



Verkehrsberuhigung der Münchner Straße / Wasserburger Landstraße

Im Rahmen einer gemeinsamen Begehung mit Anwohnenden der Straße und weiteren Zornedingerinnen und Zornedingern wurden verschiedene **Ideen zur Verbesserung der Verkehrssituation** gesammelt. Diese Anregungen wurden im vorliegenden Konzept gebündelt, weiterentwickelt und durch konkrete Maßnahmenvorschläge ergänzt.

Im Folgenden werden mögliche Ansätze vorgestellt, die den Straßenraum **sicherer, übersichtlicher und attraktiver** gestalten können.

Dabei stehen insbesondere **einfache, kostengünstige und flexible Lösungen** im Vordergrund, die zunächst auch testweise und ohne größere bauliche Eingriffe umgesetzt werden können.



Übergeordnete Ziele

- Verkehrsberuhigung
- Mehr Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende
- Begrünung und Aufwertung des Straßenraums
- Geordnete Parksituation
- Bessere Übersichtlichkeit und leichteres Ausfahren für Anwohnende

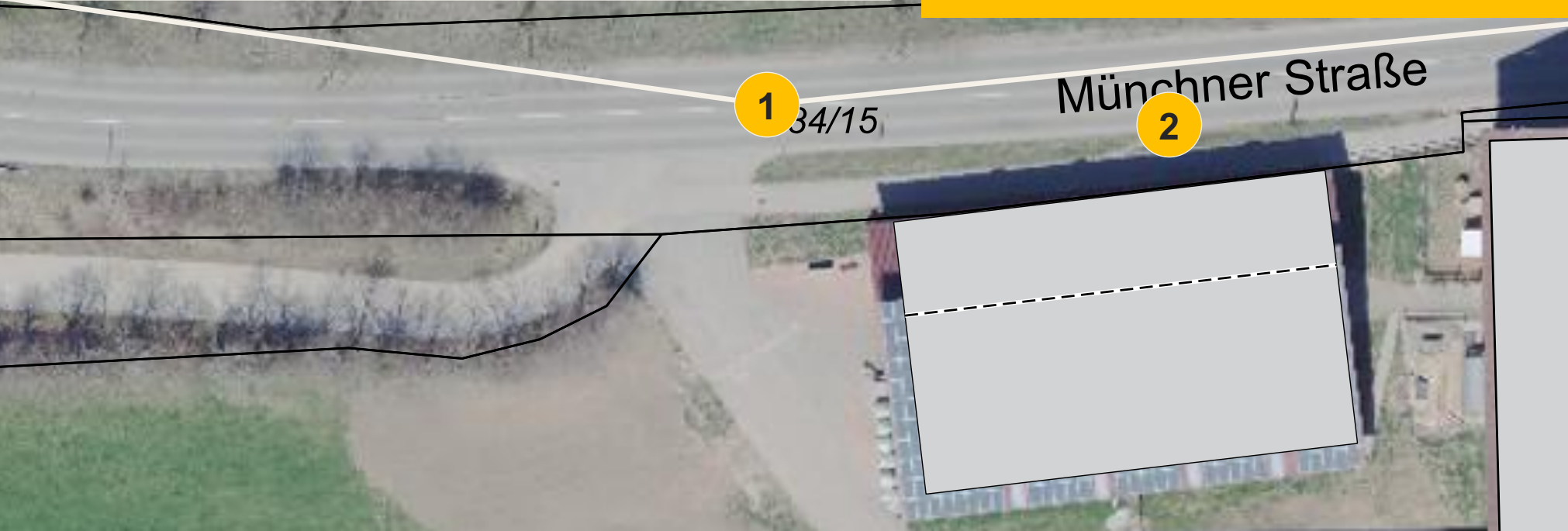


- 1 – Überführung Radverkehr (ortsauwärts)
- 2 – Überführung Radweg aus Münchner Straße (ortseinwärts)
- 3 – Unübersichtlicher Kreuzungsbereich
- 4 – bestehende Straßenverengung
- 5 – Kreuzungsbereich Eschenhof
- 6 – Fußgängerüberweg Höhe Norma



1 - Überführung Radverkehr (ortsauswärts)

Um den Radverkehr ortsauswärts sicher in den bestehenden Radweg zur Unterführung der „ST2081“ zu führen, wird ein eigener Abbiegestreifen für Radfahrende eingerichtet. Eine dahinterliegende schmale Mittelinsel schützt die Radfahrenden zusätzlich vor dem entgegenkommenden Verkehr und trägt gleichzeitig dazu bei, die Geschwindigkeit des ortseinwärts fahrenden Verkehrs zu reduzieren. Ein Überholverbot von Zweirädern (siehe Bild aus Vaterstetten) schützt Abbiegende ab der Kreuzung An der Flur bei Abbiegevorgang.



