

● ● ● **Verkehrskonzept im Rahmen des ISEK
für den Markt Glonn**

Schlussbericht

Verkehrskonzept im Rahmen des ISEK für den Markt Glonn

Schlussbericht

Im Auftrag des Marktes Glonn

26.09.2023

Bearbeiter: Michael Kunz, M. A.
Christoph Hessel, Dr.-Ing.

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik mbH
München - Karlsruhe
Aschauer Straße 30
81549 München

Telefon 089 489085-0
Telefax 089 489085-55
E-Mail muenchen@gevas-ingenieure.de
www.gevas-ingenieure.de

© gevas humberg & partner 2023

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Randbedingungen	8
2	Analyse der verkehrlichen Ausgangssituation	10
2.1	Analyse der Bestandssituation im Fußverkehr	10
2.2	Analyse der Bestandssituation im Radverkehr	12
2.3	Analyse der Bestandssituation im ÖPNV	14
2.4	Analyse der Bestandssituation im fließenden Kfz-Verkehr	16
2.5	Analyse der Bestandssituation im ruhenden Kfz-Verkehr	20
2.6	Analyse im Hinblick auf Sharing-Mobilität und Ladeinfrastruktur	27
3	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken	28
4	Verkehrliche Leitziele für Glonn	30
4.1	Leitziele mit Bezug zu Mobilität und Verkehr aus dem ISEK	30
4.2	Abgeleitete Leitziele für das Verkehrskonzept Glonn	31
5	Maßnahmen des Verkehrskonzepts Glonn	33
5.1	Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern	34
5.2	Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung der Sicherheit und Verkehrsqualität	39
5.3	Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserungen	42
5.4	Maßnahmenpaket Öffentlicher Nahverkehr	46
5.5	Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote und -konzepte	49
5.6	Maßnahmenpaket Kommunikation und Mobilitätsmanagement	51
5.7	Ableitung von Maßnahmen zur priorisierten Umsetzung	52
6	Quellenverzeichnis	54

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Lage der Marktgemeinde Glonn im Süden des Landkreises Ebersberg [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]	8
Abbildung 2	Erreichbarkeit maßgeblicher Einrichtungen und Mobilitätsangebote im Ortskern von Glonn zu Fuß [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]	10
Abbildung 3	Fußverkehrsnetz im Längs- und Querverkehr im Ortskern von Glonn [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]	11
Abbildung 4	Fahrzeiten zwischen dem Marktplatz und den Glonner Ortsteilen mit dem Fahrrad [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]	12
Abbildung 5	Übergeordnete Erreichbarkeit des Markts Glonn mit dem öffentlichen Personennahverkehr [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]	14
Abbildung 6	Erschließung des Glonner Gemeindegebiets durch den Regionalbusverkehr [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]	15
Abbildung 7	Übergeordnete Erreichbarkeit des Markts Glonn über das hochrangige Straßennetz [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]	16
Abbildung 8	Übergeordnetes klassifiziertes Straßennetz im Ortskern von Glonn [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]	17
Abbildung 9	Zulässige Geschwindigkeiten, Knotenpunktformen und Querungshilfen mit Einfluss auf den Kfz-Verkehr [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]	18
Abbildung 10	Erfasste Verkehrsmengen im Ortskern von Glonn im Rahmen der VZ 2022 und der ASVZ [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]	19
Abbildung 11	Umgriff der Erhebung und Stellplatzzahlen [ges./ öffentl.] [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	20

Abbildung 12	Bewirtschaftungsformen der Stellplätze im Ortskern [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	21
Abbildung 13	Auslastung der Stellplätze im Ortskern um 7 Uhr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	22
Abbildung 14	Auslastung der Stellplätze im Ortskern um 9 Uhr und 11 Uhr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	23
Abbildung 15	Auslastung der Stellplätze im Ortskern um 13 Uhr und 16 Uhr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	24
Abbildung 16	Auslastung der Stellplätze im Ortskern um 18 Uhr und 20 Uhr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	25
Abbildung 17	Angebot an Sharing-Fahrzeugen und öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]	27
Abbildung 18	Verortung der im Rahmen des Verkehrskonzeptes vorgeschlagenen Maßnahmen gegliedert nach Maßnahmenpaketen [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	33
Abbildung 19	Prinzip-Skizze zur möglichen Umgestaltung des Marktplatzes [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	35
Abbildung 20	Prinzip-Skizze zur möglichen Umgestaltung des Klosterwegs [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	36
Abbildung 21	St.-Johannes-Straße als verkehrsberuhigter Bereich [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	36
Abbildung 22	Mögliche Regeln auf den Stellplätzen an der Münchener Str. [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	37

Abbildung 23	Mögliche Wegeführung eines Parkleitsystems [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	38
Abbildung 24	Vorschlag für mögliche Standorte von Ladeinfrastruktur [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	38
Abbildung 25	Maßnahmen rund um das Lebsche-Grundstück [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	40
Abbildung 26	Maßnahme am Knoten Rotter Str./ Franz-Kaltner-Str. [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	40
Abbildung 27	Ansätze für den Knoten Prof.-Lebsche-/ Wolfgang-Koller-Str. [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	41
Abbildung 28	Beispielhafter Ortseingang [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	41
Abbildung 29	Musterlösung für einseitige Fahrradschutzstreifen [Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg] [7]	45
Abbildung 30	Kurzfristige Verbesserungen im Busliniennetz [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]	47
Abbildung 31	Mögliche längerfristige Verbesserungen im Busliniennetz [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]	47
Abbildung 32	Luftbild des Glonner Bahnhofplatzes [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	48
Abbildung 33	Beispielhafte Mobilitätsangebote zur Schaffung und Bündelung an einer zentralen Stelle im Ortskern von Glonn [Eigene Aufnahmen]	50

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele	34
Tabelle 2	Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung d. Sicherheit & Verkehrsqualität sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele	39
Tabelle 3	Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserungen sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele	42
Tabelle 4	Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Öffentlicher Nahverkehr sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele	46
Tabelle 5	Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote und -konzepte sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele	49
Tabelle 6	Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Kommunikation & Mobilitätsmanagement sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele	51

1 Aufgabenstellung und Randbedingungen

Die Marktgemeinde Glonn liegt im Süden des Landkreises Ebersberg etwa auf halber Strecke zwischen der Landeshauptstadt München und der Kreisfreien Stadt Rosenheim. Die nächstgelegenen größeren Kommunen sind die Stadt Grafing bei München im Nordosten, Höhenkirchen-Siegersbrunn im Nordwesten sowie Feldkirchen-Westerham im Süden (siehe Abbildung 1).

Um den Ortskern weiterzuentwickeln und bestehende Missstände zu beseitigen, lässt die Marktgemeinde Glonn derzeit durch das Büro Hummel | Kraus ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erstellen [1]. Bereits früh hat sich dabei herauskristallisiert, dass dem Thema Mobilität und Verkehr eine entscheidende Bedeutung bei der zukünftigen Entwicklung zukommt. Daher wurde gevas humberg & partner damit beauftragt, das Themenfeld im Rahmen des vorliegenden Verkehrskonzepts vertieft zu betrachten. Das Verkehrskonzept leitet dabei ausgehend von einer Bestandsanalyse und -bewertung verkehrliche Zielsetzungen ab und mündet schließlich in ein Maßnahmenkonzept. Im Einzelnen resultieren daraus die auf der folgenden Seite dargelegten Arbeitsschritte:

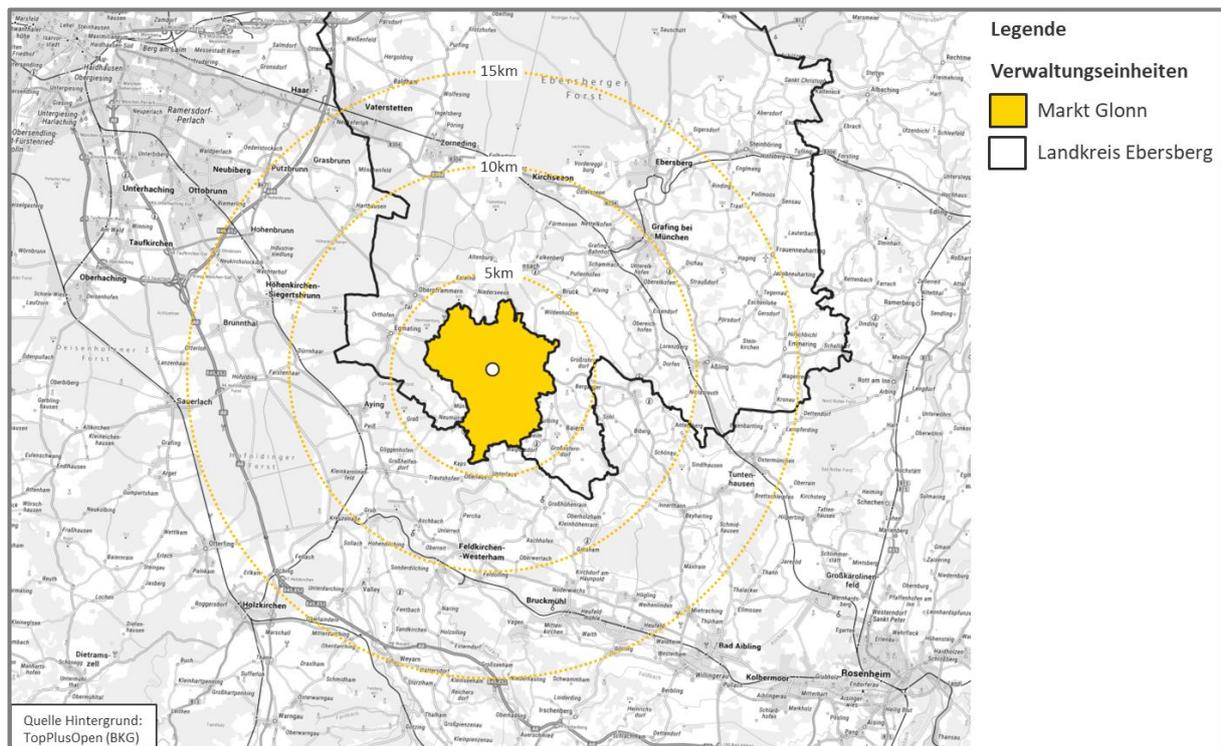


Abbildung 1 Lage der Marktgemeinde Glonn im Süden des Landkreises Ebersberg [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]

TEIL A Analyse der verkehrlichen Ausgangssituation

- **Fußverkehr und Nahmobilität:** Analyse der nahräumlichen Erreichbarkeiten zu Fuß sowie der bestehenden Infrastrukturen für den Fußverkehr im Ortskern;
- **Radverkehr:** Analyse der nahräumlichen Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad, der bestehenden Radverkehrsinfrastrukturen im Ortskern sowie der Stellplatzsatzung [3];
- **Öffentlicher Nahverkehr:** Analyse der übergeordneten Erreichbarkeit von Glonn mit dem ÖPNV sowie der Erreichbarkeit und Ausstattung von Haltestellen im Ortskern;
- **Fließender Kfz-Verkehr:** Analyse der übergeordneten Erreichbarkeit von Glonn mit dem Kfz sowie der angebots- und nachfrageseitigen Randbedingungen im fließenden Kfz-Verkehr;
- **Ruhender Kfz-Verkehr:** Analyse der angebots- und nachfrageseitigen Randbedingungen im ruhenden Kfz-Verkehr sowie der Forderungen aus der Glonner Stellplatzsatzung [3];
- **Sharing-Angebote und Elektromobilität:** Analyse und Einordnung des Angebots von Sharing-Fahrzeugen und öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur anhand der Nachfrage;

TEIL B Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

- **Verkehrsmittelübergreifende Bewertung** der verkehrlichen Ausgangssituation und Ableitung der maßgeblichen Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken;

TEIL C Verkehrliche Leitziele für Glonn

- **Ableitung von verkehrlichen Leitzielen** basierend auf der Bestandsanalyse und -bewertung sowie den übergeordneten Leitzielen aus dem ISEK [1];

TEIL D Maßnahmenkonzept

- **Ableitung eines Maßnahmenkonzeptes** basierend auf der Bestandsanalyse und -bewertung sowie den verkehrlichen Leitzielen und Gliederung nach Maßnahmenpaketen;

TEIL E Maßnahmenprogramm

- **Ableitung von priorisierten Schlüsselmaßnahmen** basierend auf der Effektivität und Effizienz im Einklang mit den Schlüsselmaßnahmen aus dem ISEK [1];

2 Analyse der verkehrlichen Ausgangssituation

2.1 Analyse der Bestandssituation im Fußverkehr

Eine Analyse der räumlichen Erreichbarkeiten im Glonner Ortskern (siehe Abbildung 2) zeigt, dass der Ortskern relativ kompakt ist und gleich zwei größere Einzelhandelsmärkte in Ortsrandlage beinahe aus dem gesamten Hauptort eine gute Erreichbarkeit von Nahversorgungsstandorten sicherstellen. Auch der Schulstandort liegt an zentraler Stelle in der Gemeinde und ist damit aus dem gesamten Ortskern gut zu erreichen. Die maßgeblichen Sporteinrichtungen des WSV sowie des ASV Glonn liegen dagegen etwas außerhalb. Im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Mobilitätsangeboten lässt sich aussagen, dass weite Teile des Ortskerns die Haltestellen eines regulär bedienten ÖV-Angebots erreichen können. Davon ausgenommen ist lediglich der südliche Ortsrand, wobei dieser seit 2022 von einem Ruftaxi bedient wird. Im Hinblick auf Angebote der Sharing-Mobilität bestand zu Beginn der Analyse mit zwei Fahrzeugen ein sehr gutes Carsharing-Angebot, allerdings hat sich dessen Erreichbarkeit durch den Wegfall des westlichen Fahrzeugs (vor allem aus der Zinneberger Siedlung) deutlich reduziert. Demgegenüber steht die Einführung eines Sharing-Lastenrads an zentraler Stelle.

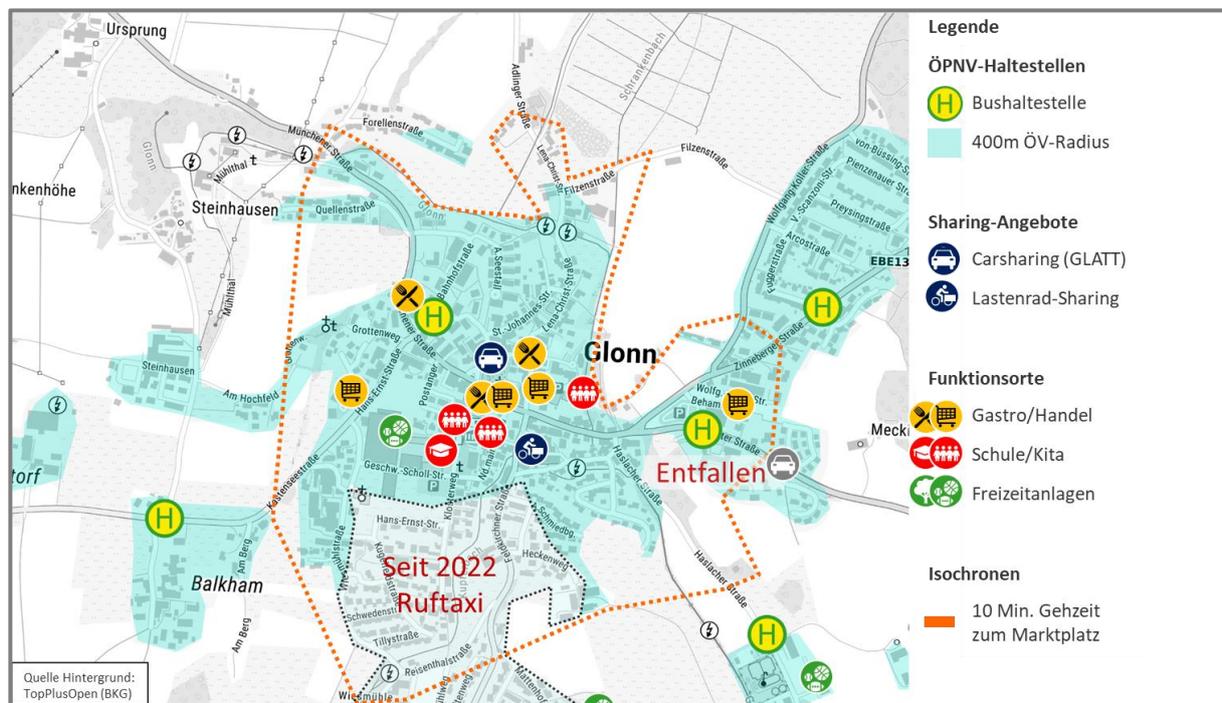


Abbildung 2 Erreichbarkeit maßgeblicher Einrichtungen und Mobilitätsangebote im Ortskern von Glonn zu Fuß [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]

Den guten fußläufigen Erreichbarkeiten innerhalb des Ortskerns steht ein eher schlecht ausgebautes Netz an Fußverkehrsanlagen gegenüber (siehe Abbildung 2), was die Attraktivität des zu Fuß Gehens erheblich reduziert. So sind an vielen Straßen nur einseitige und/ oder sehr schmale Gehwege vorhanden, die den Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht entsprechen. Brennpunkte liegen insbes. an der Ortsdurchfahrt, wo Stellplätze und bis nah an die Fahrbahn reichende Gebäude die Breite der Gehwege teils stark einschränken oder zu Verschwenkungen des Gehwegs führen. Ein Brennpunkt liegt zwischen dem Marktplatz und dem Knoten Prof.-Lebsche-Str./ Feldkirchner Str., wo einige Engstellen vorliegen und der Fußverkehr über eine nicht barrierefreie Rampe (südlich) oder eine Treppe (nördlich) geführt wird. Am Marktplatz selbst dominiert der Kfz-Verkehr den Platzbereich, was zu einer reduzierten Aufenthaltsqualität führt. An einigen Stellen konnte die Infrastruktur während der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes aber bereits verbessert werden. Hier ist z.B. die Lena-Christ-Straße zu nennen, die zumindest einen durchgängigen einseitigen Gehweg erhalten hat. Weitere Schwachstellen befinden sich im Bereich der Haslacher Str., auf der der Fußverkehr zwischen dem WSV Glonn und dem Ortsrand auf der Fahrbahn geführt wird, an der Kastenseestr., die trotz des hohen Verkehrsaufkommens keine Querungshilfen aufweist und am Klosterweg (schmaler Gehweg).



