

**Beschlussvorlage FB 3/012/2022
TOP Nr. 3 (Bau- und Werkausschuss)
TOP Nr. 9 (Bau- und Werkausschuss)**

<i>Gremium</i> Bau- und Werkausschuss	<i>Beschluss</i> Entscheidung	<i>Ö-Status</i> öffentlich	<i>Sitzungstag</i> 29.03.2022
---	---	--------------------------------------	---

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:

Antrag des CSU-Ortsverbandes und der Stadtratsfraktion der CSU vom 14.01.2022 zur Verbesserung des Radwegnetzes und des Radverkehrs in Grafing

Sachverhaltsdarstellung / Begründung

Der Antrag des CSU-Ortsverbands und der Stadtratsfraktion zur Verbesserung des Radwegnetzes und des Radverkehrs in Grafing ging am 17.01.2022 in der Stadtverwaltung ein und soll die Umsetzung des Radwegkonzeptes für ein fahrradfreundliches Grafing unterstützen. In der Einleitung wird darauf hingewiesen, dass gemäß dem „Radverkehrskonzept der Stadt Grafing“ vom 24.08.2020 eine Verbesserung des Radwegnetzes empfohlen wird. Dazu wird ergänzend ein aktueller „**Aktionsplan Radverkehr Grafing**“ beantragt, in welchem unter Nutzung aller möglichen Förderungen und Zuschüssen verschiedene Maßnahmen geprüft und dann nach Möglichkeit in Angriff genommen und zeitnah umgesetzt werden sollten:

Grundlage des Radverkehrskonzeptes waren die Tatsache, dass die **Bedeutung des Fahrrads** als inner- und überörtliches Verkehrsmittel in den letzten Jahren durch ein steigendes Umweltbewusstsein mehr und mehr ins Zentrum des Mobilitätsbewusstseins gerückt ist. Ziel einer Kommune muss eine Verbesserung und Förderung des Radverkehrs und die Schaffung eines lückenlosen, attraktiven sowie verkehrssicheren Radroutennetzes sein.

Mit dem Radverkehrskonzept wurde eine umfangreiche **Bestandsaufnahme mit Defizit-Analyse** durchgeführt. Besonderer Fokus wurde dabei auf die Erfassung der bestehenden Infrastruktur (MIV, Radverkehr, Fußverkehr) unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit gelegt. Dabei bediente man sich umfangreicher Verkehrserhebungen, Ortsbesichtigungen und GPS-Befahrungen. Dabei wurde der MIV (motorisierter Individualverkehr), der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) untersucht. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme dienten als Basis für das Radverkehrskonzept.

In der Ortsmitte Grafings (Marktplatz) wurde ein **Gesamtverkehrsaufkommen** von ca. 15.000 Kfz/Tag und in der Spitzenstunde von ca. 1.100 Kfz/h ermittelt. Die Zahlen stellen eine relativ hohe Verkehrsmenge im Gegensatz zur städtebaulichen Bedeutung des Marktplatzes als Ortskern dar. Hier zeigt sich der Zielkonflikt zwischen dem motorisierten Individualverkehr und der Aufenthaltsqualität eines Platzes im Ortszentrum.

Der Effekt wird durch die historisch gewachsene Stadt und aufgrund dessen teilweise sehr schmalen Straßen verstärkt. Im gesamten Stadtzentrum sind die Fahrbahnen bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h zwischen 4,5 m und 6,5 m breit. Gemäß RAS 06 ist für einen Begegnungsfall Lkw/Bus eine **Fahrbahnbreite** von 6,35 m erforderlich. Bei beengten Verhältnissen, die in Grafing vorherrschen, sollte bei Tempo 30 ein Mindestmaß von 5,90 m gemäß der RAS 06 zur Verfügung stehen, welches nicht in allen Straßenzügen eingehalten werden kann. In den Randgebieten mit Wohnbebauung sind Tempo-30-Zonen eingerichtet. Die Durchgängigkeit und Einheitlichkeit der Tempo-30-Zonen sind aber nicht gegeben.

Der **allgemeine Radverkehr** setzt sich aus dem Alltagsradverkehr und dem Freizeitradverkehr bzw. Fahrradtourismus zusammen. In Grafing werden neben den allgemein ausgeschriebenen Radrouten die beiden Radwanderrouen Sempt-Mangfall-Radweg und Panoramaradweg Isar-Inn ausgewiesen.

Die **regionalen und überregionalen Radrouten** führen durch das Zentrum in Grafing, wohingegen das allgemeine Radroutennetz in Grafing den Schwerpunkt auf die untergeordneten Straßenzüge setzt. Derzeit führen die Radverkehrsrouten durch Straßenabschnitte mit Tempo 30 km/h und 50 km/h und nur in kurzen Abschnitten durch Tempo-30-Zonen.

Das Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Marktplatzbereich/Bahnhofstraße ist nur mit einer **flächendeckenden Tempo-30-Zone**, einer Verkehrsberuhigung auf Tempo 30 Einzelanordnung oder entsprechenden Schutzeinrichtungen des Radverkehrs möglich.

Neben der Durchgängigkeit des Radroutennetzes ist die komfortable und vor allem sichere Führung des Radverkehrs wichtig. Für die Sicherheit ist eine **auffällige Markierung** des Radweges in Kreuzungsbereichen, wie zum Beispiel an Einmündungen oder Querungen, essenziell. Rote Markierungen zeigen dem Rad- sowie Kfz-Verkehr die Führung des Radverkehrs auf und weisen auf die Gefahrenstellen hin. Bei Zweirichtungsverkehr können Piktogramme und Symbole weitere Sicherheit schaffen. Hier besteht in vielen Teilen der Stadt Handlungsbedarf. Zusätzliche Sicherheit kann durch eine durchgehende Beleuchtung der Radwege im Stadtgebiet geschaffen werden.

Den größtmöglichen Komfort und ein damit einhergehendes attraktives Radwegenetz wird durch eine durchgängige und **eindeutige Radwegweisung** mit Richtungs-, Ort- und Kilometerangaben geschaffen. In Grafing bestehen viele Querverbindungen zwischen den Ortsteilen an denen eine zusätzlich unterstützende Beschilderung mit Zielpiktogrammen sowie Themenpiktogrammen möglich und sinnvoll ist.

In Bezug auf die steigende Anzahl an Pedelecs und dem zunehmenden ökologischen Verhalten der Bürger werden eine sichere und ausreichende Anzahl an **Fahrradabstellanlagen** immer wichtiger. Wettergeschützte Abstellanlagen sind an den Bahnhöfen vorhanden, wobei der Stellplatzbedarf zeitweise größer ist als die vorhandene Anzahl an Fahrradstellplätzen. Eine Möglichkeit der Erweiterung bieten hier abschließbare Fahrradboxen, die Sicherheit und Komfort generieren. Im weiteren Stadtgebiet ist die Anzahl der Fahrradabstellanlagen sehr gering, so dass auch hier Handlungsbedarf besteht.

Für den **Fußverkehr** stellt die verkehrliche Situation am Marktplatz ein Risiko hinsichtlich der Verkehrssicherheit dar. Mit einer Verkehrsdichte von ca. 15.000 Kfz/Tag und einer erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h sind gemäß EVA 2002 [Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV] Fußgängerüberwege mit Mitteltrennung oder bauliche Maßnahmen erforderlich. Derzeit sind am Marktplatz nur einfache Fußgängerquerungen vorhanden. Insgesamt liegen die Breiten der Gehwege im Stadtgebiet zwischen 1,00 m und 1,80 m. Ein großer Anteil bei einer Gehwegbreite von 1,30 m bis 1,80 m. Gemäß der RAS 06 beträgt die Mindestbreite eines **barrierefreien Fußgängerweges** 2,30 m ohne die erforderlichen Sicherheitsabstände. Diese Mindestbreite wird nur an vereinzelnden Stellen eingehalten.

