

Der nachfolgende Vorschlag konkretisiert die Idee, gerade für Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und –zentren in FFB **eigenständige Radwegverbindungen** zu schaffen, die **weitgehend unabhängig vom bestehenden Straßennetz** sein sollen und so eine sichere und zeitlich konkurrenzfähige Alternative zum Auto darstellen können. An vielen Orten des Stadtgebiets wird es dabei nicht möglich sein, für den Radverkehr exklusive Routen im Sinne von Schnellwegen zu schaffen. Vielmehr müssen sich oft Fußgänger und Radfahrer die engen Verbindungsmöglichkeiten teilen. Dennoch könnten solche Wegbeziehungen innerorts gerade im Kurzstreckenverkehr die Bereitschaft nachhaltig fördern, auf das Auto als Verkehrsmittel zu verzichten.

Hintergrund ist das Bestreben, durch moderne Verkehrspolitik einen befürchteten Verkehrskollaps zu vermeiden oder abzumildern. Auch in FFB besteht grundsätzlich politische Einigkeit darüber, dies durch eine Stärkung von ÖPNV und Radverkehr erreichen zu wollen. Diese sollen so ertüchtigt werden, dass sie zur Bewältigung innerstädtischer Wege auch in zeitlicher Hinsicht im Vergleich zur PKW-Benutzung gleichwertig oder am Ende sogar vorteilhafter wären.

Das Rad muss dabei nicht neu erfunden, teilweise aber neu gedacht werden. Mit der Konversion des Fliegerhorstes entsteht ein neuer Stadtteil. Der Viehmarktplatz soll als verkehrsberuhigtes Zentrum der Innenstadt zu neuer Bedeutung kommen. Damit er diesen Anspruch auch erfüllen kann, benötigt er dringend entsprechende Anbindung als zukünftige Drehscheibe des Radverkehrs (*ein Herz aus Stein schlägt tatsächlich nicht, es benötigt dazu Schlagadern*). Auch andere Projekte der Stadtentwicklung werden demnächst angegangen und sollten bereits im Vorfeld unter solchen Aspekten beurteilt und überplant werden.

Wer solche separaten Radnetze möchte, kommt eben nicht umhin, diesen Gedanken **bereits im Vorfeld in solche Planungen zu integrieren**. Dazu braucht es Vorgaben, die sich aus der Vorstellung eines zukünftigen Wegenetzes ableiten, letztlich also einen Fahrradwegenetz-Entwicklungsplan, der dann auch als Grundlage in einzelne Planungsprojekte der Stadtentwicklung verbindlich einfließen kann.

Es geht also nicht darum, die bisherigen Bemühungen um Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur in Frage zu stellen oder diese zu ersetzen. Vielmehr sollen diese durch **Zielvorgaben an zukünftige Planungsprojekte** so erweitert werden, dass die (Rad-)verkehrssituation für alle Einzelplanungen denselben Stellenwert eingeräumt bekommt wie der automobiler Verkehr. Natürlich erhoffe ich mir angesichts der ausführlichen Einzelbetrachtungen auch ein reges Mitdenken und Lust an der Planung.

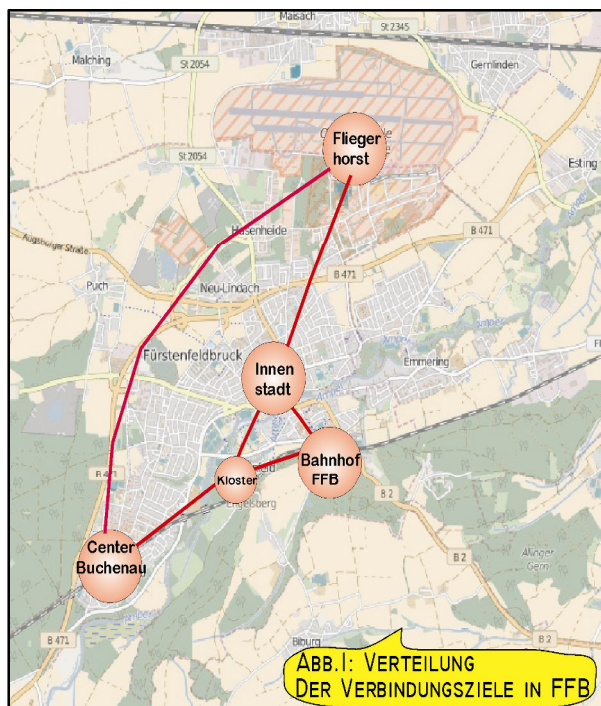
Im Folgenden wird der Einfachheit halber den Begriff GW (für „Geschützte Wege“) verwendet. Damit sind gemeint vom Autoverkehr separierte Wege für Fahrräder und Fußgänger. Wo das aus baulichen Gründen nicht möglich ist, soll diese Schutzfunktion erreicht werden durch Umwidmung bisheriger Verkehrsstraßen zu Fahrrad- oder Spielstraßen, eben auch „Geschützten Wegen“ (GW).

Selbstverständlich können auch die bereits vorhandenen, separat neben Strassen geführten Wege als GW aufgefasst und später einbezogen werden. Das Anliegen dieses Plans konzentriert aber auf tatsächlich vom Autostrassennetz unabhängige, eigene Verbindungen. Weil es ein definiertes Ziel ist, Autofahrer zum „Umsteigen“ zu bewegen, muss es auch darum gehen, vordringlich solche alternativen Routen aufzuwerten und bekannt zu machen.

1. GRUNDSÄTZLICHE THESEN

1.1 GRUNDSTRUKTUREN FESTLEGEN

Ein Großteil der Brucker Verkehrsprobleme entsteht aus „hausgemachtem“ Ziel- und Quellverkehr. Ein Radwegnetz könnte also genau diesen soweit möglich neutralisieren. Deshalb müssen die beiden Bahnhöfe zuerst Endpunkte von GW sein. Mit dem Bahnhof Buchenau ist damit zugleich auch das Center Buchenau eingebunden. Ein weiteres Zentrum ist sicher die Innenstadt (Altstadt). Das Kloster ist ein kulturelles und soziales Zentrum von überörtlichem Interesse, das ebenfalls Berücksichtigung finden sollte. Zuletzt ist der Fliegerhorst von zukünftig höherem Interesse. Mangels Notwendigkeit ist er bisher durch GW in keiner Weise angebunden, was ein komplett neues Stadtviertel aber dringend benötigt.



Diese Eckpunkte sind hier in eine OSM-Karte eingebunden worden. Die Verwendung echter Karten anstelle von Schemazeichnungen macht nämlich deutlich, dass die berühmte „Bananenform“, nach der sich die Stadt an die Amper schmiegt, schnelle GW-Beziehungen zwischen den Zentren ganz anders ermöglichen würde, als das vom Autostraßennetz geprägte Hirn dies vermuten würde. Zum Beispiel wird offensichtlich, dass eine GW-Verbindung von der Buchenau in die Innenstadt via Kloster vermutlich schneller darstellbar wäre als die im Autofahrerhirn verankerte Alternative via Heimstättenstraße.

Mit Absicht sind einzelne Wohngebiete hier (noch) nicht dargestellt, obwohl diese ja ganz sicher Ziel/Endpunkte des innerörtlichen Verkehrs sind. Es geht allein um die Verankerung zentraler Eckpunkte eines GW-Netzes.

Als Wohngebiet genießt der Fliegerhorst nur insoweit eine Sonderstellung, als er analog zum Center Buchenau am nordwestlichen Siedlungsende zukünftig das nordöstliche Siedlungsende markieren wird. Mögliche Verknüpfungen einzelner, dazwischen liegender Wohngebiete mit dort im einzelnen wichtigen Anfahrpunkten werden in den Einzelbetrachtungen diskutiert.

1.2 VERKEHRSBEZIEHUNGEN IN DER ALTSTADT

Weiters geht die Vorlage davon aus, dass der Viehmarktplatz zum verkehrsberuhigten Zentrum der Altstadt entwickelt werden soll. Um dieses angenommene Ziel erreichen zu können, müssen GW-Beziehungen auch dorthin zeigen und führen. Vor allem aber müssen die Verkehrsbeziehungen zu den anderen Eckpunkten hier starten und enden. Dieser Umstand wird bisher wenig berücksichtigt und sollte daher schon im Vorfeld Eingang finden.

Gerade im Bereich der Innenstadt lässt sich aber ein zukünftig angenommener Vorteil des Radverkehrs gegenüber dem Auto im innerstädtischen Verkehr am Besten ausspielen. Selbst wenn Überlegungen fruchten sollten, den Auto-Verkehr in Nordsüd-Richtung (*Münchner Straße-Hauptplatz-Ausburger Straße*) und Ostwest (*Dachauer-Pucher sowie Schöngeisinger Straße*) zu verflüssigen oder gar zu entflechten. Hier werden Nadelöre verbleiben, die angesichts dichten Verkehrs von Radfahrern auch in Zukunft höchst hinderlich wahrgenommen werden.

