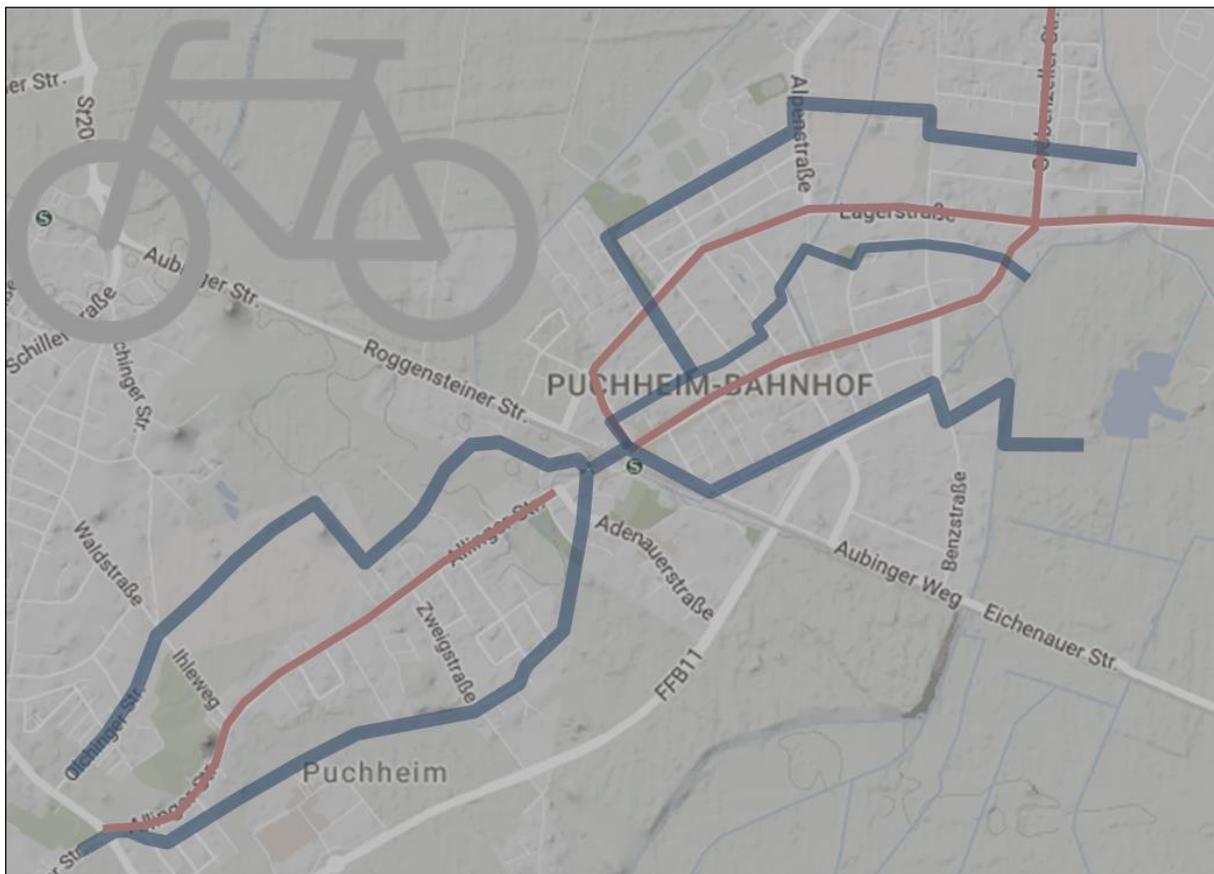


# Radrouten für Puchheim





## Vorwort

Puchheim gilt auf den ersten Blick als eine fahrradfreundliche Kommune. Die Ortsgruppe des Allgemeinen Deutsche Fahrrad-Clubs (ADFC) hat schon vorgeschlagen, dass sich die Stadt bei der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. um dieses Prädikat bemühen soll.

Die Puchheimer Bevölkerung radelt eifrig. Sie ist aber gleichzeitig, wie der Fahrradklimatest des ADFC 2014 und die Verkehrsuntersuchung 2015 gezeigt haben, nicht zufrieden mit den Bedingungen vor Ort.

Hauptkritikpunkt ist die Achse Lochhauser-/ Allinger Straße, die am Bahnhof zwar nur für Radler und Fußgänger nutzbar ist, in den anderen Abschnitten aber mit Autos, Lastwagen und Bussen geteilt werden muss. Dies führt zu einer erheblichen Verunsicherung vor allem der älteren Radfahrerinnen und Radfahrer und steht einer weiteren Erhöhung des Radverkehrsanteils entgegen. Immer wieder werden Radwege, Fahrradstreifen oder stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen gefordert und genauso schnell wieder als utopisch abgetan. Die Situation hat sich in der Lochhauser Straße während der vergangenen Jahre durch gestiegenes Verkehrsaufkommen und zusätzliche Schrägparkbuchten eher verschlechtert.

In der vorliegenden Ausarbeitung wird versucht, neue Wege zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Puchheim aufzuzeigen. Sie ist auch eine Reaktion auf die Vorschläge des Verkehrsgutachtens, das dem Radverkehr bei der Bewältigung des Verkehrs in Zukunft eine wachsende Bedeutung zuweist.

**Dr. Reinhold Koch**

Stadtrat - Referent für Stadtentwicklung

## Inhaltsverzeichnis

1.	Das Puchheimer Radl-Dilemma .....	5
2.	Die Alternative .....	9
2.1	Lokale Radrouten .....	12
2.1.1	Route Nord in Puchheim-Nord .....	12
2.1.2	Route Mitte in Puchheim-Nord .....	13
2.1.3	Route Süd in Puchheim-Nord .....	14
2.1.4	Route Nord in Puchheim-Süd .....	14
2.1.5	Route Süd in Puchheim-Süd .....	15
2.1.6	Route Ort.....	17
2.2	Regionale Radrouten.....	17
3.	Die Maßnahmen .....	18
	Literaturverzeichnis .....	22

## Abbildungsverzeichnis

1	Ideale Vorbedingungen zum Radeln - Puchheim ist (nahezu) flach	5
2	ADFC-Fahrradklimatest 2014 – Städte unter 50.000 Einwohner	5
3	Verkehrsuntersuchung 2015 – Problemthemen Fuß-/Radverkehr	6
4	Beteiligte an Unfällen mit Personenschäden 2004-2015	7
5	Lochhauser Straße am Birkengarten	8
6	Hauptstraße in Eichenau	8
7	Hauptstraße in Eichenau, Gehweg auch für Radfahrer	8
8	Kamm-Erschließung der Lochhauserstraße	9
9	Straßen- und Wegenetz in Puchheim	10
10	Lokale Radrouten in Puchheim	11
11	Route Nord in Puchheim-Nord	12
12	Route Mitte in Puchheim-Nord	13
13	Route Süd in Puchheim-Nord	14
14	Route Nord in Puchheim-Süd	14
15	Route Süd in Puchheim-Süd	15
16	Route Ort	16
17	Regionale Radrouten	17
18	Maßnahmen zur Verwirklichung der Radrouten	20
19	Erneuerungsbedürftige Radwegweisung in Puchheim	21

## Impressum

Unabhängige Bürger Puchheim e.V.

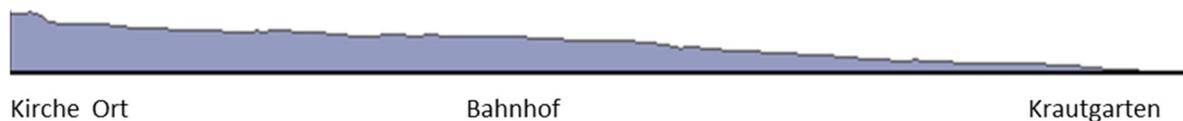
Uli Schuon, 1. Vorsitzender, Auf der Lichtung 7, 82178 Puchheim, November2016

## 1. Das Puchheimer Radl-Dilemma

Vom Gelände her betrachtet ist Puchheim ideal zum Radfahren, zur Nutzung des Fahrrads im Alltag. Vom Krautgarten an der Gröbenzeller Straße bis zur Kirche in Puchheim-Ort beträgt der Höhenunterschied gerade mal 20 Meter auf rd. 5 Kilometer. Die höchste Erhebung unterwegs ist die Überführung über die FFB 11.