Als **Fazit** lässt sich sagen, dass die Stadt Grafing eine historisch gewachsene Stadt mit einem zentralen Stadtkern mit begrenzt verfügbarem öffentlichem Straßenraum ist. Durch diesen führen die Hauptverkehrsstraßen, regionale und überregionale Radverkehrsrouten und die Netzrouten des öffentlichen Nahverkehrs (Bus). Zusätzlich wird das Zentrum durch viele öffentliche Einrichtungen und Geschäfte belebt.

Die Bestandsaufnahme zeigt die im öffentlichen Raum in Grafing priorisierte Verkehrsart MIV und bildet dadurch eine Grundlage für das Radverkehrskonzept sowie für die ganzheitliche Verkehrsuntersuchung in Grafing. Die Herausforderung wird sein, alle Verkehrsarten mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen in die Straßenraumgestaltung einzubinden, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten sowie den **Fuß- und Radverkehr zu stärken** und zu fördern, um eine hohe Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet Grafing zu schaffen.

Im Radwegekonzept wurden folgende übergeordnete Ziele festgelegt:

➤ Entwicklung eines **differenzierten und durchgängigen Alltagsnetzes** für Radfahrende. Dabei soll das Radroutennetz in verkehrsberuhigten Straßen und Nebenstraßen weiterentwickelt und Querungen über Hauptverkehrsstraßen geschaffen werden.

➤ Ausarbeitung eines **attraktiven Radwegenetzes** mit **Verbindungen zum Freizeitradwege- und Radwanderwegenetzes**.

➤ Führung des Radverkehrs auf einem verkehrssicheren Radwegenetz durch **auffällige Markierung und Piktogrammen in Kreuzungsbereichen und Querungen**. Durchgehende **Beleuchtung** der Fahrradwege im Stadtgebiet zur Erhöhung der Sicherheit.

➤ Schaffung von sicheren, **wetterschutzten und ausreichenden Fahrradabstellanlagen** an öffentlichen Einrichtungen und zentralen Orten sowie an wichtigen Zielen im Stadtgebiet.

➤ Sichere Führung des **Schülerradverkehrs von Wohngebieten zu den Schulen** und zurück.

➤ **Ausweitung der Tempo-30-Zonen/Verkehrsberuhigung** in den Erschließungsstraßen zur flächendeckenden Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.

➤ Aufrechterhaltung der **Durchlässigkeit des Radverkehrs bei Errichtung von Einbahnstraßen** zur Vermeidung von großen Umwegen.

➤ Lückenlose **Alltags- und Freizeitradwegweisung** zur Information.

Die Antragsteller haben auf diesem Konzept aufgesetzt und ihren Antrag mit mehreren Prüfanträgen unterlegt:

1. Rote Markierungen

Schaffung neuer roter Boden-Markierungen an gefährdeten Stellen (Ziff. 6) wie

- Einmündung Radweg bei ALDI auf Glonner Straße stadteinwärts sowie
- Einmündung Lederergasse/Rotter Straße
- die verblasste rote Markierung beim REWE-Markt an der Kapellenstraße ist nachzuarbeiten

Bei den beiden Straßen (Glonner Straße und Rotter Straße) handelt es sich um Kreisstraßen. Dies bedeutet, dass hier das Landratsamt Ebersberg (und evtl. das Staatliche Bauamt Rosenheim) hinzugezogen werden muss.

In der Vergangenheit wurde die Erlaubnis zur Anbringung einer Rotmarkierung immer sehr restriktiv gehandhabt. Man gab immer zu bedenken, dass zwar die farbliche Hervorhebung einerseits für den Kraftfahrzeugverkehr die Radwegefurt verdeutlicht, andererseits jedoch von Radfahrern als „roter Teppich“ missverstanden werden könnte. Deshalb hat man zum Beispiel die Rot-Markierung bei der Parkplatzzufahrt beim Aldi abgelehnt. Darüber hat sich die Verwaltung mit Unterstützung des Stadtrats hinweggesetzt, was fast zu einer Einleitung eines aufsichtsrechtlichen Verfahrens gegen den Ersten Bürgermeister geführt hätte.

Rot-Markierung an der Glonner Straße/Aldi:

Die Einmündung an der Glonner Straße zur Aiblinger Straße ist für Radfahrer eine Gefahrenstelle. Eine Rotmarkierung wäre nach Ansicht der Verwaltung sinnvoll. Allerdings handelt es sich bei beiden Straßen um Staatsstraßen und eine derartige Markierung könnte nur in Abstimmung mit dem Staatlichen Straßenbauamt und dem Landratsamt Ebersberg vorgenommen werden. Eigentlich liegt die Zuständigkeit nicht bei der Stadt.

Rot-Markierung an der Lederergasse/Rotter Straße:

Aufgrund der Straßenführung bei der Einmündung Lederergasse/Rotter Straße ist eine rote Markierung ungünstig, da der Autofahrer sich nach wie vor in die Kreuzung hineintasten muss, so dass die Fußgänger weiterhin nicht uneingeschränkt die Straße überqueren können. Der Autofahrer stünde somit in der Rot-Markierung. Zudem handelt es sich bei der Rotter Straße und dem Marktplatz um überörtliche Straßen. Da eine Markierung in den Verkehr auch auf diesen Straßen eingreift, müssten wir den Antrag entsprechend weiterleiten.

Maßnahmenkatalog		
Nr.	Maßnahme	Priorisierung
6	Ertüchtigung der Radinfrastruktur hinsichtlich der Schaffung roter Markierungen mit Piktogrammen an Einmündungen, Kreuzungen und Querungen (z.B. Einmündung Glonner Straße / Aiblinger Straße; Knotenpunkt Jahnstraße / Bahnhofstraße; Einmündung Lederergasse / Rotter Straße)	A

Beide Maßnahmen sind im Maßnahmenkatalog des Radverkehrskonzeptes unter Nr. 6 veranschlagt. Sie wurden als kurzfristige Maßnahmen beschrieben. Wirklich entscheiden kann die Stadt erst nach Herabstufung der Staatsstraßen im Marktplatzbereich und nur für den Knotenpunkt Lederergasse/Rotter Straße.

Rot-Markierung beim REWE-Markt (Kapellenstraße):

Als dritter Unterpunkt wurde die verblasste rote Markierung beim REWE-Markt auf der Kapellenstraße aufgeführt. Diese wird im Frühjahr nachgebessert.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Dem vorliegenden Antrag wird insoweit stattgegeben, dass die Rotmarkierungen im Bereich der Kreuzung Aiblinger-/Glonner Straße und Lederergasse/Rotter Straße beim zuständigen Straßenbauamt beantragt werden. Die Rotmarkierung an der Einfahrt zum REWE-Markt wird nachgebessert.