Falls es gelingt, für Radfahrer sowohl östlich wie westlich des Hauptplatzes schnelle und sichere Verbindungen zum Bahnhof zu schaffen, werden diese einen deutlichen Vorteil zum Auto realisieren können. Voraussetzung dafür sind zwei zusätzliche Amperübergänge östlich und westlich der Amperbrücke, die teilweise bereits angedacht worden sind. In Verbindung mit einem GW-Netz kommen sie jetzt lediglich nicht mehr unmittelbar an der Amperbrücke, sondern etwas entfernt zum Tragen.

In dem Zusammenhang geht es nicht allein um das Ausspielen von Geschwindigkeitsvorteilen für das Verkehrsmittel Fahrrad (oder Fußgänger). Hier können über solche Schwerpunktsetzung sozusagen entschleunigte Verkehrsbereiche geschaffen werden, die einer Fußgängerzone gleichkommen und die im Zusammenhang mit den so erschließbaren Schätzen der Amperauen (*aktuelles Logo: Stadt Land Fluss*) die Attraktivität der Innenstadt vielleicht noch steigern können. Solche Vorstellungen wurden über Jahrzehnte immer wieder als Wunschvorstellung diskutiert und würden auch das örtliche Gewerbe deutlicher voranbringen als der Parkplatz vor dem Geschäftseingang via „Semmeltaste“. Schon im ersten ISEK-Prozess „Leben findet Innenstadt“ wurden solche Gedanken ausführlich diskutiert.

Vor diesem Hintergrund macht es keinen Sinn, auf die „endgültige“ befriedigende Auflösung der automobilen Verkehrssituation in der Innenstadt zu warten.

2. VERWENDUNG, GEMEINSAME BEARBEITUNG UND URHEBERSCHAFT

Diese Vorlage ist ausdrücklich gedacht als erste Diskussionsgrundlage für interessierte Kreise der Stadtratsfraktionen, das Verkehrsforum und befasste Kreise der Verwaltung in Stadt und LRA. Eine persönliche Urheberschaft beanspruche ich angesichts des Arbeitsaufwands nur, als ich den Anstoss für FFB auch für meine Partei absichern möchte (*neu ist der Gedanke wahrlich nicht*). Abgesehen von den Abbildungen sollen Text und Inhalt bei gemeinschaftlicher Bearbeitung später in den „geistigen Besitz“ der Mitarbeiter übergehen.

Nicht berücksichtigt sind Planungsgrundlagen, die andere Behörden betreffen könnten, zuallerst das Straßenbauamt als Sachwalter der Bundes- und Staatsstraßen. Für einen Entwicklungsplan, der Ziele formulieren soll, ist das auch noch nicht notwendig. Auch bereits evtl. vorhandene Planungsgrundlagen seitens der Stadt FFB sind sicher nicht vollständig berücksichtigt, weil ich nicht alle kenne. Jeder Adressat ist aufgefordert, solche Aspekte ggf. einzubringen.

Ziel der Vorlage ist aber auch, schon vor Erstellung eines gemeinsam getragenen Dokuments die Beteiligten dafür zu sensibilisieren, bei aktuell oder zukünftig vorliegenden Planungen evtl. Erfordernisse eines zukünftigen GW-Netzes vorausgreifend mit zu berücksichtigen. Ganz besonders betrifft das in der Vorplanung befindliche Projekte der Stadtentwicklung wie Viehmarkt, Innenstadt Ost und Bauhof/Lände/Aumühle. Hier sollten solche Ansätze von vornherein einbezogen werden. Zu überlegen bleibt auch, welche Teilaspekte evtl. eher kurzfristig zu realisieren wären und diese dann auch auf den Weg zu bringen.

Letztlich könnte bereits eine öffentliche Diskussion zum Thema Interesse und Bereitschaft zum Umstieg fördern.

Die vorliegende Fassung ist die absolut **erste Grundversion**. Sie ist in Formulierungen (ich/man) nicht immer konsistent, Abbildungen sind nicht konsistent nummeriert und bedürfen einiger Ergänzungen. Nach vielen Arbeitsnächten daran ist es mir jetzt aber wichtiger, sie als Gesprächsanstoß auf den Weg zu bringen, als ewig im eigenen Schneckenhäuschen daran herumzubasteln. Die von mir erwartete/erhoffte Diskussion auch im Detail wird ohnehin genügend Änderungsbedarf produzieren, wo solche Fehler en passant korrigiert werden können.

Jederfrau schicke ich gerne die Fassung im ursprünglichen word (docx)-Format zur eigenen Weiterbearbeitung. Sinnvoller wäre aber die Einigung auf eine gemeinsame Plattform, wo das Dokument nachvollziehbar weiterentwickelt werden könnte (Wiki, Cloud, o.ä.).

Die Frage eines frühzeitigen Einbezugs der Stadtverwaltung (Radverkehrsbeauftragter) mag ich aus dem Hintergrund nicht beurteilen, stehe dem selbst aber positiv gegenüber. Wichtig erscheint mir lediglich der Anspruch, zunächst Ziele und Möglichkeiten ungeachtet evtl. verwaltungstechnischer oder politischer Ressentiments definieren zu wollen und zu können.

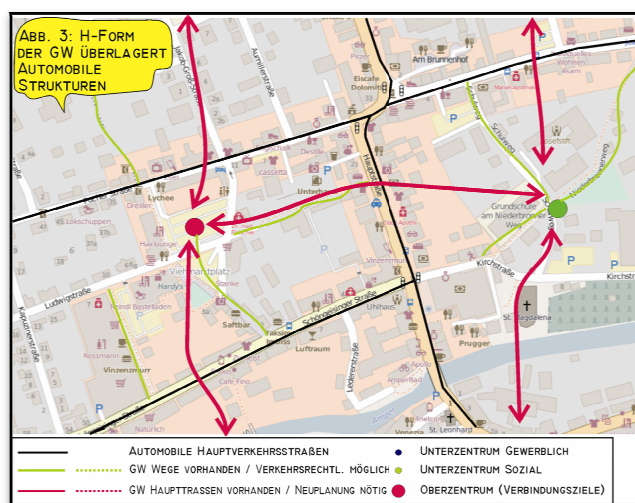
3.1 INNENSTADT

Die anerkannten Verkehrsprobleme der Innenstadt, in der sich Ziel- und Quellverkehr mit dem Aufkommen der B2 vereinigt, werden sich mittelfristig nicht lösen, allenfalls verbessern lassen. Gerade hier könnten GW einen deutlichen Attraktivitätsvorteil herausspielen.

3.1.1 ZENTRALPUNKT: NORD-SÜD-VERBINDUNGEN LINKS UND RECHTS DER AMPERBRÜCKE ALS SCHNELLWEG

Dabei sollte Wert darauf gelegt werden, solche Verbindungen sowohl westlich wie auch östlich des Hauptplatzes anzulegen und durch zwei separate Brücken neben der Amperbrücke abzusichern.

Der Fliegerhorst und die nordöstlichen Stadtteile brauchen eine direkte Anbindung zum Bahnhof, die



nicht über den westlich der Hauptstraße gelegenen Viehmarktplatz verläuft und somit die Nord-Süd-Achse (B2) nicht zwingend queren muss. Es sollen also zwei parallele Routen links und rechts der Hauptstraße entstehen. Sinnvoll wäre, beide im Bereich der Innenstadt zu verbinden, hier also eine Querung zu erreichen das ergibt die dargestellte H-Form. Diese wird zugegeben problematisch. Die Wegeführung wäre zwar darstellbar (wenn auch sehr eng). Eine sichere Querung kann aber nur im Zusammenhang mit weiteren verkehrlichen Maßnahmen an der Straßenverkehrsführung erreicht werden, um den erwünschten

Verkehrsfluss nicht durch zu viele Hindernisse weiter zu beeinträchtigen.

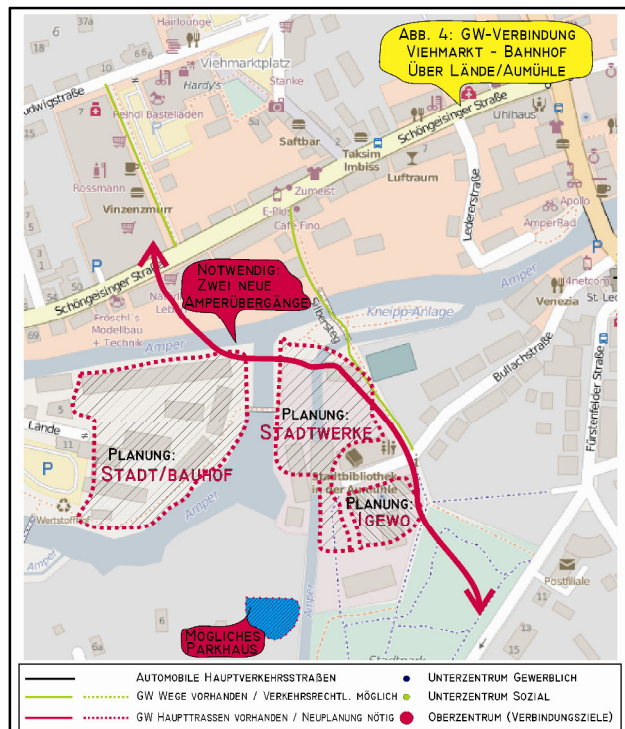
Im östlichen Bereich existiert bereits ein Netz an GW, die ausbaufähig wären und in der Konsequenz auf den Niederbronner Platz weisen würden. Dieser sollte ja nach den Vorstellungen des ersten Stadtentwicklungskonzepts „Leben finden Innenstadt“ als Quartierzentrum östlich des Hauptplatzes aufgewertet werden. Erste Maßnahmen könnten hier relativ zeitnah angegangen werden.

