

Protokoll der AG Radverkehr des ADFC Starnberg vom 21.12.2016

Datum: 21.12.2016, 19:30
Ort: Gilching, Schützenhaus
Anwesende: Kilian Häuser, Gerhard Hippmann, Anton Maier, Peter Schmolck, Hans-Georg Martin
Protokoll: Hans-Georg Martin
Gesprächsleitung: Hans-Georg Martin

1. WU Starnberg + Radverbindung Hausen-Hadorf

- Hintergrund: das StBA plant gerade die Straße Hadorf-Waldkreuzung – als Verlängerung der WU Starnberg Richtung Nordosten.
- Zur Radverbindung gab es 2 Gespräche im StBA Weilheim:
 - Am 7.12.16: HGM (nach Anfrage von HGM bezügl. Mitarbeit des ADFC bei der Straßen- bzw. Fahrradplanung beim StBA wurde HGM dorthin eingeladen.)
 - Am 12.12.16: Frau Münster, Frau Schwarzhuber, AM, HGM waren auf Einladung des StBA in Weilheim – um die Fahrrad-Varianten zu diskutieren.
- Hintergrund der Bereitschaft des StBA die Radler eher einzubeziehen dürfte der Rummel um die WU Weßling gewesen sein – dann soll das Projekt WU Starnberg besser laufen - soweit eine Vermutung.
- Und: Das StBA hofft insgesamt auf Konsens, damit ohne Planfeststellungsverfahren gebaut werden kann.

Was bekommen die Radler definitiv nicht:

- eine Radverbindung parallel zur STA3 – wegen Umgestaltung und Grundstücksfragen rund um Mamhofen.
- Eine Radverbindung quer zur STA3 bei Mamhofen (jetziger Kreisradwanderweg) – wegen Schallschutzwall großräumig um Mamhofen.

Was können die Radler bekommen:

- Nordvariante: Hausen – Oberbrunn – Richtung Südwesten unter St2069 durch – dann Waldweg Richtung Modellflugplatz – dann weiter nach Unering (bisheriger Kreisradwanderweg), sowie ein Abzweig nach Süden bis Hadorf.
- Südvariante: Hausen – Taubenhüll – Unterführung bei Hanfeld – Hanfeld – Wald/Feldweg nach Hadorf. (Eine Brücke über die neue WU Starnberg ist bei Hadorf schon gebaut).
- Verlegter Kreisradwanderweg: Hanfeld – Hadorf – nach Norden bis Modell-Flugplatz – weiter nach Unering.

Längen der neuen Lösungen:

- Die Nordvariante ist zw. Hausen + Hadorf ca. 3km länger als die STA3 jetzt.
- Die Südvariante ist zw. Hausen + Hadorf ca. 1km länger als die STA3 jetzt.
- Der verlegte Kreisradwanderweg wird ca. 1km länger.
- Nützt die neue Verbindung vielleicht für die Relation Gauting-Hadorf ?
Vom Hauptplatz in Gauting gerechnet ist es über Unterbrunn – Oberbrunn – weiter die „Nordvariante“ ca. 2km länger bis Hadorf als jetzt über Königswiesen und die STA3.

Bedeutung der Verbindung im Zuge der STA3 (großräumig gesehen):

- Es ist eine Art Landkreis-Diagonale
- Im ARN ist diese Verbindung mit der zweithöchsten Netzbedeutung (von 4 Kategorien) gewertet worden.
- Die Verlängerung Richtung Nordosten ist die Verbindung nach Gauting/Neuried/München.
- Die Verlängerung Richtung Südwesten ist die Anbindung des vorhandenen RW Perchting-Erling, sowie die Verbindung nach Weilheim.
- Für den Autoverkehr wird auf dieser Verbindung in den letzten Jahren + in naher Zukunft viel getan: neue Decke in Vorderfischen (ca. 2014), neue Decke in Erling (2016), neue Decke von Erling Richtung Perchting (1km, 2016), Neubau zw. Hadorf + Waldkreuzung (2018), Kreisel Waldkreuzung (2015), neue Decke zw. Hausen und Königswiesen (2km, 2012), Bahn-UF Königswiesen (2019), Abbiegespur „Hauser Kreuzung“ an St2063 südl. von Gauting (2012), neue Decke M4 Richtung Neuried (4km, 2014).
- Die Relation ist für die Autofahrer also wichtig. Für die Radfahrer dann sinngemäß auch. Aber: Für uns bleiben die Umwege.

Knackpunkte bei den vorgeschlagenen Varianten:

- Die Nordvariante soll bis 2018 asphaltiert werden. Die Südvariante aber nicht ! Dies ist doppelt ärgerlich, da die Südvariante die kürzere ist, und außerdem die Südvariante (Abschnitt Hausen-Hanfeld) gleichzeitig Bestandteil der Verbindung Starnberg-Gilching ist.
- Nordvariante + Südvariante sind beide Teil des ARN-Projektes – und sollen dort eine gescheite Oberfläche bekommen. Nun wird die Südvariante vertagt.
- Bei den Rückmeldungen zum ARN-Projekt kam Gegenwind bezüglich Asphaltierungen zum Vorschein: Siehe unten Punkt „6. Gegenwind im ARN-Projekt“. → Die tatsächliche Asphaltierung diverser Abschnitte könnte sich als schwieriger erweisen denn gedacht.
- Die Reiter zwischen Hausen und Taubenhüll erfordern auch noch Überlegungen – denn im „Mischverkehr“ sind die Wege im Wald recht schmal.
- Möglicherweise haben die letzten 2 Gesichtspunkte dazu geführt, dass LRA + StBA für 2018 keine Asphaltierung der Südvariante versprechen wollen.