2. Querungshilfen erstellen gemäß Ziff. 4.2.2, S. 20

- Knotenpunkt Aiblinger Straße/Klausenweg (Ziff. 22) mit Mittelinsel und Ampel, ggf. induktiv für Radfahrer
- Auf dem Radweg vom ALDI kommend eine Einfahrtspur für Radfahrer auf die Glonner Straße, deutlich vor Einmündung Aiblinger Straße
- Münchener Straße (Wasserburger Straße) in der Kurve auf Höhe Firma Urscher entweder
 - a) nach Abstufung der Münchener Straße zur Gemeindestraße ein Zebrastreifen in Nähe der Bahnüberführung oder
 - b) ein Zebrastreifen an der Münchener Straße auf Höhe Noder/Urscher bei der Einfahrt in die Lagerhausstraße
- bei der Ampel in der Rotter Straße/Bgm.-Schleederer-Straße eine Verbesserung für Radfahrer mit Rad-Bedienungstaster und induktiver Rad-Ampel
- in der Lederergasse/Griesstraße (zum Weg Richtung Hans-Eham-Platz)

Knotenpunkt Aiblinger Straße/Klausenweg:

Die Stadt hat bereits vor über einem Jahr eine Querungshilfe für die Einmündung der Aiblinger Straße in die Glonner Straße beantragt. Die Initialzündung kam aus der Mitte des Stadtrates. Im Zuge der Bebauung westlich der Aiblinger Straße wurde eine Lärmschutzwand errichtet, die die Sicht auf den weiteren Verlauf der Aiblinger Straße für Fußgänger und Radfahrer beim Überqueren der Straße stark einschränkt.

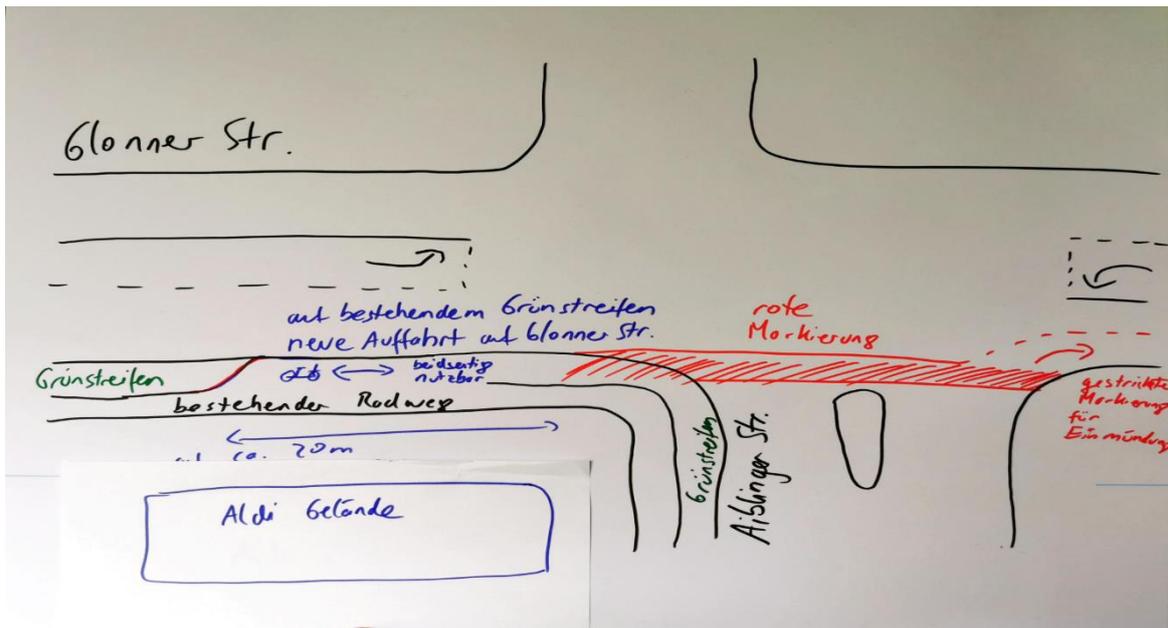
Aus der Bürgerschaft wurden Unterschriften für eine Querungshilfe gesammelt und diese über 200 Unterschriften wurden im Landratsamt dem Landrat übergeben. Bei einem anschließenden Vor-Ort-Termin mit der Stadt, dem Landrat und dem Straßenbauamt wurde vereinbart, die Stadt müsse mit einem Gutachten nachweisen, dass hier aufgrund der Fußgängerfrequenz eine Ampel notwendig sei. Die Stadt hat dieses Gutachten mit positivem Ausgang erstellen lassen und dem Landratsamt vorgelegt.

Vom Landratsamt Ebersberg wurde mit Schreiben vom 18.01.2022 die Zustimmung zur Notwendigkeit der Ampel in Form einer verkehrsrechtlichen Anordnung erstellt. Danach ist der Bau einer Fußgängerampel möglich. Allerdings soll die Stadt die Kosten alleine tragen. Nach den vorliegenden Kostenprognosen aus dem bereits von der Stadt beauftragten und bezahlten Gutachten ist hier mit einem Kostenaufwand von 130.000 € bis 140.000 € zu rechnen. Den endgültigen Beschluss für die Durchführung der Maßnahme muss die Stadt noch fassen.

Diese Maßnahme ist ebenfalls Bestandteil des Radwegeverkehrskonzeptes unter Punkt 22. Allerdings wäre die Stadt eigentlich nicht Kostenträger.

Maßnahmenkatalog		
Nr.	Maßnahme	Priorisierung
21	Ertüchtigung der Querungen entlang der Haidlinger Straße durch Weiterführung der Weginfrastruktur; Errichtungen von weiteren Querungen (z.B. plangleiche Überquerungsanlagen mit Markierung und Beschilderung)	C
22	Errichtung einer Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt Aiblinger Straße / Klausenweg über die Aiblinger Straße (plangleiche Überquerungsanlage mit Mittelinsel südlich des Knotenpunktes)	A

Auf dem Radweg vom ALDI kommend eine Einfahrtsspur für Radfahrer auf die Glonner Straße, deutlich vor Einmündung Aiblinger Straße:

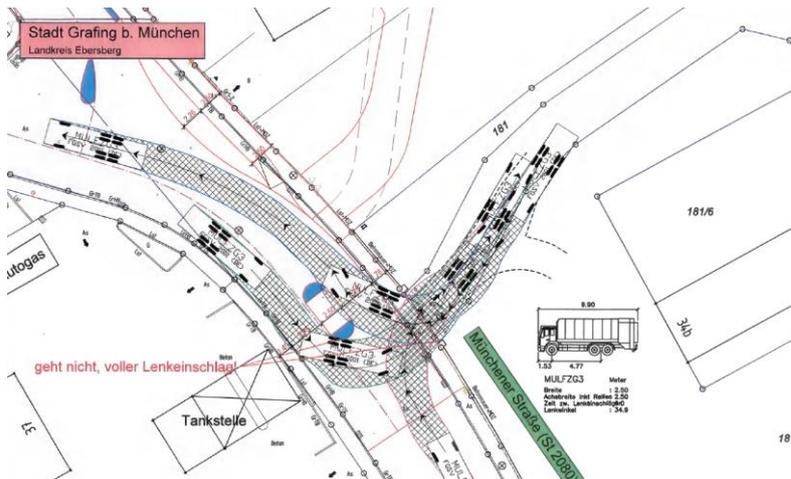


Diese Einfahrtsspur beinhaltet ebenfalls eine kleine bauliche Maßnahme, die aber erst sinnvoll ist, wenn die Rotmarkierung an der Kreuzung Aiblinger-/Glonner Straße genehmigt wird. Für beide Maßnahmen ist ohnehin die Zustimmung des Straßenbauamtes notwendig.

Errichtung eines Zebrastreifens nach Abstufung der Münchener Straße zur Gemeindestraße in Nähe der Bahnüberführung oder eines Zebrastreifens an der Münchener Straße auf Höhe Urscher/Noder bei der Einfahrt in die Lagerhausstraße:

Beide Maßnahmen sind erst machbar, wenn die Münchener Straße herabgestuft wurde. Sie wären aber für die Sicherheit der Fußgänger, Schüler und Radfahrer sinnvoll und wichtig. Die Wege zur S-Bahn über die Poststraße und über das ehemalige BayWa-Gelände würden erheblich vereinfacht. Die Umsetzung ist auch Bestandteil von Forderungen aus der Bürgerschaft und soll weiterverfolgt werden.