Abbildung 3 Fußverkehrsnetz im Längs- und Querverkehr im Ortskern von Glonn [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]

2.2 Analyse der Bestandssituation im Radverkehr

Eine Analyse zu den Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad (siehe Abbildung 4) zeigt, dass der Marktplatz innerhalb von fünf Minuten aus dem gesamten Hauptort inklusive der Zinneberger Siedlung erreicht werden kann. Weiter abseits des Ortskerns nehmen die Steigungen schließlich erheblichen Einfluss auf die Fahrzeiten mit dem Rad, weshalb die in Abbildung 4 dargestellte 10-Minuten-Isochrone den Mittelwert zwischen den beiden Richtungen darstellt. Vom Marktplatz aus liegt die Fahrzeit eher zwischen zehn und 15 Minuten. Die Fahrzeit in Richtung des Marktplatzes liegt eher zwischen fünf und zehn Minuten. Dennoch zeigt sich, dass die gemittelte Fahrzeit zwischen dem Marktplatz und größeren Ortsteilen wie Schlacht, Kastenseeon, Haslach, Herrmannsdorf und Frauenreuth lediglich bei zehn Minuten oder etwas darüber liegt. Mattenhofen, Adling und die außerhalb des Kernorts gelegenen Sportanlagen des WSV sowie des ASV Glonn liegen sogar noch deutlich näher. Auch die Nachbarkommunen, bzw. deren Ortsteile sind zum Teil noch recht gut mit dem Rad zu erreichen. Insbesondere gilt dies aufgrund des stetig steigenden E-Bike Anteils, welcher die Einflüsse der Steigungen auf die Fahrzeiten deutlich reduziert und auch hügelige Strecken attraktiver macht.

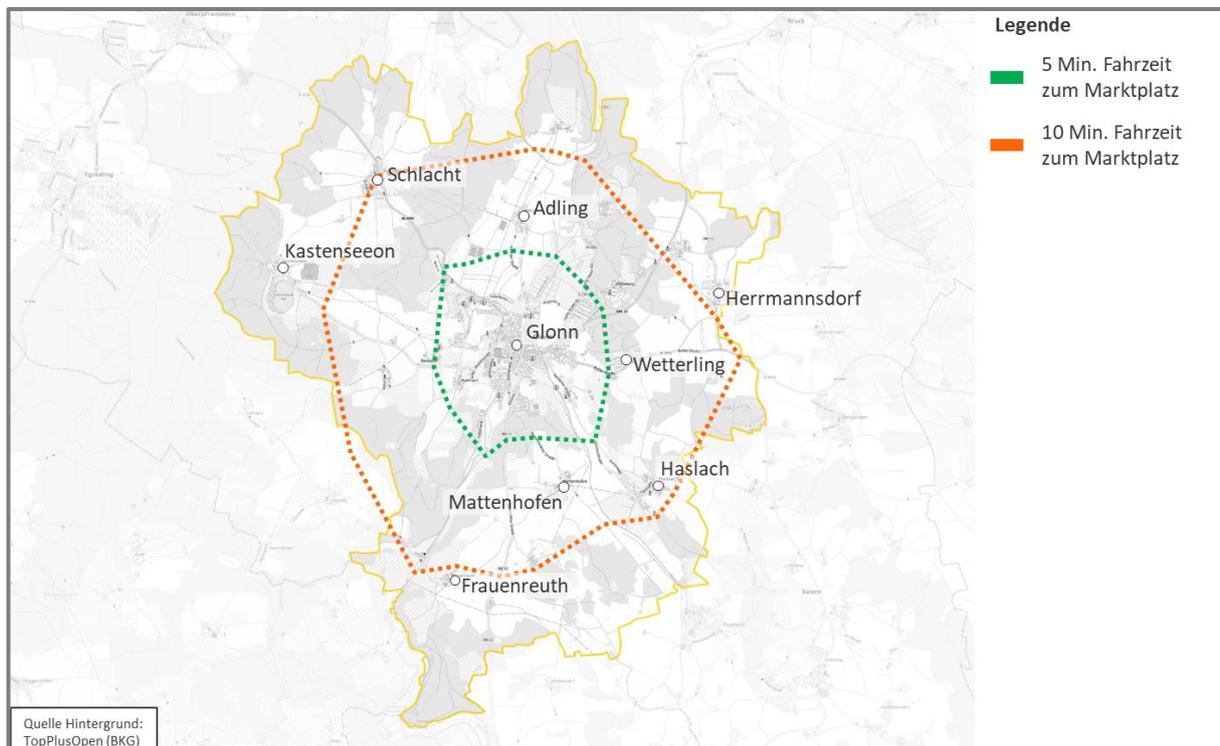


Abbildung 4 Fahrzeiten zwischen dem Marktplatz und den Glonner Ortsteilen mit dem Fahrrad [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]

Vor dem Hintergrund der an sich guten Erreichbarkeiten der Glonner Ortsteile mit dem Fahrrad stellt die kaum vorhandene Radverkehrsinfrastruktur in Glonn ein maßgebliches Defizit dar. Mit Ausnahme eines gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen dem östlichen Ortseingang der Rotter Straße und dem Glonner Ortsteil Wetterling wird der Radverkehr auf allen maßgeblichen Straßen im Mischverkehr geführt. Dies stellt zwar im Nebennetz eine richtlinienkonforme Regellösung dar, gerade auf den stärker durch Kfz befahrenen Straßen, wie der Achse Wolfgang-Koller-Straße – Zinneberger Straße, der Rotter Straße, der Kastenseestraße und vor allem der Achse Münchener Straße – Prof.-Lebsche-Straße ist eine Führung auf der Fahrbahn jedoch keine adäquate Radverkehrsführung. Hier wären nach dem Regelwerk zumindest Schutzstreifen notwendig [4], zumal die Steigungen auf Teilen der benannten Straßen den Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr nochmals erhöhen und so ein erhöhtes Schutzbedürfnis besteht. Die engen Straßenräume auf den benannten Straßen führen allerdings dazu, dass adäquate Radverkehrsinfrastrukturen oftmals kaum zu realisieren sind. Erschwerend kommt hinzu, dass es auf einigen Relationen auch keine Alternativrouten abseits des Hauptstraßennetzes gibt. Dies betrifft beispielsweise die Verbindung zwischen der Zinneberger Siedlung und dem WSV Glonn oder zwischen dem Süden der Zinneberger Siedlung und dem Zentrum. Auch die Verbindungen in die Ortsteile und Nachbarkommunen sind aufgrund der fehlenden Radverkehrsinfrastruktur, der hohen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der erhöhten Verkehrsmengen trotz der prinzipiell guten Erreichbarkeiten nicht attraktiv.

Prinzipiell hervorzuheben ist die Tatsache, dass die aktuelle Glonner Stellplatzsatzung [3] entgegen denen vieler anderer Kommunen eine Anforderung im Hinblick auf die Schaffung von Fahrradabstellplätzen enthält. Allerdings fordert die Stellplatzsatzung lediglich einen Fahrradabstellplatz je Kfz-Stellplatz ein. Vergleicht man dies mit der Quote zwischen dem Fahrradbesitz und dem Pkw-Besitz im Landkreis Ebersberg gemäß der Mobilitätsenerhebung MiD 2017 [5], so zeigt sich, dass in jedem Haushalt rund zwei Fahrräder auf 1,3 Pkw kommen. Damit übersteigen die Fahrräder die Anzahl der Pkw deutlich, wodurch die Forderung zumindest für den Wohnungsbau als zu niedrig eingestuft werden kann. Zudem beinhaltet die Stellplatzsatzung keine Forderung für größere fahrradbasierte Transportfahrzeuge wie Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder, die zunehmend an Bedeutung gewinnen und macht auch keine Vorgaben im Hinblick auf die Dimensionierung der Radabstellplätze.

2.3 Analyse der Bestandsituation im ÖPNV

Im Hinblick auf den ÖPNV zeigt die Bestandsanalyse (siehe Abbildung 5), dass Glonn im Zentrum zwischen den Bahnstrecken München - Holzkirchen, Holzkirchen - Rosenheim und München - Rosenheim liegt. Zum Erreichen des SPNV muss auf die vier Regionalbuslinien 411, 413, 440 und 453 zurückgegriffen werden. Dabei beschränkt sich das Angebot auf der Linie 411 auf werktags zehn Fahrtenpaare mit großen Taktlücken und auf der Linie 453 auf werktags 13 Fahrtenpaare. Zudem existieren in Richtung Westen verschiedene Linienführungen im Bereich von Schlacht, die zu einer schweren Verständlichkeit des Fahrplans führen. In Bezug auf die Buslinie 440 ist ergänzend anzumerken, dass der Linienweg nach Grafing bei den meisten Verbindungen sehr umwegig über Moosach, Bruck und Alxing führt, was dem Bus auf dieser Relation die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Kfz-Verkehr nimmt. An Wochenenden und in den Abendstunden verkehren nur die Buslinien 413 und 440, wodurch das Angebot nochmal zurückgeht. Die wegfallenden Verbindungen werden über ein Ruftaxi kompensiert, das während der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes eingeführt wurde und nach Angabe der Bürgerschaft vor Ort sehr wohlwollend aufgenommen wird.

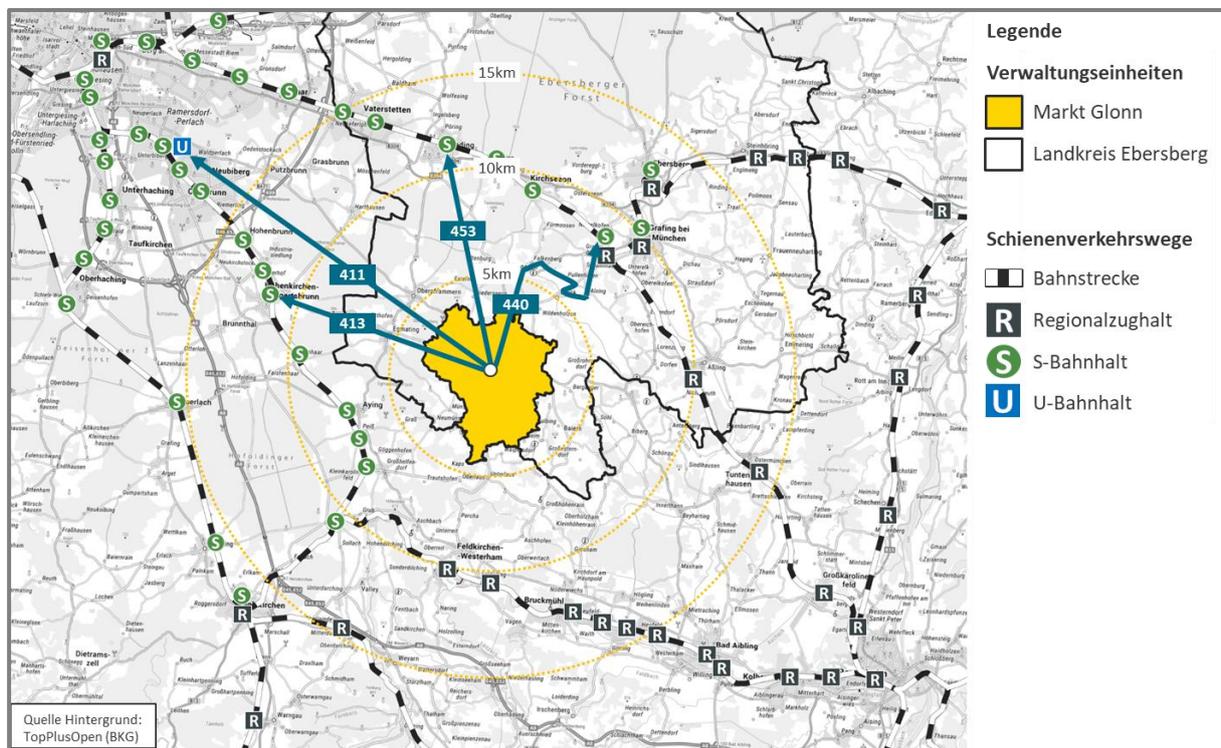


Abbildung 5 Übergeordnete Erreichbarkeit des Markts Glonn mit dem öffentlichen Personennahverkehr [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]

Ergänzend zur regionalen Erreichbarkeit von Glonn mit dem ÖPNV ist in Abbildung 6 die Erreichbarkeit von Haltestellen derjenigen Linien mit einem regulären Fahrplanangebot an Werktagen dargestellt (d.h. ausgenommen des seit 2022 bestehenden Ruftaxi-Systems). Aus der Abbildung geht hervor, dass beinahe der gesamte Ortskern sowie die größeren Ortsteile Schlacht, Kastenseeon, Wetterling und Haslach von einer regulären Regionalbuslinie bedient werden. Defizite bestehen in der Erschließung von Adling, Herrmannsdorf, Mattenhofen, Frauenreuth sowie des südlichen Ortskerns von Glonn (rund um die Feldkirchner Straße). Bezieht man das seit dem Jahr 2022 existierende Ruftaxi-Angebot in die Analyse mit ein, welches gemäß den Rückmeldungen aus der Bevölkerung eine deutliche Aufwertung des ÖPNV-Angebots abends und am Wochenende mit sich gebracht hat, steigt die Erschließungsqualität auch in den nicht regulär erschlossenen Ortsteilen deutlich.

Grundsätzlich wurde im Rahmen der Bestandsanalyse zum ÖPNV zudem festgestellt, dass die Haltestellen weder am zentralen Bahnhofplatz noch an den weiteren Haltestellen im Gemeindegebiet den Ansprüchen an eine barrierefreie Gestaltung genügen. Sie weisen in vielen Fällen zu geringe Einstiegshöhen, zu geringe Breiten des Wartebereichs sowie eine zu niedrige Einstiegshöhe auf.

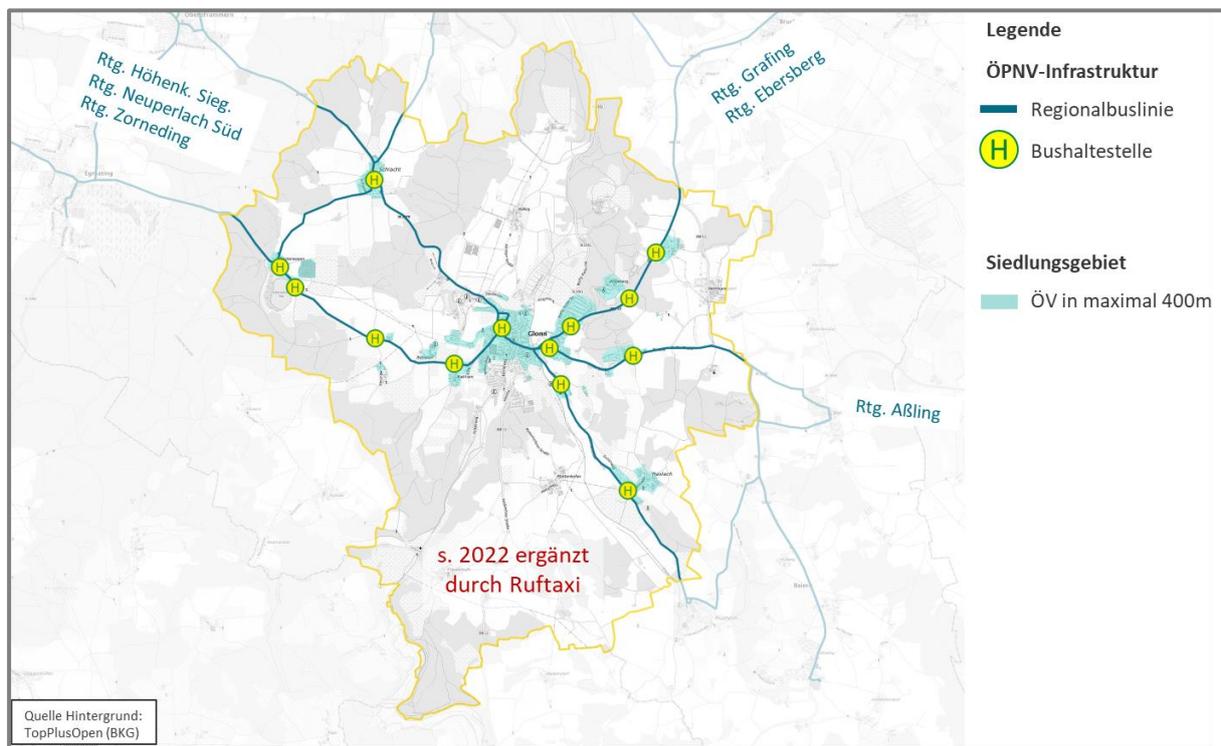


Abbildung 6 Erschließung des Glonner Gemeindegebiets durch den Regionalbusverkehr [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]

2.4 Analyse der Bestandssituation im fließenden Kfz-Verkehr

Übergeordnete Erreichbarkeit von Glonn mit dem Kfz

Auch im Hinblick auf die übergeordnete Erreichbarkeit Glonns mit dem Kfz (siehe Abbildung 7) lässt sich eine Lage Abseits der maßgeblichen Verkehrswege feststellen, da die Marktgemeinde im Zentrum eines Vierecks liegt, das durch die A8, die A99, die B304 und die B15 aufgespannt wird. Diese hochrangigen Verkehrswege sind aus Glonn lediglich über Staatsstraßen oder Kreisstraßen zu erreichen. Die nächstgelegene Bundesstraße oder Autobahn ist dabei die B304, welche rund zehn km nördlich von Glonn verläuft und München mit Zorneding, Grafing, Ebersberg und Erding verbindet. In Rund 15 km Luftlinie können die A8 und die A99 erreicht werden, wobei die A8 ausgehend von München über Unterhaching, Sauerlach und Holzkirchen in Richtung Rosenheim und Salzburg führt. Die A99 bildet den Autobahnring um München. Die B15 verläuft etwa 20 km östlich von Glonn in Nord-Süd-Richtung und verbindet die A8 auf Höhe von Rosenheim mit der B304 auf Höhe von Erding.