Abbildung 1:

Ideale Vorbedingungen zum Radeln - Puchheim ist (nahezu) flach

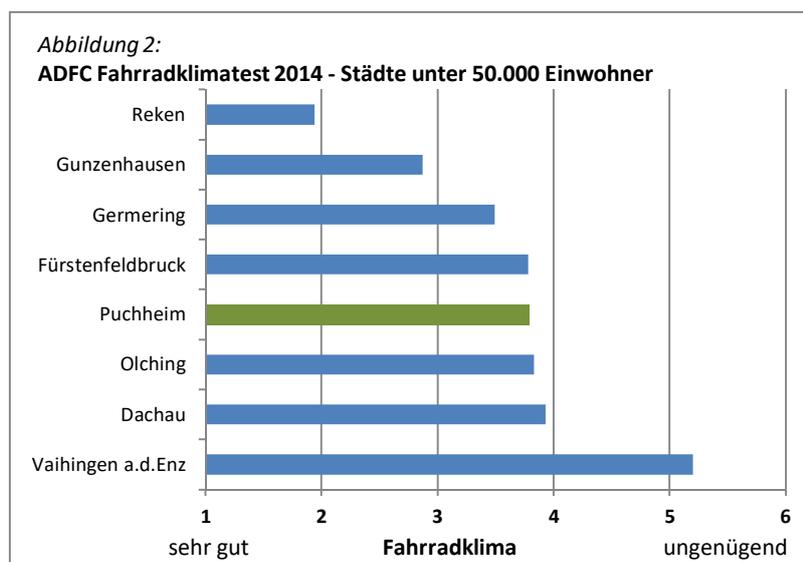


Bei Puchheims Bürgerinnen und Bürgern hat das Radeln im Alltag einen hohen Stellenwert. Übervolle Fahrradabstellanlagen am Bahnhof und auch an den Einkaufszentren, insbesondere beim AEZ in der Lochhauser Straße, belegen dies.

Die Erreichbarkeit vieler Geschäfte und Einrichtungen ist seit der Sperrung der Bahnquerung für Kraftfahrzeuge im Verlauf der Allinger-/ Lochhauser Straße im Jahr 1985 mit dem Fahrrad besser als mit dem Auto. So beträgt etwa die Fahrzeit vom Carl-Spitzweg-Ring im Wohnpark Roggenstein zum Rathaus mit dem Fahrrad bei 900m nur 4 Minuten, mit dem Auto dagegen bei 3,6 km 9 Minuten. Für die Strecke Distelweg - Gymnasium Puchheim benötigt ein Autofahrer 11 Minuten, ein Radler schafft es in 8 Minuten<sup>1</sup>.

Es gibt in Puchheim einige ausgeschilderte Radrouten, die vor allem auswärtigen Radlern die Orientierung erleichtern. Die Ausschilderung ist allerdings in die Jahre gekommen, uneinheitlich und lückenhaft (vgl. S. 21).

88% der Puchheimer Haushalte verfügen nach der Verkehrsuntersuchung 2015 (PSLV, 2016, 16) über mindestens ein Fahrrad. In fast einem Drittel der Haushalte sind vier Fahrräder oder mehr vorhanden. In 75% der Haushalte kann jedes Haushaltsmitglied über mindestens ein Fahrrad verfügen. Von den rd. 33.000 Wege und Fahrten in Puchheim am Stichtag (28.4.2015 mit sehr regnerischem Wetter)



wurden 29% zu Fuß und 21% mit dem Fahrrad zurückgelegt. In der benachbarten Landeshauptstadt München betrug der Radverkehrsanteil im Jahr 2011 nur 17% (Sassen, 2011, 3).

Puchheim holte sich beim Stadtradeln 2016 den Titel „Fahrradaktivste Kommune mit den meisten Radkilometern pro EinwohnerIn“ im Landkreis Fürstenfeldbruck, vor Eichenau, Alling und Germering. Auch in den Jahren zuvor war Puchheim

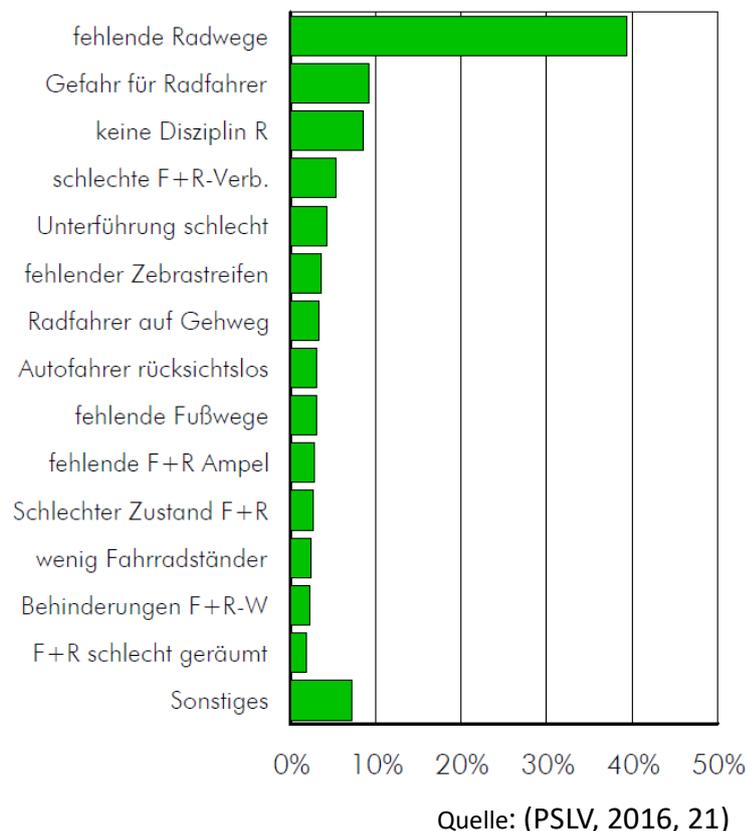
<sup>1</sup> Entfernungen und Fahrzeiten nach Google Maps

ganz vorne mit dabei.

Beim ADFC-Fahrradklimatest 2014 (ADFC, 2014), einer Befragung, an der sich in Puchheim 68 Radler beteiligten, belegte die Stadt Puchheim unter den 292 teilnehmenden Städten unter 50.000 Einwohner Rang 168, nach Germering (105) und Fürstenfeldbruck (165), aber vor Olching (178) und Dachau (202). Die Stadt mit der besten Durchschnittsnote (1,94) war Reken in Nordrhein-Westfalen. Beste Stadt in Bayern war Gunzenhausen auf Platz 16 mit der Note 2,87. Das hügelige Vaihingen an der Enz (5,2) in Baden-Württemberg schnitt am schlechtesten ab. Puchheim erreichte eine Durchschnittsnote von 3,79, also eine gute 4 - „ausreichend“. Bedenklich an dieser Bewertung ist auch, dass sie sich gegenüber 2012 deutlich verschlechtert hat. Ein solches Abrutschen hat es in der Kategorie „unter 50.000 Einwohner“ nur noch bei vier anderen Städten gegeben.