Die Zulässigkeit eines Zebrastreifens im Sicherheitsbereich des Bahnübergangs dürfte aber fraglich sein. Das Räumen des Bahnübergangs durch wartepflichtige Fahrzeuge ist damit nicht mehr möglich. Die Umsetzbarkeit muss noch geklärt werden. Nachdem diese Auseinandersetzung schon beim Bau des Fußweges Münchener Straße – Wasserburger Straße (allein die Gestattung für den Bau auf Bahngrund wurde von 2005-2017 verhandelt; Bahn hat Kündigungsrecht) geführt wurde. Die Lösung ist zusammen mit dem weiterführenden Weg bis zum Stadtbahnhof zu klären.



Verbesserung für Radfahrer bei der Ampel in der Rotter Straße/Bgm.-Schleederer-Straße mit Rad-Bedienungstaster und induktiver Rad-Ampel:

Maßnahmenkatalog		
Nr.	Maßnahme	Priorisierung
35	Errichtung einer Querungsmöglichkeit Poststraße / Wasserburger Straße über die Münchener Straße südlich der Schranken (z.B. plangleiche Überquerungsanlage mit Markierung und Beschilderung); Markierung von Aufstellflächen vor den Schranken für Radfahrende	A

Die Ampel an der Rotter Straße, Höhe Bgm.-Schleederer-Straße, wurde erst 2020 erstellt und war wichtig für die Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Schüler. Die Bedienung für Radfahrer ist relativ schwierig, weil diese absteigen und auf dem Gehweg die Druckknopfampel bedienen müssen.

Zebrastreifen Rotter Straße:



Für diese Lösung müsste eine Induktionsschleife in den Boden eingelassen werden, mit der die Ampelphase ausgelöst werden würde. Wie ein Bereich abgegrenzt werden kann, muss von der Verwaltung erst geprüft werden.

Maßnahmenkatalog		
Nr.	Maßnahme	Priorisierung
40	Umsetzung der Planung der Überquerungsanlage an der Rotter Straße auf Höhe der Inntalstraße / Tegernauer Straße	A

Querungshilfe in der Lederergasse/Griesstraße (zum Weg Richtung Hans-Eham-Platz):
 Ähnlich würde es sich bei der Lederergasse zur Griesstraße verhalten. Allerdings sieht die Verwaltung keinen zwingenden Handlungsbedarf für eine Ampel in diesem Bereich. Außerdem kann ein Radfahrer die Griesstraße sicher beim Zebrastreifen auf Höhe des Cafe-Hasi überqueren und dann über die Gasse zum Hans-Eham-Platz gelangen.

Kreuzung Lederergasse/Griesstraße:



Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Dem vorliegenden Antrag wird insoweit stattgegeben, dass die Verwaltung den Bau der Ampelanlage in der Aiblinger Straße – Einmündung Klausenweg in der nächsten Sitzung dem Bau- und Werkausschuss zur Beschlussfassung vorlegen wird.

Die Einmündung vom Radweg Richtung Innenstadt in die Glonner Straße, kurz vor der Einmündung in die Aiblinger Straße, wird mit dem zuständigen Straßenbauamt abgestimmt und beantragt. Die Umsetzung erfolgt gegebenenfalls gemeinsam mit der Rotmarkierung an der Abzweigung zur Aiblinger Straße.

Die Umsetzung der beiden Zebrastreifen an der Münchener Straße, Höhe Bahnübergang und/oder Höhe Noder/Urscher, werden nach Abstufung der Münchener Straße weiterverfolgt.

Die Erweiterung der Ampel an der Rotter Straße als induktive Ampel oder mit einer Bedienmöglichkeit für Fahrradfahrer wird von der Verwaltung geprüft. Die Umsetzung muss gesondert entschieden werden und hängt von der Höhe der ermittelten Kosten ab.

Von weiteren Maßnahmen für eine Ampel in der Griesstraße, Höhe Lederergasse, wird abgesehen, weil die Überquerung der Straße mithilfe des vorhandenen Zebrasteifens auf Höhe des Hotel Hasi problemlos möglich ist.

3. Neue Radwege in Grafing

Schaffung neuer Radwege-Verbindungen unter Nutzung von staatl. Zuschüssen mit Unterstützung durch das LRA und Staatl. Bauamt Rosenheim:

- In der Vazaninistraße/Münchener Straße – Verbreiterung des Fußweges für den Radverkehr an neuer TG-Abfahrt des geplanten Neubaus inkl. Verbreiterung Schutzgeländer und Änderung der (Rad-)-Beschilderung
- beidseitige Verbesserung der Radverkehrssicherheit an der Bahnhofstraße in Richtung Bahnschranke ggf. mit Radweg durch den Stadtpark und einem Zebrastreifen
- Anbindung Schönblick und Neubaugebiet über einen verbesserten Fuß- u. Radweg zum Zentrum sowie zu den Schulen/Sportstätten über Kasperlkreuz zur Kapellenstraße
- fehlendes Radweg-Teilstück östlich Ostumfahrung (St 2080) vom Kreisel Rotter Straße bis Brücke Kapellenstraße am Schulzentrum (Ziff. 41), ggf. auch ein neuer Radweg vom Kreisel Rotter Straße bis zur Bgm.-Schleederer-Straße

Verbreiterung des Fußweges für den Radverkehr an neuer TG-Abfahrt des geplanten Neubaus inkl. Verbreiterung Schutzgeländer und Änderung der (Rad-)-Beschilderung in der Vazaninistraße/Münchener Straße

Die sogenannte Dreifaltigkeitsgasse zwischen Vazaninistraße und Münchener Straße wird im Zug der Bebauung des ehemaligen Lentner-Geländes auf 3,50 m verbreitert (Festsetzungsinhalt des dortigen Bebauungsplanes; Vollzug durch städtebaulichen Vertrag; Grundabtretung bereits erfolgt; Ausführung durch Bauträger). Von hier aus wird ein direkter Fußweg zum Marktplatz geschaffen. Die Gasse muss auch deshalb auf diese Breite ausgebaut werden, weil sie als Zufahrt für die Feuerwehr im Brandfall dient.

Bis jetzt steht auf beiden Seiten der Gasse das Schild „Radfahrer absteigen“. Mit der Verbreiterung wird ein kombinierter Geh- und Radweg geschaffen. Die Anpassung des Schutzgeländers an der Münchener Straße ist Teil des städtebaulichen Vertrages, ebenso ein Durchfahrtshindernis / „Abweiser“ bei Hauzugang zu Vazaninistraße 2+4. Die Straßenbeleuchtung wird erneuert.

