



AK Ortsentwicklung und Verkehr 2009

Projekt:

Ein gemeinsames Radwegenetz von
Ottobrunn und Neubiberg
und die überörtliche Einbindung.

Fahrradfahren in beiden Gemeinden

Voraussetzung für die Reduzierung innerörtlichen Kfz – Verkehrs ist das Angebot eines attraktiven Radfahrnetz.

Innerhalb eines Siedlungsbereichs ist das Fahrrad bis zu Entfernungen von 3 km das schnellste Verkehrsmittel.

In Neubiberg gibt es bisher, im Gegensatz zu Ottobrunn mit seinen verschiedenen Ausbaustufen, kein eigenes Fahrradwegenetz. Ziel muss sein, dieses und ein gemeinsames, überörtlich eingebundenes Radwegenetz zu schaffen.

In beiden Gemeinden betragen die größten Entfernungen für übliche Be- und Versorgungsfahrten weniger als 5 Km. 39% aller Autofahrten sind kürzer als 3 km (Ottobrunner Daten). 21% aller Autofahrten finden im Bereich >3km <=5km (Starnberger Daten) statt.

Aus dem Radwegekonzept 2001 der AGENDA

Wie verhalten sich die Verkehrsteilnehmer im Untersuchungsgebiet heute?

Wir stellen hier die für das Radwegprojekt relevanten Daten vor, wie sie in der "Verkehrsun- tersuchung Ottobrunn 2000" (Prof. Dr.-Ing. Kurzak, Dezember 2000) ermittelt wurden. Dabei gehen wir der Einfachheit halber davon aus, dass zwischen dem Verhalten der Verkehrsteil- nehmer in Ottobrunn, dem Gegenstand der Kurzakschen Untersuchung, und dem entspre- chenden Verkehrsverhalten in den anderen Ortsteilen (Neubiberg, Riemerling und Waldsie- dung) kein signifikanter Unterschied besteht.

Binnenverkehr - Quellverkehr:

Insgesamt fanden am Befragungstag, dem, 20.7.99, **75.596 Bewegungen** von Ottobrunner Verkehrsteilnehmern statt. Dabei waren insgesamt 91 % der Ottobrunner Bevölkerung unter- wegs. Das ergibt im Mittel **4,4 Fahrten bzw. Gänge pro Person** [3] S. 15.

39 %	innerhalb von Ottobrunn (Binnenverkehr)
61 %	über die Ortsgrenze hinaus (Quellverkehr)

[3] S. 27

Verkehrsmittel:

Die Wahl der Verkehrsmittel für alle Fahrten und Wege teilt sich nach den Angaben der Be- fragten in der Haushaltsbefragung auf in:

Ottobrunn	Gräfelfing	Garching	Verkehrsmittel
12 %	11 %	13 %	zu Fuß
21 %	23 %	24 %	Rad
55 %	50 %	51 %	KFZ
12 %	14 %	12 %	ÖPNV

nach [3] S. 15

Die Gegenüberstellung mit Gemeinden vergleichbarer Größe und Lage zeigt, dass der Anteil der Radfahrer in Ottobrunn durchaus steigerungsfähig ist. Der PKW-Anteil ist vergleichswei- se hoch.

Rechnet man aus den Selbstaussagen zur Verkehrsmittelbenutzung alle Bewegungen aus Ot- tobrunn heraus und nach Ottobrunn hinein weg (Quellverkehr), ergibt der reine Binnenver- kehr innerhalb der Ortsgrenzen Ottobrunns (also auch ohne Riemerling, DASA (EADS) und Neubiberg folgende Verteilung:

23 %	zu Fuß
35 %	Rad
41 %	KFZ
1 %	ÖPNV

[3] Anl. 10

Im Vergleich zur Auflistung aller Bewegungen (Binnen- und Quellverkehr) ergeben sich eini- ge Verschiebungen. Der prozentuale Anteil von Fußgängen und Radfahrten nimmt zu, der prozentuale Anteil der Radfahrten ist hier bereits erfreulich hoch. Der von Auto- und ÖPNV- Fahrten nimmt ab (im letzteren Fall drastisch). Daraus kann man den, an sich trivialen Schluss

Die Basis eines attraktiven Radfahrnetz könnte die „Fahrradstraße“ sein.