Bedeutet dies für Puchheim etwa: Fahrradbegeisterung trotz mäßigen Fahrradklimas? Werden die

**Abbildung 3: Verkehrsuntersuchung 2015**  
Haushaltsbefragung (n=2.800)  
**Problemthemen Fuß-/Radverkehr**



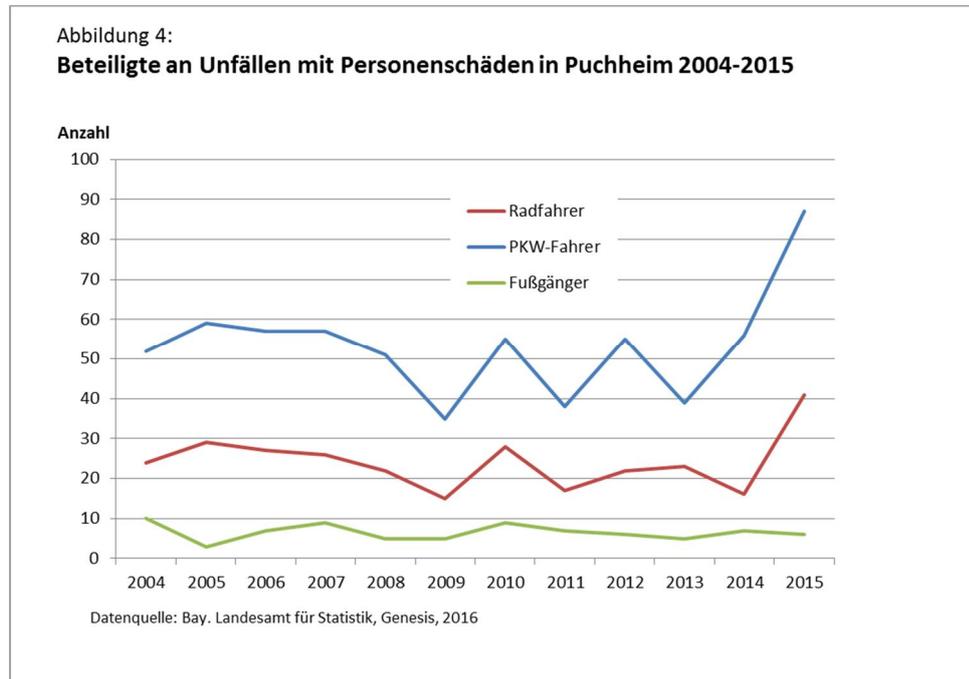
vielen „Stadtradel-Kilometer“ eher außerhalb Puchheims als in Puchheim zurückgelegt? Die Teilergebnisse des Klimatests 2014 geben erste Hinweise auf diese Ambivalenz: Beste Wertungen „Erreichbarkeit des Stadtzentrums“ (2,3), „zügiges Radfahren“ (2,5) und „Alle fahren Fahrrad“ (2,6); schlechteste Wertungen „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ (4,4) und „Führung an Baustellen“ (4,4).

Auch die Verkehrsuntersuchung 2015 (PSLV, 2016, 21) kommt in einer Haushaltsbefragung zu ähnlichen Ergebnissen: Dem hohen Radverkehrsanteil steht eine ausgeprägte Kritik an der Abwicklung des Fahrradverkehrs gegenüber. An erster Stelle stehen „fehlende Radwege“. Knapp 40% der fast 2.800 befragten Haushalte fanden, dass es in Puchheim zu wenig Radwege gibt. Etwa 10% meinten, Radfahren sei in Puchheim gefährlich. Fast ebenso

viele beklagten sich über die Disziplinlosigkeit der Radfahrer (vor allem bei Fahren auf dem Gehsteig und Pulk-Bildung auf dem Weg ins Gymnasium und in die Realschule).

In der Lochhauser Straße wurden „fehlende Radwege“ von rd. 70 Befragten als dringendstes Problem angesehen. 35 Befragte sind der Auffassung, dass diese Straße gefährlich für Radfahrer sei. In der Allinger Straße erreichte die Kategorie „fehlende Radwege“ mit 35 Nennungen erst Rang 4 und in der Lagerstraße mit 18 Nennungen Rang 6.

Bei den Vorschlägen zur Verbesserung der Situation liegen der Bau bzw. die Markierung von Radwegen und Radstreifen ganz vorne. Von 40% der Befragten wird dies gefordert; 10% der Befragten sprachen sich für bessere Fuß- und Radwegverbindungen aus.



Überdies hat sich die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, an denen Fahrradfahrer beteiligt waren, zwischen 2014 und 2015 von 16 auf 41 mehr als verdoppelt. Auch die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, an denen Pkw-Fahrer beteiligt waren, ist stark von 56 auf 87 angestiegen. Der Schluss liegt nahe, dass auch die Zahl der Unfälle zwischen Pkw und Fahrradfahrern deutlich zugenommen hat.

Damit ist Handlungsbedarf gegeben. Doch die Stadt Puchheim befindet sich in einem Dilemma. Die Straße - die Lochhauser Straße - an der die meisten Radverkehrsziele (Einkaufszentrum, Geschäfte, Ärzte, Apotheken usw.) liegen, kann kaum fahrradfreundlicher gestaltet werden. Für einen entsprechenden Umbau ist sie zwischen Aubinger Weg und Gröbenzeller Straße zu schmal. Weder für Radwege, noch für Radstreifen ist die erforderliche Breite vorhanden. Im Abschnitt Bahnhof - Aubinger Weg, der mit zwei Parkstreifen ausgestattet ist, sind Bemühungen zum verkehrsberuhigten Ausbau nach dem Vorbild der Allinger Straße gescheitert: am Widerstand der anliegenden Grundstückseigentümer wegen des möglichen Wegfalls einiger Parkplätze.

Für die Lochhauser Straße wurde zwischen Bahnhof und Aubinger Weg 2015 eine Tagesbelastung von 6250 Fahrzeugen ermittelt, im weiteren Verlauf waren es rd. 5.800 Fahrzeuge. Der Schwerverkehrsanteil (Busse und Lkw) lag bei 35%, der Anteil der Fahrräder bei etwa 10%. Gegenüber 2001 hat der Verkehr um ein Viertel zugenommen.



Abbildung 5:  
Lochhauser Straße  
am Birkengarten



Abbildung 6:  
Hauptstraße  
in Eichenau



Abbildung 7:  
Hauptstraße in Eichenau,  
Gehweg auch für Radfahrer

Das Dilemma besteht in ähnlicher Weise auch für Lager- und Allinger Straße. Gibt es Auswege?

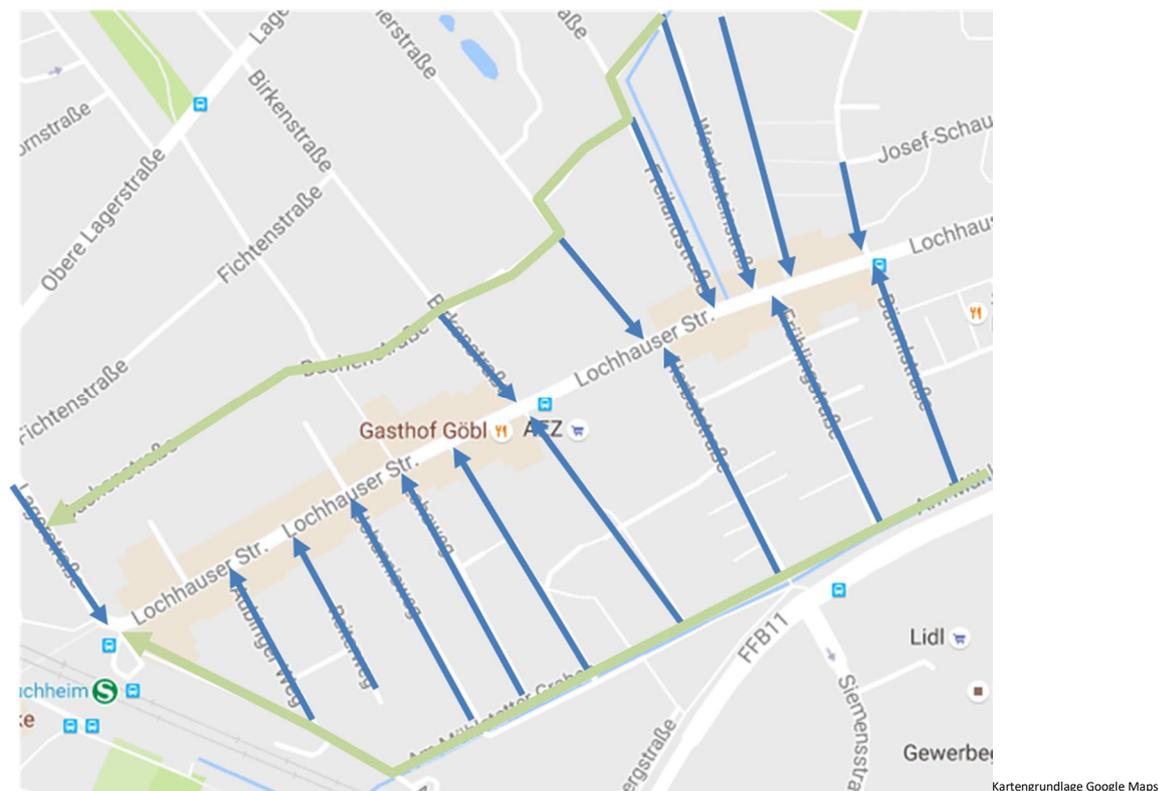
Für die Lochhauser Straße wäre ein Umbau nach dem Muster der Hauptstraße in Eichenau (vgl. Abbildungen 5-7) möglich. Dort wurden die Fahrbahn verschmälert, regelkonforme Parkbuchten eingerichtet und die Gehwege verbreitert. Auf den Gehwegen wurde das Radfahren erlaubt (Schild 239 mit Zusatz). Ein solcher Umbau wäre sehr zeit- und geldaufwändig, da er in die bestehende Profilierung und Entwässerung der Lochhauser Straße eingreift. Außerdem müsste er langfristig vorbereitet werden. Da der rad- und fußgängerfreundlicher Umbau der Lochhauser Straße auf der Prioritätenliste der Stadtverwaltung bzw. des Stadtrats noch nicht angekommen ist, wurden in den letzten Jahren noch Baugenehmigungen erteilt, die einen solchen Umbau erschweren. Leider gibt es keinen Bebauungsplan!

