurzfristig



langfristig

A) Startmaßnahmen

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

B) „Win-win“

umfangreichere Maßnahmen, die allen nützen;

C) Akzeptanz

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

D) Priorisierung

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

E) Investition

Maßnahmen, die organisatorisch und finanziell aufwändig sind;

F) Restriktion

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

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

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

Prioritätenliste Startmaßnahmen

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

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen

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

Mittel- bis langfristige Maßnahmen

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

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

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

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

5.2 Umsetzung

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

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

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