



Datum
26.09.2020
Name
Martin Oetjen
ADFC Ortsgruppe Gröbenzell
ADFC Kreisverband Fürstenfeldbruck

E-Mail (privat)
kmoetjen@web.de

Fahrradfreundlichkeit der Gemeinde Gröbenzell - 2020

DOKUMENTATION DER ERGÄNZUNGEN SEIT DER AGFK-VORBEREISUNG
STELLUNGNAHME DES ADFC ZUR HAUPTBEREISUNG 2020 DER AGFK
IN ZUSAMMENARBEIT MIT
LOKALER AGENDA21 ARBEITSKREIS VERKEHR

Inhalt

1	Historie.....	3
2	Einleitung und Hintergrund	3
3	Zertifizierungsverfahren der AGFK Bayern;	4
4	Einschätzung	5
5	Kommunalpolitische Arbeit	8
6	Befahrungsrouten zur Hauptbereisung am 09.09.2020.....	11
6.1	Karte der Bereisungsrouten	11
6.2	Auflistung der Stationen der Bereisungsrouten.....	13
7	Radverkehrskonzept Gröbenzell	17
8	Übersichtsplan Radverkehrsnetz.....	19
9	Beschilderungskonzept Gröbenzell.....	20
9.1	Historie zur Wegweisung von Fahrradwegen in Gröbenzell	20
9.2	2020: Wegweiser für Fahrradwegen in Gröbenzell	20
9.3	Presseerklärung der Agenda21 zur Wegweisung 2020.....	21
10	Verkehrsnetz Gröbenzell 2020	22
11	Fahrrad-Infrastruktur – Verkehrskonzept des AK Verkehr – Aktualisierte Version der „ADFC-Beurteilung zur Fahrradfreundlichkeit in Gröbenzell“	25
11.1	Allgemeines zum Radfahren in Gröbenzell	25
11.2	Formen der Radverkehrsführung in Gröbenzell.....	25
11.3	Fahrradstraßen	27
11.4	Ergänzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen 30 km/h	28
11.5	Führungen für Radfahrer in Tempo50/40-Zonen	28
11.6	Hauptverkehrskreuzungen/ Knotenpunkte und Einmündungen.....	29
11.7	Überquerungen/ Unterquerungen/ Brücken für Radfahrer und Fußgänger.....	30
11.8	Straßenüberquerungen und Rotfurten für Radfahrer und Fußgänger.....	31
11.9	Weitere Geh-Radweg Verknüpfungen	32
11.10	Einbahnstraßen	32
11.11	Fahrbahnoberflächen	32
11.12	Radabstellanlagen	33
11.13	Fahrradwegen.....	34
11.14	Fahrradkarten	34
11.15	Anschluss an Naherholungsgebiete:	35
12	Fahrradstationen.....	35
13	Dienstleistungen und Wartung der Gemeinde Gröbenzell.....	36
14	Zusammenarbeit zwischen ADFC und Gemeinde	36
15	Aktuelles in Abstimmung zwischen Gemeinde, Agenda 21 und ADFC.....	36
16	Baustellen-Management.....	36
17	Fahrradfreundliches Klima: Status und Förderung.....	37
18	Fragebogen zur Vorbereitung der AGFK 2015	37
19	Literaturverzeichnis	38
20	Dokumente zum Fahrradklima in Gröbenzell.....	39
	Anhang	40
A 1	AGFK Vorbereitung 2016.....	40
A 2	GARAD Radkonzept 1997	44
A 3	Radverkehrskonzept Gröbenzell 2018, Ergänzungen	45
A 4	ADFC Fahrradklimatest 2005	45
A 5	ADFC Fahrradklimatest 2012.....	50
A 6	Fahrradklimatest 2018.....	51
A 7	Presseartikel der Agenda21: Fahrradwegweisung in Gröbenzell mit Unterstützung der Agenda 21 und des ADFC erfolgreich umgesetzt.....	53

A 8	Grüne Routen – Wegweiser zum Umsatteln	55
A 9	Verkehrsmittelwahl zum Einkaufen	56
A 10	Unfallberichte	56
A 11	Situationsblatt für Staatsstraße	56
A 12	Kreuzung Augsburgs-/Puchheimer-/Kirchenstraße	58
A 13	Knoten Augsburgs-/Alpen-/Winterstraße.....	61
A 14	Kreuzung Freyastraße zur Olchinger Straße	63
A 15	Bahnhofsstraße/Schubertstraße	66
A 16	Gefahrenpunkt Radweg Olchinger Straße.....	73
A 17	Situationsblatt Lena-Christ-Straße	75
A 18	Situationsblatt Zillerhofstraße	76
A 19	Unterführung Gröbenbach-Radweg an der Olchinger Straße	77
A 20	AGFK-Modellprojekt Tempo 30 in der Eschenrieder Straße.....	80
A 21	Erschließung Böhmerweiher und Aubinger Lohe: Radverbindungen	81
A 22	Radweg Sonnenstraße West	84
A 23	Radwegverknüpfung Bahnhofstraße Sonnenweg	85
A 24	Radabstellanlage Planzgarten und S-Bahn-Nordseite.....	86
A 25	Stadtradeln 2019.....	87
A 26	Neubürgertour 2019	89
A 27	Gröbenzell steigt um	91
A 28	Kinder- und Lastenbeförderung mit dem Fahrrad (vorläufig)	93

1 Historie

Datum	Bearb.	File-Name	Bemerkung
11.06.2020	M. Oetjen	AGFKHauptbereisung2020_ADFCBeurteilung_20201106	Erster Entwurf
01.07.2020	L. Wenzel	ADFC Beurteilung_Stand 01-07-2020 LW	Korrektur/Feedback
05.07.2020	M. Oetjen	BeurteilungFahrradfreundlichkeit_Stand2020705	Überarbeitung
12.07.2020	M. Oetjen	BeurteilungFahrradfreundlichkeit_Stand2020712	Zertifizierungsbogen
13.07.2020	M. Oetjen	BeurteilungFahrradfreundlichkeit_Stand2020713	Verkehrsnetz
15.07.2020	M. Oetjen	BeurteilungFahrradfreundlichkeit_Stand2020715	Fahrradklima 2005
19.07.2020	M. Oetjen	BeurteilungFahrradfreundlichkeit_Stand2020719	CIMA, Situationsblätter20
20.07.2020	M. Oetjen	BeurteilungFahrradfreundlichkeit_Stand2020720	Literaturverzeichnis akt.
24.07.2020	B. Reich	BeurteilungFahrradfreundlichkeit_Stand2020724_Reich	Umbenennung Seniorenbeirat
26.07.2020	M. Oetjen	BeurteilungFahrradfreundlichkeit_Stand2020726	Protokoll Vorbereitung; Links
27.07.2020	M. Oetjen	BeurteilungFahrradfreundlichkeit_Stand2020727	Korrekturen
30.07.2020	M. Oetjen	BeurteilungFahrradfreundlichkeit_Stand2020730	Überprüfung Links
03.08.2020	M. Oetjen	BeurteilungFahrradfreundlichkeit_Stand2020803	Überprüfung Links
26.09.2020	M. Oetjen	BeurteilungFahrradfreundlichkeit_Stand2020-09	Veröffentlichung

2 Einleitung und Hintergrund

Die Agenda21 und der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) verfolgen im Allgemeinen das Ziel, Umweltbelastungen durch CO₂- und Schadstoffausstoß zu reduzieren und Ressourcen zu schonen, auch um nachfolgenden Generationen gerecht zu werden. Diese Entwicklung bedarf bekanntermaßen auch der Steigerung des Radverkehrsanteils und Förderung der dazu notwendigen Maßnahmen.

Das Rad ist in Gröbenzell ein sehr häufig genutztes Verkehrsmittel. Die Aufstellung des Modal Split ist geplant, aber bislang noch nicht durchgeführt worden. Gefühlt ist der Anteil der Radfahrer deutlich höher als im bundesdeutschen oder bayerischen Durchschnitt, dazu wurde bei der AGFK-Vorbereitung 2015 protokolliert (s. [A 1](#)):

- „Das „Fahrrad ist in Gröbenzell schon angekommen“, d.h. in Gröbenzell wird bereits sehr viel Rad gefahren und dies ist eine gute Voraussetzung, um darauf aufzubauen.
- Es ist ein gefühlter hoher Radverkehr vorhanden. Somit ist die Sicherheit für die Fahrradfahrer höher, weil die Autofahrer sich an den Fahrradverkehr gewöhnt haben und immer mit diesem rechnen. Die Rücksicht der Autofahrer ist größer.

Aber auch in Gröbenzell sind die Verkehrsbelastungen hoch und werden von vielen Bürgern als gefährlich oder ärgerlich empfunden. Themen wie starker Kfz-Durchgangsverkehr, die daraus resultierende Einschränkung des Bus-Verkehrs, steigende Parkplatznot usw. zeigen immer wieder auf, dass Entlastungen dringend nötig sind, um den vorhandenen Verkehrsraum gerecht aufzuteilen und optimal zu nutzen. Vor diesem Hintergrund sind Vorschläge der seit dem Jahr 2000 bestehenden Agenda21, speziell des AK Verkehr, darauf ausgelegt, die Attraktivität für Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV zu steigern und den Anteil des Kfz-Verkehrs zu reduzieren.

Im Jahr 2015 wurde die Gemeinde Gröbenzell auf Antrag als Mitglied in die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Bayern e.V. (AGFK) aufgenommen. Die

Gemeinde verscrieb sich damit über die Bestandsmaßnahmen hinaus offiziell der Verbesserung der Radverkehrs-Infrastruktur entsprechend allgemein anerkannter Kriterien. Zentrales Element war bzw. ist die Erstellung und Umsetzung eines ganzheitlichen Radverkehrskonzepts.

Schon bei vorangegangenen Frageaktionen der ADFC-Fahrradklimatests (A 4 und A 5) war bei den Gröbenzellern immer das Gefühl zurückgeblieben, dass die Bewertung nur im Rahmen allgemeiner Kriterien durchgeführt wurde, ohne dass alle Themen, die Gröbenzellern besonders unter den Nägeln brennen, ausreichend berücksichtigt wurden. ADFC und Agenda21 AK Verkehr erstellten deshalb 2015 zur Vorbereitung der AGFK die Stellungnahme zur Bestandsaufnahme der vorhandenen Radverkehrsanlagen und -infrastruktur, sowie einer Sammlung von Themen, die innerhalb der letzten 15 Jahre zuvor fortlaufend zum Fahrradklima diskutiert worden waren (Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit der Gemeinde Gröbenzell, 2015).

Am 09.09.2020 wird von der AGFK die Hauptbereisung durchgeführt und damit der Prozess fortgesetzt, die Gemeinde Gröbenzell als Fahrradfreundliche Gemeinde zu zertifizieren. Das vorliegende Papier *„Fahrradfreundlichkeit der Gemeinde Gröbenzell – 2020“* stellt die Aktualisierung der Beurteilung aus 2015 dar und ergänzt diese um die Maßnahmen und den Sachstand der Folgejahre bis 2020. Zusätzlich beinhaltet es in Abschnitt 3 die Befahrungsrouten samt „Stationen“ der Hauptbereisung.

Anmerkung: Auf Kapitel, die nicht verändert wurden, wird verwiesen, werden aber nicht mehr ausgeführt.

3 Zertifizierungsverfahren der AGFK Bayern;

Vorbereitung in der Gemeinde Gröbenzell am 09.09.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,
die o.g. Kommune hat die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen e.V. (AGFK Bayern) beantragt. Ziel ist die Zertifizierung zur „Fahrradfreundlichen Kommune in Bayern“, eine Auszeichnung die vom Verkehrsministerium auf Vorschlag der AGFK verliehen wird und für 7 Jahre Bestand hat. Anschließend erfolgt eine erneute Zertifizierung.

Es handelt sich um ein zweistufiges Verfahren. Bei einem ersten Termin in der Kommune, der sog. Vorbereitung, wird sich eine unabhängige Kommission, bestehend aus Vertretern der AGFK Bayern, des Verkehrsministeriums und des ADFC Landesverbandes, ein Bild von der Fahrradfreundlichkeit der Kommune machen und Handlungsempfehlungen aussprechen, damit bis längstens innerhalb von 4 Jahren die sog. Hauptbereisung erfolgreich durchgeführt werden kann. Die erfolgreich absolvierte Hauptbereisung ist Voraussetzung um das Zertifikat „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ zu erhalten.

Wir bitten Sie um Ihre Einschätzung zum aktuellen Stand der Fahrradfreundlichkeit der Kommune unter Berücksichtigung der folgenden Fragen.

Eine Kopie Ihrer Einschätzung wird auch der Kommune zugehen.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.

Mit freundlichen Grüßen



Sarah Guttenberger
Geschäftsführerin

4 Einschätzung

Im Folgenden bitten wir Sie Ihre Einschätzung zur Fahrradfreundlichkeit der oben genannten Kommune zu erläutern. Dabei sollen folgende Themenfelder berücksichtigt werden:

- 1) Kommunalpolitische Zielsetzungen
- 2) Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten
- 3) Service für den Radverkehr
- 4) Fahrradfreundliches Klima fördern
- 5) Nahmobilität fördern
- 6) Allgemeine Tendenzen und Fazit

Bitte geben Sie Ihre Erläuterungen zu jedem Handlungsfeld ein. Die kursiv gedruckten Stichpunkte sollen Ihnen als Beispiele dienen. Gerne können Sie darüber hinaus gehende Inhalte ergänzen.

1) Welche Kommunalpolitischen Zielsetzungen sind Ihnen bekannt?

(z.B. Beschlüsse der zielgerichteten, kommunalen Radverkehrspolitik / organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen / politische Zielvorgabe zu Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split / gibt es ein Radverkehrskonzept / Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen bzw. dem oder den Landkreisen)

Verkehrspolitische Projekte:

Siehe Ausführungen (Radfahren in Gröbenzell, 2020): Link in Kapitel **19**

Siehe Kapitel **14 Zusammenarbeit zwischen ADFC und Gemeinde**

Siehe Kapitel **15 Aktuelles in Abstimmung zwischen Gemeinde, Agenda 21 und ADFC**

Beauftragung und Durchführung eines Radverkehrskonzeptes Gröbenzell (**Gemeinde Gröbenzell - Radverkehrskonzept, 2018**), Link in Kapitel **19**

Erstellung eines Beschilderungskonzeptes in einem Gesamtkonzept des Landkreises, siehe Kapitel **9 Beschilderungskonzept Gröbenzell**

Handlungspunkte für Radverkehrsnetz, siehe Kapitel **7**

2) Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten

*(z.B. gibt es eine Netzplanung / Routenwegweisung / Baustellenmanagement/Winterdienstplan / Unfallschwerpunkte / welche baulichen Elemente der Infrastruktur gibt es / Ist die Netzplanung an den Bedürfnissen der Radfahrer*innen ausgerichtet)*

Erstellung eines Beschilderungskonzeptes in einem Gesamtkonzept des Landkreises, siehe Kapitel **9 Beschilderungskonzept Gröbenzell**

Handlungspunkte für Radverkehrsnetz, siehe Kapitel **7**

FAHRRADROUTEN in Gröbenzell, siehe Kapitel **11.13**

BAUSTELLEN-MANAGEMENT, siehe Kapitel **16**

DIENSTLEISTUNGEN UND WARTUNG DER GEMEINDE GRÖBENZELL, siehe Kapitel **13**

Unfallbetrachtung, siehe (Gemeinde Gröbenzell - Radverkehrskonzept, 2018), S. 16ff.

Unfallberichte, siehe Kapitel **A 10 Unfallberichte**

Elemente für Infrastruktur, siehe Kapitel **11 Fahrrad-Infrastruktur – Verkehrskonzept des AK Verkehr – Aktualisierte Version der „ADFC-Beurteilung zur Fahrradfreundlichkeit in Gröbenzell“**

ÜBERSICHTSPLAN Radverkehrsnetz, siehe Kapitel **8**

<p>3) Service für den Radverkehr</p> <p><i>(z.B. welche Fahrradbezogenen Dienstleistungen / Verknüpfung mit ÖPNV / Fahrradfreundlicher Einzelhandel / Fahrradfreundlicher Arbeitgeber / Gibt es Internetinformationen, welche wären sinnvoll)</i></p>
<p>DIENSTLEISTUNGEN UND WARTUNG DER GEMEINDE GRÖBENZELL, siehe Kapitel 13 Verknüpfung mit ÖPNV und zugehörige Radabstellanlagen, siehe u.a. in Kapitel 11.12 Internetplattform der Gemeinde Gröbenzell unter (Radfahren in Gröbenzell, 2020), Link siehe in Kapitel 19 Homepage der Agenda21 (Agenda21 - Mobilität, 2020), Link siehe in Kapitel 19 Weitere Internetinformationen siehe in Kapitel 20 und 19</p>
<p>4) Fahrradfreundliches Klima fördern</p> <p><i>(z.B. Marketing / Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung / Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden/Mobilitätsbildung / Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten / Fahrradverleihsysteme)</i></p>
<p>Internetplattform der Gemeinde Gröbenzell unter (Radfahren in Gröbenzell, 2020), Link siehe in Kapitel 19 Bürgerbeteiligung bei Erstellung des Radverkehrskonzeptes, siehe Kapitel 7 und A 3 Marketing siehe Kapitel 15, A 25 und A 26 Gröbenzell steigt um siehe Kapitel A 27 Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten: laut Beurteilung der AGFK Vorbereitung 2015, siehe A 1, Zitat:</p> <p style="padding-left: 40px;">Bürgermeister Schäfer misst dem Radverkehr einen hohen Stellenwert bei und hat viele eigene Ideen schon umgesetzt. Er präsentiert sich selber gerne mit seinem Lastenrad in der Öffentlichkeit</p> <p style="padding-left: 40px;">Das Engagement der der Gemeindeverwaltung und der Radverkehrsbeauftragten ist sehr intensiv.</p>
<p>5) Nahmobilität fördern</p> <p><i>(z.B. Berücksichtigung des Fußverkehrs / attraktive öffentliche Räume / Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung / Freihalten der Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr)</i></p>
<p>Gröbenzell steigt um, siehe Kapitel A 27 Agenda21 Projekt ‚Bank und Baum‘ (Bank und Baum Agenda21, 2020), Link siehe in Kapitel 19</p> <p>Attraktive Öffentliche Räume ohne motorisiertem Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ortszentrum mit mehreren Ausschankbereichen für Eisdielen und Cafés • Rathausstraße –Bürgerhaus • Zugangsbereich zur S-Bahn-Unterführung Südseite • Bürgerpark • Forumsplatz an der Wildmoos • Sportplätze am Freizeitheim

- Gröbenbach, Großer und Kleiner Ascherbach mit 2 Kneippanlagen
- Abenteuerspielplatz am Fischerweg
- Spielplatz und Park am Hopfenseeweg

Attraktive Naherholung in Gröbenzells unmittelbarer Umgebung

- Aubinger Lohe
- Grasslfinger Moos
- Böhmer Weiher
- Olchinger See
- Amper Auen

6) Allgemeine Tendenzen und Fazit

a) In welchen Bereichen der Radverkehrsförderung sind bereits gute Ansätze vorhanden oder in Planung?

West-Ost-Durchquerung ist nördlich der S-Bahn für den Radverkehr bevorzugt auf autofreien Trassen oder Fahrradstraßen

Rad-Stationen und Abstellanlagen sind teilweise sehr gut.

Gute Öffentlichkeitsarbeit und Service der Gemeinde, siehe Kapitel [13](#)

b) Wo sehen Sie derzeit die größten Defizite?

Nord-Süd-Durchquerung bietet die autofreie Unterquerung der S-Bahnlinie, aber hat Defizite im Ortszentrum und an Kreuzungsbereichen

West-Ost-Durchquerung benötigt erheblich Maßnahmen entlang der Staatsstraße und deren Kreuzungsbereichen. Die Abstimmungen mit den zuständigen Behörden des Straßenbauamtes und Landratsamtes sind in den voran gegangenen Jahren nicht besonders fruchtbar gewesen, da muss sich unbedingt etwas ändern, siehe [A 11](#).

Rad-Stationen und Abstellanlagen sind teilweise sehr gut, aber an den Schulen, Einkaufsstraßen und Bushaltestellen bestehen erhebliche Defizite, siehe Kapitel [11.12](#)

c) Prozessorientierte Radverkehrsförderung lebt von Teilschritten. Welches wäre aus Ihrer Sicht der nächste Schritt, um in der Radkultur voranzuschreiten? Worauf sollte sich die Kommune mittel- bis langfristig konzentrieren?

Nächster Schritte:

Verkehrskonzept Bahnhofstraße

Radweg Lena-Christ-Straße

Radfahrstreifen an der Staatsstraße im Gewerbegebiet

Mittelfristig:

Radweg Lochhauser Straße nach Lochhausen

Radstreifen an der Staatsstraße

Fahrradgerechte Gestaltung aller Kreuzungsbereiche an der Staatsstraße

Langfristig: Verkehrskonzept Kirchenstraße
d) Haben Sie weitere konkrete Ideen bzw. Lösungsansätze?
<p>Zu Fahrrad Infrastruktur , siehe Kapitel 11 Zu Fahrradstationen, siehe 12 Zu Kinder- und Lastentransport, siehe Kapitel A 28 Konkrete Projekte mit Lösungsansätzen siehe 15 und im Anhang</p> <p>Attraktive parallel Routen zur Staatsstraße: Nördlich über Industriestraße, südlich über Bernhard-Rössner und Dr.-Troll- Str.</p>
e) Fazit
<p>Allgemeine Ausführung, siehe Kapitel 2</p> <p>Radverkehrsanteil im Modal Split ist erfreulich hoch</p> <p>Radfahren ist in der Bevölkerung beliebt</p> <p>Gute Grundbedingungen durch flache Topologie und viele Tempo 30 oder verkehrsberuhigte Zonen</p> <p>Gut beschildertes Fahrradrouten-Netz mit überörtlichen Anbindungen</p> <p>Nord-Süd-Durchquerung bietet die autofreie Unterquerung der S-Bahnlinie, aber hat Defizite im Ortszentrum und an Kreuzungsbereichen</p> <p>West-Ost-Durchquerung ist nördlich der S-Bahn für den Radverkehr bevorzugt auf autofreien Trassen oder Fahrradstraßen</p> <p>West-Ost-Durchquerung südlich der S-Bahn benötigt erheblich Maßnahmen entlang der Staatsstraße und deren Kreuzungsbereichen. Die Abstimmungen mit den zuständigen Behörden des Straßenbauamtes und Landratsamtes sind in den voran gegangenen Jahren nicht besonders fruchtbar gewesen, da muss sich unbedingt etwas ändern, A 11.</p> <p>Durchgängige Parallelrouten sind leider nur teilweise vorhanden und müssen für den Radverkehr besser zugänglich werden.</p> <p>Rad-Stationen und Abstellanlagen sind teilweise sehr gut, aber an den Schulen, Einkaufsstraßen und Bushaltestellen bestehen erhebliche Defizite</p>

Ort, Datum	03.08.2020
ADFC Kreisverband	ADFC Kreisverband Fürstenfeldbruck – Ortsgruppe Gröbenzell
Name, Vorname	Oetjen, Martin

5 Kommunalpolitische Arbeit

1993 wurde vom ADFC, Bund Naturschutz und ProBahn ein umfangreiches GARAD Fahrradkonzept erstellt (s. [A 2](#)).

Im Rahmen der Fahrradklimatests 2005, 2012 und 2018 wurden Mängelpunkte in Gröbenzell erfasst. Stand 2020 sind die meisten Punkte erfasst, müssen aber noch zu einem großen Teil umgesetzt werden. Auf Empfehlung der Agenda21 sollte der Prozess wiederbelebt werden (siehe [2] in 20)

- Gröbenzell ist eine Agenda21-Gemeinde. Dies beinhaltet:
 - die Ziele und Leitlinien der Agenda21 sind in der Gemeindeordnung verankert
 - Radverkehrs-Themen werden im Arbeitskreis Verkehr (AK Verkehr) der Lokalen Agenda21 vorbereitet und dann über die Radverkehrsbeauftragte an die Gemeindeverwaltung zur Umsetzung gegeben. Durch den AK Verkehr wurde im Mai 2014 eine Übersicht des Verkehrsnetz zur bürgernahen Diskussion erstellt, siehe ([Verkehrskonzept Gröbenzell - Bestandsanalyse und Lösungsansatz, Agenda 21 Gröbenzell, 2014](#)), Link in Kapitel 19. Eine Aktualisierung mit Ergänzungen erfolgt 2020 mit Verkehrsnetz und Situationsblättern, siehe in 8 und im Anhang, ([Verkehrskonzept Gröbenzell - Bestandsanalyse und Lösungsansatz, Agenda21 Gröbenzell, 2020](#)), Link siehe in Kapitel 19
 - Themen der ADFC-Ortsgruppe werden im AK Verkehr vorrangig behandelt
 - Im AK Verkehr beteiligen sich neben dem ADFC Vertreter des Seniorenbeirates (ehemals ASIG), des Bund Naturschutz (BUND) und Gemeinderäte von SPD, FDP, Grüne, CSU und UWG.
- Bis 2016 waren keine eigenen Prozesse und Strukturen für den Radverkehr eingerichtet. Die Zuständigkeit für den Radverkehr lag bei Umweltreferentin und Verkehrsreferenten. 2016 wurde dann die Stelle des/ der Radverkehrsbeauftragten geschaffen
- Zu speziellen Themen des Radverkehrs und der Nahmobilität finden mehrmals im Jahr Treffen beim Bürgermeister mit ADFC und Lokaler Agenda21 und weiteren Vertretern statt.
- Gröbenzell beantragte die Aufnahme in die AGFK, um das Thema der Radverkehrsförderung noch zentraler in der Gemeinde-internen Agenda und beim Gemeinderat zu platzieren und damit Abteilungsübergreifend priorisiert zu bearbeiten. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr sollen anhand allgemeingültiger Kriterien und Empfehlungen in Angriff genommen.
- Initiative „Gröbenzell steigt um“, siehe A 27: Nahmobilität kann bedeuten
 - zu Fuß gehen
 - mit dem Fahrrad fahren
 - den Bus anstatt des Autos nehmen
 - Einkaufen in Gröbenzell mit Freizeitaktivitäten zu verbinden
 - Sicher und bequem von A nach B zu kommen außerhalb der eigenen vier Wände in Gröbenzell wohl zu fühlen, wenn man von A nach B will.
 - Die von der Agenda 21 ins Leben gerufene Initiative „Gröbenzell steigt um“ beschäftigt sich seit 2016 genau mit diesen Themen, um die Lebensqualität in Gröbenzell weiter zu steigern. Die Gemeinde Gröbenzell unterstützt per Gemeinderatsbeschluss das Projekt „Gröbenzell steigt um“ aktiv. Eine eigene Informationsveranstaltung und fortlaufende Öffentlichkeitsarbeit wird

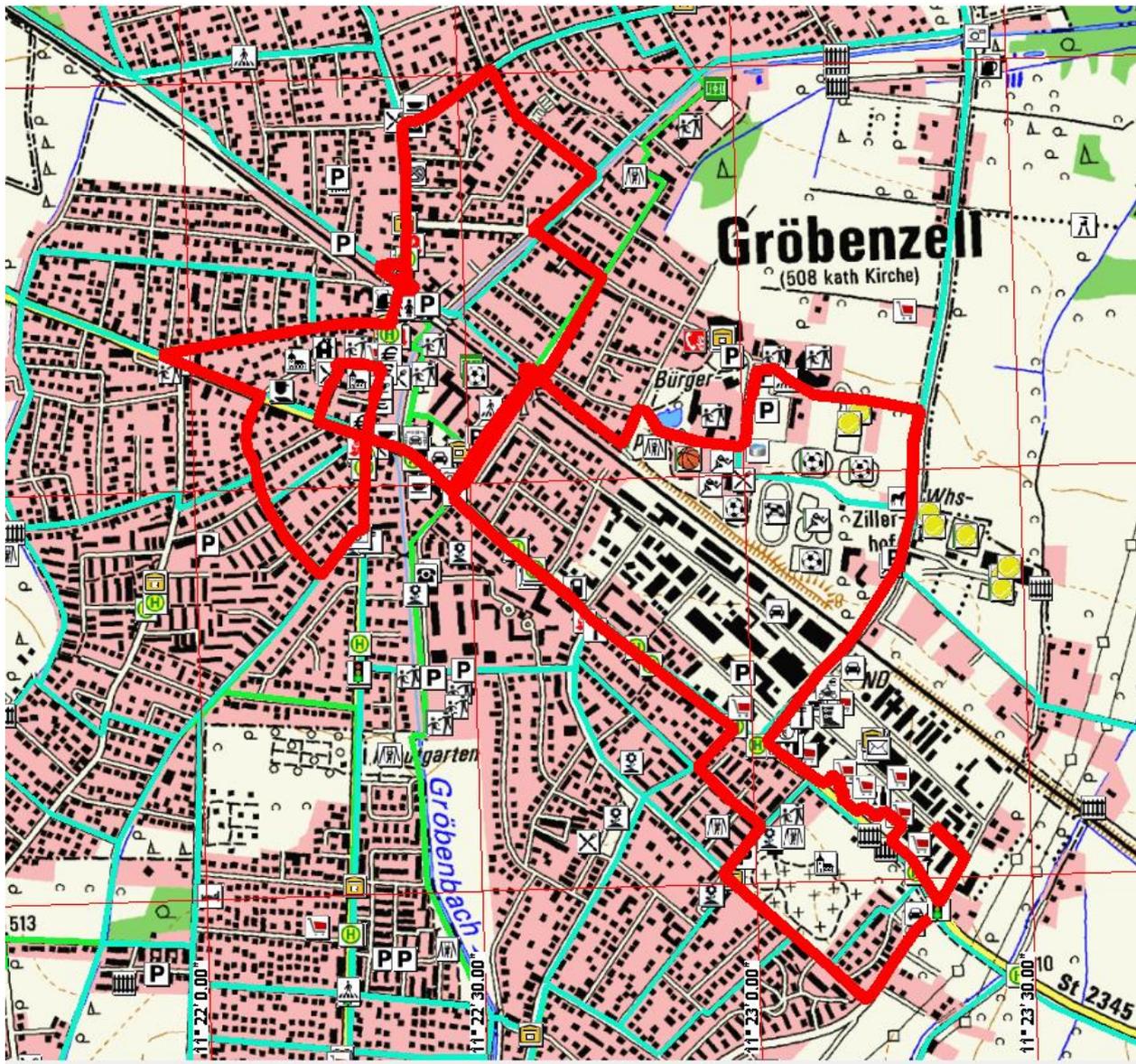
Bürgerinnen und Bürger fortlaufend über das Thema Nahmobilität informieren und zur Mitarbeit animieren (weitere Details (Agenda21 - Mobilität, 2020), siehe Kapitel 19). Die Bewerbung Gröbenzells zur „Fahrradfreundlichen Kommune“ ist Teil dieser Initiative.

- Eine „Lenkungsgruppe Radverkehr“ zur Verfolgung der Maßnahmen des Konzeptes ist seitens ADFC und Agenda21 gewünscht.
- Der Vorschlag der ASIG (jetzt Seniorenbeirat) wurde im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzept 2019 umgesetzt
- 2016 wird Gröbenzell von der AGFK zur ‚Fahrradfreundlichen Gemeinde‘ ernannt. Anhand der AGFK Vorbereitung 2015 wird ein entsprechender Aktionsplan erstellt, aus dem die Gemeinde für die nachfolgenden Jahre ihre Maßnahmen ableitet; begleitend besetzt die Gemeinde Gröbenzell die Stelle eines Radverkehrsbeauftragten und lädt in Abständen zu einem Runden Tisch mit Agenda21 AK Verkehr und ADFC ein.
- 2019: Beauftragung und Erstellung eines Radverkehrskonzepts Gröbenzell (siehe Kapitel 7).
- 2019, Juni: Gemeinderatsbeschluss zur Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts Gröbenzell (siehe Kapitel 7).