Beidseitige Verbesserung der Radverkehrssicherheit an der Bahnhofstraße in Richtung Bahnschranke ggf. mit Radweg durch den Stadtpark und einem Zebrastreifen:

Diese beidseitige Verbesserung in der Bahnhofstraße ist aufgrund der Fahrbahnbreite schwierig. Die Parkplätze auf der Westseite müssen dafür aufgelöst werden. Bauliche Maßnahmen sind hier ohnehin erst möglich, wenn die Straße herabgestuft wird. Gleiches gilt für einen Zebrastreifen über die Bahnhofstraße, Höhe Nettelkofener Straße



Maßnahmenkatalog		
Nr.	Maßnahme	Priorisierung
27	Errichtung einer Querungsmöglichkeit vom Stadtpark zum Bahnhofplatz über die Bahnhofstraße nördlich der Schranken (z.B. plangleiche Überquerungsanlage mit Markierung und Beschilderung); Markierung von Aufstellflächen vor den Schranken für Radfahrende	B
29	Erweiterung der Radinfrastruktur entlang der Bahnhofstraße zwischen Marktplatz (nach dem Ende des geplanten verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches) und Bahnhof. (Prüfung zur Reduzierung der Parkplätze durch eine Parkraumanalyse, Radschutzstreifen, Verkehrsberuhigung)	A

Anbindung Schönblick und Neubaugebiet über einen verbesserten Fuß- und Radweg zum Zentrum sowie zu den Schulen/Sportstätten über Kasperlplatz zur Kapellenstraße:

Die Anbindung des Neubaugebietes „Am Schönblick Nord II“ an das Schul- und Sportzentrum erfolgt über den sog. „Weg zum Kasperlplatz“, der bisher nur als einfacher Pfad existiert. Die Umsetzung (Abtretung der Wegeflächen; Herstellung des Weges) ist Teil der städtebaulichen Verträge zur dortigen Baugebietsausweisung.

Bereits im Zuge der Bauarbeiten zur Ostumfahrung wurde das nördliche Wegeteilstück von der Kapellenstraße bis zur „Allee zum Kasperlkreuz“ realisiert (Grunderwerb und Herstellung). Dieser Fuß- und Radwege soll im Verlauf entlang der Ostumfahrung natürlich verlängert werden bis zur Rotter Straße (Kreisel Rotter Straße). Der notwendige Grunderwerb wird mit dem Eigentümer aktuell ebenso verhandelt wie der schulweggerechte Ausbau der Bgm.-Schlederer-Straße. Mit diesem noch fehlenden Teilstück zwischen Kapellenstraße und Rotter Straße kann die letzte Lücke in dem gemeindeverbindenden Radweg von Ebersberg über Grafing bis nach Aßling (Weg nach Pörsdorf) geschlossen werden. In nördlicher Richtung soll dabei die Wegeführung attraktiver werden durch den Ausbau des „Engerloh Weg“. Dafür wurde auch die Fahrradunterführung an der Kapellenstraße errichtet, um ohne Umwege und kreuzungsfrei eine Direktverbindung nach Ebersberg zu schaffen. Allein noch der Bau eines Durchlasses am Ziegelgraben und die 15 m lange Anbindung nördlich des Grabens (die Grundstücksflächen wurden bereits erworben) fehlen, um diese Radwegestrecke anbieten zu können.

Die entscheidende „Problemstelle“ ist die Wegeverbindung zum Schönblick entlang der Rotter Straße. Hier besteht bekanntlich eine Rückbauverpflichtung der Stadt Grafing für den 2002 errichteten Behelfsweg im Bereich der Fl.Nr. 277/2, nachdem der dort bestehende Pachtvertrag aufgrund von Bebauungsabsichten von den Eigentümern gekündigt wurde. Ein erster Vorbescheid über die Bebauung wurde aufgrund des Verstoßes gegen die straßenrechtliche Anbaubeschränkung (Art. 24 BayStrWG) abgelehnt; eine dagegen gerichtete Klage wurde vom VG München am 12.10.2016 abgewiesen und dagegen erhobene Berufung vom BayVGH am 01.10.2019 abgelehnt.

Derzeit ist ein erneuter Vorbescheid anhängig. Die Stadt Grafing b.M. verweist in diesem Verfahren erneut auf das dringliche Bedürfnis eines (behindertengerecht benutzbaren) Geh- und Radweges zum Schönblick, dem aufgrund der engen und unübersichtlichen Kurvenführung und der Gefällestrecke eine gesteigerte Bedeutung für die Verkehrssicherheit zukommt. Diese Ausbauabsichten stehen dem straßenrechtlichen Einvernehmen auch für das geänderte Vorhaben entgegen. Das Ergebnis des Verfahrens ist derzeit nicht abschätzbar.

Eine Auseinandersetzung mit dieser heiklen Engstelle und eine Entscheidung des Stadtrates über die besondere Dringlichkeit und die erhebliche verkehrliche Bedeutung eines verkehrssicheren Fuß- und Radwegebedeutung vom „Schönblick“ zur Innenstadt würde die bisherige Haltung der Stadt Grafing b.M. gegenüber der zuständigen Straßenbaubehörde bekräftigen.

Der Vollständigkeit halber wird noch erwähnt, das auch vom Ortsausgang der Rotter Straße (beim „Bauern am Berg“) bis zur Einmündung des Feldweges zum Hochholz (zur Biogasanlage) ein straßenbegleitender Geh- und Radweg vorbereitet wird. Damit wird auch ein verkehrssicherer Anschluss des Schönblickes zu diesem wichtigen Freizeitweg gewährleistet.

Nr.	Maßnahme	Priorisierung
41	Umsetzung der Planung zur Erweiterung der Radinfrastruktur entlang der St 2080 mit Weiterführung Richtung Norden	A
42	Erweiterung der Radinfrastruktur außerorts entlang der Kapellenstraße	B



Fehlendes Radweg-Teilstück östlich Ostumfahrung (St 2080) vom Kreisel Rotter Straße bis Brücke Kapellenstraße am Schulzentrum (Ziff. 41) ggf. auch ein neuer Radweg vom Kreisel Rotter Straße bis zur Bgm.-Schleederer-Straße:

Der Rad- und Fußweg vom Schönblick endet nach dem Kreisel Richtung stadteinwärts. Dann müssen die Fahrradfahrer die vielbefahrene Straße nutzen. Die Verlängerung bis zur Ampel ist aufgrund der Straßenbreite schwierig. Möglich wäre eine Verlängerung des Weges im Norden hinter der Wohnbebauung. Dafür müsste die Verwaltung allerdings Verhandlungen mit den Eigentümern aufnehmen. Ob die Umsetzung dieser Maßnahme möglich ist, ist ungewiss.



Die Anbindung des Radwegenetzes östlich des Kreisels Richtung Innenstadt ist nicht vorgesehen. Die Radfahrer haben die Möglichkeit westlich der Ostumfahrung auf der Bgm.-Schleederer-Straße bis zur Kapellenstraße zu fahren von dort kommen sie über den Mitterweg westlich entlang der Ostumfahrung nach Ebersberg.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Dem Antrag für den radweggerechten Ausbau der Dreifaltigkeitsgasse (Vazaninstraße – Münchener Straße) ist bereits durch den städtebaulichen Vertrag vom 18.02.2021, URNr. F0238/2021, genehmigt vom BUA am 23.01.2021, vollumfänglich entsprochen.

Die beidseitige Verbesserung der Radverkehrssicherheit an der Bahnhofstraße in Richtung Bahnschranke ist derzeit aufgrund der Straßenklassifikation nicht möglich. Die entsprechenden Schritte können erst nach der Herabstufung der Straßen eingeleitet werden. Gleiches gilt für den Zebrastreifen. Der Weg durch den Stadtpark wird für Fahrradfahrer ertüchtigt. Allerdings muss auf die Belange der Fußgänger Rücksicht genommen werden.

Die Anbindung Schönblick und Neubaugebiet (Schönblick Nord) über einen verbesserten Fuß- und Radweg zu den Schulen/Sportstätten über Kasperlkreuz zur Kapellenstraße wird im Rahmen der Bebauung des Baugebietes „Schönblick Nord“ umgesetzt.

Bezüglich einer Verlängerung des nach dem Kreisel Richtung Innenstadt verlaufenden Radwegs zur Bgm.-Schleuderer-Straße werden Gespräche mit den Grundstückseigentümern geführt.

