



Neubiberg, Dezember 2007

Neugestaltung der Hauptstraße in Neubiberg

Ergebnisprotokoll		
Agenda 21 AK Ortsentwicklung und Verkehr	Sitzungsleiter: Thomas Maier	Version 1: 25.10.2007 Version 2: 04.12.2007 Version 3: 13.12.2007
Teilnehmer : Fr. Hirschfeld, Hr. Böhringer, Hr. Schmid, Hr. Niggel, Hr. Hohenegger, Hr. Riedner, Hr. Gränzer, Hr. Schnitker, Hr. Maier		

Vorlagen zur Diskussion waren die Pläne des Planungsbüro BPR – Beraten | Planen | Realisieren, München vom August/Oktober 2007, erstellt durch Hr. Künne, und unser Gespräche mit Hr. Künne, Hr. Neumann am 10.08.2007

Die Planung zur Neugestaltung der Hauptstraße in Neubiberg erstreckt sich von der Kreuzung Hauptstraße/Cramer-Klett-Straße bis zur Kreuzung Hauptstraße/Lindenallee, also auf einer Länge von ca. 1,2 KM.

Der S-Bahn-Übergang ist in den jetzigen Plänen nicht berücksichtigt.

Die Planung bezieht sich auf vorhandene gemeindliche Grundstücke, wobei mit den Grundstücksinhabern entlang der Hauptstraße, die eine Neugestaltung der Hauptstraße erschweren, eine einvernehmliche Lösung erzielt werden soll.

Die schmalste Breite beträgt 14,00 Meter.

Unser **Fazit** zur Vorplanung der Fa. BPR:

- fantasielose Gestaltung, geradliniger Verlauf der Fahrbahn
- Probleme der Geschwindigkeit der Auto's, Situation der Fahrradfahrer und Parkraum sind nicht befriedigend gelöst

Unsere Vorschläge

1. **Fahrbahn:**

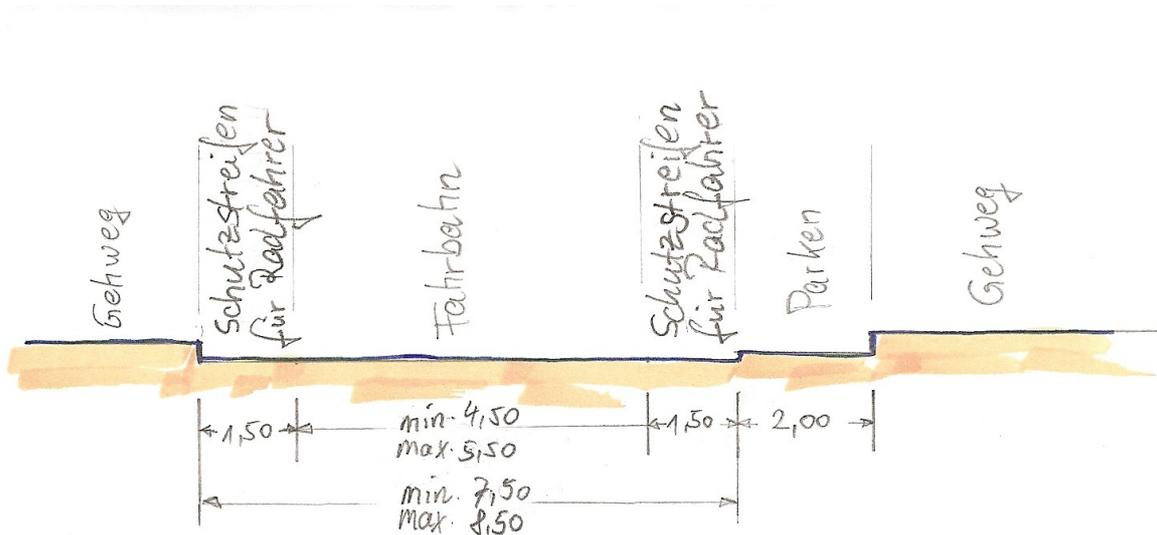
Die geplante Fahrbahnbreite von 6,50 Meter reicht nicht aus, um Fahrzeuge und Radfahrer gleichberechtigt aufzunehmen.

Radfahrer sollen sich im Fahrbahnbereich bewegen.

