

### **Stellungnahme der AGENDA21 Ottobrunn-Neubiberg, Ortsentwicklung und Verkehr, zum Planentwurf BP 60 A 1 vom 30.11.2010:**

Der Vorgelegte Plan zur Gestaltung der Verkehrsflächen im Bereich des Bebauungsplanes 60 A 1 erscheint uns, die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse in diesem Bereich nicht ausreichend zu berücksichtigen. Deswegen bedarf es einer Überarbeitung der Planung vor einer endgültigen Zustimmung.

Ein Konzept für die Führung des Fahrradverkehrs und des Fußgängerflusses ist aus den Planvorlagen nicht erkennbar. Es wird deswegen vorgeschlagen, ein Fachgespräch mit Planern, Bauamt und AGEND21 O&V zu organisieren, bei dem die unten erläuterten Verbesserungsvorstellungen diskutiert und abgestimmt werden.

Wie der Plan der Fahrradverbindungen zeigt, hat der BP 60 A 1 die Aufgabe, einen der wichtigsten Fahrradverkehrsknoten im Gemeindebereich sinnvoll zu ordnen. Wichtige Verbindungen sind z.B:

- Radelring München (Verbindung Landschaftspark – Gemeinde-Ost)
- Unterbiberg – Umweltgarten – Gemeindezentrum
- Ottobrunn – Amalienweg – Bike&Ride (S-Bahn-Süd) oder Gemeindezentrum Neubiberg

Um die Tragfähigkeit der Planung für diesen Zweck zu klären, sollte ein Radwegplan-Layer erstellt werden, der die Lösungen für den Radwegknotenpunkt Äußere Hauptstraße klar aufzeigt. Die allgemeine Aussage, entlang der neuen Straßen werden Wege errichtet, die als gemeinsame Rad- und Fußwege genutzt werden können, ist aus unten geschilderten Gründen keine Lösung. Es muss jetzt sichergestellt werden, dass keine solche Fehlplanung entsteht, wie z.B. im Bereich Auf der Heid, wo die Radwege an der Prof.-Messerschmitt-Str. im Nichts enden und Radfahrer entweder verkehrswidrig die Gehwege benutzen oder absteigen müssen.

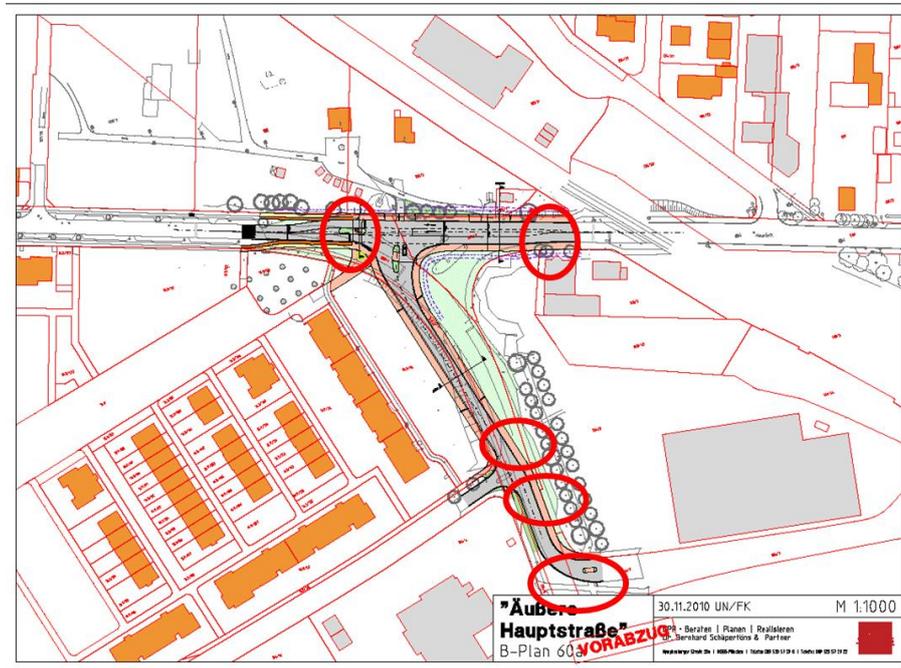


Radwegverbindungen im Bereich des BP 60 A 1

Insbesondere sind folgende Punkte im Fachgespräch zu behandeln:

