

Legende:

Verkehrsbereiche:

- Tempo 50 oder 40
- Tempo 30 mit hohem KFZ-Aufkommen

- Verkehrsberuhigte Bereiche
- Rad-/Fußweg oder KFZ verboten
- Fußgängerzonen

Aufkommen für Radfahrer/Fußgänger

- Fahrradroutennetz Gröbenzell
- Bereich mit hoher Radfahreraufkommen
- Bereich mit hohem Fußgängeraufkommen

Problemstellen für Kinder/Fußgänger/Radfahrer

- Symbole der Verkehrssituation

- Gefahrenpunkt für Radfahrer und Fußgänger

Wünschenswerte Verbindungen für Fußgänger/Radfahrer

- Querungen oder Verbindungen Fußgänger/Radfahrer

Rad- und Gehwege

- Mit Benutzungspflicht
- Mit Benutzungspflicht
- Freigegebene Gehwege

Fahrradstraßen



Verkehrsnetz ÖPNV

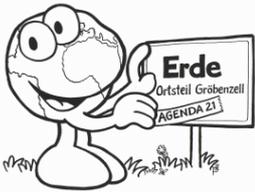
- S-Bahnhof
- Bushaltestelle und Buslinie

Stationen

- Statt Auto
- Taxi-Station
- Parkplatz/Fahrradstellplätze

Stationen für AGFK-Haupbereisung (siehe eigene Liste)

- Umgesetzt
- In Umsetzung
- Geplant
- Ausstehende Maßnahme
- Umsetzung: Einrichtung Tempo 30
- Umsetzung: Geöffnete Einbahnstraße
- Umsetzung: Einrichtung der Fahrradstraße
- Umsetzung: Aufhebung Radweg-Benutzungspflicht
- Umsetzung: Kombiniertes Geh-/Radweg



Agenda 21 Gröbenzell



Situationsblatt „Staatsstraße St2345“

Ist-Situation:

- Staatsstraße mit Verbindungsfunktion (Pkw-Verkehr sowie Radverkehr) zwischen Region und Landeshauptstadt München bzw. Gröbenzell; neben Bahnlinie zweite Trennungslinie durch Gröbenzell
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr (auch samstags) fast 18.000 Kfz/24h; davon fast die Hälfte Durchgangsverkehr (Quelle: Automatische Verkehrszählung in Bayern, Jahresauswertung 2018; Studie „Verkehrsuntersuchung St2345 Südumfahrung Olching, 2007“)
- Straßen- und Gehwegezustände deutlich verbesserbar
- Keine Radwege oder Radfahrstreifen; teilweise Radschutzstreifen mit nicht nachvollziehbaren Unterbrechungen
- Vorhandene Querungsmöglichkeiten für Fußgänger als auch Radfahrer sind aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich verbesserbar; weitere Querungshilfen sind zu schaffen
- Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut; Zugangs- und Aufenthaltsqualität mangelhaft

Ziele:

- Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie der ÖPNV-Attraktivität im gesamten Bereich der Staatsstraße unter dem Aspekt der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Aufenthalts- und Verkehrsqualität und damit auch klimaschutzrelevanter Aspekte
- Beantwortung der Frage: „Wieviel weiteren Verkehr verträgt Gröbenzell eigentlich, wenn alle Maßnahmen zugunsten der Fußgänger, Radfahrer und des ÖPNV umgesetzt werden?“
- Beeinflussung und Regelung des Durchgangsverkehrs

Maßnahmenvorschläge

- Optimierung der Aufteilung des Straßenraums zur Bedienung aller Verkehrsteilnehmer, dazu richtlinienkonforme Überplanung des gesamten Streckenzuges einschließlich der Knotenpunkte, Querungshilfen, Bushaltestellen, Privatgrundstücksein- und -ausfahrten etc.
- Planung und Umsetzung von Radfahrstreifen einschließlich aufgeweiteter Radaufstellstreifen in allen Zufahrten; möglichst Vermeidung von Radschutzstreifen; dazu ggf. auch Verlagerung oder Reduzierung von Parkmöglichkeiten
- zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h in relevanten Bereichen (z. B. Kindergarten, betreutes Wohnen)
- Olchinger Straße (Bereich Großmärkte/Wertstoffhof): Einrichtung voneinander getrennter Geh- und Radwege, hierzu bauliche Anpassung der vorhandenen, aber nicht genutzten Parkbuchten
- Bedarfsorientierte Lichtsignalsteuerung sowohl für Fußgänger, Radfahrer als auch den Kfz-Verkehr unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit (z. B. längeres Grün für Senioren auf Anforderung, Busbeschleunigung, Alles-Grün für Fußgänger am Knoten)
- Dynamische Zuflusssteuerung per Ampel an den Ortseinfahrten, um nur so viel Kfz-Verkehr nach Gröbenzell zu lassen, wie das Gröbenzeller Verkehrs-System ohne Stau bewältigen kann
- Regelmäßige Auffrischung der Straßenmarkierung; Überprüfung regelkonformer Einfärbung von Radverkehrsanlagen
- Ständige Überprüfung der umgesetzten Maßnahmen unter dem Aspekt der Qualitätssicherung