6 Befahrungsrouten zur Hauptbereisung am 09.09.2020

Die Befahrungsrouten wurden von Herrn Martin Oetjen, ADFC und der Radverkehrsbeauftragten gemeinsam erstellt.

6.1 Karte der Bereisungsrouten



GPX-Datei:



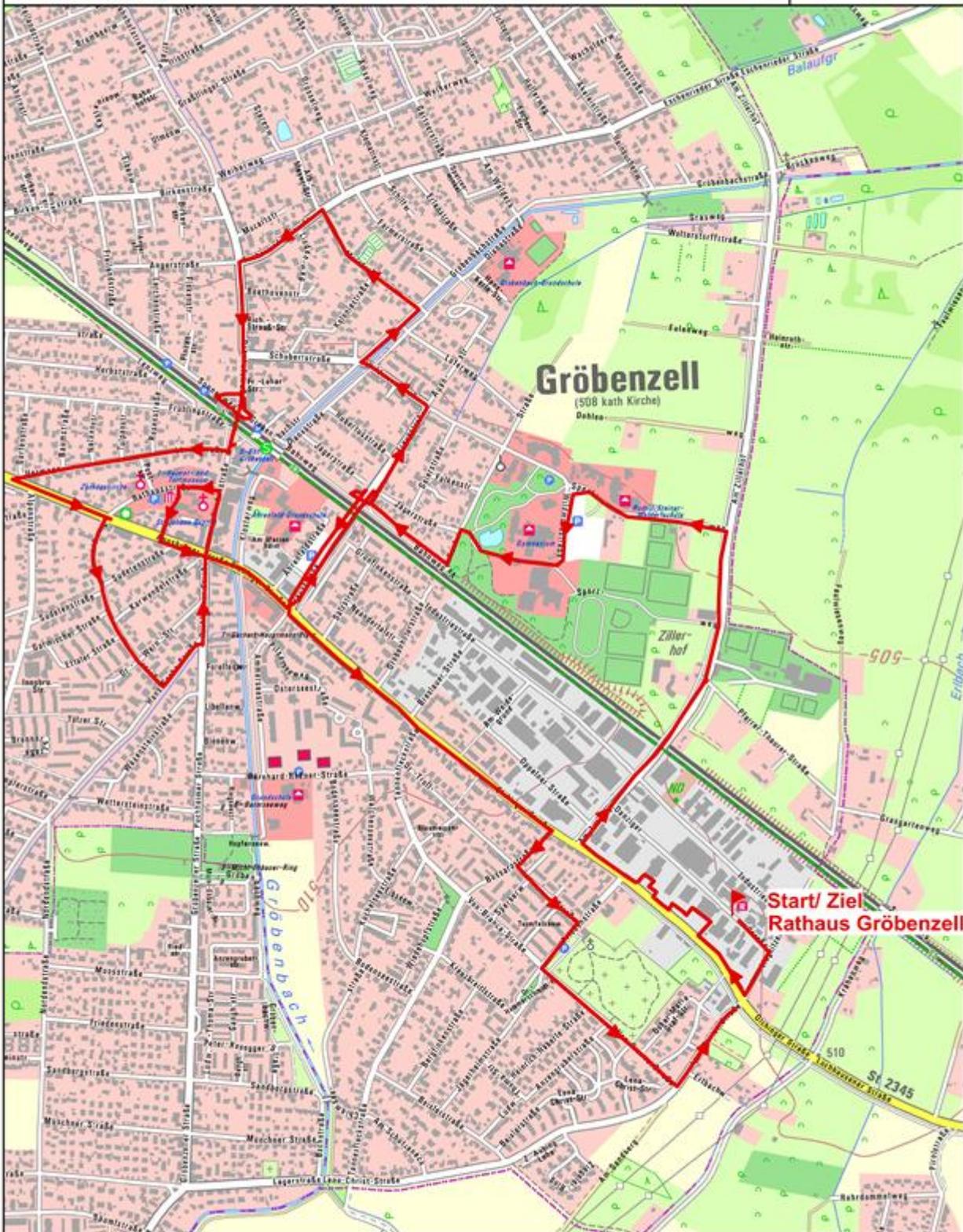
20200609_AGFKHauptbereisungRouteGroebenzell_Route.gpx

Bereisungsrouten 09.09.2020

Datum: 17.06.2020

Gemarkung(en): -

Bearbeiter: -



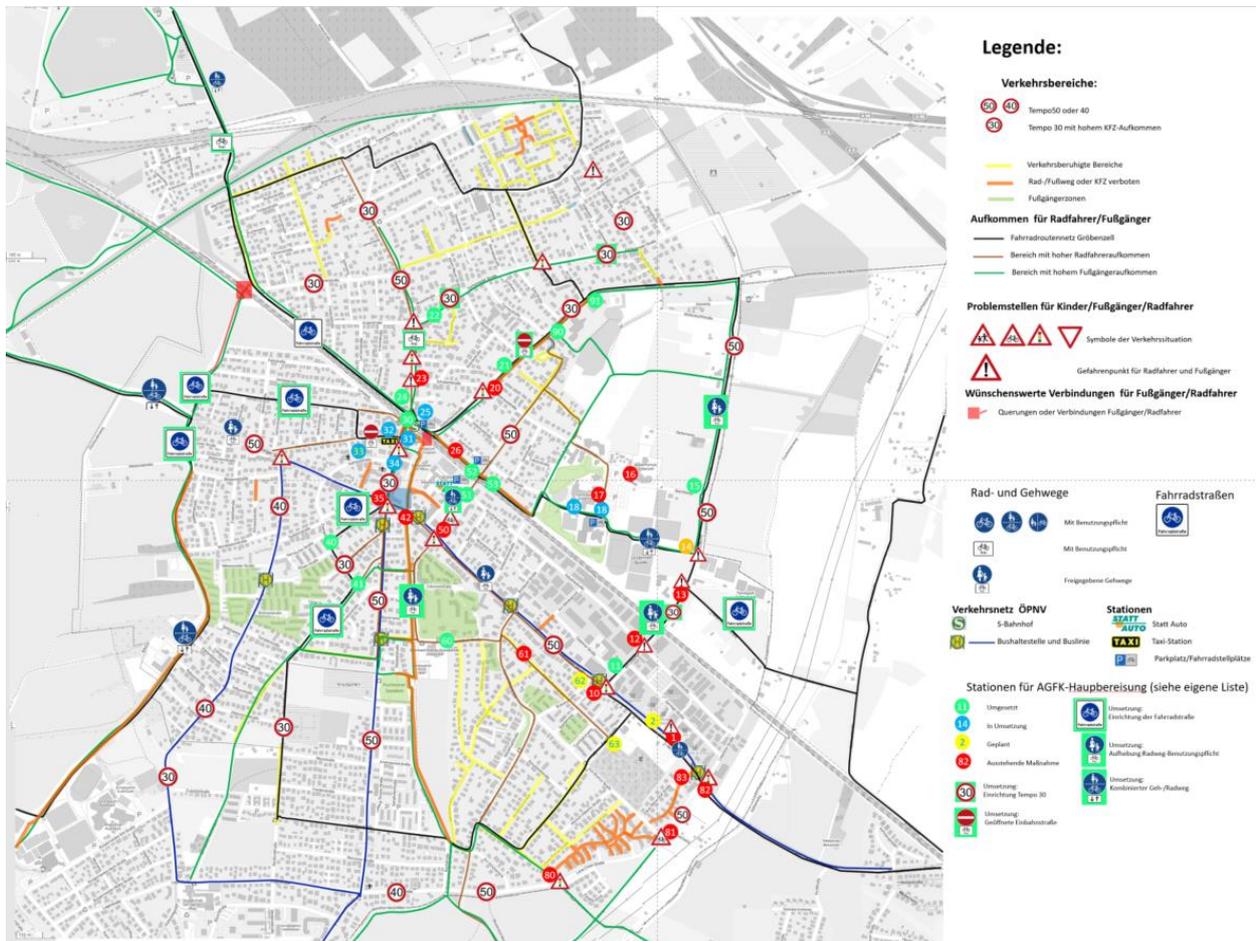
Der Ausdruck basiert auf Originaldaten des Vermessungsamtes.
Eine Ableitung des amtlichen Katasterstandes ist nicht zulässig und
ersetzt nicht den Katasterauszug. Karte nicht zur Maßentnahme geeignet!



0 500m
Maßstab = 1 : 12000

6.2 Auflistung der Stationen der Bereisungsrouten

Entnommen aus Anlage „AGFKHauptbereisung2020Gröbenzell_Stationen.pdf“



Legende:

1	Umgesetzt
18	in Umsetzung
13	Umsetzung geplant
20	noch keine Maßnahme vorgesehen

Nr.	Name	Kapitel	Seite
1	Olchinger Straße, Ost	11.2 Formen der Radverkehrsführung in Gröbenzell	25
		11.5 Führungen für Radfahrer in Tempo50/40-Zonen	28
		A 16 Gefahrenpunkt Radweg Olchinger Straße	73
1	Olchinger Straße, Ost	Rotfurten Einkaufsmärkte Vor den Einfahrten zu den Verbrauchermärkten sollen Rotfurten angelegt werden. Auf Eis gelegt wg. Haushaltssperre bis 30.06.2020	
2	Olchinger Str. Parkflächen der Geschäfte	11.12 Radabstellanlagen	33
10	Kreuzung Olchinger Str./Zillerhofstr.	11.6 Hauptverkehrskreuzungen/ Knotenpunkte und Einmündungen	29
		A 18 Situationsblatt Zillerhofstraße	76
11	Zillerhof/Oppelner Straße	11.8 Straßenüberquerungen und Rotfurten für Radfahrer und Fußgänger	31
12	Zillerhofstraße/Industriestr.	11.8 Straßenüberquerungen und Rotfurten für Radfahrer und Fußgänger	31
13	Zillerhofstr./Pfarrer-Thaurer-Str.	11.7 Überquerungen/ Unterquerungen/ Brücken	30
		A 18 Situationsblatt Zillerhofstraße	76
14	Zillerhofstr./Sportweg	Poller-Versetzung Sportweg Poller stand weit vorne Richtung Am Zillerhof, eingeschränktes Sichtfeld durch Büsche --> Poller und Randsteine nach hinten versetzt	
14	Zillerhofstr./Sportweg	Abbiegemöglichkeit Am Zillerhof - Sportweg Verbindung Pfarrer-Thaurer-Straße - Am Zillerhof - Sportweg. Idee, das Markierungstechnisch zu lösen (Linksabbiegespur Am Zillerhof auf Sportweg)	
15	Zillerhof/Spechtweg	Rotfurt (11.8)	31
16	Waldorfschule	11.12 Radabstellanlagen	33
17	Gymnasium	11.12 Radabstellanlagen	33
18	Freizeitheim	11.12 Radabstellanlagen	33
18	Freizeitheim	Lastenrad FZH: Seit 2019 zwei Lastenräder für Betriebshof und Freizeitheim Hausmeister-Pool	

Nr.	Name	Kapitel	Seite
20	Schubertstr./Gröbenbachstr.	11.2 Formen der Radverkehrsführung in Gröbenzell 11.7 Überquerungen/ Unterquerungen/ Brücken	27 30 77
21	Gröbenbachstr.	11.10 Einbahnstraßen	32
22	Eschenrieder Str.	11.2 Formen der Radverkehrsführung in Gröbenzell 11.4 Ergänzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen 30 km/h A 20 AGFK-Modellprojekt Tempo 30 in der Eschenrieder Straße	27 28 80
23	Bahnhofstr.	Aufhebung Benutzungspflicht	26
23	Kreuzung Schubertstr./Bahnhofstr.	11.2 Formen der Radverkehrsführung in Gröbenzell 11.6 Hauptverkehrskreuzungen/ Knotenpunkte und Einmündungen Forderung nach Tempo 20 /30 (11.4)	27 29 66
24	Sonnenweg - Bahnhofstraße	Verbindung durch neuen Geh-/Radweg (11.9)	32
24	Pflanzgarten	Fahrradständer Pflanzgarten (s. 11.12 Radabstellanlagen) 06/2019 umgesetzt Anforderungsgerechte (und v.a. mehr) ADFC geprüfte Fahrradständer, inkl. zweier Lastenradstellflächen (werden noch markiert)	33
24	Sonnenweg / Pflanzgarten	Heckenschnitt Pflanzgarten-Sonnenweg Schlechte Einsehbarkeit von der Radabstellanlage Pflanzgarten kommend - zum Teil Radler mit hohen Geschwindigkeiten von der Brücke her, Richtung Sonnenweg. Daher Heckenschnitt	
25	S-Bahnstation Nord	Bordsteinabsenkung: Bordstein neben Radlständer bei Übergang Gröbenbachstraße - Bahnhofstraße --> Ist in der Überplanung des Bereichs mit aufgenommen, kurzfristige Lösung ist angeregt (Teer-Rampe o.ä.)	
25	S-Bahnstation Nord	11.12 Radabstellanlagen Gepäckfächer/Servicestation: 07/2019 ausgestellt.	33
25	S-Bahnstation Nord	Kostenloser Radverleih	
30	S-Bahn-Unterführung	11.7 Überquerungen/ Unterquerungen	30
31	S-Bahn Gröbenzell Süd	11.12 Radabstellanlagen Gepäckfächer/Servicestation: 07/2019 ausgestellt.	33
31	Hermann-Löns-Str./Kirchenstraße	11.8 Straßenüberquerungen und Rotfurten für Radfahrer und Fußgänger	31
31	Hermann-Löns-Str./Kirchenstraße	Baustelle „Hexe“: adäquate Umleitung fehlte, mittlerweile Durchfahrt möglich.	

Nr.	Name	Kapitel	Seite
32	Hermann-Löns-Str.	11.10 Einbahnstraßen	32
32	Hermann-Löns-Str.	Zu eng für alle, improvisierter Gehweg --> Im Sanierungsgebiet ISEK? --> Tempo 20 Zone??? --> Eigentlich müssten die Parkstände entfallen Zumindest Markierung "Radfahrer in beiden Richtungen" in Umsetzung	
33	Rathaus-Neubau	Radabstellmöglichkeiten, Gepäckfächer, Tiefgarage, (E-Bike Ladestation? ist im Gespräch), Abstellmöglichkeiten Diensträder	
34	Kirchenstr.	11.12 Radabstellanlagen 05/2020 in Umsetzung. Zwei Kfz-Stellplätze werden ersetzt, Markierungsarbeiten werden in einem Zuge mit denen bei der Rotfurt und der Hermann-Löns-Straße durchgeführt	33
35	Kreuzung Augsburg- /Puchheimer-/Kirchenstr.	11.6 Hauptverkehrskreuzungen/ Knotenpunkte und Einmündungen A 12 Kreuzung Augsburg- /Puchheimer- /Kirchenstraße	29 58
40	Karwendel-Straße	11.3 Fahrradstraßen	27
41	Hans-Sachs-Str.	11.3 Fahrradstraßen	27
42	Augsburger-/Olchinger Str.	Zuführung Gröbenbach-Radweg Unterführung (11.9 Weitere Geh-Radweg Verknüpfungen) 11.12 Radabstellanlagen	32 33
50	Kreuzung Olchinger-/Freyastr.	11.6 Hauptverkehrskreuzungen A 14 Kreuzung Freyastraße zur Olchinger Straße	29 63
50	Freyastr./Parkplatz Ährenfeldstr.	Übergang Freyastraße Absenkung des Bordsteins kurz vor der Rampe, dadurch Verbindung Am Marienheim - Post Parkplatz - Grünfinkenstraße (Querverbindung Olchinger Str.) - Möglichkeit wird überprüft	
51	Freyastr. /Grünfinkenstraße	11.9 Weitere Geh-Radweg Verknüpfungen	32
52	S-Bahnstation Freyastr. Nord/Süd	11.12 Radabstellanlagen	33
53	Bahnweg	11.7 Überquerungen/ Unterquerungen	28
60	Bernhard-Rössner-Straße	Neupflasterung des Sleeping Policeman (Bodenwelle) Hatte zu große Fugen für Fahrradreifen, wurde nun neu gepflastert, man kann gut drüber fahren	
60	Bernhard-Rössner-Straße	Bodenwelle: Aussparung für Radfahrer fehlt.	
61	Dr. Troll Str.	Verkehrsberuhigter Bereich als Ausweichstrecke parallel zur Staatsstraße	

Nr.	Name	Kapitel	Seite
61	Bussardweg/Staatsstraße	11.12 Radabstellanlagen	33
62	Bussardweg/Staatsstraße	11.12 Radabstellanlagen	33
63	Friedenstraße	Radabstellmöglichkeiten Friedenstraße	
63	Friedenstraße	Lastenrad Parkflächen Friedenstraße Friedenstraße wurden neue Parkflächen, auch für Fahrräder aufgestellt, zwei sind für Lastenräder vorgehalten, diese müssen noch entsprechend markiert werden.	
80	Lena-Christ-Str./Züblin-Wohngebiet	11.5 Führungen für Radfahrer in Tempo50/40-Zonen 11.7 Überquerungen/ Unterquerungen A 17 Situationsblatt Lena-Christ-Straße 11.15 Anschluss an Naherholungsgebiete: A 21 Erschließung Böhmerweiher und Aubinger Lohe: Radverbindungen	28 30 75 35 81
81	Lena-Christ-Straße	Querung zum Sandberg Zweirichtungs-Radweg	
82	Kreuzung Lochhauser-/Lena-Christ-Str.	11.6 Hauptverkehrskreuzungen	29
82	Lochhauser Straße Nordseite	Ergänzung Geh-/Radweg	
83	Olchinger Straße - Oscar-Maria-Graf-Straße	Radwegverbindung Radabstellanlagen	
90	Dianastr.	Sackgassenschild Sackgassenschild ausgetauscht durch "Sackgasse durchlässig für Radfahrer und Fußgänger"	
91	Gröbenbachstr. Kneippanlage	Kneippanlage Räuber-Kneißl-Radweg Erneuerung der Kneippanlage als Station des Räuber-Kneißl-Radwegs mit Service-Station, Radl Ständern, Sitzmöglichkeiten. 04 - 05/2020	

7 Radverkehrskonzept Gröbenzell

Informationen im Internet unter: (Radverkehrskonzept Gröbenzell, 2019), Link siehe in Kapitel 19

Ablauf:

- Gemeindebeschluss zur Beauftragung eines Radkonzeptes 2017
- Beauftragung der PGV Alrutz zur Ausarbeitung eines Radkonzept Gröbenzell 2017
- Bürgerbeteiligung ‚Spurwechsel - Red mit beim Radverkehrskonzept‘ 28.4.2018,
- Bürgerbeteiligung beim Radverkehrskonzept Gröbenzell (Abschluss Workshop Radverkehrskonzept, 2018), Link in Kapitel 19
- Veröffentlichung des Radverkehrskonzeptes mit einem
 - Konzeptbericht: (Radverkehrskonzept - Konzeptbericht, 2019) Link siehe in Kapitel 19
 - Handlungsbedarf: (Radverkehrskonzept - Handlungsbedarf, 2019), Link siehe in

Kapitel 19

- Vorstellung in (Gröbenzell im Blick August, 2019), Link siehe in Kapitel 19

RADFAHREN IN GRÖBENZELL

Neues Radverkehrskonzept

In den vergangenen beiden Jahren wurde rege an der Ausarbeitung eines Radverkehrskonzeptes für Gröbenzell gearbeitet. Anfang Juni brachte es der Gemeinderat es mit seinem Beschluss auf den Weg. Mitte Juli präsentierte die Gemeinde dann das Konzept auf dem Bürgerfest. Interessierte und Neugierige konnten sich auf dem Stand unter dem Motto „Gröbenzell steigt um“ informieren.

Gröbenzell hat sich als „fahrradfreundliche Kommune“ bei der AGFK Bayern (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern) beworben. Ziel ist die Stärkung und Förderung des innerörtlichen und überörtlichen Radverkehrs.

Das Radverkehrskonzept fasst den Stand der Fahrradfreundlichkeit zusammen, zeigt vorhandene Stärken und Schwächen des Radverkehrs auf und gibt Handlungsempfehlungen in Form von konkreten Umsetzungsmaßnahmen beispielsweise an der Infrastruktur oder den verkehrlichen Regelungen.

Ein wichtiger Teil ist auch die Definition eines Radwegenetzes für das Gemeindegebiet. Die Maßnahmen werden sukzessiv bearbeitet und in Teilen bereits umgesetzt. Beispielsweise werden Schwachstellen im Netz über die Freigabe von Brücken für den Radverkehr behoben, es erfolgt die Überprüfung bestehender Poller auf

Radrouten und die Öffnung der Gröbenbachstraße in Gegenrichtung der Einbahnstraße für den Radverkehr.

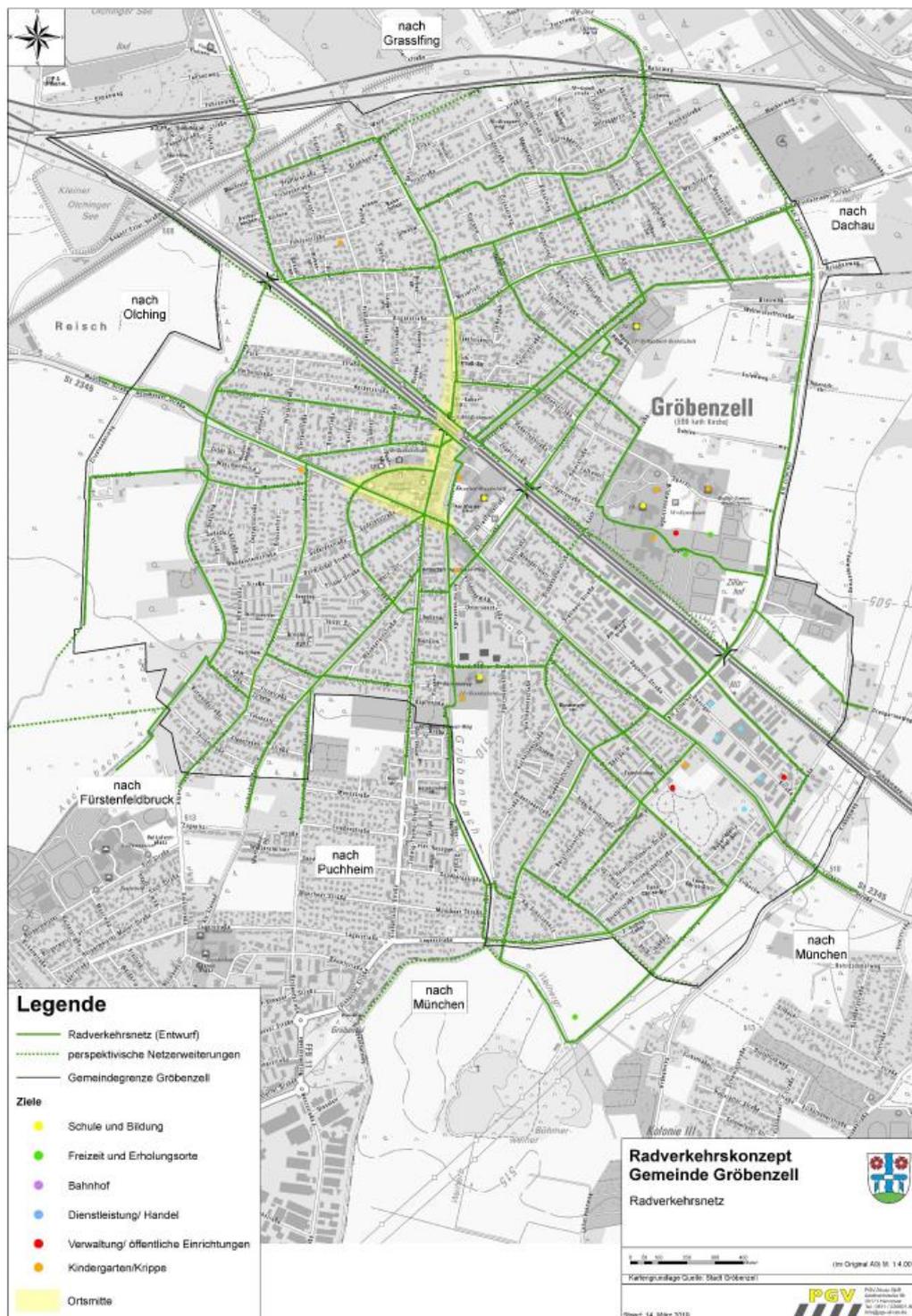
Mögliche Aufwertungsmaßnahmen an der Staatsstraße 2345 – Augsburgener und Olchinger Straße – einschließlich der Kreuzungspunkte sind im Konzept zusammengefasst, um mit dem Baulastträger die Umsetzungsmöglichkeiten in diesem zentralen Bereich zu klären. Das Radverkehrskonzept kann auf der Webseite der Gemeinde unter www.groebenzell.de eingesehen werden. **Gemeinde**

Einen weiteren Beitrag zum Radfahren in Gröbenzell finden Sie auf Seite 9

8 Übersichtsplan Radverkehrsnetz

Übersichtsplan Radverkehrsnetz aus: Gemeinde Gröbenzell Radverkehrskonzept, PGV Alrutz, (Radverkehrskonzept - Handlungsbedarf, 2019), S. 3 [Kapitel 19] zeigt die für Radfahrer in Gröbenzell bevorzugten Strecken. Zusätzlich existiert eine Übersichtstabelle mit nach „Überarbeitungs-Bedarf“ eingeteilten Segmenten.

Übersichtsplan Radverkehrsnetz



9 Beschilderungskonzept Gröbenzell

9.1 Historie zu Wegweisung von Fahrradrouen in Gröbenzell

- 2005: wir erste Beschilderung von internen Fahrradrouen in Gröbenzell auf Betreiben des ADFC durchgeführt. Der Erholungsflächenverein lässt die Forderung nach FGSV-Beschilderung aus und verwendet abweichende Schilder.
- 2019: Forderung nach Umsetzung eines Beschilderungskonzeptes nach FGSV-Standard in (Radverkehrskonzept - Konzeptbericht, 2019), S. 103 ff.
- 2018-2019: TOPPLAN: Erstellung eines Routennetzes für Landkreis Fürstefeldbruck im Auftrag des Landratsamtes
- 2020: TOPPLAN Transfer des Routennetzes Landkreis Fürstefeldbruck auf das beauftragte Beschilderungskonzept Gröbenzell durch Gemeinde Gröbenzell, abgestimmt auf die Schnittstellen zu Nachbargemeinden und Landkreis-Fahrradrouen (s. 9.2)
- 2020: TOPPLAN: Einarbeitung der Änderungsvorschläge von Gemeinde Gröbenzell, ADFC und Agenda21 in das Beschilderungskonzept
- 2020: Durchführung der Beschilderungen nach FGSV-Standard durch die Gemeinde Gröbenzell

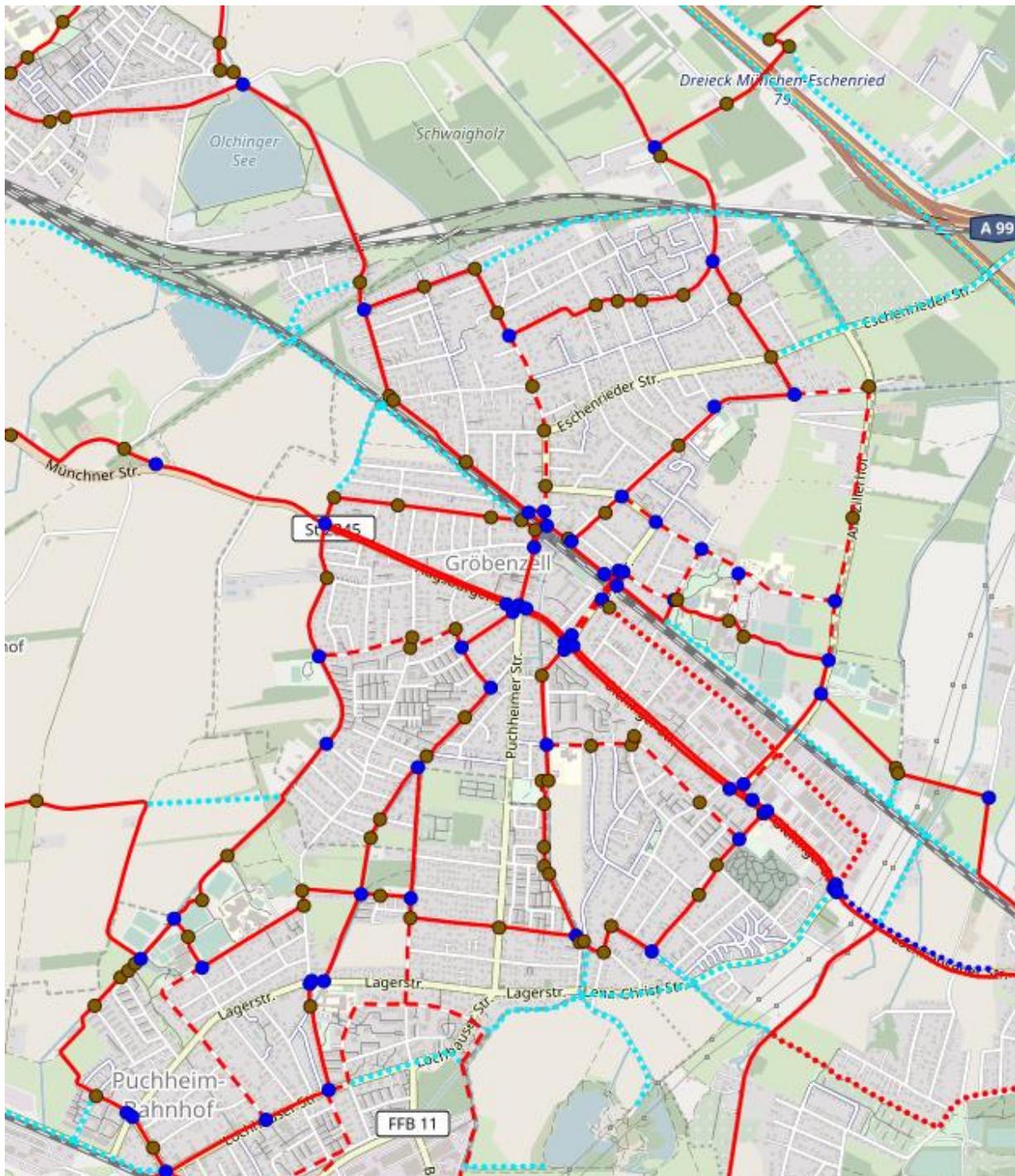
9.2 2020: Wegweiser für Fahrradrouen in Gröbenzell

Radverkehrsnetz des Landkreises Fürstefeldbruck → Beschilderung des Radverkehrsnetzes zwischen übergeordneten Zielen (Kommunen, Fernziele und innerörtliche Nahziele) entsprechend des FGSV Standards (Umsetzung 2020)

Beschilderungskonzept: Dazu gibt es die Links auf Top Plan -

> <https://maps.topplan.de/custom.php#bb=48.028,10.916,48.342,11.519&topkunde=ffb&ags> und dann folgende Auswahlen:

- 'Rad' -> 'Radwegenetz gesamt' -> 'Gesamtwegenetz Topplan'
- 'Rad' -> 'Wegweiser Standorte' -> 'Rad'



9.3 Presseerklärung der Agenda21 zur Wegweisung 2020

Siehe Kapitel [A 7](#).

10 Verkehrsnetz Gröbenzell 2020

Verkehrsnetz Gröbenzell → Erstellt von der Lokalen Agenda21 Gröbenzell zur Situationsanalyse der Verkehrswege und Gefahrenpunkte von 2014 [1]. Update 2020.

