

Gemeinsam Zukunft gestalten Energieprojekte Oberpfammern

Bereich Mobilität Aufgaben und Empfehlungen



Zielsetzung

Gemeinsam wollen wir alles dafür tun, damit die Gemeinde Oberpframmern die Klimaneutralität 2030 erreicht. Für den Bereich Mobilität bedeutet das:

Die Mobilitätswende als wichtiger Teil der Energiewende wird durch Förderung des ÖPNV, des Radfahrens und der Fußgängerfreundlichkeit im Ort vorangebracht.

Gemäß dem Mobilitätskonzept des Landkreises Ebersberg bedeutet das im Einzelnen:

- „Die Bedingungen für den nichtmotorisierten Individualverkehr sollen vor allem innerorts, aber auch zwischen den Orten, verbessert werden. Insbesondere die Ortskerne, weitere herausragende Ziele und bedeutsame Haltestellen des ÖPNV sollen für Fußgänger und Radfahrer schneller und sicherer erreicht werden können.“ (S. 39)
- „Die Umsetzung der Mobilitätswende ist dabei nicht nur Beitrag zum Klimaschutz, sondern vor allem auch zentral für die Steigerung der Lebensqualität und Zukunftssicherheit in der Region. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger stehen im Mittelpunkt. Hierfür sind viele kleine, aber auch große Schritte nötig.“ (S. 191)
- „Zur Entlastung von Menschen und Umwelt organisieren wir künftig den Verkehr im Landkreis **emissionsärmer** (Lärm, CO₂, Schadstoffe), **intelligenter** (ausgelastet, vernetzt, innovativ), **sparsamer** (vermeidend (ha und km), wirtschaftlich, energieeffizient), **sicherer** (nachhaltig, unfallärmer).“ (S. 83)
- „Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer: Abbau von Mobilitätseinschränkungen (nicht nur Barrierefreiheit) **für Eltern, Kinder, Senioren, Behinderte** etc.“ (S. 84)

Quelle:

[Nachhaltiges und integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Ebersberg 2010-2030](#), Ansbacher, P.; Wedler, M.; Lenz, S. (2012), im Auftrag des ULV des Landkreises Ebersberg.

Beim ersten Pframmerner Bürgercafé am 15.7.2023 wurden im Themenbereich „Lebensqualität – Mobilität und Sicherheit“ viele weitere Wünsche und Lösungsansätze eingebracht, die sich in einem Kernsatz zusammenfassen lassen:

Fokus Mensch – nicht Auto!

Gemeindebefahrung am 8.7.2022

Im Rahmen des STADTRADELNS 2022 fand am 8.7.2022 in Begleitung des ADFC eine Befahrung Oberpframmerns mit dem Rad statt. Der Befahrung vorangegangen war ein Aufruf an die Bürgerinnen und Bürger, um Hinweise zu Wegen, Kreuzungen, Querungen etc. zu melden, die bei der Gemeindebefahrung angeschaut werden sollten.

Die Hinweise aus der Bevölkerung wurden gesammelt und protokolliert. Nach der Befahrung wurde auf Basis der Diskussionen vor Ort und weiterer Recherchen der Sachverhalt dokumentiert und es wurden Lösungsvorschläge und Empfehlungen ausgearbeitet.

Fr. 8.7. Gemeindebefahrung mit dem Radl

Treffpunkt: 16.00 Uhr am Rathaus (Dauer 2 Stunden)
Leitung: Jürgen Friedrichs, ADFC Ebersberg

Wie kann das Radfahren in unserer Gemeinde sicherer und komfortabler werden?
Tour durch unsere Gemeinde zu guten und weniger guten Lösungen mit Diskussion, wie die Situation für Radfahrende und Zufußgehende verbessert werden kann.

Hilf mit und melde Wünsche und Verbesserungsbedarf!

Bis zum 1.7.2022 sammeln wir Hinweise zu Wegen, Kreuzungen, Querungen etc., die bei der Gemeindebefahrung angeschaut werden sollen. Bitte sende eine kurze Beschreibung an info@energiewende-oberpframmern.de. Danke für die Mithilfe!

