

DOKUMENTATION

Workshop Schulen

im Rahmen des Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes

für die Gemeinde Gräfelfing



Bearbeitet von

team red Deutschland GmbH
Simon Hülle
Tobias Kipp

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Dipl.-Ing. Helmuth Ammerl
M.Sc (TUM) Alisa Picha-Rank

Almstadtstr. 7
10119 Berlin

Hansastraße 40
80686 München

Tel.: +49 89 5799-0
Fax: +49 89 5799-910

Handelsregister Berlin HRB 121492 B
UStID DE266370371

Postfach 20 15 42
80015 München

info@obermeyer-group.com
www.obermeyer-group.com

Gilching, den 22.12.2021

BILDNACHWEIS | Titelbild: team red

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass.....	4
2.	Ablauf des Workshops	5
3.	Interaktiver Teil I.....	6
3.1	Gruppe 1 (Schulstraße)	6
3.2	Gruppe 2 (Schulzentrum Lochham)	7
3.3	Gruppe 3 (Schulzentrum Lochham)	8
4.	Spiegelung der Ergebnisse mit den bisherigen Analysen	10
5.	Interaktiver Teil II.....	11
5.1	Ziele Gruppe 1 (Grundschule Gräfelfing)	11
5.2	Ziele Gruppe 2 (Schulzentrum Lochham)	12
5.3	Ziele Gruppe 3 (Schulzentrum Lochham)	12
6.	Impulsvortrag	13
7.	Interaktiver Teil III – Entwicklung von Maßnahmen	14
7.1	Maßnahmen Gruppe 1 (Grundschule Gräfelfing)	14
7.2	Maßnahmen Gruppe 2 (Schulzentrum Lochham)	16
7.3	Maßnahmen Gruppe 3 (Schulzentrum Lochham)	19
8.	Fazit	21

1. Anlass

Die Gemeinde Gräfelfing plant im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts die verschiedenen Ziele und Handlungsfelder im Bereich der Mobilität zusammenzuführen.

Die Entwicklung des Konzeptes ist in zwei Phasen vorgesehen, der Bestandsaufnahme (Phase I) und der eigentlichen Konzeptentwicklung (Phase II).

Die Bestandsaufnahme umfasst, neben einer Bürgerbefragung, einer Unternehmens- und Mitarbeiterbefragung sowie verschiedenen Erreichbarkeitsanalysen auch Maßnahmen zur Akteursbeteiligung. Um diese in den Planungsprozess einzubeziehen, sind mehrere Interviews sowie drei Workshops mit den Themenfeldern Schulen, Arbeitgeber und Einzelhandel / Ortszentrum vorgesehen. Des Weiteren wird in der Bestandsanalyse die vorhandene Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs, des ruhenden Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs, des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie weiterer Mobilitätsangebote erfasst und analysiert. Ziel der Bestandsaufnahme ist dabei die Erstellung einer Defizitanalyse als Grundlage für die Konzeptentwicklung in Phase II.

In diesem Kurzbericht sind die Ergebnisse des Workshops zu den Gräfelfinger Schulen zusammengefasst. Eingeladen wurden Vertreter der Gräfelfinger Schulen sowie der Kinderbetreuungseinrichtungen im Umfeld der Schulstraße bzw. des Schulzentrums Lochham. Insgesamt nahmen 16 Personen an der Veranstaltung teil. Diese wurden für die interaktiven Teile der Veranstaltung in 3 Arbeitsgruppen unterteilt. Gruppe 1 befasste sich schwerpunktmäßig mit der Mobilität rund um die Grundschule Gräfelfing, die anderen beiden Gruppen mit der Situation am Schulzentrum Lochham mit Grundschule, Mittelschule und Gymnasium.

2. Ablauf des Workshops


Der Workshop fand am 27.10.2021 von 18.00 bis 20.30 Uhr statt. Nach einer Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Köstler und einer kurzen Vorstellungsrunde begann der interaktive Teil des Workshops. Dabei wurden von den Teilnehmenden zunächst Stärken und Schwächen der Mobilität rund um die Gräfelfinger Schulen gesammelt.

Im Rahmen einer Präsentation stellten die beauftragten Firmen Obermeyer Infrastruktur GmbH & Co. KG und team red Deutschland GmbH den Stand der Analysen zu den Schulstandorten vor, sodass diese Ergebnisse mit der Einschätzung der Teilnehmer gespiegelt werden konnten.

Anschließend wurden, auf Basis der Stärken und Schwächen, Ziele für die zukünftige Entwicklung der Mobilität im Bereich der Schulen erarbeitet. Vor dem letzten Arbeitsschritt wurden mit einem Impulsvortrag von team red Best-Practice-Beispiele aus anderen Kommunen zum Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindertagesstätten vorgestellt. Im letzten interaktiven Teil konnten die Teilnehmer in den Arbeitsgruppen Vorschläge für konkrete Maßnahmen entwickeln.

Agenda	
18:00 –18:10 Uhr	Begrüßung und Einführung
18:10 –18:15 Uhr	Vorstellungsrunde
18:15 –18:30 Uhr	Sammeln von Stärken und Problembereichen rund um die Mobilität im Bereich der Schulen
18:30 –18:45 Uhr	Spiegeln der Ergebnisse mit den bisherigen Analysen (z.B. Erreichbarkeitsanalysen, Bürgerbefragung, Interviews)
18:45 –19:00 Uhr	Diskussion von Zielen und Zielkonflikten in den Arbeitsgruppen
19:00 –19:15 Uhr	Vorstellung von Best-Practice-Beispielen aus anderen Kommunen
19:15 –20:00 Uhr	Entwicklung von Maßnahmen für die einzelnen Themenbereiche
20:00 –20:20 Uhr	Zusammenfassung und Diskussion der Ergebnisse
20:20 –20:30 Uhr	Nächste Schritte und Verabschiedung

3. Interaktiver Teil I

In der ersten interaktiven Runde wurden die beitsgruppen gebeten, Stärken und Schwächen rund um die Mobilität in ihren Gebieten zusammenzutragen. Die Ergebnisse wurden auf Moderationskarten gesammelt und, soweit möglich, zu Themenclustern geordnet.

3.1 Gruppe 1 (Grundschule Gräfelfing)

Der Tisch 1 hatte sich mit dem Gebiet rund um die Grundschule Gräfelfing (Schulstraße) befasst.

Als **Stärke** der Mobilitätssituation im Umfeld der Grundschule Gräfelfing wurde zuerst das Engagement der Schulweghelfer / Schülerlotsen genannt. Positiv erwähnt wurden auch die Ampeln an der Bahnhofstraße und die breiten Gehwege entlang von Rottenbacher und Bahnhofstraße. Auf dem Schulgelände stehen gute Abstellplätze für Fahrräder und Roller in ausreichender Zahl zur Verfügung. Darüber hinaus wurde die gute MVV-Anbindung gelobt.