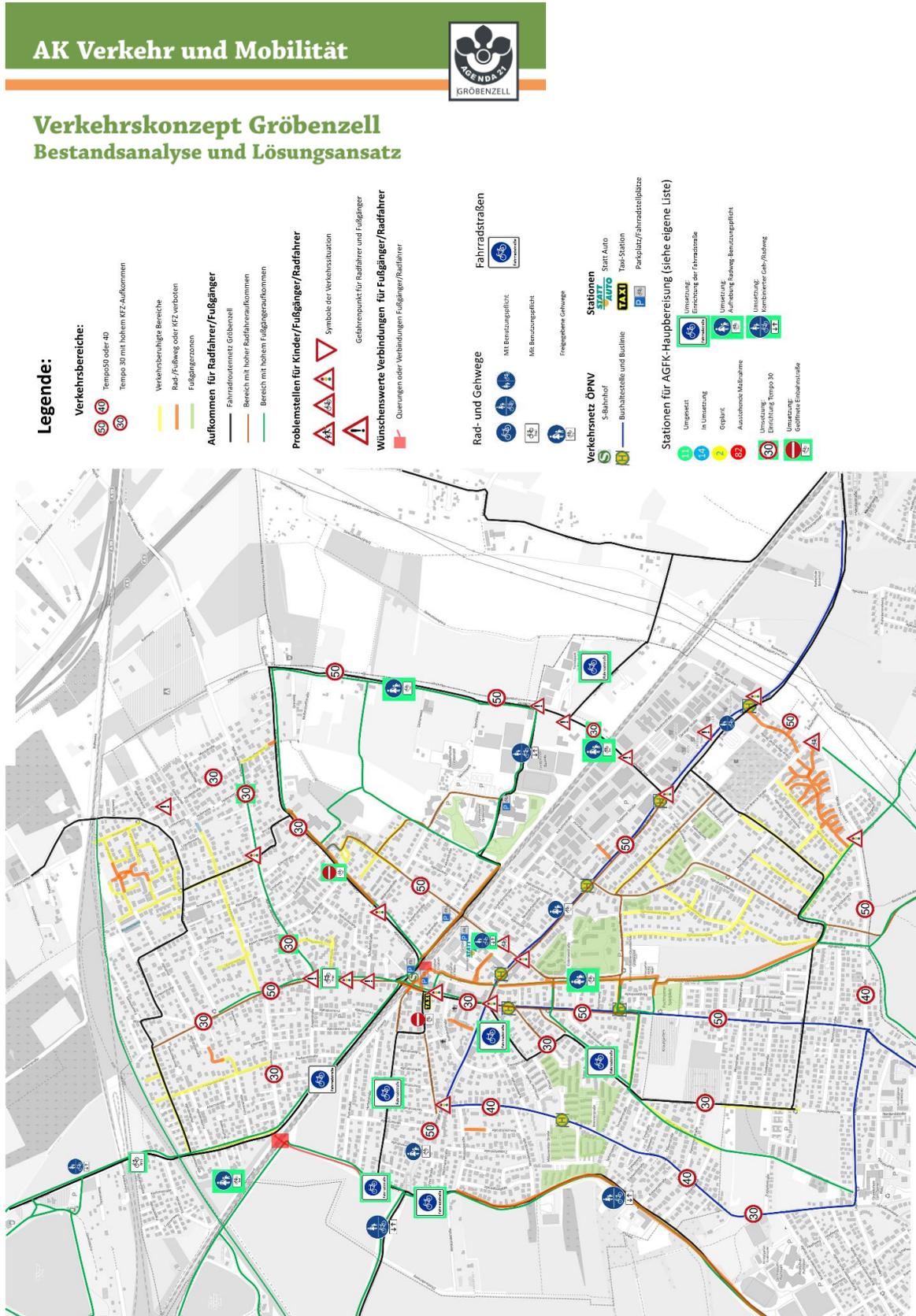


Abbildung 1: Verkehrsnetz Gröbenzell in (Verkehrskonzept Gröbenzell - Bestandsanalyse und Lösungsansatz, Agenda21 Gröbenzell, 2020)

Zentrum:

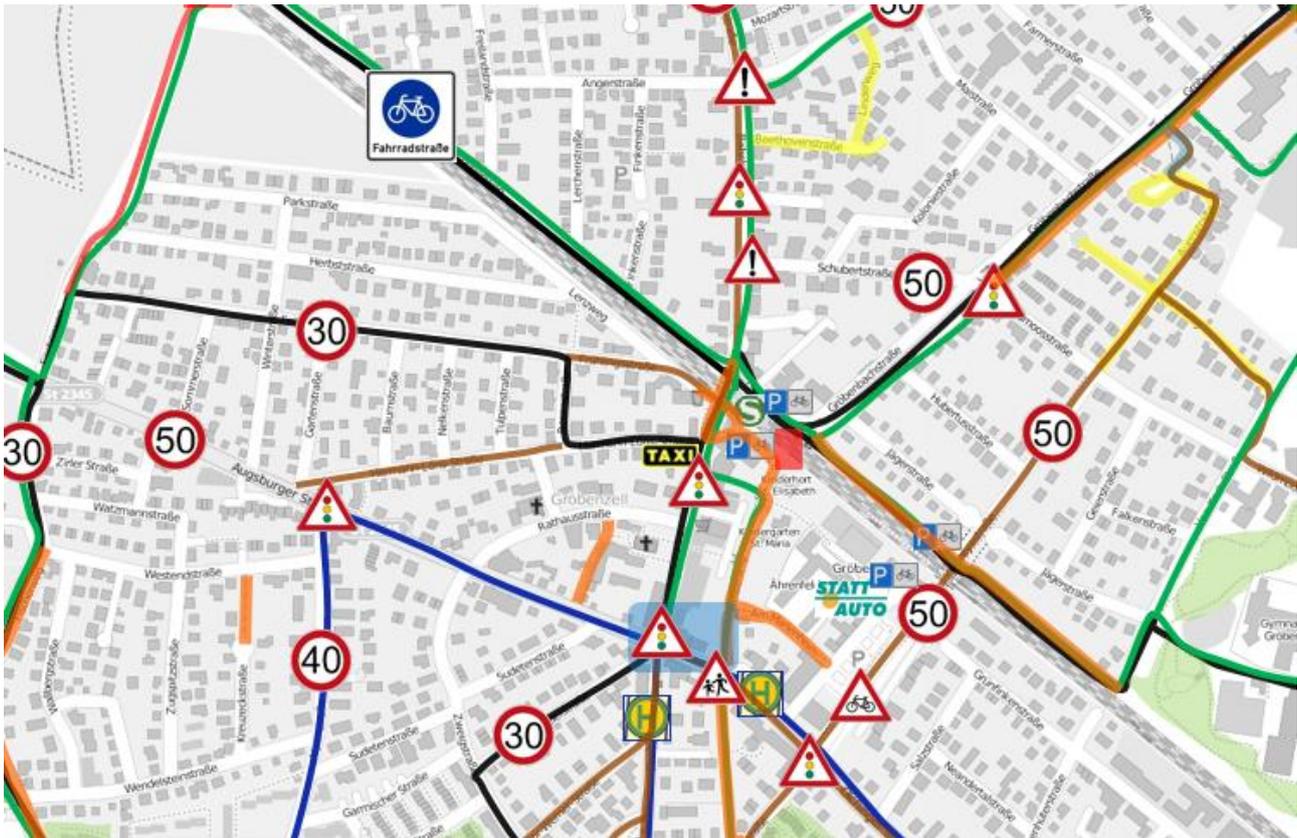


Abbildung 2: Verkehrsnetz Gröbenzell Zentrum

Legende:

Verkehrsbereiche:

-  Tempo 50 oder 40
-  Tempo 30 mit hohem KFZ-Aufkommen
-  Fahrradstraße
-  Verkehrsberuhigte Bereiche
-  Rad-/Fußweg oder KFZ verboten
-  Fußgängerzonen

Verkehrsnetz ÖPNV

-  S-Bahnhof
-  Bushaltestelle und Buslinie

Aufkommen für Radfahrer/Fußgänger

-  Fahrradrouthenetz 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

Stationen

-  Statt Auto
-  Taxi-Station
-  Parkplatz/Fahrradstellplätze

Gröbenzell-Ost: Gewerbegebiet, Bürger- und Sportpark

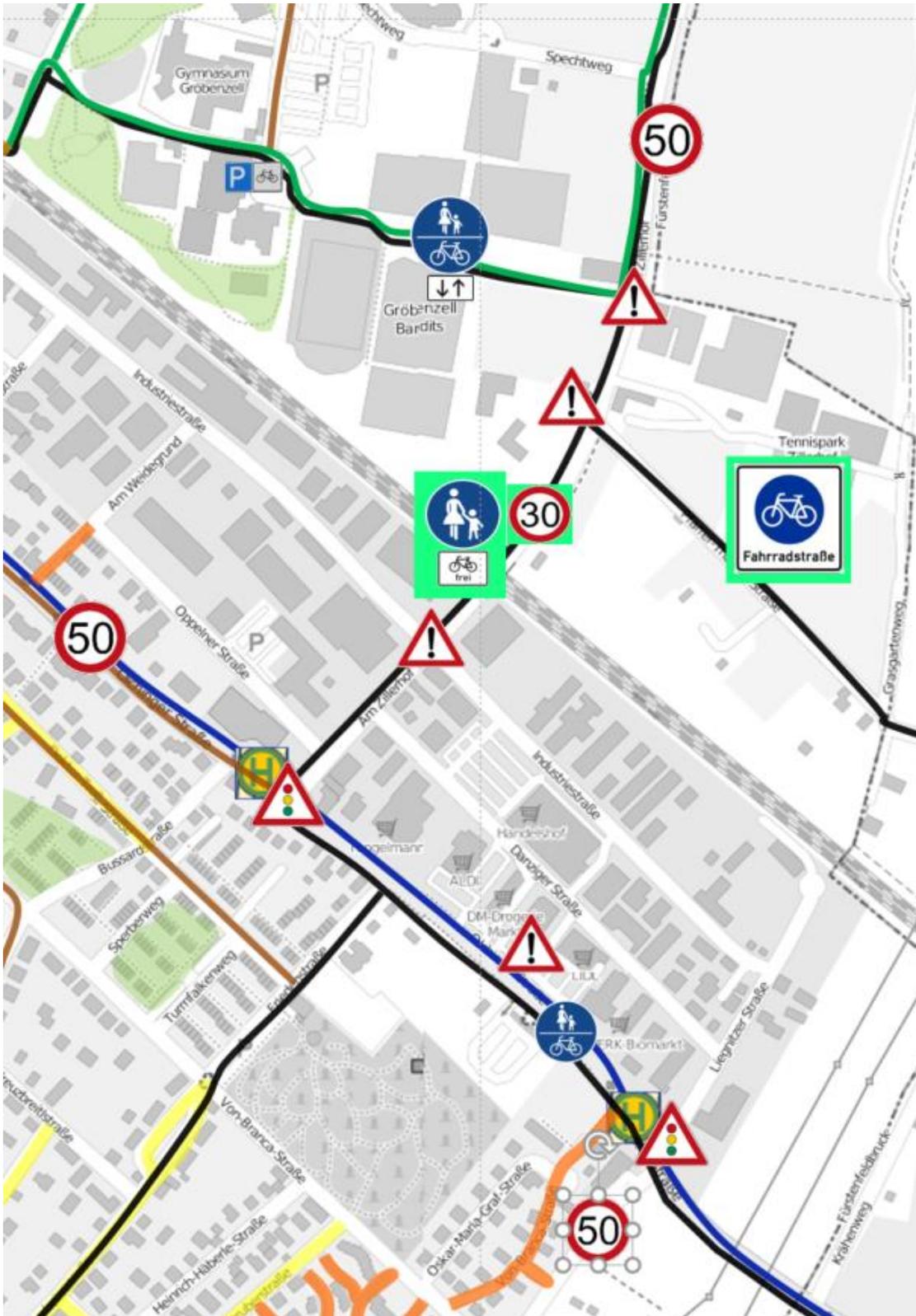


Abbildung 3. Gewerbegebiet, Bürgerpark und Sportanlagen

11 Fahrrad-Infrastruktur – Verkehrskonzept des AK Verkehr – Aktualisierte Version der „ADFC-Beurteilung zur Fahrradfreundlichkeit in Gröbenzell“

Der ADFC Gröbenzell und AK Verkehr der Agenda 21 hat 2015 eine ausführliche Stellungnahme samt Verbesserungsvorschlägen zur Fahrradinfrastruktur in Gröbenzell erstellt (Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit der Gemeinde Gröbenzell, 2015). Die Auflistung der geforderten Maßnahmen bzw. bemängelten Punkte wurde nun auf den Stand der Umsetzung 2020 gebracht (Stand 07/2020)

Legende:

Grüne Schrift

Blaue Schrift

Orange Schrift

Rote Schrift

Umgesetzt

In Umsetzung

Umsetzung geplant

Noch keine Maßnahme geplant

11.1 Allgemeines zum Radfahren in Gröbenzell

- Anteil der Radfahrer für innerörtliche Fahrten ist außerordentlich hoch. Bei Befragungen 2015 zur Verkehrsmittelwahl der Gröbenzeller Bürger zum Einkauf im Zentrum Gröbenzells lag der Anteil der Radbenutzung bei über 40 % (z.B. [A 9](#)). Auffällig ist auch, dass relativ viele Radfahrer Anhänger zum Einkaufen und Kindertransport benutzen.
- Überwiegend Tempo30-Zonen, acht Straßen mit Tempo 40 oder 50km/h, teilweise mit Schutzstreifen oder straßenbegleitenden Radwegen bzw. geteilten Fuß-/ Radwegen
- Viele Verkehrsberuhigte Bereiche
- Sechs Fahrradstraßen
- Radfahrstreifen und geschützte Radfahrstreifen (Protected Bike Lines) sind in Gröbenzell nicht vorhanden.

11.2 Formen der Radverkehrsführung in Gröbenzell

- Verkehrsführung für Radfahrer im Zentrum: sehr attraktive Bahnunterführung auf eigener Trasse, die für KFZ-Verkehr gesperrt ist, dadurch sehr gute Verbindung zwischen Nord und Süd. Probleme gibt es in der Kirchenstraße und Bahnhofsstraße, wo die Radwege für das hohe Radverkehrsaufkommen nicht ausreichend breit dimensioniert sind und deswegen Konflikte mit Fußgängern und KFZ zu häufig passieren. In der Bahnhofstraße sind die Verkehrsführungen unstimmig, und es gibt unsinnige Markierungen. In der Überplanung der Bahnhofsstraße werden Verbesserungen für den Radverkehr diskutiert.
- Verkehrsführung für Radfahrer zum Zentrum:
 - Die meisten Rad-Verbindungen zum Zentrum sind sicher und komfortabel
 - Erreichbarkeit des Zentrum aus dem südöstlichen Gröbenzell ist schwierig bedingt durch die Gefahren und Behinderungen an der Staatsstraße und dessen Kreuzungen (s. auch Anhang [A 11](#) und [A 12](#)).

Benutzungspflichtige Radwege

Tabelle 1 - Benutzungspflichtige Radwege in Gröbenzell

Straße	Radwegart	STVO-Zeichen	Breite [m]	STVO-Breite: Standard/Min	Besonderheiten oder Verstöße gegen die VwV StVO
Olchinger Straße; Nordseite	Gemeinsamer Geh-Radweg	240	2,30	2.50/2.30	
Olchinger Straße; Südseite	Gemeinsamer Geh-Radweg	240	2,30	2.50/2.30	
Freyastraße; Ostseite	Getrennter Zweirichtungs-Radweg/Gehweg	240 Mit Zusatz 1000-31	2,30	2,40/2,00	Fehlende Absenkung des Bordsteins gegenüber der Post
Freyastraße; Westseite	Getrennter Geh-Radweg	240	2,20	2.00/1.50	Radwegende ohne Vorankündigung; Keine Einfädelung
Kirchenstraße Westseite	Getrennter Geh-/Radweg	241	1,40	2.00/1.50	Hohes Gefahrpotential: Fehlender Trennbereich zu parkenden Autos; Konflikte wegen hohem Fußgängeraufkommen; Viele Geisterfahrer

- Nicht alle Radwege entsprechen den Kriterien der StVO (Tabelle 1).
- Radwege sind die Punkte mit den größten Gefahren und Unfallhäufigkeiten in Gröbenzell, insbesondere an Kreuzungen und im Bereich der Ausfahrten an der Olchinger Straße im Gewerbegebiet (siehe [A9](#) und [A10](#)).
- Weitere detaillierte Beurteilung von Radwegen zu Führungen für Radfahrer in Tempo50/40-Zonen unter Kapitel [11.5](#).

Nicht benutzungspflichtige Radwege

Forderung der AGFK: Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen (an/ in Tempo 30 Straßen/ Zonen), siehe Kapitel [A 1](#).

→ Die Benutzungspflicht wurde an mehreren vormals benutzungspflichtigen Radwegen aufgehoben:

Tabelle 2 - Radwege mit aufgehobener Benutzungspflicht

Straße	Radwegart	STVO-Zeichen	Breite [m]	STVO-Breite: Standard/Min	Besonderheiten oder Verstöße gegen die VwV StVO
Zillerhof, Ostseite	Gehweg, Radfahrer frei, Zweirichtung	239 Zusatzzeichen 1022-10	2.30	2.50/2.00	
Bahnhofstraße, Ostseite	Getrennter Geh-/Radweg	Zusatzzeichen 1022-10	1,40	2.00/1.50	
Bahnhofstraße, Westseite	Getrennter Geh-/Radweg	Zusatzzeichen 1022-10	1,40	2.00/1.50	
Exterstraße, Nordseite	Gehweg, Radfahrer frei, Zweirichtung	239 Zusatzzeichen 1022-10	2.30	2.50/2.00	
Sonnenweg, West (Kapitel A 22)	Gehweg, Radfahrer frei, Zweirichtung	239 Zusatzzeichen 1022-10	3.00	2.50/2.00	2016 neu angelegt

Radfahrstreifen, Angebots- oder Schutzstreifen

- Die meisten Abschnitte der Staatsstraße sind beidseitig Schutzstreifen Radfahrer für Radfahrer abgetrennt. Gerade in den Kreuzungsbereichen sind die Schutzstreifen aufgehoben, zum Leid der Radfahrer, für die sie hier am dringendsten nötig wären.
→ Konflikte entstehen an mehreren Stellen
 - auf der Fahrbahn an Verengungen wegen Verkehrsinseln
 - durch den fehlenden Schutzabstand zu den parkenden Autos
 - durch die zu schmal Breite der Schutzstreifen
 - durch häufiges Überholen durch Autos trotz Gegenverkehr und zu geringer Fahrbahnbreite
 - durch die hohe KFZ-Verkehrsdichte und häufigen Stau auf der Fahrbahn der Staatsstraße
- Schubertstraße/Wildmoosstraße Schutzstreifen
→ 2018 Erneuerung der Schutzstreifen in der Schubertstraße

11.3 Fahrradstraßen

- Sonnenweg (Bestand seit 2009);
- 2018: Hans-Sachs-Straße
- 2018: Fischerweg zwischen Wendelstein und Augsburgener Straße
-
- 2018: Hans-Sachs-Straße zwischen Puchheimer Straße und Templerstraße
- 2018: Pfarrer-Thaurer-Straße zwischen Am Zillerhof und Gemeindegrenze
- 2019: Karwendelstraße

→ Das Radverkehrskonzept (Radverkehrskonzept -Handlungsbedarf, 2019) [Kapitel A 3] sieht außerdem die Alpenstraße als Fahrradstraße vor

11.4 Ergänzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen 30 km/h

In Gröbenzell ist ein großer Teil des Gemeindegebiets Wohngebiet, in welchem Tempo 30 angeordnet ist oder sogar verkehrsberuhigte Bereiche.

- 2020: Eschenrieder Straße: Tempo 30 im Rahmen des Modellprojekts der TH Nürnberg (bleibt bis Herbst 2020 bestehen), siehe Kapitel A 20
- 2020: Bahnhofstraße: Agenda21 fordert hier ‚verkehrsberuhigte Geschäftsstraße‘, Tempo 20, siehe Kapitel A 15.

11.5 Führungen für Radfahrer in Tempo50/40-Zonen

Straße	Führung	Anmerkung
Olchinger Straße Ost	kombinierter Fuß-/Radweg, auf der Nordseite mit vielen Gefahrenpunkten durch schlecht einsehbare Ausfahrten von Großparkplätzen. Siehe auch Anhang A 16.	Auf dieser Straße ist besonders hohes KFZ-Aufkommen.
Olchinger Straße Mitte und West/ Augsburger Straße	Tempo 50 mit Schutzstreifen mit Problempunkten an den Verschwenkungen für Verkehrsinseln	
Puchheimer Straße	Mischverkehr Tempo 50; derzeit keine Probleme bekannt, weil KFZ nicht bei Gegenverkehr überholen können.	Nicht alle Radfahrer trauen sich die Straße zu benutzen und fahren stattdessen auf dem Gehweg, siehe (Radverkehrskonzept - Konzeptbericht, 2019), S. 26
Alpenstraße	Mischverkehr Tempo 40;	Ist ein stark frequentierter Schulweg, deswegen ist Reduzierung auf Tempo 30 gefordert.
Eschenrieder Straße	Ab Oktober 2020: Tempo 50; viele Radfahrer haben den Wunsch, dass Tempo 30 auch nach Ende des Modellprojektes 2020 (Kapitel A 20) erhalten bleibt.	

Straße	Führung	Anmerkung
Bahnhofstraße	straßenbegleitende Radwege ohne Radwegbenutzungspflicht ; auf Grund mangelnder Breite fehlt Komfortzone; Überholen ist zu gefährlich; schlechte Einsicht der vielen Ausfahrten; Oberflächenbelag an vielen Stellen verformt und sehr holprig. Es ist nachhaltiger Umbau des Straßenraums vorgesehen → Chance zum Bessermachen, siehe A 15	Radwegbenutzungspflicht wurde aufgehoben, damit haben Radfahrer die Möglichkeit Mängeln und potentiellen Konflikten auf dem Radweg auszuweichen; die meisten Radfahrer benutzen den Radweg. Radwegbenutzung wird entgegen der Regelung oft von Autofahrern eingefordert (Erfahrungsbericht eines befragten ADFC-Mitglied, das alltäglich diese Straße nutzt)
Schubertstraße	Tempo 50 mit Schutzstreifen	
Freyastraße	Westseite: benutzungspflichtiger Radweg Ostseite: Benutzungspflichtiger Zweirichtungs-Radweg	
Lena-Christ-Straße	Tempo 50	Zusätzlicher Bedarf an Radwegen besteht an der Lena-Christ-Straße auf Grund des starken Verkehrsaufkommens und des langen Rückstaus besonders am Morgen
Zillerhofstraße	Tempo 50, abschnittsweise Tempo 30 im Bereich der Pfarrer-Thaurer-Straße	kombinierter Zweirichtungs-Fuß-/Radweg ohne Benutzungspflicht (s. auch Anhang A 18)

11.6 Hauptverkehrskreuzungen/ Knotenpunkte und Einmündungen

Diese Knotenpunkte gehören zu den besonderen Gefahrenpunkten für Radfahrer und werden in den genannten Anhängen näher beleuchtet.

- Augsburger Straße/ Puchheimer Straße/ Kirchenstraße/ Karwendelstraße:**
 Angebotsstreifen enden etwa 50 Meter vor dem Kreuzungsbereich (s. [A 12](#)), anstatt darüber zu führen und so den Radverkehr auf der Fahrbahn im Kreuzungsbereich zu signalisieren.
 Kommentar der ASIG (Arbeitskreis Senioren in Gröbenzell, jetzt Seniorenbeirat): „Das abrupte Enden der Streifen, allseitig, an der Hauptkreuzung -mit Puchheimer/-Kirchenstr.- widerspricht allen Regeln der STVO. Bei den Fahrbahnverengungen, durch verzichtbare Abbiegespuren, dürften Kfz die Radler nicht überholen. Aber mehr als 90% der PKW-Fahrer tun dies auf „Tuchföhlung“ mit dem Radler, besonders gefährdet sind

alte, unsichere Fahrer“.

- **Olchinger Straße/ Freyastraße** (siehe [A 14](#)):
- **Olchinger Straße/Zillerhofstraße** (siehe [A 18](#))
 → 2020: Die komplette Staatsstraße (Olchinger/ Augsburgener Straße) soll überplant werden. Hier sollen auch explizit die Knotenpunkte betrachtet und durch entsprechende Maßnahmen entschärft werden (Neuaufteilung des Straßenraums, Markierung der Radverkehrsführung, (vorgezogene) Aufstellflächen, eigene Ampelschaltung, etc.) -> A 11
- Bahnhofstraße/Schubertstraße (siehe Anhang [A 15](#))
- Zillerhofstraße/Industriestraße (siehe Anhang [A 18](#))
- Lochhauser Straße/Lena-Christ-Straße (siehe Anhang [A 17](#))
- Augsburgener Straße/Alpnerstraße/Winterstraße (s. Anhang [A 13](#))

11.7 Überquerungen/ Unterquerungen/ Brücken für Radfahrer und Fußgänger

Überquerungen/ Unterführungen der Bahn:

Die viergleisige Bahnstrecke durch Gröbenzell benötigt zur Verbindung zwischen dem Nord- und Südteil der Gemeinde tüchtige Verbindungen, die die Verbindung beider Gemeindeteile ermöglichen.

- **Kirchenstraße/ Bahnhofstraße:** gute Unterführung nur für Radfahrer und Fußgänger (siehe [A 4](#)); Bei der Zufahrt von Süden sind die Autos von der Kirchenstraße in die Hermann-Löns-Straße vorfahrtsberechtigt, was die Querung erschwert und unsicher macht; wünschenswert wäre, die Vorfahrtsregelung von der Kirchenstraße in die Bahnunterquerung so zu ändern, dass Radfahrer vorfahrtsberechtigt sind.
- **Fischerweg - Exterstraße:** Überquerung/ Unterführung in Aussicht gestellt, aber finanzieller Aufwand nicht vertretbar.
- **Klosterweg - Dianastraße:** Keine Überquerung bzw. Unterführung vorhanden, aber wünschenswert
- **Freyastraße:** straßenbegleitende Radwege durch die Unterführung
- **Zillerhofstraße:** straßenbegleitender kombinierter Zweirichtungs-Fuß-/Radweg (siehe [A 18](#))
- **Ascherbachstraße - Exterstraße:** die Unterführung ist nur für Fußgänger erlaubt; dennoch ist der Weg als Fahrradrouten beschildert und wird als direkter Weg zum Olchinger See sehr häufig von Radfahrern genutzt.

→ Eine Planung für zwei mögliche Bahnunterführungen bzw. –Überquerungen ist 2020 fertig gestellt worden. Über das weitere Vorgehen muss noch entschieden werden.

Brücken und Unterführungen von Straßen für Radfahrer- und Fußgänger:

- Sonnenweg-Gröbenbachstraße: hervorragend, eigene Brücke (siehe Anhang [A 4](#))
- Bahnweg über Freyastraße: hervorragend, eigene Brücke
- Überquerung der Ostseite Freyastraße zur Ährenfeldstraße: fehlende Absenkungen und Hilfen
 - Unterführung des Gröbenbach-Radweg unter Olchinger Straße ist für Radfahrer nicht geeignet (siehe auch im Kapitel [A 19](#)). Kommentierung durch Arbeitsgemeinschaft der Senioren in Gröbenzell (ASIG, jetzt Seniorenbeirat):

„Unterführung der Olchinger Straße am Gröbenbachweg ist für Radfahrer nicht zulässig und nicht geeignet. Die Unterführung der Olchinger Straße ist in einen „barrierefreien Durchgang“ -für Kinderwagen, Rollator und Radler- umzubauen durch Abflachung der Rampen“.

- Unterführung von Gröbenbachstraße an der Schubertstraße: ‚Fehlkonstruktion‘, weil sie den Radfahrer- und Fußgänger-Verkehr mehr behindert und außerdem nicht benutzt wird.

11.8 Straßenüberquerungen und Rotfurten für Radfahrer und Fußgänger

- Roteinfärbungen/ Rotfurten
 - an Radwegquerungen an Einmündungen von Querstraßen entlang der Augsburger-, Olchinger-, Bahnhof- und Zillerhofstraße
 - Hermann-Löns-Str./ Kirchenstraße: Roteinfärbung von Radweg- und Schutzstreifen-Querungen wie in der Kirchenstraße; Problem: Rotfurt suggeriert fälschlicherweise dem Fahrradfahrer Vorfahrt. An dieser Stelle ist es wünschenswert die Vorfahrtsregelung so zu ändern, dass Radfahrer, die aus der Bahnunterquerung kommen, vorfahrtsberechtigt sind.
 - → 2020: Rotfurt "Streitpunkt“ und Gefahrenstelle. Von der Kirchenstraße kommend steht bereits ‚Achtung Radfahrer‘-Schild entsprechendes Piktogramm soll auf Fahrbahn aufgetragen werden (Juli 2020)
 - Olchinger Str./ Gewerbegebiet - Rotfurten an den Verbrauchermärkten: Vor den Einfahrten zu den Verbrauchermärkten sollen Rotfurten angelegt werden. 05/2020 wg. Corona auf Eis gelegt, siehe auch A 11.
 - Oppelner Straße: 2020 Rotfurt
 - Spechtweg: Rotfurt
- **Verkehrinseln/ Querungshilfen** zur Erleichterung der Überquerung der Straßen sind an der Augsburger-, Olchinger-, Alpen-, Eschenriederstraße
- Eigene Anforderungssampeln für nur Fußgänger und Radfahrer zum Überqueren der Straße sind an der Lena-Christ-, Bahnhof-, Schubert- und Puchheimer Straße, sowie an der Olchinger- und Augsburger Straße
- Radverkehrsnetz des Landkreises Fürstentfeldbruck → Beschilderung des Radverkehrsnetzes zwischen übergeordneten Zielen (Kommunen, Fernziele und innerörtliche Nahziele) entsprechend des FGSV Standards (Umsetzung 2020)
- **Querung der Freya-Straße zur Einfahrt des Parkplatz Ährenfeldschule: Absenkung des Bordsteins zwischen Olchinger Str. und Unterführung, um damit Kirchenstraße - Am Marienheim - Post Parkplatz - Grünfinkenstraße zu verbinden (Alternative zur Olchinger Str.) - Möglichkeit wird überprüft**
- Zillerhofstraße:
 - Kreuzung Zillerhofstraße / Pfarrer-Thauer-Straße kritisch wegen der hohen Geschwindigkeiten der Kfz, hohem Kfz-Aufkommen, schlechter Einsehbarkeit und fehlender Ampel bzw. Bedarfsampel (siehe A 18).
 - 2020: Lösung könnte eine Querungshilfe sein, ggf. aber Platzproblem → Querungshilfe nicht möglich, da beidseitiger Gehweg fehlt

- **Industriestraße: Rotfurt: Abbiegen von Am Zillerhof in Industriestraße - Rotfurt muss erweitert werden. → Wurde geplant aber bis dato nicht weiterverfolgt, auch wg. Corona-Pandemie**
- Fehlende Überquerung über Lochhauser Straße von der Lena-Christ zur Liegnitzer Straße, Kreuzung Ostseite. Zur Überquerung der Kreuzung in dieser Richtung sind bis zu drei lange Rotphasen abzuwarten.
- Lena-Christ-Straße:
 - am Züblingelände Nordseite fehlt Überquerung.
 - Am Züblingelände Südseite steht eine Bedarfsampel
 - **2020: Überplanung der Lena-Christ Straße wurde ausgeschrieben**

11.9 Weitere Geh-Radweg Verknüpfungen

- Gröbenbach Brücken: Bernhard-Rössner-Straße, Forellenweg, Gröbenbachstraße
- Kastanienweg
- Irisstraße – Leiblstraße
- Bürgerpark
- **2020: Bahnhofstraße – Sonnenweg, siehe Kapitel (A 23).**
- **2020: Freyastraße – Grünfinkenstr.**
 - **Durchgang Grünfinkenstraße: Zick-Zack weg schwierig für Radfahrer, aber wichtig als Parallelverbindung zur Hauptstraße. Ist im aktuellen Sanierungsprogramm 2020. "Zickzack"-Kurs soll bleiben, aber verbreitert und dadurch etwas begradigt werden, da Radfahrer trotzdem mit Blick auf den Fußverkehr in der Freyastraße entschleunigt werden sollten**
- **2020: Brücke Wettersteinstraße – Hans-Sachs-Straße nicht zugelassen wegen Höhe des Brückengeländers**
- **2020: Verbindungsweg/Brücke Waxensteinstraße – Hans-Sachs-Straße**
- **2020: Absenkung und Verknüpfung Augsburg Str. – Gröbenbach-Radweg**

11.10 Einbahnstraßen

- Hermann-Löns-Straße: Einbahnstraße geöffnet;
 - **2020: Straße für Zweirichtungs-Verkehr zu schmal. Kurzfristig werden Kfz-Stellplätze markiert, damit Falschparker (zu weit in den Einmündungen, ...) mit Bußgeld geahndet werden können.**
 - **Auf lange Sicht bauliche Lösung oder Wegfall der Kfz-Stellplätze notwendig**
- **Gröbenbachstraße: 2020: geöffnet für Radfahrer**

11.11 Fahrbahnoberflächen

- Fahrbahnoberflächen: Fahrbahnoberflächen sind auf den Straßen deutlich besser als auf Radwegen. Die Rathausstraße wurde abschnittsweise mit Kopfsteinpflaster versehen, das beeinträchtigt das Fahren mit dem Rad erheblich, denn es gibt keine Ausweichspuren.
 - Nicht immer sind die Absenkungen ausreichend breit. Mittlerweile wurden einige Absenkungen niveaugleich dem Straßenbelag angepasst (z.B. Rathausstraße, Kirchenstraße).