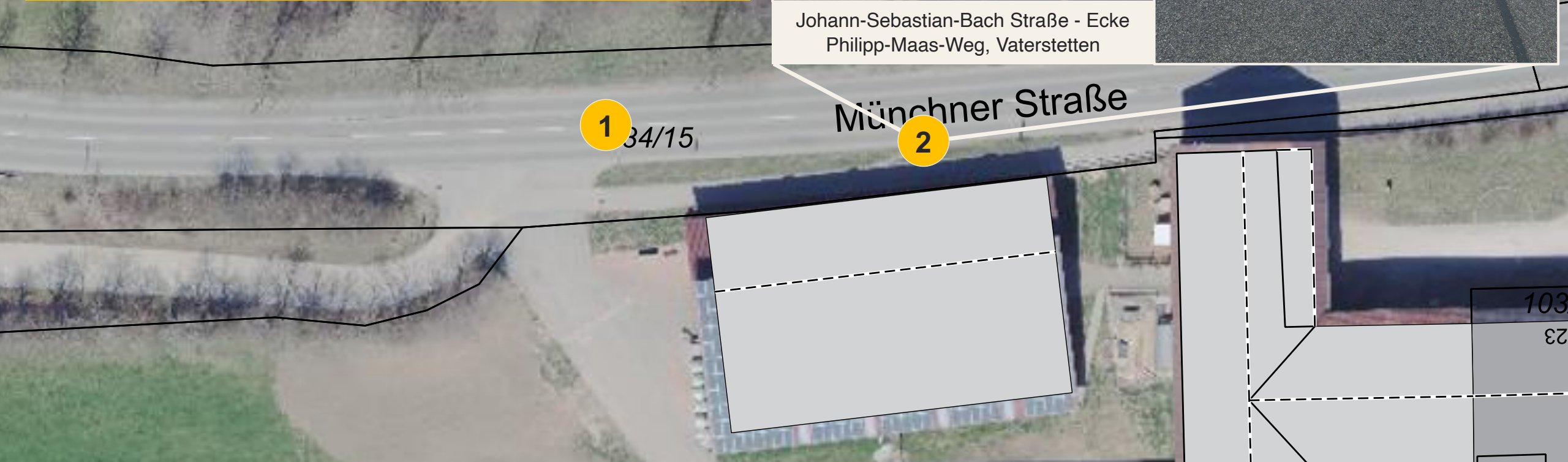
Ecke Baldhamer Str. – Verdistrasse, Vaterstetten