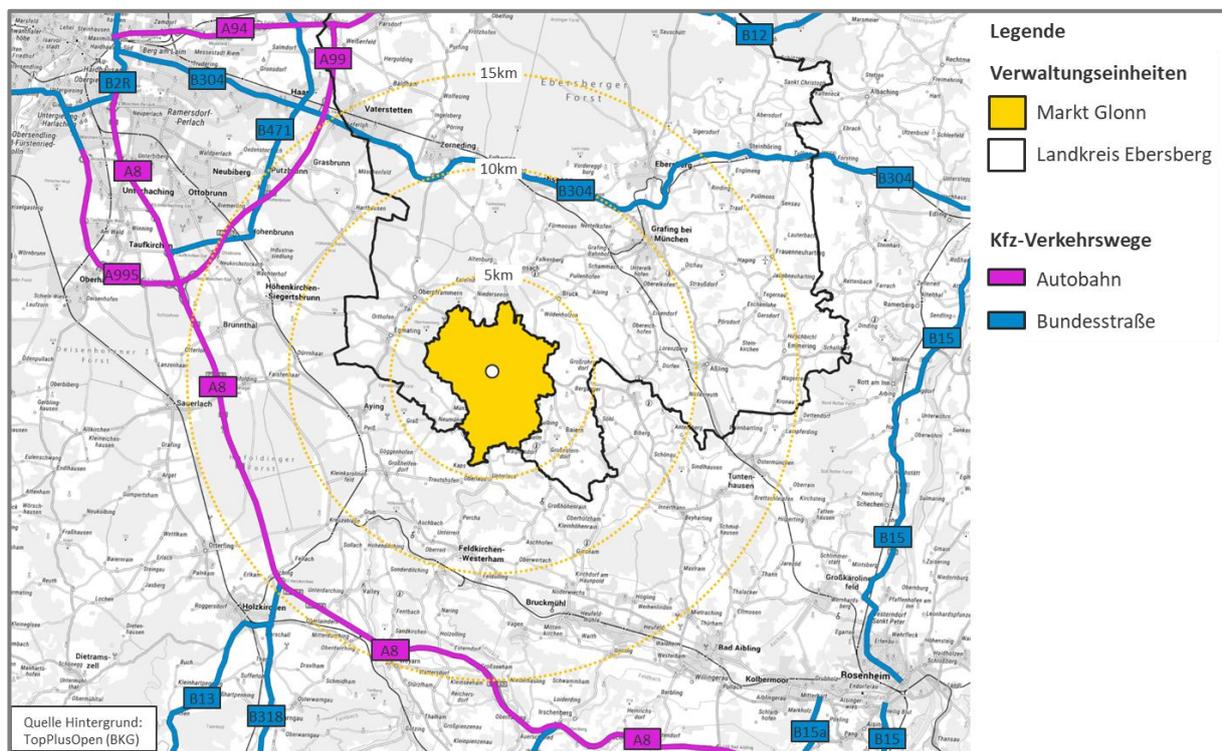


Abbildung 7 Übergeordnete Erreichbarkeit des Markts Glonn über das hochrangige Straßennetz [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]

Klassifiziertes Straßennetz im Ortskern von Glonn

Trotz der Lage der Marktgemeinde Glonn abseits von Bundesstraßen und Bundesautobahnen wird deren Ortskern von einer Reihe an klassifizierten Straßen durchzogen, bei denen es sich um zwei Staatsstraßen und zwei Kreisstraßen handelt (siehe Abbildung 8). Dominant ist dabei die St2079, welche von Nordwesten über die Münchener Straße in den Marktkern hineinführt und anschließend über die Prof.-Lebsche-Straße und die Rotter Straße nach Osten aus dem Ortskern hinausführt. Als weitere Staatsstraße führt die St2531 von Nordosten über die Wolfgang-Koller-Straße in den Ortskern hinein und trifft am Knotenpunkt Rotter Straße/ Wolfgang-Koller-Straße auf die St2079. Eine maßgebliche Kreisstraße im Ortskern ist die EBE13, die über die Zinneberger Straße von Nordosten nach Glonn führt und anschließend bis zur Feldkirchner Straße über die St2531 und St2079 geführt wird. Dort zweigt sie auf die Feldkirchner Straße nach Süden ab und führt aus dem Ortskern hinaus. Als letzte klassifizierte Straße ist die EBE14 zu nennen, die von Südwesten über die Kastenseestraße in das Glonner Zentrum hineinführt und an der Münchener Straße auf die St2079 trifft.



Abbildung 8 Übergeordnetes klassifiziertes Straßennetz im Ortskern von Glonn
[Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]

Ausgestaltung der maßgeblichen Straßen im Ortskern

Im Hinblick auf die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Ortskern von Glonn (siehe Abbildung 9) zeigt sich, dass ein Großteil der maßgeblichen Straßen zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h aufweist. Ausnahmen hiervon sind bei den kommunalen Straßen die Lena-Christ-Straße als Teil einer Tempo-30-Zone sowie der sehr enge zentrale Abschnitt der Haslacher Straße. Von den klassifizierten Straßen weisen die Rotter Straße und die Feldkirchner Straße abschnittsweise zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h auf, die durch ein Altenheim bzw. eine Engstelle begründet werden. Im Hinblick auf die maßgeblichen Knotenpunkte ist festzuhalten, dass es sich durchwegs um unsignalisierte Vorfahrtknoten handelt, wobei der Knotenpunkt Münchener Str./ Kastenseestr. und der Knotenpunkt Prof.-Lebsche-Str./ Feldkirchner Str. mit Stop-Schildern ausgestattet sind. Der Knotenpunkt Prof.-Lebsche-Str./ Feldkirchner Str. ist zudem durch eine sehr schlechte Einsehbarkeit geprägt, die sich negativ auf die Verkehrsqualität auswirkt. Am Knotenpunkt Prof.-Lebsche-Str./ Wolfgang-Koller-Str. ist die Nebenrichtung nicht hinreichend auf die Hauptrichtung abgekröpft.

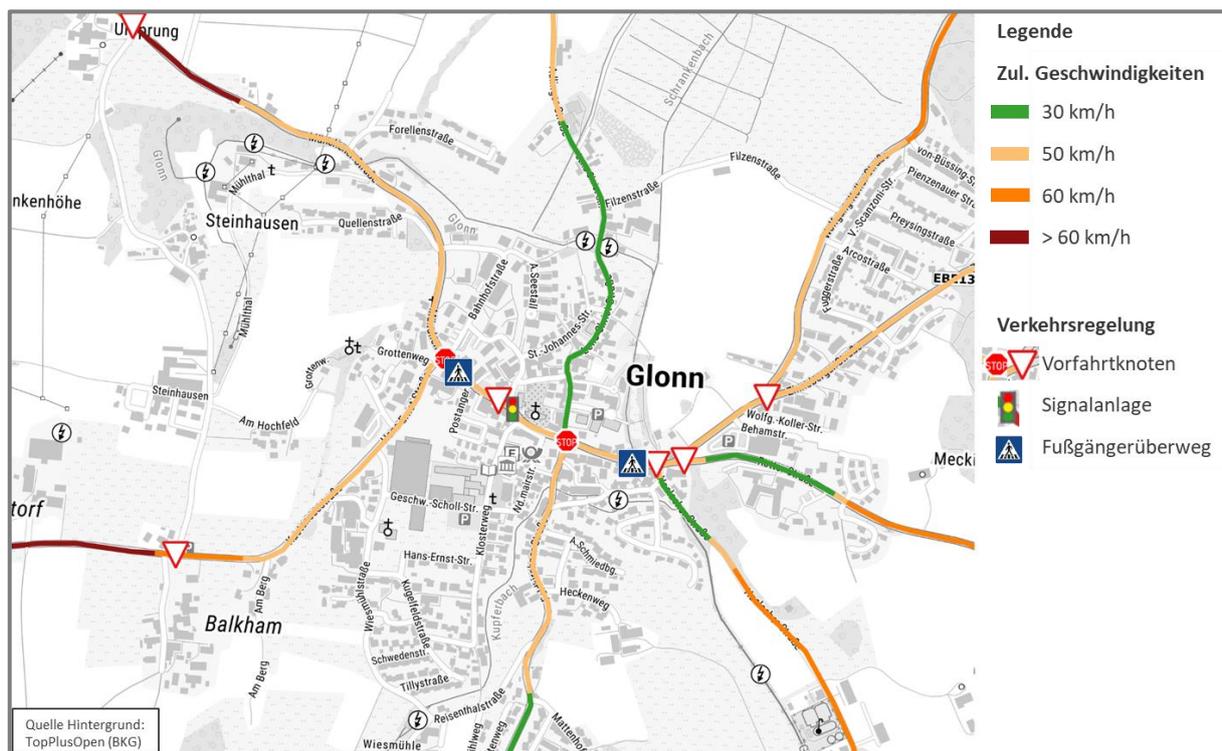


Abbildung 9 Zulässige Geschwindigkeiten, Knotenpunktformen und Querungshilfen mit Einfluss auf den Kfz-Verkehr [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]

2.5 Analyse der Bestandssituation im ruhenden Kfz-Verkehr

Bei der Analyse im ruhenden Kfz-Verkehr wurden zunächst das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage auf den Stellplätzen im Ortskern von Glonn ermittelt. Die hierzu notwendige Erhebung wurde am Dienstag, den 16.11.2021 und damit an einem regulären Werktag außerhalb von Ferienzeiten und Wochen mit Feiertagen durchgeführt. Der Umgriff der Parkraumerhebung, der in Abbildung 11 dargestellt ist, umfasst insgesamt 248 Stellplätze von denen jedoch nur 176 öffentlich sind. Es ist darauf hinzuweisen, dass nach der Parkraumerhebung eine zentrumsnahe, öffentlich nutzbare Parkfläche nördlich der Münchener Straße in direkter Nachbarschaft zum Marktplatz bebaut wurde und dem ruhenden Kfz-Verkehr somit nicht mehr zur Verfügung steht.

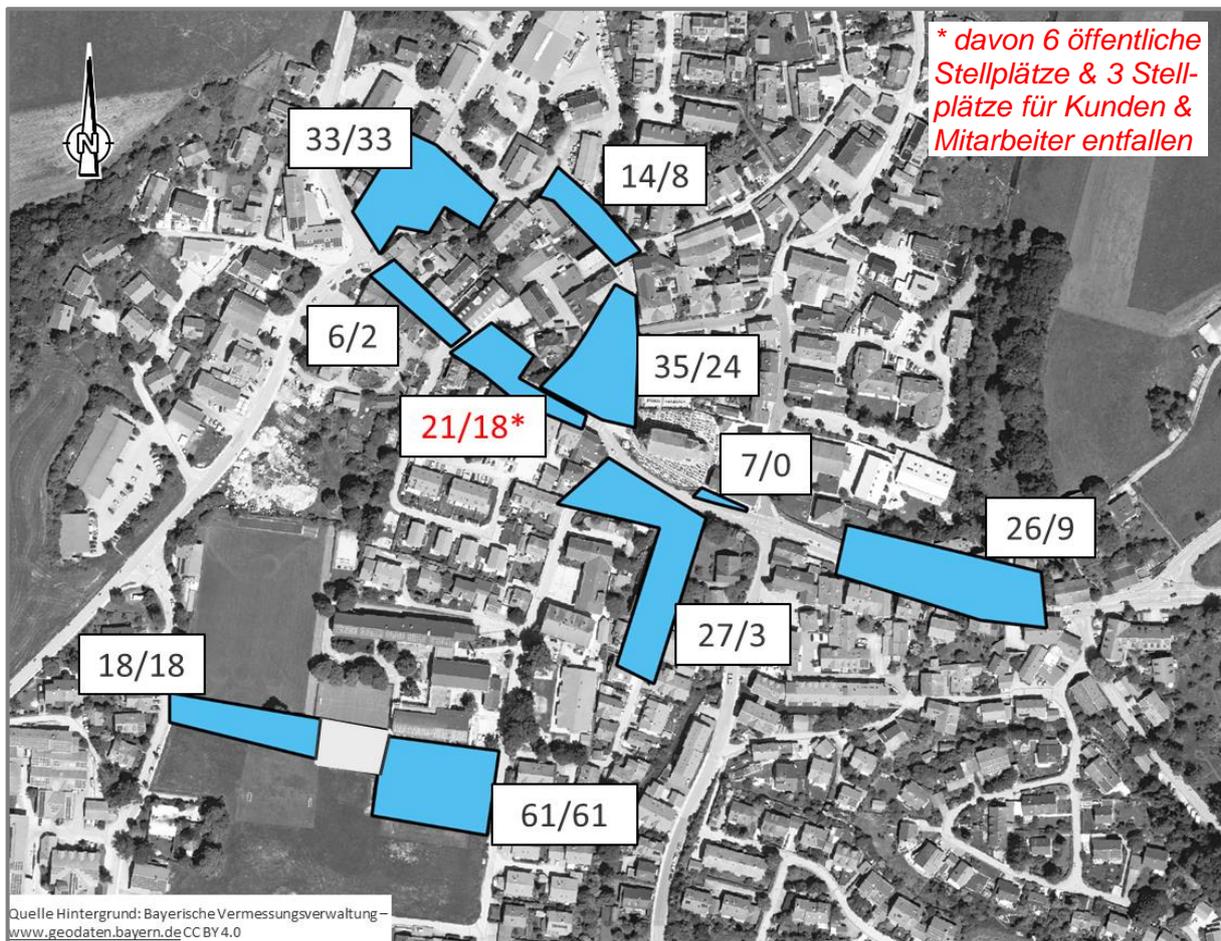


Abbildung 11 Umgriff der Erhebung und Stellplatzzahlen [ges./ öffentl.] [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

Analyse des Parkraumangebots nach der Bewirtschaftungsform

Die Analyse der bestehenden Parkmöglichkeiten im Ortskern (siehe Abbildung 12) zeigt, dass v.a. an der Ortsdurchfahrt ein großer Teil der Stellplätze in privater Hand liegt und Bewohner*innen, Kund*innen, Patient*innen und Mitarbeiter*innen vorbehalten ist. Auch am Marktplatz ist ein Teil der Stellplätze in privater Hand und den Nutzer*innen bestimmter Betriebe/ Einrichtungen vorbehalten.

Die öffentlichen Stellplätze im Ortskern liegen vor allem im unmittelbaren Umfeld des Marktplatzes, im Umfeld des Busbahnhofes sowie an der Geschwister-Scholl-Straße und weisen eine grundsätzlich sinnvolle Segmentierung auf. Während die Stellplätze im Zentrum zwischen 7:00 und 18:00 Uhr eine zeitliche Bewirtschaftung (Parkscheibenregelung) mit einer Höchstparkdauer von ein bis zwei Stunden aufweisen (Höchstparkdauer von einer Stunde an der Münchener Straße), können die weiter abseits des Zentrums liegenden Stellplätze tagsüber in unbegrenzter Dauer beparkt werden. Im Bereich der Geschwister-Scholl-Straße muss einschränkend hinzugefügt werden, dass die öffentlichen Stellplätze nur zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr genutzt werden können.



Abbildung 12 Bewirtschaftungsformen der Stellplätze im Ortskern [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

Analyse der Parkraumauslastung im Tagesverlauf

Die Auslastung der Stellplätze wurde durch sieben Zählungen im Zeitraum von 7 Uhr bis 20 Uhr anhand einer Begehung ermittelt und nach öffentlichen und privaten Stellplätzen differenziert ausgewertet. Nachfolgend finden sich nur die Aussagen zu den öffentlichen Stellplätzen. Eine detailliertere Auswertung inklusive der privaten Stellplätze wurde der Gemeinde Glonn separat übergeben.

Grundsätzlich zeigt sich im Tagesverlauf, dass die Auslastung der öffentlichen Stellplätze um 7:00 Uhr noch sehr gering ausfällt und anschließend über den Vormittag hinweg stetig zunimmt. Der höchste Auslastungsgrad wird schließlich um 11:00 Uhr bis 13:00 Uhr erreicht. Insbesondere um 13:00 Uhr sind die zentralen Stellplätze auf dem Marktplatz und auch an der Münchener Straße mit rund 90% sehr hoch ausgelastet. Allerdings zeigt sich selbst zu diesen Zeitbereichen, dass auf den größeren Parkplätzen am Bahnhofplatz und an der Geschwister-Scholl-Straße noch zahlreiche Stellplätze frei sind. Ab 13 Uhr nimmt die Auslastung der öffentlichen Stellplätze stetig ab, bis schließlich um 20:00 Uhr durchwegs niedrige Stellplatzauslastungen vorliegen. Ein detaillierter grafischer Überblick zu den Auslastungen kann den folgenden Abbildungen 13 bis 16 entnommen werden.