Andererseits soll das Gebiet Innenstadt Ost noch überplant und städtebaulich aufgewertet werden. Es stellt sich also die Frage, ob hier vorgegriffen werden kann und soll.

Genau umgekehrt stellt sich die Situation westlich der Hauptstraße dar. Der Viehmarktplatz wird aktuell überplant, auch wenn sich (rad-)verkehrliches Gedankengut in diesen Ansätzen noch nicht wirklich widerspiegelt. Dafür existieren aber nur wenige GW, die wegen ihrer Enge und gemeinschaftlichen Nutzung mit Fußgängern auch nur eingeschränkt als mögliche „Schnellwege“ einzuschätzen sind.

3.1.2 VIEHMARKT ANBINDUNG ZUM BAHNHOF UND ZUM KLOSTER

Eine Direktverbindung vom Viehmarkt zum Bahnhof abseits der Amperbrücke erfordert einen weiteren Übergang über den Fluss. Der „Silbersteg“ ist schon jetzt eher als Gefahrenquelle für den Radverkehr zu sehen, weil er selbst wie auch der Zugang von der Schöngesinger Straße zu eng ist. Hier wäre es fast sinnvoller, ihn als reinen Fußweg zu reservieren. Bauliche Maßnahmen zur Erweiterung erscheinen mir eher problematisch.

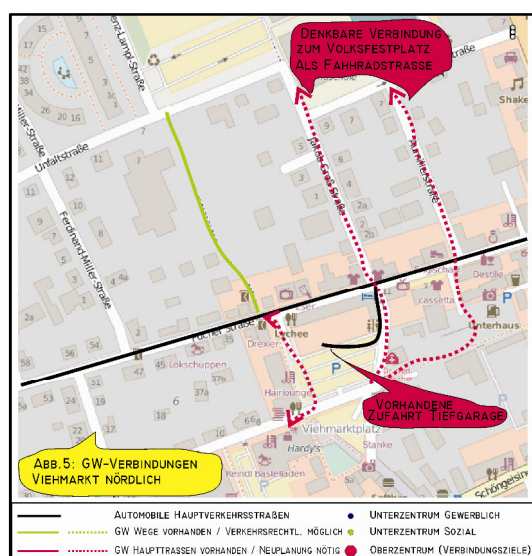


Nach meinen Informationen besteht aber immer noch ein Wegerecht der Stadt bezüglich der Hofdurchfahrt zur Amper am Haus Schöngesinger Straße 47/49 (Biomarkt gegenüber dem AEZ). Dieses wurde ausdrücklich eingetragen, um sich die Option eines weiteren Übergangs offen zu halten. Der wäre hier denkbar. Er würde das zukünftige Entwicklungsgebiet Bauhof/Lände quasi direkt an den Viehmarkt anbinden und von hier eine GW-Abzweigung zum Kloster ermöglichen. Durch einen weiteren Brückenschlag wäre die Aumühle anzubinden und von dort eine direkte GW-Verbindung zum Bahnhof möglich. (dass die etwas südlich gelegene so genannte Seufzerbrücke eher als zu korrigierender Schildbürgerstreich angesehen wird, dürfte Konsens sein).

Hierzu sei noch eine Nebenbemerkung aus städteplanerischer Sicht erlaubt. Die so möglichen GW-Beziehungen wirklich kurzer

Wege würden es erlauben, die im Bereich Aumühle/Lände entstehenden Wohn- und Arbeitsflächen tatsächlich autofrei zu gestalten. Zufahrten über die Ländebrücke sowie die Bullachstraße existieren. Diese können aber gerade den aktuell existierenden Zufahrtsverkehr bewältigen. Diese Entwicklungsgebiete nach aktuellen Stellplatzvorstellungen zu planen, würde diesen enorm Potential rauben und bedeutet zudem erheblichen verkehrstechnischen Aufwand. Vielmehr schlage ich vor, eine Idee aus der vergangen Diskussion um die Stadtwerke-Verlegung jetzt positiv aufzugreifen. Auf dem Gelände des ehemaligen Polizeiparkplatzes wird ein Parkhaus für das zukünftige Gebiet errichtet und mit GW verbunden, so dass die fußläufige Erreichbarkeit sich im Bereich von wenigen Minuten darstellen lässt.

3.1.3 VIEHMARKT ANBINDUNG NACH NORD(-WESTEN)



Eine logische Verkehrsbeziehung nach Norden ist bereits geschaffen worden. Es handelt sich um die Verbindung zwischen Pucher Straße und dem ehemaligen Telekom-Gebäude am Volksfestplatz. Diese ist aber sehr eng und es erscheint fraglich, ob sie GW-gerecht ausgebaut werden kann.

Ein weiteres Problem besteht darin, dass der Neubau zwischen Pucher Strasse und Viehmarkt (Lychee/Frankenwurst) mit einer Tiefgarage unterkellert ist, die nur von der Auffahrt Viehmarktstraße her zugänglich ist. Es wird daher nicht möglich sein, die Viehmarktstrasse autofrei zu halten. Dies umso mehr, als hier bisher auch eine Ausfahrt von den (zukünftigen) Tiefgaragen unter den Neubauten westlich der Hauptstraße (Weiß und Vilgertshofer) angedacht ist. Allerdings könnten diesen

auch eine Ausfahrt zur Pucher Straße zwischen Schuhhaus Engelschall und Sport-Becke zugewiesen werden.

Tatsächlich bietet die Achse Viehmarktstrasse und nachfolgend Jakob-Groß-Straße oder Zuführung zur Aumillerstraße eine weitere GW-Ausfallmöglichkeit in Richtung Norden. Das könnte gelingen, indem eine oder beide Straßen zu Fahrradstraßen deklariert würden, Auto- und Parkverkehr höchstens auf Anlieger (betroffen Hotel Pucher Hof) zu beschränken und die Querung der Pucher Straße angemessen zu gestalten. Zusätzlich könnte der Gedanke aufgegriffen werden, hier eine bspw. durch wettergeschützte Arkadengänge auch für Fußgänger attraktive, dreiminütige Anbindung vom Volksfestplatz mit seinen Parkmöglichkeiten zu schaffen.

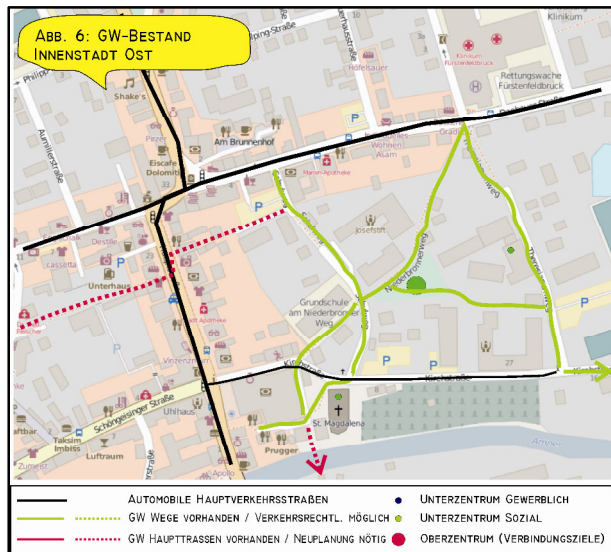
3.1.4 VIEHMARKT GENERELLE BEDEUTUNG UND AUSMASS ZUGELASSENEM AUTOVERKEHRS#

Die vorgenannten Überlegungen zeigen, welche Bedeutung dem Viehmarktplatz zukünftig als Drehkreuz des gesamten nicht-automobilen Verkehrs zukommen könnte. Das in FFB gerne als Referenz zitierte so genannte „Kopenhagener Modell“ macht hierzu in seinen Wurzeln (nicht in seinem jetzt dort zu besichtigendem Ergebnis) eindeutige Aussagen: Es kommt am Anfang (und dort sind wir beim Viehmarktplatz) nicht so sehr darauf an, einem Platz eine Bedeutung zuzuweisen. Es kommt darauf an, ihm die Infrastruktur zu verschaffen, damit das öffentliche Leben aus sich heraus ihm eine Bedeutung zuweisen kann und wird.

Insoweit wäre die Frage von möglichen GW-Beziehungen zum Viehmarktplatz in meinen Augen wesentlich wichtiger zu beurteilen als die Frage, ob und welche Marktstände man dort erstellen möchte. Auch die Frage einer Tiefgarage ist hierzu sekundär, solange deren Zufahrten nicht obige Erwägungen stören. Wesentlich wichtiger wäre, am Viehmarktplatz dann auch die begleitende Infrastruktur wie Abstellplätze, Verleihstationen, Infopoints dgl. als Alternative zum Hauptplatz zu schaffen. Was bedeutet, den Viehmarktplatz als zukünftiges, autofreies Stadtzentrum ernst zu nehmen und dementsprechend zu überplanen.

