

Protokoll der AG Radverkehr des ADFC Starnberg vom 20.07.2016

Datum: 20.07.2016, 19:30
Ort: Gauting, Zum Bären
Anwesende: Gerhard Hippmann, Thomas Allner-Kiehling, Peter Schmolck, Hans-Georg Martin
Protokoll: Hans-Georg Martin
Gesprächsleitung: Hans-Georg Martin

1. WU Weßling, RW bei Grünsink

- GH hat am nördlichen Ende der RW-Neubau-Strecke eine Problemstelle entdeckt: Höhenversatz von 1,5...2m: Die Radler von Grünsink kommen auf dem neuen RW „über den Buckel“ (der übrigens inzwischen nicht mehr ganz so hoch ist wie anfangs – gut), fahren in Tieflage parallel zur WU, und werden zuletzt steil (über eine anzuschüttende Rampe) die Böschung zum vorhandenen asphaltierten Wirtschaftsweg hinaufgeführt. Da der Wirtschaftsweg anschließend gleich wieder bergab führt, entstand der Vorschlag von GH: den neuen RW etwas nach Norden verlängern, dabei auf den letzten Metern etwas nach Osten verschwenken, dann mit geringem Höhenunterschied in den Wirtschaftsweg einmünden lassen.
 - Vorteil: Die Rampe kann entfallen; kein unnützes Auf+Ab für die Radler.
 - Kleiner Kosten-Nachteil: der RW wird vielleicht 5 oder 10m länger.
 - Eine Verschlechterung der Sichtbeziehung zwischen Wirtschaftsweg und Radlern wird nicht erwartet.
 - AP: GH spricht 2. BM an.
- Anmerkung: Die Frage „Nur Teil-Entsiegelung der Grünsinker Str. ab Grünsinker Kapelle Richtung Westen“ ist noch nicht final entschieden. Klar ist: Es wird zum Wirtschaftsweg (ein anderer als der oben genannte !) mit Schranke an der „Einmündung“ zur WU.

2. Fahrrad-Südumfahrung von Gilching

- Nachbereitung des Ortstermins 9.6.:
 - Am 9.6. haben einige AG'ler (SF, GH, PS, RK, HGM) + Herr Haas eine Besichtigung in Gilching vorgenommen: Wendehammer Friedrichshafener Str. - UF Melchior-Fanger-Str - bis Geisenbrunn.
 - Ziel war es die Idee einer Autobahn-nahen Strecke zu ergründen, um für Radler die Gewerbegebiete zu verbinden, und eine Verlängerung bis Geisenbrunn auszuloten. Diese Idee basiert auf dem Antrag, den die Kreisversammlung des ADFC Starnberg am 28.1.2016 beschlossen hat.
- Eine kurze Beschreibung des Ist-Zustandes:
- ab DLR + St2068 gibt es auf der nördlichen Seite der Friedrichshafener Str. einen RW. OK.
 - Ab Wendehammer wird es zum Feldweg – eine Ertüchtigung erscheint möglich. Eine neue Verbindungsstr. der Gewerbegebiete südl. der A96 würde voraus. nicht zu Platzproblemen führen, höchstens der tiefliegende Zugang zur (ersten) UF Kosthofstr. erfordert Beachtung.
 - An der (zweiten) UF Melchior-Fanger-Str. ist ein Wechsel auf die Nordseite der A96 ratsam (denn durch die Schmetterlingsflügel der Autobahn-Anschlußstelle ist kein Durchkommen).
 - Bis hierhin erscheint eine Trassenführung recht klar + durchaus realistisch.
 - Die Fortsetzung ab UF Melchior-Fanger-Str. : 2 Varianten:
- a) Autobahn-fern:
- Argelsrieder Weg bzw. Herbststr.;
 - dann
 - Querung St2069 (schwierig), und weiter Pentenrieder Weg, und weiter Feldweg, oder
 - Ausweichen auf Frühlingsstr. (Lückenschluß zur Dorfstr. erforderlich), und weiter Kirchweg.
- b) Autobahn-nah:
- parallel zur A96 + weiter parallel zur St2068: 300m Wald sind zu durchqueren. (der Wald macht einen unbewirtschafteten Eindruck.) Vermutung: der Wald (in der Einflugschneise des Flughafens) wird wohl angesichts der Autobahn-Nähe walddnutzungs-mäßig immer unter Vorbehalt stehen → Chance für uns ?
 - Danach gibt es einen Wiesenstreifen entlang der A96 (bzw. entlang der St2068) bis zum Umspannwerk, und weiter bis zur Brücke über die St2069.