Juli 2020

Quelle Karte: Bayernatlas

AK Verkehr, www.a21-groebenzell.de



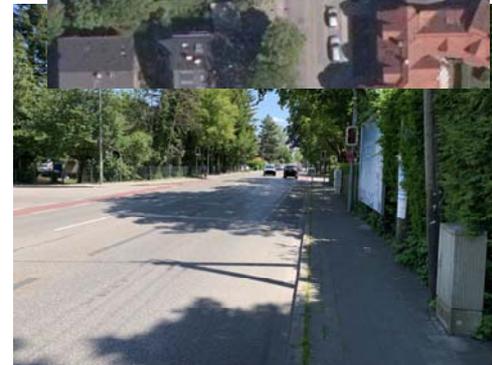
Agenda 21 Gröbenzell



Situationsblatt „Bereich Knoten Augsburgener Straße/Alpenstraße“

Ist-Situation:

- Staatsstraße mit Verbindungsfunktion (Pkw-Verkehr sowie Radverkehr) zwischen Region und Landeshauptstadt München bzw. Gröbenzell; Straßenzustand (verbesserbar)
- zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- Keine Radwege oder Radfahrstreifen; teilweise Radschutzstreifen mit nicht nachvollziehbaren Unterbrechungen
- Pkw-Verkehr biegt in der Regel ohne wesentliches Abbremsen aus beiden Hauptrichtungen in die Alpenstraße ein
- Aus beiden Hauptrichtungen Konflikte zwischen in die Alpenstraße abbiegendem Pkw-Verkehr und Radverkehr geradeaus/abbiegend
- Verkehrssicherheit beim Fußgängerverkehr (Eltern, Kinder) insbesondere von und zum Kindergarten Villa Kunterbunt nicht gewährleistet (zu kurzes Fußgängergeländer zur Straße, Führung, Gestaltung und Signalisierung der Fußgängerfurten, Beleuchtung, Qualität der Markierungen etc.)
- Fußgängerfurt Alpenstraße nicht abgesetzt; keine Aufstellfläche für abbiegende Fahrzeuge (Kfz oder Rad) vorhanden



Ziele:

- Förderung der Nahmobilität zwischen Gröbenzell und der Region durch Verbesserung der Radverkehrsverbindung von Gröbenzell nach Olching
- Verbesserung der Radwegeführung sowie des Fußgängerverkehrs im gesamten Knotenpunktsbereich unter dem Aspekt der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Verbesserung der Verkehrsqualität



Maßnahmenvorschläge

- Richtlinienkonforme Überplanung des Knotenpunktes einschließlich der Zufahrten
- Planung und Umsetzung von Radfahrstreifen einschließlich aufgeweiteter Radaufstellstreifen in allen Zufahrten; möglichst Vermeidung von Radschutzstreifen
- zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf der Staatsstraße wegen Kindergarten
- Zurückversetzung der Fußgänger-Furt in der Alpenstraße in Richtung Süden um eine Fahrzeugaufstelllänge (etwa 5 bis 6m); Prüfung des Einsatzes von Trixi-Spiegeln
- Bedarfsorientierte Lichtsignalsteuerung sowohl für Fußgänger, Radfahrer als auch den Kfz-Verkehr
- Beidseitige Warnblink-Signale an der Fußgänger-Furt
- Längere Fußgänger-Geländer auf der Seite des Kindergartens
- Regelmäßige Auffrischung der Straßenmarkierung
- **Entsprechender Antrag über das Plenum der Agenda 21 an die Verwaltung im Dezember 2019 erfolgt**