Noch nicht einbezogen worden sind GW-Möglichkeiten, die sich aus einer (auto-)verkehrstechnischen Überplanung des Innenstadtbereichs ergeben könnten. Sollte es irgendwann zu einer angedachten Einbahnregelung Pucher Straße/Schöngesinger Straße kommen und das dortige Parkplatzaufkommen unter die Erde verbannt werden können, ergäben sich auf diesen Straßen natürlich auch weitere Denkmöglichkeiten für abgetrennte GW-Verbindungen.

3.1.5 INNENSTADT OST BEREITS VORHANDENE GW



Im Zuge der Erarbeitung des ersten Stadtentwicklungskonzepts „Leben findet Innenstadt“ sind in diesem Bereich bereits einige GW entstanden bzw. erhalten worden. Diese konzentrieren sich allerdings auf den damals als erstes Teilergebnis aufgewerteten Niederbronner Platz, der als Quartiersplatz östlich der Innenstadt gesetzt war.

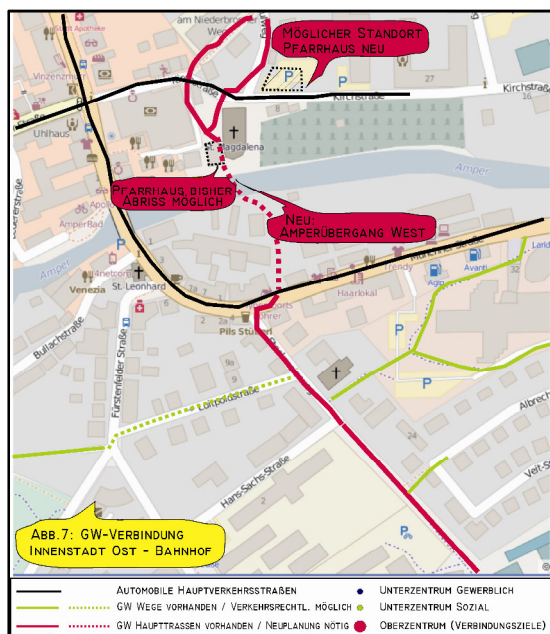
Eine weitere, anstehende Überplanung der Innenstadt Ost wird sicher auf den Ergebnissen von LFI aufbauen. Sie sollte aber unbedingt nachfolgende Ansätze bereits im Vorfeld berücksichtigen.

Unproblematisch ist eine Anbindung nach Osten in Richtung Emmering, weil das anschließende

Emmeringer Hölzl eine solche Verbindung ohne Kontakt zum Autoverkehr auf teilw. vorhandenen Wegen erlauben würde. Planerisch zu bedenken wäre eine evtl. Anbindung an überörtliche Radverkehrssysteme, wie sie auch auf Kreisebene derzeit angedacht werden.

In Richtung Norden aber gibt es derzeit keine weitere Anbindung über die Dachauer Strasse hinaus. Siehe dazu 3.3.

3.1.6 INNENSTADT OST MÖGLICHE VERBINDUNG ZUM BAHNHOF



Bereits jetzt, vor einer allgemeinen Überplanung Innenstadt Ost lassen neuere Entwicklungen Hoffnung keimen, die Möglichkeit für einen weiteren, östlichen Amperübergang parallel zur Amperbrücke gestalten zu können. Dem Vernehmen nach gibt es nunmehr doch die Möglichkeit, zwischen Amper und Münchner Straße im Bereich der ehemaligen Spedition Kiener ein Wegerecht zu bekommen. Zudem denkt die katholische Kirche offenbar jetzt doch darüber nach, das Pfarrhaus (Gemeindesaal) St. Magdalena abzureissen und von der Amper auf den nördlich der Kirche gelegenen Parkplatz zu verlegen.

Dies würde die Möglichkeit eröffnen, die Innenstadt Ost über einen zweiten Amperübergang direkt an den Stockmeierweg und damit an den Bahnhof anzubinden. Zugleich könnten so Landratsamt und Berufsschule über GW erschlossen werden.

3.1.7 QUERUNGEN

Die Wegeverbindungen sehen in sich durchaus schlüssig und teilweise sogar mittelfristig machbar aus. Ein Problem bleiben die Querungen über die verbleibenden Hauptverkehrsadern.

Wünschenswert wäre sicher eine Verbindung der beiden Nord-Süd-Achsen im Bereich der Innenstadt (*H-Form*).

Eine Verbindung Viehmarkt-Innenstadt Ost würde am sinnvollsten im Bereich des Hauptplatzes erfolgen. Hier müsste er die B2 queren, deren Durchfluss man gerade in diesem Bereich durch verkehrliche Maßnahmen erhöhen möchte. Baulich könnte die Verbindung geschaffen werden, angesichts der Enge der Wege aber nur durch eine gleichberechtigte Mischnutzung Fahrrad/Fußgänger. Fraglich ist, ob bspw. eine Lösung per Zebrastreifen plus Schutzzone am Mittelstreifen anstelle teilweise der vorhandenen Ampeln einen dann langsam, aber stetig fließenden Verkehr behindern würde oder nicht.

Die notwendigen Querungen an der Münchner und Schöngeisinger Straße trafen sehr unübersichtlich aus vorhandenen Bebauungen auf die Straße. Allerdings sind an beiden Stellen Zebrastreifen bereits vorhanden. Eine Abwägung der Vorrangigkeit wird hier aber problematisch werden (*siehe dazu 4.4*).

Im Bereich der Münchner Straße könnte als zusätzliche Hilfe eine Vorrang-Ampelschaltung für den aus der Fürstenfelder Straße einbiegenden ÖPNV Erleichterung bringen. Der würde eine Vorschaltampel auf der Münchner Straße benötigen, die in diesem Bereich evtl. Sinn machen könnte. In jedem Fall daraufhin überprüft werden sollten anstehende Überplanungen der Münchner Straße im Bereich Fahrradverkehr, soweit diesen Abschnitt betreffen sollten.

Technisch eher unproblematisch wäre die Querung der Oskar-v.-Miller-Straße auf der Verbindung Viehmarkt-Aumühle-Bahnhof/Kloster.

3.2 BUCHENAU-INNSTADT SCHNELLWEG

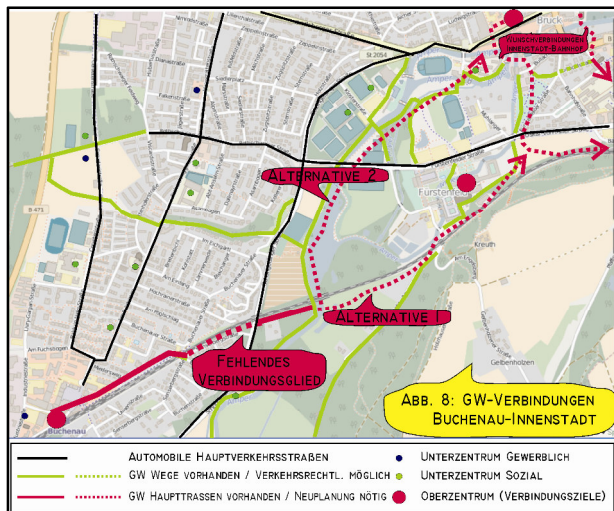


Abb. 8 zeigt ganz deutlich, dass die direkteste Verbindung zwischen Buchenau und Innenstadt über das Kloster zu darzustellen ist, was aufgrund der aktuellen Straßen- und damit auch ÖPNV-Beziehungen für Manchen überraschend sein dürfte. Eine Realisierung könnte daher am Ehesten Fahrzeitgewinne Fahrrad gegen Auto im innerörtlichen Verkehr überzeugend konkretisieren.

Auf dieser Verbindung ist die meiste Infrastruktur bereits angelegt. Um reine GW-Verbindungen bis nahe an die Innenstadt (Brücke an der Lände) schaffen zu können, fehlt eigentlich nur ein kurzes Zwischenstück zwischen der

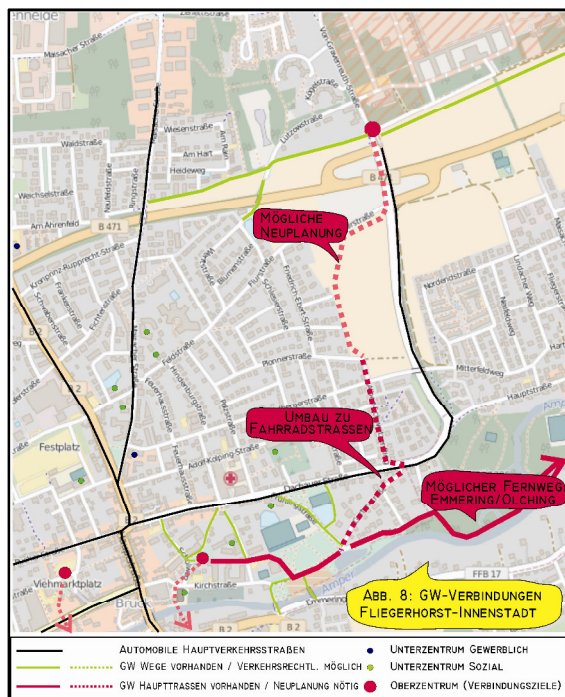
Bahnunterführung zur Altbuchenau entlang der Senserbergstraße hinunter zur Äußeren Schöngeisinger Straße. Von dort könnten die Wege entlang der Amper erschlossen werden. Zusätzlich könnten durch eine Aufwertung des Geisinger Steigs auch die Wohnviertel der Neubuchenau angeschlossen werden.