Bei den **Schwächen** wurde von zahlreichen Teilnehmenden die Situation vor der Schule zu den Bring- und Abholzeiten kritisiert. Zu viele Eltern fahren ihr Kind mit dem Pkw zur Schule. Dabei wird häufig verkehrswidrig gehalten oder geparkt, sodass dort zeitweise chaotische Verhältnisse mit vielfältigen Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer vorherrschen.

Die Bedarfsampel an der Schulstraße funktioniert am späteren Nachmittag und an den Wochenenden nicht. Insgesamt gibt es an der Rottenbacher Straße zu wenige Querungshilfen. Am S-Bahnhof Gräfelfing fehlt ein Zebrastreifen in Richtung Rathaus.

In Höhe der Friedenskirche überqueren viele Fußgänger die Planegger Straße. Es fehlt ein Hinweis für die Autofahrer auf querende Kinder / Senioren, die zur Schule bzw. zur Kirche gehen.

Insbesondere im Bereich der Bahnhofstraße verhalten sich Radfahrende auf dem Gehweg häufig rücksichtslos. Die Regelung für Radfahrende und zu Fuß Gehende ist uneindeutig, sodass es hier oft zu Konflikten kommt.

Die Bordsteinkante an der Brücke über die Würm an der Bahnhofstraße ist sehr hoch, sodass diese mit Rollator oder Fahrrad nicht überwunden werden kann. Es fehlt eine Absenkung. Die Kreuzung Pasinger Straße / Würmtalstraße wird insgesamt als gefährlich wahrgenommen, u.a. weil einige Autofahrende trotz „rot“ fahren. Fahrzeuge, die aus Richtung Planegg nach rechts abbiegen, übersehen häufig die „Extra-Ampel“. Für Abbieger von der Planegger Straße in die Bahnhofstraße ist der Fußgängerüberweg nicht klar erkennbar.

Die Oberfläche der Fahrrad- und Rollerstände an der Schule ist unbefestigt (und daher bei feuchter Witterung häufig nur eingeschränkt nutzbar).

An der Kreuzung Schulstraße / Flurstraße gibt es Probleme mit der Vorfahrtsregelung. Es fehlt eine Ampelanlage. An der Kreuzung Schulstraße / Bahnhofstraße gibt es keinen Zebrastreifen.

Das Schild „Achtung Kinder“ an der Bahnhofstraße (ca. Hausnummer 11) wird durch Büsche verdeckt.

Die Verkehrsregelung am Rathausplatz ist für viele Verkehrsteilnehmer nicht eindeutig, sodass es zu gefährlichen Situationen kommt.

Die Kreuzung Wendelsteinstraße / Rottenbacher Straße wird als unübersichtlich wahrgenommen.

Die Schaltung der Ampel an der Kreuzung Rottenbacher Straße / Bahnhofstraße bereitet Probleme.

Die Regelung am Kreisverkehr Rottenbacher Straße / Lochhamer Straße ist für Kinder schwer verständlich. Die Situation vor dem Gräfelfinger Rathaus sowie in der S-Bahn-Unterführung wird als unübersichtlich und gefährlich eingestuft.

Im Bereich des ÖPNV wird kritisiert, dass die Linie 258 morgens nicht im 10-Minuten-Takt fährt. Weiterhin wird die Adalbert-Stifter-Straße als Park + Ride – Parkplatz für die S-Bahn genutzt.

Einen Überblick über die identifizierten Stärken liefert die folgende Abbildung.

Stärken und Schwächen- Gruppe 2

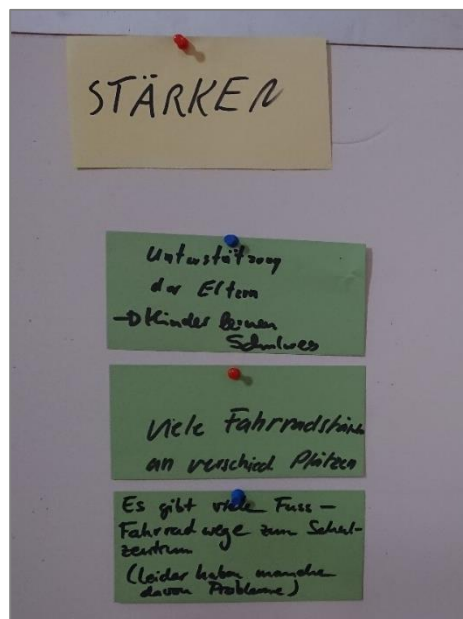


3.3 Gruppe 3 (Schulzentrum Lochham)

Gruppe 3 befasste sich ebenfalls mit dem Schulzentrum Lochham.

Positiv bewertet wurden die zahlreichen Fuß- und Fahrradwege im Bereich des Schulzentrums, auch wenn diese zum Teil noch nicht optimal sind. Zudem gibt es viele Fahrradabstellmöglichkeiten an verschiedenen Orten des Schulzentrums. Gelobt wird auch das Engagement vieler Eltern, die mit den Kindern den Schulweg einüben, damit diese die Strecke später alleine und sicher bewältigen können.

Kritik gibt es auch in dieser Gruppe beim Radweg an der Rottenbacher Straße. Da in Höhe der Scharnitzer Straße eine Querungshilfe fehlt, fahren auf der Westseite der Rottenbacher Straße viele Kinder verbotswidrig auf der westlichen Straßenseite Richtung Norden. Hier fehlt ein Zebrastreifen oder eine Ampel. In der Scharnitzer Straße halten Radfahrende oft die Verkehrsregeln nicht ein.



Bisher ist der Weg entlang der Rottenbucher Straße als Gehweg gewidmet, der für Radfahrende freigegeben ist. Eine klare Trennung wäre wünschenswert.

Die Ampel an der Lochhamer Straße (Höhe Lindenstraße) wird häufig von Autofahrenden übersehen und es lassen sich zahlreiche Rotlichtverstöße feststellen. Hier fehlt ein zusätzliches Warnschild.

An der Autobahnbrücke „Am Wasserbogen“ fehlt am Beginn der Brüstung (Südende) eine Sicherung. Der Radweg nördlich der Brücke ist in einem schlechten Zustand. Am Kreisverkehr Wasserbogen / Rottenbuchener Straße ist ebenfalls vielen Verkehrsteilnehmern die Vorfahrtsregelung nicht klar. Autos fahren dort häufig auch zu schnell.

An der Kreuzung Würmtalstraße / Planegger Straße fehlt, von Großhadern kommend, ein durchgehender Radweg zur Bahnhofstraße.

Allgemein werden Fahrradwege oft durch Ein- und Ausfahrten unterbrochen.

Am Kreisverkehr Friedenstraße / Lochhamer Straße ist die Vorfahrt vielen Verkehrsteilnehmern nicht klar. Hier fehlen „vorbereitende Schilder“.

Die Kreuzung Maria-Eich-Straße / Sämannstraße ist unübersichtlich und für Kinder gefährlich.