- Sie optimiert die Weglängen und kann andere radfahrfreundliche Straßen einbinden.
- Sie sichert die Verkehrsräume für Radfahrer.
- Sie ist als solche durchgehend bezeichnet
- und ist gegenüber anderen Wohnstraßen mit Vorfahrt versehen worden und ist dabei
- **kostengünstig:** bedarf nur geringer Baumaßnahmen, lediglich die Beschilderung muss angepasst werden.

Die Fahrradstraße



Aus der Landkreisradwanderkarte



Unseren
Siedlungs-
raum
durchziehen
zwei
überregionale
Radwander-
wege

Beschilderung

1. Einheitliche Fahrradwegweisung

Die an vielen Radwegen vorhandene Wegweisung ist meist uneinheitlich und beschränkt sich oft auf das Gebiet einer Gemeinde, eines Landkreises oder einer Fremdenverkehrsregion. Derartige Grenzen entsprechen nicht den Bedürfnissen der Radfahrer. Unterschiedliche Formen, Farben und Inhalte der Fahrradwegweisung sind wenig benutzerfreundlich. Ziel muss es daher sein, die Fahrradwegweisung einheitlich zu gestalten.

2. Wegweisung an Radwegen in Bayern

Die nachfolgend beschriebene Wegweisung an Radwegen in Bayern stellt eine Kombination aus zwei Wegweisungssystemen, nämlich der ziel- und der routenorientierten Wegweisung, dar. Damit ist für den touristischen Radverkehr in gleicher Weise wie für den Alltagsradverkehr eine optimale Wegweisung gegeben.

Das Beschilderungssystem orientiert sich am „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr – Ausgabe 1998“, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Davon abweichend sind in Bayern die Schrift, die Pfeile und die Symbole grün (RAL - Nr. 6024).

Für die Hauptwegweiser ist in der Regel eine Größe von 800 x 200 mm und für die Zwischenwegweiser eine Größe von 250 x 250 mm ausreichend. Durch die Kombination aus Haupt- und Zwischenwegweisern ist das Beschilderungssystem relativ kostengünstig.

Das ursprüngliche für das Bayernnetz für Radler entworfene Beschilderungssystem hat in den vergangenen Jahren eine Verbreitung erfahren, die künftig noch weiter ausgebaut werden soll.

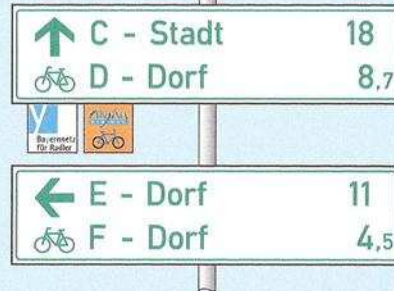
Hauptwegweiser

Pfeilwegweiser



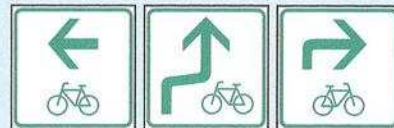
Eingehängte Zusatzschilder weisen auf den Namen der Route eine Route im Bayernnetz für Radler und ggf. eine deutschlandweite D-Route hin.