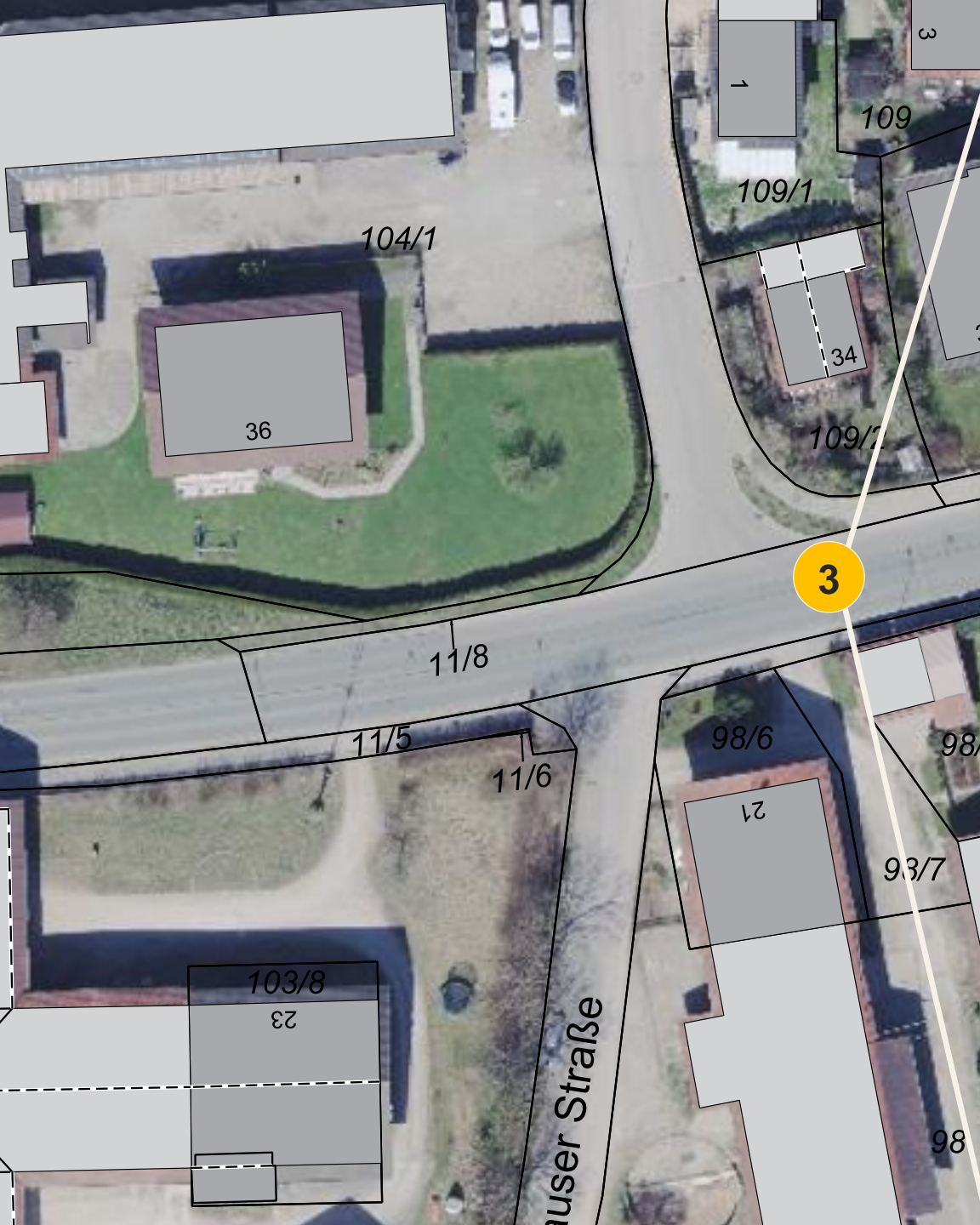
2 - Überführung Radweg aus Münchner Straße (ortseinwärts)

Der Radverkehr wird ortseinwärts auf die Münchner Straße geführt. Die Überführung darf dabei nicht von Kfz überfahren werden. Durch eine leichte Verschwenkung der Fahrbahn bzw. eine Verschmälerung des Grünstreifens wird ausreichend Raum geschaffen, um den Radverkehr geschützt auf die Straße zu führen.



Johann-Sebastian-Bach Straße - Ecke
Philipp-Maas-Weg, Vaterstetten





Quelle: Google Maps, Hauptstraße 55, Neubiberg

3 – Unübersichtlicher Kreuzungsbereich
Eine Fußgängerinsel in Modulbauweise kann den Verkehr abbremsten und das Queren der Straße für Fußgängerinnen und Fußgänger erleichtern. Die Module – alternativ auch in Form von Steinketten – ermöglichen einen kostengünstigen und testweisen Aufbau, ohne größere bauliche Veränderungen am Straßenraum.