4. Neue Radwege zu den Ortsteilen (OT) und überregional

- Fuß- und Radwegs-Verlängerung von Grafing-Bachhäusl nach OT Oberelkofen (Ziff. 20)
- Fertigstellung Radweg-Teilstück von Grafing-Bahnhof nach Taglaching (entlang dem alten Bahndamm)
- Fuß- und Radweg zwischen OT Nettelkofen und Grafing-Bahnhof entlang EBE 8 (Ziff. 14)

Fuß- und Radwegs-Verlängerung von Grafing-Bachhäusl nach OT Oberelkofen:

Der angesprochene Radweg ist bereits seit vielen Jahre ein Teil der städtischen Verkehrsplanung. Dieser straßenbegleitende Radweg an der Staatstraße St 2080 ist auch seit 2015 Bestandteil des Ausbauplanes für Radwege des Freistaates Bayern. Die gesetzliche Bau- und Kostenlast des Radweges liegt beim Freistaat Bayern, der aber die Umsetzung von der Beschaffung der notwendigen Grundstücke durch die Ortsgemeinde abhängig macht. Eine bisher vom Freistaat verlangte (und weithin übliche) Umsetzung in kommunaler (Sonder-)Baulast (mit Förderung nach Art. 13f FAG) wurde zwischenzeitlich aufgegeben; der Freistaat hat aufgrund der Bedeutung des Streckenabschnitts die Umsetzung in staatlicher Baulast mittlerweile zugesichert. Damit entstehen keinerlei Baukosten für die Stadt Grafing b.M.

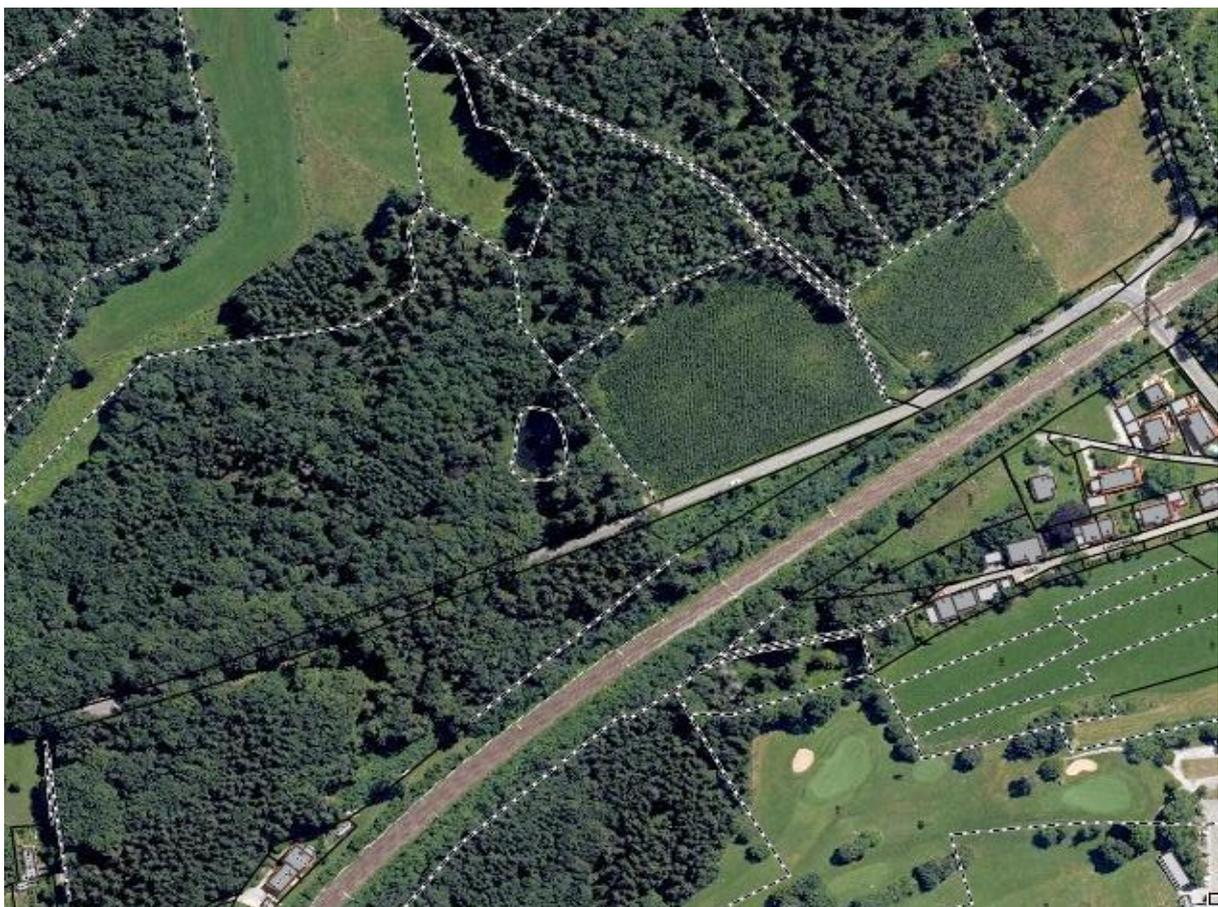
Vorentscheidungen über den Wegeverlauf an der Ostseite wurden bereits anlässlich des Neubaus der Bahnbrücke in Oberelkofen im Jahr 2013 getroffen. Gründe der Verkehrssicherheit beim Anschluss des Weges erlaubten nur eine Wegeföhrung an der Ostseite mit einem dort verkehrssicher möglichen Anschluss an die Gemeindeverbindungsstraße. Die Brückenstellung und die Kurvenführung der Staatstraße entsprechen diesen Vorfestlegungen.

Im bebauten Bereich „Bachhäusl“ wurde im Zuge des Bebauungsplanes „Grafenweg“ die für den Radwegbau benötigten Grundstücke bereits abgetreten (2021). Notwendig ist noch die Zurverfügungstellung der notwendigen Flächen für das gesamte restliche Teilstück nach Oberelkofen entlang der Staatsstraße mit 4.075 m². Alle bisherigen Bemühungen für die dort notwendige Ersatzlandbeschaffung sind bislang aber fehlgeschlagen bzw. entsprachen nicht den Eignungsanforderungen des Grundstückseigentümers.

Derzeit wird eine Besitzvereinbarungslösung vorbereitet, um die Ersatzlandbeschaffung von der Bereitstellung der Flächen für den Straßenbau zeitlich zu entkoppeln. Aufgrund der uneingeschränkten Unterstützung des Grundstückseigentümers sind wir zuversichtlich, bis zur notwendigen Ausschreibung der Maßnahme im Spätherbst 2022 die Verfügbarkeit der Flächen zu sichern.

Der Freistaat Bayern hat vorbehaltlich der Grundstücksverfügbarkeit den Baubeginn für den 01.04.2023 angekündigt. Die artenschutzrechtlichen Ermittlungen werden derzeit noch durchgeführt. Eine straßenrechtliche Planfeststellung ist verzichtbar; das Vorhaben unterliegt auch nicht der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht.

Nr.	Maßnahme	Priorisierung
20	Erweiterung der Radinfrastruktur zur Verlängerung des gemeinsamen Fuß- und Radweges Richtung Oberelkofen (Bachhäusl)	A



Fertigstellung Radweg-Teilstück von Grafing-Bahnhof nach Taglaching (entlang dem alten Bahndamm):

Auch hierfür gibt es bereits langjährige Planungsüberlegungen, unter anderem (Planungsidee des Landkreises) mit einer Wegeföhrung auf der fröheren Trasse der Bahnstrecke Grafing - Glonn. Da diese Planung - zumindest im betroffenen Streckenabschnitt - aufgrund naturschutzrechtlicher Grönden ausscheidet, soll der Radweg entlang der Fahrbahn (Südseite) umgesetzt werden. Nachdem es sich um eine Staatsstraße (St 2351) handelt, obliegt die gesetzliche Baulast für den dann straßenbegleitenden Radweg dem Freistaat Bayern.