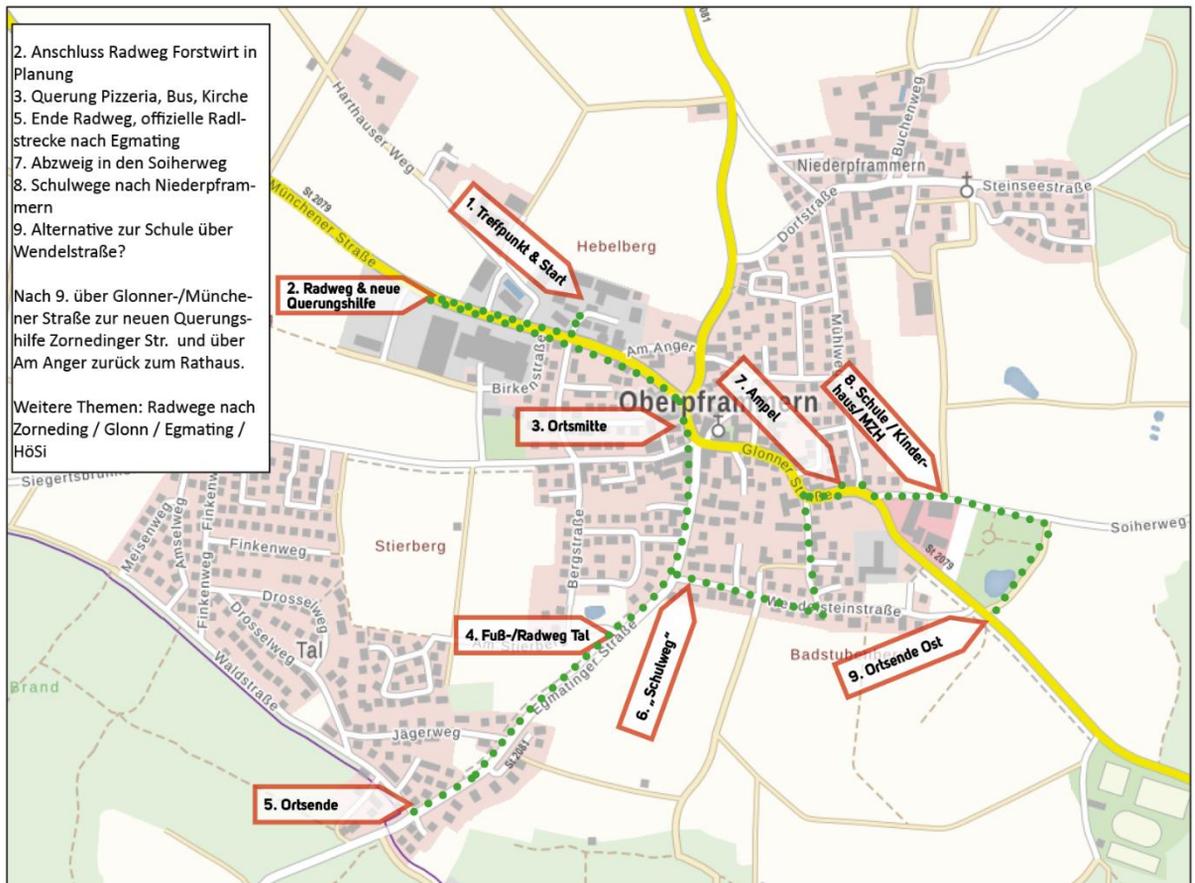


An der Befahrung nahmen teil: Jürgen Friedrichs (ADFC), Bärbel Zankl (AK Energie Oberpframmern), Alois Friedberger (Radverkehrsbeauftragter Oberpframmern), Michaela Niedermaier, Alexander Leidl, Michael Kleinmeier (Mitglieder des Gemeinderats Oberpframmern).

Ein typischer Hinweis aus der Bevölkerung auf den Aufruf:

„Was mich aber am meisten vom Radeln in Pframmern abhält: die Hauptstraße. Egal, ob man sie entlangfahren oder queren möchte, die Hauptstraße ist mir einfach zu gefährlich und deshalb nehme ich quasi immer das Auto. Ein Radweg ist wahrscheinlich nicht machbar, aber Tempo 30 würde da schon einen Unterschied machen. Und: Warum dann eigentlich nicht gleich im ganzen Ort?“

Ortsplan mit Fokusstellen



Analog der Nummerierung in der Dokumentation der Gemeindebefahrung werden folgende Orte im Folgenden dargestellt:

2. Münchener Straße westlicher Ortsausgang Richtung Putzbrunn – St2079
3. Ortsmitte (Münchener und Glonner Straße)
4. Egmatinger Straße - Fuß-/Radweg Richtung Tal
5. Egmatinger Straße Ortsende Richtung Orthofen/Egmating - St2081
6. Egmatinger Straße Abzweig Wendelsteinstraße
7. Ampel an der Glonner Straße
8. Soiherweg - Schule/Kinderhaus/Hort
9. Glonner Straße Ortsende Richtung Glonn - St2079

Diskussion der Lösungsvorschläge

Am 19.7.2023 trafen sich die Teilnehmenden der Gemeindebefahrung (mit Ausnahme von Jürgen Friedrichs), um die erarbeiteten Lösungsvorschläge zu diskutieren und das weitere Vorgehen abzustimmen.

Dabei wurde der Fokus auf das Projekt „Sichere Radwege innerorts“ aus dem Maßnahmenkatalog „Energieprojekte Oberpframmern“ gelegt. Darüber hinaus wurden Zielsetzungen und Anforderungen für Fußgänger, insbesondere auch die besonders vulnerablen Gruppen wie Kinder und ältere Mitbürger und Mitbürgerinnen, einbezogen.

Im Nachgang des Treffens wurde die Dokumentation der „Gemeindebefahrung mit Lösungsvorschlägen“ ergänzt und aufbereitet, um die weiteren Schritte zielgerichtet zu verfolgen.

Ein Teil der Lösungsansätze soll von einem Fachbüro bewertet und ggf. gemäß den rechtlichen Rahmenbedingungen angepasst werden. Konkrete Forderungen an das Straßenbauamt sollen von der Gemeinde direkt dort gestellt werden. Sofern zuvor Gemeinderatsbeschlüsse zur Maßnahmenumsetzung erforderlich sind, soll der AK Energie von der Gemeinde informiert werden, sodass die Anträge umgehend gestellt werden können.

Energieprojekte Oberpframmern

Im Januar 2023 wurden in einem Workshop mit dem Gemeinderat Energieprojekte erarbeitet, um die Gemeinde auf dem Weg zur Erreichung ihrer Klimaschutzziele voranzubringen.

Die Ergebnisbroschüre mit Beschreibung aller Projekte wurde im Mai 2023 mit dem Gemeinderat diskutiert. Ein Gemeinderatsbeschluss dazu soll im August 2023 gefasst werden.

Viele der Maßnahmen aus diesem Dokument resp. aus der Gemeindebefahrung abgeleitet decken sich mit den Zielen und Vorhaben der Energieprojekte aus dem Themenbereich Mobilität. Von besonderer Bedeutung sind die folgenden Energieprojekte:

- Radwegeverbindungen
- Tempo-30-Antrag
- Sichere Radwege innerorts
- Sichere Querungshilfen