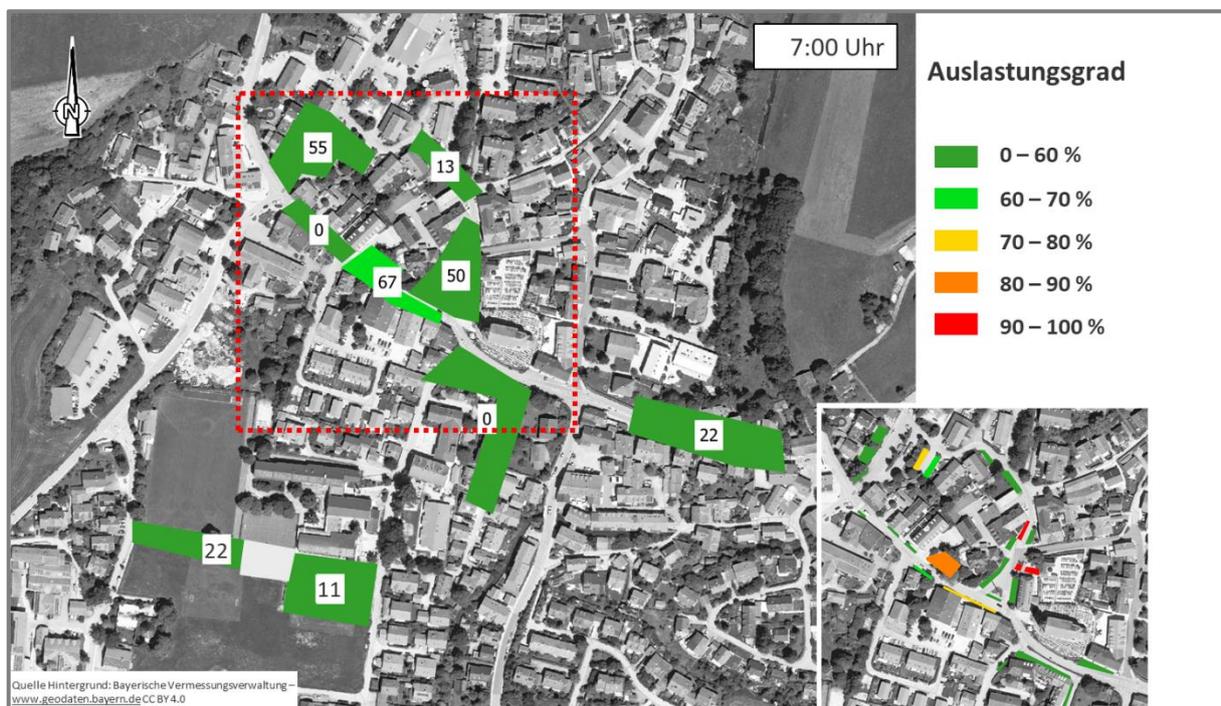


Abbildung 13 Auslastung der Stellplätze im Ortskern um 7 Uhr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

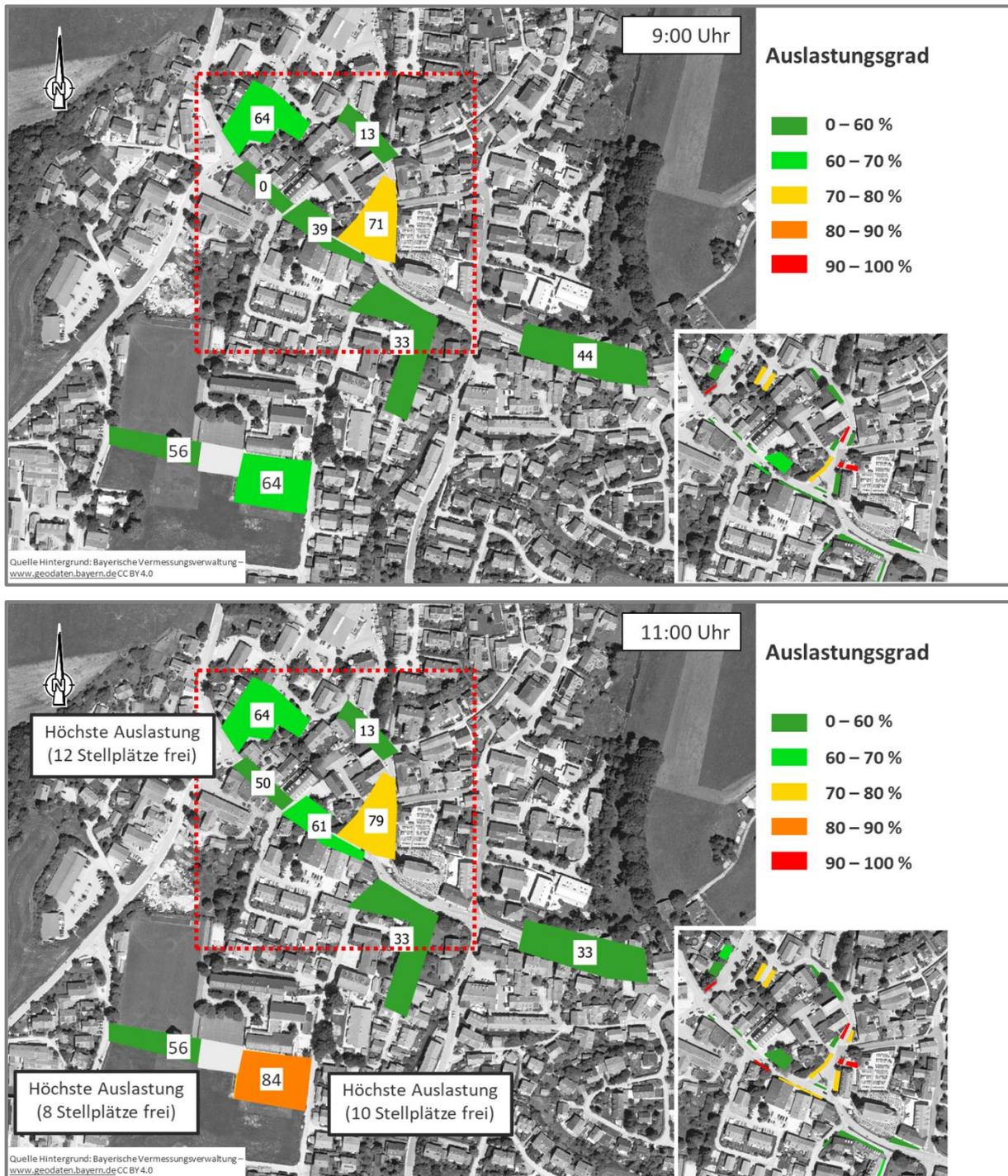


Abbildung 14 Auslastung der Stellplätze im Ortskern um 9 Uhr und 11 Uhr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

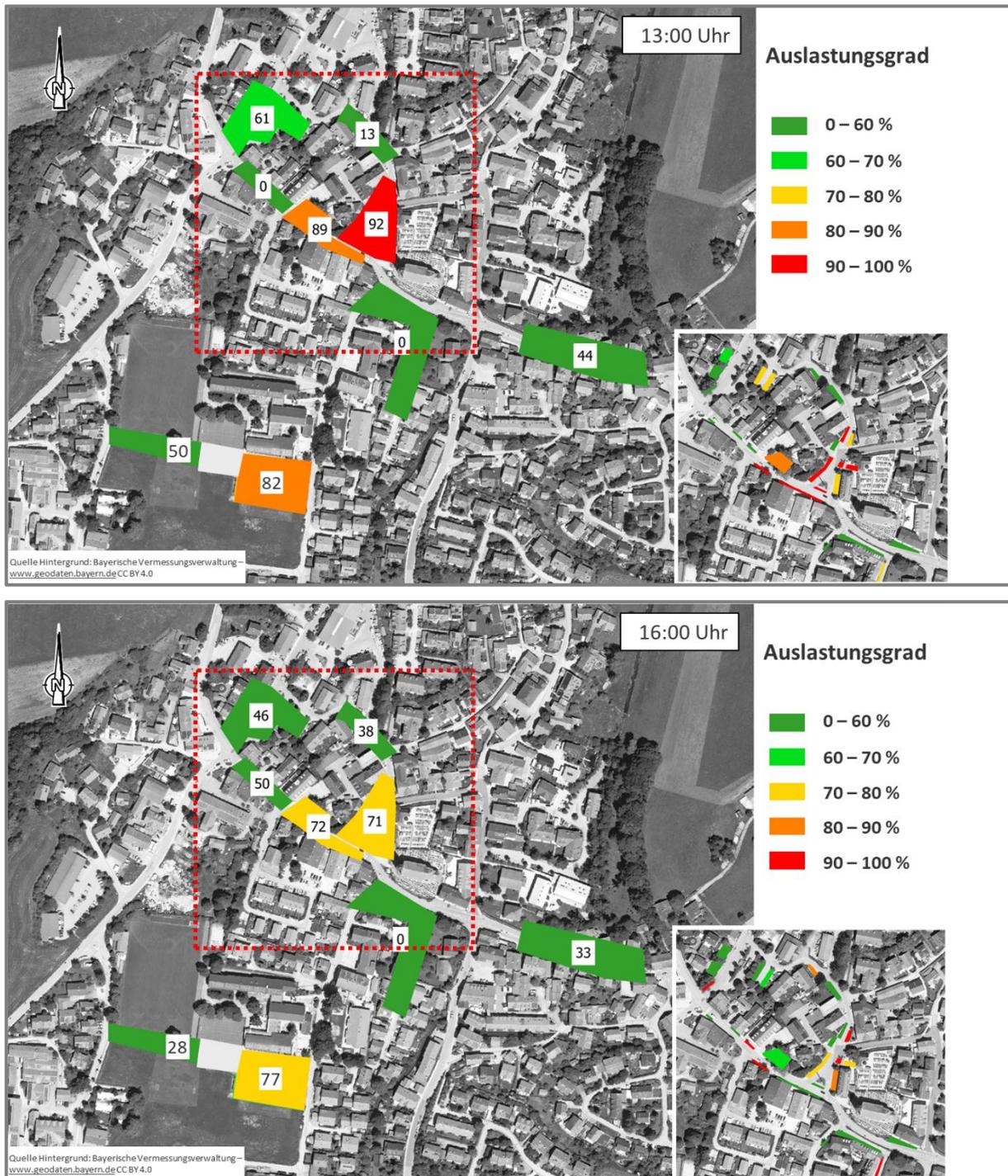


Abbildung 15 Auslastung der Stellplätze im Ortskern um 13 Uhr und 16 Uhr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

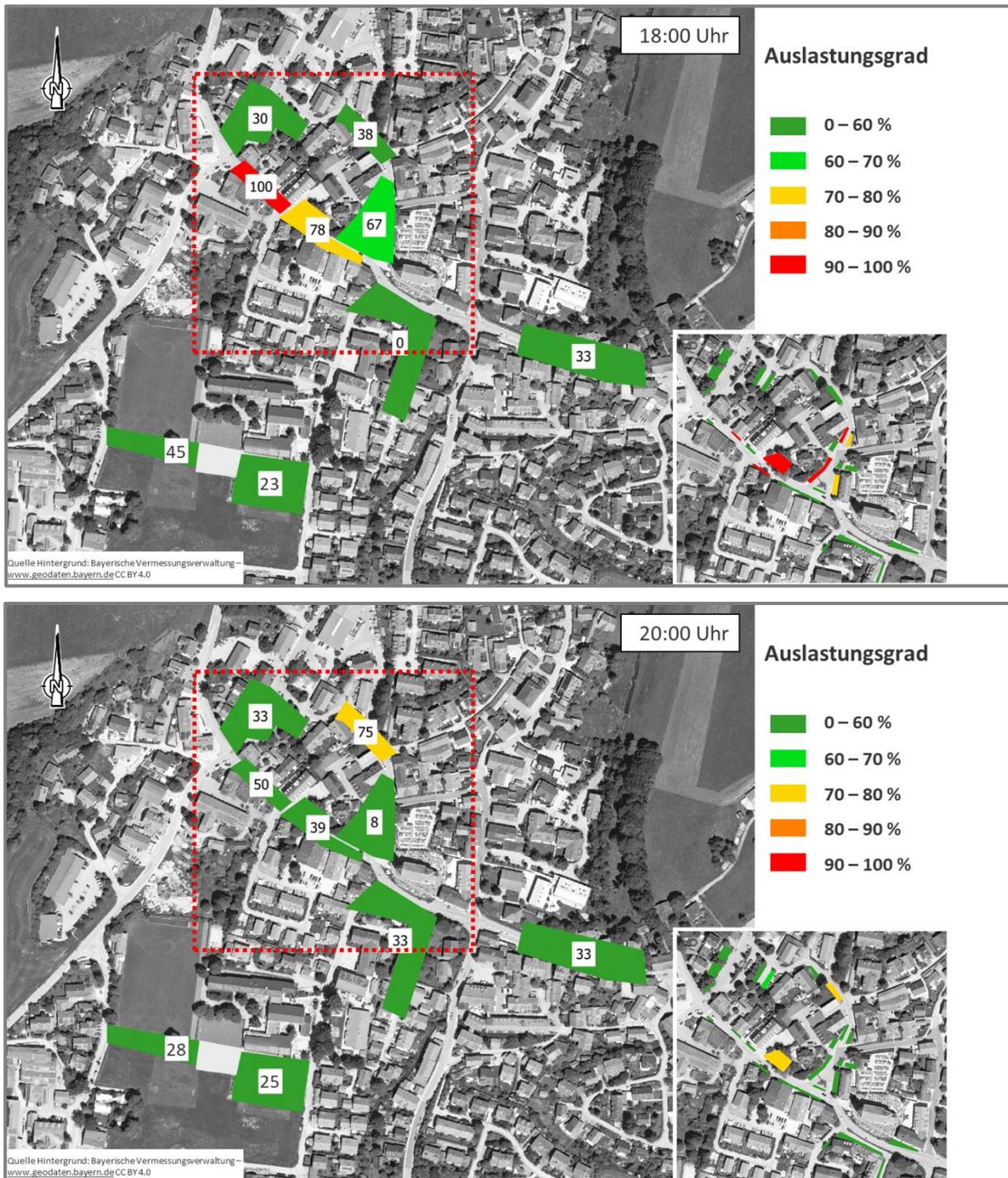


Abbildung 16 Auslastung der Stellplätze im Ortskern um 18 Uhr und 20 Uhr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

Analyse der Forderungen aus der Glonner Stellplatzsatzung

Eine Analyse der Forderungen aus der Glonner Stellplatzsatzung [3] für die Wohngebäude zeigt, dass für Mehrfamilienhäuser ab 3 Wohneinheiten unabhängig von der Lage in der Gemeinde und der Wohnungsgröße pauschal 1,5 Kfz-Stellplätze je Wohneinheit eingefordert werden. Diese Forderung liegt etwas über dem mittleren Pkw-Besitz im Landkreis Ebersberg (gemäß der Studie MiD 2017 [5]), was aufgrund der Lage von Glonn abseits des hochrangigen öffentlichen Nahverkehrs auch grundsätzlich sinnvoll erscheint. Ein Defizit wird jedoch darin gesehen, dass die Stellplatzforderung unabhängig von der Wohnungsgröße erfolgt, was bei einzelnen Bauvorhaben zu deutlichen Abweichungen vom tatsächlichen Bedarf führen kann. Um dies zu vermeiden, unterscheiden viele andere Kommunen die Stellplatzforderungen nach Wohnungsgrößen und ziehen hierfür üblicherweise ein bis zwei Schwellenwerte ein, sodass sich zwei bis drei Größengruppen bilden. Außerdem greift die Stellplatzsatzung im Hinblick auf die Heterogenität der Gemeinde Glonn zu kurz. Während im Kernort eine gute Nahversorgung und regelmäßige Busabfahrten bestehen, ist die Versorgung in den umliegenden Ortsteilen ungleich schlechter. In der Folge ist davon auszugehen, dass die Stellplatzanzahl im Ortskern geringer ausfällt als in den weiter außenliegenden Ortsteilen.

2.6 Analyse im Hinblick auf Sharing-Mobilität und Ladeinfrastruktur

Im Rahmen der Analyse zur Sharing-Mobilität wurde zum Start der Konzepterstellung ein für die Größe Glonns ungewöhnlich hohes Angebot von zwei Carsharing-Fahrzeugen erfasst. Während der Konzepterstellung fiel jedoch ein Fahrzeug wieder weg. Stattdessen entstand im Ortskern unabhängig davon ein Sharing-Lastenrad. Dies führt dazu, dass sich die Standorte von Car- und Lastenrad-Sharing nicht decken. Eine ergänzende Analyse der Glonner Ladeinfrastruktur zeigt ein Angebot von 6 Standorten mit insges. 12 Ladepunkten. Nachfrageseitig zeigt die Analyse bei einem Anteil von rund 5% E-Pkw inkl. Plug-in-Hybriden im LK Ebersberg [6] und 3.400 Pkw in Glonn [7] eine Anzahl von ca. 160 E-Fahrzeugen in der Gemeinde. Damit liegt der Schlüssel zwischen Ladepunkten und E-Fahrzeugen bei 1/ 13. Insbes. in der Anfangszeit im Markthochlauf sollte eher ein Angebot von 1 Ladepunkt je 10 Fahrzeuge angestrebt werden, was auf ein leicht defizitäres Verhältnis hindeutet. Insbes. gilt dies, da fünf der 12 Ladepunkte eher außerhalb des Ortskerns liegen. Auffällig ist, dass keiner der beiden Nahversorger im Ortskern öffentliche Ladeinfrastruktur anbietet. Zudem ist der Bahnhofsplatz als zentraler Parkplatz für längere Aufenthalte nicht mit Ladeinfrastruktur ausgestattet.

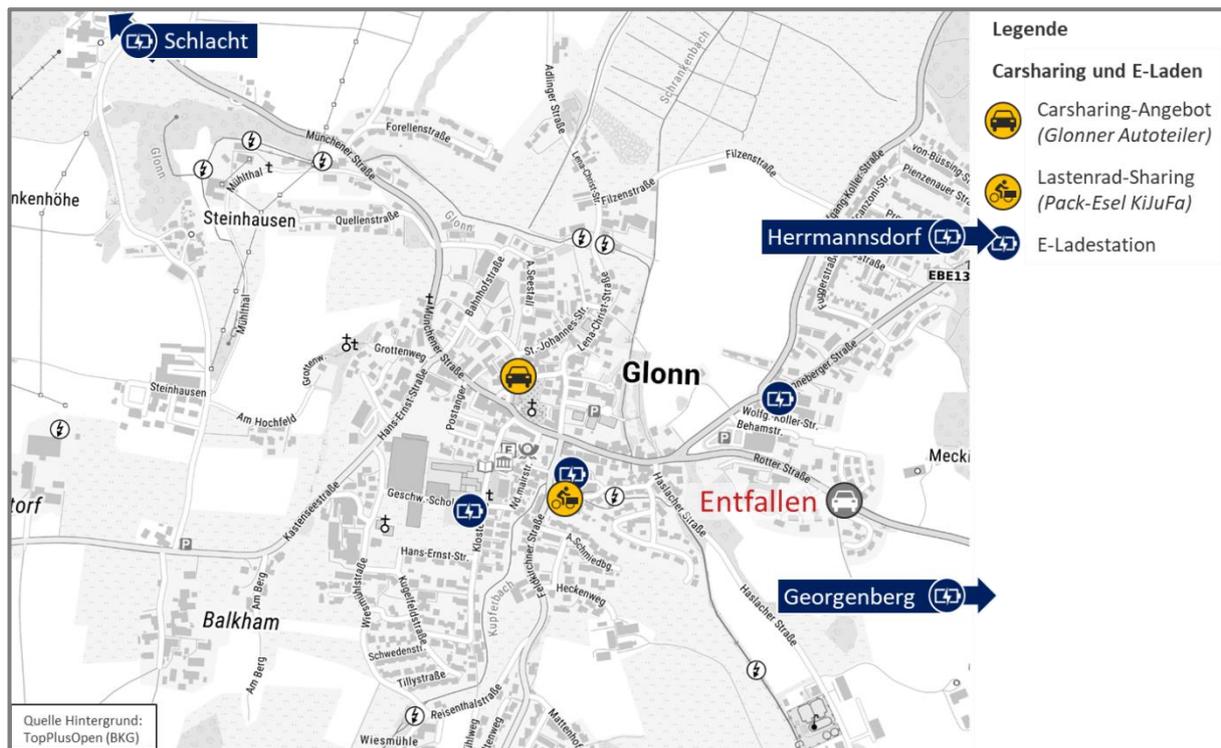


Abbildung 17 Angebot an Sharing-Fahrzeugen und öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]

3 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Bezogen auf die einzelnen Verkehrsmittel lässt sich aus der Bestandsanalyse die folgende gesamtliche Bewertung im Hinblick auf Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken ableiten:

Fußverkehr: Eine maßgebliche Stärke Glonns besteht darin, dass der Ortskern relativ kompakt ist und gleich zwei größere Einzelhändler eine gute Erreichbarkeit von Nahversorgungsstandorten sicherstellen. Durch die Realisierung einer Ruftaxi-Linie für den südlichen Landkreis Ebersberg im Verlauf des Verkehrskonzeptes wurden auch die vormals schlecht durch den ÖPNV erschlossenen südlichen Teile des Ortskerns mit einem grundlegenden Angebot versorgt. Ein maßgebliches Defizit für den Fußverkehr besteht darin, dass einige Hauptverkehrsstraßen sehr schmale und teilweise auch nur einseitige Gehwege aufweisen, die das zu Fuß gehen sehr unattraktiv gestalten. Ein Barrierefreies zurücklegen von Fußwegen im Ortskern (z.B. auch mit Rollatoren) wird so auf vielen Relationen unmöglich.