Juni 2020

Quelle Luftbild: GIS der Gemeinde Gröbenzell

AK Verkehr, www.a21-groebenzell.de



Agenda 21 Gröbenzell



Verkehrskonzept Gröbenzell Situationsblatt „Bahnhofstraße/Schubertstraße“

Ist-Situation:

- Hoher Pkw-Anlieger- und -Durchgangsverkehr
- Starker Parksuchverkehr zu den Geschäftszeiten
- Abknickende Vorfahrt an der Schubertstraße, dadurch kritischer Überweg für Fußgänger und Radfahrer
- Westlicher Radweg in Richtung „Grüner Baum“ wird ab Sonnenweg im Gegenverkehr befahren
- Keine Aufenthaltsqualität, die zum Verweilen einlädt
- Keine Angebote für Freizeit und Erholung
- Wenig Radabstellanlagen
- Gewachsene Strukturen, bei denen nur reagiert wurde, aber NICHT AGIERT



Ziele:

- Bahnhofstrasse und Kirchenstraße sollen Zentrum der „Gartenstadt Gröbenzell“ werden
- Durch Neubebauung darf der motorisierte Verkehr nicht noch mehr ansteigen; er sollte eher reduziert werden
- Steigerung der Attraktivität durch Förderung der Nahmobilität (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV)
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen
- Sichere und transparente Verkehrsführung für alle
- Sichere Quermöglichkeit der Schubertstraße für Fußgänger und Radfahrer
- Integriertes Nutzungskonzept für Einkauf, Behördengänge und Freizeit sowie Erholung



Maßnahmenvorschläge:

- Beauftragung eines örtlichen, aber auch überörtlichen Verkehrskonzeptes zur Lenkung der Verkehrsnachfrage
- Kurzfristige Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sinne einer „verkehrsberuhigten Geschäftsstraße“
- Fuß- und Radwege sowie die Fahrbahn sind zu einer barrierefreien und niveaugleichen Verkehrsfläche auszubilden
- Anforderungen von Schülern und mobilitätseingeschränkten Personen sind besonders zu berücksichtigen
- Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
- Einrichtung von Straßenmobiliar (Bänke, Freizeiteinrichtungen, Pflanzen etc.) die zum Aufenthalt einladen



Stand: März 2014 bzw. Juli 2020



Agenda 21 Gröbenzell



Situationsblatt „Hans-Sachs-Straße“

Ist-Situation:

- Anwohnerstraße
- Tempo-30-Zone
- Gelungenes Angebot für Fußgänger
- Gerne genutzter innerörtlicher Spazierweg mit und ohne Hund
- Wichtige Radverkehrsverbindung nach Puchheim
- Südlicher Teil der Hans-Sachs-Straße als verkehrsberuhigter Bereich
- Straße bereits heute baulich so gestaltet, dass der Autoverkehr sich sehr zurückhaltend bewegt



Ziele:

- Ausbau der Fahrradstraßen in Gröbenzell
- Hans-Sachs-Straße als 2. Fahrradstraße in Gröbenzell
- Vorrang des Radverkehrs vor dem Autoverkehrs
- Bedeutung für den Fußgängerverkehr erhalten
- Keine Konflikte zwischen Radlern und Fußgängern entstehen lassen
- Charakter als innerörtlichen Spazierweg erhalten
- Empfehlung als Schulweg



Maßnahmenvorschläge

- Hans-Sachs-Straße als Fahrradstraße von Puchheimer Straße bis Nordendstraße
- Verkehrsberuhigten Bereich Nordendstraße bis Puchheim erhalten
- Aufnahme in einen Schulwegeplan
- Puchheimer Straße Puchheim erhalten



Stand: März 2014, wurde 2018 umgesetzt



Agenda 21 Gröbenzell



Situationsblatt „Pfarrer-Thaurer-Straße“

Ist-Situation:

- Gemeindestraße; für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt; nur Anlieger- und landwirtschaftlicher Verkehr erlaubt
- Straßenquerschnitt für den Begegnungsverkehr Pkw/Pkw unterdimensioniert
- Schlechter Straßenzustand
- zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Wichtige Radverkehrsverbindung nach Lochhausen
- Erheblicher Radverkehr durch Schüler
- Bestandteil der Grünen ADFC-Fahrradroute 1 zwischen Lkr. Fürstenfeldbruck und München
- keine Querungshilfe für Radfahrer, insbesondere Schüler, an der Straße „Am Zillerhof“ vorhanden



Ziele:

- Ausbau der Fahrradstraßen in Gröbenzell
- Pfarrer-Thaurer-Straße als 3. Fahrradstraße in Gröbenzell
- Vorrang des Radverkehrs vor dem Autoverkehr
- Sichere Weiterführung des Radverkehrs sowohl über die Straße „Am Zillerhof“ als auch in Richtung Lochhausen
- Förderung der Nahmobilität zwischen Lochhausen und Gröbenzell in interkommunaler Zusammenarbeit
- Konflikte zwischen Pkw-Verkehr und Radverkehr deutlich entschärfen
- Empfehlung als Schulweg



Maßnahmenvorschläge

- Pfarrer-Thaurer-Straße als Fahrradstraße
- Weiterführung der Fahrradstraße auf Münchner Gebiet
- Sichere Querungshilfe „Am Zillerhof“ (z. B. Bedarfsampel oder sonstige straßenbauliche Maßnahmen)
- Prüfung der Verlängerung des Bahnweges bis zur Zillerhofstraße bzw. ggf. unter der Brücke hindurch
- Aufnahme in einen Schulwegeplan



Stand: Dezember 2015, wurde im Frühjahr 2018 umgesetzt



Agenda 21 Gröbenzell



Verkehrskonzept Gröbenzell Situationsblatt „ÖPNV-Anbindung, Gröbenzeller Norden“

Ist-Situation:

- Keine ÖPNV-Linie im Gröbenzeller Norden
- S-Bahnhof nur zu Fuß, mit dem Rad oder dem Auto erreichbar
- Wege zum Gewerbegebiet Gröbenzell nur mit dem Rad oder Auto möglich
- Naherholungsgebiet Olchinger See nicht über ÖPNV erschlossen
- Gymnasium/Mittelschule in Olching bzw. Olching generell nur mit S-Bahn erreichbar
- Starker Verkehr auf Staatsstraße Gröbenzell-Olching macht insbesondere zu Spitzenstunden eine ÖPNV-Verbindung unattraktiv

Ziele:

- Wesentlicher Baustein eines Nahmobilitätskonzeptes Gröbenzell
- Anbindung Gröbenzeller Norden an das bereits vorhandene ÖPNV-Netz
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Ortszentrum und Gewerbegebiet in Gröbenzell
- Verbesserung des überörtlichen ÖPNV-Angebotes zwischen Gröbenzell und Olching
- Erreichbarkeit des Olchinger Sees wird verbessert
- Attraktives Angebot insbesondere für Schüler und mobilitätseingeschränkte Personen bezüglich Ausbildung bzw. Freizeit
- Neue ÖPNV-Linie darf nur nördlich des S-Bahn (Ausnahme: Gewerbegebiet) betrieben werden, um die zeitweise überlastete Staatsstraße zu meiden



Maßnahmenvorschläge

- Einrichtung einer Buslinie Gewerbegebiet Gröbenzell – S-Bahnhof Gröbenzell - Gröbenzeller Norden - Olchinger See - Olching-Schwaigfeld
- Einsatz sogenannter Orts- oder Gemeindebusse, insbesondere wegen Unterführung Exterstraße
- Bedarfsorientierte Verdichtung des Taktes z. B. zu Zeiten des Schülerverkehrs
- Berücksichtigung bei der MVV-Tarifdiskussion Umland – München