Tabellenwegweiser



Zwischenwegweiser

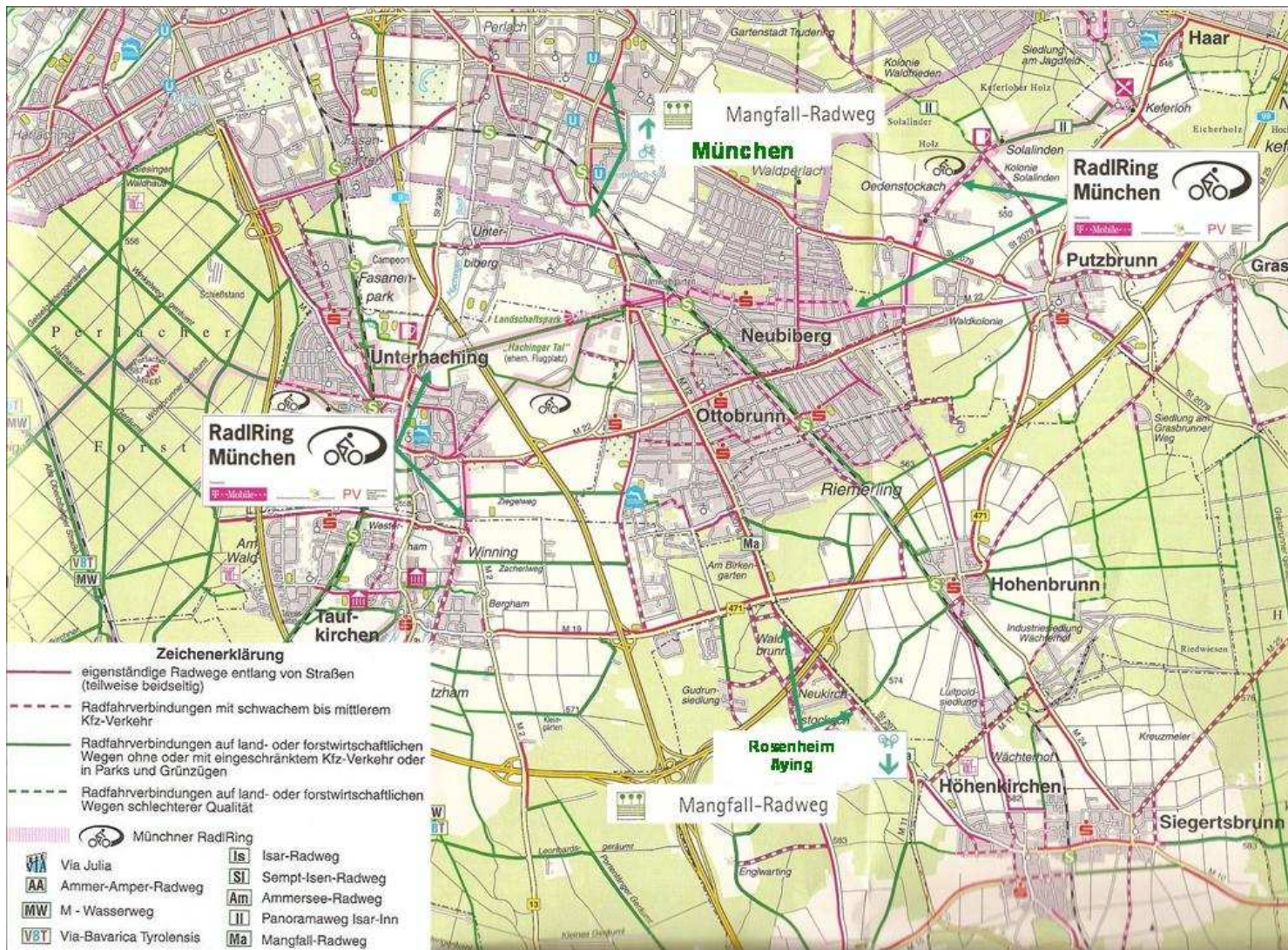
Zur Bestätigung der Fahrtrichtung



Die Beschilderung dieser überregionalen Radwanderwege entspricht bisher nicht immer den Vorgaben des „*Bayernnetz für Radler*“.

Zielsetzung: unsere örtlichen Radwegnetze müssen auf diese überregionalen Radwanderwege hinweisen und diese integrieren.

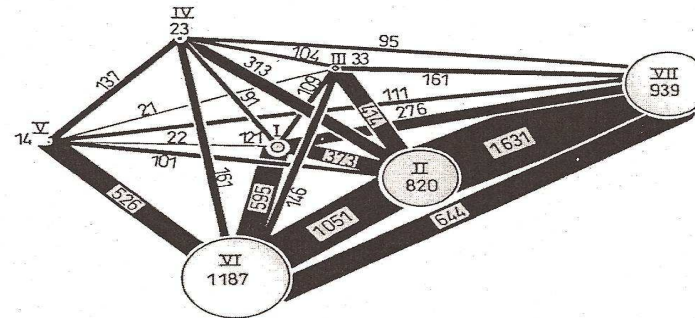
Bezeichnung dieser überregionalen Radwanderwege



