



**Gemeinderatsfraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN**

**im Gemeinderat Unterhaching**

**11.05.2021**

**Digital-, Innovations- und Mobilitätsausschuss, 11.05.2021**

### **Stellungnahme zu TOP 1, Radschnellweg, öffentlich zur Kenntnis**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrte Kolleg\*innen des Gemeinderates, sehr geehrte Damen und Herren der Verwaltung,

wir begrüßen und unterstützen die Machbarkeitsstudie zur Radschnellwegverbindung Oberhaching - München. Zügig zu befahrende, sichere Radwege, unabhängig vom Fußverkehr und mit Vorrang vor dem Autoverkehr bringen mehr Menschen dazu, vom Auto aufs Rad umzusteigen. Wir können hier einen gewichtigen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz leisten.

In der Studie werden viele Argumente und Maßnahmen genannt, die sich auch in unseren Vorschlägen zur Hauptstraße zwischen Bahnhof und KUBIZ finden<sup>1</sup>, mit dem zentralen Element der Hauptstraße als Fahrradstraße.

Allerdings finden sich in der Studie auch einige Ungereimtheiten, die wohl teilweise zur negativen Vorlage<sup>2</sup> der Gemeindeverwaltung für die heutige Sitzung des Digital-, Innovations- und Mobilitätsausschusses geführt haben. In den Punkten 1-7 der Vorlage sehen wir eine gewisse Herausforderung, aber keine Ausschlussgründe für die Realisierung der Radschnellwegverbindung.

1. Die S-Bahn-Unterführung am Postweg muss aus unserer Sicht nicht zwingend ausgebaut werden. Da durch die engen Kurven vor und nach der Unterführung ein schnelles Radeln nicht möglich ist, sehen wir den dortigen Querschnitt als ausreichend an.
2. Zur Abzweigung Postweg / Grünwalder Weg am westlichen Ausgang der Unterführung gibt es in der Studie zwei sich widersprechende Vorschläge. Im Maßnahmenpaket der Bestvariante wird auf Seite 74 ein Minikreisverkehr genannt<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> <https://gruene-unterhaching.de/wp-content/uploads/sites/21/2021/03/Gruene-Vorschlaege-zur-Hauptstrasse.pdf>

<sup>2</sup> [https://unterhaching.more-rubin1.de/vorlagen\\_details.php?vid=20213004100099](https://unterhaching.more-rubin1.de/vorlagen_details.php?vid=20213004100099)

<sup>3</sup> <https://lra-m.box.bayern.de/s/xrHhAlMbmDndJF5/authenticate> Passwort: ATbu96uZ#cE, Dokument LOS 3 Oberhaching\Anhang\V-c\_Maßnahmenkataster Bestvariante.pdf

Ein solcher kann durch Pflasterung in der Mitte auch so gestaltet werden, dass er von Lkw (die dort nur selten fahren) überfahren werden kann. Auf Seite 75 und auch in der Luftbildskizze<sup>4</sup> ist dagegen eine von uns bevorzugte Radverkehrsfurt mit Vorrang für die Radschnellverbindung gezeigt.

3. + 4. In der Hauptstraße zwischen KUBIZ und Kreisverkehr Haupt-/Leipziger/Witney-/Münchner Straße sehen wir keinen Grund, warum, wie in der Studie genannt, der Querschnitt auf 5,05 m reduziert werden muss und 39 Parkplätze entfallen müssen. Aus unserer Sicht kann die Straßengestaltung bleiben, wie sie ist, verbunden mit einer Abstandsmarkierung für die Radfahrer\*innen zu den parkenden Autos, damit sie nicht von sich öffnenden Türen gefährdet werden. In der Anzahl der entfallenden Parkplätze sehen wir einen Übertragungsfehler in der Studie. Im Maßnahmenkataster der Vorzugsvariante 2 (Vorstufe der Bestvariante) ist dies auf Seite 84 nicht genannt.<sup>5</sup>
5. Auf die Fällung von Bäumen kann weitestgehend verzichtet werden, wenn
  - a. südlich des Postwegs Rad- und Fußweg auf unterschiedlichen Seiten der dortigen Hecke geführt werden.
  - b. nördlich des Kreisverkehrs Haupt-/Leipziger/Witney-/Münchner Straße die Radschnellverbindung nicht direkt zum Wolfratshäuser Weg an der S-Bahn geführt wird, sondern zunächst auf der zur Fahrradstraße umgewidmeten Witneystraße und erst dann über die Grüne Mitte zum Wolfratshäuser Weg. Damit reduzieren sich die Baumaßnahmen auch deutlich.
  - c. im Bereich des Sportparks der Radschnellweg-Standard nicht umgesetzt wird, so wie es auch auf Seite 56 des Endberichts der Studie erwähnt wird.<sup>6</sup>
6. Wir gehen nicht davon aus, dass sich Infineon dem Bau einer Radschnellverbindung auf seinem Campeon-Gelände widersetzen wird, da Infineon bis 2030 anstrebt, klimaneutral zu sein und mit seinen Produkten viel zum Klimaschutz beiträgt.<sup>7</sup>