## 2. Die Alternative

Die Notwendigkeit einer kurzfristigen Verbesserung der Bedingungen für den Fahrradverkehr in Puchheim besteht trotz der schwierigen Situation in der zentralen Verkehrsader der Stadt. Allein ein neues „Label“, etwa „Fahrradfreundliche Kommune“, wird hier nicht weiterhelfen. Es müssen die Chancen, die sich in den bestehenden Strukturen anbieten, genutzt werden.

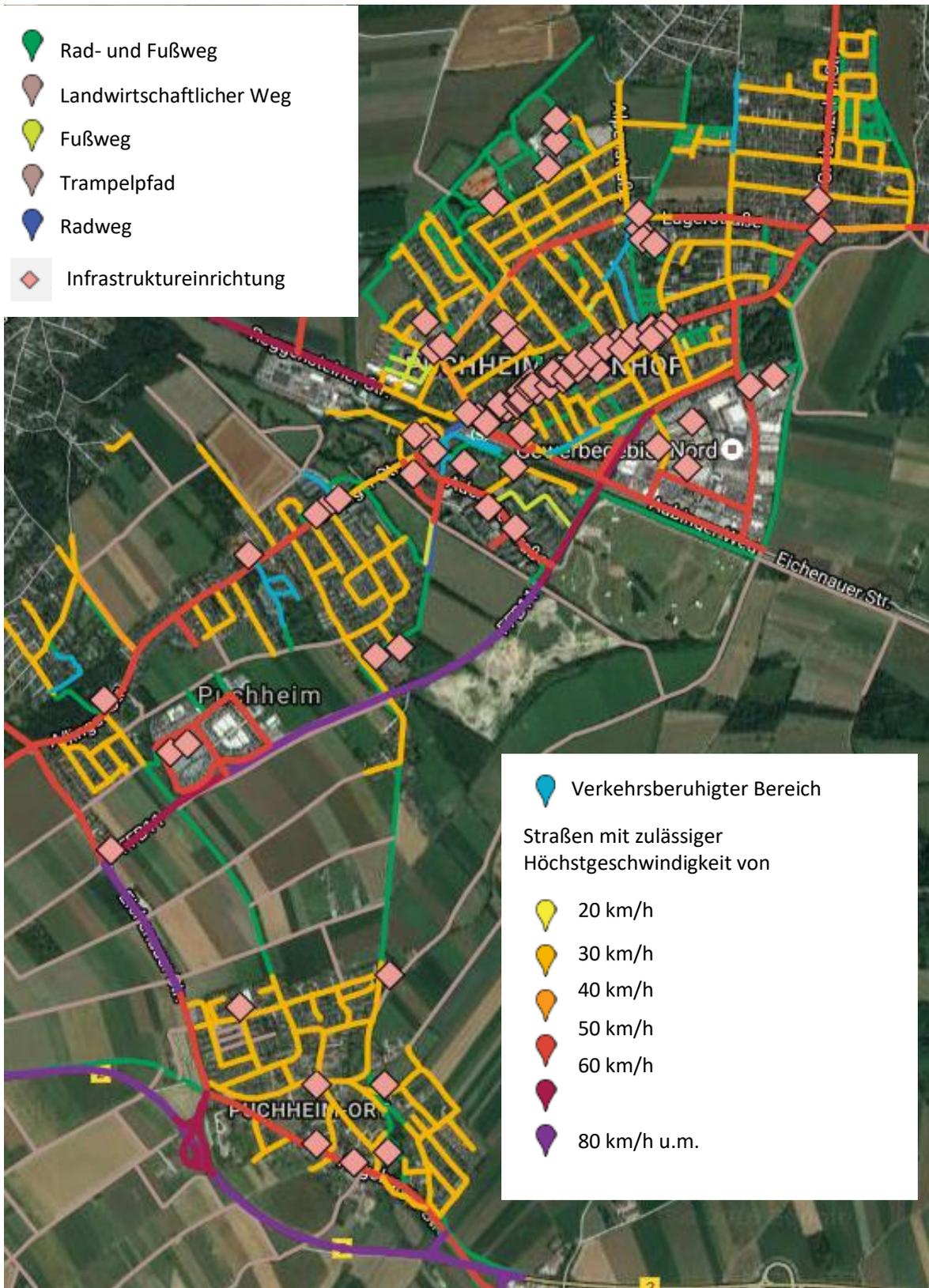
Das in Puchheim vorhandene Netz der Radwege, verkehrsberuhigten Bereiche und Straßen mit Tempo 30 sowie der landwirtschaftlichen Wege ist im Grundsatz so ausgerichtet, dass eine Nutzung der Lochhauser Straße, der Allinger Straße und der Lagerstraße für den Radverkehr nicht zwingend vorgegeben ist. Ziele an diesen Straßen können auch über „Nebenwege“ erreicht werden. Eine „Kamm-Erschließung“ etwa der Lochhauser Straße ist heute schon vorhanden.