11.12 Radabstellanlagen

- **S-Bahnhof:** sehr gute Qualität; sind überdacht (s. A 3 und A 4); ausreichende Anzahl; Luftpumpen wurden installiert. Zugang zum Gleis etwas weit; an der Fahrradabstellablage Bahnhof-Nordseite an der Bahnhofstraße wurde eine eigene Zufahrt vom Sonnenweg eingerichtet; an der Fahrradabstellanlage Bahnhof Süd sind sogar drei Zufahrten eingerichtet worden, Insbesondere die Anbindung zur Frühlingsstraße und zum Klosterweg ersparen weite Umwege. An beiden Fahrradabstellanlagen an der S-Bahn sind Luftpumpen, Servicestationen und Gepäckfächer (seit 07/2019) verfügbar.
 - Pflanzgarten: 06/2019 umgesetzt, siehe Kapitel A 24: Anforderungsgerechte, ADFC geprüfte Fahrradständer in ausreichender Anzahl, inkl. zweier Lastenradstellflächen (werden noch markiert, voraussichtlich 07/2020)
- **Öffentliche Gebäude:** sehr gut und ausreichend – Die Zusammenarbeit mit Unternehmen in puncto Fahrrad- & Lastenrad-Parken wird intensiviert.
- **Grundschulen/Gymnasium/Waldorfschule:** vorhanden, meist überdacht, aber entsprechen nicht den Qualitäts-Kriterien, Anzahl nicht ausreichend
- **Freizeitheim:**
 - das Parkplatzangebot für Kfz wurde in den letzten Jahren deutlich ausgebaut, die Anzahl der Fahrradparkplätze dagegen ist zu gering und manchmal in desolatem Zustand.
 - Radabstellanlage Freizeitheim: ADFC geprüfte und überdachte Radl Ständer. In Umsetzung (Auftrag vergeben, wird Juli/ August umgesetzt)
- **Einkaufen im Zentrum:** Situation des Fahrradparkens im Zentrum ist noch stark „verbesserungsfähig“, kaum Plätze vorhanden, ausschließlich im Fußgängerbereich, schlechte Qualität; wegen des hohen Fahrrad-Park-Bedarfs sollten hier unbedingt Kfz-Parkplätze in Fahrrad-Parkplätze umgewandelt werden (s. A 4).
 - Analysierung des Einkaufsverhalten und der Verkehrsmittelwahl durch CIMA Gutachten (CIMA Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Gemeinde Gröbenzell, 2015) und (CIMA-Ergebnisprotokoll 2.LG-Sitzung EHK Gröbenzell, 2015), Link siehe in Kapitel 19
 - 05/2020 in Umsetzung: Zwei Kfz-Stellplätze werden ersetzt und zu Lastenradstellplätzen umgewidmet, Markierungsarbeiten werden in einem Zuge mit denen bei der Rotfurt und der Hermann-Löns-Straße durchgeführt
- **Gewerbe entlang Augsburger Straße/Olchinger Straße:** Anzahl und Qualität trotz hohem Bedarf nicht ausreichend – Die Zusammenarbeit mit Unternehmen in puncto Fahrrad- & Lastenrad-Parken soll intensiviert werden.
- **Bushaltestellen:**
 - Am Sandberg: Es fehlen Abstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität
 - Bussardstr.:
 - 2020: Hier wurden Fahrräder immer wild abgestellt, nun wurde eine Abstellmöglichkeit installiert. Wegen guter Nutzung ist diese leider zu klein → geplant, noch weiter vorne, dafür überdacht, statt des Kfz-

Stellplatzes eine weitere Abstellmöglichkeit zu installieren. Auf Eis gelegt wg. Corona-Pandemie

- Olchinger Straße Nord und Süd an den Bushaltestellen Puchheimer Straße
- Puchheimer Straße: Bushaltestelle Bernhard-Rössner-Straße
- **Beispiele für Radabstellanlagen in Wohngebieten**
 - Ammerseestraße
 - Osterseestraße

11.13 Fahrradroutes

- BuGa-Radring durchquert Gröbenzell: wurde als Radring um München herum beschildert
- Anschluss an Bayern-Netz-Radwege über BuGa-Radring: Ammer-Amper-Radweg in Olching, Isar-Lech-Radweg in Puchheim, Ammersee-Radweg in Germering
- Grüne Routen werden vom ADFC zur Fahrt auf sicheren und verkehrsaarmen Strecken in die Großstadt München beschrieben, sind aber nicht immer durchgehend beschildert ([A 8](#)).
- **2020: Räuber-Kneißl Radweg (Räuber-Kneissl-Radweg, 2020), [Link in Kapitel 19](#)**
- Innerörtliche Fahrradroutes Gröbenzells
 - Fahrradroutes sind beschildert. **Umstellung 2020 nach FGSV, siehe Kapitel 9**
 - Fahrradroutes sind gut an München und Olching angeschlossen. In Puchheim fehlt leider teilweise die Fortsetzung der Gröbenzeller Routes.
 - Ost-West-Route ist besonders empfehlenswert: von der Pfarrer-Thaurer-Straße über Freizeitgelände, Bahnweg, Sonnenweg nach Olching über eine eigene Fahrradbrücke im Zentrum; einziger Schwachpunkt ist die Bahnunterführung an der Ascherbachstraße, die nur für Fußgänger frei gegeben ist (s. Kapitel [11.7](#))
 - Zweite besonders empfehlenswerte Fahrradroute durch Gröbenzell von Nord nach Süd entlang des BuGa-Radring über Sonnenweg, Frühlingsstraße, Fischerweg. Route führt überwiegend auf KFZ-freien Strecken, meist kombinierter Fuß-/Radweg oder Fahrradstraße. Im Norden Anschluss an den beliebten Ammer-Amper-Radweg (Bayern-Netz). Im Süden Anschluss an den Ammersee-Radweg (Bayern-Netz).
 - Die Pflege der Fahrradroutes sollte intensiviert werden, ggf. ein Abkommen mit ADFC zur regelmäßigen Sichtung und Verbesserungsmöglichkeiten.

11.14 Fahrradkarten

- Freizeit & Fahrrad im Landkreis Fürstentfeldbruck, Herausgeber Landratsamt Fürstentfeldbruck
- Grüne Routen des ADFC Fürstentfeldbruck enthalten OpenStreetMap-Karten, siehe [A 8](#)
- München Alpenvorland, BVA ADFC-Regionalkarte 1:75000
- München Nord und West, UK50-40, Landesamt für Vermessung und Geoinformation

- Bayern, 1:50000
- Münchens Süden, Kompass Fahrradkarte 1:70000
- München NordwestFahrradkarte, Galli-Verlag, 1:40000
- Münchener Radl Stadtplan, Radl Hauptstadt München, 1:22500
- 2020: Räuber-Kneißl-Radweg (Räuber-Kneissl-Radweg, 2020) [Link in Kapitel 19](#)

11.15 Anschluss an Naherholungsgebiete:

- Olchinger See und Amperauen: gut
- Kleiner Olchinger See: gut
- Böhmer Weiher und Aubinger Lohe: Böhmer Weiher ist derzeit gut zu erreichen, doch zur Aubinger Lohe fehlt eine Anbindung zwischen Basler Straße und Sandweg über einen Weg südlich des Züblingelände. Zu den laufenden Planungen für die Umgestaltung des Böhmer Weihers zum Badesee hat der ADFC und die lokale Agenda21 Vorschläge für die Verbesserung der Erreichbarkeit vorgelegt (siehe Anhang [A 21](#)).
- Langwieder See und Lußsee: gut
- Bürgerpark und Freizeitheim Gröbenzell: gute Anbindung und Führung zum Passieren.
- Emmeringer Leite/Olchinger Flur/Rauschweg: aus dem Südwesten schlecht zu erreichen, weil keine direkte Verbindung vorhanden, sonst gute Anbindung vom Südosten oder Norden Gröbenzells

12 Fahrradstationen

- Eine Fahrradabstellordnung ist für Neubauten vorhanden
- **Selbsthilfe-Werkstatt: keine konkrete Planung**
- Reparatur-Stationen
 - S-Bahn-Station Nordseite
 - S-Bahn-Station Südseite
- Leihstation
 - S-Bahn-Station (Frei.Leih.Rad, 2020), siehe [Link in Kapitel 19](#)
 - Lena-Christ Straße (X80 Bus bzw. später MVG Radstation) (geplant)
 - Sharing für Lastenrad zur Diskussion
 - Sharing für S-Pedelec zur Diskussion
- **Elektro-Ladestationen mit abschließbaren Boxen**
 - Neues Rathaus (geplant)
 - S-Bahnstation/Kirchenstraße (gefordert)
- **Kneipp-Anlage am Räuber-Kneißl-Radweg**

13 Dienstleistungen und Wartung der Gemeinde Gröbenzell

- Bauhof Gröbenzell übernimmt Mängelbehebung und Winterdienst an den Rad-Wegen und Abstellanlagen der Gemeinde. Die Umsetzung ist zeitnah und allgemein gut.
- Fahrradleihsystem ab 2020: (Frei.Leih.Rad, 2020) siehe in Kapitel 19
- Informationen über Veranstaltungen und Aktionen beim Radverkehr über Gröbenzell im Blick, Link in Kapitel 19 (Gröbenzell im Blick, 6x jährlich) oder auf der Homepage mit eigener Rubrik für Radfahren in Gröbenzell siehe Link in Kapitel 19 (Radfahren in Gröbenzell, 2020)
- Öffentlichkeitsarbeit durch Anzeigen und Plakate, z.B. bei Stadtradeln, Neubürgertour oder Fahrradklimatests

14 Zusammenarbeit zwischen ADFC und Gemeinde

- **Ansprechpartner in der Gemeinde Gröbenzell ist Radverkehrsbeauftragte;** regelmäßige Absprachen zwischen ADFC, Agenda 21, Radverkehrsbeauftragter und z.T. anderen Vertretern der Gemeinde
- Mängelerfassung und –Behebung der Gemeinde: ist in der Regel schnell und zügig.
- Kein Management zur Erfassung von Mängeln installiert
 - 2020: Digitale Radlkarte inkl. Mängelmelder war angedacht, musste aber auf Eis gelegt werden
- ADFC-Empfehlung zu Fahrrad-Abstellanlagen der Gemeinde Gröbenzell sowohl für die Auswahl der Hersteller als auch für die Positionen
- ADFC-Empfehlung zur Ausweisung von Fahrradstraßen
- ADFC-Empfehlungen bezüglich Benutzungspflicht auf baulichen Radwegen

15 Aktuelles in Abstimmung zwischen Gemeinde, Agenda 21 und ADFC

- Verkehrsführung für Radfahrer an der Staatsstraße, siehe [A 11](#)
- Alle Kreuzungsbereiche in der Staatsstraße (siehe auch Situationsblätter in [A 11](#), [A 12](#), [A 13](#), [A 14](#), [A 17](#))
- Radweg Lochhauser Straße zwischen Gröbenzell und Lochhausen
- ‚Gröbenzell steigt um‘: Aktion zur Bewerbung von ÖPNV und Nicht-Motorisiertem Verkehr,
- Neu- und Altbürgertour einmal pro Jahr: Besichtigungstour durch die Gemeinde entlang empfohlener Fahrradstrecken
- Stadtradeln jährlich: Bewerbung und Durchführung von Touren und Abschlussveranstaltung
- Einsatz von Lastenrädern zur Beförderung von Kindern und Lasten, siehe Kapitel [A 28](#)

16 Baustellen-Management

- Beschilderung werden vorgenommen, z.B. Verengungen oder keine Durchfahrt
- Umleitungen werden allgemein für KFZ und Radfahrer gemeinsam beschildert

- An besonderen Gefahrenstellen dürfen Radfahrer schieben, z.B. Unterführung an der S-Bahn, siehe (Unterführung & Gröbenzell, 2014), Link in Kapitel [19](#)
- Keine Abtrennung von Umfahrungen für Radfahrer

17 Fahrradfreundliches Klima: Status und Förderung

Stand von 2015 in (Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit der Gemeinde Gröbenzell, 2015), Link in Kapitel [19](#).

18 Fragebogen zur Vorbereitung der AGFK 2015

Siehe (Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit der Gemeinde Gröbenzell, 2015), Link in Kapitel [19](#).

19 Literaturverzeichnis

- Abschluss Workshop Radverkehrskonzept, P. A. (11 2018). *Gröbenzell*. Von https://www.groebenzell.de/fileadmin/content/PDF/ISEK/A-RN_027_-_Abschluss-Workshop_Radverkehrskonzept.pdf abgerufen
- ADFC-Fahrradklimatest 2018, A. F. (2019). *ADFC-Fahrradklimatest 2018*. Von https://www.adfc-ffb.de/fileadmin/user_upload/kv-ffb/images/Startseite/2019_Fahrradklimatest/Fahrradklimatest_2018_Gr%C3%B6benzell.pdf abgerufen
- Agenda21 - Mobilität, A. (2020). *a21-groebenzell.de*. Von <https://www.a21-groebenzell.de/mobilitaet/> abgerufen
- Bank und Baum Agenda21, A. G. (07 2020). *a21-groebenzell.de*. Von <https://www.a21-groebenzell.de/bank-und-baum/> abgerufen
- Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit der Gemeinde Gröbenzell, A. O. (28. 10 2015). *A21-Groebenzell.de*. Von https://www.a21-groebenzell.de/wp-content/uploads/2020/05/AGFKVorbereitung_ADFCBeurteilung.pdf abgerufen
- CIMA Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Gemeinde Gröbenzell, C. B. (05 2015). *Agenda21 Gröbenzell*. Von https://www.a21-groebenzell.de/wp-content/uploads/2020/07/2015-05-28-CIMA-Einzelhandelskonzept-Gr%C3%82benzell_final.pdf abgerufen
- CIMA-Ergebnisprotokoll 2.LG-Sitzung EHK Gröbenzell, C. B. (09. 02 2015). Von <https://www.a21-groebenzell.de/wp-content/uploads/2020/07/2015-02-09-CIMA-Ergebnisprotokoll-2.LG-Sitzung-EHK-Gr%C3%B6benzell.pdf> abgerufen
- Eröffnung Rad- und Gehweg Sonnenweg, G. G. (04 2015). *Groebenzell.de*. Von <https://www.groebenzell.de/news-lesen/article/eroeffnung-rad-und-gehweg-am-sonnenweg.html> abgerufen
- Fahrradklima-Besprechungen 2005-2009, A. A. (02. 09 2009). *A21-Groebenzell.de*. Von https://www.a21-groebenzell.de/wp-content/uploads/2020/07/Fahrradklima-Besprechung_20090902.pdf abgerufen
- Frei.Leih.Rad, G. G. (2020). *Groebenzell.de*. Von <https://www.groebenzell.de/radfahren-in-groebenzell/freileihrad.html> abgerufen
- (2018). *Gemeinde Gröbenzell - Radverkehrskonzept*. Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV Alrutz GbR.
- Gröbenzell im Blick April, G. G. (04 2019). https://www.groebenzell.de/fileadmin/content/PDF/ISEK/A-RN_027_-_Abschluss-Workshop_Radverkehrskonzept.pdf. Von https://www.groebenzell.de/fileadmin/content/PDF/Groebenzell_im_Blick/2019/Groebenzell_im_Blick_im_April_2019.pdf abgerufen
- Gröbenzell im Blick August, G. G. (08 2019). *Groebenzell.de*. Von https://www.groebenzell.de/fileadmin/content/PDF/Groebenzell_im_Blick/2019/Groebenzell_im_Blick_im_August.pdf abgerufen
- Gröbenzell im Blick Dezember, G. G. (12 2009). *Groebenzell.de*. Von https://www.groebenzell.de/fileadmin/_migrated/media/Groebenzell_im_Blick_Dezember_2009.pdf abgerufen
- Gröbenzell im Blick Juni, G. G. (06 2015). *Groebenzell.de*. Von https://www.groebenzell.de/fileadmin/content/PDF/Groebenzell_im_Blick/2015/Groebenzell_im_Blick_Juni_2015.pdf abgerufen
- Gröbenzell im Blick Juni, G. G. (06 2018). *Groebenzell.de*. Von https://www.groebenzell.de/fileadmin/content/PDF/Groebenzell_im_Blick/2018/Groebenzell_im_Blick_im_Juni_2018.pdf abgerufen
- Gröbenzell im Blick Juni, G. G. (Juni 2019). *Gemeinde Gröbenzell*. Von https://www.groebenzell.de/fileadmin/content/PDF/Groebenzell_im_Blick/2019/Groebenzell_im_Blick_Juni_2019.pdf abgerufen

- zell_im_Blick_im_Juni.pdf abgerufen
- Gröbenzell im Blick, G. G. (6x jährlich). *Groebenzell.de*. Von <https://www.groebenzell.de/groebenzell-im-blick.html> abgerufen
- Grüne Routen Fürstenfeldbruck, A. F. (07 2020). *ADFC-FFB*. Von <https://www.adfc-ffb.de/radtouren-radrouten/gruene-routen/#:~:text=Gr%C3%BCne%20Radrouten%20aus%20dem%20Landkreis, die%20Landeshauptstadt%20M%C3%BCnchen%20radeln%20k%C3%B6nnen>. abgerufen
- Grüne Routen Regio City - Der Radroutenplaner für München, A. B. (07 2020). *ADFC-Bayern.de*. Von <https://bayern.adfc.de/artikel/gruene-routen-regiocity-der-radroutenplaner-fuer-muenchen> abgerufen
- Grüne Routen Regio City - Mit dem Rad aus der Region nach München, I. M. (07 2020). *IHK-Muenchen.de*. Von <https://www.ihk-muenchen.de/gruene-radrouten/> abgerufen
- Radfahren in Gröbenzell, G. G. (07 2020). *Groebenzell.de*. Von <https://www.groebenzell.de/radfahren-in-groebenzell.html> abgerufen
- Radverkehrskonzept - Konzeptbericht, P. A. (06 2019). *Groebenzell.de*. Von https://www.groebenzell.de/fileadmin/content/PDF/Umwelt___Energie/Radverkehrskonzept_-_Bericht_final_-_Juni_2019.pdf abgerufen
- Radverkehrskonzept Gröbenzell, G. G. (2019). *Groebenzell.de*. Von <https://www.groebenzell.de/radfahren-in-groebenzell/radverkehrskonzept.html> abgerufen
- Radverkehrskonzept - Handlungsbedarf, P. A. (06 2019). *Groebenzell.de*. Von Radverkehrskonzept - Konzeptbericht, PGV Alrutz abgerufen
- Radweg Freyastraße, A.-R. (11 2009). *Agenda 21 Gröbenzell*. Von https://www.a21-groebenzell.de/wp-content/uploads/2020/07/Radweg_Freyastra%C3%9Fe.pdf abgerufen
- Räuber-Kneissl-Radweg, W.-A. M. (2020). Von <https://www.xn--ruber-kneissl-radweg-bzb.de/der-radweg/> abgerufen
- Stadtradeln 2019 Gröbenzell Fürstenfeldbrucker Tagblatt, F. T. (25. 06 2019). *Merkur.de*. Von <https://www.merkur.de/lokales/fuerstenfeldbruck/groebenzell-ort28765/stadtradeln-buergermeister-geben-autoschluesel-fuer-drei-wochen-ab-12696020.html> abgerufen
- Unterführung, S., & Gröbenzell, G. (2014). Von <https://www.groebenzell.de/startseite/news-lesen/article/sperrung-des-radweges.html> abgerufen
- Verkehrskonzept Gröbenzell - Bestandsanalyse und Lösungsansatz, A.-V. u. (05 2014). *Agenda 21 Gröbenzell*. Von https://www.a21-groebenzell.de/wp-content/uploads/2020/07/Agenda21_AK_Verkehr_Situationsbl%C3%A4tter_Mai2014.pdf abgerufen
- Verkehrskonzept Gröbenzell - Bestandsanalyse und Lösungsansatz, A.-V. u. (07 2020). *Agenda21 Gröbenzell*. Von https://www.a21-groebenzell.de/wp-content/uploads/2020/08/Agenda21_AKVerkehr_Verkehrsnetz_Auswahl_Situationsbl%C3%A4tter_Juli2020.pdf abgerufen

20 Dokumente zum Fahrradklima in Gröbenzell

[15] Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit der Gemeinde Gröbenzell zur AGFK Vorbereitung



AGFKVorbereitung_A
DFCBeurteilung.pdf

2015, ADFC, 2015: [ADFC Beurteilung zur Fahrradfreundlichkeit in Gröbenzell](#)

Anhang

A 1 AGFK Vorbereitung 2016

Präsentation zur Vorbereitung der AGFK Bayern in Gröbenzell am 26.11.2015



Vorbereitung
AGFK_26.11.2015_PPI

Protokoll zur Vorbereitung der AGFK Bayern in Gröbenzell am 26.11.2015

Veranstaltung	Vorbereitung der AGFK Bayern e.V. in Gröbenzell
zeit, Ort	26.11.2015, von 10:00 Uhr bis 17:30 Uhr, Gröbenzell
Anwesend	<ul style="list-style-type: none"> • Herr Schäfer (1. Bürgermeister) • Herr Neuner (Sachgebiet Umwelt) • Herr Neubauer (AGFK Bayern e.V.) • Herr Kaluza (AGFK Bayern e.V.) • Herr Singer (Oberste Baubehörde) • Herr Radtke (ADFC Landesverband Bayern) • Herr Dr. Paesler (Referent für Verkehr) • Frau Dr. Baumann (Referentin für Umwelt) Herr Böhmer (Referent für Planung und Ortsentwicklung) • Frau Braun (Rathaus, pers. Referentin d. 1. Bürgermeister)
Protokollführerin	Frau Braun

Hohes Potenzial:

-Das „Fahrrad ist in Gröbenzell schon angekommen“, d.h. in Gröbenzell wird bereits sehr viel Rad gefahren und dies ist eine gute Voraussetzung, um darauf aufzubauen.

Positiv ist, dass der 1. Bürgermeister Herr Schäfer den Radverkehr angenommen hat und glaubhaft überbringt. Sowie selbst aktiv Fahrrad fährt.

Es gibt sehr viele Tempo 30-Zonen am Ort.

Viele Veranstaltungen, wie z.B. Neubürgerradltour

Vorschlag von Herrn Neubauer: Es wäre auch denkbar, vielleicht eine Bürgerversammlung auf dem Fahrrad zu veranstalten.

-Es gibt viele gute Akteure am Ort (ADFV, AGENDA 21, ...). Mit diesen Gruppen sollen die Gedanken und anstehenden Änderungen fortgeschrieben werden. In Form einer speziellen Arbeitsgruppe mit Fachkräften aus Verwaltung (1.

Bürgermeister/Tiefbau/Straßenverkehrsbehörde/Pl/...) und den Vereinen sollen die Themen diskutiert und die Wichtigkeit dargestellt werden.

Es ist ein gefühlter hoher Radverkehr vorhanden. Somit ist die Sicherheit für die Fahrradfahrer höher, weil die Autofahrer sich an den Fahrradverkehr gewöhnt haben und immer mit diesem rechnen. Die Rücksicht der Autofahrer ist größer.

Es sind viele Fahrradabstellanlagen vorhanden. Zum Teil auch ausreichend, teilweise zu wenig und vor allem auch veraltet.

Fahrradabstellsatzung vorhanden (ausreichende Stellplätze/...). Evtl. nochmal überdenken, vielleicht kann man das eine oder andere neu überarbeiten.

Der Rathausneubau ist ein positiver Aspekt auch im Bereich Fahrradverkehr. Die Gemeinde Gröbenzell kann das Thema „Fahrrad“ und „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in die Planung und in die Umsetzung voll und ganz aufnehmen. Das Rathaus wird dann zum Vorbild für alle ortsansässigen Arbeitgeber und ist auf dem neuesten Stand von den Möglichkeiten.

Wünschenswert I verbesserungswürdig:

Ein konkreter Beschluss aus dem Gemeinderat nach dem Motto „Die Gemeinde Gröbenzell hat sich den Radverkehr auf die Fahne geschrieben.“ wäre wünschenswert.

Ernennung eines Radverkehrsbeauftragten. Dieser soll die Schnittstelle zu den Bürgerinnen und Bürgern, zu den Verbänden, zur Polizei, etc. sein (siehe AGFK). Die Außenwirkung soll hierdurch gestärkt werden. Ansprechpartner in der Verwaltung für alle Fahrrad-Themen und —Belange. Entsprechende Öffentlichkeitsarbeit um das Thema „Fahrrad“ nach außen zu stärken.

Erstellung eines Radverkehrskonzeptes. Dieses soll Problembereiche enthalten und diese zeitlich überwachen. Besser sind externe Firmen, die professionell aufgestellt sind, Erfahrungen haben und die eine Sichtweise von außen mitbringen. Erhebung und Befragung, wie hoch der Radverkehrsanteil tatsächlich in der Kommune ist. Steigerung soll in einem Zeitraum von 7 Jahren ca. 5 % + x sein.

Die Empfehlung ist, eine wegweisende Beschilderung (weiß/grüne Fahrradschilder) aufzustellen. Hier soll einer der Servicegedanke und die Kommunikation dargestellt werden und zum anderen sieht der Autofahrer die Schilder und weiß dadurch selbsterklärend: „Achtung Radverkehr“.

Baustellenmanagement

Für die Hauptbereisung werden alle Verkehrsrechtlichen Anordnungen bzgl. Rad- und Fußverkehr geprüft, aktuell ist hier nicht alles passend.

Der Internetauftritt muss verbessert werden. Ein eigener Bereich mit Informationen für die Fahrradfahrer sollte eingerichtet werden.

Verkehrsrechtliche Beschilderung o Alte Schilder sollten hinterfragt werden. Nicht mehr jedes ist zeitgemäß oder sinnvoll.

Welche Radwege müssen nicht benutzungspflichtig sein? Auch hier sollte nochmal nach der Sinnhaftigkeit geprüft werden.

Es wurde festgestellt, dass in den 90er Jahren im Bereich Fahrradverkehr viel passiert ist. Dies ist im Vergleich zu anderen Kommunen schon ein früher Beginn den Radverkehr auszubauen und zu fördern. Jedoch ist in den letzten Jahren so gut wie gar nichts mehr passiert. D.h. die Infrastruktur ist stark veraltet und muss dringend angepasst werden.

Der ADFC verweist auf die Anlagen der Bahn (die Fahrradständer müssen eine bestimmte Breite haben).

Die Bodenmarkierungen sind sehr oft abgefahren und müssten erneuert werden.

-Piktogramme sind oftmals für Gefahrenbereiche sehr hilfreich. Vorhandene sollten ggf. erneuert werden. Ebenso ist für manche Punkte zu überlegen, ob man dort vielleicht Gerds. welche anbringt, um den Autofahrer auf den Fahrradverkehr aufmerksam zu machen.

„Das Radverkehrshandbuch „Radland Bayern“, sowie weitere Informationsbroschüren können jederzeit angefordert und in der Verwaltung ausgelegt werden.

Es gilt zu überlegen, ob vorhandene Einbahnstraßen für Fahrradfahrer geöffnet werden können (z.B. Gröbenbachstraße?).

Am Zillerhof — Thema „Schulwegquerung“:

Hier wird empfohlen, eine Streckenbegrenzung auf Tempo 30, mit regelmäßiger Überwachung, umzusetzen.

Bahnhofstraße — Thema „Radbenutzungszwang“•

Es ist schlecht, wenn auf einer Straße verschiedene Beschilderungen angebracht sind. Hier sollte eine durchgängige, regelmäßige und einheitliche Beschilderung festgelegt werden. Ein Radbenutzungszwang ist bei 30er-Zonen nicht erforderlich.

In der Schubertstraße fehlt ein Schutzstreifen für die Fahrradfahrer. Hierbei ist auch der Platz zu den parkenden Autos zu beachten!

-FreyasträÙe / Olchinger Straße:

Der Radweg endet hier. Eine Lösung sollte durch ein Ingenieurbüro gefunden werden.

Die Öffentlichkeitsarbeit muss ausgebaut werden. Z.B. auch durch Einbeziehung der Kindereinrichtungen und Schulen (Thema „Mamataxi“ — Kinder möchten lieber zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren).

Zusammenfassend:

Die Gemeinde Gröbenzell hat einen guten Radverkehr, auf dem aufgebaut werden kann und dieser soll auch fortgeschrieben werden.