Der „Radweg“ (tatsächlich Fußweg, Radfahrer frei) entlang der Bahnhofstraße wird als ungeeignet eingeschätzt. Die verwinkelte Führung des Weges ist gefährlich.

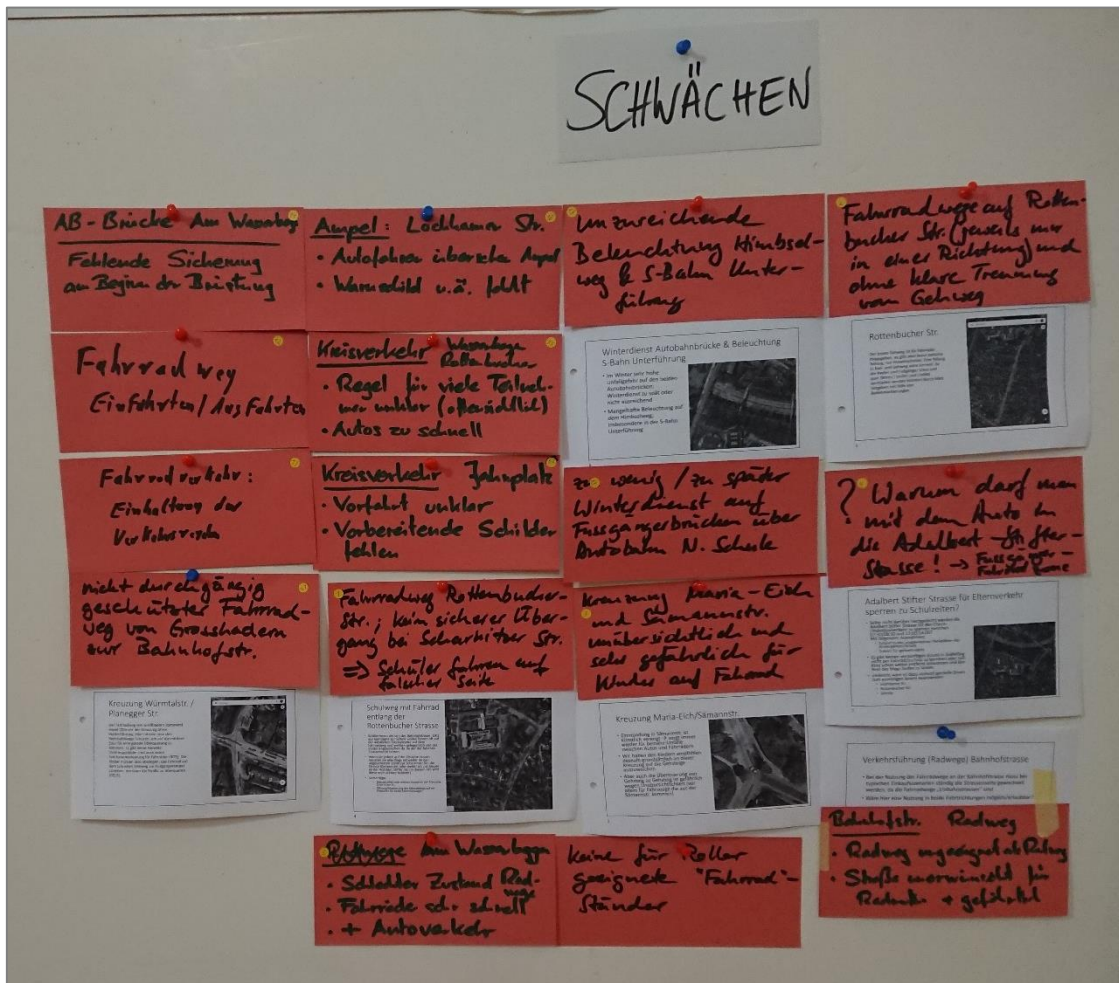
Bei der S-Bahn-Unterführung des Himbselwegs fehlt eine vernünftige Beleuchtung. Der Winterdienst räumt die Fußgängerbrücken über die Autobahn oft zu wenig und / oder zu spät was zu gefährlicher Eisbildung für Radfahrende und zu Fuß Gehende führt.

Am Schulzentrum fehlen oft geeignete Abstellanlagen für Roller.

Allgemein wurde die Frage gestellt, warum man in die Adalbert-Stifter-Straße mit dem Auto fahren dürfe? Es fehlen geeignete Zonen, in denen man Kinder absetzen bzw. einsteigen lassen kann ("Kiss-and-Ride Zonen"). Die Adalbert-Stifter-Straße sollte zu Schulbeginn und Ende gesperrt werden.

Folgende Abbildung zeigt die Sammlung der Schwächen von Gruppe 3.

Schwäche – Gruppe 3



4. Spiegelung der Ergebnisse mit den bisherigen Analysen

Im Plenum wurden den Teilnehmern die Ergebnisse der bereits durchgeführten Analysen und Befragungen vorgestellt, die einen Bezug zu den beiden Schulstandorten haben. Die Präsentation wurde den Teilnehmern des Workshops (digital) zur Verfügung gestellt.

5. Interaktiver Teil II

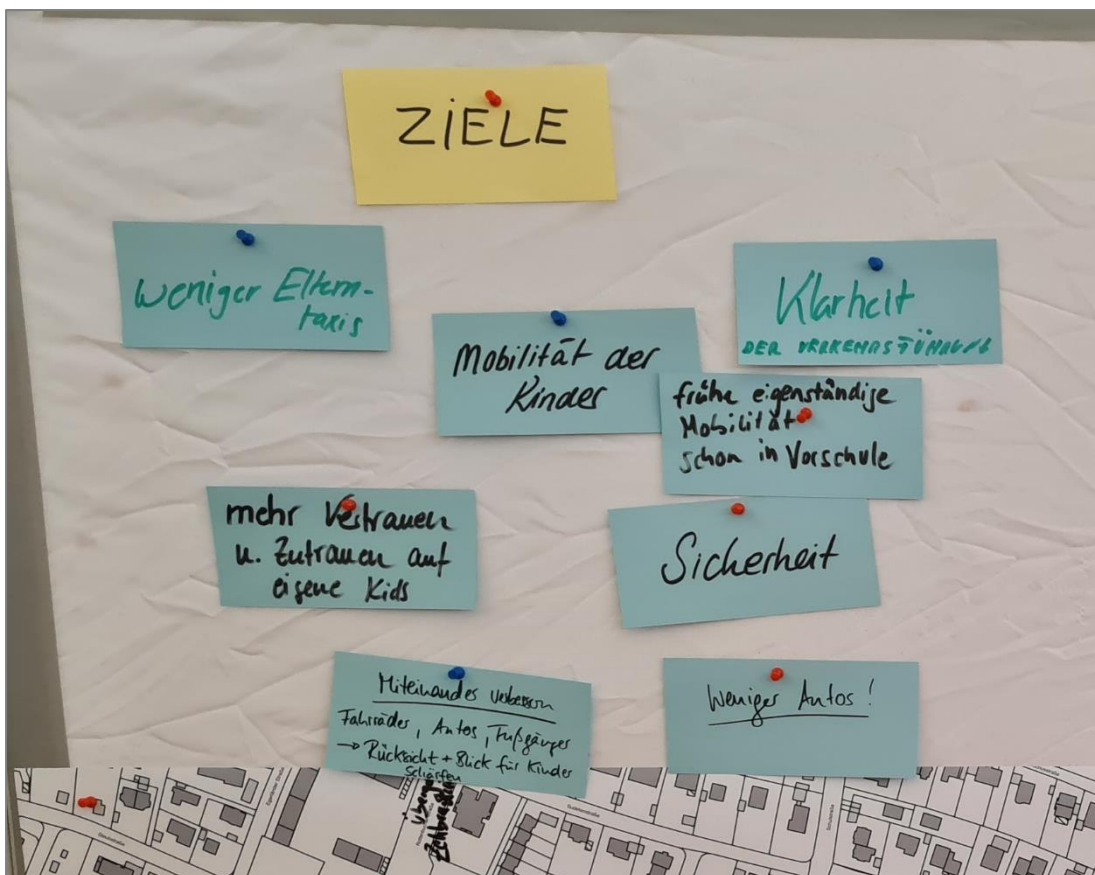
Im zweiten interaktiven Teil sollten die Teilnehmenden in den Arbeitsgruppen aus den Stärken und Schwächen Ziele für die zukünftige Mobilität im Umfeld der beiden Schulstandorte ableiten. Die Ergebnisse wurden erneut auf Moderationskarten notiert und an den Moderationswänden gesammelt.