Abbildung 8: Kamm-Erschließung der Lochhauser Straße



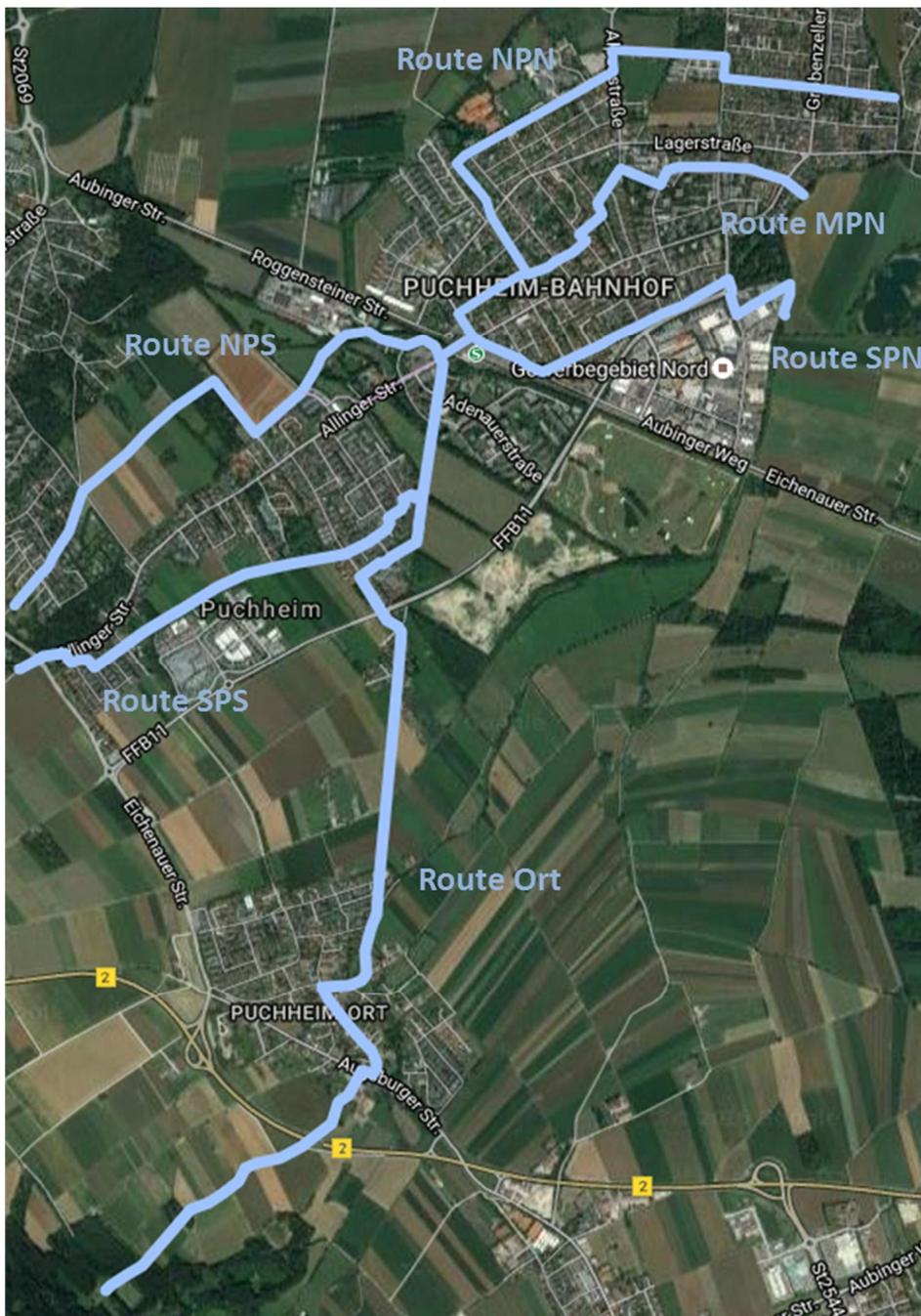
Allerdings bedürfen die Stichwege und vor allem die parallelen Wege und Straßen einer Aufwertung. Verkehrssicherheit, Ausbauzustand und Wegweisung müssen verbessert werden. Dies lässt sich in einem ungleich kürzerem Zeit- und Kostenaufwand erreichen als ein „fahrradfreundlicher“ Umbau der Hauptverkehrsachsen. Dieser bleibt aber später immer noch möglich.

Abbildung 9: Straßen- und Wegenetz in Puchheim



Daher wird im Folgenden ein Konzept von lokalen und regionalen Radrouten vorgestellt, das einen erheblichen Beitrag zu einem fahrradfreundlichen Puchheim leisten kann. Es lässt sich auch interaktiv unter [https://drive.google.com/open?id=1BopPd0lj7DRHStkYF1\\_zsVvKUVI&usp=sharing](https://drive.google.com/open?id=1BopPd0lj7DRHStkYF1_zsVvKUVI&usp=sharing) erschließen<sup>2</sup>.

Abbildung 10: Lokale Radrouten in Puchheim



Kartengrundlage Google Maps

<sup>2</sup> Die Ebenen Infrastruktur, Verkehrsschilder und Radwegweiser erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Auch sind nur wenige Fotos hochgeladen.

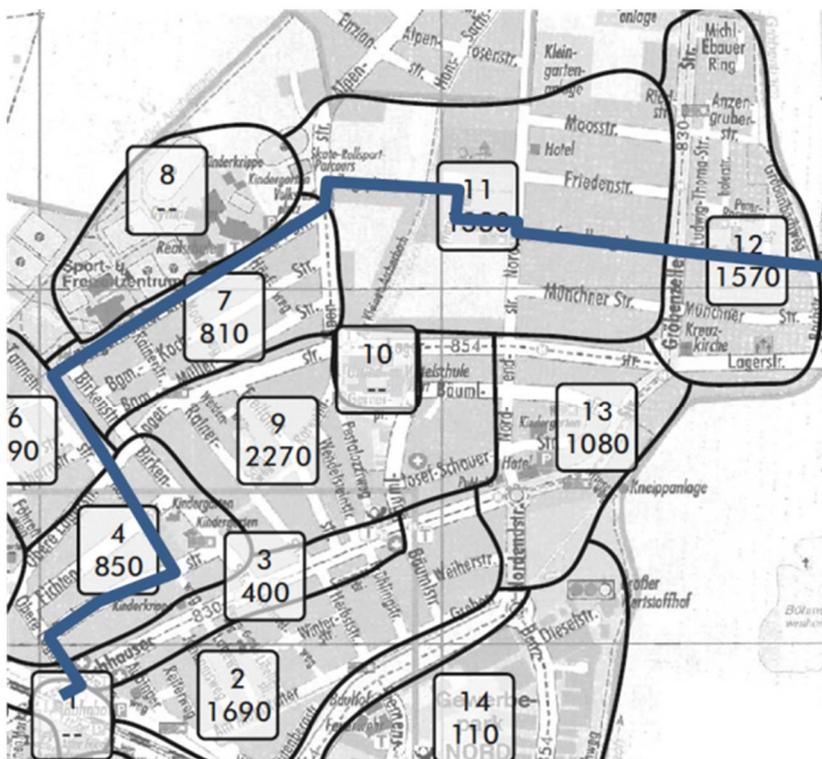
## 2.1 Lokale Radrouten

Grundgedanke der lokalen Radrouten ist die bevorzugte Führung des Radverkehrs auf fünf Parallelen zu den Hauptachsen Lochhauser Straße, Lagerstraße und Allingerstraße sowie auf dem Planieweg und Alter Bahnhofstraße nach Puchheim-Ort und weiter zum Parsberg.

### 2.1.1 Route Nord in Puchheim-Nord

Die **Route Nord** in **Puchheim-Nord** (RNPN) ist rd. 3 km lang und verbindet den Puchheimer Norden (die Verkehrszellen 12 Eiwo-Siedlung, 11, 8 Gymnasium/Realschule 7 und 4 mit zusammen 4.600 Einwohnern) mit dem Zentrum.

Abbildung 11: Route Nord in Puchheim-Nord



Kartengrundlage: PSLV, 2016, 4

Sie beginnt an der Fuß- und Radwegbrücke über den Gröbenbach, die die Sandbergstraße mit der Chiemseestraße in Gröbenzell verbindet. Sie folgt der Sandbergstraße, die Gröbenzeller Straße querend bis zur Nordendstraße. Weiter geht es über die Watzmann- und Zugspitzstraße, an Gymnasium, Realschule und Sportzentrum vorbei durch die Grünanlage zur Oberen Lagerstraße. Diese wird überquert zum Kastanienweg, weiter über die Buchenstraße zur Oberen Lagerstraße und zum Bahnhof.