Radverkehr: Auch der Radverkehr profitiert zunächst einmal von der Kompaktheit des Glonner Ortskerns, die das Zurücklegen von Wegen innerhalb des Kernorts mit dem Fahrrad prinzipiell möglich macht. Die Wegstrecken zwischen dem Hauptort Glonn und seinen Ortsteilen sind zwar bereits etwas länger, aber von der reinen Wegstrecke immer noch sehr gut mit dem Rad zurückzulegen. Negativ wirkt sich vor allem die Steigung der Wegstrecken aus, die das Radfahren unattraktiver macht. Mit der deutlich zunehmenden Häufigkeit von E-Bikes und Pedelecs reduziert sich allerdings der negative Einfluss der Steigungen auf den Radverkehr, sodass zukünftig auch alltägliche Wege zwischen Glonn und seinen Ortsteilen sowie den Nachbarkommunen problemlos mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten. Bei diesem grundlegend vorhandenen Potential für den Radverkehr wiegt die beinahe gänzlich fehlende Radverkehrsinfrastruktur umso schwerer. So weisen die stärker befahrenen Straßen im Ortskern keine Radverkehrsinfrastruktur auf und die engen Straßenräume lassen auch künftig kaum richtlinienkonforme Radinfrastruktur zu. Auch die Wege in die Ortsteile und die Nachbarkommunen sind mit Ausnahme des Geh- und Radwegs nach Wetterling nicht mit Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet. Ein weiteres Defizit wird in der geringen Anforderung an Fahrradabstellplätze in der Stellplatzsatzung gesehen, die deutlich unter dem tatsächlichen Bedarf liegt.

Öffentlicher Nahverkehr: In Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr liegt Glonn relativ ungünstig zwischen verschiedenen Schienenverkehrswegen nach München, was die regionale Erreichbarkeit stark einschränkt. Die Regionalbusverbindungen zu diesen Schienenverkehrswegen verkehren zudem eher in geringer Taktung und die verschiedenen Linienführungen innerhalb derselben Linie machen das Buslinienetz schwer verständlich. Die Linienführung nach Grafing ist darüber hinaus mit einem großen Umweg versehen. Zudem sind die Bushaltestellen weitestgehend nicht barrierefrei nutzbar.

Fließender Kfz-Verkehr: Auch im Hinblick auf den fließenden Kfz-Verkehr liegt Glonn ungünstig zwischen verschiedenen hochrangigen Verkehrsachsen, was zu einer eher schlechten regionalen Erreichbarkeit führt. Dennoch zeigt sich eine gewisse zentrale Funktion von Glonn für den Kfz-Verkehr dadurch, dass der Verkehr von vier maßgeblichen Straßen sternförmig auf Glonn zuläuft und dort im Zentrum kumuliert zu einer hohen Verkehrsmenge führt, die in Verbindung mit der Kfz-zentrierten Straßenraumgestaltung die Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr sowie die Aufenthaltsqualität im Ortskern reduziert. Da alle maßgeblichen Straßen in Glonn klassifiziert sind, bestehen derzeit eher geringe Spielräume für eine Verkehrsberuhigung. Besondere Defizite wurden im Bereich der Ortseingänge sowie an den beiden Knotenpunkten Prof.-Lebsche-Straße / Feldkirchner Straße/ Wolfgang-Wagner-Straße und Prof.-Lebsche-Straße/ Rotter Straße/ Wolfgang-Koller-Straße gesehen.

Ruhender Kfz-Verkehr: Ein besonderes Charakteristikum von Glonn in Bezug auf den ruhenden Kfz-Verkehr ist die Tatsache, dass ein großer Teil der Kfz-Stellplätze im Ortskern in Privatbesitz liegt und sich daher dem Gestaltungsspielraum der Gemeinde entzieht. Auf den öffentlichen Stellplätzen wurden mit einer Parkscheibenregelung bereits Maßnahmen ergriffen, um den ruhenden Kfz-Verkehr auf die größeren Parkplätze am Rand des Ortskerns zu lenken. Dennoch zeigt sich nachfrageseitig im unmittelbaren Zentrum eine zeitweise hohe Auslastung der Stellplätze, während auf den größeren Parkplätzen in Randlage ganztägig noch Stellplätze frei sind. Die hohe Anzahl von Stellplätzen auf dem Marktplatz schränkt zudem die dortigen Gestaltungsspielräume erheblich ein und wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität aus. Darüber hinaus wird es als Schwäche angesehen, dass die Glonner Stellplatzsatzung keine Differenzierung nach der Wohnfläche vornimmt und pauschal 1,5 Stellplätze je Wohneinheit einfordert. Diese Forderung dürfte bei kleinen Wohneinheiten zu hoch und bei großen Wohneinheiten zu gering liegen. Zudem erfolgt keine Berücksichtigung der Lage innerhalb der Kommune. Insbesondere im Ortskern könnte ggfs. ein lagebedingter Abschlag erfolgen.

Innovative Mobilitätsangebote: Eine maßgebliche Stärke von Glonn im Hinblick auf innovative Mobilitätsangebote ist das Vorhandensein eines Carsharing-Fahrzeugs und eines Sharing-Lastenrads, die von lokalen Vereinen angeboten werden. Die Vergangenheit mit der erfolgten Angebotsreduktion von zwei Carsharing-Fahrzeugen auf ein Carsharing-Fahrzeug hat allerdings gezeigt, dass ein zeitnaher deutlicher Ausbau der Angebote nicht realistisch erscheint. Es geht vielmehr darum, die Angebote zunächst zu sichern. Zudem zeigt die Analyse, dass die Angebote nicht gebündelt an einem Ort im Ortskern zur Verfügung stehen und diese auch nicht stark beworben werden. Aus Sicht der Ladeinfrastruktur bestehen Potentiale zum weiteren Ausbau. Insbesondere bieten sich hierzu die Parkplätze der größeren Einzelhandelsmärkte am Ortsrand an.

4 Verkehrliche Leitziele für Glonn

Basierend auf der verkehrsmittelübergreifenden Bestandsanalyse und Bewertung wurden schließlich Zielsetzungen für die konzeptionelle Weiterentwicklung von Mobilität und Verkehr in Glonn abgeleitet, die Hand in Hand mit den Leitzielen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes [1] gehen. Hierzu wurden zunächst die übergeordneten Ziele aus dem ISEK Glonn aufgegriffen und im Hinblick auf verkehrlich relevante Bestandteile analysiert (siehe Kapitel 4.1). Darauf aufbauend wurden daran orientierte Zielsetzungen für das Verkehrskonzept Glonn abgeleitet (siehe Kapitel 4.2).

4.1 Leitziele mit Bezug zu Mobilität und Verkehr aus dem ISEK

Eine Grundlage für die Ableitung der Leitziele des Verkehrskonzeptes bildeten neben der verkehrlichen Bestandsanalyse und Bewertung die Leitziele aus dem ISEK, welches parallel durch das Büro Hummel | Kraus [1] erstellt wurde. Dieses weist mit dem Ziel „Mobilität zukunftsfähig organisieren“ ein spezifisches Leitziel mit Bezug zu Mobilität und Verkehr auf. Zusätzlich werden aber auch in den Leitzielen „Beschauliches Glonn – Qualitäten sichern“, „Mittendrin – Siedlungsentwicklung mit Fokus auf Kernort und Bestand“ sowie „Räume für Menschen – Aufwertung des öffentlichen Raums“ Aussagen mit Bezug auf Mobilität und Verkehr getroffen. Im Folgenden werden diese Leitziele kurz wiedergegeben und die maßgeblichen Aussagen mit Bezug auf Mobilität und Verkehr hervorgehoben.

Mobilität zukunftsfähig organisieren

Auf dem Land braucht man ein Auto, so ist es auch in Glonn. Dennoch sind neue Ansätze der Mobilität notwendig, um den immer stärker belastenden motorisierten Verkehr einzudämmen. Das zu Fuß gehen und mit dem Fahrrad fahren sollte nicht nur in der Freizeit eine Option sein, sondern wann immer möglich auch im Alltag. Dazu bedarf es eine größere Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer. Aber auch der öffentliche Personennahverkehr muss nicht nur für Schüler und ältere Menschen eine Option sein, sondern für alle. Gleiches gilt für Gemeinschaftsautos, die ein Zweitauto ersetzen können. Die verschiedenen Verkehrsmittel müssen so organisiert werden, dass sie sich sinnvoll ergänzen.

Beschauliches Glonn – Qualitäten sichern

Glonn hat einerseits ein breites, fast kleinstädtisches Angebot an Einzelhandel, Dienstleistungen und Infrastruktur, andererseits findet sich ein lebendiges, dörfliches Vereins- und Gemeinschaftsleben. Diese positive Mischung aus Angebot und Gemeinschaft gilt es zu erhalten und an sich ändernde Voraussetzungen anzupassen.

Mittendrin – Siedlungsentwicklung mit Fokus auf Kernort und Bestand

Eine Qualität Glonns ist sein kompakter Ortskern, in dem sich der Großteil an Einzelhandel, Gewerbe und öffentlichen Einrichtungen befindet. Bei der weiteren Siedlungsentwicklung sollte der Fokus möglichst auf den bestehenden Ort gerichtet werden und die kompakte Struktur erhalten werden. Dadurch kann der Ortskern seine Funktion erhalten und die Wege zwischen verschiedenen Einrichtungen kurz und fußläufig bleiben. Außerdem kann die gerade für Glonn prägende Landschaft unbebaut erhalten werden.

Räume für Menschen – Aufwertung des öffentlichen Raums

Der öffentliche Raum – Straßen, Plätze, Grünflächen – haben eine immense Auswirkung auf das Leben im Ort – hier spielt sich das Leben ab!

Aufenthaltsqualität und Attraktivität der wichtigsten öffentlichen Räume in der Ortsmitte Glonns – Marktplatz, Bahnhofplatz und Münchener Straße könnten deutlich verbessert werden. Sie funktionieren nur eingeschränkt als öffentliche, gemeinschaftliche Plätze.

Besonders der Marktplatz wird seiner zentralen, wichtigen Funktion als „Wohnzimmer“ von Glonn nicht gerecht. Mit einer Aufwertung und Neuordnung des Verkehrs und der Stellplätze kann der Marktplatz zu einer wirklichen Mitte werden, in der Begegnungs- und Kommunikationsmöglichkeiten entstehen – ein Platz für die Menschen.

4.2 Abgeleitete Leitziele für das Verkehrskonzept Glonn

Die übergeordneten Leitziele des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wurden schließlich mit sieben detaillierteren Teilzielen für das spezifischere Verkehrskonzept Glonn weiter ausdifferenziert, welche die Grundlage für die Ausarbeitung des Maßnahmenkonzepts bzw. die Beurteilung von Einzelmaßnahmen bilden. Sechs der sieben Teilziele beziehen sich dabei auf einzelne Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, fließender und ruhender Kfz-Verkehr sowie innovative Mobilitätsangebote und Konzepte). Ein weiteres Teilziel widmet sich explizit verkehrsmittelübergreifend der verkehrlichen Entwicklung des Ortskerns. Die sieben Leitziele lauten wie folgt:

Zielsetzung im Hinblick auf den Ortskern

Der Ortskern soll zukünftig mit allen Verkehrsarten gut erreichbar sein sowie gleichzeitig mehr Aufenthaltsqualität erhalten. Hierzu wird die Verkehrsfunktion zentraler Plätze und Straßenräume durch gestalterische Maßnahmen gegenüber der Aufenthaltsfunktion reduziert. Eine Verkehrsberuhigung von zentralen Straßenräumen wird verfolgt.

Zielsetzung im Hinblick auf den Fußverkehr

Im Ortskern soll zukünftig ein barrierefreies, sicheres Fußwegenetz zu allen maßgeblichen Zielen entstehen. Wo sinnvoll möglich, werden breitere Gehwege und Querungshilfen angelegt. Wo keine Verbesserung für den Fußverkehr möglich ist, werden alternative Wegeführungen realisiert. Belastungen durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr werden dadurch möglichst reduziert.

Zielsetzung im Hinblick auf den Radverkehr

Der Radverkehr soll zukünftig ein maßgebliches Verkehrsmittel auf Wegen im „Hauptort“, zwischen den Ortsteilen und zwischen Glonn und seinen Nachbarkommunen werden. Hierzu werden entlang der stärker befahrenen Straßen zwischen den Ortsteilen Radwege errichtet. Innerhalb des Hauptorts werden Verbesserungen an den Hauptstraßen sowie zusätzliche Wegeverbindungen realisiert. Zudem werden öffentliche und private Fahrradabstellanlagen ausgebaut.

Zielsetzung im Hinblick auf den ÖPNV

Der ÖPNV soll zukünftig barrierefrei, attraktiv und verständlich in möglichst dichter Taktung geführt werden. Daher setzt sich Glonn auf der Ebene des Landkreises für die Umsetzung weiterer Verbesserungen im Regionalbusverkehr ein. Die Bushaltestellen im Gemeindegebiet werden schrittweise barrierefrei und attraktiv umgestaltet, der Bahnhofsplatz wird zu einem attraktiven, zentralen Mobilitätsknotenpunkt in Glonn aufgewertet, der verschiedene Verkehrsmittel vernetzt.

Zielsetzung im Hinblick auf den fließenden Kfz-Verkehr

Zukünftig wird grundsätzlich eine Reduktion des Kfz-Verkehrs und der durch ihn resultierenden Belastungen angestrebt, die Erreichbarkeit maßgeblicher Einrichtungen mit dem Kfz soll jedoch erhalten bleiben. Hierzu werden alternative Verkehrsmittel aufgewertet, Maßnahmen der Verkehrsberuhigung ergriffen und die Kfz-Verkehre besser gelenkt.

P Zielsetzung im Hinblick auf den ruhenden Kfz-Verkehr

Um die Erreichbarkeit des Ortskerns mit dem Kfz zu erhalten, werden auch zukünftig ausreichend öffentliche Parkmöglichkeiten vorgehalten. Die Stellplätze in den zentralen Straßenräumen werden dabei kurzen Erledigungen vorbehalten. Personen mit längeren Aufenthalten im Ortskern werden verstärkt auf größere und weiter außen liegende Parkmöglichkeiten gelenkt. Die nachzuweisenden Stellplätze im Rahmen von Bauvorhaben werden differenziert und ggfs. reduziert.

M Innovative Mobilitätsangebote erhalten und ggfs. ausbauen

Das Vorhandensein von Car- und Lastenradsharing ist eine maßgebliche Stärke und soll künftig gesichert werden. Eine deutliche Ausweitung des Angebots ist kurzfristig nicht realistisch, wird aber im Auge behalten. Ziel ist zudem eine Bündelung der Angebote an einer zentralen Stelle im Ortskern. Der Hochlauf der Elektromobilität wird durch den Ausbau von Ladeinfrastruktur unterstützt.

5 Maßnahmen des Verkehrskonzepts Glonn

Aufbauend auf der Bestandsanalyse und Bewertung sowie der auf Basis des ISEK formulierten verkehrlichen Zielsetzungen wurde schließlich ein Maßnahmenkonzept erarbeitet und im Hinblick auf die Leitziele beurteilt. Da viele Maßnahmen mehrere Leitziele und Verkehrsträger adressieren, erfolgte keine Gliederung der Maßnahmen nach Leitziele bzw. Verkehrsmitteln, sondern nach Maßnahmenpaketen. Dabei handelt es sich um die Maßnahmenpakete Verkehrsberuhigung im Ortskern, Punktuelle Erhöhung der Sicherheit und Verkehrsqualität, Lineare Netzverbesserungen, Öffentlicher Nahverkehr, Mobilitätsangebote & -konzepte sowie Kommunikation & Mobilitätsmanagement. Die Maßnahmen innerhalb der Pakete wurden jeweils durchnummeriert und werden in den nachfolgenden Unterkapiteln behandelt. Als Übersicht zur Lokalisierung der Maßnahmen dient Abbildung 18.



Abbildung 18 Verortung der im Rahmen des Verkehrskonzeptes vorgeschlagenen Maßnahmen gegliedert nach Maßnahmenpaketen [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

5.1 Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern

Das Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern subsummiert im Wesentlichen diejenigen Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Ortskern beitragen, gleichzeitig jedoch seine Erreichbarkeit erhalten sollen. Im Fokus steht dabei eine Verkehrsberuhigung auf dem Marktplatz sowie in dessen näherem Umfeld durch bauliche Umgestaltungen, durch verkehrsrechtliche Anordnungen zur Verkehrsberuhigung sowie durch die Neuordnung und Lenkung des ruhenden Kfz-Verkehrs. Zudem soll die möglichst emissionsarme Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs durch den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur unterstützt werden. Eine entsprechende Übersicht der Maßnahmen und deren Wirkung auf die sieben verkehrlichen Leitziele kann der folgenden Tabelle 1 entnommen werden. Die Einzelmaßnahmen werden im Anschluss an die Tabelle erläutert.