Sicher wäre es optimal, diese Verbindung auch direkt an gedachte Verbindungen der Innenstadt zum Bahnhof anschließen zu können (Alternative 1 in der Karte). Das wird schon aus finanziellen Erwägungen nicht (sofort) möglich sein, weil es einen weiteren Amperübergang erfordert. Im Rahmen der Errichtung überörtlicher Schnellwege könnte eine solche Alternative aber Bedeutung erlangen, sofern keine naturschutzrechtlichen Belange dem entgegenstehen. Weil sich diese Alternative aber nicht an die auch der Naherholung zugewidmeten Wege entlang der Amper halten müsste, wäre eine Schnellweg-Vorstellung nur hier zu realisieren.

Andererseits könnte bereits jetzt hier eine attraktive Verbindung errichtet werden (Alternative 2). Durch die Einbeziehung der Wege unterhalb der Amperbrücke ist eine Strassenquerung nur im Bereich der Senserbergstraße nötig. Diese wird meines Wissens derzeit angegangen.

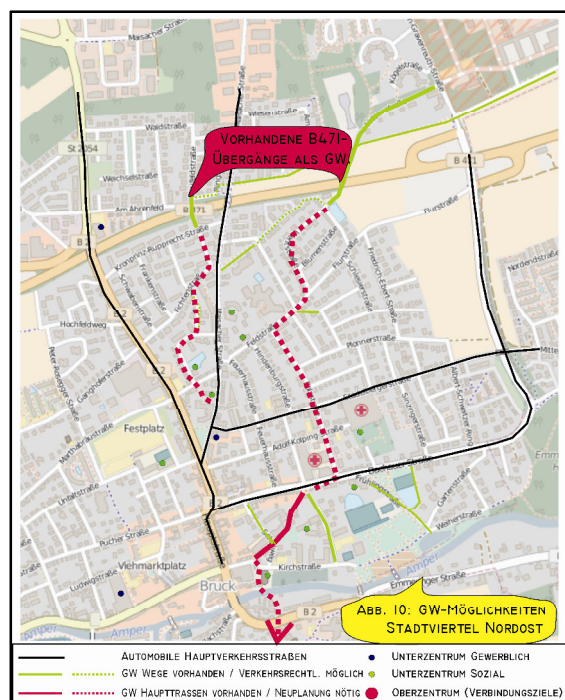
Bereits jetzt also ist eine Verbindung Buchenau-Innenstadt über die neu geschaffenen Wege zwischen Kloster und Lände möglich, wenn auch nicht als „Schnellweg“, der ja Fußgänger ausschließen müsste. Diese Verbindung könnte aber durch Markierungen, Beschilderungen oder andere Maßnahmen zügig so aufgewertet werden, dass sie ein Bewusstsein in der Bürgerschaft für die Idee solcher Wegebeziehungen schaffen und auch konkret verwurzeln könnte.

3.3 FLIEGERHORST-INNSTADT UND ANBINDUNG DER NORDÖSTLICHEN QUARTIERE



Hier liegt sicher eines der Hauptprobleme bei alternativen GW-Beziehungen. Es geht dabei weniger um die Anbindung der zukünftigen Konversionsfläche. Die ließe sich durch planerische Vorarbeit aktuell noch relativ einfach gestalten, indem man eine Beziehung über Gartenstraße-Marthabräuweiher-Kirchstraße zur Nord-Süd-Achse Innenstadt Ost-Bahnhof herstellt. Dabei müsste lediglich die Verbindung vom Fliegerhorst zur Gartenstraße abseits der Dachauer Str. realisiert werden.

Tatsächlich kompliziert ist die Anbindung des Viertels, das im zum Fliegerhorst zeigenden Winkel zwischen Dachauer und Maisacher Straße liegt. Eine historisch gewachsene, oft kleinteilige Bebauung macht hier die Planung von direkten GW, die sich einer gedachten Nord-Süd-Achse östlich der Innenstadt annähern könnten, ausgesprochen schwierig.



Möglicherweise könnte hier die Ausweisung von Fahrradstraßen in den schon bisher verkehrsruhigen Verbindungsstraßen Abhilfe schaffen. Ausgangspunkt der Überlegung können hier nur die bereits vorhandenen Übergänge über die B 471 einerseits sein. Andererseits sollten solche Wege im Bereich der Dachauer Straße dann auf Wege treffen, die schon jetzt als GW in Richtung Innenstadt/Bahnhof angelegt sind.

Im östlichen Bereich Amtsgericht/Kinderhilfe/Feldstraße/Friedrich-Ebert-Straße überwiegt die traditionelle Kleinhäusl-Bebauung mit einer hausfront zur Straße und einem Gartenanteil im rückwärtigen Bereich. Hier wird auch langfristig keine eigenständige GW-Verbindung möglich sein. Es bleibt also nur der versuch, halbwegs vernünftige Fahrradstraßen als Routen zu konzipieren, die an ihren Enden auf die GW-Verbindungen der Innenstadt und vorhandenen Übergängen über die B 471 treffen. Nachdem es

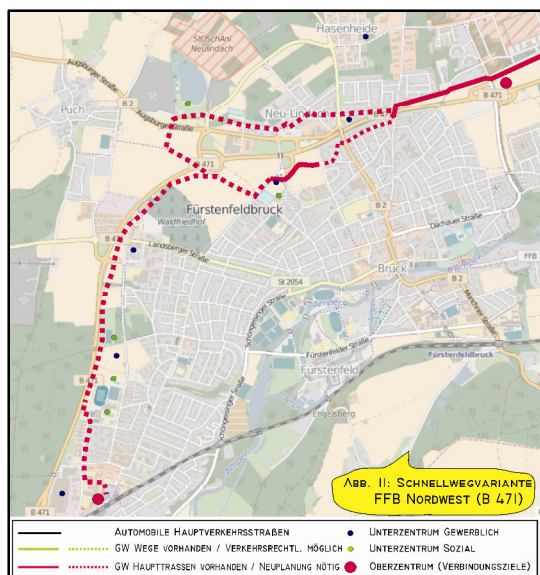
sich um verkehrsberuhigte Bereiche handelt, erscheint es zumindest möglich, hier den GW-Verbindungen durch entspr. Vorfahrtregelungen Priorität zu verschaffen. Ein Einbezug der Parkanlagen des Käster-Häusler-Areals erscheint wegen der Verkehrsfreiheit zwar grundsätzlich denkbar, bringt aber wegen fehlender Anbindungsmöglichkeiten in Nord-Süd-Richtung kaum Vorteile.

Der östliche Strang aus dem Bereich Konprinz-Rupprecht-Straße ließe sich über Öffnung von Hinterhöfen noch bis zum Lichtspielhaus beruhigt und separiert führen. Von hier aus aber eine GW-Verbindung zur Anbindung bei der Volksbank zu schaffen, wird selbst bei noch anstehenden Überplanungen ausgesprochen unrealistisch. Möglicherweise lässt sich hier eine Lösung finden, wenn die angedachte Regelung der B2-Durchfahrt über Kreisverkehre in der Innenstadt konkreter wird.

Nicht weiter ausgeführt wird eine zusätzliche Denkmöglichkeit: Eine weitere Alternative bestünde darin, zwischen Fliegerhorst und Bahnhof eine Trasse zu führen, die den Amperübergang an der Emmeringer Straße benutzt, über die Enzianstrasse das Neubaugebiet Veilchenstraße/Krebsenbach anbindet und dann über das Graf-Rasso-Gymnasium zum Bahnhof führt.

3.4 SCHNELLWEG FLIEGERHORST-BUCHENAU (B 471 ANALOG)

Eine solche Verbindung ist nicht nur aus Gründen der Anbindung des zukünftigen Konversionsgeländes wünschenswert. Entlang dieser Strecke liegen mit dem zukünftigen Sportzentrum III, dem Viscardi-Gymnasium, möglicher Erweiterung Schule West und den zukünftigen Stadtwerken wichtige Unterzentren, mit dem Firmen Schleifring und Coca-Cola auch wesentliche Arbeitgeber. Zudem könnte über eine solche Verbindung der Ortsteil Puch/Aich sowie das Pucher Meer als wesentliche Freizeitanlage an das GW-Netz angebunden werden.



Bisher ist die zentrale Achse am nördlichen Stadtrand auch für den Fahrradverkehr die Heimstättenstraße/Sulzbogen. Fortschritte für den Fahrradverkehr sind zwar vorhanden. Diese Achse wird aber immer eine zentral automobile Achse mit entspr. Behinderungen des Fahrradverkehrs bleiben.