Gesamte Fotostrecke: <https://drive.google.com/drive/folders/0BxDkJ14InJK9TG5HSG5jOFp4ZKE?usp=sharing>

Schwachpunkte dieser Radroute sind:

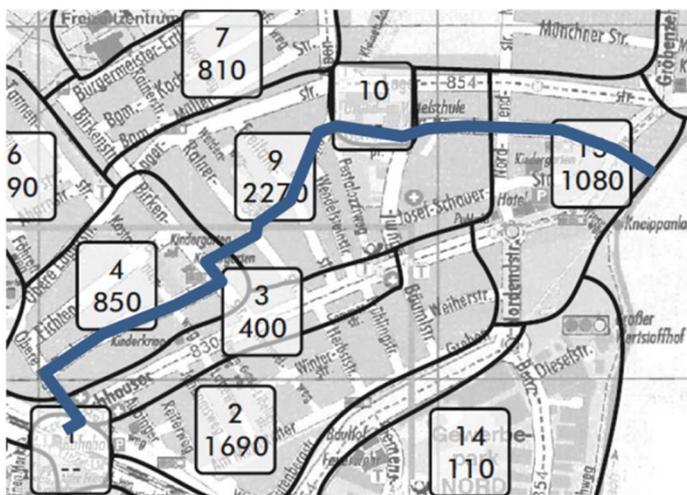
- Schwelle Bach-/Sandbergstraße
- Dunkle Druckknopfampel an der Gröbenzeller Straße

- Einmündung Zugspitz- /Alpenstraße
- Querung Obere Lagerstraße
- Querung Fichtenstraße
- Einmündung in die Obere Lagerstraße

### 2.1.2 Route Mitte in Puchheim-Nord

Die Route Mitte in Puchheim-Nord (RMPN) ist rd. 1,8 km lang und verbindet den Puchheimer Nord-Osten (die Verkehrszellen 13 Oberwiesenfeld und „Schöner Wohnen“ und 9 Bäumlstraße, mit zusammen 3.500 Einwohnern) mit dem Zentrum.

Abbildung 12: Route Mitte in Puchheim-Nord



Kartengrundlage: PSLV, 2016, 4

Sie beginnt am Fuß- und Radweg vom Gröbenbach (Kneippanlage) und führt über die Bäumlstraße, die Nordendstraße querend zum Gerner Platz und bindet Grund- und Mittelschule an. Es geht weiter über die Rotwandstraße, die Freilandstraße zur Rainerstraße, von dort aus zur Birkenstraße und in der Buchenstraße weiter bis zum Kastanienweg. Ab dort führt die Route zusammen mit der RPNP bis zum Bahnhof.



Gesamte Fotostrecke: <https://drive.google.com/drive/folders/0BxDkJ14InJK9c0xVQjdGaUs4WE0?usp=sharing>

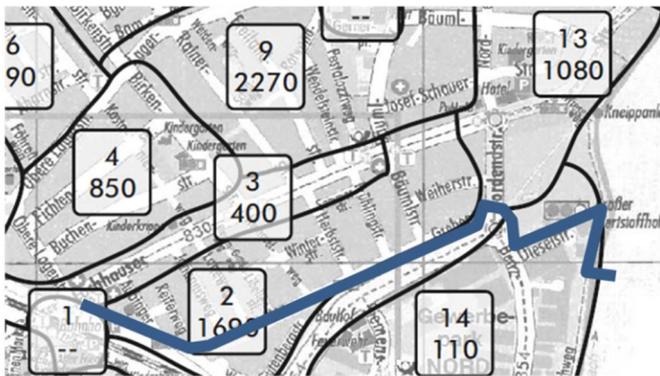
Schwachpunkte dieser Radroute sind:

- Querung der Lochhauser Straße
- Durchfahrt am Gerner Platz
- Verbindung Freilandstraße / Rainerstraße
- Querung der Birkenstraße
- Einmündung in die Obere Lagerstraße

### 2.1.3 Route Süd in Puchheim-Nord

Die Route Mitte in Puchheim-Nord (RSPN) ist rd. 1,6 km lang und verbindet die Wohngebiete südlich der Lochhauser Straße (die Verkehrszellen 14 Gewerbegebiet Nord und 2 Lochhauser Straße-Süd, mit zusammen 1.800 Einwohnern) mit dem Zentrum. Außerdem stellt sie die Verbindung zum Naherholungsgebiet „Böhmerweiher“ her.

Abbildung 13: Route Süd in Puchheim-Nord



Kartengrundlage: PSLV, 2016, 4

Sie beginnt vielleicht dereinst vom Böhmerweiher her kommend auf Puchheimer Flur am Steg über den Gröbenbach und führt am Wertstoffhof vorbei, die Nordendstraße querend zur Straße Am Mühlstetter Graben und auf dieser bis zum Aubinger Weg. Dieser wird gequert und der Bahnweg führt zum Bahnhof. Vom Mühlstetter Graben zweigen zahlreiche Stichwege zur Lochhauser Straße ab.



Gesamte Fotostrecke: <https://drive.google.com/drive/folders/0BxDk14InJK9c0xVQjdGaUs4WE0?usp=sharing>

Schwachpunkte dieser Radroute sind:

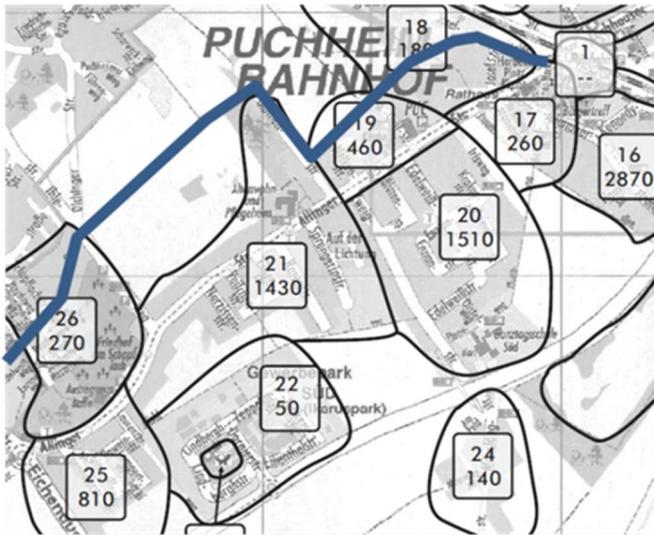
- Steg über den Gröbenbach
- Breite des Fuß-/Radwegs entlang des Gröbenbachs (Spaziergänger und Radfahrer!)
- Breite des Fuß-/Radweg am Wertstoffhof
- Parksituation in der Dieselstraße
- Einmündung in die Benzstraße
- Querung der Nordendstraße
- Schwellen „Am Mühlstetter Graben“ zwischen Johannisweg und Aubinger Weg; alternativ: Zustand des Fuß-/Radwegs südlich des Grabens
- Querung Aubinger Weg

### 2.1.4 Route Nord in Puchheim-Süd

Die Route Nord in Puchheim-Süd (RNPS) ist rd. 2,4 km lang und verbindet die Wohngebiete an der Olchinger Straße und nördlich der Allinger Straße (die Verkehrszellen 26, 19 und 18 mit zusammen 1.300 Einwohnern) mit dem Zentrum. Die RNPS ist die einzige Route, die gegenwärtig nicht durchge-

hend befahrbar ist. Der Abschnitt zwischen Josefstraße und PUC bzw. Blumenstraße verläuft noch auf der Allinger Straße.

Abbildung 14: Route Nord in Puchheim-Süd



Kartengrundlage: PSLV, 2016, 4

Die RNPS beginnt gegenüber der Aldi Filiale an der Eichenauer Hauptstraße und führt auf der Olchinger Straße durch das Grenzgebiet zwischen Puchheim und Eichenau. Am Ihleweg geht es über den Eichbühlweg zur Blumenstraße, von dort entlang der Baugrenze zur Oskar-Maria-Graf-Straße und weiter zum Gewerbegebiet Josefstraße. Über die Josefstraße und den Harbeckplatz gelangt man zum Bahnhof.