Stand: März 2014, wurde mit Einführung Linie 832 in 2016 umgesetzt



Agenda 21



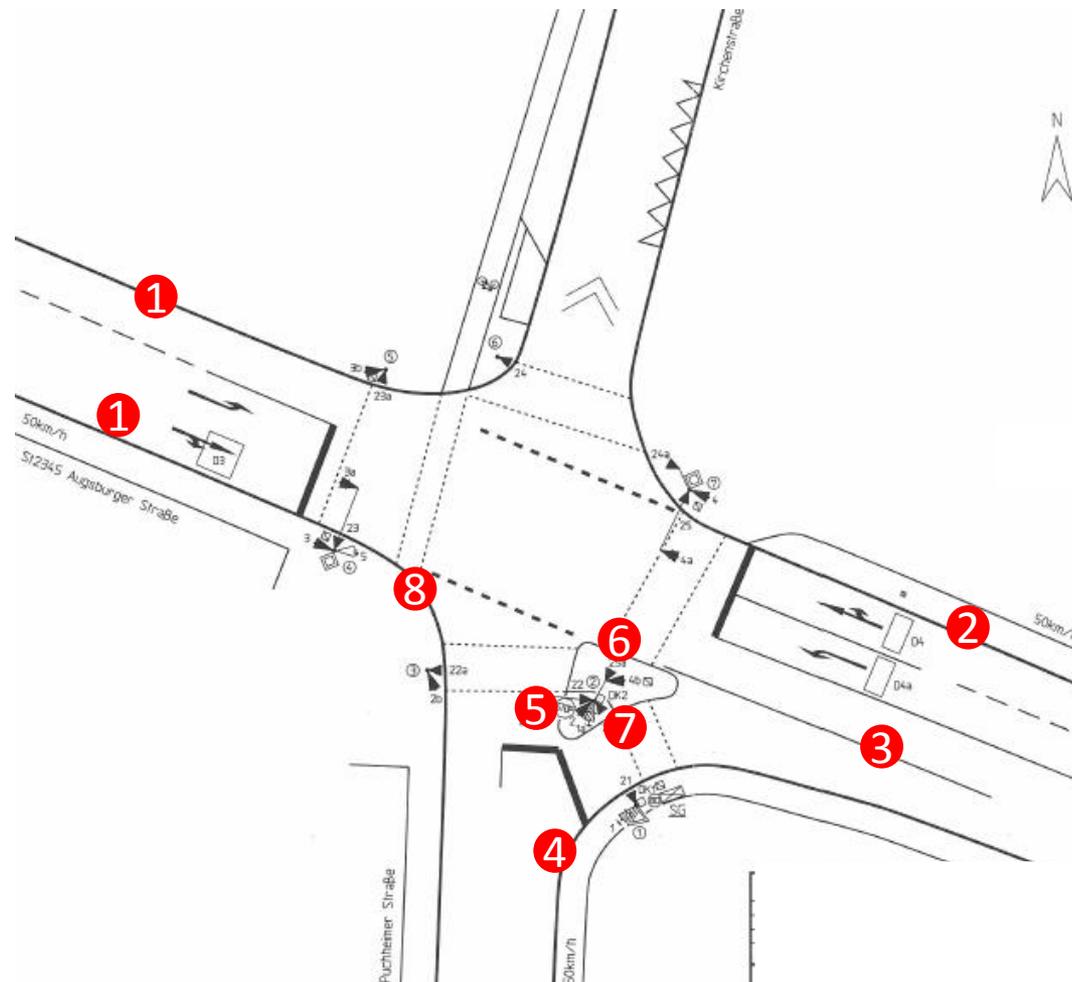
Gröbenzell



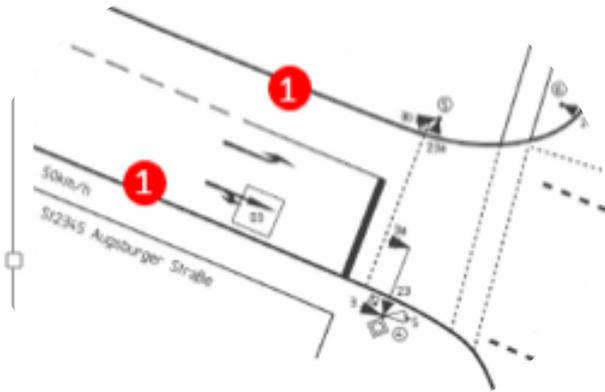
Situationsanalyse „Kreuzungsbereich Augsburger-/Puchheimer-/Kirchenstraße“