- > Erstellung eines Radkonzeptes
- Öffentlichkeitsarbeit
- Strukturierter Weg und konsequente Umsetzung

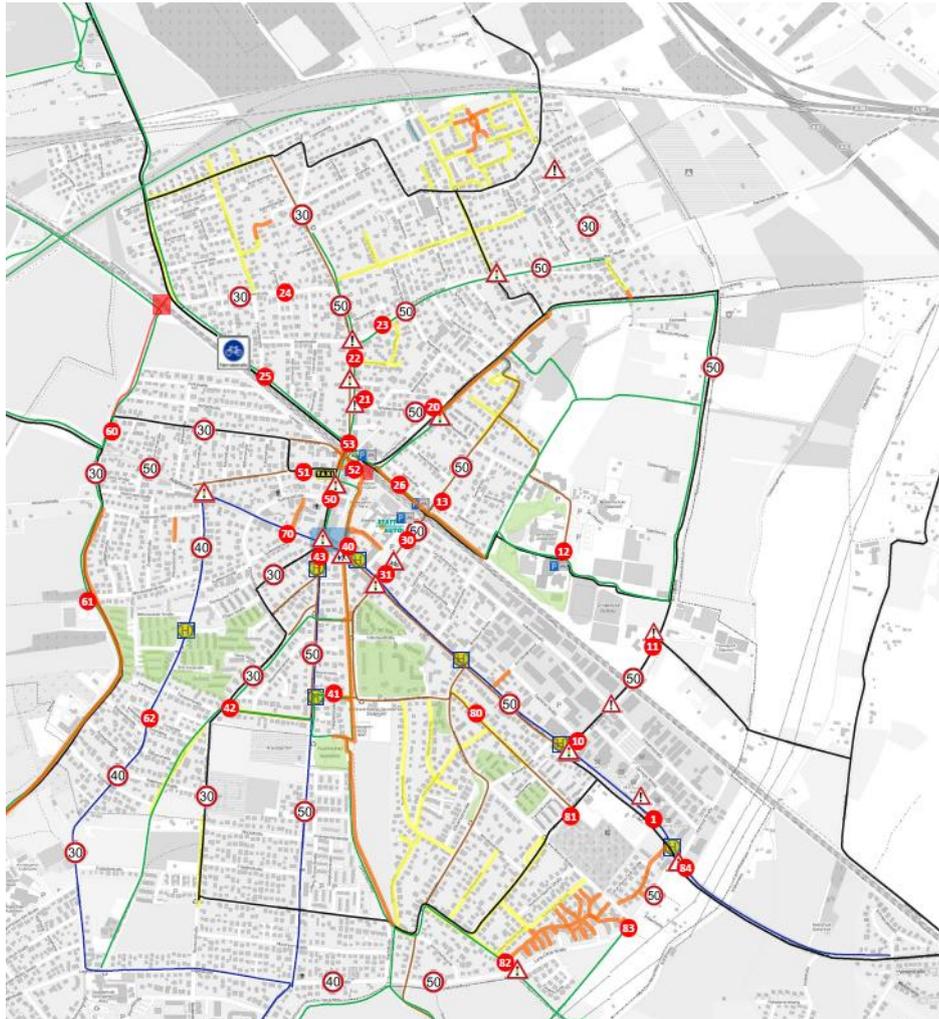
Wenn die Verwaltung alle Verbände vor Ort mit einbezieht, sich ein Konzept gegeben wird und dieses strukturiert abarbeitet, kann die Gemeinde Gröbenzell durchaus ein Vorbild für andere Kommunen werden.

Die Aufnahme in die AGFK Bayern e.V. wird empfohlen und könnte zum Anfang des Jahres 2016 erfolgen.

Bereisungsrouten



Stationen:



Legende:

Verkehrsbereiche:

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

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

Aufkommen für Radfahrer/Fußgänger

-  Fahrradrouternetz 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

Verkehrsnetz ÖPNV

-  S-Bahnhalte
-  Bushaltestelle und Buslinie

Stationen

-  Staff-Auto
-  Taxi-Station
-  Parkplatz/Fahrradstellplätze



ListeStationen.pdf

A 2 GARAD Radkonzept 1997

Die Motivation zum GARAD-Konzept war der Wunsch, eine ortsbezogene Handreichung für Verwaltung, Gemeinderat, Parteien und Presse zu haben.

Außer der Autoren war niemand beteiligt, es gab auch keinen Auftraggeber.

Zielsetzung war ein Stimmungsumschwung in Richtung „pro Rad“.

Das Papier wurde in der Presse rege zitiert (es gab eine Veranstaltung zur Vorstellung).

Ausgangspunkt waren die Forderungen zur Verbesserung von Fahrradabstellanlagen und die Schutzstreifen für Augsburgener und Olchinger Straße.

Die Autoren waren:

- Hanno Lang-Berens von Pro Bahn
- Günter Wigner vom BN
- Dietrich Müller vom ADFC



RADKONZ.PDF

A 3 Radverkehrskonzept Gröbenzell 2018, Ergänzungen

Bürgerbeteiligung ‚Spurwechsel - Red mit beim Radverkehrskonzept‘ 28.4.2018, (Gröbenzell im Blick Juni, Groebenzell.de, 2018), Link siehe in Kapitel 19

Spurwechsel: Red' mit beim Radverkehrskonzept

Die Gemeinde lud jüngst zur Bürgerbeteiligung ‚Spurwechsel - Red' mit beim Radverkehrskonzept‘ ein. Trotz sommerlicher Temperaturen folgten rund 50 Bürgerinnen und Bürger der Einladung ins Freizeitheim.

Durch den Tag führte das erfahrene Verkehrsplanungsbüro PGV Alrutz aus Hannover. An vier Stationen konnten die Gröbenzellerinnen und Gröbenzeller ihre Ideen und Anregungen zu den Themen Radverkehrsnetz, Fahrradparken, Öffentlichkeitsarbeit und Service sowie Allgemeines zum Thema Radverkehr einbringen. Erste Eindrücke, wie die Bürgerbetei-

ligung lief, fasste Lea Seidl, Radverkehrsbeauftragte, so zusammen: „In den Gruppen wurde aktiv und konstruktiv gearbeitet. Besonders bewegte viele die Situation entlang der Staatsstraße 2345 sowie der Hol- und Bringverkehr mit Autos vor den Schulen und Kindertagesstätten.“

Thematisiert wurde zudem der Bedarf nach Angeboten wie ein Verleih von Lastenrädern, Schließfächern für Helme und Taschen am Bahnhof sowie die Möglichkeit, Elektrofahräder ausprobieren zu können. Nach Auswertung der Ergebnisse durch das Planungsbüro wird die Gemeinde diese auf ihrer



Die Bürger nutzten die Chance, bei der Entwicklung des Radverkehrskonzepts der Gemeinde mitzuwirken. FOTO: GEMEINDE

Website veröffentlichen.

Die nächste Bürgerbeteiligung findet in Form einer Planungswerkstatt am **Donnerstag, 12. Juli, um 18.30 Uhr** im Freizeitheim statt. Dabei geht es um die Ortsentwicklung im Rahmen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK). In sechs Handlungsfeldern werden die Themen Mobilität und Vernetzung, Gewässer und Freiräume, Ortszentrum, Wohnquartiere, Gewerbegebiet sowie Soziales, Bildung und Kultur behandelt. Wir freuen uns auf einen regen Dialog und Austausch mit vielen interessierten Bürgerinnen und Bürgern. **GEMEINDE GRÖBENZELL**

A 4 ADFC Fahrradklimatest 2005

Zu dem Fahrradklimatest 2005 erstellte der ADFC und die Agenda21 eine ausführliche Analyse und Bewertung der Fahrradinfrastruktur in Gröbenzell, die in der Presse präsentiert wurde. Anhand dessen wurde in den folgenden Jahren eine ausführliche Diskussion mit der Gemeinde um Verbesserungen geführt. Die Forderungen von damals sind in vielen Teilen noch 2020 gültig.

Fahrradklimatest für Gröbenzell

„Wie wohl fühlen Sie sich als Radfahrer in Ihrer Stadt und Gemeinde?“ Unter diesem Motto startete der ADFC, BUND und das Umweltministerium eine bundesweite Fragebogenaktion zur Benotung der Radverkehrsverhältnisse in den Kommunen. Über 26000 Radfahrer bewerteten die Situation in ihren Gemeinden und Städten durch die Beantwortung von 22 Fragen. Die Ergebnisse wurden anlässlich der Fahrradmesse IFMA Köln am 15.9.05 veröffentlicht.

Gröbenzell ist bei dem bundesweiten Fahrradklimatest 2005 zum ersten Mal in der Wertung und erreicht sehr beachtliche Platzierungen:

Platz 1 im Landkreis FFB

Platz 1 in Oberbayern

Platz 3 in Bayern (hinter Erlangen und Memmingen)

Platz 19 bundesweit für die Orte unter 100000 Einwohner

Dass die Gröbenzeller am Radfahren ganz besonders interessiert sind, belegt die Teilnehmerquote, bei der die Gröbenzeller in dem Fahrradklimatest absolute Spitze waren. Die Teilnehmerzahl der Gröbenzeller am Klimatest war viermal größer als in der Kreisstadt Fürstenfeldbruck und immerhin mehr als halb so groß wie in ganz München. Überhaupt schnitt der Landkreis Fürstenfeldbruck bei der Teilnehmerzahl mit Abstand als bester von ganz Bayern ab. Das zeigt das hohe Interesse der Bürger am Radverkehr und auch, dass die Arbeit des ADFC mittlerweile Früchte trägt.



*Bei der Übergabe der Bewertung zum Fahrradklimatest:
Martin Oetjen(ADFC), Bürgermeister Dieter Rubenbauer,
Andreas Schnegg(ADFC), Peter Dreisow (Vorsitzender des
ADFC-Kreisverband)*

Auch wenn das Ergebnis für Gröbenzell im Vergleich zu anderen bayerischen Spitzenplätzen hinsichtlich der vorhandenen Radverkehrsanlagen etwas schmeichelhaft erscheint, profitiert Gröbenzell besonders von der flächendeckenden Verkehrsberuhigung, was sich positiv auf Wohn- und Lebensqualität und auch aufs Radfahren auswirkt. So werden die Fragen: „Radfahren macht Spaß“, „Radfahrer werden als Verkehrsteilnehmer akzeptiert“ oder „Bei uns fahren alle Bevölkerungs- und Altersgruppen mit dem Fahrrad“ mit sehr gut oder gut bewertet.



Gut bewertet wurde, die vielfältigen Möglichkeiten, Alltagswege mit dem Fahrrad abseits von Hauptverkehrsstraßen zurückzulegen, wie z.B. hier auf dem Fischerweg, der neuerdings als Fahrradroute für den BuGa-Radring beschildert ist.

Die Gröbenzeller lobten auch das bequeme Erreichen des Ortszentrums mit dem Fahrrad, sowie die Möglichkeiten mit dem Fahrrad zügig und direkt zum Ziel zu kommen. Dazu zeigt das nebenstehende Beispiel die S-Bahn-Unterführung mitten im Ortszentrum an der Bahnhofstraße, wo die Hauptroute des Radverkehrs zwischen Nord- und Süd-Gröbenzell die der S-Bahntrasse kreuzungs- und autofrei quert. Außerdem lässt sich die Unterführung auf beiden Seiten der Bahnschienen für Fußgänger und Radfahrer auf Brücken überqueren.



An anderen Stellen gibt es auf dem Weg ins Ortszentrum noch ärgerliche Hindernisse. Wer aus dem Gewerbegebiet zum Ortszentrum über die Industriestraße und Grünfinkenstraße fährt, muss die Rampen der Freyastraße sehr weitläufig umfahren, um anzukommen. Oder der Gröbenbach-Radweg endet ohne jegliche Überquerungshilfe zum Ortszentrum an der Olchinger Straße, der Straßentunnel ist für Radfahrer nicht geeignet. (siehe linkes Bild).

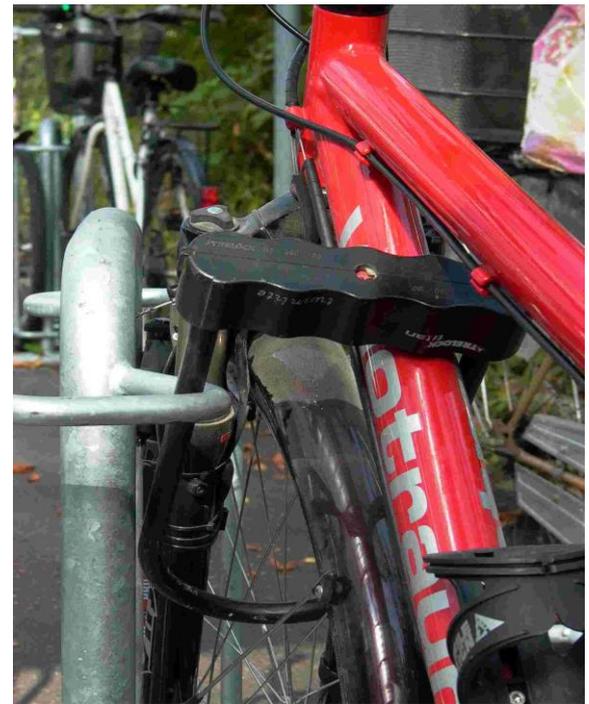


Auf den meisten Straßen Gröbenzells werden Radfahrer im Mischverkehr geführt, was sich bestens bewährt, weil Radfahrer insbesondere an Ausfahrten und an Kreuzungen weniger Konflikte als auf Radwegen haben. Im Bereich der Hauptverkehrsstraße, der Augsburg- und Olchinger Straße sind für den Radverkehr Schutzstreifen abmarkiert, die dem Radfahrer ausreichend und zügiges Fahren zulassen; Schwierigkeiten ergeben sich jedoch manchmal an den Fahrbahnverengungen im Bereich der Verkehrsinseln, wo die Spur der Radfahrer von Autofahrern zu wenig respektiert wird. Bauliche Radwege sind in Gröbenzell nicht so zahlreich, dennoch häufen sich die Klagen wegen baulicher Mängel, zu geringer Breite, Verparkung durch Autos, Radfahrer in Gegenrichtung und Konfliktsituationen an Ausfahrten und Kreuzungen. Aus diesem Grund empfiehlt der ADFC sofern die Straßenverhältnisse es zulassen, den Radverkehr vorzugsweise auf Schutzstreifen oder im Mischverkehr zu führen. Immerhin wurde bei der Querung des Radweges an der Rathausstraße die Bordsteinabsenkung nach dem Umbau ohne Schwelle ausgeführt (siehe rechtes Bild). Lobenswert ist, dass alle Einbahnstraßen in Gröbenzell für Radfahrer in Gegenrichtung befahrbar sind. Dadurch lassen sich die Ziele ohne Umwege erreichen.





Nach der Umfrage halten die Gröbenzeller das Risiko des Fahrraddiebstahls hoch. Hier gibt es noch Informationsbedarf, den wir in Zukunft zusammen mit ADFC, Polizei und Gemeinde decken wollen.



Eigentlich sind die Bedingungen in Gröbenzell auch für die Diebstahlprävention gerade am Diebstahlschwerpunkt S-Bahn mit den neuen Fahrradabstellanlagen nicht schlecht. Aufklärung, wie die neuen Ständer optimal genutzt werden und Hinweise zur Fahrradsicherung können die Situation zukünftig verbessern.



Laut der Umfrage ist die Anzahl der Fahrradabstell-Möglichkeiten entlang der Straßen zu niedrig. Das führt in der Gröbenzeller Hauptgeschäftsstraße häufig zu chaotischen Situationen auf Gehwegen. Die Gröbenzeller Geschäfte haben es bislang überwiegend versäumt, ihren Kunden komfortable Fahrrad-Abstellanlagen in ausreichender Zahl anzubieten. Dabei benötigen Radfahrer im Vergleich zu Autofahrern viel weniger Platz. Zu wünschen bleibt, dass das Geld lieber in den örtlichen Geschäften ausgegeben wird als an der Tankstelle.



Die Fragen „Bei uns wird viel für das Radfahren geworben“ und „Bei uns wurde besonders viel für den Radverkehr getan“ wurden überraschenderweise beim Fahrradklimatest negativ bewertet. Das spricht nicht dafür, dass die letzten großen Maßnahmen der Gemeinde für den Fahrradverkehr ausreichend publiziert wurden, wie z.B. die Fahrradabstellanlagen an der S-Bahn.

Außerdem wurde erst vor einigen Monaten ein Fahrradrouthenetz beschlossen, bislang existiert die Beschilderung aber nur auf dem BuGa-Radring. Die weiteren Routen müssen auch noch beschildert werden, damit die Möglichkeit sicher abseits der Hauptverkehrsstraßen zu radeln, weiter erleichtert wird. Auch dieses Fahrradrouthenetz wird in Zukunft ein Aushängeschild für ein positives Fahrradklima in Gröbenzell sein.

Ein weiteres wichtiges Thema „etwas für den Radverkehr zu tun“, ist die Anbindung des Neubaugebietes am Züblingelände für Fußgänger und Radfahrer über die Lena-Christ-Straße, um die Mobilität der zukünftigen Bewohner nicht aufs Autofahren zu reduzieren.

Bei der Übergabe der Fahrradklimanoten an Herrn Bürgermeister Rubenbauer wurde ins Auge gefasst, die neuralgischen Punkte unter der Obhut der Agenda21 und Mitarbeit des ADFC weiter zu behandeln. Bei dem Treffen wurde vorgeschlagen, ähnlich wie in Fürstenfeldbruck dazu einen Arbeitskreis Radverkehr zu initiieren, in dem die kritischen Themen zusammen mit der Gemeinde behandelt werden. Hier ergibt sich ein neues Betätigungsfeld für die Agenda 21, zu dem neuen Mitstreiter herzlich willkommen sind (Kontakt: Hr. Dr. Endemann, Tel.: 08142/9866).

Die herausragend hohe Teilnehmerquote der Gröbenzeller Bürger am Fahrradklimatest sollte für die Gemeinde Grund sein, das Thema Radverkehr sehr wichtig zu nehmen.

Weitere Informationen zum bundesweiten Fahrradklimatest finden Sie im Internet:
www.adfc.de/2596_1

Martin Oetjen
ADFC-Ortsgruppe
Agenda21 - AK Verkehr

A 5 ADFC Fahrradklimatest 2012

Siehe (Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit der Gemeinde Gröbenzell, 2015), Link in Kapitel [19](#).

A 6 Fahrradklimatest 2018

Siehe auch (ADFC-Fahrradklimatest 2018, 2019), Link in Kapitel 19

L



AUSWERTUNG Stadtgrößenklasse: <20.000 Einwohner

Gröbenzell

KURZÜBERBLICK

Gesamtbewertung (Schulnote)	3,5
Rangplatz in Stadtgrößenklasse	47 von 186 Städten
Vergleich zu 2016	leichte Verschlechterung (-)

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

im Städtevergleich

positiv

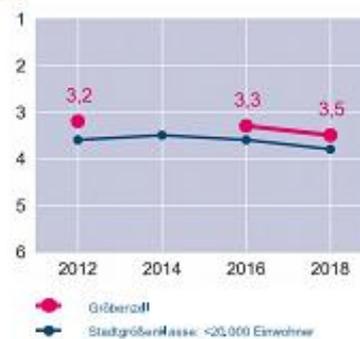
- Werbung für das Radfahren
- Fahrradförderung in jüngster Zeit
- Radfahren durch Alt und Jung

negativ

- kein oder geringes Angebot öffentlicher Leihfahrräder
- wenig attraktive Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln
- schmale (Rad)wege

ENTWICKLUNG

seit 2012



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

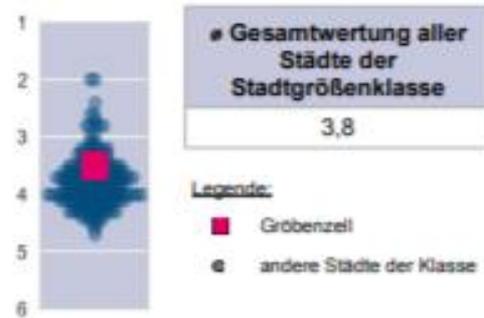
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Stand 22.03.2019

Überblick Gröbenzell

Anzahl Teilnehmer	114
Gesamtbewertung ¹	3,5
Rangplatz Bund in Stadtgrößenklasse	47 von 186
Rangplatz Land in Stadtgrößenklasse	7 von 36
Vergleich Gesamtbewertung zu 2016 ²	-

Stadtgrößenklasse: <20.000 EW



STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

...in der Einzelbewertung ³	
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,2
Radfahren durch Alt und Jung	2,4
zügiges Radfahren	2,5
Werbung für das Radfahren	2,5
Spaß oder Stress	3,0
Wegweisung für Radfahrer	3,0
Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,1
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	3,2
Reinigung der Radwege	3,2
Medienberichte	3,2
Konflikte mit Fußgängern	3,3
Abstellanlagen	3,3
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,4
Winterdienst auf Radwegen	3,4
Hindernisse auf Radwegen	3,6
Sicherheitsgefühl	3,7
Fahrraddiebstahl	3,7
Konflikte mit Kfz	3,8
Oberfläche der (Rad)wege	3,8
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	4,1
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,1
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,1
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,4
Breite der (Rad)wege	4,4
Führung an Baustellen	4,5
Fahrradmitnahme im ÖV	4,6
Öffentliche Fahrräder	5,3

Stärken



Schwächen

...im Vergleich zu ähnlichen Städten ⁴	
Werbung für das Radfahren	+1,7
Fahrradförderung in jüngster Zeit	+1,0
Radfahren durch Alt und Jung	+0,7
Reinigung der Radwege	+0,7
Medienberichte	+0,5
Winterdienst auf Radwegen	+0,5
Abstellanlagen	+0,5
Erreichbarkeit Stadtzentrum	+0,4
zügiges Radfahren	+0,3
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	+0,3
Wegweisung für Radfahrer	+0,3
Ampelschaltungen für Radfahrer	+0,1
Spaß oder Stress	+0,1
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	+0,1
Sicherheitsgefühl	+0,1
Konflikte mit Fußgängern	0,0
Konflikte mit Kfz	0,0
Hindernisse auf Radwegen	0,0
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	0,0
Oberfläche der (Rad)wege	0,0
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	-0,1
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	-0,2
Fahrraddiebstahl	-0,2
Führung an Baustellen	-0,2
Breite der (Rad)wege	-0,3
Fahrradmitnahme im ÖV	-0,5
Öffentliche Fahrräder	-0,5

- Schulnotensystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich
- falls zutreffend: Vergleich mit der Gesamtbewertung 2016, fünfstufige Skala
++ starke Verbesserung + leichte Verbesserung, o kaum Veränderung - leichte Verschlechterung -- starke Verschlechterung
- Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen der Stadt
- Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Städte der Stadtgrößenklasse.
Lesebeispiel für F11: Sicherheitsgefühl wird 0,1 Notenpunkte besser bewertet als im Durchschnitt der Stadtgrößenklasse.

A 7 Presseartikel der Agenda21: Fahrradwegweisung in Gröbenzell mit Unterstützung der Agenda 21 und des ADFC erfolgreich umgesetzt

Im Zuge der Umsetzung des Radwegekonzeptes des Landkreises Fürstenfeldbruck wurde auch die Fahrradwegweisung in Gröbenzell komplett neu beschildert. Die bisherigen Schilder wurden vollständig ausgetauscht gegen Wegweiser mit grüner Schrift auf weißem Grund, die dem bundesweiten FGSV Standard entsprechen (FGSV = Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). Neben einer Vielzahl von Richtungswegweisern wird an Knotenpunkten der Routen mit Zielwegweisern auf überörtliche Fernziele und innerörtliche Nahziele mit Kilometerangabe und ggf. zusätzlichen Symbolen beschildert. Ein Planungsbüro hat dazu in den letzten 2 Jahren ein landkreisweites Fahrradrouten-Gesamtnetz unter Beteiligung der Städte und Gemeinden als Grundlage erarbeitet, in dem die Fahrradrouten innerorts mit den Ortsverbindungsrouen verknüpft worden sind. Die beschilderten Routen sollen gerade auch Ortsfremden auf Strecken führen, die für das Radfahren hinsichtlich Sicherheit, KFZ-Verkehrsaufkommen und Komfort favorisiert sind. Das kann natürlich auf manchen Strecken nur ein gewisser Kompromiss sein, weil die Anforderungen der Radfahrer je nach Typ und Einsatz (Alltag oder Freizeit) sehr unterschiedlich sind. An zusätzlichen Einhängern der Schilder sind Routen für Themen (z.B. Räuber-Kneissl-Weg) oder Fernrouten (z.B. BuGa-Radl-Ring oder München-Augsburg-Route) erkennbar.

Ein solch flächendeckendes Konzept kann nicht von heute auf morgen entstehen, sondern muss über Jahre hinweg entwickelt werden. Erkenntnisse aus Forschung und ersten Pilotprojekten müssen aufgegriffen werden und auf die lokalen Verhältnisse angepasst werden. Fragen wie „wo sind die verkehrssichersten Routen“, „wie ist überhaupt die zukünftige Entwicklung des Fahrradverkehrs in den Kommunen und in der Region“, „wie sind die Schilder zu gestalten“ und „welche Ziele sind für welche Radfahrer eigentlich relevant“, und vieles mehr bis zur Montageart und Wartungsfreundlichkeit der Schilder sind zu beachten.

Auch bei diesem Projekt setzten die Verwaltung der Gemeinde Gröbenzell, der Arbeitskreis Verkehr und Mobilität der lokalen Agenda 21 sowie der ADFC Gröbenzell die langjährige erfolgreiche Zusammenarbeit im Bereich Verkehr fort und erarbeiteten gemeinsam die Anforderungen an die neue Wegweisung. Aktuelle Ergebnisse z. B. aus dem 2019 abgeschlossenen

Radverkehrskonzept wurden genauso berücksichtigt wie nachhaltige Erkenntnisse aus dem im gleichen Jahr vorgelegten integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK).

Aber auch langjährige Erfahrungen zum Thema Fahrradwegweisung fanden Eingang in die Abstimmungsgespräche. So gab es bereits in den 90er Jahren eine Gruppe interessierter Bürgerinnen und Bürger, den GARAD (Gröbenzeller Arbeitskreis Radverkehr), der fachlich versiert einen sehr umfangreichen Anforderungskatalog erstellte. Auf dieser Grundlage begann dann Anfang der 2000er der Arbeitskreis Verkehr und Mobilität gemeinsam mit dem ADFC Gröbenzell ein gesamtheitliches Verkehrskonzept für Gröbenzell für alle Verkehrsmittel zu entwickeln. 2004 wurde zum ersten Mal ein Vorschlag für ein innerörtliches Fahrradroutennetz



durch den Arbeitskreis dem Gemeinderat vorgestellt und diesem zugestimmt und umgesetzt. Seit 2005 dokumentiert der Arbeitskreis fortlaufend das „Fahrradklima“ in Gröbenzell mit entsprechenden Kommentierungen zu der Qualität der Fahrradinfrastruktur im Ort, wie der Zustände der Radwege oder Fahrradständer. Seit etwa 2010 werden Anforderungen des Arbeitskreises systematisch in Situationsblättern bzw. Situationsanalysen formuliert und hieraus resultierend Anträge zur Umsetzung im Gemeinderat gestellt. Zwei dieser Anträge beinhalteten beispielsweise 2016 die Erstellung des Radverkehrskonzeptes und 2019 die sukzessive Umsetzung aller im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen bis 2024. Eine der ersten durchgeführten Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes ist die „Fahrradwegweisung in Gröbenzell“, welche nun in gemeinsamer Zusammenarbeit zwischen Öffentlichkeit, Verwaltung und Politik erfolgreich abgeschlossen wurde.

Der Arbeitskreis Verkehr und Mobilität der lokalen Agenda 21 von Gröbenzell ist ein offenes parteiennutrales Forum, bestehend aus interessierten Bürgerinnen und Bürgern Gröbenzells, aus Vertretern unterschiedlicher Interessensverbänden (z. B. ADFC, Seniorenbeirat oder Bund Naturschutz) sowie Gemeinderätinnen und Gemeinderäten. Zur Gewährleistung nachhaltiger und umweltbewusster Mobilität als wichtiger Bestandteil unserer Lebensqualität greift er konkrete Aufgaben in unserer Gemeinde auf, organisiert Initiativen, formuliert Anforderungen, fordert diese bei der lokalen Politik ein und begleitet sie bei der Umsetzung und im Betrieb. **Die lokale Agenda 21 hat Antragsrecht im Gemeinderat.** Siehe auch www.a21-groebenzell.de/

04.08.2020/Entwurf (im AK Verkehr noch abzustimmen)

Bernd Reich
Sprecher des AK Verkehr

Bienenweg 4 | 82194 Gröbenzell
T +49 8142 597429 | F +49 8142 597435 | M +49 1525 4219345
E-Mail: brbi@ffb.org

A 8 Grüne Routen – Wegweiser zum Umsatteln

Der ADFC Fürstenfeldbruck beschreibt mit Grünen Routen Strecken für Radfahrer, auf denen sie auf überwiegend verkehrsarmen und sicheren Strecken in Landeshauptstadt München gelangen.

Auszug aus der Homepage für Grüne Routen, (Grüne Routen Fürstenfeldbruck, 2020), Link in Kapitel 19

Grüne Radrouten aus dem Landkreis Fürstenfeldbruck nach München

Liebe Radlerinnen,
liebe Radler,

mit den „Grünen Routen“ beschreibt Euch der ADFC Fahrradrouen, auf denen Ihr verkehrsarm und zügig von verschiedenen Orten im Landkreis Fürstenfeldbruck in die Landeshauptstadt München radeln könnt. Wegen der vielfältigen Ziele in München haben wir einen Übergabepunkt gewählt, ab dem Ihr Euren Weg anhand der Fahrradwegweisung zu weiteren Zielen in der Stadt München fortsetzen könnt. Wir empfehlen Euch dazu als Kartenmaterial den „Münchner Radl Stadtplan“ (kostenlos erhältlich im Referat für Gesundheit und Umwelt, Bayerstraße 28a oder an der Infothek des Baureferats, Friedenstraße 40) oder die Internetseite "[Fahrradfahren in München](#)".

Auf den „Grünen Routen“ sollt Ihr so sicher und entspannt wie möglich zu Eurem Ziel kommen und Eure Fahrt genießen. Deswegen haben wir Euch Strecken beschrieben, die vorzugsweise naturnah und überwiegend auf asphaltierten Straßen und Wegen, teilweise auf befestigten Feldwegen oder in Grünanlagen verlaufen und so weit wie möglich Ampeln und Gefahrenpunkte wie stark befahrene Straßen, große Kreuzungen und straßenbegleitende Radwege mit häufigen Ausfahrten und Einmündungen meiden. Diese Routen sind sowohl für die alltägliche Fahrten wie z. B. zur Arbeit als auch für Freizeitausflüge zu empfehlen. Nicht immer haben wir die kürzeste Strecke ausgewählt, dennoch werdet Ihr schneller Euer Ziel erreichen, weil Ihr an weniger Ampeln warten müsst, als wenn Ihr die Hauptzufahrtsstraßen nach München benutzt.

Da die „Grünen Routen“ meist durch weniger bekannte und kleinere Straßen führen, erleichtert anfangs die Zuhilfenahme des Stadtplanes die Orientierung, weil eine Wegweisung nicht überall vorhanden ist. Als weitere Hilfestellung bieten wir auf dieser Seite Kartenausschnitte, in denen der Verlauf der zugehörigen Route markiert ist. Ihr könnt diese Karten herunterladen und ausdrucken. Wenn Ihr die Routen mit einem GPS-Gerät abfahren wollt, könnt Ihr dafür die GPX-Tracks auf dieser Seite herunterladen. Mithilfe der KML-Files könnt Ihr die Routen auf Google Earth verfolgen.

Weitere Informationen sind zu finden unter (Links siehe in Kapitel 19):

(Grüne Routen Regio City - Mit dem Rad aus der Region nach München, 2020)

(Grüne Routen Regio City - Der Radroutenplaner für München, 2020)

A 9 Verkehrsmittelwahl zum Einkaufen

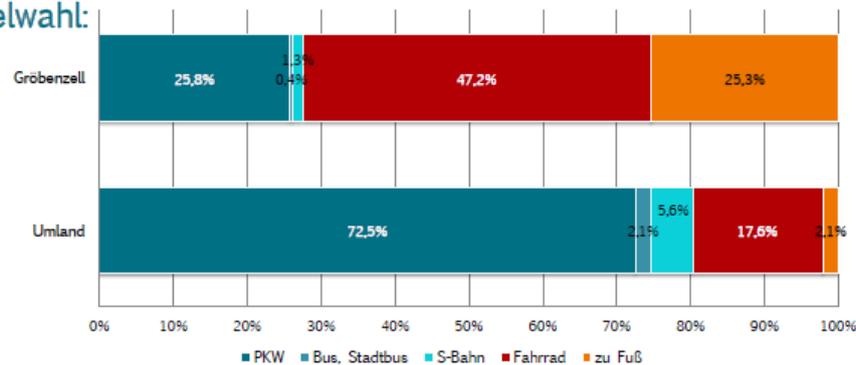
Nach der Untersuchung zum Thema Einkaufsverhalten CIMA von 2015.

(CIMA Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Gemeinde Gröbenzell, 2015), Link in Kapitel 19.