								
Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern								
OK1	Neuordnung der Verkehrsflächen auf dem Marktplatz im Rahmen seiner Aufwertung als zentraler öffentlicher Platz von Glonn	■	■	■	■	■	■	■
OK1a	Räumliche Bündelung des fließenden Kfz-Verkehrs auf einem Teil des Marktplatzes und Einbettung der Fahrbahn in die Platzgestaltung							
OK1b	Entfall von Teilen der Kfz-Stellplätze und Bündelung des ruhenden Kfz-Verkehrs auf einer Seite des Marktplatzes							
OK1c	Prüfung einer Einbeziehung der Staatsstraße in die Umgestaltung des Marktplatzes in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt							
OK1d	Ausbau der öffentlichen Fahrradabstellanlagen auf dem Marktplatz							
OK2	Einsetzen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h im zentralen Abschnitt der St2079 (Münchener Str./ Prof.-Lebsche-Str.)	■	■	■	■	■	■	■
OK3	Umgestaltung des Klosterwegs zwischen der Münchener Straße und der Geschwister-Schöll-Straße unter Einbeziehung des Feuerwehrhauses	■	■	■	■	■	■	■
OK4	Ausweisung der St.-Johannes-Straße als verkehrsberuhigten Bereich	■	■	■	■	■	■	■
OK5	Stetige Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr im Ortskern	■	■	■	■	■	■	■
OK6	Verkürzung der Höchstparkdauern an der Münchener Straße	■	■	■	■	■	■	■
OK7	Realisierung eines Parkleitsystems zu den größeren Parkplätzen in Randlage des Ortskerns	■	■	■	■	■	■	■
OK8	Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Ortskern	■	■	■	■	■	■	■
OK8a	Aktives Zugehen auf lokale Einzelhändler zur Realisierung von Ladeinfrastruktur							
OK8b	Schrittweise weiterer Ausbau in Abhängigkeit von der Entwicklung des Bestands an Elektrofahrzeugen							

Tabelle 1 Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele

OK 1: Neuordnung der Verkehrsflächen auf dem Marktplatz

Aus städtebaulicher Sicht ist die Aufwertung des Marktplatzes als zentralen öffentlichen Platz von Glonn durch eine bauliche Umgestaltung eine Schlüsselmaßnahme des ISEK [1]. Aus verkehrlicher Sicht wird es im Rahmen der Umgestaltung vor allem als sinnvoll erachtet, den fließenden Kfz-Verkehr auf einer Seite des Marktplatzes zu bündeln und die Fahrbahn in die Platzgestaltung einzubetten. Aufgrund der festgestellten Restkapazitäten auf größeren zentralen Parkplätzen wird zudem ein Entfall von Teilen der Kfz-Stellplätze als möglich erachtet, was die Bündelung der Stellplätze auf einer Platzseite ermöglicht. Flächen, welche durch die Bündelung des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs auf einer Platzseite frei werden, könnten z.B. dafür genutzt werden, einen Kfz-verkehrsfreien Aufenthaltsbereich mit vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten zu schaffen. Zudem sollten zusätzliche hochwertige Fahrradabstellanlagen realisiert werden. Eine Einbeziehung der Staatsstraße in die Platzgestaltung ist zwar prinzipiell denkbar, die Möglichkeiten hierzu sind jedoch in jedem Fall mit dem zuständigen Straßenbaulastträger (StBA Rosenheim) abzustimmen.

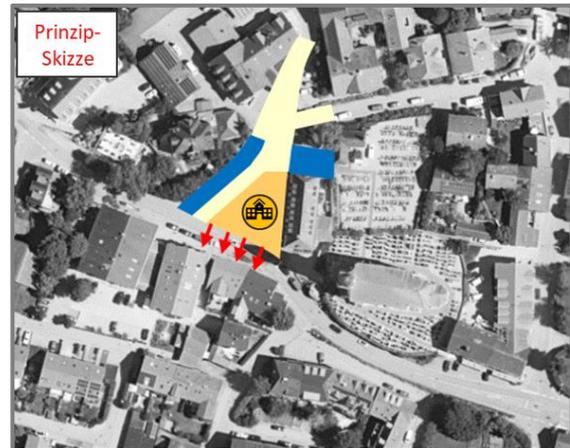


Abbildung 19 Prinzip-Skizze zur möglichen Umgestaltung des Marktplatzes [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

OK 2: Einsetzen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der St 2079

Um die Barrierewirkung der St 2079 im Ortskern von Glonn zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird ein weiteres Einsetzen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Ortskern empfohlen, auch wenn diese aufgrund der Klassifizierung der Straße aktuell nicht umsetzbar ist. Mit der Mitgliedschaft in der „Initiative Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, die sich für mehr Gestaltungsspielräume zur Ausweisung von Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit einsetzt, ist der Markt Glonn diesbezüglich bereits nach seinen Möglichkeiten tätig. Ggfs. ergeben sich durch die aktuell laufende Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung zukünftig Spielräume, die durch die Markt-gemeinde Glonn genutzt werden sollten. Alternativ könnte ggfs. auch die Begründung einer Geschwindigkeitsbeschränkung über die Thematik des Lärmschutzes geprüft werden. Die Aussichten auf einen Erfolg können jedoch im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht beurteilt werden.

OK 3: Umgestaltung des nördlichen Abschnitts des Klosterwegs

Der Klosterweg weist zwischen der Münchener Straße und der Geschwister-Scholl-Straße in größeren Abschnitten eine für Erschließungsstraßen vergleichsweise große Fahrbahnbreite in Verbindung mit schmalen Gehwegen auf, was gegebenenfalls auf den noch bestehenden Feuerwehrstandort zurückgeführt werden kann. Im Zuge des Umzugs der Feuerwehr an die Kastenseestraße werden sich allerdings die verkehrlichen Anforderungen an die Straße ändern, sodass eine Verschmälerung der Fahrbahn (auf 5,50m) zugunsten von breiteren Gehbereichen empfohlen wird. Insbesondere gilt dies aufgrund der Funktion der Straße als Schulweg. Zusätzlich entsteht durch die im Rahmen des ISEKs angedachte öffentliche Nachnutzung des aktuellen Feuerwehrstandortes im Zentrum des Klosterwegs [1] ein öffentlicher Platz mit einer erhöhten Frequenz an Passant*innen, der in die Gestaltung des Klosterwegs einbezogen werden könnte.

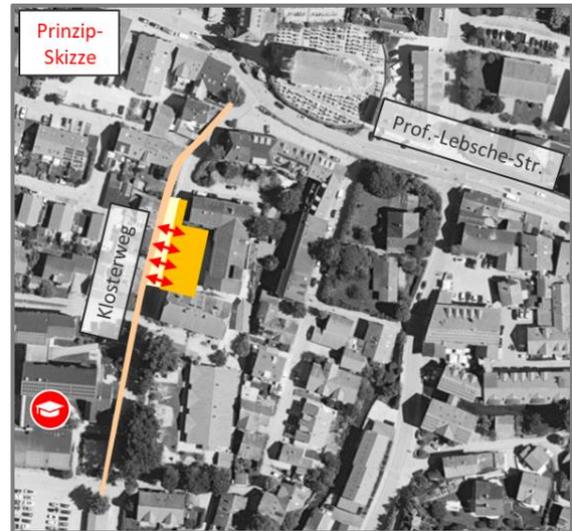


Abbildung 20 Prinzip-Skizze zur möglichen Umgestaltung des Klosterwegs [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

OK 4: Ausweisung der St.-Johannes-Str. als verkehrsberuhigten Bereich

Die St.-Johannes-Straße nordöstlich des Marktplatzes ist im Bestand sehr schmal, wird von sehr geringem Kfz-Verkehr frequentiert und ist als Mischfläche für alle Verkehrsteilnehmenden ohne eingetragene Gehwege bzw. Gehbereiche ausgestaltet. Sie bietet zudem eine Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen der Lena-Christ-Straße und dem Ortskern. Zur Betonung Ihrer Funktion als Wohnweg und zum stärkeren Schutz der Fußgänger*innen wird für die Straße die Prüfung einer Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich empfohlen, welche eine weitere Geschwindigkeitsreduktion nach sich zieht.



Abbildung 21 St.-Johannes-Straße als verkehrsberuhigter Bereich [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

OK 5: Stetige Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- & Radverkehr

Allgemein lässt sich aus der Analyse und Bewertung ableiten, dass die vorhandenen Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr an vielen Stellen (insbes. auch an der St 2079) lückenhaft oder nur einseitig vorliegen und nicht dem Stand der Technik entsprechen bzw. unter den Mindestbreiten liegen. Ein Fokus liegt auf dem Fußverkehr, da der Radverkehr meist im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Eine flächendeckende Herstellung des Stands der Technik scheidet jedoch voraussichtlich häufig an Grundstücksverfügbarkeiten sowie der gebauten Umgebung und ist aufgrund der hohen Kosten in vielen Fällen nur im Rahmen von ohnehin erforderlichen Straßensanierungen denkbar.

Daher wird empfohlen, bei zukünftigen Straßensanierungen, Verkäufen von Grundstücken und baulichen Entwicklungen im Ortskern stets eine Realisierung von neuen oder eine Verbreiterung von bestehenden Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr zu prüfen, um die Verkehrsarten innerhalb der Gemeinde kontinuierlich attraktiver zu machen. Im Nebennetz kommt auch eine weiche Separation der Gehbereiche von der Fahrbahn oder die Ausführung der Straßen als niveaugleiche Mischverkehrsflächen (in Verbindung mit der Ausweisung als verkehrsberuhigte Bereiche) in Frage, um ein stärkeres Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten zu fördern.

OK 6: Verkürzung der Höchstparkdauern an der Münchener Straße

Um die Anfahrbarkeit des Einzelhandels im Ortskern für Personen mit kurzen Erledigungen zu optimieren, sollten die Kfz-Stellplätze direkt vor den Geschäften an der Münchener Straße denjenigen Personen vorbehalten sein, die sehr kurze Einkäufe in den anliegenden Geschäften tätigen.

Dies könnte entweder über die Reduktion der Parkscheibenregelung auf 30 Minuten (Parken wäre dann 30 bis 59 Minuten erlaubt) oder durch die Beschilderung mit eingeschränktem Halteverbot, bei dem ein kurzes Aussteigen für einen Einkauf toleriert wird, geregelt werden. Sollte sich nach der Umsetzung der Regelung zeigen, dass durch den höheren Stellplatzwechsel der Bedarf an Stellplätzen vor den Geschäften sinkt, könnte die Herausnahme einzelner Stellplätze zugunsten von breiteren Fußwegen geprüft werden.



Abbildung 22 Mögliche Regeln auf den Stellplätzen an der Münchener Str. [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

OK 7: Realisierung eines Parkleitsystems zu den größeren Parkplätzen

Da auf den beiden größeren öffentlichen Parkplätzen am Bahnhofplatz und an der Geschwister-Scholl-Straße (am Rand des Ortskerns) gantztägig noch Restkapazitäten bestehen, während die zentralen Stellplätze rund um den Marktplatz zeitweise hoch ausgelastet sind, wird empfohlen, den ruhenden Kfz-Verkehr mit einem statischen Parkleitsystem verstärkt auf diese größeren Parkplätzen hinzuweisen.

So soll in Verbindung mit den kürzeren Höchstparkdauern auf den straßenbegleitenden Stellplätzen im Ortskern die Attraktivität der etwas weiter außen liegenden Stellplätze verstärkt werden. Sofern durch zukünftige bauliche Entwicklungen im Ortskern weitere zentrumsnahe, (zumindest zeitweise) öffentlich nutzbare Stellplätze zur Verfügung gestellt werden können (z.B. im Bereich des ehemaligen Feuerwehrhauses), könnten diese nachträglich in die Beschilderung mit aufgenommen werden.



Abbildung 23 Mögliche Wegführung eines Parkleitsystems [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

OK 8: Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Ortskern

Um die europaweit angestrebte Wende zur Elektromobilität voranzutreiben, sollte die öffentliche Ladeinfrastruktur fortlaufend ausgebaut werden. Im Ortskern bieten sich hierzu größere Parkplätze mit längeren Höchstparkdauern an. Zudem sollte mit den lokalen Einzelhandelsbetrieben Kontakt aufgenommen werden, um darauf hinzuwirken, dass diese ihre Stellplätze mit Ladeinfrastruktur ausstatten.

Als sinnvolle Standorte erscheinen insbesondere der Bahnhofplatz (öffentlicher Parkplatz) sowie die großen Parkplätze der Einzelhandelsmärkte an der Kastenseestraße und der Wolfgang-Koller-Straße.



Abbildung 24 Vorschlag für mögliche Standorte von Ladeinfrastruktur [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

5.2 Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung der Sicherheit und Verkehrsqualität

Das Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung der Sicherheit und Verkehrsqualität subsummiert verschiedene kleinteilige Maßnahmen, die im Wesentlichen Verbesserungen an speziellen Gefahrenstellen und Knotenpunkten mit sich bringen sollen. Im Fokus stehen dabei der Bereich rund um das Lebsche-Grundstück inklusive des Knotenpunkts Prof. Lebsche-Straße/ Feldkirchner Straße, der Knotenpunkt Prof.-Lebsche-Straße/ Wolfgang-Koller-Straße sowie der Knotenpunkt Rotter Straße/ Franz-Kaltner-Straße. Außerdem beschäftigt sich das Maßnahmenpaket mit der gestalterischen Hervorhebung von Ortseingangssituationen in den Marktkern. Eine entsprechende Übersicht der Maßnahmen und deren Wirkung auf die sieben verkehrlichen Leitziele kann der folgenden Tabelle 2 entnommen werden. Die Einzelmaßnahmen werden im Anschluss an die Tabelle erläutert.

								
Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung d. Sicherheit und Verkehrsqualität								
PK1	Anpassung der Verkehrsführung um das Lebsche-Grundstück							
PK1a	Verbreiterung der Niedermairstraße & Öffnung für den Radverkehr gegen die Einbahnrichtung							
PK1b	Verbreiterung der Gehwege an der Feldkirchner Straße im Bereich des Planungsvorhabens							
PK1c	Verbreiterung der Verbindung zwischen Niedermairstraße und Feldkirchner Straße für den Fußverkehr							
PK1d	Verbreiterung der Prof.-Lebsche-Straße im Knotenpunktbereich mit der Feldkirchner Straße							
PK1e	Prüfung einer Bereitstellung von (zeitweise) öffentlichen Stellplätzen im Rahmen des Vorhabens und Erschließung von der Feldkirchner Straße							
PK1f	Erhalt einer barrierearmen Verbindung zwischen Niedermairstraße und Prof.-Lebsche-Straße unter Berücksichtigung des Radverkehrs							
PK1g	Prüfung der Machbarkeit einer Teilsignalisierung oder Signalisierung des Knotenpunkts Prof.-Lebsche-Straße Feldkirchner Straße							
PK2	Roteinfärbung der Radverkehrsfurt am Knotenpunkt Rotter Straße/ Franz-Kaltner-Straße							
PK3	Umgestaltung des Knotenpunkts Prof.-Lebsche-Straße/ Wolfgang-Koller-Straße							
PK4	Hervorhebung weiterer Ortseingangssituationen durch bauliche Maßnahmen							
PK4a	Hervorhebung der Ortseingangssituation in der Kastenseestraße							
PK4b	Hervorhebung der Ortseingangssituation in der Münchner Straße							
PK4c	Hervorhebung der Ortseingangssituation in der Haslacher Straße							

Tabelle 2 Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung d. Sicherheit & Verkehrsqualität sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele

PK 1: Anpassung der Verkehrsführung um das Lebsche-Grundstück

Im Rahmen der Planung zur baulichen Entwicklung des sogenannten Lebsche-Grundstücks im Ortskern werden die folgenden Aspekte zur Berücksichtigung empfohlen:

- Verbreiterung der Niedermairstraße & Öffnung für den Radverkehr gegen die Einbahnrichtung;
- Verbreiterung der Gehwege an der Feldkirchner Straße im Bereich des Planungsvorhabens;
- Verbreiterung der Verbindung zwischen Niedermair- & Feldkirchner Straße für den Fußverkehr;
- Verbreiterung der Prof.-Lebsche-Straße im Knotenpunktbereich mit der Feldkirchner Straße;
- Prüfung einer Bereitstellung von (zeitw.) öffentlichen Stellplätzen im Rahmen des Vorhabens und Erschließung von der Feldkirchner Straße;
- Erhalt einer barrierearmen Verbindung zwischen Niedermairstraße und Prof.-Lebsche-Straße unter Berücksichtigung des Radverkehrs;
- Prüfung der Machbarkeit einer Teilsignalisierung oder Signalisierung des Knotenpunkts Prof.-Lebsche-Straße Feldkirchner Straße.

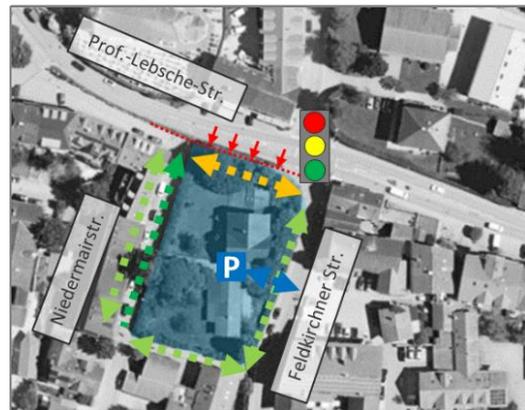


Abbildung 25 Maßnahmen rund um das Lebsche-Grundstück [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

PK 2: Roteinfärbung der Radverkehrsfurt am Knotenpunkt Rotter Str./ Franz-Kaltner Str.

Entlang der Rotter Straße ist im Bestand ein Zweirichtungsrادweg angeordnet. Diese Führungsform stellt an unsignalisierten Knotenpunkten eine besondere Gefahrenstelle dar, weil der Radverkehr an ihnen aus einer zunächst unerwarteten Richtung kommt. In den Richtlinien werden daher besondere Schutzmaßnahmen für den Radverkehr an solchen Knotenpunkten empfohlen. Diese umfassen die Roteinfärbung der Furt, die Markierung von Piktogrammen und die Aufstellung von spezifischer Beschilderung [4]. Es wird empfohlen, diese Maßnahmen am Knotenpunkt Rotter Str./ Franz-Kaltner-Str. und zukünftig in ähnlichen Fällen umzusetzen.



Abbildung 26 Maßnahme am Knoten Rotter Str./ Franz-Kaltner-Str. [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

PK 3: Umgestaltung des Knotenpunkts Prof.-Lebsche-Str./ Wolfgang-Koller-Str.

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Eingangssituation in den engeren Ortskern hervorzuheben, wird die Umgestaltung des Knotenpunkts Prof.-Lebsche-Str./ Wolfgang-Koller-Str. vorgeschlagen. Aus verkehrlicher Perspektive erscheint ein Kreisverkehr als sinnvollste Lösung, allerdings ist seine Machbarkeit aufgrund des schwierigen Geländes und der Grundstücksverfügbarkeit im Detail zu prüfen. Alternativ wird vorgeschlagen, die Wolfgang-Koller-Straße stärker auf die Achse Prof.-Lebsche-Straße/ Rotter Straße abzukröpfen. Auch so könnte die Sicherheit am Knoten erhöht werden.