Wir fordern eine Umgestaltung der Fahrbahn auf mind. 7,50 bis max. 8,50 Meter Breite, aufgeteilt in:

- Fahrbahn der Fahrzeuge von mind. 4,50 bis max. 5,50 Meter
- beidseitige Schutzstreifen für Radfahrer von jeweils 1,50 Meter

Dabei sind die Schutzstreifen für Radfahrer farblich (rot) unterschiedlich mit weissen unterbrochenen Trennstreifen zur Autofahrspur auszuweisen.



2. Geschwindigkeit

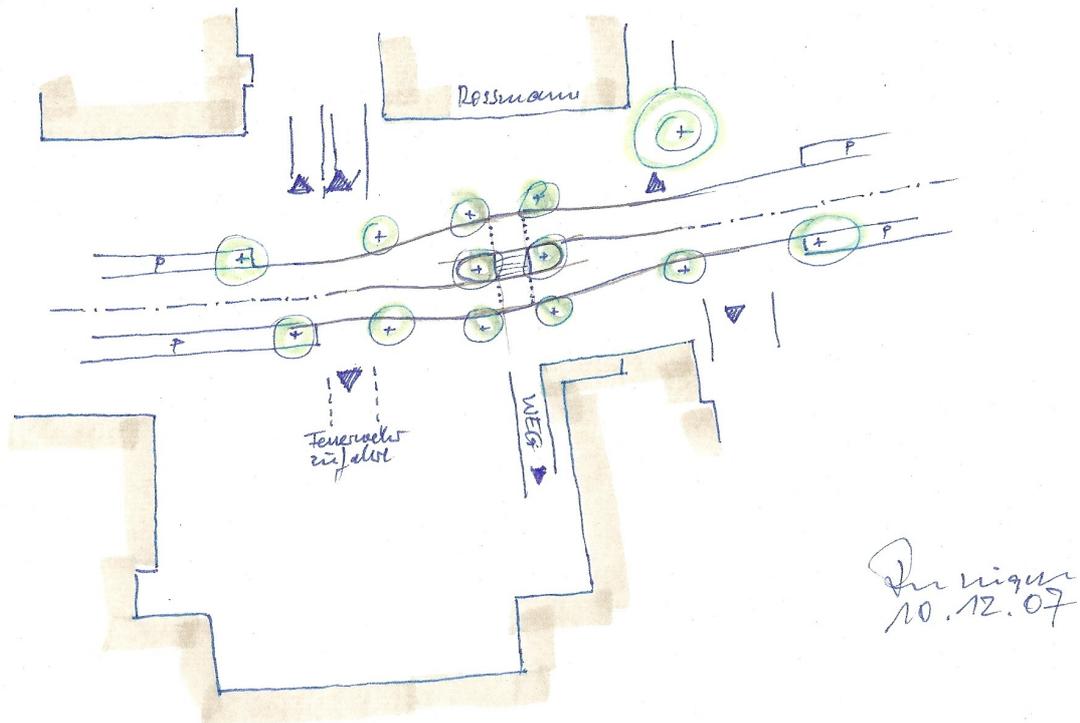
Die Geschwindigkeit der Autofahrer (vornehmlich außerhalb der Geschäftszeiten) wird durch die jetzigen Überlegungen nicht reduziert. Auch ein Aufstellen von Schildern (z.B. Tempo 30 zeitlich beschränkt) ist durch mangelnde Kontrolle ziemlich unwirksam, ebenso tempogesteuerte Signalanlagen entlang der Hauptstraße sind durch deren negative Aspekte (Bremsen, Anfahren und damit erhöhte Lärmbelastigung) unbrauchbar.

Nach unseren Vorstellungen sollen Mittelinseln in den Bereichen der Hauptstraße auf Höhe Hausnummern **13, 18, 26/28, 42, 55 68, 76/78b** natürliche Geschwindigkeitshemmnisse darstellen.

Im Bereich der Mittelinseln soll die Baumbepflanzung so verdichtet werden, dass grüne Portale entstehen, um die Geschwindigkeit der Autofahrer zu reduzieren und eine gefahrlose Querung für Fussgänger, Behinderte bieten.

Die bestehenden Signalanlagen werden damit überflüssig.

Bsp. Mittelinsel Höhe Rossmann



Dr. Nigam
10.12.07

3. Gehwege

Kombinierte Fuß-/Radwege sind zu unterlassen. Radfahrer sollen die dafür ausgewiesenen Schutzstreifen für Radfahrer benutzen.