Schwachpunkte dieser Radroute sind:

- Ausbauzustand Eichbühlweg
- Ausbauzustand Blumenstraße
- fehlende Verbindung Blumenstraße-Oskar-Maria-Graf-Straße
- fehlende Verbindung Oskar-Maria-Graf-Straße-Josef Straße
- Nutzung der Allinger Straße

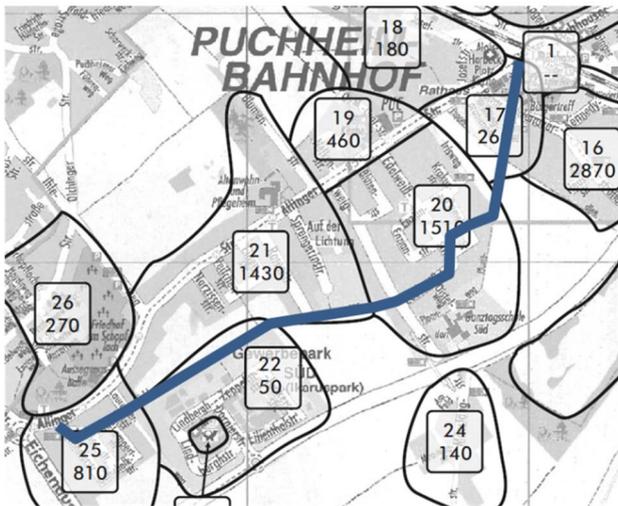


Gesamte Fotostrecke: <https://drive.google.com/drive/folders/0BxDk14InJK9SHdtUVRnc1FFNmnc?usp=sharing>

### 2.1.5 Route Süd in Puchheim-Süd

Die Route Süd in Puchheim-Süd (RSPS) ist rd. 2,4 km lang und verbindet die Wohngebiete südlich der Allinger Straße und das Gewerbegebiet Ikaruspark (die Verkehrszellen 25, 22, 21 und 20 mit zusammen 3.400 Einwohnern) mit dem Zentrum.

Abbildung 15: Route Süd in Puchheim-Süd



Kartengrundlage: PSLV, 2016, 4

Die RSPS zweigt an der Egenhoferstraße von der Allinger Straße ab und führt über die Arbio- und Raweinstraße zum Laurenzerweg (Abzweig zum Friedhof am Schopflach). Über den Büchlweg geht es weiter zur Zeigstraße und über Edelweiß- und Primelstraße zum Planieweg. Über Planieweg, Bahnhofstraße und Grünem Markt gelangt man zum Bahnhof.

Schwachpunkte dieser Radroute sind:

- Ausbauzustand des Büchlwegs
- Einsehbarkeit Parallelweg zur Zeigstraße
- Querung Zeigstraße
- Parksituation Edelweißstraße

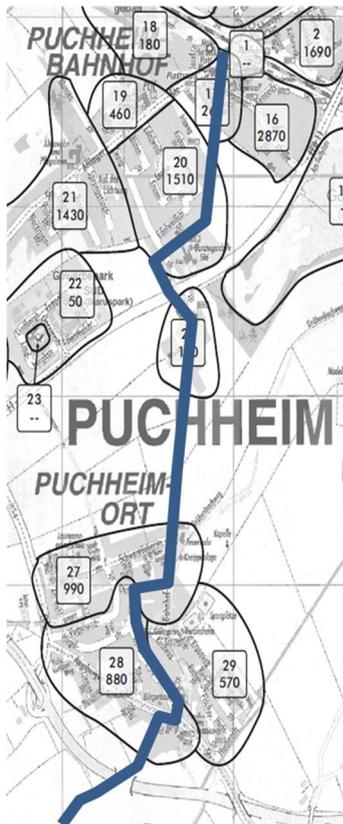


Gesamte Fotostrecke: <https://drive.google.com/drive/folders/OBxDkJ14InJK9Z0JhMW82NUJGS0k?usp=sharing>

### 2.1.6 Route Ort

Diese Route verbindet die Stadtteile Puchheim-Bahnhof und Puchheim-Ort (2.400 Einwohner). Sie erschließt mit dem Parsberg ein wichtiges Naherholungsgebiet. Sie ist rd. 4,1 km lang und hat unter den lokalen Radrouten den besten Standard. Es sind keine Schwachpunkte erkennbar.

Abbildung 16: Route Ort



Kartengrundlage: PSLV, 2016, 4



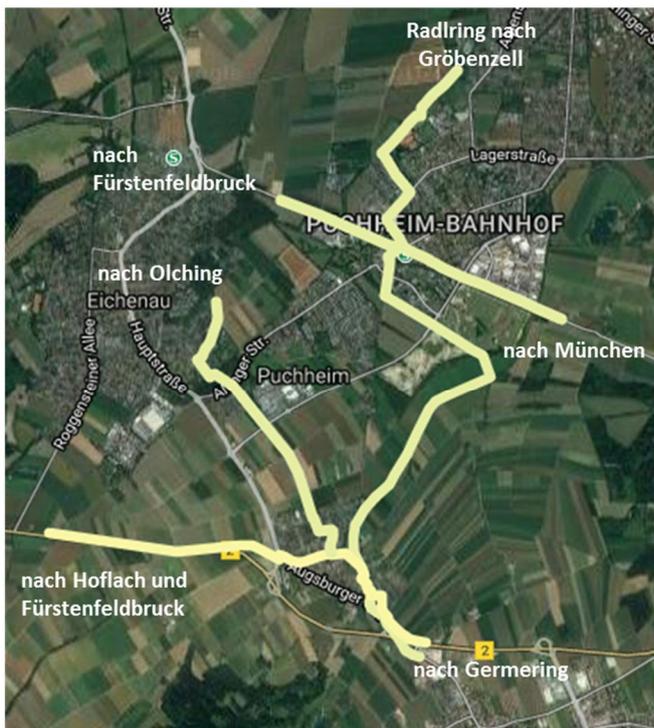
Gesamte Fotostrecke: <https://drive.google.com/drive/folders/OBxDkJ14InJK9NjVIZXq2R0xvWG8?usp=sharing>

## 2.2 Regionale Radrouten

Folgende regionale Radrouten durchziehen Puchheim:

- Radring München
- Isar-Lech-Radweg, Fotos: <https://drive.google.com/drive/folders/OBxDkJ14InJK9LVJaekFjMm1xbm8?usp=sharing> )
- Radweg Germering-Fürstenfeldbruck
- Radweg Germering-Eichenau-Olching, Fotos: <https://drive.google.com/drive/folders/OBxDkJ14InJK9NTZxbFpSdkUyQkE?usp=sharing>

Abbildung 17: Regionale Radrouten



Kartengrundlage: GoogleMaps

Die regionalen Radrouten sind weitgehend ohne Beteiligung der Stadt Puchheim festgelegt worden. Sie sind alle beschildert, allerdings in unterschiedlichen Standards. Die Zuständigkeit für die Beschilderung ist unklar.

Eklatante Schwachstelle des Isar-Lech-Radwegs (RRIL) ist seine Führung auf der Eichenauer Straße (München), dem Aubinger Weg und der Roggensteiner Straße. Alle drei Straßen verfügen über keinen Radweg, sind schmal und hoch mit Pkw-Verkehr belastet. Radfahren mit Kindern oder größeren Gruppen ist auf dieser Verbindung gefährlich. Deshalb muss mittelfristig eine sichere Radwegverbindung nach München (-Aubing) geschaffen werden. Eine Verbesserung würde der Lückenschluss auf der Südseite der Bahn auf Münchener Flur bringen.

Der Radring München wird in Puchheim-Nord über die Obere Lagerstraße und die Tannenstraße zum Ascherbach geführt. Hier bietet sich eine Zusammenlegung mit der Route NPN an.

Der Ausbauzustand des Laurenzerwegs im Zuge des Radwegs Germering-Eichenau-Olching (RRGEO) lässt zu wünschen übrig.

### 3. Die Maßnahmen



Route Süd

Die Umsetzung des Radroutenkonzepts für Puchheim kann in verschiedenen Schritten erfolgen, etwa zunächst die Ausweisung der Routen RSPN und RSPS. Die Schwachstellen sollten beseitigt und die Routen mit einer ansprechenden Beschilderung (vgl. Vorschlag links) versehen werden.