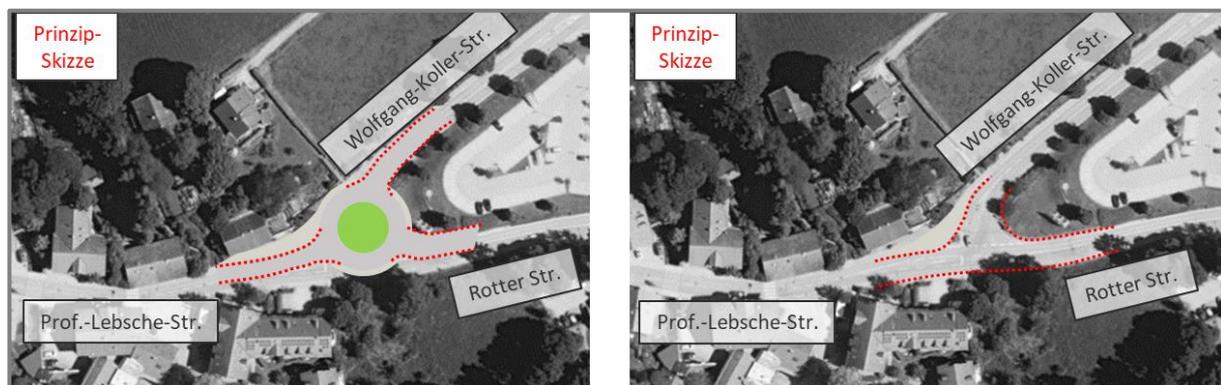


Abbildung 27 Ansätze für den Knoten Prof.-Lebsche-/ Wolfgang-Koller-Str. [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

PK 4: Hervorhebung weiterer Ortseingangssituationen nach Glonn

Die Ortseingangssituationen nach Glonn sind an einigen Straßen bereits durch Mittelinseln hervorgehoben, an anderen Straßen sind die Übergänge in den Ort jedoch fließend. Daher wird empfohlen, möglichst auch die weiteren Ortseingänge durch bauliche Maßnahmen zu betonen, sofern entsprechende Flächen zur Verfügung stehen und sie baulich machbar sind. Sinnvoll und ggfs. machbar sind Mittelinseln insbesondere in den Ortseingängen der Kastenseestraße, der Münchener Straße und der Haslacher Straße. An der Feldkirchner Straße erscheint die Umsetzung einer Mittelinsel am Ortseingang aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit nicht möglich.



Abbildung 28 Beispielhafter Ortseingang [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

5.3 Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserungen

Das Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserung setzt einen maßgeblichen Fokus auf die Optimierung von Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr. Es werden dabei sowohl wünschenswerte Radverbindungen in Richtung der Ortsteile (unter anderem Schlacht, Kastenseeon und Herrmannsdorf, Bruck) und Nachbarkommunen (unter anderem Baiern, Egming, Oberpfarrern), als auch Wegeverbindungen innerhalb des Ortszentrums adressiert. Eine entsprechende Übersicht der Maßnahmen und deren Wirkung auf die sieben verkehrlichen Leitziele kann der folgenden Tabelle 3 entnommen werden. Die Einzelmaßnahmen werden im Anschluss an die Tabelle erläutert.

								
Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserungen								
LN1	Realisierung eines Geh- und Radwegs entlang der Zinneberger Straße / EBE 13 bis zur Abzweigung nach Herrmannsdorf		■	■		■		
LN2	Fortführung des Geh- und Radwegs entlang der östlichen St 2079 vom Ortsteil Wetterling bis zur Gemeindegrenze nach Baiern		■	■		■		
LN2a	Fortführung des Geh- und Radwegs entlang der östlichen St 2079 vom Ortsteil Wetterling bis zur Abzweigung nach Herrmannsdorf							
LN2b	Fortführung des Geh- und Radwegs entlang der östlichen St 2079 von der Abzweigung Herrmannsdorf bis zur Gemeindegrenze nach Baiern							
LN3	Realisierung eines Geh- und Radwegs vom WSV Glonn in die Zinneberger Siedlung mit Anschluss an die Behamstraße		■	■		■		
LN4	Realisierung eines Geh- und Radwegs zwischen dem Ortskern und dem WSV Glonn (ggfs. mit Verbindung in den Glonner Süden)		■	■		■		
LN5	Realisierung einer Verbindung zwischen der Kastenseestraße und dem Postanger im Rahmen des Neubaus der Feuerwehr		■	■		■		
LN6	Realisierung eines Geh- und Radwegs entlang der Kastenseestraße / EBE 13 bis zur Gemeindegrenze nach Egming		■	■		■		
LN6a	Realisierung eines Geh- und Radwegs entlang der Kastenseestraße / EBE 13 bis zur Abzweigung Steinhausen							
LN6b	Realisierung eines Geh- und Radwegs entlang der Kastenseestraße / EBE 13 zwischen der Abzweigung Steinhausen und Kastenseeon							
LN6c	Realisierung eines Geh- und Radwegs entlang der Kastenseestraße / EBE 13 zwischen Kastenseeon und der Gemeindegrenze nach Egming							
LN7	Realisierung einer Fuß- und Radverbindung zwischen Glonn und Oberpfarrern entlang der St 2079 oder mit Umweg über den Ortsteil Adling		■	■		■		
LN7a	Realisierung eines Geh- und Radwegs vom Ortsteil Schlacht bis nach Glonn entlang der St 2079 oder mit Umweg über den Ortsteil Adling							
LN7b	Realisierung eines Geh- und Radwegs entlang der westlichen St 2079 vom Ortsteil Schlacht bis zur Gemeindegrenze nach Oberpfarrern							
LN8	Realisierung einer Fuß- und Radverbindung zwischen der Lena-Christ-Straße und der Wolfgang-Koller-Straße		■	■		■		
LN9	Prüfung von einseitigen Schutzstreifen an breiteren Hauptverkehrsstraßen (insbers. mit stärkeren Steigungen)			■		■		

Tabelle 3 Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserungen sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele

LN 1: Geh- & Radweg entlang der Zinneberger Straße / EBE 13

Um eine direkte Verbindung zwischen der Zinneberger Siedlung und den Ortsteilen Westerndorf und Herrmannsdorf zu schaffen, wird die Realisierung eines Geh- und Radwegs entlang der Zinneberger Straße (EBE 13) empfohlen. In weiterer Folge ergäben sich über die gering durch den Kfz-Verkehr befahrene Schloßstraße auch attraktivere Verbindungen in Richtung Bruck und Grafing.

LN 2: Geh- & Radweg entlang der Rotter Straße / St 2079 (Ost)

Zur Anbindung des Hauptorts Glonn an Herrmannsdorf und an die Nachbarkommune Baiern wird im ersten Schritt die Verlängerung des Radwegs an der St 2079 von Wetterling bis zur Schießstätte bzw. zur Abzweigung Herrmannsdorf empfohlen. Im Idealfall würde eine Verlängerung des bestehenden Geh- und Radwegs bis zur Abzweigung Berganger in der Gemeinde Baiern erfolgen. Durch diese Maßnahme wäre eine sichere Verbindung von Berganger bis Glonn möglich (ca. 15 Minuten mit dem Rad).

LN 3: Verbindung zwischen WSV Glonn und Zinneberger Siedlung

Zur Anbindung des WSV Glonn an die Zinneberger Siedlung und die Radverkehrsanlagen an der Rotter Straße wird die Realisierung eines direkten Geh- und Radwegs zwischen den beiden Zielen vorgeschlagen. Auch der Ortsteil Wetterling könnte von der neuen Verbindung profitieren, da sich kürzere Wege in die Zinneberger Siedlung und zum WSV Glonn ergeben würden. Bei einer zusätzlichen Anbindung der neuen Verbindung an die Behamstraße ergäben sich zudem verkehrsberuhigte Verbindungen zum dort bestehenden Einzelhandelsmarkt. Zudem könnte auch eine Strecke in den Glonner Süden mit der beschriebenen Verbindung verknüpft werden (*siehe Maßnahme LN 4*).

LN 4: Verbindung zwischen dem WSV Glonn und dem Ortskern

Da ausgehend vom WSV Glonn auch zu Nachtzeiten Fuß- und Radverkehre stattfinden, kommt es trotz der eher geringen Kfz-Verkehre an der Haslacher Straße zu Konflikten. Daher wird die Anbindung des WSV Glonn über einen Geh- und Radweg an den Glonner Ortskern vorgeschlagen. Die verkehrlich sinnvollste Lösung (auch in Verbindung mit dem vorgeschlagenen Geh- und Radweg in die Zinneberger Siedlung wäre die Führung über die Glonn mit Anschluss an die Straße Am Kupferbach und ggfs. weitere Wohnwege (Detailprüfung aufgrund der erheblichen Steigung notwendig), da sich so auch Verbindungen in den Glonner Süden ergäben. Die Wegeverbindung könnte mit der Verbindung in die Zinneberger Siedlung (*siehe Maßnahme LN 3*) verknüpft werden. Sollte eine solche Verbindung nicht möglich sein, wird eine Führung entlang der Haslacher Straße empfohlen.

LN 5: Verbindung zwischen Postanger und Kastenseestraße

Zwischen der Kastenseestraße und dem Klosterweg bestehen aktuell nur Verbindungen entlang der Münchener Straße (stark befahren und mit schmalen Gehwegen ausgestattet) oder alternativ über die Geschwister-Scholl-Straße. Beide Wegeverbindungen sind insbesondere bei Zielen zwischen den beiden Straßen mit größeren Umwegen verbunden. Daher wird empfohlen, im Zuge der Realisierung des neuen Feuerwehrhauses eine Fuß- und Radverkehrsverbindung zwischen dem Postanger und der Kastenseestraße zu schaffen, die eine verkehrsberuhigte Alternativroute zu den beiden anderen Achsen bildet. Zudem sollte in diesem Zuge im Bereich der neuen Querverbindung die Realisierung einer Querungshilfe über die Kastenseestraße (z.B. durch eine Mittelinsel geprüft werden).

LN 6: Geh- und Radweg entlang der Kastenseestraße

Zur Anbindung des Hauptorts Glonn in Richtung Kastensee, Kastenseeon und Egmatting wird die Realisierung eines Geh- & Radwegs zwischen Glonn und Egmatting empfohlen. Mögliche Realisierungsschritte für die Verbindung sind die Realisierung eines Geh- & Radwegs zwischen Glonn und der Abzweigung Steinhausen, die Weiterführung des Geh- & Radwegs von der Abzweigung Steinhausen bis nach Kastenseeon und die Weiterführung des Geh- & Radwegs von Kastenseeon bis zur Gemeindegrenze nach Egmatting (und in Zusammenarbeit mit der Nachbarkommune darüber hinaus).

LN 7: Geh- und Radweg entlang der St 2079 (West)

Zur Anbindung des Hauptorts Glonn in Richtung Schlacht und Oberpframmern wird die Realisierung eines Geh- & Radwegs zwischen Glonn und Oberpframmern empfohlen. Mögliche Teilschritte sind die Realisierung eines durchgehenden Geh- & Radwegs zwischen Glonn und Schlagt (ggfs. mit Führung über Adling und das Gelände ASV Glonn) und die Weiterführung des Geh- & Radwegs bis zur Grenze nach Oberpframmern (und in Zusammenarbeit mit der Nachbarkommune darüber hinaus).

LN 8: Verbindung zwischen Lena-Christ- und Wolfgang-Koller-Straße

Zur besseren Anbindung der Zinneberger Siedlung an den Ortskern sowie zur Anbindung der zentralen Wohngebiete an den dort gelegenen Einzelhandelsmarkt wird die Realisierung einer Verbindung zwischen der Lena-Christ-Straße und der Wolfgang-Koller-Straße vorgeschlagen. Ein möglicher Anknüpfungspunkt im Westen ist der Pelzgartenweg, der an der Einmündung Lena-Christ-Straße/ St.-Johannes-Straße anschließt. Mögliche sinnvolle Anknüpfungspunkte im Osten sind der Seitenarm der Wolfgang-Koller-Straße und die Einmündung Wolfgang-Koller-Straße/ Behamstraße.

LN 9: Prüfung von einseitigen Schutzstreifen an breiteren Straßen

Einige Hauptverkehrsstraßen in Glonn sind mit Fahrbahnbreiten von 6,0 m und mehr zwar vergleichsweise breit, ermöglichen jedoch aufgrund der abzubildenden Begegnungsfälle von Kraftfahrzeugen keine ausreichend breiten Geh- & Radwege oder die Realisierung von Schutzstreifen (Zur Abbildung der Regelbreiten bei beidseitigen Fahrradschutzstreifen sind Fahrbahnbreiten von 7,5m erforderlich) [4]. Eine mögliche Lösung zur Verbesserung der Verkehrssituation für den Radverkehr in diesen Straßen ist die Anordnung von einseitigen Schutzstreifen, die bei einer Schutzstreifenbreite von 1,5 m eine gesamte Fahrbahnbreite von 6,0 bis 6,5 m benötigen [8]. Besonders sinnvoll sind diese bei stärkeren Steigungen, welche den Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr und dadurch auch das Sicherheitsdefizit erhöhen. Mögliche Straßen für einseitige Fahrradschutzstreifen sind die Münchener Straße, der zentrale Abschnitt der Kastenseestraße, die Achse Wolfgang-Koller-Straße/ Zinneberger Straße sowie die Rotter Straße. Zur Umsetzung der Maßnahme sind in jedem Fall Detailprüfungen und intensive Abstimmungen mit den jeweils zuständigen Straßenbauverantwortlichen zu führen.

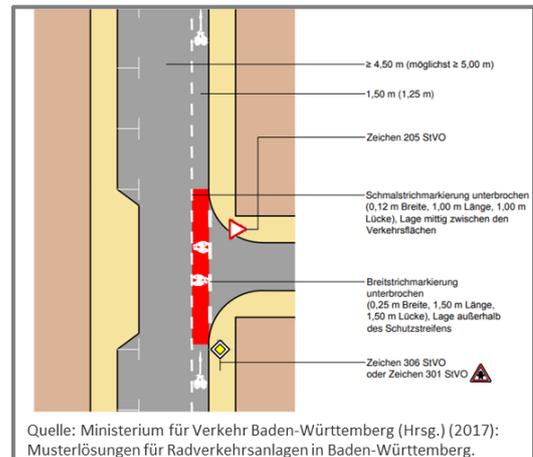


Abbildung 29 Musterlösung für einseitige Fahrradschutzstreifen [Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg] [8]

5.4 Maßnahmenpaket Öffentlicher Nahverkehr

Das Maßnahmenpaket Öffentlicher Nahverkehr subsummiert Maßnahmen für kurzfristige Verbesserungen im Fahrtenangebot des ÖPNV (bereits im Dezember 2023 zur Umsetzung vorgesehen) und das Einsetzen für längerfristige Verbesserungen im Fahrtenangebot des ÖPNV sowie infrastrukturelle Maßnahmen, wie eine Umgestaltung des Bahnhofsplatzes und weiterer Bushaltestellen im Gemeindegebiet mit jeweiligen Untermaßnahmen. Eine entsprechende Übersicht der Maßnahmen und deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele kann der nachfolgenden Tabelle 4 entnommen werden. Die Einzelmaßnahmen werden im Folgenden erläutert.

								
Maßnahmenpaket Öffentlicher Nahverkehr								
OE1	Kurzfristige Verbesserungen im Fahrtenangebot des ÖPNV							
OE1a	Einführung der neuen Buslinie 414 zwischen Kirchseeon und Höhenkirchen-Siegertsbrunn über Moosach, Oberpfraßmarn, Glonn, Egmatting							
OE1b	Ausbau der Verbindungen von Glonn nach Neuperlach Süd durch eine veränderte Linienführung auf der Linie 453 (zukünftig nach Neuperlach-Süd)							
OE1c	Einführung einer verständlicheren Linienführung bei den bestehenden Regionalbuslinien 411, 413 und 453							
OE1e	Einführung eines Bedarfsverkehrs in den südlichen Ortsteilen von Glonn							
OE2	Einsetzen für längerfristige Verbesserungen im Fahrtenangebot des ÖPNV							
OE2a	Einsetzen für eine neue Querverbindung zwischen Aßling und Glonn							
OE2b	Einsetzen für einen Angebotsausbau und eine Beschleunigung auf der Linie 440							
OE2c	Einsetzen für eine weitere Taktverdichtung auf den beiden Buslinien 411 und/ oder 453 in Richtung Neuperlach Süd							
OE3	Umgestaltung des Bahnhofsplatzes in Glonn							
OE4	Bauliche Umgestaltung der Bushaltestellen im Gemeindegebiet							
OE4a	Neugestaltung der Bushaltestelle Fuggerstraße							
OE4b	Neugestaltung der Bushaltestelle Rotter Straße							
OE4c	Neugestaltung der Bushaltestelle Wetterling							
OE4d	Neugestaltung weiterer Bushaltestellen in den Ortsteilen							

Tabelle 4 Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Öffentlicher Nahverkehr sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele

OE 1: Kurzfristige Verbesserungen im Fahrtenangebot des ÖPNV

Folgende Maßnahmen zur besseren Anbindung Glonns an benachbarte Kommunen und den dortigen SPNV (S-Bahn Höhenkirchen-Siegertsbrunn) und (U-Bahn Neuperlach Süd) werden zum Fahrplanwechsel 12/2023 umgesetzt bzw. sind im Falle des Bedarfsverkehrs bereits umgesetzt:

- Einführung der Buslinie 414 zwischen Kirchseeon und Höhenkirchen-Siegertsbrunn über Moosach, Oberpframmern, Glonn und Egmmating;
- Ausbau der Verbindungen von Glonn nach Neuperlach Süd durch eine geänderte Führung der Linie 453 (zukünftig nach Neuperlach Süd);
- Einführung einer verständlicheren Linienführung durch die Umsetzung einer einheitlichen Linienführung bei den bestehenden Regionalbuslinien 411, 413 und 453;
- Einführung eines Bedarfsverkehrs mit Ruftaxis in den südlichen Ortsteilen von Glonn (*bereits erfolgt und bislang sehr positiv aufgenommen*).