- Die vorhandene Brücke über die St2069 müßte wohl durch eine zweite Brücke für Radler ergänzt werden. (besser als eine Verbreiterung).
- Der Abschnitt bis zur Römerstr. ist Feld.
- Die vorhandene Brücke über die Römerstr. müßte wohl durch eine zweite Brücke für Radler ergänzt werden. (besser als eine Verbreiterung).
- Danach ergeben sich angesichts der Alleebäume einige grundsätzliche Fragen:
 - RW zwischen Straße und Baumreihe ? Wäre vom Höheprofil sehr günstig, aber Platz ist nicht üppig.
 - RW hinter der Baumreihe ? Da ist dann ein Buckel zu überqueren, und der Platzbedarf (um die Baumwurzeln zu schonen) wird erheblich.
 - Kurz vor Geisenbrunn ist ein Grundstück – der RW würde direkt durch den Garten gehen.
- Die letzten Meter bis zum Erreichen des vorhandenen RW ab Geisenbrunn entlang der St2068 erfordern ein Queren der Münchner Str. Eine Querungshilfe an übersichtlicher Stelle könnte ausreichend sein.
- Der Name „Südumfahrung“ wurde für diese Strecke geboren. (Südost-Umfahrung klänge etwas sperrig.)
- wie nun weiter ?
 - In das ARN-Projekt direkt mit aufnehmen – dies wird jetzt nicht mehr gehen.
 - Unabhängig vom ARN-Projekt zu fordern ? Auch nicht gut. Die im ARN-Projekt bisher enthaltenen Verbesserungen für Gilching sollen durch diesen Zusatz nicht beeinträchtigt werden.
 - Es als Fortschreibung des ARN-Projektes anzuregen – dies ist wohl die aussichtsreichste Variante. Das ARN-Projekt hat jetzt den Fokus auf vorhandenen Trassen – eine Fortschreibung könnte sich auf neue Trassen beziehen. (Die anvisierte Strecke kann Teil der Haupterschließungs-Achsen Inning – München sowie Herrsching – München werden.)

3. Anmerkungen zum ARN-Projekt

- Das Projekt wird nicht wie vorgesehen im Juli in den Kreisgremien vorgestellt (wegen Krankheit des Bearbeiters im Projektierungsbüro), sondern erst im September.
- Durch die aktuellen Detail-Pläne zum neuen Gautinger Gewerbegebiet südlich der A96 ergibt sich, dass die bisher vorgesehene Radroute von Gilching-Süd Richtung Unterbrunn im Wald (Unterbrunner Holz) wohl anders verlaufen wird. Weiter östlich.
- AP: HGM informiert Frau Schwarzhuber.

4. Radlständer an S-Bahnhöfen im Lkr. Starnberg:

- es gibt erste Begutachtungen im östlichen Lkr. (SF, RK, MK, TAK)
- weitere Infos zum Lkr. von HGM liegen vor.
- Ziel ist eine Bestandsaufnahme + Ermittlung von Aufgaben zur Ertüchtigung.
- AP: TAK + HGM werden versuchen die Kriterien zu vereinheitlichen + alle Abstellanlagen an den S-Bhf. des Lkr. zu erfassen + zu bewerten.

5. Wirksamer werden

- Wir machen viel, haben Ideen, sehen Probleme und machen Vorschläge, z.B. Aubachweg. Aber es passiert danach ... irgendwie nichts – unsere Aktivität war gut - aber quasi irgendwie sinnlos.
- Was ließe sich ändern ?
 - Breitere Basis wäre wünschenswert.
 - Abgeben an Hauptverantwortliche: Dies hätte den Vorteil, dass Dinge nicht nur in der Freizeit einiger Leute bearbeitet werden, sondern kontinuierlicher verfolgt werden können. (z.B. Green City in München organisiert das Stadtradeln dort – und bekommt nennenswert Geld dafür.)
Argument 1: wir sollten nicht alles abgeben, sprich der ADFC sollte eine Wächter-Funktion behalten.
Argument 2: wer gibt uns Geld, so dass wir Hauptamtliche anheuern könnten ?
 - Mehr Rechte: z.B. Agenda Verkehr (o.s.ä.) in Gilching – sie haben Rechte bei Planungen o.ä.
 - Idee: eine Art Sprecher unserer AG wählen, der die Themen nach außen trägt ?
- Muß weiter diskutiert werden.

6. WU Starnberg

- HGM erhielt zum neuen RW bei Perchting Antwort vom StBA:
 - Es wurde erwähnt, dass die 6% eine Verbesserung gegenüber den jetzigen 10% Steigung sind.
 - Es hat einen Abwägungsprozeß gegeben. Ziel: sichere Lösung bei möglichst wenig Eingriff in die Natur.
 - Der Planfeststellungsbeschluss ist seit Februar '13 rechtskräftig und was die Ausführung betrifft bindend.
 - Es fand im Planungsprozeß ein Sicherheitsaudit statt. Hierbei wurden für den Radverkehr keine Sicherheitsmängel festgestellt.
- AP: HGM fragt StBA bezügl. Sicherheitsaudit: wer führte es durch ?

Nächstes Treffen: 31.08.2016, 19:30, Gilching, Schützenhaus.

Abkürzungen: AG: unsere AG Radverkehr, AK: Arbeitskreis Radverkehr im Landratsamt STA, AP: Aktionspunkt, ARN: Alltagsradnetz, BM: Bürgermeister, BN: Bund Naturschutz, cm: critical mass, EFV: Erholungsflächenverein, EG: Erholungsgebiet, KJR: Kreisjugendring, KV: ADFC Kreisverband Starnberg, Lkr.: Landkreis, LRA: Landratsamt, OG: Ortsgruppe, RW: Radweg, StBA: Staatliches Bauamt Weilheim, UBA: Umweltbundesamt, UF: Unterführung, WU: Westumfahrung; weitere Abkürzungen sind Namens-Initialen.