5.1 Ziele Gruppe 1 (Grundschule Gräfelting)

Von Gruppe 1 wurden die folgenden Ziele formuliert:

- Weniger Autos / weniger Elterntaxis
- Mehr Vertrauen / Zutrauen in die eigenen Kinder
- Mobilität der Kinder fördern
- Schon in der Vorschule soll eigenständige Mobilität der Kinder gefördert werden
- Mehr Sicherheit im Verkehr
- Klarheit der Verkehrsführung verbessern
- Das Miteinander von Autos, Radverkehr und Fußverkehr soll verbessert werden -> Mehr Rücksicht und den Blick für die Kinder schärfen

Gruppe 1- Ziele



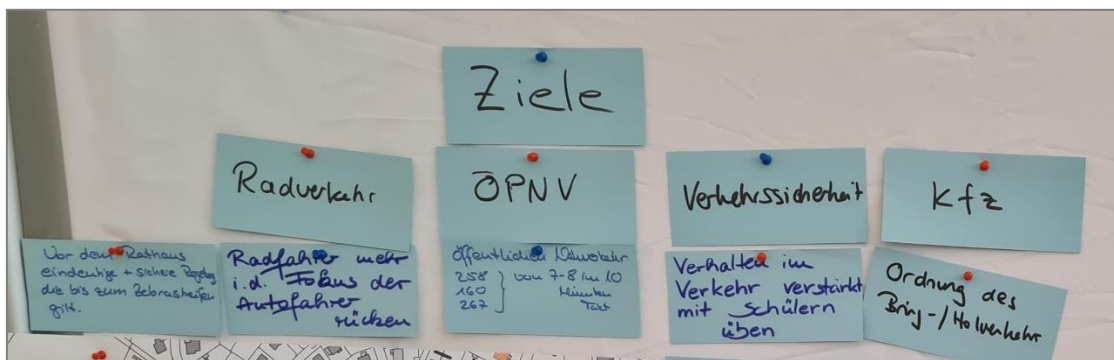
5.2 Ziele Gruppe 2 (Schulzentrum Lochham)

Gruppe 2 hat das Ziel ausgegeben, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dazu soll auch das Verhalten der Schüler im Verkehr verstärkt geübt werden. Auch die Erwachsenen sollen verstärkt angehalten werden, die Verkehrsregeln zu befolgen. Der Wunsch der Eltern, dass ihr Kind sicher zur Schule kommt, soll respektiert werden.

Der Hol- und Bringverkehr vor der Schule soll vernünftig geordnet und das Verkehrsaufkommen in der Adalbert-Stifter-Straße sowie in der Scharnitzer Straße verringert werden. Zudem soll die Sicherheit der Fußwege bei der S-Bahnunterführung und im benachbarten Waldstück verbessert werden.

Radfahrende sollen verstärkt in den Fokus der Autofahrer gerückt werden. Vor dem Rathaus wünscht man sich eine eindeutige Verkehrsregelung. Die wichtigsten Buslinien (258, 160, 267) sollen zwischen 7 und 8 Uhr im 10-Minuten-Takt verkehren.

Gruppe 2- Ziele



5.3 Ziele Gruppe 3 (Schulzentrum Lochham)

Nach Ansicht der Gruppe 3 solle das direkte Umfeld der Schulen zu einer autofreien Zone werden, zumindest zu Unterrichtsbeginn und Unterrichtsende. Darüber hinaus soll der Autoverkehr in diesen Bereichen grundsätzlich reduziert werden. Weite Teile des Schulbereichs sollen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden vorbehalten bleiben. Die Flächen für den Kfz-Verkehr sollen in Verkehrsflächen für den nicht-motorisierten Verkehr umgewandelt werden.

Der „Elternbringverkehr“ soll reduziert werden.