Stand: April 2016

Situation Kreuzungsbereich Augsburger-/Puchheimer-/Kirchenstraße

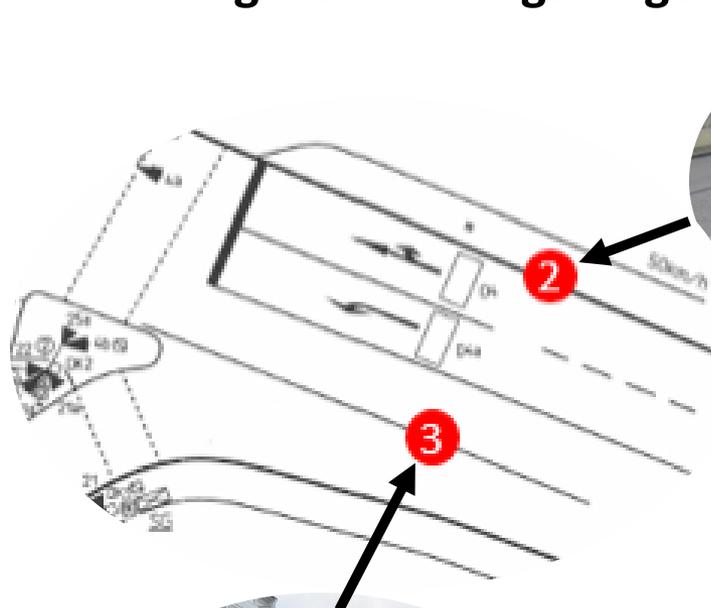


Kreuzungsbereich Augsburgger-/Puchheimer-Straße: West-Seite



Die Angebotsstreifen werden an dieser Stelle im Kreuzungsbereich nicht fortgeführt. Dadurch werden Radfahrer nicht optimal wahrgenommen und sind zusätzlich gefährdet. Die Radverkehrsführung entspricht nicht den Vorgaben der ERA2010.

Kreuzungsbereich Augsburgener-/Puchheimer-Straße: Ost-Seite



Die Angebotsstreifen werden an dieser Stelle im Kreuzungsbereich nicht fortgeführt. In diesem Bereich sind 5 Autospuren und zusätzlich Parkbuchten für KFZ ausgewiesen, und

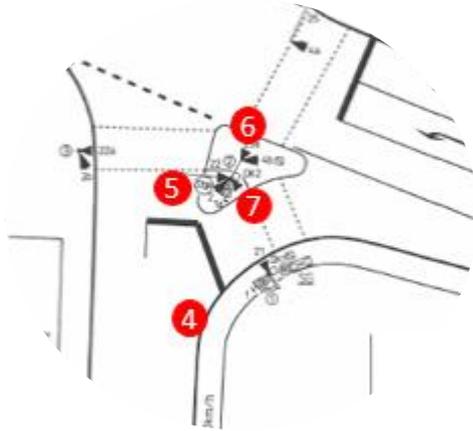
dafür entfällt der Angebotsstreifen für

Radfahrer. Die Sicherheit für Radfahrer ist hier nicht ausreichend. Viele Radfahrer benutzen deswegen aus Angst verbotswidrig den Fußweg. Die Radverkehrsführung entspricht nicht den Vorgaben der ERA2010.



Radfahrern auf der Augsburgener Straße befinden sich nach Überquerung der Kreuzung zwischen Mittelspur und Rechtsabbiegespur aus der Puchheimer Straße. Dabei werden sie durch einfädelnden Autos von der rechten Spur konfrontiert. Den Radfahrern fehlt die Sicherheit eines Fahrradstreifens, der sie vorfahrtsberechtigt an den rechten Fahrbahnrand der Augsburgener Straße führt. Die Radverkehrsführung entspricht nicht den Vorgaben der ERA2010.