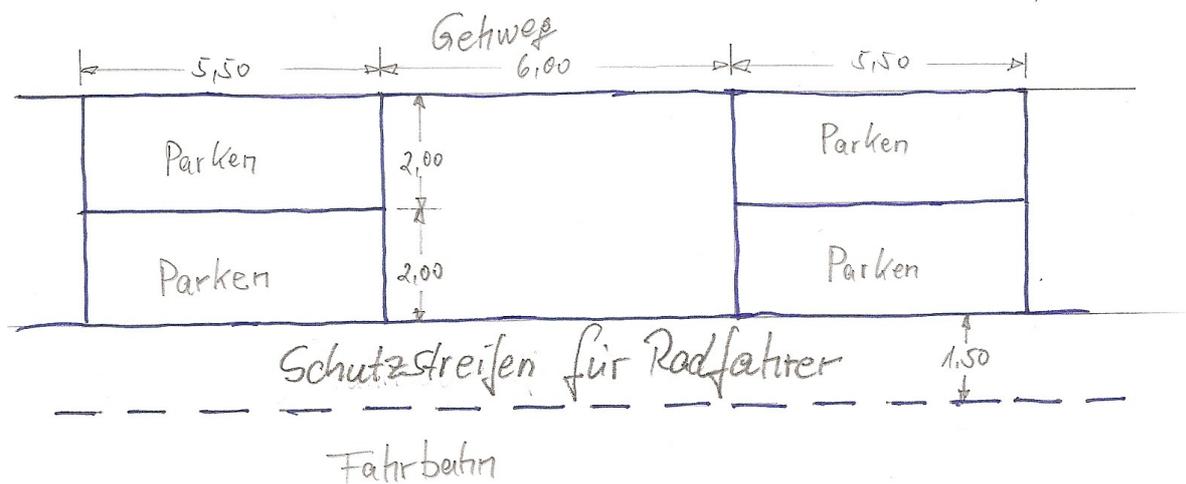
4. Parken

Wir wollen keine Senkrechtparker.

Die Wunschvorstellung sind ausschließlich Längsparkplätze beidseitig auf der gesamten Länge der Hauptstraße.

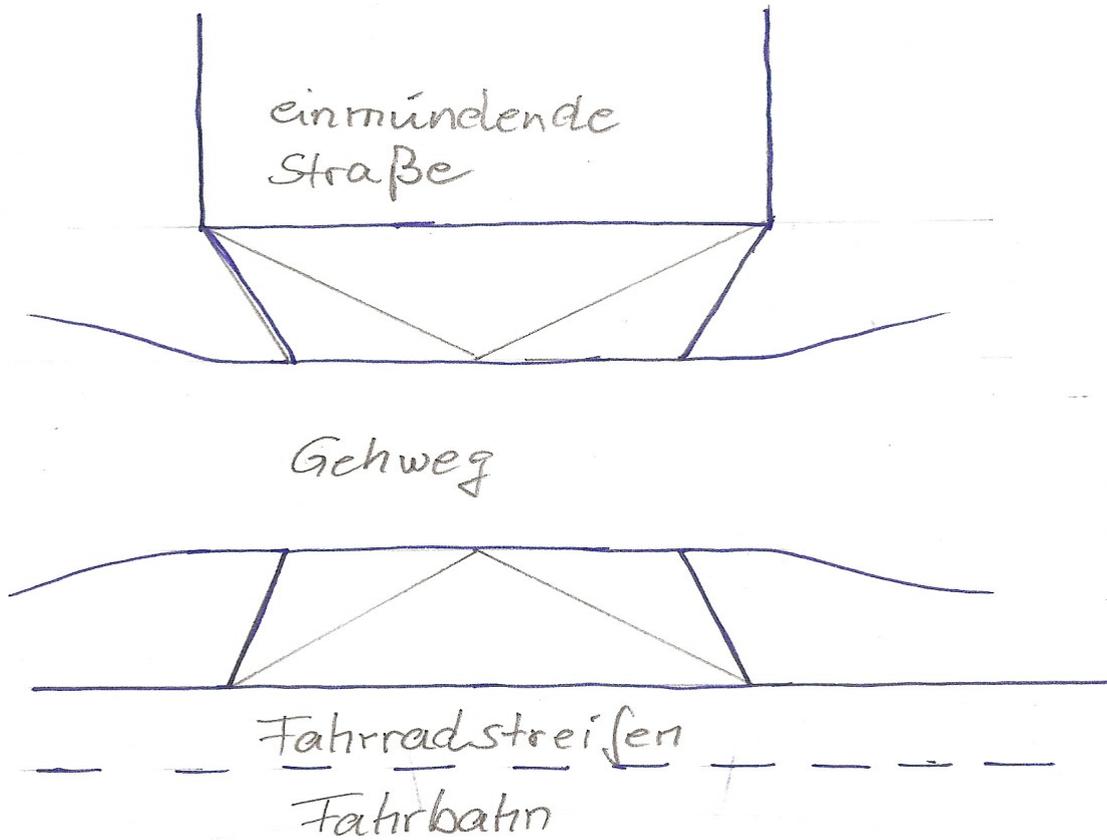
An Stellen, an denen Senkrechtparker angedacht sind, könnten Schrägparkplätze bzw. Blockparkplätze entstehen.