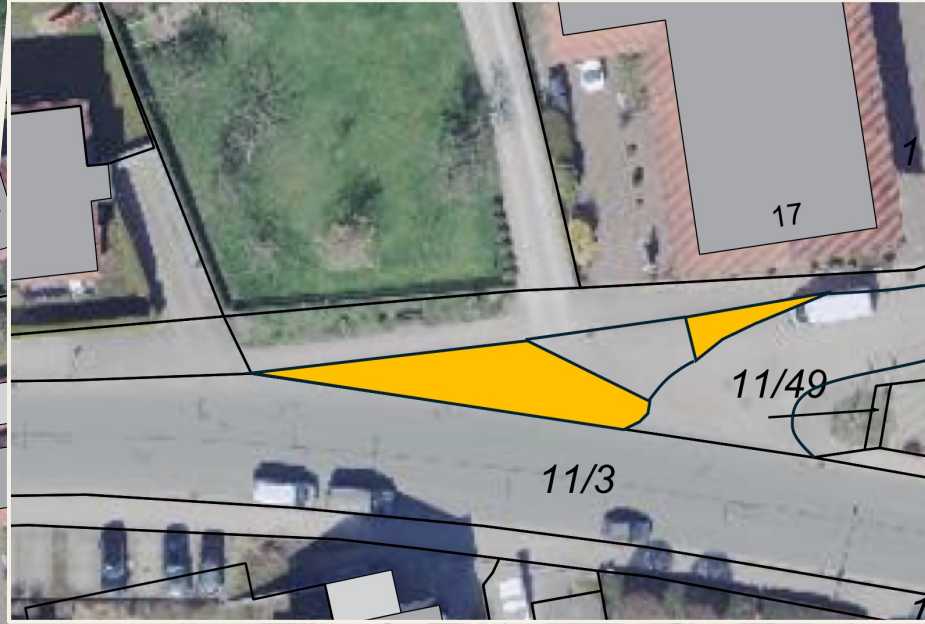


4 – bestehende Straßenverengung

Die bestehende Straßenverengung wurde bei der Ortsbegehung von Anwohnenden als positiv wahrgenommen, da sie den Verkehr bereits abbremst.

Durch eine weitere Verengung der Fahrbahn könnte dieser Effekt zusätzlich verstärkt werden.





Beispiel Abtrennung mittels Pflanzkästen

Quelle: <https://www.berliner-zeitung.de/article/noch-mehr-poller-fuer-mitte-initiative-haelt-buergerbeteiligung-fuer-eine-farce-2313373>

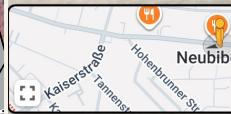
5 – Kreuzungsbereich Eschenhof

Die derzeit sehr spitz auf die Münchner Straße treffende Anton-Grandauer-Straße wird verschwenkt, sodass eine annähernd 90°-Einfahrt entsteht. Dadurch werden die Übersichtlichkeit und die Sicherheit an der Kreuzung verbessert.

Die Zufahrten bleiben weiterhin frei, der neue Straßenverlauf wird jedoch deutlich abmarkiert. Eine kostengünstige und testweise Umsetzung ist beispielsweise durch Pflanztröge mit Reflektoren und farbliche Markierungen möglich.



55 Hauptstraße
Neubiberg, Bayern
Google Street View
Sept. 2023



Quelle: Google Maps, Hauptstraße 55, Neubiberg

6 – Fußgängerüberweg Höhe Norma

Anwohnende berichten von Schwierigkeiten beim Queren der Straße auf Höhe des Normas. Eine Fußgängerinsel in Modulbauweise kann den Verkehr abbremzen und das Queren für Fußgängerinnen und Fußgänger erleichtern.

Die Module – alternativ auch in Form von Steinketten – ermöglichen einen kostengünstigen und testweisen Aufbau, ohne größere bauliche Veränderungen am Straßenraum.