Ich bin davon überzeugt, dass eine nicht-automobile Trasse etwa entlang der B 471 eine attraktive Alternative abgeben könnte, besonders wenn sie hier als tatsächlich querungsfreier Radschnellweg konzipiert werden könnte. Der kann dann auch wieder Zeitvorteile einspielen, die marginal längere Strecken kompensieren können.

Auch diese Verbindung könnte analog zu einem Schnellweg Buchenau-Innenstadt (siehe 3.2) konkret zu Verhaltensänderungen führen. Von möglichen

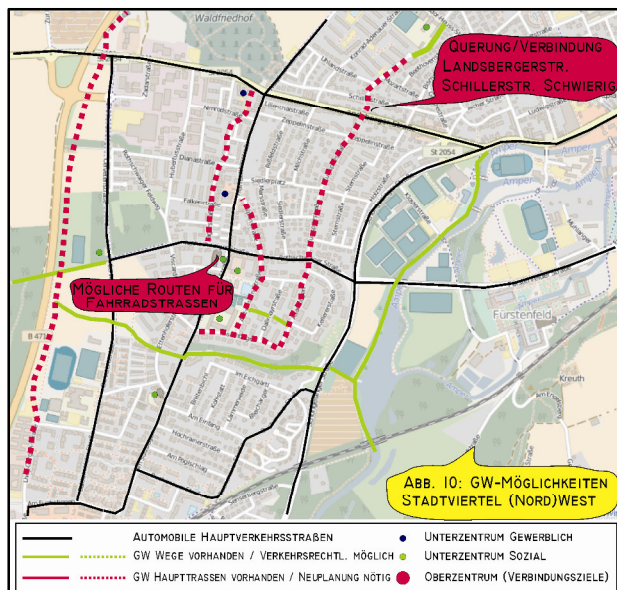
Verbesserungen bspw. der Schulwegsicherung abgesehen.

Andererseits wird eine solche Planung eher kostspielig. Sie muss weitgehend neu aufgesetzt werden und macht nur Sinn, wenn sie tatsächlich im Verlauf der Ein-/Ausfahrten zur B 471 querungsfrei verläuft. Das macht einige Bauwerke nötig. Außerdem sollte im Vorfeld ein möglicher Ausbau der B 471 berücksichtigt werden, egal wie man sachlich zu ihm steht.

Dargestellt sind in FFB-Nord zwei Alternativen. Ausgehend von der Einmündung des Fliegerhorst-Wegs an die Maisacher Straße ist denkbar eine Fahrradstraßenführung über Kronprinz-Rupprecht-Str. zu den vorhandenen Wegen am Hochfeld. Alternativ über das Ährenfeld (Penny), Malchinger Straße (zukünftige Grimm-Siedlung) zum Pucher Meer.

3.5 INNERÖRTLICHE GESTALTUNG VON FAHRRADSTRASSEN IM WESTEN ZUR INNERSTADT UND ANBINDUNG DER STADTQUARTIERE AN DIESE VERBINDUNGEN

Zwar wurde bereits dargestellt, dass die vernünftigsten Verbindungen zwischen Buchenau/Westen und der Innenstadt über die Schaltstellen Kloster/Lände geknüpft würden. Andererseits sind auch die (rad-)verkehrlichen Möglichkeiten innerhalb des Quartiers zu berücksichtigen. Unter Verkehrsgesichtspunkten krankt gerade der Brucker Westen daran, dass seine Hauptverbindungsachse die Heimstättenstr./Sulzbogen darstellt. Nicht nur wegen des baulichen Zustands ist aber gerade die unter Radverkehrsaspekten äußerst ungünstig zu betrachten.



Eine wesentliche Aufgabe wäre also, gerade für diese Trasse alternative Möglichkeiten zu schaffen abseits der Autoverbindung.

Eine tatsächliche GW-Verbindung in Ost-West-Richtung existiert bereits mit dem Geisinger Steig und seiner Fortführung nach Nordwesten. Auch die Cerveteristraße parallel zur Heimstättenstraße dürfte eher positiv beurteilt werden mit fast durchgängig separaten Radwegen abseits der Fahrbahn (abgesehen von den dargestellten Möglichkeiten, entlang der B 471 eine weitere, echte GW-Schnellverbindung anzulegen).

Dazwischen faltet sich ein Netz von schon durch Bebauung eigentlich verkehrsrühigen Anwohnerstraßen auf, die aber oft durch

Ausweichverkehr eher gestört werden in einer gewollten Beschaulichkeit. Hier sollte die Möglichkeit erwogen werden, durch ein geplantes Netz von Fahrradstraßen Wege anbieten zu können, die zwar nicht autofrei, aber doch hinlänglich geschützt wären und Ausweich/Schleichverkehr noch unattraktiver machen würden.

Unter diesem Gesichtspunkt wäre die Unterstützung der Anwohner vermutlich einfach zu erreichen. Es ginge dann darum, diese Wege auch konsistent darstellen zu können. Außerdem müssten die Unterzentren entlang der Hauptverkehrsader (Schulen, AEZ etc.) auch mit rückwärtigen Anfahrmöglichkeiten ausgestattet werden, um einen Radverkehr effektiv vom Autoverkehr fernhalten zu können.

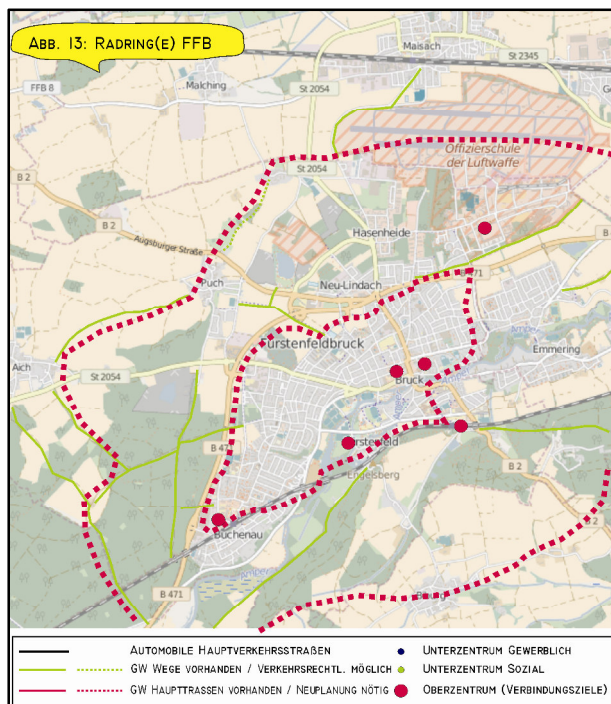
Auch hier zeigt sich als Hauptproblem die vorhandene Bebauung. Die Ein- und Mehrfamilienhäuser mit zugehörigen Gärten wirken wie ein Sperrriegel. So wird sich eine Verbindung auch von Fahrradstraßen an die Ost-West-Achse Geisinger Steig nicht realisieren lassen. Auch die hier dargestellte Querung der Landsberger Straße wäre zwar optimal, setzt aber auch eher unrealistische Beteiligung der Besitzer/Anwohner voraus.

3.6 ÄUßERER RADRING FFB

Ein äußerer Radwegering um die Kreisstadt ist bisheriger, fester Bestandteil aller Planungsüberlegungen in diesem Bereich. In großen Teilen ist er bereits vorhanden und müsste „nur“ zusammengefügt werden. Dieser Ansatz muss selbstverständlich in einen Entwicklungsplan integriert werden.

Einerseits verbindet ein solcher Ring die Erholungsflächen um FFB. Diese müssen aber auch an ein innerstädtisches GW-Netz angebunden sein. Besonders betrifft das auch entlegenere Ortsteile wie Puch, Aich oder Gernlinden, welche auf diese Weise Bestandteil solcher Konzeptionen werden.

Zweitens aber gewinnen auch überörtlich sowohl im Landkreis wie auch der Metropolregion München Vorstellungen an Boden, Fernradwege nicht mehr allein unter Erholungsaspekten zu betrachten, sondern als tatsächliche Verkehrswege. Deshalb wird die Ringvorstellung mittelfristig auch hier dieselbe Bedeutung erhalten, wie sie für Umgehungsstraßen im Autoverkehr schon jetzt quasi selbstverständlich ist.



Wären alle Ansätze des Entwicklungsplans mittelfristig realisierbar, zeigt sich, dass sogar zwei Radrings entstehen könnten. Ein innerer, der mehr bezogen ist auf den innerstädtischen Verkehr von FFB, und ein äußerer, der letztlich Emmering und FFB umfassen würde und dem Aspekt der Naherholung gewidmet sein könnte (Rothschwaiger Wald, Pucher Meer, Emmeringer See, Fliegerhorst mit zukünftigen Sportstätten).