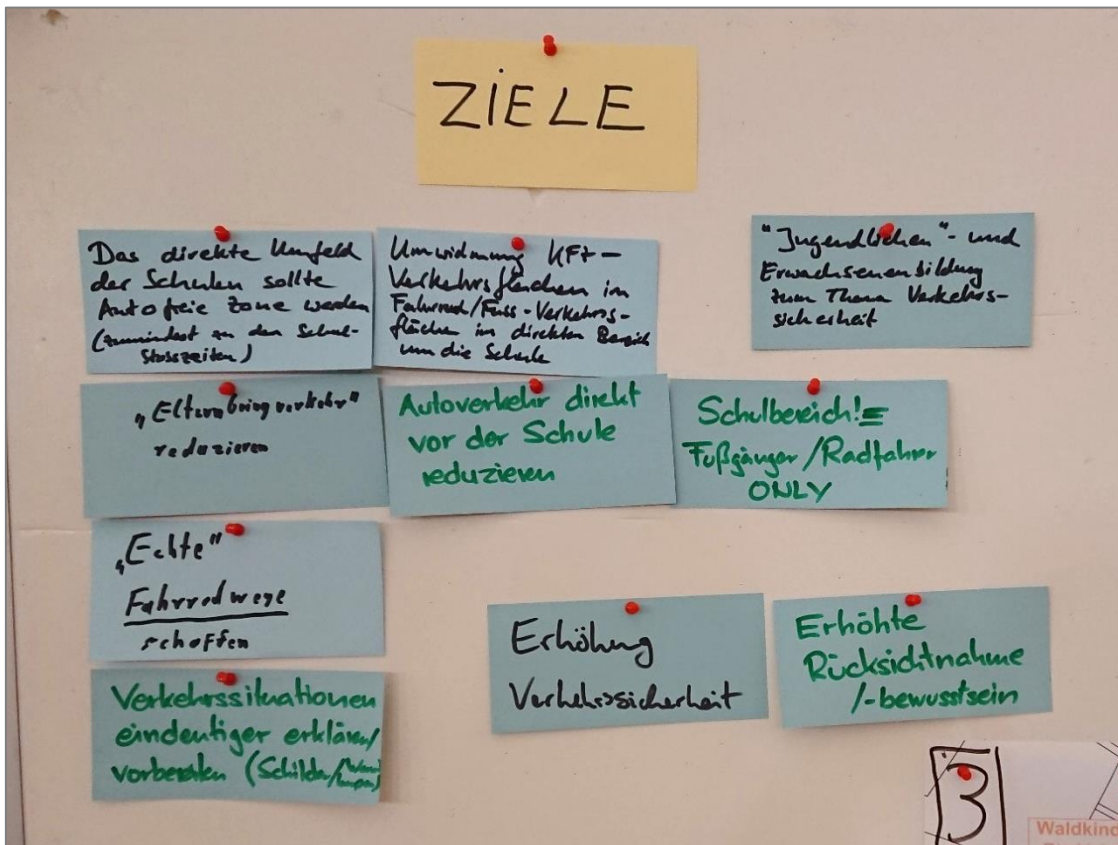
Einige Verkehrssituationen sollen eindeutiger gestaltet und beschildert werden. Man wünscht sich mehr „echte“ Fahrradwege (im Gegensatz zu für den Radverkehr freigegebenen Fußwegen).

Die Ausbildung zur Verkehrssicherheit soll auch an Jugendliche und Erwachsene gerichtet werden.

Ein weiteres Ziel ist, die Verkehrsteilnehmer zu einem rücksichtsvollen Verhalten zu motivieren.

All diese Punkte dienen dem übergeordneten Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Ziele – Gruppe 3



6. Impulsvortrag

In einem Impulsvortrag von team red wurden Beispiele von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen dargestellt, die in anderen Kommunen erfolgreich durchgeführt wurden. Der Schwerpunkt lag darin, vom Kindergarten bis zu den weiterführenden Schulen altersgemäße Aktionen durchzuführen, die eine sichere, selbständige und nachhaltige Mobilität fördern. Die Darstellungen dazu sind in der beiliegenden Präsentation zu finden.

7. Interaktiver Teil III – Entwicklung von Maßnahmen

Im letzten interaktiven Teil des Workshops bestand die Aufgabe der Teilnehmenden darin, Maßnahmen zu entwickeln, mit denen die vorher genannten Ziele erreicht werden können. Hierfür konnten nicht nur Moderationskarten beschriftet, sondern auch Notizen und Skizzen in großen Ortsplänen eingezeichnet werden.

7.1 Maßnahmen Gruppe 1 (Grundschule Gräfelding)

Um die Verkehrssituation zu entschärfen, soll zu Schulbeginn und -ende der Bereich vor der Schule autofrei gehalten werden. Für die Eltern, die ihre Kinder dennoch mit dem Pkw zur Schule bringen möchten, soll eine „Kiss+Go“-Zone eingerichtet werden, z.B. in der Bahnhofstraße.

An der Schule sollen die Fahrradstellplätze aufgewertet werden (z.B. überdachen). Auch für Roller soll es geeignete Abstellmöglichkeiten geben.

In der Bahnhofstraße und der Schulstraße soll der Verkehr durch Bodenwellen verlangsamt werden. Der „gefühlte“ Radweg an der Bahnhofstraße sollte abgeschafft werden. Insgesamt wünscht man sich eine Verbesserung der Situation an der Bahnhofstraße für zu Fuß Gehende, Radfahrende und Roller Fahrende. An der Kreuzung Bahnhofstraße / Schulstraße sowie an der Rottenbacher Straße auf Höhe der Sudetenstraße sollen Zebrastreifen eingerichtet werden.

In der Bahnhofstraße, Schulstraße, Planegger Straße und Pasinger Straße sollen Blitzanlagen fest installiert werden. Die Tiefgarage im Bürgerhaus soll auch über die Bahnhofstraße erreichbar sein. Vor dem Rathaus wünscht man sich eine Querungshilfe, z.B. einen Zebrastreifen.

Die Situation an der Kreuzung Pasinger Straße / Bahnhofstraße soll verbessert werden. Vorgeschlagen wurde hier auch ein Kreisverkehr. Für die Gehwege sollte die Bordsteinkante abgesenkt (oder die Fahrbahn angehoben) werden. Die Ampel für die Rechtsabbieger in die Würmtalstraße, von der Pasinger Straße aus, sollte besser erkennbar sein.

An der Pasinger Straße wird für den „Wildgrubersteg“ eine Ampel gefordert. In der Planegger Straße soll in Höhe der Friedenskirche ein Zebrastreifen entstehen.


Für die Querung der Würmtalstraße sollte in Höhe der Finkenstraße eine Ampel errichtet werden. Vor der Finkenstraße 25 sollen die Parkplätze (Querparker) zwischen Gehweg und Straße gesetzt werden.