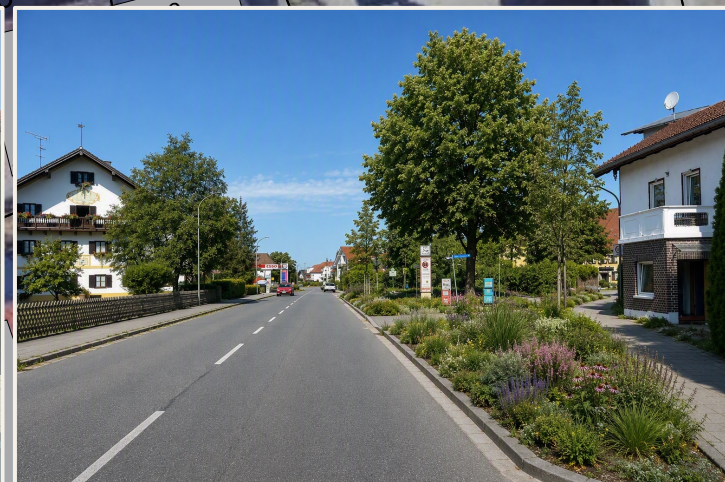
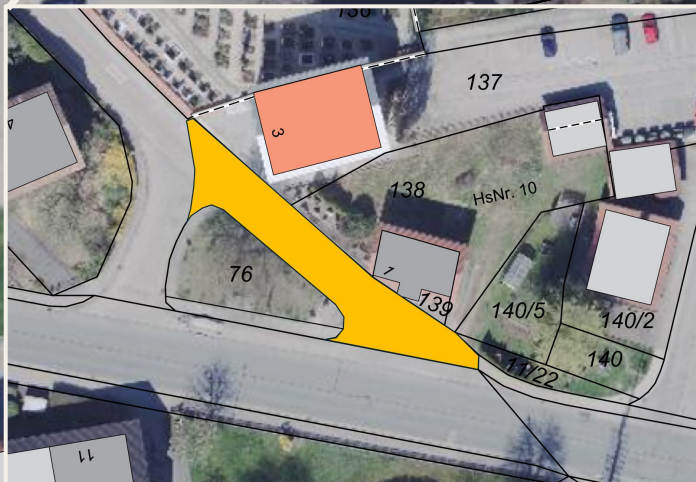
- 7 – Entsiegelung Anton Grandauer Str.
- 8 – Entsiegelung Kreuzung Bucher Str.
- 9 – Geschwindigkeitsabhängige Ampelsteuerung
- 10 – Fuß-/Radweg zum Rathaus

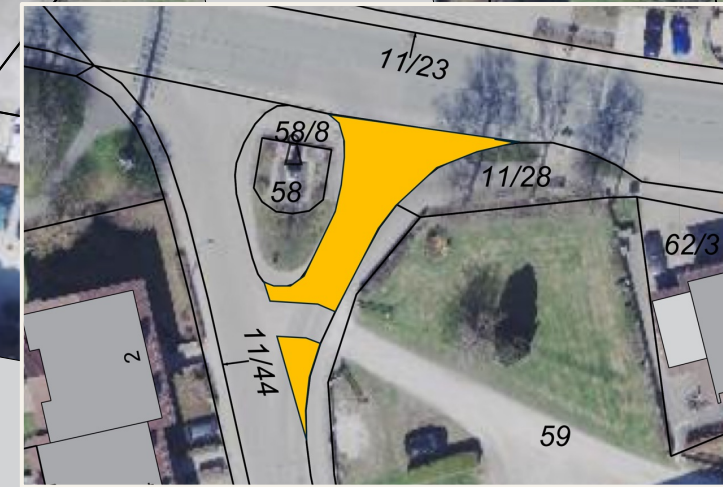


7 – Entsiegelung Anton Grandauer Str.

Der östliche, spitz auf die Münchner Straße zulaufende Straßenarm vor dem Haus der Vereine wird entsiegelt und begrünt. Der westliche Straßenarm bleibt für den Verkehr bestehen.

Um den weiteren Planungen zur sogenannten „Ortsmitte“ nicht vorzugreifen, erfolgt die Umgestaltung zunächst flexibel und reversibel bspw. mittels Pflanztrögen.





8 – Entsiegelung Kreuzung Bucher Str.

Der östliche Teil der Kreuzung an der Bucher Straße wird entsiegelt und begrünt. Der westliche Teil bleibt für den Verkehr bestehen und wird in beide Richtungen befahren. Sollte die verbleibende Straßenbreite für das Abbiegen des Busses nicht ausreichen, müsste der Gehsteig auf der Seite des König Ludwig Denkmals zurückgebaut werden.

Durch die Umgestaltung wird der zentrale Ort aufgewertet und erhält deutlich mehr Grün. Gleichzeitig wird die Kreuzung übersichtlicher und klarer geordnet.





9 – geschwindigkeitsabhängige Ampelsteuerung

Es soll geprüft werden, ob eine geschwindigkeitsabhängige Ampelsteuerung eingesetzt werden kann. Dabei schaltet die Ampel bei zu hoher Geschwindigkeit auf Rot und trägt so dazu bei, den Verkehr abzubremsen.