Maßnahmenübersicht

Maßnahmenliste	Ort / Beschreibung	Seite
Maßnahme 2.1	St2079 Ortseingang West – Ortstafel versetzen	7
Maßnahme 2.2	St2079 Ortseingang West – Verkehrszeichen 138 Radverkehr	7
Maßnahme 2.2	St2079 Ende Radweg - Einfädelhilfe	7
Maßnahme 3.1a	Ortsmitte – Kreisverkehr 5-fach-Kreuzung	9
Maßnahme 3.2a	Ortsmitte – Geschwindigkeitsreduzierung	9
Maßnahme 3.3a	Ortsmitte – Fahrbahnmarkierung Kirchengang	9
Maßnahme 3.4a	Ortsmitte „beim Kramer“ – Bordsteinerhöhung	9
Maßnahme 3.5a	Siegertsbr. Ecke Egmatinger Str. – Fahrbahnmarkierung	9
Maßnahme 3.1b	St2079 – Geschwindigkeitsbegrenzung / Lärmgutachten	10
Maßnahme 3.2b	Glonner Straße – Tempo-30-Schilder versetzen	11
Maßnahme 3.3b	Glonner Straße – Fahrbahnmarkierungen	11
Maßnahme 3.4b	Glonner Str. ortseinwärts – Verkehrszeichen 138 Radverkehr	11
Maßnahme 4.1	Egmatinger Str. – „Radverkehr frei“ auf Gehweg	12
Maßnahme 4.2	Egmatinger Straße – Schild „Radverkehr frei“ vorrücken	12
Maßnahme 4.3	Einmündung Am Stierberg – verengen oder Querunginsel	12
Maßnahme 4.4	Egmatinger Str. – Sicherheitsmaßnahmen für Radverkehr	13
Maßnahme 4.5	Egmatinger Straße – Tempo-30-Schild wieder aufstellen	13
Maßnahme 4.6	Egmatinger Str. Ostseite – Verkehrszeichen 138 Radverkehr	13
Maßnahme 5	St2081 Richtung Egmatung – Radwegempfehlung entfernen	14
Maßnahme 6	Egmatinger Str. Lotsenstelle – Fußgängerüberweg einrichten	15
Maßnahme 7	St2079 Soierweg – siehe Maßnahme 3.2b, 3.3b, 3.4b und 9	16
Maßnahme 8.1	Schule/Kinderhaus/MZH – Schrittgeschwindigkeit vor Schule	17
Maßnahme 8.2	Schule/Kinderhaus/MZH – Klimaschulprogramm	17
Maßnahme 9	St2079 westl. Ortseing. – bauliche Maßnahme/Querungshilfe	18
Maßnahme 10.1	St2079 Einmündung Wendelsteinstr. – Fahrbahnmarkierung	19
Maßnahme 10.2	Fußweg zum Sportplatz – Ertüchtigung als Fuß- und Radweg	19

Maßnahmenplan

Ort (#2): Münchener Straße

westlicher Ortsausgang Richtung Putzbrunn – St2079

Beschreibung

Kurzer Radweg und neue Querungshilfe, Ausschilderung des Radweges mit Schild „gemeinsamer Fuß- und Radweg“, waagrecht unterteilt, Z 240.

Auf der südlichen Straßenseite ortseinwärts abrupt endender Radweg.

Sachverhalt

Kurze Radwegestücke müssen nicht benutzt werden, da Kreuzen der Straße dafür in keinem Verhältnis steht.

Von Bedeutung wird die Querungshilfe und das Stück Radweg, wenn (voraussichtlich 2024) der straßenbegleitende Radweg zwischen Oberpframmern und Forstwirt auf der Südseite der ST2079 fertiggestellt sein wird.

Dann ist mit weiter verstärktem Radverkehr zu rechnen, der sich an dieser Stelle auf die Straße einfädeln muss und auf in der Regel noch schneller als 50 km/h fahrende Kraftfahrzeuge trifft.

Zielsetzung

Von Bedeutung für die Sicherheit von Radfahrenden in Oberpframmern ist, dass ortseinfahrende Kfz die Geschwindigkeit der Situation angemessen drosseln.

Maßnahme 2.1

Zu prüfen ist, ob das Ortseingangsschild in Richtung Westen versetzt werden kann, um bereits im Bereich des neuen Gewerbegebietes / Abzweig Oberer Berg eine Geschwindigkeitsreduzierung auf innerörtliche 50 km/h zu erreichen. Dies kommt auch allen über die beiden Querungshilfen querenden Fußgänger*innen zugute.

Maßnahme 2.2

Weiterhin sollen ortseinwärts fahrende Auto-/LKW-Fahrende auf Radverkehr mittels Hinweiszeichen ([Zeichen 138](#)) auf Radfahrende, die am Ende des Radweges auf die Fahrbahn fahren, aufmerksam gemacht werden.

Maßnahme 2.3

Zum Schutz der einfädelnden Radfahrenden sollte mittels farbiger Fahrbahnmarkierung eine Einfädelhilfe geschaffen werden, die sowohl Radfahrende als auch Kfz-Fahrende auf die Situation aufmerksam macht, siehe [Musterlösungen Nr. 3.4-2](#))



Neue Querungshilfe auf Höhe Edeka-Markt



Ende des Radweges westlicher Ortseingang, Südseite, ortseinwärts



Symbolbild

Diese Maßnahmen sollte jetzt angestoßen werden und nicht erst bei Vollendung des Radweges, da ohnehin mit Zeitbedarf bis zur Umsetzung zu rechnen ist.

Ort (#3a): Ortsmitte

5-fach Kreuzung Münchener Str. / Glonner Str. / Egmatinger Str. / Siegertsbrunner Str. / St.-Andreasweg

Beschreibung

Vielfache Anlässe für Straßenquerungen in alle Richtungen zu und von drei Bushaltestellen, Kirche, Gaststätten, Einkaufsmöglichkeiten, etc.

Sachverhalt

Sowohl Fußgänger als auch Radfahrende sind an dieser Kreuzung in jeder Richtung „verloren“ und besonders gefährdet. Das betrifft sowohl Radfahrende auf der ST2079 in Richtung Glonn, die von Kfz aus der Egmatinger Straße häufig (trotz Handzeichen) nicht wahrgenommen werden.

Ebenso sind in östliche Richtung Radfahrende massiv gefährdet, die von der Glonner in die Siegertsbrunner oder Egmatinger Straße abbiegen wollen. Hier ist in hohem Maße auch Freizeitverkehr vom Steinsee betroffen, da die ausgeschilderte Radroute sehr beliebt ist. Auch die Egmatinger Str. ist ausgeschilderte Radverbindung.