Was heißt das alles nun für uns Radler ?

- Uns wird ein recht windiger Kompromiss angeboten.
- Können wir uns mit der Nordvariante 2018 anfreunden ?
- Sollen wir das Dilemma öffentlich machen ?
- Wieviel RW kann bis 2018 gebaut werden, wenn wir jetzt akzeptieren, und Wieviel kann bis 2018 entstehen, wenn wir jetzt diskutieren ?
- Sollen wir uns für einen Status-Quo der STA3 zw. Hadorf und Waldkreuzung stark machen ? Das hieße mit der Fertigstellung der WU Starnberg: mehr Autos als heute, aber wenigstens Beibehaltung von Tempo 70.

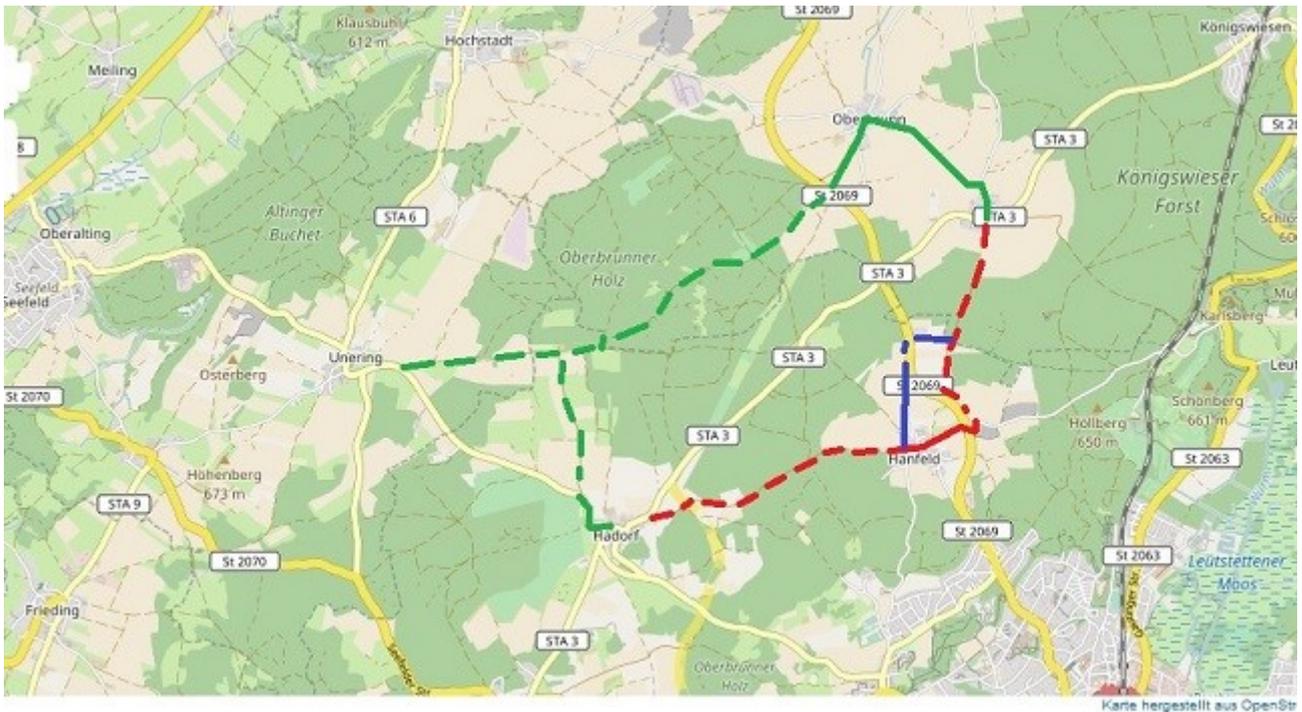
- Die bisherigen WU's im Lkr. bedeuten für die Autos schnelle Fahrt, und andererseits für die Fußgänger + Radfahrer ein Wegfallen von Wegen / Querungsmöglichkeiten (z.B. WU Weßling: Leitplanken bei Mitterwies; WU Gilching: die bekannten Dinge) - und nun Ähnliches bei der WU Starnberg: das Abklemmen der Wege um Mamhofen.

Anmerkung: Für die Südvariante, speziell für den Abschnitt Taubenhüll-Hanfeld, ergab sich noch eine Alternative: Nutzung des asphaltierten Weges von Hanfeld nach Norden westlich entlang der St2069 bis kurz vor Taubenhüll. Hier müssen nur 200m asphaltiert werden – gegenüber 1000m auf der östlichen Seite der St2069. Auch entfielen dadurch die unübersichtliche UF unter der St2069 östlich von Mamhofen.