Letztlich gelten hier dieselben Verkehrsbeziehungen wie für den Auto- oder Bahnverkehr. Zentrale Verbindungsaspekte werden sein:

- Eine „gedachte Linie“ entlang der Bahnlinie Geltendorf-Buchenau-FFB-München. Diese ist weitgehend vorhanden.
- Eine Verbindung nach Olching. Auch die gibt es bereits ausgehend von der Kirchstraße durch das Emmeringer Hölzl. Hier würde lediglich die dargestellte Linie Bahnhof-Innenstadt als Verbindungsmitglied fehlen.
- Eine Verbindung zur Ammersee-Region/Grafrath. Ausgehend vom Zentrum Buchenau existiert auch diese bereits.

In diesem Zusammenhang stellt sich also hauptsächlich die Frage, eigene, innerstädtische Verbindungen evtl. so finanzieren zu können, dass man sie in den Zusammenhang solcher überörtlicher Verbindungen stellt (wo sie auch hingehören).

4.KONSEQUENZEN FÜR DIE AKTUELLE KOMMUNALPOLITISCHE ARBEIT

4.1 SCHNELLWEG IST NICHT GLEICH RENNBAHN, NUR ALTERNATIVE

Es geht mit diesem Konzept nicht darum, exklusive Schnellverbindungen für Radfahrer zu schaffen. Im Rahmen eines innerörtlichen Konzepts ist das nicht realisierbar, weil an vielen Orten dazu die Räume fehlen. Vielmehr geht es darum, zu Autostraßen alternative Routen anbieten zu können, deren Wege sich an vielen Orten mit Fußgängern teilen müssen. Sie sind also zwar manchmal, aber nicht immer schnell, weil sich Verkehrsgeschwindigkeiten den Fußgängern anpassen müssen. Dafür sind sie sicher.

Konzepte der Schnelligkeit und Kreuzungsfreiheit mögen für großräumige Ansätze tatsächliche Bedeutung haben. Innerorts ist das Anbieten schierer Alternativen wichtiger. Es geht also darum, das Umsteigen auf das Fahrrad im innerörtlichen Verkehr nicht nur aus „moralischen“ Gründen immer wieder zu fördern versuchen, sondern diesen Umstieg auch faktisch attraktiv zu machen.

Der Zeitgewinn spielt dabei eine untergeordnete Rolle als „harter“ Faktor. Wesentlich wichtiger ist es, den innerörtlichen Automobilverkehr nicht mehr als alleinige Priorität anzusehen, sondern vielmehr tatsächlich attraktive Alternativen abseits von Straßen anbieten zu können und zu fördern. Die vorherigen Ausführungen haben gezeigt, dass dies bereits jetzt möglich ist. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können solche Grundlagen nach und nach erweitern und am Ende zu einem tatsächlichen innerörtlichen, separatem Fahrradwegenetz führen.

4.2 AUSGESTALTUNG WICHTIG ZUR BEWUSSTSEINSSCHAFFUNG

Vor allem aber geht es darum, diese Alternativen auch in einem Verkehrsbewusstsein der Bürgerschaft zu verankern. Sie müssen also attraktiv sein, besonders was die bereits vorhandenen Teilstücke betrifft.

In diesem Zusammenhang wird viel diskutiert über Beschilderungen und Fahrbahnmarkierungen. Vorhandene Radwegbeschilderungen betreffen aktuell meist Radwanderwege oder Fernverbindungen und sind insoweit zumindest innerstädtisch missverständlich oder ablenkend. Ein Fahrbahnmarkierungssystem könnte sicher mehr helfen, jedoch sollte man eher bald zu erwartenden Normensystemen nicht unbedingt vorgreifen.

Oft mangelt es einfach am Willen, solche Verkehrswege als ebensolche Verkehrswege erster Ordnung zu begreifen, wie man dies bei Autostraßen als selbstverständlich erachtet. Solche Wege müssen durchgängig beleuchtet sein, wie das für andere Hauptverkehrswege selbstverständlich ist. Ihre Führung muss klar ersichtlich sein (auch durch Verkehrszeichen). Wir verfügen bereits über solche mögliche Wege. Nach ihrer derzeitigen Ausgestaltung werden sie aber nicht als Verkehrswege begriffen, sondern als Schleichwege oder Trampelpfade. Gerade die als Zielpersonen ins Auge gefassten „Umsteiger“ brauchen aber klare, intuitiv einsichtige Konzepte, um das aus ihrer Sicht verkehrliche Neuland auch als positiv annehmen zu können.

4.3 KERNPUNKT: VERBINDUNG VIEHMARKT-LÄNDE-AUMÜHLE-BAHNHOF

Von besonderer Bedeutung sind die alternativen Verkehrsverbindungen im Bereich der Innenstadt. Nicht nur ist hier der Leidensdruck am Größten. Gerade hier könnte der faktische Nutzen solcher GW-

Verbindungen am Effektivsten ausgespielt werden. Nämlich tatsächliche Zeitersparnis und verkehrliche Bequemlichkeit und Sicherheit zu erreichen bei Benutzung von Fahrrädern.

Die hierzu dargestellten Maßnahmen bereits aktuell konsequent zu planen und ggf. zu realisieren, muss daher nicht zwingend auf die Zeit aufgeschoben werden, wenn die zugeordneten Bereiche stadtplanerisch überarbeitet werden (Aumühle/Lände und Innenstadt Ost). Insbesondere zeigen die Ausführungen aber ganz deutlich, dass Vorstellungen eines direkt neben der Amperbrücke angedachten, separaten Übergangs für Fußgänger und Radfahrer kontraproduktiv sind. Ganz im Gegenteil müssen diese Übergänge dort realisiert werden, wo sie tatsächlich alternative GW-Beziehungen sinnvoll ermöglichen.

4.4 VERNÜNFTIGE LÖSUNGEN FÜR STRASSENÜBERGÄNGE

Unstreitig dürfte sein, dass die optimale Lösung für Querungen von GW über automobile Hauptverkehrsachsen kreuzungsfrei wäre. Das wären also Brücken oder Unterführungen. Die werden oft aus entweder baulichen und/oder auch finanziellen Gründen nicht möglich sein. Zumindest aber sollten diese immer angedacht werden.

Für die verbleibenden, nicht kreuzungsfrei anlegbaren Übergänge (zumeist in der Innenstadt) sollte eine konsistente Lösung gefunden werden, die an jeder Stelle gleiche Anwendung findet. Problematisch ist, dass „ruhige“ und störungsfreie GW's an der Querungsstelle zu einem meist abrupten Ende kommen und deshalb hier vermutlich einer Sicherungstechnik bedürfen. Der bisher genossene Vorrang endet abrupt und ist teilweise für die schwächeren Verkehrsteilnehmer nicht einsehbar (Bsp.: Übergang Innenstadt Ost-Bahnhof an der Münchner Straße).

Wegen dieser Nicht-Einsehbarkeit verbieten sich auch Vorranglösungen für den Radverkehr. Der Automobilverkehr kann schnelle Radfahrer nicht so rechtzeitig erfassen, um ihnen auch tatsächlich Vorrang gewähren zu können. Die GW-Verbindung muss also an dieser Stelle so abgebremst werden, dass auch der Radfahrer zur Verkehrsübersicht gezwungen wird und sich nicht allein auf den vermeintlichen Vorrang verlassen kann.

Nach Errichtung solcher Bremsen wird vermutlich nur eine Ampelschaltung oder eine auch für den Radverkehr geltende Zebrastreifenlösung zur Anwendung kommen können.

4.5 GENERELLE STADTPLANERISCHE GRUNDSÄTZE

Im Stadtbereich stehen umfangreiche Überplanungen an. Dabei geht es nicht nur um die zentralen Vorhaben. Die Konversion des Fliegerhorst, Innenstadt Ost und der Komplex Aumühle/Lände sind im Fokus und tatsächlich zentral für viele Anliegen dieses Entwicklungsplans. Aber auch viele neben diesen „Elefanten“ klein anmutende Planungsbereiche sollten bereits im Vorfeld einbezogen werden. Als Beispiele seien genannt zukünftige Wohnbauprojekte wie Grimm-Areal, Hochfeld, Veilchenbach, Restbebauung Löwengas, Cerveteristraße. Teilweise sind diese bereits in Gang gesetzt. In aller Regel werden sie aktuell nur betrachtet unter dem Gesichtspunkt des Wohnungsbaus und der zugehörigen sozialen Infrastruktur. Zu keinem Zeitpunkt unter dem Aspekt einer zu entwickelnden, nicht-automobilen Verkehrsstruktur. Hier kann noch nachgearbeitet werden, wenn ein solcher Entwicklungsplan noch Eingang finden kann in die planerischen Erwägungen.

Unbeschadet der konkret vorgeschlagenen Routen erscheint es vordringlich, bei allen zukünftig zu bearbeitenden Bauanfragen auf den Erhalt oder die Schaffung öffentlich zugänglicher Wegebeziehungen zu bestehen. Jedes weitere Bauvorhaben, dem wie bisher üblich die Einzäunung und damit Abschottung vom öffentlichen Raum zugestanden wird, erschwert die Realisierung der dargestellten Gedanken zusätzlich, egal wo sie anstehen.

(Bestes, aktuelles Negativbeispiel Neubau zwischen Frankenstraße und Saarstraße. Seit Jahrzehnten vorhandene, damals absichtlich angelegte fußläufige Querverbindungen und öffentliche Räume zwischen den Straßen werden im Neubaubereich gepflastert, eingezäunt und verschlossen. Nachdem alle traditionell vorhandenen öffentlichen Räume weiter offen bleiben, entsteht ein echtes Wohnghetto, das sich ganz offen verschließt).