Beim Verlassen der Kirche, aber auch vom St. Andreasweg kommend ist ein Queren der Glonner Straße sehr gefährlich. Wer den Verkehr direkt sehen will, steht bereits auf der Fahrbahn. Die Verkehrssituation als Fußgänger über die Spiegel zu erfassen ist für Erwachsene aufgrund der Geometrie kaum, für Kinder gar nicht möglich. Die Treppe stellt Richtung Bushaltestelle „Kirche“ eine Barriere dar.

Der Fußweg vor dem Kramer wird häufig von Kfz überfahren (abgesenkter Bordstein), wenn Kfz zum Abbiegen in die Egmatinger oder Siegertsbrunner auf der Fahrbahnmitte halten und die so die Fahrbahn blockieren.

(Schul)Kinder, die von der Lotsenstelle kommend beim Neuwirt die Siegertsbrunner Straße queren müssen, können von links kommende Fahrzeuge erst sehen, wenn sie bereits auf der Fahrbahn stehen.

Zielsetzung

Auch zu Fuß gehende und Rad fahrende Menschen sind gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Ihnen muss es möglich sein, in der Ortsmitte aus allen Richtungen zu den drei Bushaltestellen, zur Kirche, zu Gaststätten und Einkaufsmöglichkeiten etc. zu gelangen und im Nahbereich – ohne größere Umwege – die Straßen zu queren bzw. die Straßen mit dem Rad zu nutzen. Dabei darf die Gefahrenlage das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung nicht erheblich übersteigen.



5-fach-Kreuzung von oben



Extreme Engstelle Glonner Straße 2



Blick von der Glonner Straße Richtung Kreuzung



Verkehrsspiegel gegenüber St.-Andreas-Weg

Ort (#3a): Ortsmitte 5-fach Kreuzung Münchener / Glonner / Egmatinger / Siegertsbrunner Str. /St.-Andreasweg

Maßnahme 3.1a

Ein (überfahrbarer) Kreisverkehr nach dem Vorbild Unterlaus bzw. Höhenkirchen (siehe beigefügte Skizze am Ende des Dokuments) könnte den motorisierten Verkehr und insbesondere den Schwerlastverkehr im Bereich der 5-fach-Kreuzung so einbremsen, dass die Gefährdung von Fuß- und Radverkehr – aber auch des Kfz-Verkehrs – massiv reduziert wird. Weiterer Vorteil eines (engen) Kreisels zusätzlich zum Abbremsen des motorisierten Verkehrs auf sehr geringe Geschwindigkeit ist eine Gleichberechtigung aller Richtungen.

Die Gemeinde hat nach Auskunft von Gemeinderäten bereits vor Jahren diese Option geprüft bzw. prüfen lassen. Die Sachlage soll unter Bezugnahme der vorliegenden Unterlagen aus früheren Untersuchungen unter den aktuellen und zu erwartenden Änderungen der Straßenverkehrsgesetzes (Stichwort Paradigmenwechsel) erneut geprüft werden.

Maßnahme 3.2a

Zur Minimierung der Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern ist hier eine von allen zwingend einzuhaltende Geschwindigkeitsreduzierung geboten.

Sobald die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes den Kommunen mehr Handlungsmöglichkeiten für Staatsstraßen gibt, soll der Gemeinderat die Tempo-30-Beschränkung gemäß ihrem einstimmigen Beschluss vom 26.2.2022 ausweiten.

Maßnahme 3.3a

Der Bereich vor der Treppe zur Kirche soll durch eine rote (oder weiße, falls rot nicht erlaubt) Fahrbahnmarkierung hervorgehoben werden. Die Aushangtafel der Gemeinde vor der Treppe soll an einen Ort im Bereich der Ortsmitte versetzt werden, an dem Fußgänger weniger gefährdet sind, z.B. im Bereich Maibaum.

Maßnahme 3.4a

Das Überfahren des Fußweges im Bereich vorm Kramer soll durch Anheben der Bordsteinkante verhindert werden.

Maßnahme 3.5a

Eine (rote) Fahrbahnmarkierung auf dem Bereich an der Mauer beim Neuwirt soll Autofahrende darauf aufmerksam machen, dass hier von der Egmatinger Straße kommende Fußgänger zum Queren der Siegertsbrunner Straße auf die Straße treten müssen, um die Siegertsbrunner Straße einsehen zu können. Die Markierung soll zugleich die querenden Fußgänger sensibilisieren. Entsprechende Situation ist auch auf dem Fußweg Siegertsbrunner Straße Abzweig Raiffeisenstraße (in östlicher Richtung gehend).



5-fach-Kreuzung von oben



Kfz gefährden Fußgänger: um nicht hinter abbiegenden Kfz warten zu müssen, wird über Gehweg gefahren



Siegertsbrunner Straße, Blick auf Fußgänger von der Egmatinger Straße verdeckt



Raiffeisenstraße für Fußgänger nicht einsehbar

Ort (#3b): Glonner Straße (St2079)

Beschreibung

Vielbefahrene Hauptdurchgangsstraße, durch enge Kurven schwer einsehbar, teils sehr enge Gehwege (Breite 90 Zentimeter), auf Höhe Kirche einseitig fehlender Gehweg, gegenüberliegender Gehweg durch Hausecke sehr beengt

Sachverhalt

Die Verkehrsbelastung und insbesondere die Belastung durch Liefer- und Schwerlastverkehr („Mautflüchtlinge“) ist sehr hoch, mit einem Durchschnittswert von täglich etwa 7.000 Kraftfahrzeugen an den Wochentagen.

Fahrradfahrer werden trotz verengter und unüberschaubarer Verkehrsführung im Ortsbereich mit geringem Abstand überholt und damit gefährdet.