Kreuzungsbereich Augsburgener-/Puchheimer-Straße: Süd-Seite

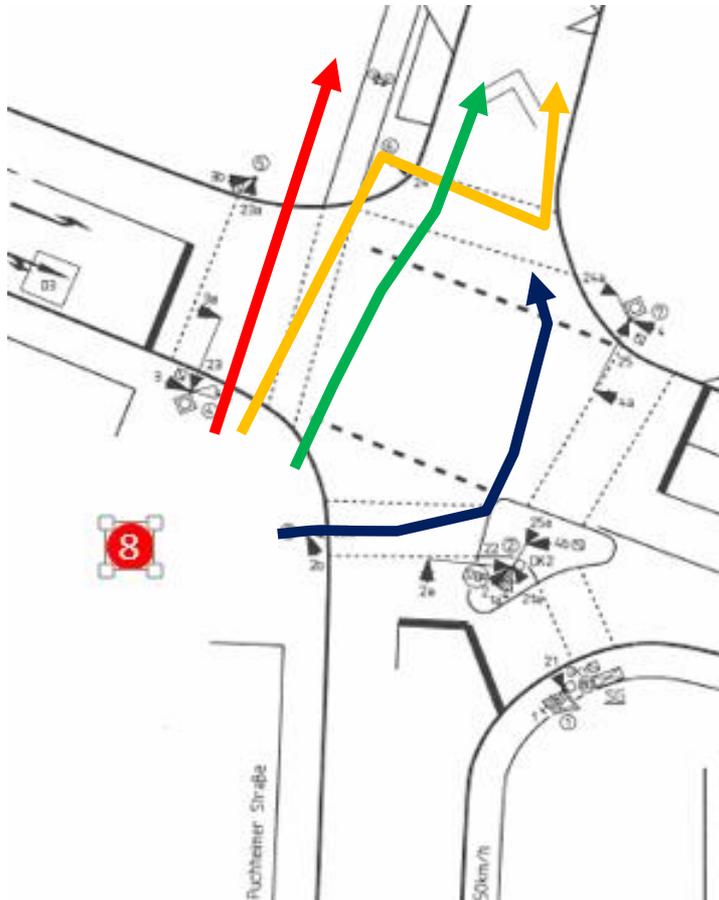


- 4 Rechtsabbieger von der Puchheimer Straße haben freie Fahrt. Radfahrer, die geradeaus fahren werden gefährdet. Es fehlt ein Fahrradstreifen, der Radfahrer sicher in den Kreuzungsbereich führt.
- 5 Ein Aufstellfläche für Radfahrer aus der Puchheimer Straße und auch aus der Karwendelstraße würde die Sicherheit den Komfort für Radfahrer beim Queren der Kreuzung erhöhen.

- 6 Die Verkehrsinsel vermittelt eine Scheinsicherheit. Die Aufstellfläche ist so klein, dass für Radfahrer zu wenig Platz ist.
- 7 Die Querung des Fußweges von der Puchheimer Straße zur Verkehrsinsel ist gefährlich. Das „Vorfahrt achten“ Verkehrszeichen wird von Autofahrern ignoriert. Selbst Fußgänger, die die Bedarfsampel nutzen werden gefährdet. Die Bedarfsampel ist in einer Kurve schlecht einsehbar aufgestellt und wird deswegen auch bei rot von Rechtabbiegern überfahren.



Kreuzungsbereich Augsburgener-/Puchheimer-Straße: Südwest-Seite



Die Querung der Kreuzung für Radfahrer aus der Karwendelstraße ist StVO konform nicht möglich, so dass Radfahrer beim korrekten Überqueren absteigen müssen, was aber die wenigsten tun. Folgende Querungsmethoden sind bei den Radfahrer zu beobachten, keine entspricht der StVO:

- **Rot:** direkte Querung über die Fußgängerampel von der Karwendelstraße in die Kirchenstraße und Fortsetzung der Fahrt als unerlaubter in Gegenrichtung. Hier gibt es besonders viele Konflikte wegen Geisterfahrer.
- **Gelb:** Überquerung an der Fußgängerampel der Augsburgener Straße und dann Fußgängerampel an der Kirchenstraße zur Fortsetzung der Fahrt auf der Kirchenstraße. Diese Methode dauert am längsten, weil 2 Rotphasen abgewartet werden müssen.
- **Grün:** Diagonale Querung von der Karwendelstraße zur Westseite der Kirchenstraße. Die Methode ist die schnellste und deswegen beliebteste, weil nur eine Rotphase abgewartet werden muss. Es können jedoch Konflikte mit Linksabbiegern und der Geradeausfahrer aus der Puchheimer Straße passieren.
- **Blau:** Überquerung an der Fußgängerampel der Puchheimer Straße und dann Straßen- oder Fußgängerampel über Augsburgener Straße. Diese Methode wäre eigentlich die korrekteste von allen, aber ist schlecht geeignet, weil die Aufstellfläche auf der verkehrinsel nicht ausreichend ist.