5. ANSÄTZE ZUR WEITERARBEIT

Die aktuell neuen Möglichkeiten der Stadt zur Bürgerbeteiligung sollten ausgenutzt werden. Nach Ausarbeitung des Plans könnte er als eigenes Thema auf den Stadtgespräche-Seiten publiziert und diskutiert werden. Möglicherweise kommen so aus der Bürgerschaft auch neue Ansätze zu Trassenführungen. Mindestens aber könnte es den Grundgedanken verwurzeln.

Trotz guter Ortskenntnis beruhen manche Vorschläge im Detail auf Luftbildinterpretationen. Eine Möglichkeit, solche Ideen zu konkretisieren, bestünde in öffentlichen Radexkursionen, wo einzelne Viertel oder Brennpunkte konkret in Augenschein genommen würden. Mindestens können auch solche Aktionen zur Bewusstseinsbildung für Fahrradtrassen abseits der Hauptautostraßen beitragen.

Gerade beim Teilaspekt des möglichen Radrings FFB wurde deutlich, dass die Gemeinde Emmering bei solchen Konzepten schon durch die räumlichen Gegebenheiten im größeren Zusammenhang zugeordnet werden müsste. Das betrifft zum einen die zukünftige Einordnung des Konversionsgeländes Fliegerhorst, aber auch die Einbindung in ein zukünftiges Radschnellwegkonzept des Landkreises bzw. der Metropolregion. Eine enge Zusammenarbeit der Kommunen ist hier also dringend geboten, was Entwicklung und daraus folgende Planungsvorbehalte anbelangt. Besonders aber müssen die ähnlicher Richtung verlaufenden Diskussionen auf Kreisebene bereits zu einem frühest möglichen Zeitpunkt einbezogen werden.

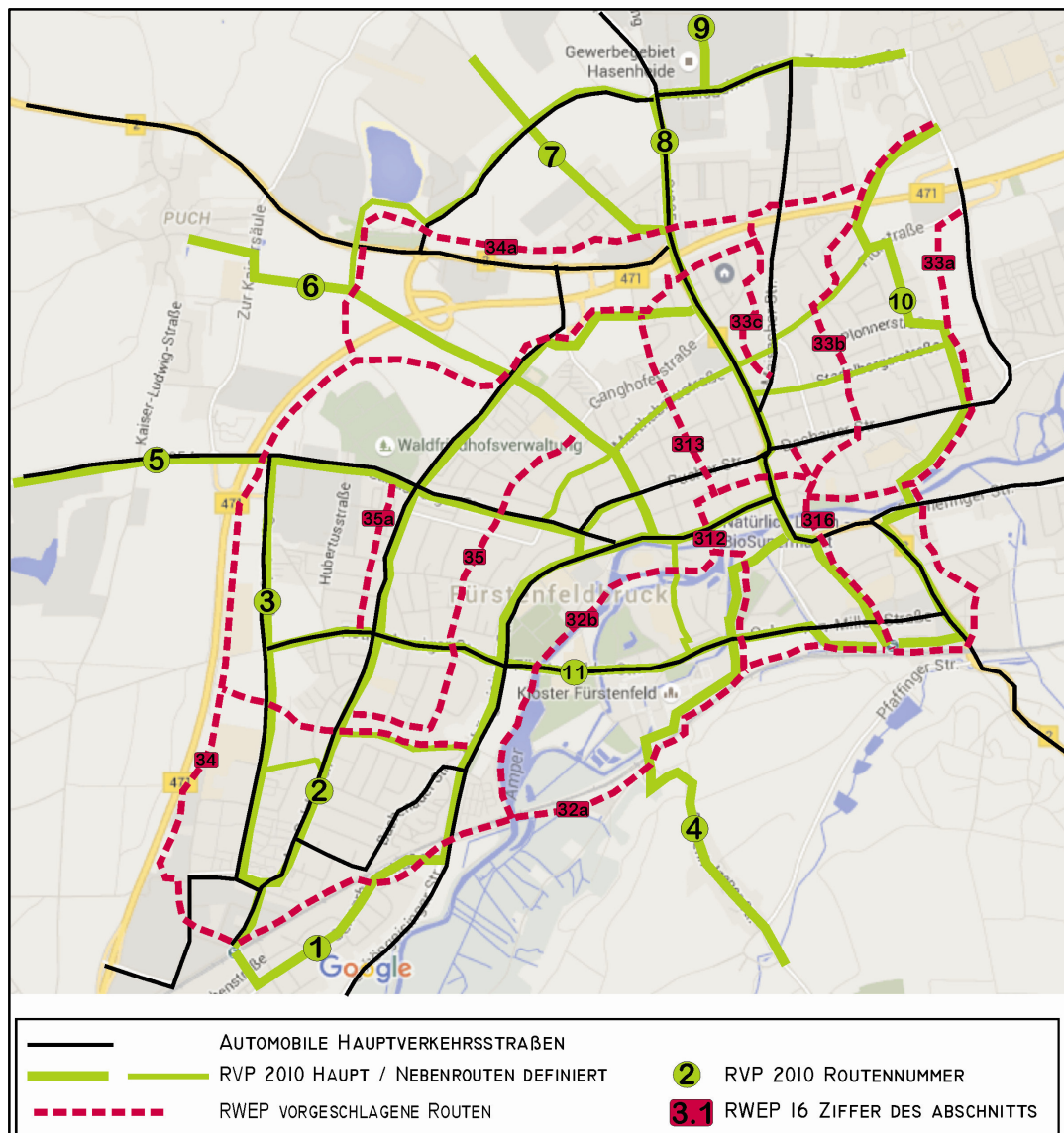
Zum Thema möglicher Gestaltung und Richtungsweisung von GW sollten baldmöglichst schlüssige Beispiele aus anderen, gleichgerichteten Vorhaben gesammelt und diskutiert werden.

6. WEITERENTWICKLUNG DES RADVERKEHRSPANS FFB

Viele solcher Ansätze werden bereits seit langem diskutiert und haben Niederschlag gefunden im Radverkehrsplan der Stadt (RVP). Die letzte aktualisierte Fassung dieses Plans datiert vom Juli 2010. Dieser Vorschlag möchte keinesfalls dessen Ergebnisse ad acta legen. Immer noch beruht die laufende Planung und Ertüchtigung von Radwegen in FFB auf diesem Plan, gibt also eine sichere Grundlage ab, auf dessen vom Stadtrat beschlossener Basis eine Entwicklung zumindest vorangetrieben wird

Zum damaligen Zeitpunkt waren aber aktuelle Ansätze der Stadtplanung zwar bekannt, aber in weiter Ferne einer tatsächlichen Realisierung. Ganz besonders die jetzt angedachte Entwicklung des Viehmarktplatzes als eigentliches Stadtzentrum parallel zum Hauptplatz war damals so nicht gedacht. Die Überplanung des Areals Aumühle/Lände sowie Innenstadt Ost lag in weiter Ferne. Deshalb zielten auch Radwegkonzepte auf den Hauptplatz als Verkehrsdrehscheibe. Erst die heutige, aktuelle Sicht bietet die Möglichkeit, Stadtplanung und (Rad-)Verkehrskonzepte insoweit vorausgreifend zu verbinden, als sie auch eine Änderung im Verkehrsverhalten bewirken könnten. Weil nämlich separate Alternativen zum Strassenverkehr gestaltet werden könnten.

Abbildung 14 zeigt die deutlichen Unterschiede im Grundanspruch dieses Konzepts im Vergleich zum 6 Jahre alten „Mutterwerk“. Dort werden Radtrassen im Wesentlichen entlang der Hauptverkehrsachsen gedacht, dieses Konzept will davon ausdrücklich wegkommen. Die grün gefärbten Linien zeichnen den bisherigen RVP nach, die rot gestrichelten Linien angedachte Trassen



dieses Konzepts (schwarz wie immer die bestimmenden Autoverkehrslinien)

So genannte (unterbrechungsfreie) Radschnellwege lassen sich weder in der alten wie der neuen Fassung umfassend gestalten. Das Konzept aus 2010 setzt auf gesicherte Wege entlang der automobilen Hauptverkehrsachsen, der vorliegende Entwicklungsplan auf möglichst davon abgesetzte GW. In vielen Abschnitten sind beide nicht weit voneinander entfernt, so dass sich eine Fortschreibung bzw. Erweiterung des „alten“ RVP 2010 in diesen RVEP 2016 anbieten würde. Beide Konzepte sind absolut vereinbar, die Weiterentwicklung setzt ja auch hauptsächlich auf Planungsvorbehalte in der Zukunft.

Der generelle Unterschied im Denkansatz bleibt allerdings zu diskutieren, auch bezüglich einer Fortschreibung der sicher fraglichen Priorisierungen im Haushalt der Stadt. Das hier angedachte Netz von GW setzt sich ganz deutlich ab von bisherigen Planungen, obwohl es dieselben Ziele verbindet.