Viele Bürgerinnen und Bürger fühlen sich aufgrund der Verkehrssituation an der St 2079 unwohl, unsicher oder gar bedroht. Dies ist für viele ein Grund, auch kurze Wege innerorts mit dem Auto zurückzulegen. Der hohe Anteil „Eltern-Taxis“ trägt so zur „Auto-Sozialisation“ der Kinder bei.

Eine getrennte Radverkehrsführung, Schutzstreifen oder geschützte Radstreifen sind nicht vorhanden und lt. Straßenverkehrsbehörden wegen der engen Fahrbahn nicht möglich.

Ein Abbiegen in eine der Seitenstraßen, zur Kirche, zum Maier-Hof etc. oder insbesondere in den Soierweg zu Schule, Kinderhaus oder zur Weiterfahrt zum Steinsee ist an jeder Stelle gefährlich. Gerade Freizeitradler zum Steinsee sind sehr häufig zu beobachten.

Auffällig ist auch die hohe Lärmbelastung im Ortszentrum.

Hinweise und Empfehlungen: [Lärm und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen](#)

Es ist keine Frage, dass hier irgendwann ein Unfall mit Personenschaden passiert, die Frage ist nur wann.

Zielsetzung

Durchgängig Tempo 30! Argumente: Sicherheit, Lebensqualität, Klimaschutz, siehe Tempo-30-Antrag.

Maßnahme 3.1b

Tempo 30 führt in der Mehrzahl der untersuchten Fälle zu wahrnehmbaren Lärmentlastungen. (Quelle: [UBA](#)). Die Emission im Bereich der zentralen Kreuzung bis Abzweig Zornedinger Straße sollte über ein Lärmgutachten ermittelt werden. Eine Überschreitung der Richtwerte kann Tempo 30 auch in diesem Bereich begründen, was neben der Verbesserung der Lebensqualität auch den Zielen der Verkehrssicherheit und Mobilitätswende dient.



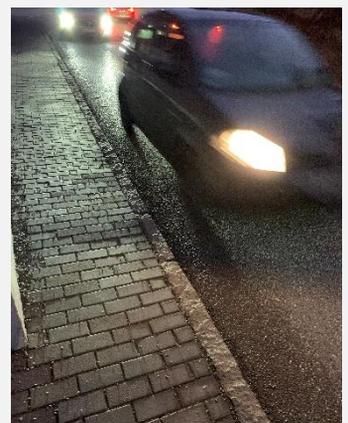
Engstelle vor Fußgängerampel



Fehlende Fahrbahnmarkierung auf der Glonner Straße



Fünferkreuzung: Drei Straßen treffen in der Ortsmitte auf Hauptdurchgangsstraße



Salitereck im Dunkeln

Ort (#3b): Glonner Straße (St2079)

Maßnahme 3.2b

Mit der gewählten Platzierung der Tempo-30-Schilder kann die beabsichtigte Wirkung nicht erzielt werden. Ziel soll sein, im Bereich der Fußgängerampel sowie im Kreuzungsbereich Mühlweg und Abzweig Soiherweg die Geschwindigkeit des Autoverkehrs zu reduzieren und damit die Sicherheit insbesondere von Kindern auf dem Schulweg (die sowohl die Ampel nutzen und den Mühlweg queren) zu erhöhen.

Die Schilder auf der Südseite ortsauswärts stehen hinter der Fußgängerampel und sind zudem schlecht einsehbar wegen Ampel, Straßenleuchte, eines Baumes und der Kurvensituation. Wenn sie überhaupt wahrgenommen werden, ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit erst zu erwarten, wenn der kritische Bereich längst überfahren wurde.

„Des Weiteren sollte der Sichtbarkeitsgrundsatz bei der Aufstellung von Verkehrszeichen gewahrt sein. Das bedeutet, dass ein Verkehrsteilnehmer mit durchschnittlicher Aufmerksamkeit bei Einhaltung der nach § 1 StVO erforderlichen Sorgfalt durch einen schnellen, beiläufigen Blick zu jeder Zeit das ihn betreffende Verkehrszeichen sehen können muss.“ (<https://www.bussgeldkatalog.org/aufstellung-verkehrszeichen-richtlinien/>)

Die Gemeinde soll beim Straßenbauamt eine Nachbesserung einfordern. Konkret soll das erste Schild vor der Fußgängerampel aufgestellt werden, damit es auch gesehen werden kann, etwa auf Höhe Glonner Straße 18a

Maßnahme 3.3b

Die fehlende Fahrbahnmarkierung oberhalb der Fußgängerampel soll erneuert werden, um abbiegenden Radfahrern ebenso wie dem Gegenverkehr eine Orientierung zu geben.

Maßnahme 3.4b

Um das Abbiegen von Radfahrenden in den Soiherweg sicherer zu gestalten, sollte bereits ortseinwärts an der Glonner Straße vor der Kurve am Schulhof auf querende Radfahrer hingewiesen werden. Zur Verringerung der Gefährdung Abbiegender in den Soiherweg ist das Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung von großer Bedeutung. Es ist zu prüfen, ob bauliche bzw. optische Maßnahmen erforderlich sind, damit die Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten wird. Hinweis: Aufgrund der kurzen Strecke wird hier wahrscheinlich niemals „geblitzt“ werden.



*Bildausschnitt vergrößert.
Tempo-30-Schild verdeckt*



*Glonner Straße Abzweig
Soiherweg*

Ort (#4): Fuß- und Radweg Richtung Tal

Beschreibung

Geteerter Weg neben der St2082, der in einen Fußweg übergeht, der bis zur Bushaltestelle am Ortsende besteht. Querungen/Einmündungen von Jägerweg und Waldstraße

Sachverhalt

Der Weg neben der ST2081 ist nicht ausgezeichnet und als Radweg zu schmal, wird dennoch regelmäßig als solcher genutzt.