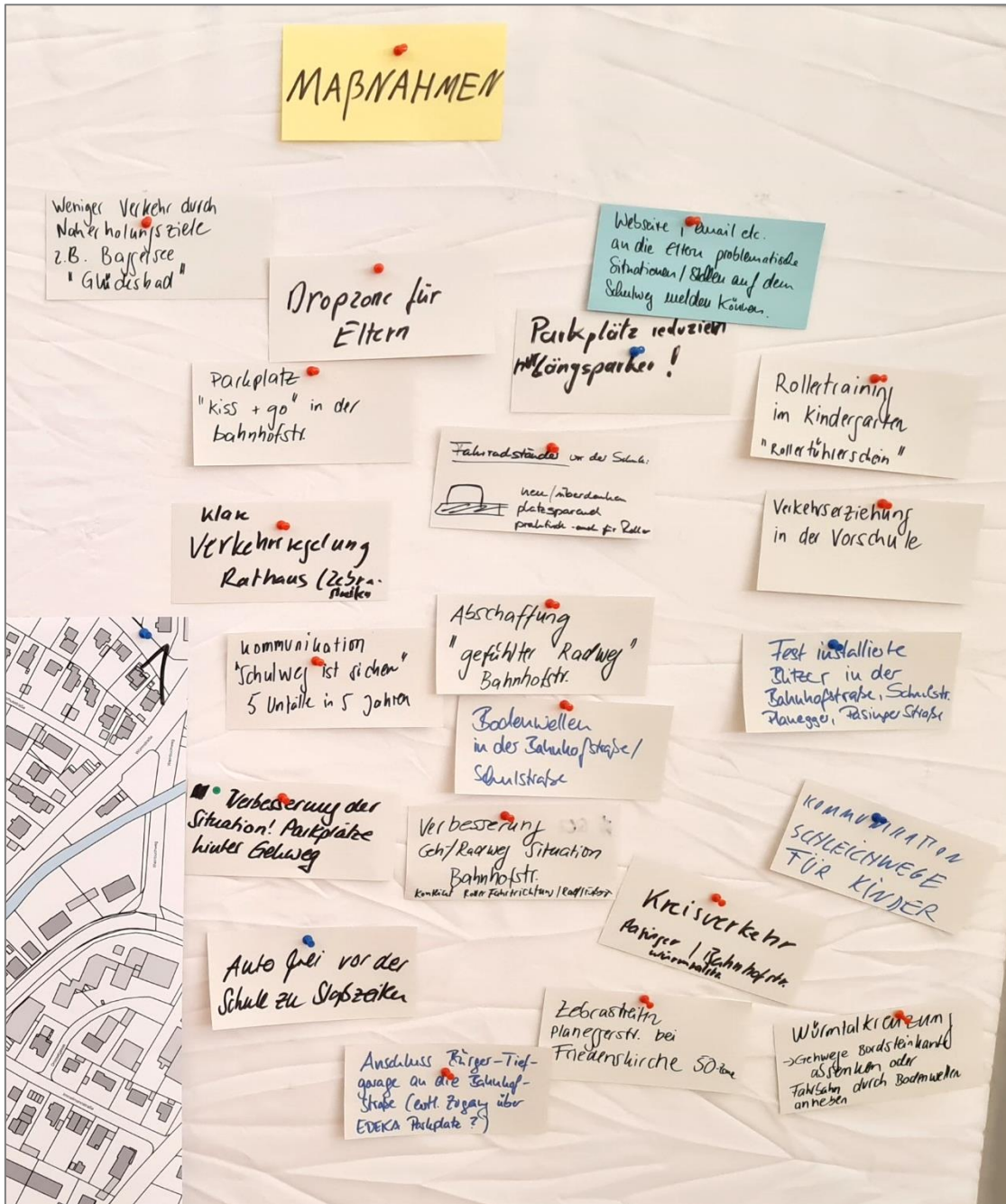
Eine Untertunnelung könnte dazu beitragen den Verkehr in der Bahnhofstraße zu reduzieren.

Die Verkehrserziehung soll schon in der Vorschule beginnen. Im Kindergarten kann ein Rollerführerschein angeboten werden.

Durch geeignete Kommunikationsmaßnahmen soll den Eltern vermittelt werden, dass der Schulweg für die Kinder schon heute sehr sicher ist. In 5 Jahren gab es lediglich 5 Unfälle. Die Eltern sollen auch über geeignete „Schleichwege“, also sichere Nebenwege zur Schule, informiert werden, sodass die Kinder kritische Bereiche meiden können. Vorgeschlagen wird auch eine Möglichkeit, problematische Situationen / Stellen auf dem Schulweg an die Gemeinde melden zu können, z.B. über eine Website oder per E-Mail.

Insgesamt soll das Verkehrsaufkommen in Gräfelding reduziert werden, indem Naherholungsangebote im Ortsgebiet geschaffen werden, z.B. ein Baggersee.


Maßnahmen Gruppe 1 (Grundschule Gräfelding) 



Planungsskizze Gruppe 1



7.2 Maßnahmen Gruppe 2 (Schulzentrum Lochham)

Um die Verkehrssituation zu entzerren, könnten die Anfangszeiten des Schulunterrichts  einandergezogen werden.

Es sollten Schulwegpläne mit sicheren Routen zur Schule entwickelt und an Schüler bzw. Eltern kommuniziert werden. Die Polizei soll kritische Bereiche im Umfeld der Schule mit den Kindern erkunden. Für die Grundschule soll der „Bus mit Füßen“ eingeführt werden.

Die Wege im Wald und die S-Bahn-Unterführung sollten besser beleuchtet werden. Die Unterführung sollte auch sauberer gehalten werden. Bei Bedarf sollten die Gebüsche zurückgeschnitten werden, um die Sichtachsen zu verbessern.

Als Alternative zur Scharnitzer Straße soll eine Fahrradstrecke am Gymnasium vorbei nach Süden in Richtung Himbselweg geschaffen werden. Die Adalbert-Stifter-Straße soll zur Fahrradstraße werden. Entlang der Bahnhofstraße und der Rottenbucher Straße sollen eindeutig gekennzeichnete Radwege entstehen, die im Idealfall in beiden Richtungen befahren werden dürfen. An der Rottenbucher Straße, in Höhe der Scharnitzer Straße, sollen Schilder „Radfahrer kreuzen“ aufgestellt werden. Darüber hinaus soll die Nutzung von e-Bikes gefördert werden.

Auf den Buslinien 258, 267 und 160 sollen zwischen 7 und 8 Uhr morgens Verstärkerbusse fahren. Dadurch gibt es mehr Platz in den Bussen und Elterntaxis können reduziert werden. Für den S-Bahnhof soll ein eigener Park+Ride-Parkplatz geschaffen werden (um den Parkdruck auf die Adalbert-Stifter-Straße zu reduzieren). Das ÖPNV-Angebot sollte durch automome Elektrobusse ergänzt werden.

An geeigneten Orten sollen „Kiss+Go“ – Zonen (Kiss-and-Ride Zonen?) eingerichtet werden, wo geordnet Kinder abgesetzt oder aufgenommen werden können. Diese könnten beispielsweise an der Lochhamer Straße, an der Jahnstraße, an der Scharnitzer Straße, an einem Parkplatz an der Kreuzung Rottenbucher Straße / Adalbert-Stifter-Straße oder in der Tiefgarage der neuen Sport- und Schwimmhalle etabliert werden. Die Adalbert-Stifter-Straße sollte zur Fahrradstraße werden. Zu Schulbeginn und Schulschluss sollte Sie für den Pkw-Verkehr vollständig gesperrt werden. Das Parkverbot in der Scharnitzer Straße soll durchgesetzt werden.

Am Rathausplatz sollen die Bushaltestellen überdacht werden. Die Tempo 20 – Zone sollte bis zum Kreisverkehr vergrößert und farblich hervorgehoben werden.

Auch in den höheren Klassen sollte eine angepasste Verkehrserziehung stattfinden. Auch die Eltern sollten in die Maßnahmen zur „Verkehrserziehung“ einbezogen werden. Die Gemeinde sollte diese Aktivitäten durch Kommunikationsmaßnahmen unterstützen.