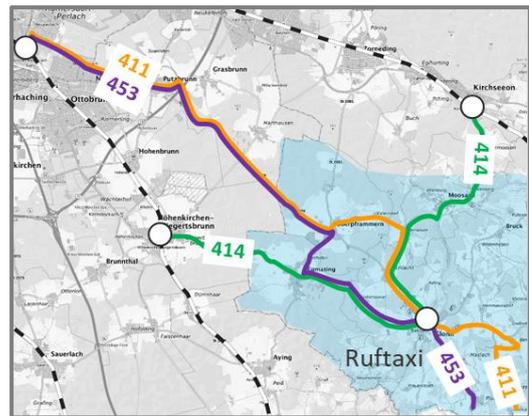


Abbildung 30 Kurzfristige Verbesserungen im Busliniennetz [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]

OE 2: Einsetzen für längerfristige Verbesserungen im Fahrtenangebot des ÖPNV

Folgende Maßnahmen brächten längerfristig einen Mehrwert für die Anbindung Glonns an benachbarte Kommunen und den dortigen SPNV, weshalb sich die Gemeinde für deren Umsetzung einsetzen sollte.

- Realisierung einer direkten Querverbindung zwischen den Gemeinden Aßling und Glonn;
- Angebotsausbau und Beschleunigung auf der Linie 440 (*Die Maßnahme würde allerdings voraussichtlich zu Lasten der Erschließung von Moosach durch den Busverkehr gehen*);
- Umsetzung weiterer Taktverdichtung auf den Linien 411 und/ oder 453 in Richtung der U-Bahn-Station Neuperlach Süd.

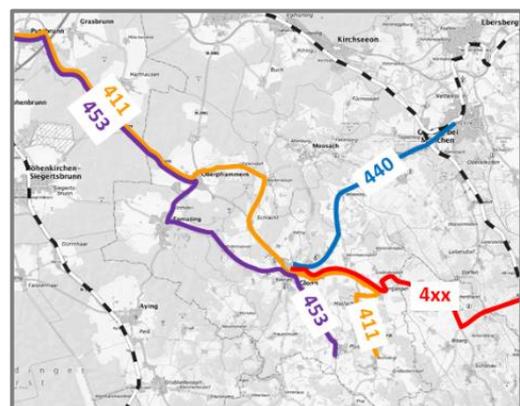


Abbildung 31 Mögliche längerfristige Verbesserungen im Busliniennetz [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [2]]

OE 3: Bauliche Umgestaltung des Bahnhofsplatzes in Glonn

Der Glonner Bahnhofplatz ist im Bestand nicht nur die zentrale Haltestelle für die (zukünftig ausgebauten) Busverkehre, sondern bildet auch eine größere zentrale Parkmöglichkeit im Ortskern. Der Bahnhofplatz stellt damit für verschiedene Verkehrsarten das Tor in den Ortskern von Glonn dar. Diese Funktion sollte durch seine Neuordnung und städtebauliche Aufwertung betont werden, weshalb eine gesamtheitliche Umgestaltung des Bahnhofsplatzes empfohlen wird. Sinnvolle Bausteine sind dabei insbesondere die Aufwertung und barrierefreie Gestaltung der Haltepunkte für den Busverkehr (Warteflächen, Überdachung, digitale Fahrgastinformation, etc.), die Realisierung von attraktiven Fahrradabstellanlagen für Bike & Ride aus den äußeren Bereichen des Hauptorts, die Realisierung begleitender Angebote für den Radverkehr (z.B. eine Fahrradreparaturstation) sowie die Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs auf dem Bahnhofplatz mit dem Ziel, die aktuellen Stellplätze mindestens zu erhalten und deren Ausstattung mit öffentlicher Ladeinfrastruktur.

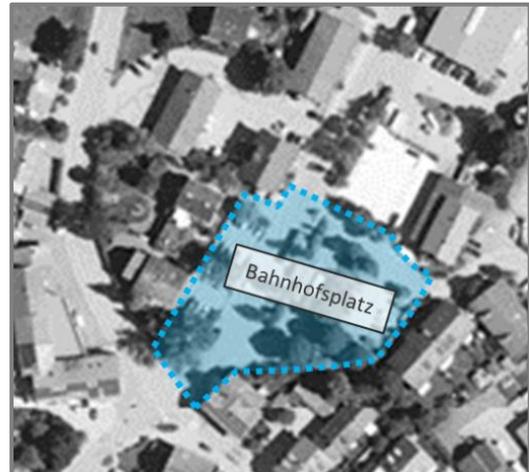


Abbildung 32 Luftbild des Glonner Bahnhofsplatzes [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

OE 4: Bauliche Umgestaltung der Bushaltestellen im Gemeindegebiet

Über den Bahnhofplatz hinausgehend sollten auch die weiteren Bushaltestellen in der Gemeinde Glonn aufgewertet und barrierefrei umgestaltet werden, wobei diejenigen Haltestellen Priorität haben sollten, die täglich bedient und stärker frequentiert werden (unter anderem Glonn, Fuggerstraße; Glonn, Rotter Straße und Wetterling).

Neben einer barrierefreien Gestaltung der Bushaltestellen, die gesetzlich bereits seit Januar 2022 verpflichtend vorgeschrieben ist, ist vor allem die Realisierung eines witterungsgeschützten Unterstands mit Sitzmöglichkeiten für alle Haltestellen zu prüfen. Innerorts sollte zudem ein Rückbau von Busbuchten erfolgen (z.B. an der Haltestelle Glonn, Fuggerstraße). Dies führt durch den Wegfall des Einfädels in den fließenden Verkehr zu einer Beschleunigung des Busverkehrs und ermöglicht größere Warteflächen. Zudem sollte gerade bei Bushaltestellen mit einem größeren Einzugsbereich die Realisierung von einzelnen Fahrradabstellplätzen mit Ansperrmöglichkeiten vorgesehen werden, damit die letzte Meile zum Wohnort mit dem eigenen Fahrrad zurückgelegt werden kann.

5.5 Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote und -konzepte

Das Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote und -konzepte subsummiert die Schaffung bzw. Bündelung von alternativen Mobilitätsangeboten im Ortskern sowie die Anpassung der Stellplatzsatzung als maßgebliches Steuerungsinstrument mit jeweiligen Untermaßnahmen. Eine entsprechende Übersicht der Maßnahmen und deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele kann der nachfolgenden Tabelle 5 entnommen werden. Die Einzelmaßnahmen werden im Folgenden erläutert.

								
Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote & -konzepte								
M1	Realisierung von Mobilitätsangeboten im Ortskern							
M1a	Realisierung einer Fahrradreparaturstation an einer Mobilitätsstation							
M1b	Initiative zu Verlegung des ausleihbaren Lastenrads an die Mobilitätsstation							
M1c	Initiative zu Verlegung des Carsharing-Fahrzeugs an die Mobilitätsstation							
M1d	Realisierung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen im Ortskern							
M2	Anpassung der Glonner Stellplatzsatzung							
M2a	Differenzierung des Stellplatzschlüssels nach Wohnungsgröße							
M2b	Definition eines Bereichs mit guter ÖV-Erschließung und reduzierten Stellplatzpflichten							
M2c	Erhöhung der Forderung für Fahrradabstellplätze in der Stellplatzsatzung							

Tabelle 5 Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote und -konzepte sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele

M1 Realisierung von Mobilitätsangeboten im Ortskern

Um einen attraktiven, zentralen Mobilitätsknotenpunkt zu schaffen, wird am Bahnhofsplatz oder im Bereich des ehemaligen Feuerwehrhauses eine Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote angeregt. Eine Umsetzung am Marktplatz wird nicht als sinnvoll angesehen, da hier die Aufenthaltsfunktion dominieren soll. Am Mobilitätsknotenpunkt könnten bereits vorhandene Angebote zusammengeführt und neue Angebote geschaffen werden. Sinnvolle Bausteine des Mobilitätsknotens sind dabei:

- Realisierung einer Fahrradreparaturstation mit einer Basisausstattung an Werkzeug und einer Luftpumpe zur Durchführung kleiner Reparaturen am eigenen Fahrrad;

- Initiative zur Verlegung des bestehenden ausleihbaren Lastenrads des KiJuFa e.V. an den Standort des gebündelten Mobilitätsknotenpunkts;
- Initiative zur Verlegung des Carsharing-Fahrzeugs des Glonner Auto-Teiler e.V. an den Standort des gebündelten Mobilitätsknotenpunkts;
- Realisierung von öffentlichen Fahrradabstellanlagen bei den Mobilitätsangeboten sowie auch in weiteren zentralen Straßenräumen des Ortskerns.



Abbildung 33 Beispielhafte Mobilitätsangebote zur Schaffung und Bündelung an einer zentralen Stelle im Ortskern von Glonn [Eigene Aufnahmen]

M2 Anpassung der Glonner Stellplatzsatzung

In Bezug auf die Stellplatzsatzung der Marktgemeinde Glonn wird empfohlen, die bislang pauschale Forderung von 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit zukünftig an die Wohnungsgröße zu koppeln und bei kleinen Wohneinheiten (z.B. bis 40 qm) einen, bei mittleren Wohneinheiten (z.B. bis 80 qm) 1,5 und bei großen Wohneinheiten (z.B. ab 80 qm) zwei Stellplätze zu fordern. Zudem wird empfohlen, im direkten Einzugsbereich von häufig bedienten Bushaltestellen und guter Nahversorgungssituation einen Bereich zu definieren, in dem die Stellplatzpflicht etwas abgesenkt wird.

Ergänzend wird vorgeschlagen, die Forderung von Fahrradabstellplätzen deutlich über das aktuelle Maß hinaus (1 Radabstellplatz je Pkw-Stellplatz) zu erhöhen. Sinnvolle Schlüssel im Wohnungsbau liegen im Bereich von einem Abstellplatz/ 30 qm Wohnfläche und umfassen zusätzlich einen Stellplatzanteil für größere Transportmittel (z.B. Fahrradanhänger).

5.6 Maßnahmenpaket Kommunikation und Mobilitätsmanagement

Das Maßnahmenpaket Kommunikation und Mobilitätsmanagement benennt beispielhafte weiche Maßnahmen, die Informationen an die Bevölkerung weitergeben und über bewusstseinsbildende Kommunikation Einfluss auf das Mobilitätsverhalten nehmen wollen. Eine entsprechende Übersicht der Maßnahmen und deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele kann der nachfolgenden Tabelle 6 entnommen werden. Die Einzelmaßnahmen werden im Folgenden erläutert.

								
Maßnahmenpaket Kommunikation & Mobilitätsmanagement								
K1	Nutzen von Veranstaltungen zur Platzierung von Themen der Mobilität							
K1a	Platzierung des Themas der Mobilität bei kommunalen Veranstaltungen							
K1b	Platzierung des Themas der Mobilität im Rahmen der Schulen							
K2	Information und Kommunikation zu Mobilitätsangeboten							

Tabelle 6 Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Kommunikation & Mobilitätsmanagement sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele

K1: Nutzen von Veranstaltungen zur Platzierung von Themen der Mobilität

Im Sinne einer Bewusstseinsbildung bei der Bevölkerung wird empfohlen, Veranstaltungen der Marktgemeinde zu nutzen, um Themen der Mobilität bei der Bevölkerung zu platzieren.

In Frage kommen beispielsweise die Teilnahme am Tag der Städtebauförderung, die Teilnahme an und Bewerbung der Aktion STADTRADELN oder die Organisation von Projekttagen bzw. Projektwochen in Zusammenarbeit mit der Grund- & Mittelschule.

K2 Information und Kommunikation zu Mobilitätsangeboten

Auch die Information und Kommunikation zu Mobilitätsangeboten und -konzepten ist ein wichtiger Baustein eines Verkehrskonzeptes. Diesbezüglich wird insbesondere vorgeschlagen, regelmäßig im Mitteilungsblatt der Marktgemeinde auf aktuelle Entwicklungen in der lokalen Mobilitäts- und Verkehrsplanung oder aktuelle Veranstaltungen aufmerksam zu machen.

Zudem wird empfohlen, die Webseite der Gemeinde Glonn um eine Subpage zu erweitern, die Informationen zur verkehrlichen Erreichbarkeit der Marktgemeinde mit dem ÖPNV oder mit dem Fahrrad enthält. Die Webseite ist zudem geeignet, um auf lokale Angebote und Fördermöglichkeiten für Privatpersonen und Unternehmen (z.B. zur Realisierung von Ladeinfrastruktur oder zur Realisierung von Radabstellanlagen) sowie auch auf die bereits benannten Veranstaltungen hinzuweisen.

5.7 Ableitung von Maßnahmen zur priorisierten Umsetzung

Um die verkehrlichen Maßnahmen zur priorisierten Umsetzung abzuleiten, wurde zunächst abermals ein Blick in das übergeordnete integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept [1], welches parallel durch das Büro Hummel | Kraus erstellt wurde, geworfen. Darin werden die folgenden fünf priorisierten Schlüsselmaßnahmen zur vorrangigen Umsetzung empfohlen:

- Marktplatz als zentralen öffentlichen Platz aufwerten
- Bahnhofsplatz aufwerten und als Mobilitätsknoten schaffen
- Sporthalle bauen
- Nutzungskonzept ehemalige Feuerwehr
- Hochwasserschutz an Glonn und Kupferbach

Von den fünf Schlüsselmaßnahmen sind die Aufwertung des Markplatzes sowie des Bahnhofsplatzes und die Nachnutzung der ehemaligen Feuerwehr explizit auch im Verkehrskonzept aufgegriffen und mit begleitenden Maßnahmen unterlegt, weshalb sie auch verkehrlich als Schlüsselmaßnahmen gesehen werden. Zudem werden aus verkehrlicher Perspektive weitere zeitnah umsetzbare und dringliche Maßnahmen zur priorisierten Umsetzung empfohlen. Nachfolgend werden diese aufgezeigt.

Marktplatz als zentralen öffentlichen Platz aufwerten

Im Rahmen der Aufwertung des Markplatzes als zentralen öffentlichen Platz soll es gemäß dem Verkehrskonzept zu einer Neuordnung der Verkehrsflächen (Maßnahme OK 1) kommen, die im unter anderem auch zu einem Stellplatzentfall führen wird. Dieser soll gemäß dem Verkehrskonzept durch begleitende Maßnahmen im Umfeld aufgefangen werden. Hierzu gehören vor allem die Verkürzung der Höchstparkdauern an der Münchener Straße (Maßnahme OK6) und die Realisierung eines Parkleitsystems zu den größeren Parkplätzen in Randlage des Ortskerns (Maßnahme OK7). Alle drei Maßnahmen werden damit als Schlüsselmaßnahmen aufgenommen.

Bahnhofplatz aufwerten und als Mobilitätsknoten schaffen

Ein weiterer Fokus des ISEK liegt auf dem Bahnhofplatz, der zu einem zentralen Platz für die Mobilität in Glonn entwickelt werden soll. Sinnvolle Teilbausteine hierzu wurden im Rahmen des Verkehrskonzeptes aufgezeigt (Maßnahme OE3). Zudem bestehen hierbei Wechselwirkungen mit der Errichtung zusätzlicher Ladeinfrastruktur (Maßnahme OK 8) und ggfs. auch mit der Realisierung von zusätzlichen und der Bündelung von bestehenden Mobilitätsangeboten (Maßnahme M1).

Nutzungskonzept ehemalige Feuerwehr

Eine dritte Maßnahme mit Bezug auf das Verkehrskonzept ist die Konzeption einer Nachnutzung für das ehemalige Feuerwehrhaus. Im Rahmen der Umnutzung wird es vermutlich auch darum gehen, die Vorflächen des Gebäudes aufzuwerten. Diese haben wiederum Wechselwirkungen mit der Umgestaltung des Klosterwegs. Daher wird empfohlen im Rahmen der Umnutzung der ehemaligen Feuerwehr bereits ein Konzept für die Umgestaltung des Klosterwegs zu erarbeiten, um später eine einheitliche Gestaltung mit dem Vorplatz erreichen zu können (Maßnahme OK3).

Weitere verkehrliche Maßnahmen zur priorisierten Umsetzung

Da in naher Zukunft eine Überplanung des Lebsche-Grundstücks in der Ortsmitte ansteht, das in unmittelbarer Nähe des als defizitär eingestuften Knotenpunkts Prof.-Lebsche-Straße/ Feldkirchner Straße liegt, kommt der Berücksichtigung der Empfehlungen aus dem Verkehrskonzept für dessen Umfeld (Maßnahme PK1) eine besondere Bedeutung zu. Erfolgt die Umnutzung des Grundstücks ohne Berücksichtigung dieser Aspekte, ist zukünftig auch die Chance dazu verbaut.

Für den ÖPNV wird über die Umgestaltung des Bahnhofplatzes hinaus auch die Umgestaltung weiterer Bushaltestellen mit einem Fokus auf die Barrierefreiheit (Maßnahme OE4) als zu priorisierende Maßnahme angesehen. Dies gilt insbesondere aufgrund der Tatsache, dass das Personenbeförderungsgesetz seit dem 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV einfordert. Über die Infrastruktur hinaus ist auch die Umsetzung der kurzfristig geplanten Verbesserungen im Fahrtenangebot des ÖPNV durch den Landkreis eine prioritäre Maßnahme (Maßnahme OE1).

Abseits von den verkehrsmittelbezogenen Maßnahmen bietet sich im ersten Schritt vor allem die Umsetzung von Maßnahmen, die sich mit geringem Kostenaufwand umsetzen lässt, an. Hierzu gehört insbesondere die Überarbeitung der Stellplatzsatzung (Maßnahme M2) und der Ausbau der Informationskanäle in Bezug auf die Themen Mobilität und Verkehr (Maßnahme I2).

6 Quellenverzeichnis

- [1]** Hummel | Kraus GbR (Hrsg.): Der Glonner Weg in die Zukunft. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept. Stand 13.02.2023, München 2023.
- [2]** Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (Hrsg.): TopPlusOpen. Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_14.07.2021.pdf. bzw. http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_13.09.2023.pdf Abgerufen im Juli 2021 und im September 2023.
- [3]** Markt Glonn (Hrsg.): Satzung des Marktes Glonn über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung), Glonn 2019.
- [4]** Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA. Ausgabe 2010, Köln 2010.
- [5]** infas, dlr & infas360 (Hrsg.): Mobilität in Deutschland. Mobilität in Tabellen (MIT 2017), Bonn 2020.
- [6]** Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken. 1. Januar 2023, Flensburg 2023.
- [7]** Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. 1. Januar 2023, Flensburg 2023.
- [8]** Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.): Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden Württemberg, Stuttgart 2017.