Schwerpunkte des Quell- und Zielverkehrs



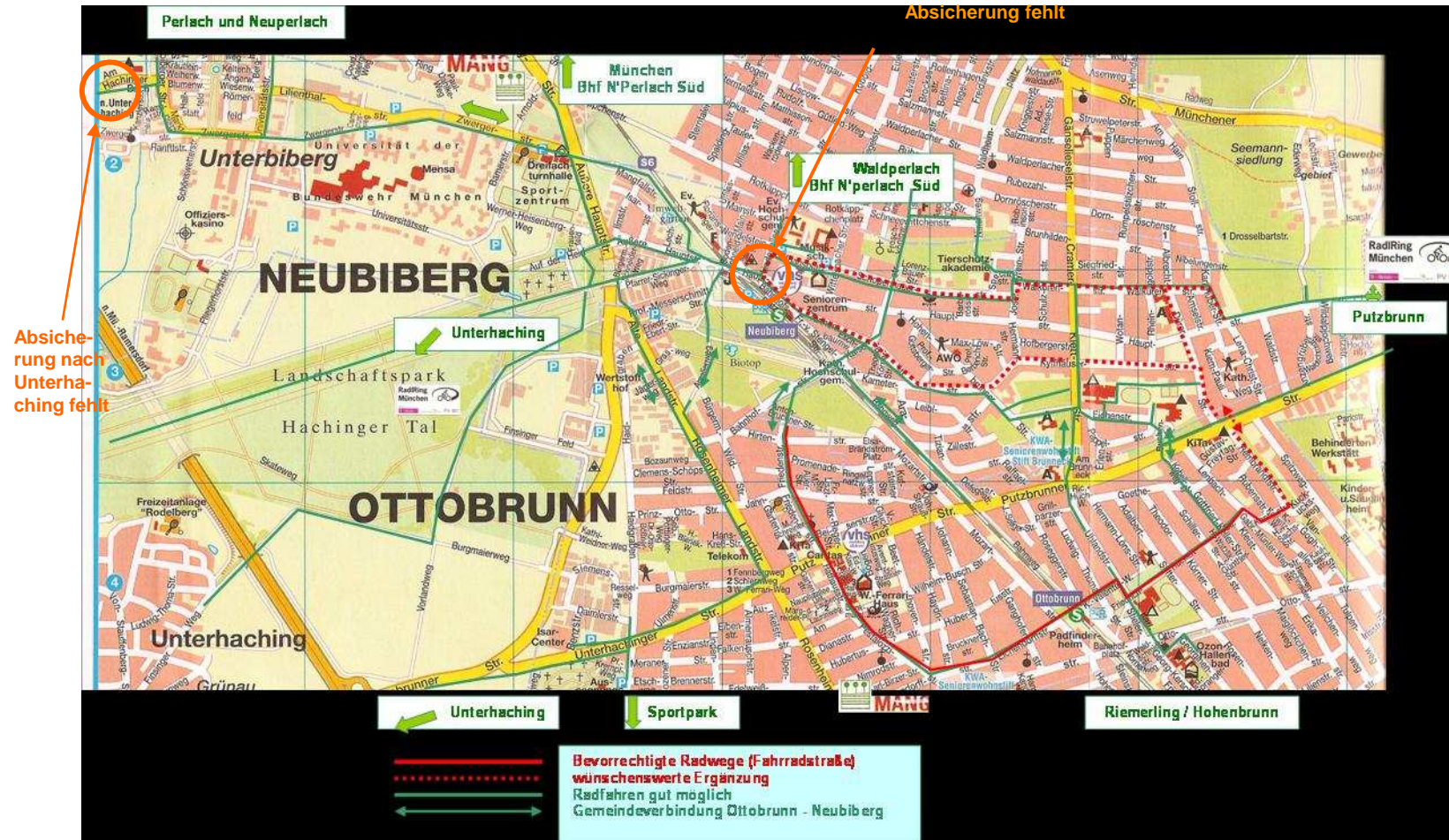
Radfahrerverkehrsauftkommen am 20.07.1999



- I Rosenheimer Landstraße
- II Ortsmitte
- III Wohngebiet Nord
- IV Wohngebiet Nordwest
- V Gewerbegebiet / Isarcener
- VI Wohngebiet Südwest
- VII Wohngebiet Ost (östl. d. Bahn)

Verkehrsaufkommen Radfahrer pro Tag in Ottobrunn innerhalb der Verkehrsbezirke (Anzahl der Fahrten entspricht Kreisfläche) und zwischen den Verkehrsbezirken am Di., 20. Juli 1999

Radwegenetz Neubiberg <konzipiert>



Radwegenetz Ottobrunn



Gemeinsame Fahrradstrasse Ottobrunn - Neubiberg



Beschilderung der Fahrradstraße (1)