Bsp. Blockparkplätze



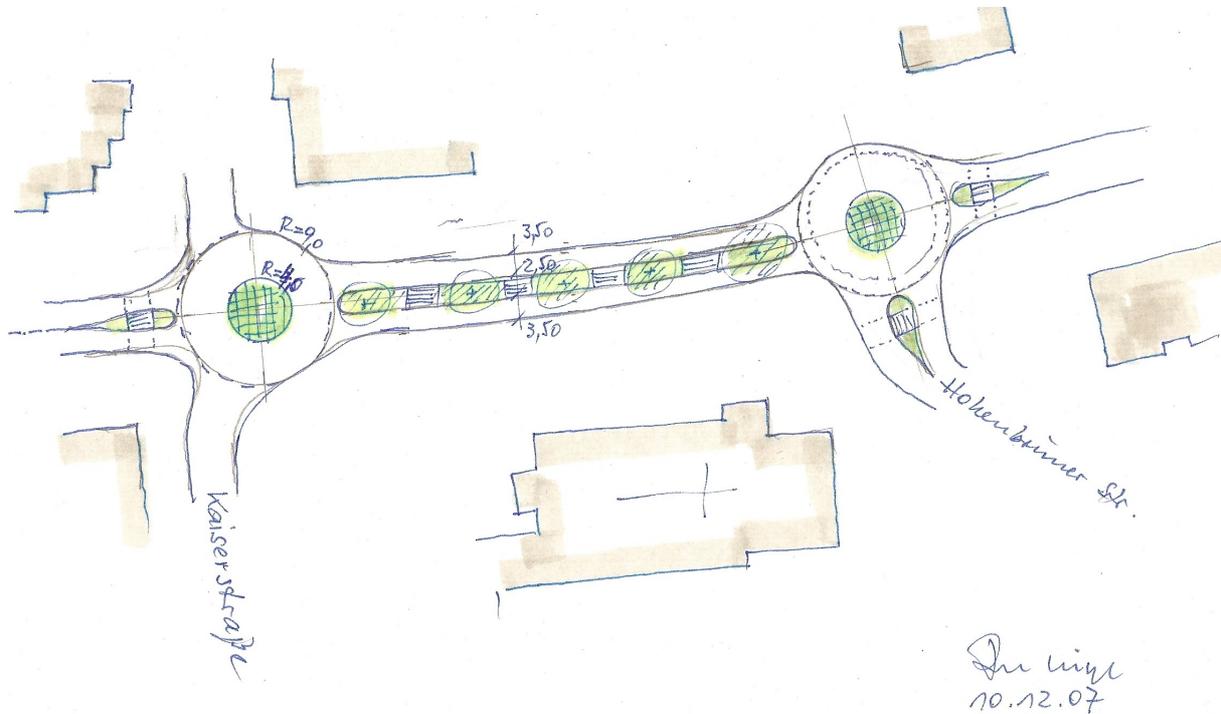
5. Einmündungen

Die niveaugleichen Gehwegüberquerungen bei Strasseneinmündungen sind zu realisieren.