Der Einmündungsbereich Am Stierberg ist für eine Anlieger-Sackgasse extrem großzügig angelegt. Ein Queren (ca. 20 Meter Straßenbreite) ist für Kinder und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen unangenehm und verunsichernd, da die Zeit zum Queren lang ist und die breite Einfahrt in die Seitenstraße ein Abbiegen der Kfz mit relativ hoher Geschwindigkeit ermöglicht.

Ein Queren über die Egmatinger Straße, um weiter ortseinwärts oder auch über die Wendelsteinstraße Richtung Schule/Kinderhaus zu radeln, ist schwierig, da die Verkehrssituation aufgrund des Geländereiefs und gebogener Straßenführung schwer einsehbar ist (s. a. Punkt 6).

An der Egmatinger Straße nördlich der Einmündung Am Stierberg ist ein verblasstes Fußwegschild mit „Radverkehr frei“, dessen Sinnhaftigkeit erklärungsbedürftig ist.

Zielsetzung

Die Sicherheit für Radfahrer im gesamten Bereich der Egmatinger Straße einschließlich Querungen in Seitenstraßen soll erhöht werden.

Maßnahme 4.1

Der Weg neben der ST7081 von Tal bis Einmündung „Am Stierberg“ sollte offiziell für eine Mitbenutzung durch Radfahrende freigegeben werden (Zeichen 239 mit Zusatzschild 1022-10 Radverkehr frei).

Maßnahme 4.2

Das Fußwegschild mit „Radverkehr frei“ nördlich des Abzweigs Stierberg sollte ortseinwärts vorgerückt werden, so dass ein Nutzen des Weges für Radfahrende ab Wendelsteinstraße legitim ist.

Maßnahme 4.3

Der Bereich der Einmündung „Am Stierberg“ sollte verkleinert werden, z. B. durch Verlängerung der Einmündung des Fußweges auf der Südseite. Alternativ könnte eine „Insel“ das Sicherheitsgefühl deutlich erhöhen.



Fußweg Richtung Tal



Verblasstes Fußwegschild an der Egmatinger Straße

Ort (#4): Egmatinger Straße - Fuß- und Radweg Richtung Tal

Maßnahme 4.4

Um querende Radfahrende am Ende des inoffiziellen Radweges ein Queren auf Höhe Stierberg zu ermöglichen, sollte Tempo 30 auch in südlicher Richtung ausgewiesen werden, sobald die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes den Kommunen mehr Handlungsmöglichkeiten für Staatsstraßen gibt. Dies kann zudem die Akzeptanz erhöhen, wenn Tempo 30 in beiden Richtungen gilt, ggf. können dann auch Schutzstreifen für Radfahrende auf der Egmatinger Straße realisiert werden. Da Schutzstreifen mit Radfahrer-Piktogrammen am Boden markiert werden, wird die Aufmerksamkeit für Radfahrende zusätzlich erhöht.

Maßnahme 4.5

Der Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h soll wieder, wie es bis vor kurzem auch ausgeschildert war, bereits deutlich vor dem ersten Haus und der Querungsoption am Ende des Fußweges beginnen. Das Schild auf Höhe Ende des Fußweges verfehlt seine Wirkung auf eine rechtzeitige Reduzierung der Geschwindigkeit. Es ist erforderlich, dass vom Tal kommende Kfz bereits bei der ersten Querungsoption die Geschwindigkeit reduzieren. Die dort installierte Geschwindigkeitsanzeige belegt, dass die Kfz in der Regel deutlich zu schnell über die Kuppe fahren.

Maßnahme 4.6

Von Egmating kommende Kfz sollen durch ein Hinweisschild „Achtung Radverkehr“ aufmerksam gemacht werden.



Fußweg von der Wendelsteinstraße zum Querungspunkt auf Kuppe



Temporäre Geschwindigkeitsanzeige kurz vor Ende des Fußweges, derzeitiger Beginn der Tempo-30-Beschränkung nach Entfernen der früheren Beschilderung

Ort (#5): Egmatinger Straße Ortsende
Richtung Orthofen/Egmating - St2081

Beschreibung

Die ST2081 nach Orthofen / Egmating ist Teil des ausgeschilderten Radwegenetzes.

Sachverhalt

Das Befahren dieser Strecke ist für Radfahrende wegen der unübersichtlichen, leicht hängenden Kurve kurz außerhalb von Tal und der schnell fahrenden Kfz extrem gefährlich.

Zielsetzungen

Vision Zero – Prävention vor Reaktion. Wenn Gefahrenstellen bekannt sind, sollen Radfahrer risikobehafteten Streckenführung ferngehalten werden. Eine Radwegeempfehlung ist zur Verhinderung von Unfällen und Verletzungen kontraproduktiv.

Maßnahme 5

Diese Strecke sollte nicht als Radverbindung per Beschilderung empfohlen werden.

Alternativ, wenn auch über Schotterwege, bietet sich die Verbindung Siegertsbrunner Straße / Gasleitung / am Krautacker vorbei an.

Die Gemeinde soll die Gefährdung Radelnder auf diesem Streckenabschnitt an den Runden Tisch Radwege im LRA melden und fordern, dass die Streckenführung resp. Beschilderung geändert wird.

Es wird empfohlen, dass sowohl die Radwegebeauftragten als auch der/die 1. Bürgermeister*in gemeinsam die Forderung unterstützen.

Ort (#6): Egmatinger Straße Abzweig Wendelsteinstraße

Beschreibung

Die Einmündung der Wendelsteinstraße ist wegen der Kuppe südlich der Stelle schwer einsehbar. Zugleich ist die Wendelsteinstraße für viele eine wichtige Verbindung (und ausgewiesener Schulweg) vom Tal und vom Unterdorf zu Schule/Kinderhaus/MZH sowie auch zum Sportplatz.

Sachverhalt

Für Fußgänger und Radfahrer, die von der Wendelsteinstraße kommend die Egmatinger Straße überqueren und den Gehweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite zügig und barrierefrei betreten bzw. befahren wollen, wird dies durch eine hohe Bordsteinkante erschwert.