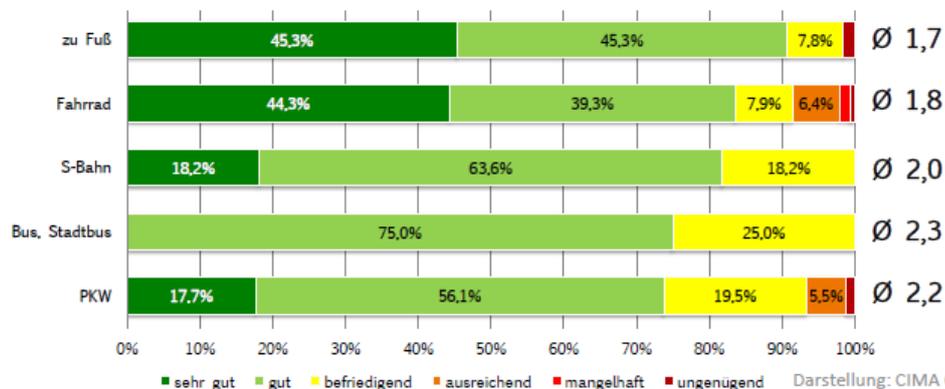
Telefonische Haushaltsbefragung Ausgewählte Ergebnisse



Verkehrsmittelwahl:



Bewertung Erreichbarkeit :



Darstellung: CIMA GmbH 2015 14

Abbildung 4: Telefonische Haushaltsbefragung zur Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen

A 10 Unfallberichte

Siehe (Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit der Gemeinde Gröbenzell, 2015), Link in Kapitel 19.

A 11 Situationsblatt für Staatsstraße

Siehe in Kapitel 19 (Verkehrskonzept Gröbenzell - Bestandsanalyse und Lösungsansatz,



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 Gehwegzustände 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 -ausfahrt
- 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

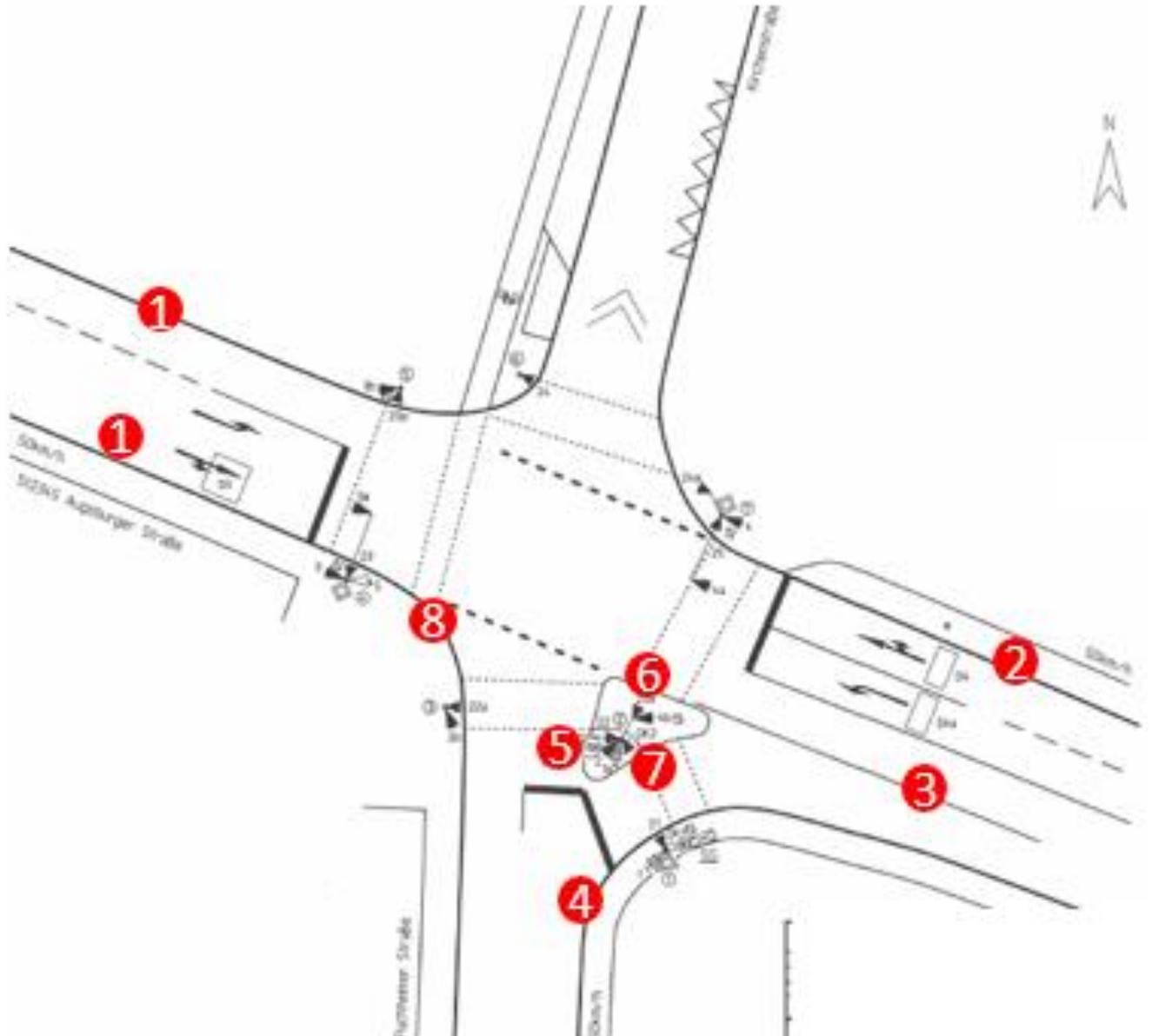
Quelle Karte: Bayernatlas

A 12 Kreuzung Augsburgener-/Puchheimer-/Kirchenstraße

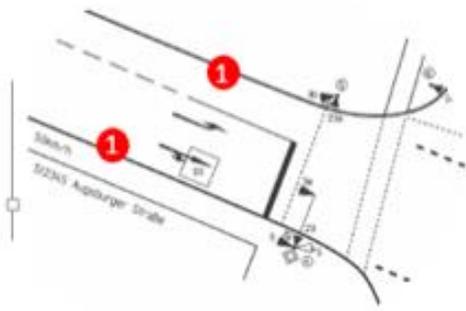
Siehe in Kapitel 19 (Verkehrskonzept Gröbenzell - Bestandsanalyse und Lösungsansatz, Agenda21 Gröbenzell, 2020)

Situationsblatt Kreuzung Augsburgener-/Puchheimer-/Kirchenstraße

Neuralgische Punkte:

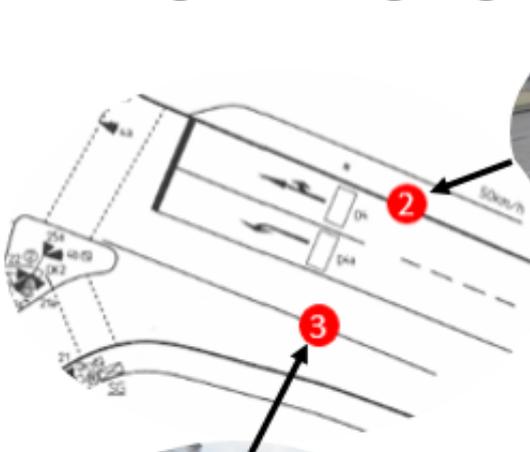


Kreuzungsbereich Augsburgsberger-/Puchheimer-Straße: West-Seite



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 Augsburgsberger-/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 Augsburgsberger 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 Augsburgsberger Straße führt. Die Radverkehrsführung entspricht nicht den Vorgaben der ERA2010.

Kreuzungsbereich Augsburg-/Puchheimer-Straße: Süd-Seite

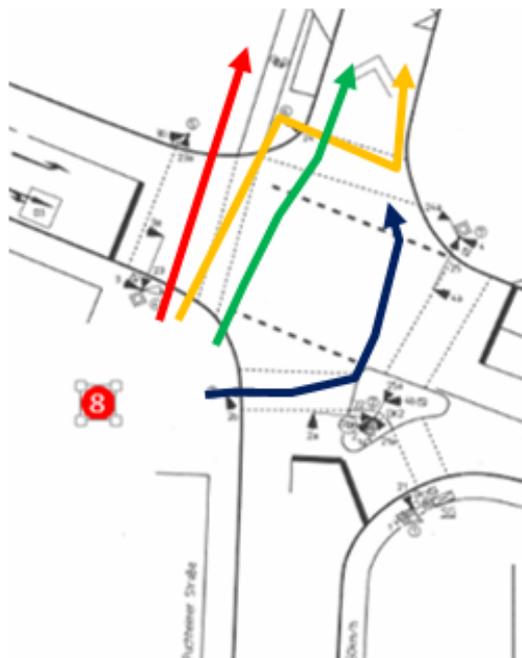


- 4** Rechtsabbieger von der Puchheimer Straße haben freie Fahrt. Radfahrer, die geradeaus fahren werden gefährdet. Es fehlt ein Fahrradstreifen, der Radfahrer sicher in den Kreuzungsbereich führt.
- 5** Ein Aufstellfläche für Radfahrer aus der Puchheimer Straße und auch aus der Karwendelstraße würde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



Kreuzungsbereich Augsburg-/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 Augsburg-er 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 Augsburg-er Straße. Diese Methode wäre eigentlich die korrekteste von allen, aber ist schlecht geeignet, weil die Aufstellfläche auf der Verkehrsinsel nicht ausreichend ist.

A 13 Knoten Augsburg-/-Alpen-/Winterstraße

Siehe in Kapitel 19 (Verkehrskonzept Gröbenzell - Bestandsanalyse und Lösungsansatz, Agenda21 Gröbenzell, 2020)



Agenda 21



Gröbenzell



Situationsblatt „Bereich Knoten Augsburg 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

Antrag vom 13.07.2020 an das Plenum der Agenda 21 über den Arbeitskreis Verkehr der Agenda 21

Projekt: bessere Verkehrssicherheit für die Einmündung Augsburgs Straße / Alpenstraße

Fast täglich erfahren vor allem die Eltern und Kinder des Kindergartens Villa Kunterbunt an der Einmündung Augsburgs Straße / Alpenstraße brenzlige Situationen durch unaufmerksame Kraftfahrer bei schnellem Verkehr vor dem Eingangsbereich.

Von der Staatsstraße herfahrend haben sowohl Rechts- wie auch Linksabbieger gleichzeitig grünes Licht mit den Fußgängern, die die Alpenstraße überqueren. Gefahr geht aus von Rechtsabbiegern, die von Olching herkommen und bei bereits grüner Ampel auf der Staatsstraße mit hoher Geschwindigkeit rechts abbiegen. Aber auch vom Ortszentrum herkommende Autofahrer, die links in die Alpenstraße abbiegen und noch auf den Gegenverkehr achten müssen, ziehen mitunter (noch) schnell um die Ecke.

Da hier besonders Schutzbedürftige (Eltern mit teilweise mehreren Kindern) diesen Überweg nutzen, bitten wir um Prüfung verschiedener Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an dieser Kreuzung.

Einige Vorschläge für eine Verbesserung der Situation haben wir hier mit den Eltern des Kindergartens zusammengestellt:

- Offizielle Hinweisschilder/Verkehrszeichen (VZ 1012-51) auf den Kindergarten in angemessener Entfernung auf allen Straßen um die Villa Kunterbunt
- 30er-Bereich in der Augsburgs Straße mit VZ 274-30 (und Zusatz VZ 1012-51), ggfs. auch Alpenstraße nach Beispiel derselben Staatsstraße in Lochhausen, z.B. für ein Zeitfenster von 7:00 bis 17:00, werktags.
- Längere Schutz-Planken/Fußgänger-Geländer zur Straße wie bereits vor dem Eingang, nur an den Überwegen/Fußgänger-Furten unterbrochen
- Beidseitige Warnblink-Signale am Fußgänger-Überweg/Fußgänger-Furt Alpenstraße wie beim Überweg über die Staatsstraße
- Zurückversetzung des Übergangs/der Fußgänger-Furt in der Alpenstraße in Richtung Süden um eine Fahrzeugaufstelllänge (etwa 5 bis 6m)
- Sehr helle Beleuchtung, nicht erst bei Dunkelheit, sondern auch bei Dämmerung.
- Deutlich sichtbare Straßenmarkierungen an den Überwegen, z.B. kürzere Frequenz der Auffrischung mit leuchtend weißer Farbe auf der Fahrbahn.
- Bedarfsschaltung der Ampel-Anlage mit ausreichender Grünphase für die Fußgänger insbesondere über die Augsburgs Straße mit Anforderungstaster für die Fußgänger; derzeit läuft die Ampel zyklisch, d. h. in jedem Umlauf kommt Grün für die Alpenstraße, egal, ob ein Auto oder ein Fußgänger anwesend ist oder nicht; Ziel sollte es aber sein, Schaltungen zu vermeiden, die die Autos auf der Augsburgs Straße zum unnötigen Anhalten zwingen (Möglichkeit: Dauergrün für die Staatsstraße, falls kein Auto von der Alpenstraße kommt, Anforderung von Fußgängergrün, dann aber ausreichend lang).
- Prüfung des sinnvollen Einsatzes von Trixi-Spiegeln an den Ampeln bzw. Fußgänger-Überwegen

Wir bitten die Gemeinde hiermit, sich diesem Anliegen zeitnah anzunehmen.

Dieser Antrag wurde am 18.11.19 vom Arbeitskreis Verkehr einstimmig angenommen und soll am 26.11.19 zur Verabschiedung im Plenum der Agenda 21 vorgelegt werden.

A 14 Kreuzung Freyastraße zur Olchinger Straße

„Radwegende Freyastraße“, ADFC-Pressebericht vom November 2009; (Radweg Freyastraße, 2009), Link in Kapitel 19

„Der Radweg auf der Westseite an der Freyastraße endet an der Kreuzung zur Olchinger Straße im Nichts.“ Damit wendete sich der ADFC und die Lokale Agenda21 bereits 2006 an die Gröbenzeller Gemeinde, um darauf hinzuweisen, dass es für Radfahrer nicht möglich ist, die Kreuzung Freyastraße und Olchinger Straße regelkonform zu überqueren. Es gibt nicht einmal ein Radweg-Ende Schild, das dem Radfahrer den Wechsel auf die Fahrspur erlaubt und ihn darauf hinweist. In einer Ortsbesichtigung mit den Verkehrsbehörden des Straßenbauamtes, der Polizei,



des Landkreises und der Gemeinde wurden die Vorschläge aus dem ADFC und der Lokalen Agenda 21 vorgetragen. Darin enthalten waren die Möglichkeiten, dass Radfahrer sich auf der Linksabbiege- und Geradeausspur der Freyastraße bereits rechtzeitig einordnen können, um mit möglichst geringem Risiko, die Rechtsabbiegespur der Freyastraße überqueren zu können. Leider sind die Straßenbreite an dieser Stelle nicht dafür geeignet, dass in dieser Kreuzung eine zusätzliche Radspur als Abbiegespur ergänzt wird. Ganz im Sinne der 2009 neu erlassenen Straßenverkehrsordnung war unser Wunsch die Radbenutzungspflicht durch Entfernen der Radwegschilder auf dem Radweg der Freyastraße aufzuheben, und es damit zu ermöglichen, dass die Radfahrer bereits an den Absenkungen des Ahrenfeldparkplatzes den Radweg verlassen dürfen, um sich auf die Linksabbiege- oder Geradeausspur einzuordnen. Diesem Wunsch kamen die Behördenvertreter nicht nach, nach deren Meinung das Radfahren in solchen Situationen auf dem Radweg immer noch sicherer sei als im Mischverkehr.

Immerhin wurde vereinbart, dass das Radwegende vor der Kreuzung in der Freyastraße beschildert wird und die Markierung der Linksabbiege-/Geradeausspur unterbrochen wird, damit sich die Radfahrer am Radwegende über die Rechtsabbiegespur einordnen. Sowohl für Radfahrer wie auch für Rechtsabbieger ist hier dann entsprechende Vorsicht geboten. Vollkommen ungeklärt ist nach Ansicht des ADFC, wie sich die Radfahrer bei Rückstau auf der Linksabbiege-/Geradeausspur von Autos und Radfahrern verhalten sollen, da den Radfahrern nicht mal eine Aufstellfläche vor der Haltlinie zugestanden wurde.

Rechtsabbiegende Radfahrer müssen sich am Radwegende auf der Rechtsabbiegespur einordnen, um den Angebotsstreifen auf der Olchinger Straße zu erreichen. Ein zusätzlicher Angebotsstreifen neben der Rechtsabbiegespur ist wegen zu geringer Fahrbahnbreite nicht möglich.

Der ADFC wird hierfür nach Erscheinen zum Regelwerk der StVO2009, in dem sich die Radwegbenutzungspflicht innerorts nur noch auf Ausnahmen beschränken darf, in Kürze erneut Initiative ergreifen.

Die Wunschvorstellung des ADFC für die Freyastraße ist mitten im Münchner Zentrum am Isartorplatz bereits Wirklichkeit. Der Radverkehr wird auf dem Radfahrstreifen in die Geradeausspur geführt, bevor die Rechtsabbiegespur beginnt. Auf den Radweg rechts neben der Fahrbahn kann zugunsten einer größeren Fahrbahnbreite verzichtet werden.



Die Wunschvorstellung des ADFC für die Freyastraße ist mitten im Münchner Zentrum am Isartorplatz bereits Wirklichkeit. Der Radverkehr wird auf dem Radfahrstreifen in die Geradeausspur geführt, bevor die Rechtsabbiegespur beginnt. Auf den Radweg rechts neben der Fahrbahn kann zugunsten einer größeren Fahrbahnbreite verzichtet werden.

Martin Oetjen
ADFC Ortsgruppe Gröbenzell

Fahrradklimadokumentation: Kreuzung Olchinger Straße/Freyastraße

Quelle: Auszug aus der Fahrradklimadokumentation Gröbenzell der Agenda21 [2]:

Der Radweg auf der Westseite an der Freyastr. endet im Nichts. Es wird hier eine Radspur zum Einfädeln in den Kreuzungsbereich benötigt. *Auf der Kreuzung dann zusätzliche Radwegmarkierung für die Querung.*

Die Ausfahrt vom Ährenfeldparkplatz bietet für die überquerenden Radfahrern Richtung Norden auf der Ostseite der Freyastr. keine Absenkung -> Verbesserungsvorschlag.

Ergänzung vom 18.7.2006:

Dieses Thema verdient bei der Weiterbehandlung besondere Bedeutung und wurde kontrovers diskutiert. Folgende Vorschläge wurden erörtert:

1. Fortsetzung des Radweges bis zur Kreuzungsüberführung (Absenkung)
2. Angebotsstreifen für geradeausfahrende Radfahrer auf der Geradeausspur.
3. Aufhebung der Rechtsabbiegespur; stattdessen Grüner Pfeil

Bei der weiteren Diskussion wurde festgestellt, dass der Vorschlag 1 von Radfahrern und der Vorschlag 3 von den Autofahrern als Schikane aufgenommen würden. Nach weiterer Diskussion wurde Kompromiss aus den Vorschlägen 1 und 2 vorgeschlagen, der von der Mehrheit der Teilnehmer gutgeheißen wurde:

Vorschlag 2 soll umgesetzt werden: Auf einem rot markierten Schutzstreifen, der bereits vor der Rechtsabbiegespur beginnt, können sich geradeaus fahrende und links abbiegende Radfahrer rechtzeitig vom Radweg in den Verkehr „einfädeln“.

Zusätzlich wird der vorhandene Radweg entlang der Freyastr. fortgesetzt bis zum Anschluss an den Angebotsstreifen auf der Olchinger Str., so dass das Rechtsabbiegen der Radfahrer problemlos möglich ist. Außerdem haben insbesondere Kinder und unsichere Radfahrer die Möglichkeit, von diesem Radweg aus an der Fußgängerampel die Kreuzung schiebend zu überqueren.

Des Weiteren wird die Überfahrt der Freyastr. gegenüber dem Ährenfeldparkplatz behindert, weil an dem Radweg auf der Ostseite keine Absenkung vorhanden ist. Die Einrichtung einer solchen Absenkung wurde von den Teilnehmern in der Runde unter Sicherheitsaspekten sehr unterschiedlich beurteilt, so dass keine einheitliche Befürwortung zustande kam. (wurde im GR schon verschiedentlich abgelehnt, da man unvorsichtiges Queren befürchtete; man könnte aber noch mal darauf hinweisen, dass die – mehr werdenden - Fahrradanhänger vor dem hohen Bürgersteig eher gefährdet sind.)

Ergänzung vom 23.11.06:

Bei der jetzigen Kreuzungssituation sind bislang keine Unfälle passiert. Dennoch ist es dem Radfahrer an dieser Kreuzung nicht möglich sich StVO-konform zu verhalten.

- Vorschlag 1 wird von der Gemeinde hinsichtlich der vorhandenen Gehwegbreite geprüft.
- Vorschlag 2 wird dahingehend geprüft, ob die Radweg-Gebotsschilder an der Ecke Freyastr. /Hubertusstr. demontiert werden können, damit den Radfahrern damit ein Verlassen des Radweges südlich der Rampe Bahnunterführung zum Einfädeln in die Geradeaus-/ Linksabbiegespur der Freyastr. ermöglicht wird.

Detailliertere Beschreibung des Vorschlag 1 durch Hrn. Endemann: Der von Norden kommende Radweg auf der Westseite der Freyastr. sollte nicht schleifend, entlang der Rechtsabbiegerspur bis zum Angebotsstreifen der Olchinger Str. geführt werden. Zur Querung der Olchinger Str. sollte eine Führung parallel zum bestehenden Fußgängerüberweg oder davor über die Fußgängerinsel und von da über die Olchinger Str. vorgenommen werden.

Ergänzung am 13.5.09:

Die bereits zugesagte Maßnahme der Gemeinde zur Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht entlang der Freyastraße lässt seit 3 Jahren auf sich warten.

Ortsbesichtigung vom 2.9.09:

Teilnehmer: Herr Wichmann (Gem. Gröbenzell), Herr Stecher (Landratsamt FFB), Herr Stiereugel (Polizeiinspektion Gröbenzell), 1 Vertreter des Straßenbauamts München

- Vorschlag für eine Radlfurt auf der Freyastraße vor dem Kreuzungsbereich zum leichteren Einfädeln der Radfahrer, die geradeaus oder links abbiegen neben der Geradeausspur ist wegen zu geringer Fahrbahnbreite abgelehnt worden.
- Vorschlag zur Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht für den westlichen Radweg an der Freyastraße ab Hubertusstraße ist wegen der potentiellen Gefährdung der Radfahrer auf der Freyastraße im Bereich der Unterführung abgelehnt worden. Zudem erfüllt der vorhandene Radweg alle Kriterien hinsichtlich Oberflächenqualität und Breite.
- Die durchgezogenen Linien für die Fahrbahnsuren an der Kreuzung der Freyastraße werden unterbrochen, um dem Radfahrer den Wechsel vom Ende des Radweges auf die mittlere Fahrspur in den Kreuzungsbereich zu ermöglichen. Der weitere ADFC-Vorschlag für eine Aufstellfläche vor dem KFZ Verkehr wurde wegen fehlender Radlfurt abgelehnt, somit wird akzeptiert, dass dem Radfahrer bei Rückstau an einer roten Ampel keine sichere Aufstellmöglichkeit gegeben ist und es ihm wegen der Radwegbenutzungspflicht nicht möglich ist, sich rechtzeitig am Ende der Warteschlange einzuordnen.
- Der Vorschlag die „Überfahrt“ vom Radwegende zur Geradeaus-/Abbiegespur mit gestrichelten Linien abzumarkieren wurde abgelehnt, weil Autofahrer hinsichtlich der kurz darauf nachfolgenden Haltelinie der Ampel irritiert würden, und Radfahrer dadurch animiert würden weniger vorsichtig die Kreuzungsstelle zu passieren.
- Kurz vor dem Radweg endet, wird ein zusätzliches Verkehrsschild „Radweg -Ende“ aufgestellt, das dem Radfahrer bedeutet sich am Ende des Radweges in den Verkehr auf der Straße einzuordnen und sich entsprechend rücksichtsvoll und vorsichtig zu verhalten.
- Der rechts abbiegende Radverkehr an der Freyastraße muss sich auch weiterhin am Radwegende in den fließenden Verkehr der Rechtsabbiegespur einordnen. Eine Verlängerung des Radweges bzw. Einrichtung einer Radlfurt zum Schutzstreifen auf der Olchinger Straße ist aus Platzgründen nicht möglich.
- Laut Auskunft von Herrn Bauer wird etwa Mitte 2010 an der Kreuzung auf der Olchinger Straße eine Mittelinsel an der Stelle der Linksabbiegespur zum leichteren Überqueren für Fußgänger gebaut. Eine Fahrbahnspur wird reduziert und Geradeaus- und Rechtsabbiegespur zusammengelegt.

A 15 Bahnofsstraße/Schubertstraße

Siehe in Kapitel 19 (Verkehrskonzept Gröbenzell - Bestandsanalyse und Lösungsansatz, Agenda21 Gröbenzell, 2020)



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



Kommunale Familientische Bayern, Themenkreis Infrastruktur und Verkehr: Verkehrssituation Radweg Bahnhofstraße Richtung Norden



„Zusammenkommen,
miteinander reden
und gemeinsam
nach Lösungen
suchen“



Kommunale
Familientische
Bayern

Gröbenzell, 11.04.08

Themenkreis: Infrastruktur / Verkehr Verkehrssituation Radweg Bahnhofstr. Richtung Norden

Problemsituation:

- Radfahrer, die nach der S-Bahn Unterführung in Richtung Norden (Bahnhofstr.) weiterfahren, benutzen direkt nach der Unterführung sehr häufig den Radweg auf der linken Straßenseite, obwohl dort ein Verbotsschild für Radfahrer steht. Das heißt, sie fahren auf der falschen Straßenseite in Richtung Norden.
- In der Regel bleiben diese Radfahrer dann auf dem für sie falschen Radweg bis zur Birkenstraße. Das hat zur Folge, dass an der Ecke Bahnhofstraße/Birkenstraße mehrmals Beinahe-Zusammenstöße passiert sind, weil Radfahrer aus der Birkenstraße kommend nicht damit rechnen können, dass ihnen Fahrer auf der falschen Straßenseite entgegenkommen.
- Diese falsche Fahrpraxis liegt vermutlich darin begründet, dass solche Fahrer mit ihrem verkehrswidrigen Verhalten die problematische Überquerung der Schubertstraße an der Ecke Bahnhofstraße/Schubertstraße vermeiden wollen, weil dort der Autoverkehr in der Abbiegung Vorfahrt hat und es keine geschützten Weg zur Überquerung (z.B. Zebrastreifen, Ampelanlage) gibt.
- Vor allem Schulkinder nehmen häufig den falschen Radweg in der Bahnhofstraße Richtung Norden, weil sie so wohl glauben „sicherer“ fahren zu können.
- Lageskizze siehe nächste Seite

Zielvorstellung:

Den Radfahrern in der Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Norden (ab S-Bahn Unterführung) soll eine mit den Verkehrsregeln konforme Trasse geboten werden, die die gefährliche Überquerung der Schubertstraße an der Ecke Bahnhofstraße vermeidet.

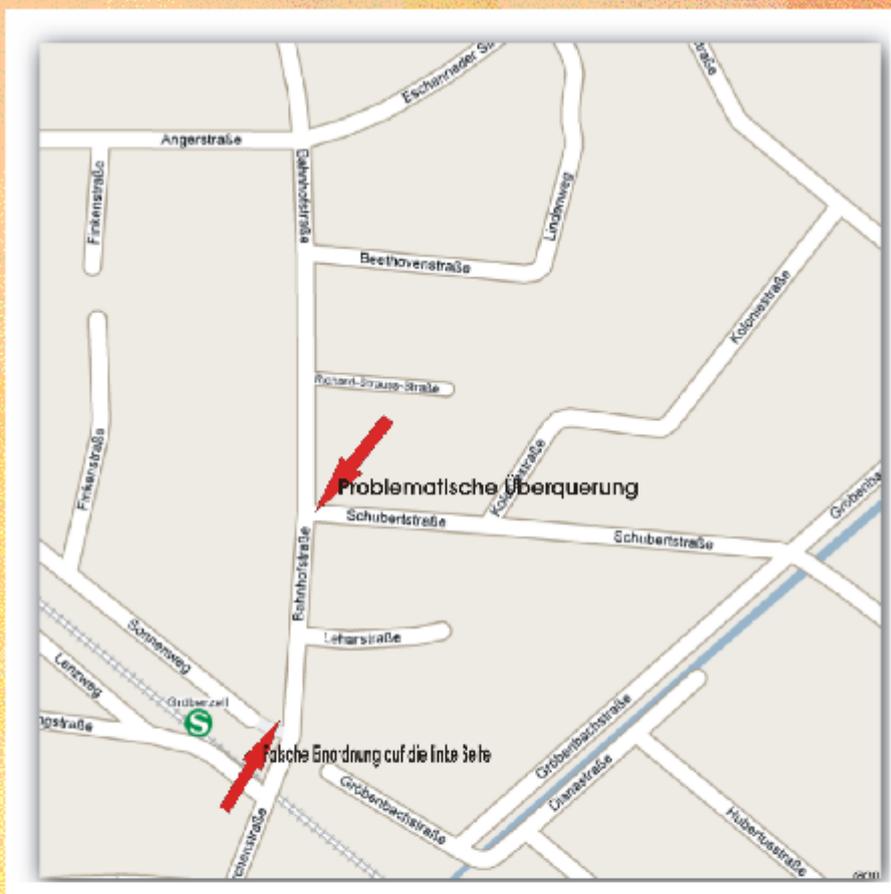


„Zusammenkommen,
miteinander reden
und gemeinsam
nach Lösungen
suchen“



Kommunale
Familientische
Bayern

1. Problembeschreibung



AK Infrastruktur / Verkehr: Radweg Bahnhofstr. -> Norden (Verfasser: Dr. Klaus Müller)

2



„Zusammenkommen,
miteinander reden
und gemeinsam
nach Lösungen
suchen“



Kommunale
Familienhilfe
Bayern

Lösungsvorschlag 1



- **Sofortmaßnahme:** Wegmarkierung mit Pfeilführung rechts nach Unterführung direkt auf der Fahrspur
- **Provisorische Übergangslösung:** Den Radweg vom Beginn nach der Unterführung bis zur Ampel an der Richard-Strauß-Str. in beide Fahrrichtungen freigeben, wobei der Bürgersteig dann von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzt werden kann (blaue Signatur). An der Ampel könnten dann die Radfahrer in Richtung Norden gefahrlos die Bahnhofstraße überqueren.