Bei der nicht unumstrittenen Ausweisung des Gewerbegebietes Taglaching wurde als Standort-Rechtfertigung auf die günstige Erreichbarkeit über den Bahnhofspunkt Grafing-Bahnhof verwiesen. Im damaligen Verfahren hat die Stadt Grafing b.M. (Bau-, Werk- und Umweltausschuss vom 27.09.2016) darauf hingewiesen, „dass die Strecke für den gesicherten Radfahrverkehr nicht entsprechend ausgebaut ist und die Anlegung eines Radweges nur im Bereich des geplanten Gewerbegebietes unzureichend ist. Es entsteht dort ein Radwegtorso auf einem kurzen Abschnitt. Auf dem nachfolgenden Abschnitt nach Pierstling/Grafing-Bahnhof fehlt es weiterhin an einer gesicherten Radwegführung. Dieser Abschnitt liegt vollständig auf dem Gemeindegebiet Grafing mit der Folge, dass dann die Stadt Grafing als Straßenbaulastträger dafür einzustehen hat (dem lag die damals noch geplante Abstufung zur Gemeindeverbindungsstraße zu Grunde). Ein möglicher Kostenerstattungsanspruch nach Art. 49 BayStrWG bietet allenfalls finanziellen Ersatz.“

Ungeachtet dieser Forderung der Stadt Grafing b.M. über die Kostenbeteiligung der Gemeinde Bruck wurde das dortige Gewerbegebiet entwickelt.

Die Abstufung der St 2351 zur Gemeindeverbindungsstraße wird derzeit ebenfalls nicht mehr weiterverfolgt, womit es sich dort weiterhin um eine Staatsstraße handelt. Da die Straße diese Verkehrsbedeutung aber längst verloren hat, jedoch die notwendige Abstufung abgelehnt bzw. verzögert wird, hat der originär zuständige Freistaat Bayern die Erforderlichkeit des Radwegebaus bisher (aus diesen nachvollziehbaren Gründen) abgelehnt.

Für den Bau des Streckenabschnitts im Gemeindegebiet Grafing bedarf es jetzt neuer Impulse und vor allem eine einvernehmliche Abstimmung unter den vielen Beteiligten über die Vorgehensweise. Nachdem die benötigten Grundstücke im Eigentum des Freistaates Bayern stehen und damit die ansonsten hinderliche Grundstücksbeschaffung hier kein Ausschlussgrund ist, sollte dafür eine Trennung dieses Streckenabschnitts von den weiterführenden Planungen des Landkreises und eine isolierte Umsetzung erfolgen.

Fuß- u. Radweg zwischen OT Nettelkofen und Grafing-Bahnhof entlang EBE 8 (Zif. 14):
Auch hier handelt es sich um ein wichtiges Projekt für die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer, besonders auf dem Weg nach Grafing-Bahnhof und zur S-Bahn. Eine Umsetzung der Maßnahme an der EBE 8 war bisher nicht möglich, weil man sich mit den Grundstückseigentümern nicht einigen konnte.

In den Jahren 2010-2013 wurde von der Stadt der Bau eines einseitigen Gehweges mit Straßenbeleuchtung und die für den Gehwegbau notwendige Kurvenaufweitung an der Kreisstraßen-Fahrbahn beim Anwesen Fuchs durchgeführt. Diese Maßnahmen erfolgten zeitgleich mit der Ortskanalisation von Nettelkofen. Die damals bereits aufgenommenen Grundstücksverhandlungen für die Fortsetzung des Gehweges bis zum Bahnhof in Grafing-Bhf. (mit Radfahrermitbenutzung außerorts) mussten dann 2016 leider wieder erfolglos eingestellt werden. Umgesetzt wurde dann lediglich noch der Bau des innerörtlichen Gehwegs in Grafing-Bahnhof bis zum nördlichen Ortsausgang, den die Stadt nach dem Scheitern der weiterführenden Erwerbsverhandlungen 2017 realisiert hat.

Alternativ wurde von der Stadt eine Fuß- und Radwegverbindung zwischen Nettelkofen und Grafing-Bahnhof über den sog. Flurweg eingerichtet (ausgebauter Feldweg). Dieser gerne genutzte Verbindungsweg ermöglicht eine gefahrlose Verbindung von Nettelkofen nach Grafing-Bahnhof über verkehrsarme Nebenwege. Dieser Weg wird für die Radwegbenutzung weiter ertüchtigt durch Verbreiterungen in der innerörtlichen Wegeführung (aktuell im letzten noch fehlenden Teilstück anlässlich des Änderungsbebauungsplanes „Gindlkofener-Feld“).

Gesetzlicher Baulastträger für den Bau eines Geh- und Radweges zwischen Nettelkofen und Grafing-Bahnhof ist der Landkreis Ebersberg (Kreisstraße EBE 8). Anlässlich der Verhandlungen über den Ausbau der EBE 8 nördlich von Nettelkofen (Abschnitt bis Seeschneid) und dem dort vom Landkreis errichteten Geh- und Radweges ist die Stadt Grafing b.M. mit dem Landkreis übereingekommen, dass die Grundstücksbeschaffung von dem gleichermaßen betroffenen Landwirt zusammenhängend (also auch für das Teilstück nach Grafing-Bahnhof) vom Landkreis übernommen werden.

Aus Gründen der Vollständigkeit ist noch zu erwähnen, dass die Stadt Grafing b.M. bereits die Radwegverbindung von Nettelkofen nach Kirchseeon entlang der Bahngleise realisieren konnte, und zwar auch in dem fehlenden Teilstück auf dem Gebiet der nachbargemeine Bruck. Entstehen soll auch eine Verlängerung des bahnparallel verlaufenden Weges bis nach Grafing Bahnhof. Dafür wird versucht, anlässlich der laufenden Bauleitplanung für die PV-Freiflächenanlage in Nettelkofen die in diesem Abschnitt liegenden Wegeflächen zu erwerben. Im Bereich der dann folgenden Kleingartenflächen konnte die Stadt Grafing b.M. schon vor vielen Jahren ein Schlüsselgrundstück erwerben für den Anschluss zum dortigen Bahnweg. Ob es eine Lösung für einen rechtlich ungesichert über das Grundstück Fl.Nr. 226 Gemarkung Nettelkofen verlaufenden Wegeabschnitt gibt, muss abgewartet werden.



Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Vorbehaltlich der Grundstücksbeschaffung durch die Stadt Grafing b.M. ist vorgesehen, den Bau des Geh- und Radweges von Grafing nach Oberelkofen an der Staatstraße St 2089 im Jahr 2023 umzusetzen. Straßenbaulastträger und Bauherr ist der Freistaat Bayern.

Der Radweg nach Grafing-Bahnhof wird derzeit nicht weiterverfolgt, da die Grundstücksfrage momentan nicht zu lösen ist. Zwischen der Stadt Grafing und dem für den Radwegbau zuständigen Landkreis Ebersberg besteht Übereinkunft, dass die Grundstücksbeschaffung und Umsetzung durch den Landkreis erfolgt.

Es besteht zwischen dem Ortseingang Nettelkofen und Grafing-Bahnhof bereits ein landwirtschaftlicher Weg, der als Radweg genutzt werden kann (Flurweg). Der Weg wird innerorts weiter ertüchtigt (verbreitert), um die Benutzbarkeit für die Radfahrer zu verbessern.