Agenda 21 Gröbenzell



Situationsanalyse „Erschließung der Nordseite Böhmer Weiher: Radverbindungen“

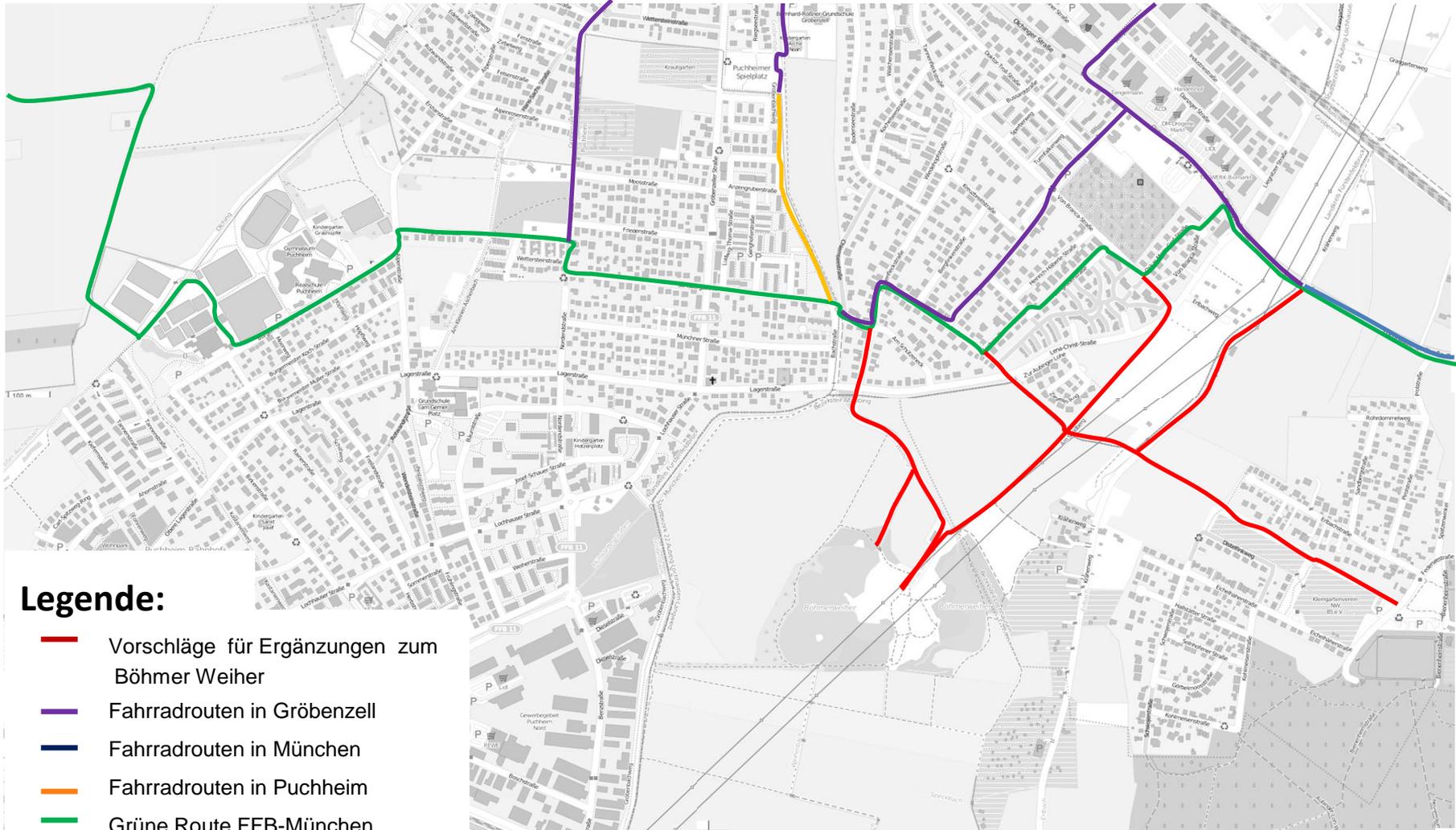
Stand: Dezember 2014

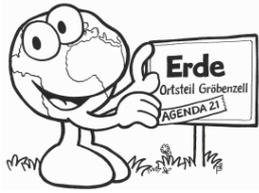


Agenda 21 Gröbenzell



Erschließung der Nordseite Böhrner Weiher: Radverbindungen





Agenda 21 Gröbenzell



Erschließung Böhmer Weiher: Radverbindungen

- Attraktive Radverbindungen können helfen zusätzliches KFZ-Aufkommen zum neuen Freizeitgelände Böhmer Weiher zu begrenzen
- Anbindung an die bestehenden Fahrradrouten in München und nach Gröbenzell/Puchheim/Fürstenfeldbruck
- Ausbau der Wege südwestlich der Lena-Christ-Straße und Neuanlage eines Verbindungsweges südlich des Züblingeländes
- Rad-Parkplätze müssen im Vergleich zu den KFZ-Parkplätze deutlich attraktiver sein: kostenfrei, direkt am Weiher angelegt, komfortabel, sicher, hohe Kapazität, nicht reglementiert, ausreichend groß auch für Fahrradanhänger.



Agenda 21 Gröbenzell



Erschließung Böhmer Weiher: Radverbindungen



Verbindungsweg zwischen Lena-Christ-Straße und Am Sandweg von Gröbenzell nach Lochhausen



Verzweigung Am Sandberg neben dem Züblin-Gelände