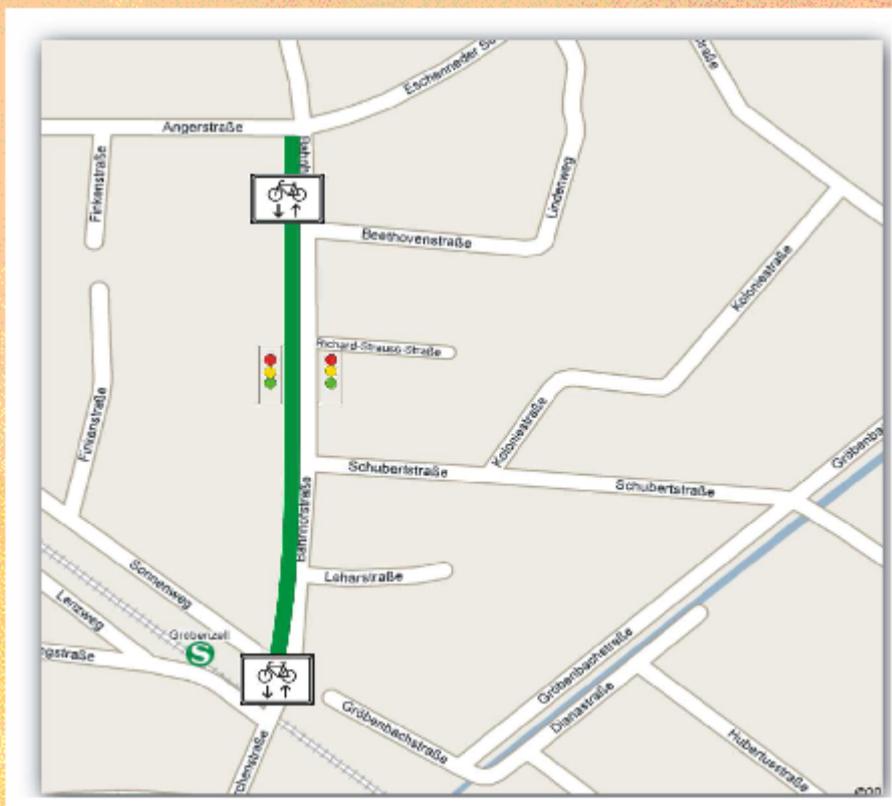


„Zusammenkommen,
miteinander reden
und gemeinsam
nach Lösungen
suchen“



Kommunale
Familientische
Bayern

Lösungsvorschlag 2 im Rahmen der Neugestaltung der Bahnhofstraße



- Verbreiterung des Radwegs von der Birkenstraße bis zur S-Bahn Unterführung auf zwei Fahrspuren, so dass die Radfahrer diese Strecke sowohl in Nord- wie auch in Südrichtung verkehrsregelkonform benutzen können.
- Sollte in Zukunft z.B. gegenüber der Ecke Schubertstraße / Bahnhofstraße eine Tiefgarageneinfahrt für ein potentielles Einkaufszentrum geschaffen werden, dann könnte die Überquerung der Schubertstraße auch mit einem einfachen Zebrastreifen erleichtert werden, weil dann die Vorfahrtsberechtigung an dieser Stelle aufgehoben werden könnte.

AGENDA 21

Leitlinien für die Bahnhofstraße

Durch den Bürgerentscheid vom 9. November 2008 ist die Gemeinde verpflichtet, die Überplanung der Bahnhofstraße im Areal zwischen S-Bahn und Angerstraße an folgenden Kriterien auszurichten: 1. Für das betroffene Areal zwischen Bahnhof- und Angerstraße wird ein Architektenwettbewerb ausgelobt. 2. An der Kreuzung Bahnhof- und Eschenrieder Straße entsteht kein Kreisverkehr. 3. In dem Bereich wird ein betreutes Wohnen mit eingeplant. 4. Es darf dort kein Ladengeschäft mit einer Verkaufsfläche von über 400 Quadratmetern entstehen.

Da bei diesem Planungsvorhaben wesentliche Leitideen der Lokalen Agenda 21 berührt sind, nimmt der Agenda 21 Kreis dazu Stellung und will Vorschläge unterbreiten, die als Anregung für den Architektenwettbewerb zu verstehen sind.

Handlungsfelder: Siedlungsökologie / Soziales / Natur und Landschaft: Die Vorgabe des betreuten Wohnens soll möglichst in einem einzigen Wohnprojekt als Apartmenthaus mit einem Energiesparkonzept umgesetzt werden, damit die Betreuungsfunktion für die Seniorinnen und Senioren zentral gewährleistet ist, andererseits aber auch Raum für die individuellen Wohnwünsche der Bewohner bleibt. Die Apartments sollten auf Mietbasis zu einem günstigen Sozialtarif an Interessenten vergeben werden, damit auch Bürgerinnen und Bürger, die über keine großen Einkommen verfügen, sich eine solche Alterswohnung leisten können. Bereits bei der Bauplanung sollte darauf geachtet werden, dass ein Sparkassen-Geldautomat im Haus aufgestellt wird. Das Apartmenthaus für betreutes Wohnen sollte so gestaltet werden, dass ein Innenhof mit

Grünfläche entsteht, wo Platz für Begegnung und Erholung ist. In der Nähe könnte auch ein Spielplatz angesiedelt werden, um so ein generationenübergreifendes Kommunikationsgeschehen zu ermöglichen. Auch ein Straßencafé wäre ein sinnvolles, belebendes Element.

- Der jetzige Biergarten beim „Grünen Baum“ soll so weit möglich erhalten bleiben, denn der Charakter von Gröbenzell als „Gartenstadt“ geht gerade im Kernbereich des Ortes mehr und mehr verloren. Die großen alten Bäume müssen erhalten bleiben.

- Es wäre sinnvoll, in diesem Areal ein Hotel zu errichten.

- Die Gemeinde soll nach Möglichkeit dort auch sozialen Wohnraum schaffen.

- Da im Norden von Gröbenzell ein Lebensmittelgeschäft weiter bestehen soll, wäre die Ansiedlung eines solchen Betriebs möglichst weit nach Norden in Richtung Angerstraße zu planen. Sollte der jetzt noch vorhandene Laden eines Tages verschwinden, könnte auch dort wieder ein Lebensmittelgeschäft eingerichtet werden. Gegebenenfalls könnten auch mehrere kleinere Läden errichtet werden, da im Bereich des Tirolerhofs schon ein kleines Ladencluster besteht.

- An der westlichen Bebauungsgrenze des gesamten Areals sollte ein Grünzug mit Gehweg eingerichtet werden.

- Im Ensemble der neuen Gebäude sollte auch an eine Kinderbetreuungseinrichtung gedacht werden.

Handlungsfeld: Verkehr und Mobilität: Durch die Neuplanung und teilweise Neubebauung des Areals zwischen S-Bahn und Angerstraße darf auf keinen Fall das motorisierte Verkehrsaufkommen vergrößert werden. Die Priorität sollte dem

nicht motorisierten Verkehr gelten.

- Besondere Sorgfalt muss auf die Gestaltung der Radwege gelegt werden, die vor allem im Bereich Sonnenweg / S-Bahnhof und S-Bahnhof Richtung Norden dringend einer verbesserten Lösung bedürfen. Für die Bahnhofstraße Richtung Norden könnte zum Beispiel an einen Zwei-Richtungs-Radweg gedacht werden, so dass das Überqueren der Schubertstraße entfällt.

- Der ruhende Verkehr sollte weitgehend in einer Tiefgarage untergebracht werden. Diese könnte zum Beispiel unter dem Wohnblock des betreuten Wohnens oder unter dem Hotel gebaut werden. Sollten Läden und Geschäfte entstehen, sollte deshalb der oberirdische Parkraum auf das Nötigste beschränkt werden. Für Radfahrer sollen vor den Geschäften genügend ausreichende Radabstellanlagen errichtet werden.

- Im Bereich des betreuten Wohnens sollte eine Haltestelle für das Sammeltaxi geschaffen werden.

- Wenn neuer Wohnraum geschaffen wird, sollte geprüft werden, ob Wohnungen auch ohne Autoabstellplatz möglich sind.

- In jedem Fall sollten im Zusammenhang des Architektenwettbewerbs zur Überplanung des Areals Bahnhofstraße - Angerstraße auch Experten für Verkehrsplanung hinzugezogen werden, die sich unter anderem auch mit der Idee des so genannten „Shared Space“ (siehe Kasten unten) befassen sollten. Dieses Konzept wurde zum Beispiel in der Gemeinde Bohmte (Landkreis Osnabrück) zwischen 2005 und 2008 erfolgreich durchgeführt.

**DR. DIETRICH ENDEMANN
SPRECHER INITIATIVEKREIS**

Presseartikel zu Agenda 21 Bahnhofstraße Shared Space, (Gröbenzell im Blick Dezember, 2009)

Was ist Shared Space?

Bei dem Bürgerworkshop zum Thema Gröbenzeller Bahnhofstraße schlägt die Agenda 21 als mögliche Verkehrsform das so genannte Shared Space zur Diskussion mit erfahrenen Verkehrsplanern vor. Der Begriff Shared Space bedeutet ins Deutsche übertragen etwa „Gemeinsam genutzter Raum“ und wird europaweit derzeit ausgiebig diskutiert. Es handelt sich hierbei um eine Philosophie, nach denen der vom Verkehr dominierte Straßenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert werden soll.

Da es in der Vergangenheit durch die zunehmende Separierung der Verkehrsarten im Straßenraum nicht gelang, den Verkehr auf Dauer flüssiger und sicherer zu machen, ergreift Shared Space die Flucht zurück zur völligen Durchmischung aller Verkehrsteilnehmer auf der Straße. Im Shared Space regelt sich der Verkehr selbst, denn Verkehrszeichen, Ampeln, Fahrbahnmarkierungen und Bordsteine entfallen, und es

herrscht Gleichberechtigung für alle Verkehrsteilnehmer, nur die Vorfahrtsregelungen „rechts vor links“ bleiben weiterhin gültig. Die Verbesserung der Sicherheit wird durch die beabsichtigte „Versicherung“ der einzelnen Verkehrsteilnehmer erzielt, wodurch die fehlenden Regeln durch gegenseitige Rücksichtnahme ersetzt werden.

Unter stadtplanerischen Gesichtspunkten ergeben sich neue Gestaltungsmöglichkeiten, das soziale Miteinander mit den Anforderungen für Mobilität und Verkehr aufeinander abzustimmen. Der niederländische Erfinder Hans Mondermann erklärte seine Shared Space-Idee: „Der Raum muss den Leuten sagen, wie sie sich verhalten sollen. Auf einem Eislaufplatz fahren alle Leute, wie sie wollen, sie achten nur aufeinander. Wir zeichnen dort auch keine Bahnen für verschiedene Geschwindigkeiten und stellen keine Verkehrsschilder auf“.

MARTIN OETJEN

LOKALE AGENDA 21, AK VERKEHR

A 16 Gefahrenpunkt Radweg Olchinger Straße

Bündnis 90 / Die Grünen Fraktion im Gemeinderat Gröbenzell

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, lieber Martin,
der gemeinsame Fuß- und Radweg (StVO Zeichen 240) entlang der Olchinger Straße auf Höhe der Großmärkte sowie des großen Wertstoffhofs birgt mehrere Gefahrenstellen für Radfahrer und Radfahrerinnen. Aufgrund der Vegetation, welche die Parkplätze der Großmärkte und den großen Wertstoffhof von dem gemeinsamen Fuß- und Radweg entlang der Straße trennen, ist es für auf die Olchinger Straße einführende AutofahrerInnen kaum möglich, den fließenden Radverkehr frühzeitig zu beobachten. Häufig sind die BenutzerInnen des Radwegs für den Fahrzeuglenker/die Fahrzeuglenkerin erst dann zu erkennen, wenn die Motorhaube bereits in den gemeinsamen Fuß- und Radweg hineinragt. Dies stellt gerade für schnell fahrende RadfahrerInnen eine erhebliche Gefährdung dar. Auch in die Parkplätze einbiegende Fahrzeuge stellen eine Gefahr für den Radverkehr dar. Aufgrund der baulichen Abgrenzung zwischen Fuß- und Radweg auf der einen, sowie dem motorisierten Verkehr auf der anderen Seite, kommt es häufig zu Situationen, in den Bürgerinnen und Bürger auf dem Fahrrad von anderen VerkehrsteilnehmerInnen in Autos übersehen werden.

Neueste Erkenntnisse der Unfallforschung besagen zudem, dass eine Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Individualverkehr keineswegs immer die sicherste Möglichkeit einer Radverkehrsführung darstellt. Auch das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 18.11.2010 festgestellt, dass eine Radwegebenutzungspflicht nur in Sonderfällen angeordnet werden darf

(<http://www.bverwg.de/entscheidungen/entscheidung.php?ent=181110U3C42.09.0>).

Gleichzeitig befinden sich entlang der Olchinger Straße ab der Einmündung Friedensstraße Richtung Osten, sowie von Osten kommend zahlreiche ungenutzte Parkplätze (Längsparker), da die Parkplätze der Großmärkte deutlich komfortablere Parkplätze zu bieten haben.

Darüber hinaus steht der Bus der Linie 830 auf der Olchinger Straße oft im Stau, was seine Attraktivität als Alternative zum Auto deutlich vermindert. Dasselbe Problem wird sich für die neu einzurichtende Buslinie von Olching über Gröbenzell nach Langwied stellen.

Wir wollen das Radfahren und den ÖPNV in Gröbenzell deutlich sicherer und attraktiver gestalten.

Der Gemeinderat möge beschließen:

1. Die bestehenden Längsparkplätze an der Olchinger Straße zwischen Friedenstraße und Ortsausgang werden aufgelöst und stattdessen eine Spur, die ausschließlich durch Fahrräder und Busse benutzt werden darf, installiert.
2. Der bestehende Fuß- und Radweg wird in einen reinen Fußweg umgewandelt, allerdings mit dem Zusatz „Radfahrer frei“.

Der vorliegende Antrag erfolgt in Abstimmung mit der Ortsgruppe des ADFC, sowie der Agenda 21.

Der AK Verkehr der Agenda 21 weist auf die möglicherweise fehlende Straßenbreite für 2 Fahrstreifen und 2 Busspuren (wegen der beiden Baumreihen) hin und würde für diesen Fall folgende Alternative vorschlagen:

- Auf der Südseite: Führung des Radverkehrs auf dem kombinierten Fuß-/Radweg wie bisher;

Vorrang für eine eigene Busspur nach Osten wegen erhöhter Staugefahr auf dieser Seite.

- Eigener Fahrradstreifen neben der Fahrbahn, um die Gefahrenstellen an den Ausfahrten zu entschärfen; Bus fährt auf der normalen Fahrspur wie bisher, da sich nach Westen nur selten Stau bildet.

Unabhängig von den Platzverhältnissen und in abweichender Meinung zu oben vorliegendem Antrag hält der AK Verkehr den Zusatz „Radfahrer frei“ auf dem Fußweg nördlich der Straße hinsichtlich der gewünschten Entschärfung der derzeitigen Gefahrensituation für widersprüchlich und favorisiert eine Lösung ohne diesen Zusatz.

Mit freundlichen Grüßen

Daniel Holmer

A 17 Situationsblatt Lena-Christ-Straße



Agenda 21



Gröbenzell



Situationsblatt „Lena-Christ-Straße“

Ist-Situation:

- Gemeindestraße mit wesentlicher Verbindungsfunktion für den Pkw-Verkehr zwischen Puchheim und Lochhausen
- Keine Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen vorhanden
- Straßenquerschnitt aufgrund der Lärmschutzwälle im Bereich der Ziegelei-Siedlung erscheinen zunächst unterdimensioniert
- Schlechter Straßenzustand
- zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Ziegelei-Siedlung 30 km/h, ansonsten 50 km/h



Ziele:

- Wesentliche Radverkehrsverbindung vom Puchheim bzw. Böhmerweiher nach Lochhausen
- Radweg in beide Fahrrichtungen
- Radweg würde auch von Fußgängern genutzt, insofern Einrichtung eines gemeinsamen Fuß- und Radweges erforderlich
- Förderung der Nahmobilität zwischen Lochhausen, Puchheim und München in interkommunaler Zusammenarbeit
- Konflikte zwischen Pkw-Verkehr und Radverkehr deutlich entschärfen



Maßnahmenvorschläge

- Weiterführung des Radweges auf Münchner Gebiet bzw. ins Gewerbegebiet Gröbenzell
- Weiterführung des Radweges in Richtung Puchheim bzw. zum Böhmerweiher
- Hierzu Prüfung des erforderlichen bzw. machbaren Straßenquerschnittes mit Radwegen (und ggf. einem Gehweg) zwischen St 2345 und Grenze Puchheim (je Radweg min. 1,50 m Breite, kombinierter Geh- und Radweg min 2,5 m oder Zweirichtungsradweg 3,0 m und Straßenbreite min 4,5 m)
- Sichere Querungshilfe St2345
- Sichere Querungshilfe zum Böhmerweiher
- Prüfung Radwegeführung in Richtung St 2345 über die Wohnstraße „Zur Aubinger Lohe“



Juni 2015

Quelle Luftbild: google earth

Quelle amtliche Karte: BayernAtlas

Sprecherin: Karin Schwarzbauer, Edelweißstr. 2a, 82194 Gröbenzell, ☎ 08142-51721 / ✉ 08142-6528152 / 📧 karin.schwarzbauer@web.de
 Stellvertr.Sprecherin: Andrea Gummert, Gärtnerstr. 17, 82194 Gröbenzell, ☎ 08142-501384 / ✉ andrea.gummert@gmx.de
 www.a21-groebenzell.de

A 18 Situationsblatt Zillerhofstraße

Quelle: (Verkehrskonzept Gröbenzell - Bestandsanalyse und Lösungsansatz, Agenda 21 Gröbenzell, 2014)

Zillerhofstraße: Probleme – Lösungen?



Eschenrieder Straße:

- 1 Ein großer Vorwegweiser kann unnötigen Verkehr abhalten.
- 2 Wäre eine abknickende Vorfahrt hier hilfreich bzw.
- 3 eine sinnvolle Lösung?



Industriestraße:

- 1 Die Gestaltung der Kreuzung führt dazu, dass der Fahrradweg immer blockiert wird, wenn ein Fahrzeug aus der nördlichen Industriestraße einfährt.
- 2 Linksabbieger, die von der Okhinger Straße kommen, übersehen häufig Radfahrer, die in Richtung Brücke fahren.
- 3 Der Blick nach rechts für Radfahrer, die von der Brücke kommen, ist nur durch regelmäßigen starken Rückschnitt der Büsche freizuhalten.



Pfarrer-Thaurer-Straße:

- 1 Hier queren Schüler und andere Radfahrer auf einer offiziellen Radroute die Zillerhofstraße. Die Bordsteinabsenkung ist inzwischen erfolgt, aber der schwer sichtbare, schnelle Verkehr von der Brücke abwärts bleibt ein Problem.
- 2 Das gilt auch in der Gegenrichtung. Tempo 30? Tempo 30!

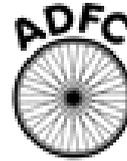


Okhinger Straße:

- 1 Jeder Fußgänger und jeder Radfahrer muss stehen bleiben, weil die Ampeln bei der Grünphase aus der Zillerhofstraße nicht automatisch mitgeschaltet werden!
- 2 Hier müssen sich Radfahrer in Luft auflösen: Ende des Radwegs! Dafür gibt es bessere Lösungen, z. B. Fahrradauffstellflächen vor der Ampel.

A 19 Unterführung Gröbenbach-Radweg an der Olchinger Straße

Martin Oetjen
Fühler Str. 30
82194 Gröbenzell
☎ priv.: 08142 9954
☎ Büro: 089 4129-12033
☎ FAX: 089 4129-882033
eMail: og-grobenzell@adfc-ffb.de



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Ortsgruppe Gröbenzell

Gemeinde Gröbenzell
Herr Frömberg
82194 Gröbenzell

Unterführung an der Augsburger Str.

Gröbenzell, 16. Oktober 2000

Sehr geehrter Herr Frömberg,

wir nehmen Bezug auf unser Schreiben vom 29.2.2000 zur besseren Anbindung des Gröbenbachradwegs an das Ortszentrum von Gröbenzell. Nach unserer gemeinsamen Besichtigung der Unterführung an der Augsburger Str. am 21.9.00 stimmten wir darüber ein, dass diese Unterführung wegen der zu steilen Rampen und dem Knick in der Unterführung derzeit nicht zum Radfahren geeignet ist. Gerade an dieser Stelle wäre jedoch eine gute Querungsmöglichkeit der stark befahrenen Augsburger Str. für Radfahrer sehr wünschenswert, um die Erreichbarkeit des Ortskerns von Südosten her zu erleichtern.

Wir möchten deshalb der Gemeinde folgende Vorschläge unterbreiten:

1. Aufweitung der Tunnelröhre:

Die Verbreiterung der Tunnelröhre ist für einen komfortablen und sicheren Rad- und Fußweg erforderlich. Auf beiden Seiten ist eine Verlängerung der Rampe zur Reduzierung deren Steigung möglich. Der Knick am Tunnelleingang muss begradigt werden, so dass die Einsehbarkeit des Tunnels gewährleistet wird.

2. Beibehaltung der Tunnelröhre mit Veränderung der Rampen:

Die Tunnelröhre wird zunächst so beibehalten wie bisher, aber es werden die Rampen verlängert und verflacht. Am südlichen Ende ist dort eine komfortable, sichere Lösung machbar. Am nördlichen Ende ist die Verlängerung der Rampe wegen des Gröbenbachbühens nur begrenzt möglich. Da außerdem der Knick den Einblick in den Tunnel verhindert, ist das Fahrradfahren von dieser Richtung schon aus Sicherheitsgründen nicht denkbar, sondern nur das Schieben. Die Ausstattung der Rampen soll das Schieben von Fahrrädern aber besser ermöglichen, als dies jetzt der Fall ist.

Nach unserer Beurteilung ist der Vorschlag 2 zwar der kostengünstigere, jedoch nur als Provisorium zu bewerten, weil die Unterführung in diesem Vorschlag eben nur von einer Seite zu befahren ist und die Verbindung deswegen nicht durchgängig ist. Falls der Vorschlag 1 dagegen im aktuellen oder bevorstehenden Haushaltsplan noch nicht zu finanzieren ist, schlagen wir vor, die Maßnahmen im Vorschlag 2 zu einem baldigen Zeitpunkt nur an der Südseite umzusetzen, und die Maßnahmen aus dem Vorschlag 1 zu einem späteren Zeitpunkt an der Nordseite zu ergänzen.

Wir möchten Sie bitten, die Vorschläge zum Vorgehen zu prüfen und der Gemeinde zu empfehlen, damit eine durchgängige ~~ggg~~ Radverkehrsbindung vom Ortszentrum zum südöstlichen und südlichen Teil der Gemeinde bald fertig gestellt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Oetjen

ADFC-Ortsgruppe

Auszug aus der Fahrradklimadokumentation zur Unterführung der Olchinger Str. am Gröbenbach-Fuß-/Radweg (Fahrradklima-Besprechungen 2005-2009, 2009)

Mängel:

- Keine Absenkung von der Olchinger Str. zum Gröbenbach-Fuß-/Radweg
- Die Unterführung ist für Radfahrer vollkommen ungeeignet

Keine Verbesserungen möglich, weil an der Zufahrt über die Olchinger Str. sich eine Bushaltestelle befindet, die keine größeren Radverkehrsströme zulässt.

Die Unterführung müsste bei einem Umbau behindertengerecht ausgebaut werden, was die Rampen nicht zulassen. Außerdem ergeben sich beim Umbau Risiken für die Dichtigkeit der Wanne und die Kosten eines Umbaus sind nicht tragbar. *Dennoch empfehlen wir eine genaue Analyse der derzeitigen Topografie bez. Rampengefälle und der als den neuen Vorschriften resultierenden Verlängerungsnotwendigkeiten. Vor dem Hintergrund, dass diese Unterführung eine ideale geografische Lage für die Anbindung der südlichen Ortsteile und den Ortskern hat, sollten alle denkbaren Variationen mit Kostenbewertung durchgespielt werden.*

Ergänzung vom 18.7.:

keine weiteren Aktionen wegen technischer Probleme

Ergänzung am 13.5.09:

Auch wenn keine Nutzung für den fahrenden Radverkehr in Aussicht erscheint, sollte die Unterführung freundlicher gestaltet werden und durch elektrisches Licht erhellt werden. Viele Radfahrer schieben durch die Unterführung. Des Weiteren ist der Hort in Zukunft die neue Senioren-Wohnanlage an der Olchinger Straße gut zu erreichen. Der Familientisch hat den Vorschlag vorgebracht und die Agenda21 wird diesen Vorschlag unterstützen.



A 20 AGFK-Modellprojekt Tempo 30 in der Eschenrieder Straße

Vorstellung in (Gröbenzell im Blick April, 2019), Link in Kapitel [19](#)

Modellprojekt Tempo 30

Die Eschenrieder Straße in Gröbenzell wird testweise zur Tempo-30 Straße erklärt. Statt der bislang geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern heißt es jetzt: runter vom Gas. Hintergrund ist ein von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK Bayern) gemeinsam mit der Obersten Baubehörde und der Technischen Hochschule Nürnberg durchgeführter modellhafter Verkehrsversuch.

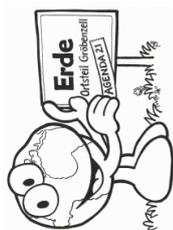
Im Fokus steht dabei die Wirkung auf die subjektive und objektive Sicherheit von Radfahrenden sowie die Wahrnehmung und Verhaltensveränderung bei allen Verkehrsteilnehmern. Ziel ist es, Empfehlungen zu Einsatzkriterien herauszuarbeiten. Das Besondere an dieser Maßnahme ist die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit einer Hauptstraße, was laut Straßenverkehrsordnung in der Regel nicht möglich ist. Ausgewählt für den Versuch wurden

Straßen, für die nach jetzigen Empfehlungen keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen zum Beispiel Radwege in ausreichender Breite realisierbar sind. Daher besteht hier ein sogenannter Mischverkehr, soll heißen, dass die Radler gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn benutzen müssen.

Die Gemeinde hatte sich bereits Anfang 2018 für das Modellprojekt beworben. Im Sommer erfolgte die Aufnahme. Die Länge des Untersuchungsabschnitts erstreckt sich von der Bahnhofstraße bis zur Moosstraße. Vor und nach der Maßnahme wird eine Verkehrszählung an der Untersuchungsstrecke durchgeführt. Neben den Verkehrszahlen werden auch Geschwindigkeit und Verkehrsverhalten aufgenommen. Die Vorheruntersuchung wurde bereits im Herbst durchgeführt. Die Nachher-Untersuchung erfolgt im September/Oktober 2019. Die Ergebnisse werden Anfang 2020 vorliegen. **Gemeinde**

A 21 Erschließung Böhmerweiher und Aubinger Lohe: Radverbindungen

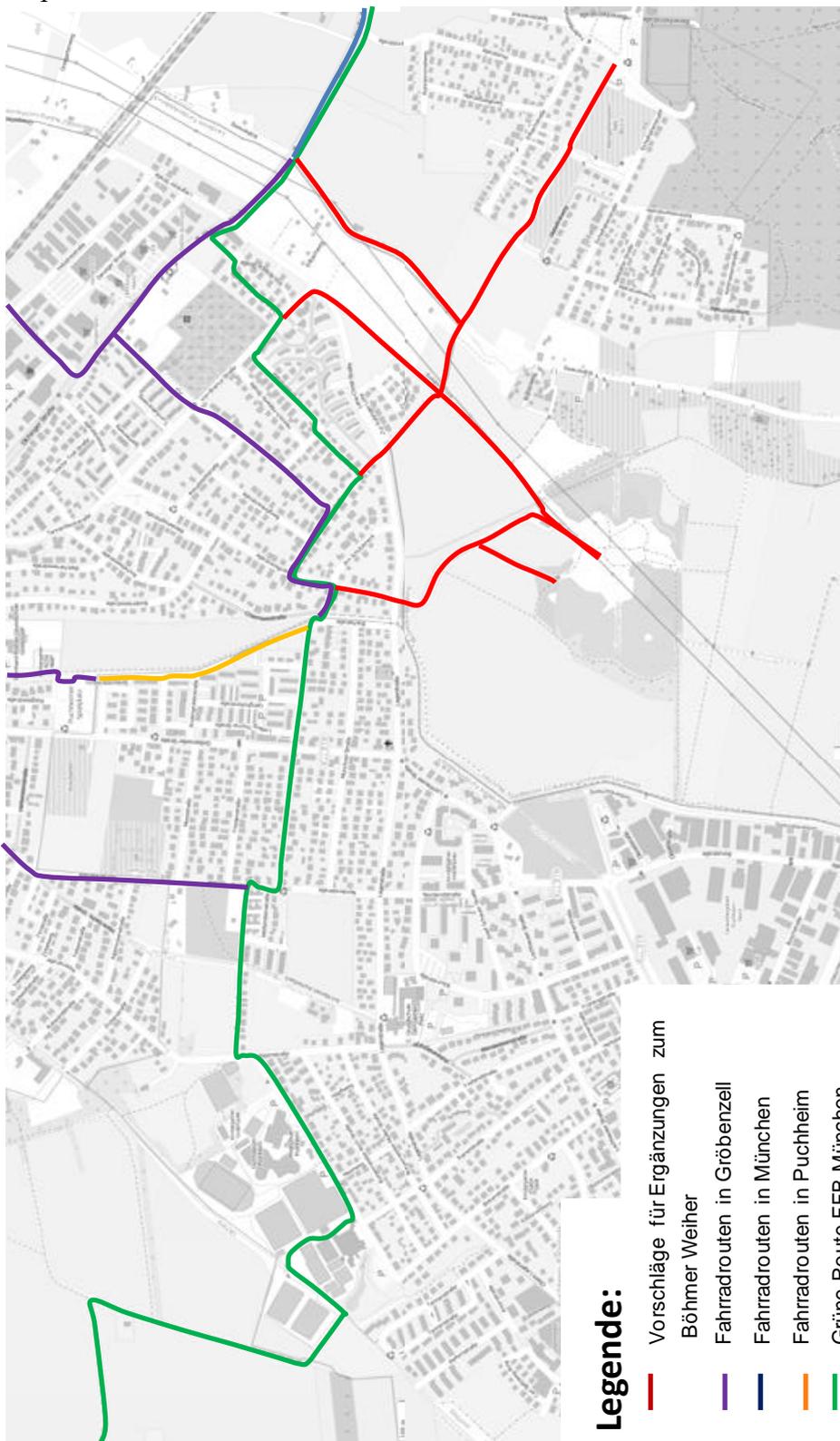
(Verkehrskonzept Gröbenzell - Bestandsanalyse und Lösungsansatz, Agenda21 Gröbenzell, 2020), siehe Link in Kapitel 19



Agenda 21 Gröbenzell



Erschließung der Nordseite Böhmer Weiher: Radverbindungen



Legende:

- Vorschläge für Ergänzungen zum Böhmer Weiher
- Fahrradrouten in Gröbenzell
- Fahrradrouten in München
- Fahrradrouten in Puchheim
- Grüne Route FFB-München

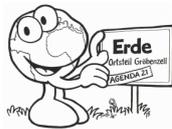


Agenda 21 Gröbenzell



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 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 Zübling-Gelände

Pressebericht Radwegverbindung zum Böhmer Weiher,
(Gröbenzell im Blick Dezember, 2009), Kink siehe in Kapitel 19

6 Gemeinde Gröbenzell

Nr. 279 | Donnerstag, 3. Dezember 2009

Radwegverbindung zum Böhmer Weiher

Schon seit Jahren bemüht sich der ADFC darum, dass südlich des Neubaugebietes auf dem Züblingelände ein Fuß- und Radweg zwischen der Beislerstraße zur Aubinger Lohe erbaut wird. Viele Fußgänger, Jogger und Radfahrer benutzen bereits den Trampelpfad zwischen dem neuen Wohngebiet und dem Feld, um in die nahe gelegene Aubinger Lohe zu gelangen. Doch schon nach kurzzeitigem Regen ist dieser Pfad verschlammmt und nicht mehr benutzbar.

Die vortragenen Wünsche an die Gemeinde wurden bislang immer abgewiesen, weil sich der Weg bereits auf Münchner Gebiet befindet und zudem das zugehörige Grundstück in Privatbesitz ist. Da derzeit in der Münchner Verwaltung eine Machbarkeitsstudie zur Gestaltung des Böhmer Weihers als Freizeitgelände beauftragt ist, werden darin auch die möglichen Fuß- und Rad-

verbindungen geprüft und geplant. Eine Befestigung des Trampelpfades südlich des Züblingeländes ist darin zunächst leider nicht vorgesehen, da von den Münchener Planern der Weg südlich der Tannenfleckstraße für die Gröbenzeller bevorzugt wird. Allerdings wird geplant, die Sandbergstraße, die von der Lena-Christ-Straße abzweigt und östlich am Züblingelände entlang führt, im Süden bis zum Böhmer Weiher weiter auszubauen, um den Anschluss des Freizeitgeländes für Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen. Ziel eines Antrages an die Gröbenzeller Gemeindeverwaltung ist es jetzt, die Münchner Verwaltung aufzufordern, bei der Erschließung des Böhmer Weihers auch den Trampelpfad südlich des Züblingeländes zu befestigen, um hiermit die Anbindung der Anwohner im Südwesten von Gröbenzell, sowie den Anschluss über den neuen geplanten süd-

lichen Teil der Sandbergstraße zum Böhmer Weiher und damit auch zur Aubinger Lohe zu ermöglichen.