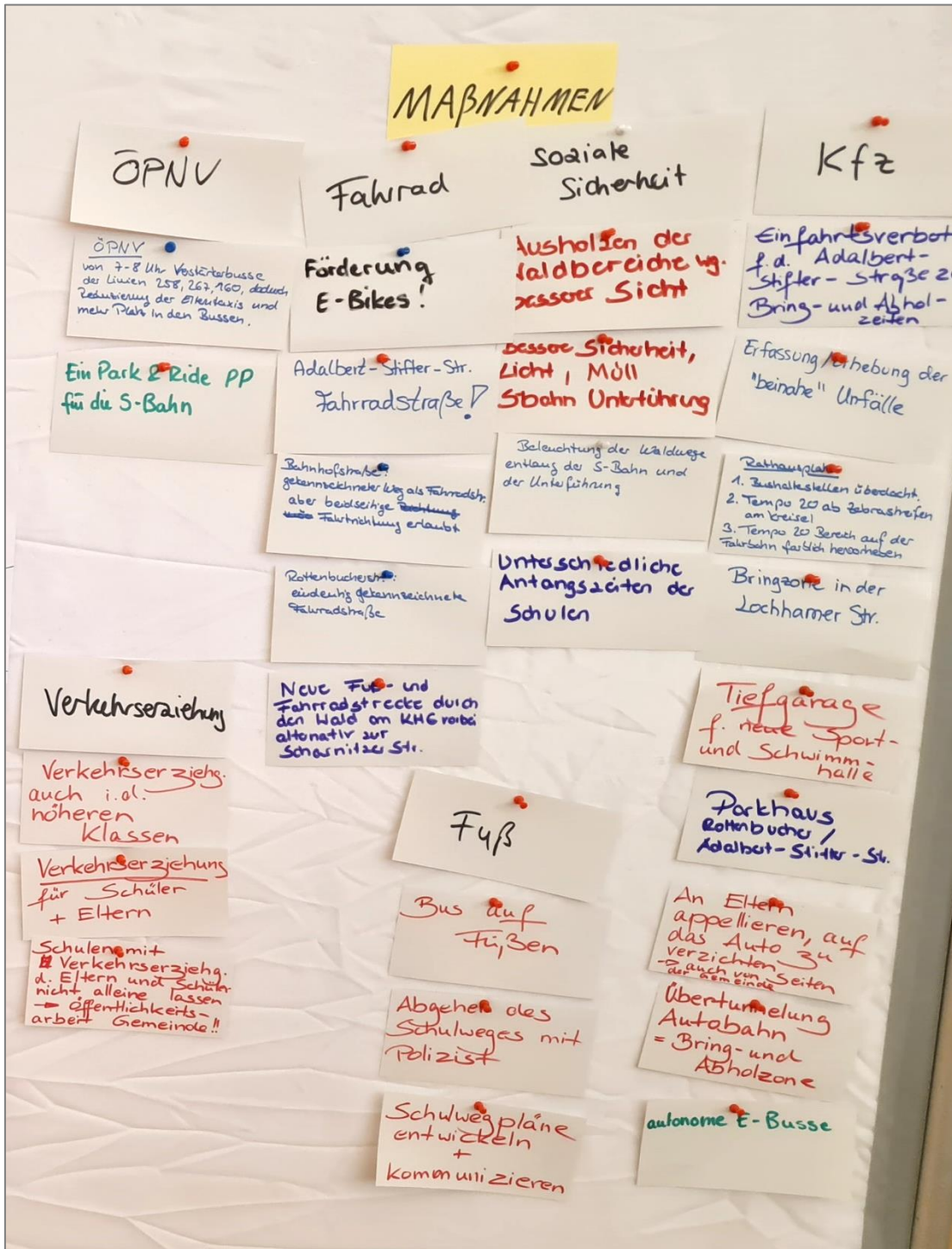
An die Eltern soll appelliert werden, auf das Auto für Bring- und Holddienste zu verzichten.

Auch „Beinahe-Unfälle“ sollen erfasst werden, um daraus Konsequenzen für weitere Maßnahmen abzuleiten.

Planungsskizze Gruppe 2



Maßnahmen – Gruppe 2



7.3 Maßnahmen Gruppe 3 (Schulzentrum Lochham)

Die Beleuchtung und der Winterdienst bei den Brücken über die Autobahn soll verbessert werden. Bei den S-Bahn-Unterführungen soll ebenfalls die Beleuchtung optimiert werden.

Für das Umfeld des Schulzentrums soll ein einheitliches Radverkehrskonzept entwickelt und umgesetzt werden. Es sollen Einbahnstraßen ausgewiesen werden, um mehr Platz für Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Am Knoten Rottenbacher Straße / Scharnitzer Straße soll eine Ampel errichtet werden.

Die Adalbert-Stifter-Straße sowie die Scharnitzer Straße zwischen Schlehdorfer Straße und Rottenbacher Straße soll zwischen 7:30 Uhr und 9 Uhr sowie zwischen 12:00 Uhr und 14:00 Uhr für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Nur Anwohner und mobilitätseingeschränkte Personen sollen dort mit einem Pkw einfahren dürfen. An der Lochhamer Straße und der Rottenbacher Straße können „Kiss+Go“ – Zonen entstehen. Rund um das Schulzentrum soll weiträumig zu den kritischen Uhrzeiten Tempo 10 gelten.

Auf den Nebenstraßen soll konsequent ein einseitiges Parkverbot gelten. Der Kreisverkehr an der Lochhamer Straße soll früher angekündigt werden.

Die Verkehrssicherheit soll durch mobile Blitzgeräte verbessert werden.

Die Radwege am Wasserbogen und an der Lochhamer Straße sollen verbreitert und ausgebessert werden.

An der Kreuzung Sämannstraße / Maria-Eich-Straße soll die Rechts-vor-Links Vorfahrtsregelung abgeschafft oder zugunsten einer übersichtlicheren und sichereren Regelung geändert werden.

Eine Kampagne mit Schildern / Plakaten sollen auf Verkehrssicherheitsthemen hinweisen.

Maßnahmen – Gruppe 3



Planungsskizze Gruppe 3



8. Fazit

Der Workshop war geprägt von konstruktiven Diskussionen und einem intensiven Engagement aller Teilnehmenden. So konnten wertvolle Informationen für die Bestandsaufnahme des Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes und wichtige Impulse für die Konzeptentwicklung gewonnen werden.

Zu den **Stärken** der Mobilität rund um die Schulen zählen das große Engagement der Schulweghelfer sowie die bestehenden Aktivitäten zur Verkehrserziehung. Viele engagierte Eltern üben mit ihren Kindern den Schulweg, damit diese die Schulen langfristig selbständig und sicher erreichen können.

Es wurden bereits zahlreiche Ampeln und andere Querungshilfen errichtet, um die Sicherheit auf dem Schulweg zu erhöhen. Die breiten Gehwege an der Rottenbacher Straße und zum Teil auch an der Bahnhofstraße wurden ebenfalls gelobt. Im Umfeld des Schulzentrums gibt es viele Fuß- und Radwege abseits des Autoverkehrs. Die rote Markierung der Radwege bei Kreuzungen wurde auch zu den Stärken gezählt. Überwiegend positiv wurden auch die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Schulen beurteilt.