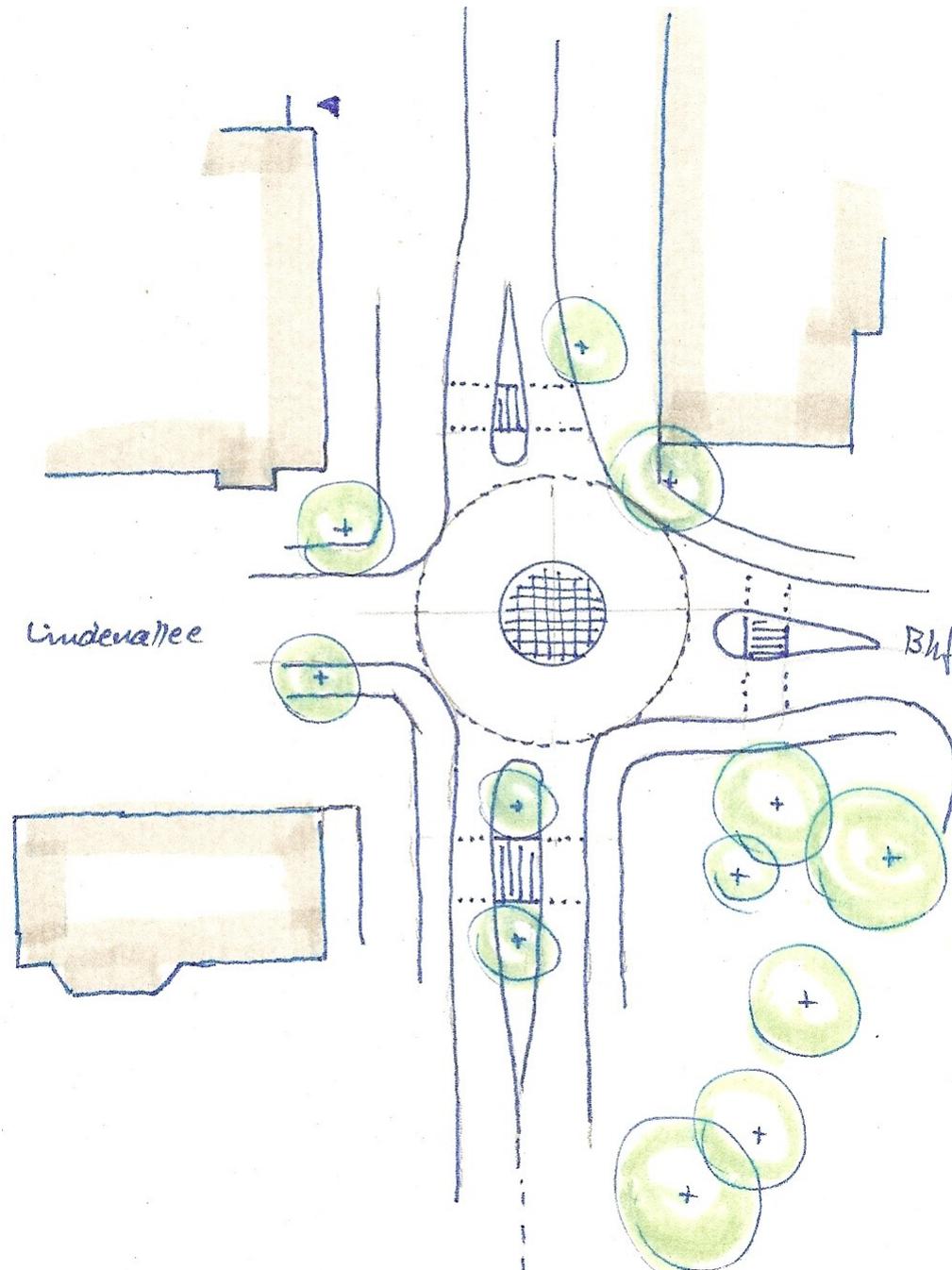
6. Einmündung Kaiser- / Hohenbrunner Straße

Text fehlt noch !!!!!



7. Kreuzungsbereich Hauptstraße / Lindenalle

Text fehlt noch !!!!!



8. Fahrradständer

Geeignete Fahrradständer und in ausreichender Anzahl sind zu installieren; pro 10 Autoparkplätze je 5 Fahrradständer

9. Barrierefreiheit

Auf der gesamten Länge des umplanten Bereiches ist Barrierefreiheit Pflicht.



10. Begrünung

Die Baumbestand soll mit kräftigen Bäumen bepflanzt werden.