Der Trampelpfad beginnt an der Fußgängerampel zur Beislerstraße und verläuft südlich

hinter dem neuen Wohngebiet am Züblingelände.

Weitere Informationen rund ums Radfahren erhalten Sie im ADFC Infoladen, Am Brunnenhof 14 in Fürstenfeldbruck, immer dienstags von 18.30Uhr bis

19.30 Uhr. In den Monaten November bis Februar ist geschlossen, Internet: <http://www.adfc-fib.de>, E-Mail: kontakt@adfc-fib.de, Tel. und Fax: 08141/535418.

MARTIN OETJEN
ADFC-ORTSGRUPPE



Der Trampelpfad beginnt an der Fußgängerampel zur Beislerstraße.

FOTO: TB

Kerstin Klingner

A 22 Radweg Sonnenstraße West

Vorstellung in (Gröbenzell im Blick Juni, Gemeinde Gröbenzell, 2019), Link in Kapitel 19



Eröffneten den Radweg (v.l.): Werner Zacher, Leiter Tiefbau, Markus Groß, Leiter Bauamt, Kurt Köppl, Gemeinderat und Bürgermeister Martin Schäfer. FOTO: GEMEINDE

Neuer Radweg zum Olchinger See

Was liegt näher, als im Sommer mit dem Rad zum Baden zu fahren? Rechtzeitig zum Beginn der Badesaison wurde im Sonnenweg eine ergänzende Geh- und Radwegverbindung zum Olchinger See geschaffen, die nun für den öffentlichen Verkehr freigegeben wurde.

Bürgermeister Martin Schäfer lud dazu am 24. Mai in den Sonnenweg (Höhe Exterstraße) zur offiziellen Eröffnung alle Bürgerinnen und Bürger ein. Im Jahr 2018 wurde entlang des Sonnenwegs durch die DB Netz AG eine Lärmschutzwand er-

richtet. Um den Verkehr während der Bauzeit aufrechtzuerhalten, wurde parallel zum Sonnenweg eine Baustraße errichtet, die nach Verhandlungen mit der DB Netz AG nur in Teilen zurückgebaut wurde und nun als Geh- und Radweg genutzt werden kann.

Im Frühjahr 2019 wurden seitens der Gemeinde noch begleitende landschaftspflegerische Maßnahmen durchgeführt. Hierzu gehören die Modellierung und Bepflanzung des seitlich gelagerten Oberbodens mit heimischen Gehölzen sowie

die Anlage von Blühwiesenstreifen. Die letzten und abschließenden Arbeiten wurden Ende April vollzogen: Zur Verbesserung der Oberfläche wurde eine Deckschicht auf der Fahrbahn des Sonnenweges sowie auf dem Geh- und Radweg aufgebracht.

Die Gemeinde möchte an dieser Stelle nochmals ihren Dank für die konstruktive Zusammenarbeit mit der DB Netz AG aussprechen und freut sich auf eine rege Nutzung der neuen Verbindung.

Gemeinde Gröbenzell

A 23 Radwegverknüpfung Bahnhofstraße Sonnenweg

Weitere Information unter (Eröffnung Rad- und Gehweg Sonnenweg, 2015), [Link in Kapitel 19](#)

Vorstellung in (Gröbenzell im Blick Juni, Groebenzell.de, 2015), [Link in Kapitel 19](#)

Radweg eröffnet

Am Freitag, 17. April, wurde im Beisein vieler Mitglieder des Gemeinderats der Rad- und Fußweg, der den Sonnenweg mit der Bahnhofstraße verbindet, offiziell vom 1. Bürgermeister, Martin Schäfer, eingeweiht. Zwei Solarlampen sorgen dort für Beleuchtung, so dass auch bei Dunkelheit die so entstandene Abkürzung sicher genutzt werden kann. FOTO: TB



A 24 Radabstellanlage Pflanzgarten und S-Bahn-Nordseite

Vorstellung in (Gröbenzell im Blick Juni, Gemeinde Gröbenzell, 2019), Link in Kapitel 19

RADFAHREN IN GRÖBENZELL

Neue Fahrradständer am Pflanzgarten

Um das Radfahren in Gröbenzell noch attraktiver zu machen und (tägliche) Wege zu erleichtern, setzte die Gemeinde in den vergangenen Wochen drei Forderungen aus dem erst kürzlich abgeschlossenen Radverkehrskonzept um.

Am Pflanzgarten I wurden die nicht mehr zeitgemäßen Radständer abgebaut. Die mit Vorderradklemmen ausgestatteten Ständer bescherten sicherlich in der Vergangenheit dem einen oder anderen Rad einen „Achter“ im Reifen. Die neuen Radständer am nördlichen Ausgang des S-Bahnhofs entsprechen den neuesten Standards und sind ADFC-geprüft. Auch wurde die Anzahl der Abstellmöglichkeiten durch eine geordnete Aufstellung erhöht. An den neuen Ständern steht das Fahrrad sicher.

Und nicht nur das: Dort kann ein Laufrad und zusätzlich der Rahmen an den Ständer angeschlossen werden, was die Diebstahlsicherheit erhöht. Die Radständer direkt am Eingang zum Pflanzgarten I sind so angeordnet, dass auch Lastenräder oder Räder mit Anhängern abgestellt werden können.

Zusätzlich zu den am Bahnhof bereits seit mehreren Jahren vorhandenen öffentlichen Luftpumpen sind auch zwei Fahrrad-Service-Stationen nördlich und südlich des S-Bahnauf-

Nutzungsbedingungen Schließfach

Durch die Benutzung eines Schließfaches werden diese Nutzungsbedingungen als verbindlich anerkannt. Die Schließfächer stehen unentgeltlich zur Verfügung. Mittels eines Bargeldbetrages (Ein- oder Zwei-Euro-Münze) als Pfand ist ein Schließfach während der Benutzung zu verschließen. Unverschlossen dürfen Schließfächer nicht benutzt werden. Die Schließfachbenutzung ist auf 48 Stunden beschränkt. Es darf grundsätzlich nur jeweils ein Schließfach pro Person benutzt werden. Ein Anspruch auf die Benutzung eines Schließfaches besteht nicht.

Zugelassen ist unbeschädigtes, ordnungsgemäß verpacktes Handgepäck, Helme etc. Verderbliche Lebensmittel, Waffen, Gegenstände, die gegen das Betäubungsmittelgesetz verstoßen, lebende Tiere, gefährliche oder gesundheitsgefährdende Stoffe/Gegenstände dürfen in den Schließfächern nicht aufbewahrt werden. Die Schließfächer dienen nicht der Aufbewahrung von Wertsachen wie Geld, Urkunden, einschließlich Sparbüchern und sonstigen Wertpapieren, Schmucksachen, Edelsteine et cetera.

Die Schließfächer sind sorgfältig zu behandeln und vor Beschädigung und Beschmutzung zu bewahren. Benutzer, die nicht zugelassene Gegenstände in Schließfächer hinterlegen, haften für eventuelle Schäden, die durch die-

se Gegenstände entstehen. Die Gemeinde Gröbenzell behält es sich zudem vor, unverschlossene Schließfächer, nicht fristgerecht geräumte Schließfächer oder bei Verdacht auf nicht sachgemäße Nutzung Schließfächer ohne ausdrückliche Räumungsaufforderung zu öffnen und zu entleeren.

Der Verlust eines Schließfachschlüssels oder die Störung des Schlossmechanismus ist dem Bauhof Gröbenzell zu melden. Bei Verlust des Schließfachschlüssels erhebt die Gemeinde Gröbenzell die Kosten für die Anschaffung eines neuen Schlüssels und den gegebenenfalls erforderlichen Ersatz sowie Ein-/Ausbau eines neuen Schlossmechanismus.

Der Gemeinde Gröbenzell haftet für den Verlust oder die Beschädigung von in den Schließfächern aufbewahrten Gegenständen nur bei einem vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verhalten von Beschäftigten der Gemeinde Gröbenzell. Im Übrigen ist die Haftung ausgeschlossen. Des Weiteren finden die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen Anwendung.

Der Benutzer eines Schließfaches haftet für alle Schäden und Nachteile, die aus der Nichtbefolgung dieser Nutzungsbedingungen entstehen. Eine missbräuchliche Benutzung oder vorsätzliche Beschädigung von Schließfächern wird strafrechtlich verfolgt. **Gemeinde**

gangs im Zentrum aufgestellt worden. Neben der Möglichkeit, das Fahrrad aufzubocken ist eine Luftpumpe vorhanden sowie eine Auswahl an üblichen Werkzeugen: Sechskant-

beziehungsweise Torx-Schlüsselsset, Reifenheber, Schraubenschlüssel, Schraubenzieher und Konusschlüssel.

Mit diesem Angebot können schnell und spontan kleinere

Mängel am Fahrrad behoben werden! Die beiden Luftpumpen, die bereits installiert waren, werden versetzt und am Freizeitzentrum sowie am Rathaus aufgestellt. Damit wird der

Service rund ums Rad erweitert.

„Mit diesen Angeboten wollen wir weiter den Radverkehr in Gröbenzell stärken. Und ein platter Reifen oder eine herausgesprungene Kette ist keine Ausrede mehr, um den Drahtesel stehen zu lassen“, freut sich Bürgermeister Martin Schäfer.

Und für alle diejenigen, die mit dem Rad zum Gröbenzeller Bahnhof für die Weiterfahrt mit der S-Bahn radeln, wurden jetzt Gepäckboxen aufgestellt. In diesen können kostenlos Utensilien wie Fahrradhelm, Regenhose oder andere Gepäckstücke bis zu 48 Stunden eingeschlossen werden.

Die Gepäckboxen funktionieren wie reguläre Schließfächer, es ist lediglich eine Ein- oder Zwei-Euro-Münze zur Schließung notwendig, welche man beim Aufsperrn zurück erhält. Die Gepäckboxen stehen nördlich und südlich des Bahnhofs neben den Fahrrad-Service-Stationen.

„Die Zeiten, wo man mit Helm unterm Arm in die S-Bahn steigt, sind vorbei. Alle Gegenstände, die man als Radler braucht, aber nicht zu Fuß, können ab sofort bequem und sicher in den neuen Gepäckboxen deponiert werden,“ erläutert der Bürgermeister und freut sich auf eine rege Nutzung.

Gemeinde Gröbenzell

A 25 Stadtradeln 2019

Ankündigung in (Gröbenzell im Blick Juni, Gemeinde Gröbenzell, 2019), Link in Kapitel 19




Bei der Aktion Stadtradeln des Klimabündnisses können alle Gröbenzeller Bürgerinnen und Bürger mithelfen, kräftig Kilometer zu sammeln. FOTOS: 1. SHUTTERSTOCK - KOMAN SAMBORAY, 2. KLIMABÜNDNIS

Stadtradeln 2019: Tritt in die Pedale!

Dieses Jahr beteiligt sich die Gemeinde Gröbenzell bereits zum achten Mal beim Stadtradeln – der deutschlandweiten Kampagne des Klima-Bündnisses. Die Aktion findet in Gröbenzell vom 23. Juni bis 13. Juli statt.

Es darf wieder kräftig in die Pedale getreten werden, denn es zählt jeder Kilometer.

Stadtradeln – So kann man mitmachen: Anmelden geht ganz einfach unter stadtradeln.de/groebenzell. Dort kann man sich registrieren, ein eigenes Team gründen oder einem bereits bestehenden beitreten. Und dann kann es schon losgehen mit dem Wadl-Training. Die Kilometer können einfach über den Online-Radkalender des Klima-Bündnis eingetragen werden. Alternativ gibt es die Stadtradel-App sowie für die Generation „Papier“ einen Kalender im Stadtradeln-Flyer, in den die zurückgelegten Kilometer handschriftlich eingetragen werden können (erhältlich im Rathaus oder auch unter www.groebenzell.de).

Die Veranstaltungen im Aktionszeitraum: Die Gröbenzeller **Eröffnungstour** findet am **Sonntag, 23. Juni**, um 11 Uhr statt:

Treffpunkt aller Teilnehmer ist am Forumsplatz am Freizeitzentrum in der Wildmoosstraße. Über Flur und Feld verläuft die Tour zwischen Lußsee und Amper. Sie ist für Groß und Klein gut geeignet und dauert etwa 1,5 Stunden.

■ Gröbenzell ist Ziel der Sternfahrt

Doch damit ist der Tag noch nicht beendet, denn dieses Jahr ist die Gemeinde Gröbenzell das Ziel der Sternfahrt aller teilnehmenden Landkreiskommunen. Gegen 12.30 Uhr treffen sich dann alle Radfahrerinnen und Radfahrer in der Rathausstraße. Von dort aus fährt der große Radl-Konvoi durch Gröbenzell zum Forumsplatz an der Wildmooshalle, begleitet durch die Polizei sowie vielen Bürgermeistern, darunter natürlich auch Martin Schäler und Landrat Thomas Karmasin.

Und damit nicht genug, denn am Forumsplatz findet die offizielle Begrüßung statt. Für diejenigen, die jetzt eine Stärkung nötig haben, gibt es eine kleine Brotzeit und ein buntes Programm auf dem Gröbenzeller Sportfest.

Grüne Tour: Am **Samstag, 6. Juli**, um 11 Uhr startet die Grüne Tour. Treffpunkt ist vor der Gaststätte „Zur Alten Schule“ in der Rathausstraße. Die Ge-

meinde stärkt Sie mit Erfrischungen bevor es los geht Richtung Schwarzhölzl und Ruderregattastrecke und letztlich zum Picknick am Karlstfelder See. Bitte bringen Sie eine Decke und Speisen selbst mit.

Die **Abschlussveranstaltung und Preisverleihung** findet am **Samstag, 13. Juli**, um 16 Uhr am Gröbenzeller Bürgerfest statt. Mehr dazu unter www.groebenzell.de.

■ Gröbenzeller Stadtradeln-Star

Auch 2019 wird Bürgermeister Martin Schäler mit gutem Beispiel voran radeln und legt sogar noch einen drauf: In dem Aktionszeitraum wird er auf der Auftaktveranstaltung am **Sonntag, 23. Juni seinen Autoschlüssel offiziell an Landrat Thomas Karmasin übergeben**.

Als so genannter Stadtradel-Star wird er während des Aktionszeitraums in einem Blog von seinen Fahrten berichten – nachzulesen unter www.stadtradeln.de. Man darf sich sicherlich auf amüsante und kurzweilige Beiträge freuen. Detaillierte Informationen finden Sie in der Tagespresse und im Internet. Alle Touren sind kostenlos. Noch Fragen? Margit Schaller hilft gerne weiter. Kontakt per E-Mail an presse@groebenzell.de. **Gemeinde Gröbenzell**

Aktion Radl-Stars (Stadtradeln 2019 Gröbenzell Fürstenfeldbrucker Tagblatt, 2019), Link in Kapitel 19



Drei Stadtradel-Stars (v.l.): Monika Keck, Martin Schäfer und Norbert Seidl (r.) übergeben ihre Autoschlüssel an Landrat Thomas Karmasin. Sie dürfen in den nächsten drei Wochen kein Auto von innen sehen. © Gemeinde Gröbenzell

 Aktualisiert: 25.06.19 - 13:46

KLIMASCHUTZ

Stadtradeln: Bürgermeister geben die Autoschlüssel für drei Wochen ab

Bilanz Stadtradeln 2019 in Gröbenzell, (Gröbenzell im Blick August, 2019), Link in Kapitel 19

Aktion Stadtradeln war ein voller Erfolg

Klimaschutz, Gesundheit und vor allem Spaß: Diese Begriffe umschreiben in aller Kürze, was die Aktion Stadtradeln 2019 ausgemacht hat – zumindest in Gröbenzell.

Dieses Jahr beteiligte sich die Gemeinde bereits zum achten Mal an der deutschlandweiten Kampagne des Klimas-Bündnisses. Mitte Juli endete der Aktionszeitraum mit einer Abschlussveranstaltung auf dem Gemeindestand am Bürgerfest. Trotz des regnerisches Wetters ließen sich die Aktiven nicht davon abhalten zu kommen.

So sieht das Ergebnis dieses Jahr aus: Unsere fleißigen Gröbenzellerinnen und Gröbenzeller konnten das Vorjahresergebnis von knapp 77 000 Kilometern noch einmal übertreffen. Sie kamen auf 89 334 Kilometer – mit 435 Teilnehmenden in 40 Teams. Es wurden damit nicht nur Muskeln trainiert, sondern auch knapp 13 Tonnen CO₂ vermieden.

Gröbenzell konnte damit seinen vierten Platz vom vorigen Jahr im Ranking der Gemeinden im Landkreis Fürstenfeldbruck verteidigen. Das finden wir großartig. Und Fleiß soll belohnt werden, deshalb wurden neben vielen anderen tollen Preisen auch drei Marken-Fahrräder verlost.

Landkreis-Stars waren am Start

Stadtradeln-Star Bürgermeister Martin Schäfer erhielt seine Autoschlüssel vom stellvertretenden Landrat Ulrich Schmetz zurück und enthüllte offiziell sein E-Auto, das drei Wochen lang nicht benutzt wurde. Ein Highlight war heuer sicherlich auch die Teilnahme mehrerer Landkreis-Stadtradeln-Stars, darunter auch Monika Keck, die für den Ambulanten Hospiz- & Palliativberatungsdienst der Caritas in Fürstenfeldbruck an den Start gegangen war. (Fortsetzung auf Seite 3)



Drei Wochen lang hat Bürgermeister Martin Schäfer (re.) sein E-Auto zu Gunsten des Fahrrads stehen lassen. Nun bekam er den Autoschlüssel vom stellvertretenden Landrat Uli Schmetz (li.) zurück und enthüllte sein Auto wieder. FOTO: GEMEINDE GRÖBENZELL

Bürgermeister löst Versprechen ein

(Fortsetzung von Seite 1)

Bürgermeister Schäfer löste sein Versprechen ein und zahlte dem Verein für jeden von ihm und ihr geradelten Kilometer 27 Cent. Bei insgesamt 1.100 Kilometern kam dann

doch eine schöne Summe für einen guten Zweck dabei heraus.

Ein Blick auf dem Landkreis zeigt: Auch hier wurden Rekorde erzielt: 5.736 Radler (fast doppelt so viele wie im Vor-

jahr) legten insgesamt 816 441 Kilometer zurück und vermieden dabei 115 935 Kilogramm CO₂. Ein herzliches Dankeschön an alle Beteiligten. Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr. **Gemeinde Gröbenzell**

A 26 Neubürgertour 2019

Werbeplakat für Neubürgertour 2019 in Gröbenzell

Gemeinde
Gröbenzell
Umwelt & Verkehr



Samstag, 11. Mai 2019

Fahrradtour

mit dem Bürgermeister durch
Gröbenzell • für Neulinge und
Neugierige

Treffpunkt: 11 Uhr am Rathaus
Danziger Straße 23, Gröbenzell

Infos unter
www.groebenzell.de



Ankündigung der Neubürgertour 2019 in Gröbenzell, (Gröbenzell im Blick April, 2019), Link in

RADFAHREN IN GRÖBENZELL

Fahrradtour für Neulinge

Sie sind im vergangenen Jahr nach Gröbenzell gezogen? Dann sind Sie möglicherweise ein Neuling? Oder Sie sind einfach nur neugierig und möchten Gröbenzell gerne besser kennenlernen? Ganz egal, wir laden Sie sehr herzlich dazu ein, mit dem Bürgermeister durch Ort zu radeln und dabei vielleicht die eine oder andere bislang unbekannte Ecke zu erkunden. Wir zeigen Ihnen, wie Sie sicher und bequem mit dem Fahrrad die wichtigsten Ziele in Gröbenzell erreichen können. Wir fahren auf beschilderten Fahrradrouten abseits des Autoverkehrs kreuz und quer durch Gröbenzell. Dazu gibt es viele Informationen zu den Örtlichkeiten und dem Leben in unse-



Gröbenzell erkunden kann man bei der Fahrradtour für Neubürger und Neugierige.

FOTO: GEMEINDE

rer Gemeinde. Diese Radtour wird vom ADFC geführt und in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Gröbenzell und der Lokalen Agenda21 organisiert.

Treffpunkt und Start ist am Samstag, 11. Mai, um 11 Uhr am Rathaus in der Danziger Straße 23 im Gewerbegebiet Gröbenzell. Wir radeln gemein-

sam circa zwei Stunden (circa 15 Kilometer). Die Tour wird in moderatem Tempo gefahren und ist auch für Kinder gut geeignet. Die Fahrradtour endet wieder am Rathaus in der Danziger Straße. Im Anschluss an die Fahrradtour gibt es einen kleinen Imbiss. Die Teilnahme ist kostenfrei.

Gemeinde

A 27 Gröbenzell steigt um

Die Gemeinde Gröbenzell stellt gemeinsam mit der Agenda 21 und weiteren Interessensgruppen die Initiative „Gröbenzell steigt um“ vor. Förderung der Nahmobilität, d. h. besser und attraktiver Bahn-, Bus- oder Radfahren sowie zu Fuß gehen, ist das Ziel von „Gröbenzell steigt um“.



- * Förderung der Nahmobilität
- * Mehr zu Fuß gehen
- * Öfters aufs Rad steigen
- * Den öffentlichen Nahverkehr nutzen
- * Alternative Verkehrsmittel verwenden

Mitgestalten durch Bürgerbeteiligung



Gemeinde Gröbenzell



a21-groebenzell.de

ARBEITSKREIS VERKEHR

Aus (Agenda21 - Mobilität, 2020) siehe Kapitel 19

Erfolgreiche Auftaktveranstaltung „Gröbenzell steigt um“ am 23.4.2016

Gröbenzell. Sicher, bequem und schnell alle Ziele in und um Gröbenzell erreichen – auch ohne Auto. Dass dies möglich sein kann, zeigte am vergangenen Samstag die Auftaktveranstaltung „Gröbenzell steigt um“ in Gröbenzell, zu der die Gemeinde und die lokale Agenda 21 geladen hatte. Und Gröbenzells Bürgerinnen und Bürger kamen - der schlechten Wetterprognose zum Trotz. „Die Resonanz war überwältigend. Das zeigt uns, dass wir mit unserer Initiative richtig liegen“, freut sich Bernd Reich, Sprecher des Arbeitskreis Verkehr der Agenda 21 Gröbenzell.

Vor knapp einem Jahr hatte die Gemeinde Gröbenzell mit der lokalen Agenda 21 das gemeinsame Langzeitprojekt „Gröbenzell steigt um“ initiiert. Ziel der Initiative ist es, Gröbenzells Bürger noch mehr dafür zu begeistern, das Auto öfter stehen zu lassen und lieber das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

Was da heute schon alles machbar ist, welche Neuerungen in Sachen Nahmobilität mittelfristig in Gröbenzell geplant sind, stellten die Initiatoren am 23.4.2016 den interessierten Bürgern vor – rege unterstützt unter anderem vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC), dem Bund Naturschutz und dem Arbeitskreis Senioren in Gröbenzell (ASiG, jetzt Seniorenbeirat) und vielen interessanten Ausstellern wie dem ökologischen Verkehrsclub (VCD), dem Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) und Stattauto.

Am Vormittag lud der ADFC und die Agenda21 zur Fahrradtour für Neu- und Altbürger von der Alten Schule quer durch Gröbenzell. Im Süden und Norden konnten die Bürger die Fahrradrouten und Schleichweg abseits der Hauptverkehrsstraßen erkunden und erhielten außerdem interessante Berichte zu dem Geschehen in Gröbenzell. Am „Pflanzgarten“ bereitete der zugehörige Agenda21-Arbeitskreis den Radlern einen gelungenen Empfang mit einer kleinen Stärkung. Dieses neue Projekt in der Gröbenzeller Ortsmitte soll Bürger zum gemeinschaftlichen Pflanzen, Säen und Ernten animieren und sie dadurch für Regionalität, Qualität und Fairness sensibilisieren. Die Radtour endete am Neuen Rathaus in der Danziger Straße mit einer leckeren Suppe aus Krummgemüse, das auf Grund seiner Wuchsform vom Handel nicht gekauft worden und damit auf dem Müll gelandet wäre – Stichwort Lebensmittelverschwendung. Zubereitet hatte die Suppe die Ortsgruppe des Bund Naturschutzes mit Unterstützung vieler engagierter Helfer.

Im neuen Rathaus informierten die Agenda-Gruppen, MVV, ADFC, BUND-Naturschutz, VCD und andere über umweltfreundliche Nahmobilität und Verkehrskonzepte. Bürgermeister Martin Schäfer eröffnete das weitere Veranstaltungsprogramm und präsentierte bevorstehende Verkehrsprojekte der Gemeinde Gröbenzell.

Im nachfolgenden Vortrag der Agenda21 von Bernd Reich wurden die zukünftigen Verbesserungspotentiale zur Infrastruktur in Gröbenzell hervorgehoben, die Agenda21 präsentierte dazu auf Ihrem Stand Blätter zu den neuralgischen Verkehrssituationen in Gröbenzell.

Die Gemeinde Gröbenzell bewirbt sich als „Fahrradfreundliche Kommune“ in Bayern und wird dazu in den nächsten Jahren Anstrengungen unternehmen, die vorgegebenen Kriterien zu erfüllen. Martin Oetjen, vom ADFC Gröbenzell, bilanzierte in seinem Vortrag die noch bestehenden Mängel beim Radfahren in Gröbenzell und was passieren sollte, um durch Radverkehr, das KFZ-Verkehrsaufkommen in Gröbenzell zu entlasten.

Außerdem soll in Gröbenzell ab Dezember 2016 die neue Buslinie 832 fahren, kündigte im anschließenden Vortrag Hermann Seifert an, der beim Landratsamt Fürstenfeldbruck für den Personennahverkehr zuständig ist. Diese Linie soll künftig Olching, Gröbenzell und Puchheim zunächst im 40-Minuten-Takt verbinden – montags bis freitags jeweils von 7 bis 19 Uhr und samstags von 7 bis 14.30 Uhr. Auch über das MVV Ruf Taxi, das es ab Dezember 2016 in Gröbenzell geben wird, soll Bürgern der Umstieg von eigenem Pkw zum Sammeltaxi erleichtert werden. Abrufbar ist dieser Service jeden Tag von 19.30 bis 0.00 Uhr im 20-Minuten-Takt und von 0.00 bis 6.00 Uhr im 60-Minuten-Takt. Mittelfristig soll laut Seifert sogar eine Tangential-Bus-Verbindung die Orte Germering (S8), Puchheim (S4) und Gröbenzell (S3) mit einander verbinden.

Zusätzlich will Gröbenzell, im Zuge der anstehenden Initiative „Bank + Baum“ des Arbeitskreises Siedlungsökologie der lokalen Agenda 21, künftig nicht nur für mehr Grün in der Gemeinde sorgen, sondern auch das soziale Miteinander unter Bürgerinnen und Bürgern stärken. Dieses Projekt wurde am Samstag erstmals den Besuchern vorgestellt und stieß auf große Resonanz. Einzelheiten zu dem Projekt werden am 12. Juni 2016 im Rahmen der Veranstaltung „Stadtradeln“ vorgestellt.

Resümee von Bernd Reich: „Die Auftaktveranstaltung von „Gröbenzell steigt um“ hatte unter den Bürgerinnen und Bürgern Gröbenzell einen sehr großen Zuspruch. Das spornt uns an für unsere nun anstehenden Projekte im Zuge der Entwicklung Gröbenzells zur „Fahrradfreundlichen Gemeinde“. Wichtig dabei sei, betont Andrea Gummert, Sprecherin der Agenda 21 Gröbenzell: „Interessierte Bürger können sich deshalb jederzeit mit eigenen Ideen einbringen.“

Weitere Informationen zu der Veranstaltung sind unter www.grobenzell.de. Die nächste Veranstaltung der Initiative „Gröbenzell steigt um“ soll voraussichtlich im Dezember 2016 anlässlich der Einführung der neuen Buslinie 832 stattfinden.

A 28 Kinder- und Lastenbeförderung mit dem Fahrrad (vorläufig)



Agenda 21



Gröbenzell



Situationsblatt „Kinder- und Lastenbeförderung mit dem Fahrrad“ Stand: Ideensammlung

Ist-Situation:

- Mit dem Gemeinderatsbeschluss zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts 2019 verfolgt die Gemeinde Gröbenzell offiziell und nachhaltig den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Klimaschutzrelevante Ziele sind hierbei maßgebliche Faktoren für die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen, aber auch die Verbesserung der Lebensqualität innerhalb des Ortsbereichs durch einen hohen Radverkehrsanteil.
- Grundsätzliche Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie der ÖPNV-Attraktivität in Gröbenzell unter dem Aspekt der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Aufenthalts- und Verkehrsqualität und damit auch klimaschutzrelevanter Aspekte
- Dazu Schaffung der Radverkehrs-Infrastruktur z. B. in Form von sicheren und leistungsfähigen Radwegführungen und Fahrradabstelleneinrichtungen auch für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger

Ziele:

- Nutzung der Förderungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, allerdings sind national nicht förderfähig: Fahrräder und Anhänger, die vorrangig für den Personentransport / Kindertransport konzipiert wurden (z.B. Rikschas oder Lastenfahrräder mit Sitzbank-Einbauten und Anschnallgurten), d.h. hierfür muss die Kommune/Gemeinde einspringen
- Über die Ist-Situation hinaus ergänzende Optimierung der Nahverkehrsmobilität durch Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Radverkehrs; Schaffung eines Autoersatz zur Kinder- und Lastenbeförderung
- Förderung nicht nur von Lastenrädern (eher hochpreisiger), sondern auch von Fahrradanhängern (für die breite Masse erschwinglicher)

Maßnahmenvorschläge

- Schaffung von transparenten Förderrichtlinien sowie Festlegung der Kauf- und Förderregularien (gewerbliche, gemeinnützige und/oder nur private Nutzung, ggf. Sharing-Lösung bei Nutzung eines Verkehrsmittels/Fahrzeugs von mehreren Haushalten, generelle Berechtigung zur Förderung, Mindestanforderungen an die Ausstattung, Auswahl Lieferanten, notwendige Anzahl Angebote, Vorlage von Rechnungen, erforderliche Dauer der Nutzung des geförderten Verkehrsmittels etc.)
- Festlegung nachvollziehbarer Förderungsanteile sowohl bei Lastenrädern als auch Fahrradanhängern (z. B. prozentualer Anteil der Anschaffungskosten mit maximaler Förderbetragshöhe)
- Umsetzung und Betreuung der Maßnahme durch die Person des Radverkehrsbeauftragten
- Ständige Überprüfung der umgesetzten Maßnahmen unter dem Aspekt der Qualitätssicherung (z. B. durch Zählungen und Bestandsaufnahmen, aber auch durch Überprüfung der Nutzung durch einen geeigneten Verwendungsnachweis)
- Formaler Antrag der Agenda 21 über den Verkehrsreferenten an den Gemeinderat zur Einrichtung eines Fördertopfs (Budget z. B. 40.000 EUR, d.h. z. B. etwa 200 bis 400 EUR pro Lastenrad und etwa 50 bis 100 EUR pro Fahrradanhänger); Fördergeber kann je nach Fahrzeug und Ausstattung variieren

Juli 2020

AK Verkehr, www.a21-grobenzell.de