Allgemein wurde darüber hinaus die MVV-Anbindung sowie die Angebote von MVG Rad und SixtShare gelobt.

Eine zentrale **Schwäche** der Mobilität rund um die Schulen ist die große Anzahl an „Eltern-Taxis“, die zu den Hol- und Bringzeiten zum Teil für chaotische Situationen sorgen. Oft wird auch verbotswidrig gehalten und geparkt, sodass es für zu Fuß Gehende und radfahrende Kinder sehr unübersichtlich oder sogar gefährlich wird. „Kiss+Go“-Zonen, an denen die Eltern ihre Kinder geordnet absetzen können, sind bislang nicht verfügbar.

An verschiedenen Stellen des Schulwegs fehlen Querungshilfen. In den Waldstücken rund um das Schulzentrum fehlt eine vernünftige Beleuchtung, genauso wie an der S-Bahn-Unterführung. Letztere ist häufig auch stark verschmutzt. Vereinzelt sind an wichtigen Punkten die Bordsteinkanten nicht abgesenkt.

An verschiedenen Stellen werden Kinder durch unachtsam abbiegende Autofahrer gefährdet. Die Verkehrsregelungen an verschiedenen Stellen sind uneindeutig bzw. sie werden von den Verkehrsteilnehmern nicht verstanden (u.a. Radverkehr Bahnhofstraße und Rottenbacher Straße, Kreisverkehr Lochhamer Straße / Rottenbacher Straße). Es fehlen Hinweisschilder auf querende Kinder.

In der Bahnhofstraße sowie in der Scharnitzer Straße und der Rottenbacher Straße verhalten sich Radfahrende immer wieder rücksichtslos.

Die Abstellanlagen für Fahrräder stehen zum Teil auf unbefestigtem Grund. Für Roller sind meist keine geeigneten Abstellmöglichkeiten vorhanden.

Bezüglich der ÖPNV-Anbindung wird kritisiert, dass die Buslinie 258 zwischen 7 Uhr und 8 Uhr nicht im 10-Minuten-Takt verkehrt.

Für die Zukunft wurden aus den Stärken und Schwächen die nachfolgenden **Ziele** abgeleitet.

Die Anzahl der „Eltern-Taxis“ soll reduziert und vor den Schulen sollen autofreie Zonen eingerichtet werden. Grundsätzlich soll eine eigenständige Mobilität der Kinder gefördert werden. Auch für ältere Schüler:innen soll es weiterhin eine „Mobilitätserziehung“ geben.

Als Voraussetzung für die eigenständige Mobilität der Kinder soll die Verkehrssicherheit weiter verbessert werden. Dazu muss die Verkehrsführung an verschiedenen Stellen verbessert bzw. klarer geregelt werden. Übergreifend soll das Miteinander der Verkehrsteilnehmer verbessert und ein rücksichtsvolles Verhalten gefördert werden. Darüber hinaus soll das ÖPNV-Angebot weiter ausgebaut werden.

Um diese Ziele zu erreichen, wurden von den Teilnehmenden verschiedene **Maßnahmen** vorgeschlagen, die nachfolgend zusammengefasst werden.

Die Bereiche vor den Schulen sollen zu Unterrichtsbeginn und Unterrichtsende autofrei gehalten werden, indem z.B. die Adalbert-Stifter-Straße zu diesen Zeiten nur für berechnigte (Gehbehinderte, Anwohner) geöffnet wird. Dazu sollen an geeigneten Stellen im Umfeld „Kiss+Go“ – Zonen eingerichtet werden, an denen die Eltern ihre Kinder geordnet und sicher absetzen bzw. abholen können.

Die Parksituation rund um die Schulen soll besser geordnet und Verstöße gegen die Parkregelungen konsequent bestraft werden. Für den S-Bahnhof-Lochham wird ein separater P+R-Parkplatz gefordert, damit die Adalbert-Stifter-Straße nicht als Parkplatz für S-Bahn-Fahrgäste dient.

Für Fuß- und Radverkehr soll mehr Platz geschaffen werden. Für verschiedene Stellen wurden Fahrradstraßen und Einbahnstraßen sowie zusätzliche Querungshilfen vorgeschlagen. Wichtig sind auch eindeutige(re) Regelungen, die von allen Verkehrsteilnehmern verstanden werden. Auch hierfür wurden verschiedene kritische Stellen und mögliche Maßnahmen (eindeutige Vorfahrtsregelungen, „echte“ Radwege) benannt.

Zudem gab es Vorschläge für Orte, an denen die Barrierefreiheit durch eine Absenkung der Bordsteinkanten verbessert werden kann. Die Wege in den Waldstücken rund um das Schulzentrum Lochham sowie die S-Bahn-Unterführung sollen besser beleuchtet werden.

Der motorisierte Individualverkehr soll verlangsamt und die Einhaltung der erlaubten Geschwindigkeiten intensiver überwacht werden.

An den Schulen sollen die Fahrradstellplätze befestigt und ggf. überdacht werden. Auch für Roller sollen geeignete Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Die Buslinien sollen morgens zwischen 7 Uhr und 8 Uhr im 10-Minuten-Takt verkehren.

Die Verkehrserziehung soll bereits in der Vorschule beginnen (z.B. mit einem Rollerführerschein) und auch für ältere Schüler soll es eine „Mobilitätserziehung“ geben. Es sollen „Schulwegpläne“ mit sicheren Wegen entwickelt und an die Eltern kommuniziert werden.

Die Gemeinde soll eine Meldeplattform für gefährliche Stellen auf den Schulwegen bzw. für Verbesserungsvorschläge einrichten. Auch „Beinahe-Unfälle“ sollen systematisch erfasst werden, um daraus mögliche Maßnahmen abzuleiten. Zudem soll die Gemeinde bei der Kommunikation unterstützen, z.B. mit dem Hinweis, dass es kaum Schulwegunfälle gibt und durch Beschilderung wichtiger Kreuzungen mit dem Warnhinweis „querende Kinder“.

Auch wenn die Schulwege bisher keine Unfallschwerpunkte darstellten, haben die Teilnehmenden eine Vielzahl von Maßnahmen entwickelt, durch die eine weitere Verbesserung der Sicherheit erreicht werden kann. Diese Ergebnisse werden in die nächsten Arbeitsschritte des Integrierten Verkehrsentwicklungskonzeptes der Gemeinde Gräfelfing einfließen. Von hoher Bedeutung ist dabei auch der kommunikative Aspekt, um den Eltern zu vermitteln, dass die Schulwege sicher sind und es für die Entwicklung der Kinder wichtig ist, den selbständigen Weg zur Schule zu erlernen.