Die Wendelsteinstraße ist empfohlener Schulweg. Dazu wurde auch die Lotsenstelle Egmatinger Str. eingerichtet, wofür Fußgänger einen Umweg in Kauf nehmen müssen.

Radfahrende, die den inoffiziellen Radweg vom Tal rauffahren oder aus Richtung Stierberg kommen, stehen vor der Entscheidung, die Egmatinger Straße gleich auf Höhe des ersten Hauses (Beginn des Fußweges auf östlicher Straßenseite) oder an unübersichtlicher Stelle auf Höhe der Wendelsteinstraße oder - mit Umweg und Nutzung des Fußweges - bei der Lotsenstelle zu queren.

Zielsetzungen

Das Queren der Egmatinger Straße soll gefahrlos und ohne Umwege erfolgen können.

Siehe auch Punkt 9 zur Stärkung der Wendelsteinstraße als gute Alternative zur Glonner Straße, sofern ein guter Anschluss zu Schule/Kinderhaus möglich ist. Dies ist für alle Radelnden eine sicherere Alternative, denn ein Begleiten eines radelnden Kindes bis zur Ampel, Überquerung an der Ampel, Querungen des Mühlweges und des Soiherweges ist extrem nervenaufreibend und unsicher, mit einem Fahrradanhänger oder Lastenrad unmöglich. Es stellt auch eine Alternative dar für alle, die das Linksabbiegen von der Glonner Straße in den Soiherweg fürchten und vermeiden wollen.

Maßnahme 6

Die Lotsenstelle soll ein echter Fußgängerweg werden, damit auch außerhalb der Zeiten mit Lotsen eine sicherere Querung für alle Menschen – von jung bis alt – gegeben ist.



Blick von der Wendelsteinstraße Richtung Tal



Ende des linksseitigen Fußwegs an der Egmatinger Straße



Lotsenstelle Egmatinger Straße

**Ort (#7): Bereich Fußgängerampel Glonner Straße /
Abzweig Soiherweg**

Beschreibung

Die Fußgängerampel ist der einzige abgesicherte Übergang im Ortsbereich und entsprechend hoch frequentiert. Aufgrund der Kurven im Ortsbereich ist die Ampel erst auf relativ kurze Distanz für Kfz-Lenker sichtbar.

Sachverhalt

Das Linksabbiegen von der Glonner Straße in den Soiherweg (Schule, Kinderhaus, MZH) ist extrem gefährlich und mit Lastenrad oder Kinderanhänger nicht zumutbar. Deshalb wird von einigen alternativ die Ampel genutzt. Dazu muss jedoch bereits vorher und nachher der Fußweg benutzt werden, denn ein Anhalten auf der ST2079 ist ebenfalls sehr gefährlich.

Zielsetzungen

Auch das Umfeld der Ampel soll durch verschiedene Maßnahmen sicherer werden.

Maßnahme 7

Der Sachverhalt untermauert die Maßnahme 3.2b, 3.3b und 3.4b sowie 9.

Ort (#8): Schule / Kinderhaus / MZH

Beschreibung

Der linksseitige Fußweg im Soiherweg endet mit der Häuserreihe auf der Nordseite. An dieser Stelle queren die meisten Kinder, aber auch Erwachsene den Soiherweg, um zur Schule, zum Kinderhaus oder zur MZH zu gelangen.

Sachverhalt

Zu Stoßzeiten (Bring- und Abholverkehr Schule/Kinderhaus) ist sehr viel Kfz-Verkehr zu verzeichnen. Wegen Schulbusverkehr ist die Straße schwer einsehbar. Linksseitig endet der Fußweg. Sowohl Schulkinder als auch Fußgänger*innen zum Kinderhaus queren den Soiherweg daher vor dem Zugang zur Schule.

Zielsetzungen

Deutliche Verringerung des motorisierten Bring- und Abholverkehrs zu Schule und Kindergarten. Erhöhung der Sicherheit der Straße querenden Kinder.

Maßnahme 8.1

Im Bereich vor der Schule und Eingang MZH (jetzt Tempo 30) solle Schrittgeschwindigkeit angeordnet werden.

Maßnahme 8.2

Die Schule, ggf. unterstützt vom Klimaschulprogramm, soll die Abkehr vom motorisierten Bring- und Abholverkehr thematisieren und das zu Fuß gehen fördern (z.B. nach dem Vorbild der Grundschule Anzing).

**Ort (#9): Zugang zum Kindergartenparkplatz,
Querung Glonner Straße auf Höhe Wendelsteinstraße**

Beschreibung

Die Wendelsteinstraße mündet am Ortsende in die Glonnerstraße. Hier beginnt zugleich der Fußweg (Radverkehr frei) zum Sportplatz. Gegenüber führt ein Schotterweg am Anglerteich vorbei zum Soiherweg, von dort Zugang zu Kinderhaus, MZH und Schule. Weitere Option ist ein Fußweg, der über eine Treppe auf die Glonner Straße führt

Sachverhalt

Fehlende sichere Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger. Stark beschleunigende oder spät abbremsende Autofahrer ortsaus- bzw. ortseinwärts.

Als Alternative zum Schulweg Wallbergweg / Ampel/ Soiherweg bzw. als gute Möglichkeit für radelnde Eltern und Kinder (s. #7)

Zielsetzungen

Abbremsen des ortseinwärts fahrenden Kfz-Verkehrs und Unterstützung der Tempo-30-Beschränkung durch bauliche Maßnahmen

Maßnahme 9

Eine bauliche Anlage am Ortseingang, idealerweise eine Verkehrsinsel mit Querungsmöglichkeit, soll errichtet werden, um die Tempo-30-Beschränkung am östlichen Ortseingang zu unterstützen.

Dies schafft zugleich eine gute Alternative für Eltern, um mit Kindern sicher über die Wendelsteinstraße zu Schule/Kinderhaus/MZH zu radeln.