10 – Fuß-/Radweg zum Rathaus

Eine bessere Ausschilderung des Fuß- und Radwegs zum Rathaus auf beiden Seiten könnte dessen Bekanntheit und Nutzung erhöhen.

Ein Hinweis auf kreuzenden Fuß- und Radverkehr auf dem Boden des Gehwegs im Ausfahrtbereich verbessert zudem die Sicherheit bei Ein-/Ausfahrten.

10



11 – Ampelsteuerung Ecke Moosacher Weg

11 – Ampelsteuerung Ecke Moosacher Weg

Die kurzen Ampelschaltzeiten wurden bei der Begehung positiv hervorgehoben.

Ergänzend soll geprüft werden, ob eine geschwindigkeitsabhängige Ampelsteuerung eingesetzt werden kann. Dabei schaltet die Ampel bei zu hoher Geschwindigkeit auf Rot und trägt so dazu bei, den Verkehr abzubremesen.





12 – Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen

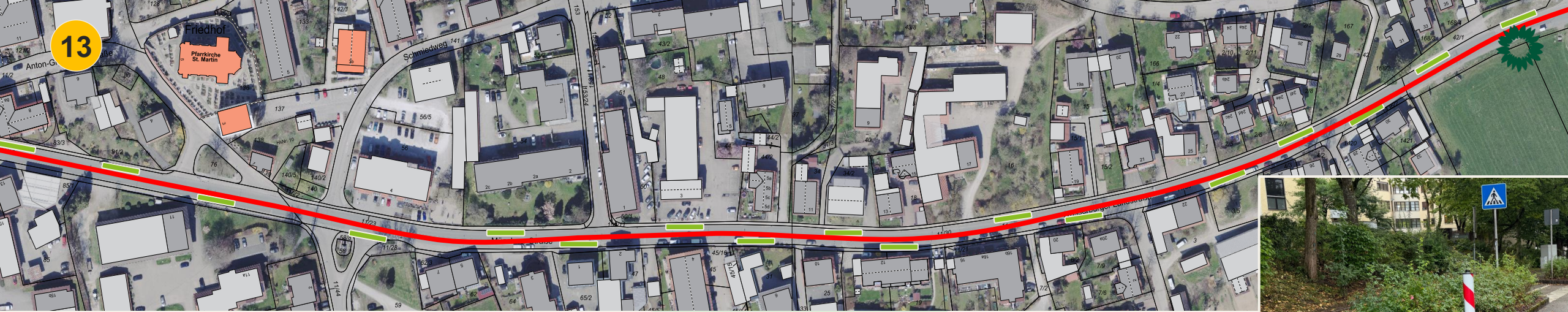


Quelle: <https://www.lueft.de/verkehrsteilnehmer/kraftfahrzeuge/fahrbahnteiler/mittelinseln>

12

12 – Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen

Eine Mittelinsel kann den Verkehr abbremsten.
Ein modularer Aufbau, beispielsweise mit Steinketten, ermöglicht eine kostengünstige und testweise Umsetzung ohne größere bauliche Veränderungen.
Ein zusätzlicher Geschwindigkeitsanzeiger könnte an dieser Stelle ebenfalls zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit beitragen.



Parkbuchten aus Steinketten
vgl. Herzog-Arnulf-Straße

13 – Parkbuchten wechselseitig, entlang des gesamten Straßenverlaufs

Entlang des gesamten Straßenverlaufs werden **wechselseitig Parkbuchten** eingerichtet. Das Parken ist ausschließlich **innerhalb dieser gekennzeichneten Bereiche** und nur für **Fahrzeuge <7,5t** erlaubt.

Dadurch wird das **Parken geordnet** und die **Sichtbeziehungen** für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende sowie ausfahrende Anwohnende **verbessert**. Gleichzeitig wird der bisher geradlinige „Durchschuss“ der Fahrbahn unterbrochen. Die wechselseitige Anordnung der Parkbuchten erzeugt eine **Verschwenkung der Fahrbahn** und trägt dadurch zur **Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit** bei.

Die Elemente der Parkbuchten können kostengünstig und flexibel als modulare Elemente oder aus Steinketten ausgeführt werden. Gleichzeitig bieten sie die Möglichkeit, den **Straßenraum durch Begrünung ökologisch und gestalterisch aufzuwerten**.