Einen weiteren Ausbau des Radwegs nach Norden östlich der S-Bahn Richtung Balanstraße in München, der von vielen Bürger\*innen immer wieder vorgeschlagen wird, werden wir nur im Rahmen eines ortsübergreifenden Radverkehrskonzeptes bekommen. Die Gemeinde Neubiberg wird nicht interessiert sein, am äußersten Rand ihres Gemeindegebiets alleine in einen Radweg zu investieren.

---

<sup>4</sup>Ebenda, Dokument LOS 3 Oberhaching\Anhang\Los3\_LKM\_15-16.pdf

<sup>5</sup> Ebenda, Dokument LOS 3 Oberhaching\Anhang\V-b\_Maßnahmenkataster Variante 2.pdf. 39 entfallende Stellplätze werden dort dagegen für die Albert-Schweitzer-Straße genannt.

<sup>6</sup>Ebenda, Dokument LSO 3 Oberhaching\Endbericht Los 3\_Versand final\_Feb.%2021.pdf

<sup>7</sup> <https://www.infineon.com/cms/de/about-infineon/press/press-releases/2020/INFXX202011-019.html>

Vielmehr sehen wir an den folgenden Punkten noch Diskussionsbedarf:

- Wie können wir den Kreisverkehr Haupt-/Leipziger/Witney-/Münchner Straße für Fahrräder sicherer gestalten, damit auch die Schüler\*innen sicher den Autoverkehr kreuzen können? Wir schlagen hier einen ggf. leicht erhöhten äußeren roten Fahrradring vor.<sup>8</sup>
- Wie können die Radler\*innen aus der Jahnstraße – vor allem die vielen Schüler\*innen – an der Kreuzung am KUBIZ sicher auf die Fahrradstraße kommen?
- Wie motivieren wir die schnellen Radler\*innen, nicht weiterhin den von vielen Fußgänger\*innen benutzten Deisenhofener Weg mit den Abgängen vom S-Bahnsteig und der Unterführung am Bahnhof zu benutzen?

Wir fordern die Gemeinden Unterhaching, Taufkirchen, Oberhaching und die LH München auf, das vorgelegte Konzept einer schnellen Radverbindung aktiv zu unterstützen, so wie es der Mobilitätsausschuss des Kreistags in seiner Sitzung am 13.04.2021 einstimmig getan hat. Wir sollten die finanzielle Unterstützung von Bund und Land und die planerische Unterstützung des Landkreises für eine zukunftsweisende Rad-Infrastruktur nicht ablehnen.

In jedem Fall ist das Konzept der Rad-Schnellroute Oberhaching – München bei eigenen Planungen der Gemeinde, z.B. zur Hauptstraße, zu berücksichtigen, falls sich die Umsetzung des Schnellroute verzögern sollte. Genauso sind die Planungen mit den Vorschlägen für eine Rad-Tangenten-Verbindung „Planegg – Großhesseloher Brücke – Unterhaching – Ottobrunn – Haar“ abzustimmen, die aktuell von einem weiteren Verkehrsplanungsbüro erarbeitet wird.

**Gemeinderatsfraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN im Gemeinderat Unterhaching,**

Evi Karbaumer, Claudia Köhler, Beate Gsänger, Max Heiland, Stefan König, Armin Konetschny, Johanna Zapf

---

<sup>8</sup> Siehe z.B.

[https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Politik\\_und\\_Verwaltung/Download/adfc\\_innord\\_kreuzungen\\_web.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_innord_kreuzungen_web.pdf)