Weitere Planungen bestehen für die Verlängerung des Bahnradweges Kirchseeon - Grafing, der entlang der Bahngleise bis nach Grafing-Bahnhof verlängert werden soll. Im Zuge der Bauleitplanung für die PV-Freiflächenanlage Nettelkofen wird ein wesentliches Teilstück gesichert.

Für den Radweg von Grafing Bahnhof bis nach Moosach / Glonn entlang der Staatstraße St 2351 soll das nördliche Teilstück (zwischen GE Taglaching und Grafing-Bahnhof) isoliert errichtet werden. Die Stadt Grafing b.M. wird an den Landkreis Ebersberg und den zuständigen Straßenbaulastträger (Freistaat Bayern) herantreten zur möglichen Umsetzung in kommunaler Sonderbaulast und staatlicher Förderung (Art. 13f FAG) sowie Bereitstellung der Grundstücke. Aufgrund der Bedeutung des Radweges über das Gemeindegebiet hinaus soll die Errichtung möglichst durch den Landkreis Ebersberg erfolgen.

Ausbau von Fahrrad-Abstellanlagen

- Ausbau und Ertüchtigung von Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen (incl. regelmäßiger Räumaktion und Installation von Überwachungskameras)
- Errichtung von E-Ladestationen (230 V) für Räder am Marktplatz sowie am Öxinger Platz
- Radrampen mit breitem Alu-Profil an den Treppen zu den Gleisen 1, 2/3 u. 4/5 in Grafing-Bahnhof

Zum Ausbau der Radabstellanlagen:

Derzeit werden die Radständer in Grafing-Bahnhof im Rahmen der Bike- und Ride-Offensive erweitert. Den Projektstand und das weitere Vorgehen sollte im nächsten KUKSSA am 15.3.2022 vorgestellt werden. Der Bedarf in Grafing-Bahnhof wurde von der DB mit zusätzlichen 243 Radständern angegeben.

Mit den präferierten Flächenvorschlägen sind voraussichtlich 232 Radständer möglich. Davon 36 in einer Sammelschließanlage, somit ist auch für das Thema Diebstahlschutz gesorgt, sollte doch jemand mit E-Bike oder ähnlichem in Grafing-Bahnhof ankommen.

Nicht mehr benutzte Fahrräder werden vom Bauhof wiederkehrend entsorgt. Die Installation von Überwachungskameras wird aus datenschutzrechtlichen Gründen als schwierig angesehen. Davon möchte die Verwaltung absehen.

Errichtung E-Ladestationen für Räder am Marktplatz/Öxinger Platz:

Die E-Ladestation in am Bahnhof Grafing Stadt wird nicht genutzt. An Bahnhöfen ist das Aufladen nicht interessant und hier Lademöglichkeiten zu schaffen, wird nicht empfohlen. Der Akku kann einfach ausgebaut und mitgenommen werden.

Im Bereich Marktplatz/Öxinger Platz bräuchte es wenn dann eine Lösung wie im Anhang (Ladeschrank), wo der Akku unter dem Ladevorgang sicher abgesperrt werden kann.

Diesen Ladeschrank am Marktplatz aufzustellen wird wegen der historischen Bedeutung des Marktplatzes als nicht sinnvoll angesehen.

Radrampen zu den Gleisen in Grafing-Bahnhof:

Die Radrampen zu den Gleisen sind eine Maßnahme der Bahn, die beantragt werden müsste.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Dem Antrag der Verwaltung wird insoweit stattgegeben, dass ein Konzept für die Erhöhung von Fahrradabstellplätzen in der Sitzung des Klima-, Umwelt-, Kultur-, Schul- und Sozialausschusses am 15.03.2022 vorgestellt wird.

Von der Installation einer E-Ladesäule am Marktplatz/Öxinger Platz wird abgesehen. Am Stadtbahnhof in Grafing Stadt gibt es bereits eine Ladestation.

Die Installation von Radrampen für die Verbesserung der Erreichbarkeit der Bahnsteige in Grafing-Bahnhof wird bei der Bahn beantragt.

5. Radbeschilderung

Ergänzung der bestehenden flächendeckenden Radwegebeschilderung in Grafing und Umgebung, in Abstimmung mit dem derzeit im LRA laufenden Projekt „aktualisiertes Schilder-Kataster“ (LRA-WiFö A. Meusel/Fr. A. Holzfurtner)

Es finden jährliche Kontrollfahrten im Herbst statt durch den ADFC.
Das gibt es jeweils ein Ergebnisprotokoll. Das von 2021 liegt noch nicht vor.
Das Wegweiskataster aller Gemeinden wird zurzeit überarbeitet

Für jedes bisher im Landkreis aufgestelltes Radschild wurde durch den Gutachter Hr. Romanus Scholz im Auftrag des Landratsamtes oder der ARGE Fernradwege in einem Katasterplan eine Koordinate für jedes Schild festgelegt. Dazu wurden für die jeweiligen Bauhöfe der Gemeinden zur Schild-Aufstellung genaue Unterlagen mit Lageplan und Fotos erstellt und die Schilder geliefert.

Im Zuge der sog. „flächendeckenden Radwegebeschilderung“ im Landkreis wurde der Katasterplan erheblich um ca. 1.800 Schild-Standorte erweitert. Die Schilder für die beiden Fernradwege „Panoramaweg Isar-Inn und Sempt-Mangfall-Radweg“ ((zuständig ist hier die ARGE FRW) sind in dieser Datei noch nicht enthalten. Dies führte bei den jährlichen Kontrollfahrten durch den ADFC im Auftrag des Landratsamtes anhand der Kataster-Unterlagen zu Differenzen/Überschneidungen.

Aus diesem Grund wurde der Gutachter Romanus Scholz im Herbst 2021 vom LRA (Hr. Meusel/Fr. Holzfurtner) beauftragt, alle Radschilder und noch fehlenden Schilder im Landkreis in einen „aktualisieren Schilder- Katasterplan“ zusammenzuführen. Die Arbeiten werden im ersten Halbjahr 2022 abgeschlossen sein. Fehlende Schilder gibt es u.a. z.B. in Grafing an den drei neuen Kreiseln und an der Ostumfahrung.

Wenn die Planung/Erfassung des Katasterplans abgeschlossen ist, wird das Ergebnis der Behörde, dem RTR, Runden Tisch Radfahren und danach den Gemeinden zur Kenntnis gegeben werden. Nach erfolgter Abstimmung sollen die noch fehlenden Schilder dann zentral durch das LRA bestellt und durch die gemeindlichen Bauhöfe, wie gehabt, aufgestellt werden.

Das bedeutet für Grafing z.B., dass der neue Katasterplan des Landkreises noch abzuwarten ist, bevor dann die Pläne von den beteiligten Stellen geprüft und die fehlenden Schilder über das LRA bestellt und durch die Gemeinden montierte werden.

Beschlussvorschlag:

Die Änderungen des Katasterplan werden von der Stadt bei der Beschilderung der Radwege in Grafing berücksichtigt.

Beschlussvorschlag

Der Antrag der CSU-Fraktion und des Ortsverbandes der CSU Grafing vom 14.01.2022 zur Verbesserung des Radwegenetzes und des Radverkehrs in Grafing wird mit den in den Einzelpunkten vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen und Änderungen angenommen.

Finanzielle Auswirkungen: X Ja <input type="checkbox"/> Nein Verw.HH / Verm.HH <input type="checkbox"/> Ansatzüberschr. <input type="checkbox"/> Nachtragsvormerkung

Auswirkungen auf den Klimaschutz: X Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Nein Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
--

Anlagen:

220211 Antrag Radwegenetz