- Der **Fahrradverkehr** ist so zu gestalten, dass er der neuesten Rechtsprechung folgt, d.h. innerörtlich gibt es keine Radwegbenutzungspflicht außer an Gefahrenstellen.
  - Da eine Straßenführung nicht von Beginn an mit Gefahrenstellen errichtet wird, gilt für die betrachteten Straßen generell, dass Radfahrer und Autos sich den Straßenraum teilen. (Ausnahme evtl. an der Bahnschranke)
  - Es ist unklar, was mit den abrupten Radwegenden an der Insel Äußere Hauptstr. zum Umweltgarten geplant ist. Überleitung des Radverkehrs auf die Straße? Fortführung der Radwege? Anderes?
  - Wie sollen Radfahrer aus dem Umweltgarten kommend über die Bahnschranke fahren?
  - Wie sollen sich Radfahrer verhalten, die vom Amalienweg kommend Richtung Bahnschranke wollen? Wie wird die entgegengesetzte Richtung geregelt.
  - Wie ist die Entschärfung der 120-Grad-Kurve für Radfahrer gedacht, die vom Amalienweg kommend zum P&R-Platz wollen, entsprechend auch für die Gegenrichtung?
  - Der Radring München führt vom Grünanger Auf der Heid weiter über den Bahnübergang. Wie ist die Verkehrsführung für diese Radfahrer in beide Richtungen gedacht.
- Zum **Fußgängerverkehr** sind folgende Punkte einzubringen:
  - Die Fußwege entlang der Straßen sollten nicht für Radfahrer frei gegeben werden, da das die Sicherheit besonders für Ältere und Kinder gefährdet.
  - Die Fußgängerinsel am südlichen Ende des Straßenneubaues ist einfach überflüssig, da gibt es so gut wie keine Fußgänger.
  - Es gibt – wie heute an den Trampelpfaden zu erkennen ist – großen Bedarf für die Unterstützung von querenden Fußgängern, die aus Richtung Prof.-Messerschmitt-Str. kommen zum REWE/TOOM, zur S-Bahn oder durch die Unterführung in den Ort wollen. Die Fußgänger kommen von Auf der Heid sowie aus den vorhandenen Büros in der Prof.-Messerschmitt-Str. Zebrastreifen nördlich und südlich der Einmündung Prof.-Messerschmitt-Str. wären hier sinnvoll. Hier erscheint eine Vereinbarung mit dem Eigentümer von REWE/TOOM nötig, die klärt, wie der Fußgängerverkehr nach den Zebrastreifen weiter geführt wird. Heute teilt er sich direkt am Kiosk entlang und entlang des alten Bahngleises. Der S-Bahn-Südausgang würde für die Auf der Heid-Bewohner einiges an Attraktivität verlieren, wenn der kurze Weg entlang des alten Bahngleises nicht mehr existieren sollte.
- Aus dem vorgelegten Plan ist nicht ersichtlich, warum eine leichte Verschwenkung der Äußeren Hauptstraße um ca. 1 bis 2 m nach Süden schwierig sein sollte, die aber dann ein „**Anknabbern**“ des **Umweltgartens** überflüssig machen würde. Trotz bisheriger Ablehnung wird diese Idee nochmals zur Diskussion empfohlen (Wehret den Anfängen, Gemeindegrün zu opfern!).
- Die **Parkplätze** südlich der Abzweigung in die Prof.-Messerschmitt-Str. (Westseite der Straße) werden heute intensiv genutzt. Wenn man Gewerbebetriebe in der Prof.-Messerschmitt-Str. unterstützen will, sollte man diese Parkmöglichkeiten nicht wegfallen lassen. Dafür ist auch kein rechter Grund ersichtlich.

Im folgenden Plan sind die Punkte rot markiert, an denen wir Planverbesserungen für nötig halten. Nahe der Bahnschranke könnte die Verkehrssituation (Radfahrer vom Umweltgarten kommend nutzen den Gehweg auf der falschen Straßenseite evtl. durch eine Insel am Ostende der Abbiegerspur entschärft werden.



Markierung der Punkte für vorgeschlagene Planverbesserungen

Für eine Berücksichtigung dieser Anregungen bei der Gemeinderatssitzung am 13.12.2010 wären wir dankbar.

AGENDA 21 Ottobrunn-Neuburg  
 Arbeitskreis Ortsentwicklung und Verkehr  
 Neuburg, den 10.12.2010