Ort (#10): Straßenbegleitender Fußweg zum Sportgelände

Beschreibung

Fußweg unterhalb des Straßenniveaus mit „Radverkehr frei“

Sachverhalt

Ein in beide Richtungen genutzter Fußweg mit hohem Anteil Radverkehr

Zielsetzungen

Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer, die die Wendelsteinstraße queren. Attraktivere Anbindung des Sportplatzes für Fußgänger und Radfahrer.

Wer wenn nicht primär Sportler*innen sollten das Kfz stehen lassen, wenn sie zum Sportplatz wollen? Eltern sollten hier Vorbild für Kinder sein und aufs Eltern-Taxi verzichten. Dazu müssen Gegebenheiten geschaffen werden, damit Eltern nicht von einer erhöhten Gefährdung ausgehen müssen, wenn ihre Kinder im Ort unterwegs sind.

Maßnahme 10.1

Auf der Wendelsteinstraße soll eine Fahrbahnmarkierung aufgebracht werden, die auf querenden Rad- und Fußweg aufmerksam macht. Die Ausführung sollte auffällig rot sein, falls nicht zulässig, weiße Doppelstreifen oder sogenannte „Haifischzähne“.

Wer wenn nicht primär Sportler*innen sollten das Kfz stehen lassen, wenn sie zum Sportplatz wollen? Eltern sollten hier Vorbild für Kinder sein und aufs Eltern-Taxi verzichten. Dazu müssen Gegebenheiten geschaffen werden, damit Eltern nicht von einer erhöhten Gefährdung ausgehen müssen, wenn ihre Kinder im Ort unterwegs sind.

Maßnahme 10.2

Wünschenswert ist ein echter Rad- und Fußweg mit ausreichender Breite für beide Fahrtrichtungen zum Sportplatz, dessen Niveau nicht unter dem der Staatsstraße liegt.



St2079 Richtung Glonn



St2079 westlicher Ortseingang



Gegenrichtung vom Kreuzerweg

Anhang

Verkehrsschilder für Radfahrer

Erklärungen zur Bedeutung:

<https://www.radfahren.de/service/bedeutung-verkehrsschilder-radfahrer/>

Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg:

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Musterloesungen_RadNETZ.pdf

Verkehrsrecht und Planungsgrundlagen

<https://geh-recht.de/>

Minikreisverkehre

- [Minikreis für mehr Verkehrssicherheit](#)
- [Einsatzkriterien für Minikreisverkehre](#)
- [Das neue Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren](#)



Wenn in Unterlaus LKW um die Kurve kommen, warum nicht in Pffammern?
Keine großen Baumaßnahmen erforderlich.
Dann sogar einfache Querung möglich.
Minikreisverkehre haben einen Durchmesser von 13 bis 22 Metern und eine gepflasterte Mittelinsel, damit Fahrzeuge wie Lastwägen oder Busse den Kreisverkehr überfahren können.

Ergänzende Informationen vom ADFC

Fahrbahnmarkierungen, die bremsend einwirken (mit „Rumpel“-Eigenschaft etc). In den aktuellen Novellen habe ich bislang nur einen Passus für „Haifischzähne“, aber nur bei Rad-schnellwegen gefunden. (Quelle: <https://www.stmb.bayern.de/med/aktuell/archiv/2020/200427stvo/index.php>).

Radfahrer kreuzen (Zeichen 138) darf aufgestellt werden, wenn Radfahrende außerhalb von Kreuzungen und Einmündungen die Fahrbahn kreuzen oder auf die Fahrbahn geführt werden. Letzteres wäre zum Beispiel am Ende des Radwegs beim EDEKA auf der südlichen Seite der Fall. Ließe sich dort gut mit einem T30 Schild (Zeichen 274-30) kombinieren.

Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen: StVO §9 Abs. 3. Satz 3 geht auf Fußgänger ein. Gut erklärt wird die Regel hier: <https://www.frag-den-fahrlehrer.de/2016/01/27/muss-ich-den-fu%C3%9Fg%C3%A4nger-durchlassen-oder-nicht/>

Rote Furt: Kein offizielles Verkehrszeichen, damit können z. B. Gefahrenbereiche markiert werden. Wird allerdings häufig als „Radweg“ interpretiert.

Lärmgutachten im Bereich der zentralen Kreuzung könnte bei hoher Emission ein T30 begründen.

Innerörtlicher Kreisverkehr: würde für LKWs Schrittempo beim Ausfahren bedeuten, denn diese dürfen beim Rechtsabbiegen innerörtlich nur noch Schrittempo rechts abbiegen. Kam mit der StVO Novelle 2020.

Fußweg mit „Radverkehr frei“ bedeutet, Radfahrenden wird erlaubt, den Weg zu nutzen (auch linksseitig entgegen der Fahrtrichtung), aber Fußgänger haben grundsätzlich Vorrang. Radfahrende müssen auf zu Fuß gehende Rücksicht nehmen und diese dürfen durch Radfahrende weder gefährdet noch behindert werden.

Radfahrende dürfen hier nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren!

Es besteht keine Benutzungspflicht, Radfahrende dürfen auf der ST2079 fahren.

Für den Radverkehr freigegebene Gehwege werden im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit Radwegefurten über Kreuzungen und Einmündungen geführt (VwV-StVO zu § 9 Absatz 2). Besonders gefährlich wird es immer beim Überqueren von Einmündungen wie hier bei der Wendelsteinstraße. Das liegt daran, dass der aus der Einmündung ausfahrende Fahrzeugverkehr in der Regel nicht mit von rechts kommenden Radfahrern rechnet. Generell sollte im gesamten Ortsbereich geprüft werden, an welchen Stellen Fahrbahnmarkierungen geeignet sind, um Kfz-Fahrende auf innerörtlichen Fahrradverkehr aufmerksam zu machen.

Hinweise zu Gehwegbreiten, insbesondere bei Platzknappheit und „*bei beengten dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen*“ siehe <https://www.geh-recht.de/planungsprinzipien#Breite-Gehwege>

Alle Inhalte dieser Broschüre, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, beim Arbeitskreis Energie Oberpfammern.

www.energiewende-oberpfammern.de