Eine breit angelegte Öffentlichkeitskampagne (Flyer, Plakate, Presse, Internetauftritt usw.) sollte auf die neuen Möglichkeiten des Radfahrens in Puchheim hinweisen. Die

notwendigen Einzelmaßnahmen sind in der folgenden Tabelle aufgelistet und in der nachfolgenden Karte verortet.

GISnr	Route	Rnr	Name	Beschreibung
11	RNPN	1	Fahrradstraße Sandbergstraße	Verkehrszeichen 244,1 mit Anlieger frei
12	RNPN	2	Ampel auf Dauerbetrieb umstellen	Automatische Grünanforderung (Muster Bahnhofstraße)
29	RNPN	3	Fahrradstraße Zugspitzstraße	Verkehrszeichen 244,1 mit Anlieger frei
30	RNPN	4	Querung Obere Lagerstraße sichern	138-10,138-20
34	RNPN	5	Kreuzung Kastanienweg/Fichtenstraße sichern	Vorrang für Radfahrer auf dem Kastanienweg, Muster Zweigstraße/Distelweg, Sichtdreiecke herstellen
24	RNPN	6	Einmündung sichern, Buchen-/Lagerstraße	138-10, 138-20
28	RMPN	1	Einmündung sichern	138-10, 138-20, Randstein absenken, Parkbucht freihalten
27	RMPN	2	Fahrradstraße Bäumlstraße	Verkehrszeichen 244,1 mit Anlieger frei
26	RMPN	3	Gernerplatz Wegeführung für Radfahrer verbessern	Radspur auf dem vorhandenen Pflasterstreifen anlegen
20	RMPN	4	Weg zwischen Freiland- und Rainerstraße	in Fußweg/Radfahrer frei umwidmen
21	RMPN	5	Einmündung in die Rainerstraße sichern	Muster Zweigstraße/Distelweg, Sichtverbindungen schaffen
22	RMPN	6	Einmündung in die Rainerstraße sichern	Muster Zweigstraße/Distelweg
23	RMPN	7	Querung Birkenstraße sichern	Muster Zweigstraße/Distelweg
10	RMPN	8	Fahrradstraße Buchenstraße	Verkehrszeichen 244,1 mit Anlieger frei
38	RMPN	10	Tempo 20 bis Buchenstraße verlängern	
32	RSPN	1	Steg über Gröbenbach sichern	
5	RSPN	2	Einmündung in die Benzstraße sichern	Sichtbehinderung durch parkende Lkw
6	RSPN	3	Querung FFB11 Nordendstraße sichern	Randsteinabsenkung bereits vorhanden
7	RSPN	4	Fahrradstraße Am Mühlstetter Graben	Verkehrszeichen 244,1 mit Anlieger frei
8	RSPN	5	Schwellen fahrradfreundlich umbauen	Am Mühlstetter Graben
9	RSPN	6	Schwelle fahrradfreundlich umbauen	Am Mühlstetter Graben
35	RSPN	7	Schwelle fahrradfreundlich umbauen	Am Mühlstetter Graben
37	RSPN	8	Schwelle fahrradfreundlich umbauen	Am Mühlstetter Graben
38	RSPN	9	Rad-/Fußweg herstellen	Am Mühlstetter Graben rechts, evt. alternativ zum Schwellenumbau
15	RNPS	1	Radweg anlegen	Josef - Oskar-Maria-Graf-, Blumenstraße
4	RNPS	2	Durchfahrt ermöglichen	Josef - Oskar-Maria-Graf-, Blumenstraße
1	RNPS	3	Querungshilfe einbauen	Allinger Straße am Irisweg alternativ zu 1&2
3	RNPS	4	Parkbucht zu Radweg umbauen	Allinger Straße zwischen Irisweg und Ringpromenade alternativ zu 1&2
13	RSPS	1	Büchlweg Fahrbahndecke verbessern	
38	RSPS		Einmündung sichern, Einsehbarkeit	Spiegel anbringen
36	RSPS	1	Querung Zweigstraße sichern	Muster Zweigstraße/Distelweg
33	RSPS	4	Unterführung Süd Vorfahrt für Radfahrer	Verkehrszeichen 244.1 mit Anlieger frei

18	RRIL	1 Radweg an der Roggensteiner Straße anlegen	bereits beantragt
19	RRIL	2 Radweg nach München anlegen	auf der Südseite der Bahn
36	RMUE	1 Radring mit RNPN zusammenlegen	
37	SV	1 Überwuchs beseitigen, ggfs. verbreitern	Weg am Gröbenbach
	SV	2 Ausbauzustand verbessern	Weg zwischen Franz-Marc-Straße und Ascherbach
40	SV	Wegweisung nach Holzkirchen ergänzen	
41	SV	Wegweisung nach Holzkirchen ergänzen	
42	SV	Wegweisung nach Holzkirchen ergänzen	
43	SV	Bahnunterführung begehbar machen	Mindesthöhe 1,9 m

Abbildung 18: Maßnahmen zur Verwirklichung der Radrouten



Viele der genannten Maßnahmen sind auch ohne ein Radroutenkonzept sinnvoll und notwendig; sie erhöhen die Sicherheit und den Komfort des Radfahrens in Puchheim. Eine Überprüfung der rad-

wegweisenden Beschilderung (Einheitlichkeit, Lesbarkeit usw.) erscheint auch unabhängig von den Radrouten notwendig.

Abbildung 19: Erneuerungsbedürftige Radwegweisung in Puchheim



Die Finanzierung der Maßnahmen kann schrittweise im Rahmen der für die Radverkehrsinfrastruktur vorgesehenen Mittel erfolgen.

In der Verkehrsuntersuchung 2015 (PSLV, 2016, 47) heißt es zusammenfassend: „Ohne eine tiefgreifende Veränderung der Verkehrsmittelwahl, die wiederum nur durch eine Fülle vieler Einzelmaßnahmen möglich ist, wird die Standortqualität der Stadt Puchheim nur schwer aufrecht erhalten bleiben können“. Der Gutachter setzt auf eine flächendeckende Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 auch auf den Achsen Lochhauser-, Allinger- und Lagerstraße. Er schränkt jedoch gleich ein, dass die Haltung der Verkehrsbehörden hierzu „relativ restriktiv“ sei.

Umso mehr ist es notwendig, die „Veränderung der Verkehrsmittelwahl“ kurzfristig durch positive Anreize voranzubringen. Das Radroutenkonzept enthält eine Vielzahl von Maßnahmen, die auf der Grundlage der StVO einen Beitrag dazu leisten können. Schritt für Schritt soll auch für Autofahrer im Stadtbild von Puchheim - etwa an der Ausweisung von Fahrradstraßen - erkennbar werden, dass Puchheim in Zukunft auf „zwei Räder“ setzt.

## Literaturverzeichnis

**ADFC, 2014:** ADFC-Fahrradklima-Test 2014. Die Ergebnisse. ADFC-Fahrradklima-Test 2014 nach Stadtgrößen.

[http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/35/499/553/ADFC-Fahrradklima-Test\\_2014\\_Ergebnistabelle\\_gesamt.pdf](http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/35/499/553/ADFC-Fahrradklima-Test_2014_Ergebnistabelle_gesamt.pdf)

aufgerufen am 10.11.2016

**PSLV, 2016:** Stadt Puchheim. Verkehrsuntersuchung 2015. Erläuterungsbericht 2016. PLANUNGSGESELLSCHAFT STADT-LAND-VERKEHR GmbH München 2016

**Sassen, Wiegand von, 2011:** Radhauptstadt München. Strategien zur umfassenden Förderung des Radverkehrs. Vortragsreihe „Verkehr Aktuell“ der TUM. München 2013.

[http://www.vt.bgu.tum.de/fileadmin/w00bnf/www/VKA/2013/Radverkehr\\_Muenchen\\_vSassen.pdf](http://www.vt.bgu.tum.de/fileadmin/w00bnf/www/VKA/2013/Radverkehr_Muenchen_vSassen.pdf)

aufgerufen am 10.11.2016