Beginn



Begrenzung



Unterbrechung

Beschilderung der Fahrradstrasse (2)



Begrenzung



Vorfahrtsregelung

Beschilderung der Ottobrunner Fahrradstraße (3)

Zu ersetzende Schilder durch Ziel- und Zwischenwegweisung





Feldkirchen

2,5



Marienplatz

12



Trudering

3,6

Salmdorf

0,8



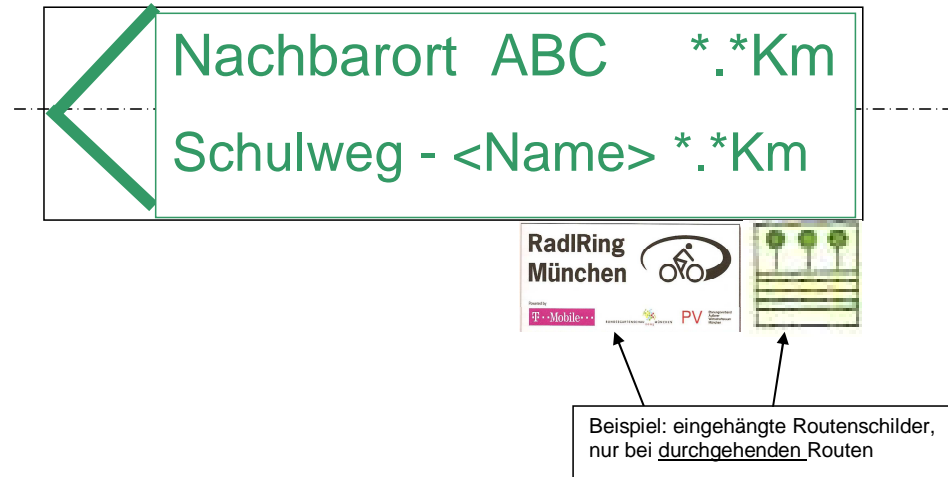
Ottendichl

2,7

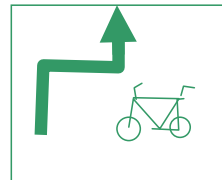


Muster einer Beschilderung

Pfeilwegweiser - Beispiel



Zwischenwegweiser - Beispiel



Ausblick

- Die AGENDA21 Ottobrunn-Neubiberg beantragt das gemeinsame Fahrradstraßennetz noch in 2009 in die beschließenden Gemeindegremien der Gemeinden Ottobrunn, Neubiberg, Hohenbrunn einzubringen und zu beraten. Die ersten Konzepte erwartet man im Frühjahr 2010. Zur Eingangsberatung soll der AGENDA21-Entwurf aus dem Mai 2009 dienen.
 - Die jeweiligen Verbindungen zu den benachbarten Gemeinden sind mit diesen abzustimmen und per Beschluss fest zu legen.
 - Eine gemeinsame, einheitliche, regionale und gemeindeübergreifende Beschilderung aller Radfahrwege ist in den Gemeinden einzurichten (Hauptwege- und Zwischenanzeige)
 - In allen Gemeinden ist ein verbindliches Leitbild zu schaffen, welches den Radfahrern die gleichgewichtige und gesicherte Teilnahme am Straßenverkehr gewährleistet.
- Fertigstellung der gemeinsamen Fahrradstraße ist **2011**

Schluss und Dank

Dieser Ausarbeitung ging voran:

- Eine ortsübergreifende Studie des Planungsverbandes von 1984, den ganzen Siedlungsraum betreffend.
- Die Verkehrsuntersuchung Ottobrunn 2000 – Prof. Kurzak.
- Das Radwegekonzept Ottobrunn 2001 des AK *Ortsentwicklung und Verkehr der AGENDA21 Ottobrunn*.
- Die Skizzierung eines Radwegenetzes Neubiberg des AK's *Ortsentwicklung und Verkehr der AGENDA21 Ottobrunn – Neubiberg*.
- Erkenntnisse aus Realisierungen in Ottobrunn.

Ohne diesen Rahmen wäre diese Ausarbeitung nicht möglich gewesen.

Besonders den Akteuren früherer Jahre im AK *Ortsentwicklung und Verkehr* gilt unser besonderer Dank und unsere Anerkennung.