- Das StBA will diesen Vorschlag prüfen.

Meinung der AG:

- Wir sind gar nicht glücklich mit diesen Aussichten.
- Es ist alles eine Verlängerung.
- 3km Verlängerung – dies sind 10min längere Fahrzeit (auch aufgrund der diversen Kurven). Kein Autofahrer würde solch eine Strecke akzeptieren.
- Keine soziale Kontrolle auf den Waldstrecken.
- Der bereits vorhandene RW Perchting-Erling wertet die Diagonale als solche auf.
- Gauting-Herrsching: kann für diese Relation die Nordvariante etwas bringen ? Schlecht einschätzbar, denn Alternativen über Weßling oder Hochstadt bestehen schon.
Und: Eine Strecke auf oder neben einer Straße ist leichter zu finden und zügiger befahrbar als ein kurviger Weg im Wald.
- Uns wäre die Südvariante lieber – wegen der Doppelbedeutung (auch Starnberg-Gilching)
- Einbeziehung der Starnberger, auch im Hinblick auf den quasi Wegfall der Fußgänger-Querung bei Mamhofen, was bedeuten würde, dass man zw. Hadorf und Oberbrunn kaum mehr über die Straße kommt. Es soll am 27.12.16 einen OG-Treff in Starnberg geben. Gelegenheit zur Diskussion.



Erklärung: grün: Nordvariante; rot: Südvariante; blau: Alternative; gestrichelt: noch nicht asphaltiert.
(Quelle: OpenStreetMap)

2. WU Weßling

- Zählung: es gibt eine Zählung von Weßling 9/2016 + 6/2017. Man darf gespannt sein.
- Eine frühere Zählung des VCD zeigte: 17000 Fahrzeuge durch Weßling - vor der WU Weßling.
- Eine überschlägige Begutachtung von GH am Kreisel zeigte: etwa ¼ der Kfz. von Südwest biegen auf die Umfahrung ab – nicht mehr; ¾ bleiben auf der alten Trasse – und fahren durch Weßling. Trotz der umständlichen Kurven am neuen Kreisel, und trotz der neu aufgeschraubten Hindernisse im Ort.
- Es scheint viele Fahrzeuge Herrsching – DLR zu geben. Diese Fahrzeuge bleiben klar auf der alten Trasse.

3. WU Gilching:

- Der Kontakt der Gilchinger zu Herrn Kiemle ergab: es gab seitens des DLR Anmerkungen zur WU im Rahmen der Anhörung beim Planfeststellungsverfahren, aber es gibt aktuell keine Vorschläge, wie die Radler z.B. von Alling zum DLR fahren können – wenn die WU mal gebaut sein wird.
- Damit ist diese Idee zur Unterstützung von Radl-Themen ausgelotet.

4. Seefeld, RW-UF unter St2068 - vom Campingplatz Richtung Schloß

- HGM sprach mit Bauamt in Seefeld, und konnte Einsicht in Pläne nehmen.
- Die Gemeinde baut als Eigenprojekt (nicht im Rahmen des 200 Millionen-Projektrahmens des Ministeriums !) einen RW ab der Kreuzung St2067/St2068 auf der Westseite der St2068 nach Süden bis zum Campingplatz, ebenso einen RW auf der Ostseite der St2068 bis zum Abzweig Widdersberg. Die UF auf Höhe des Campingplatzes verbindet beides.
- Diese UF ist der Knackpunkt, da die seitlichen Radwege tiefergelegt werden müssen (5% Gefälle), und da die Sicht zwischen den Radlern „im Loch“ eingeschränkt ist. Speziell haben sogar die Fahrräder aus der UF Vorfahrt gegenüber den bergab- + geradeaus-fahrenden Radlern aus Seefeld (rechts vor links).
- Entsprechend der Pläne konnte man abschätzen, dass die Geradeaus-Fahrer ca. 15m oder 2 Sekunden Vorwarnzeit haben, um reagieren zu können.
- Das Bauamt nahm den Vorschlag von HGM gerne mit, die Böschung an den UF-Portalen anders zu modellieren: den unteren Bereich der Böschung wie geplant bauen (z.B. bis zu einer Höhe von 1m), danach die Neigung flacher halten – zwecks besserem „um-die-Ecke-Guckens“, und zuletzt die Böschung steiler als geplant – um das Straßen-Niveau zu erreichen.
- Insgesamt ist die Baumaßnahme zu begrüßen, auch im Hinblick auf die bisher fehlenden 100m bis zum Abzweig Widdersberg.

5. Seefeld: Einbahnstr.

- Die Ansprechpartnerin von AM in Seefeld ist weggefallen.
- HGM erhielt inzwischen Kontaktmöglichkeiten von Herrn Ramsauer – und wird diese Personen kontaktieren.

6. Gegenwind im ARN-Projekt

In den Kommentaren bzw. Rückmeldungen zum ARN-Projekt seitens Gemeinden, Ämter usw. (abgegeben Frühjahr 2016) stecken interessante Punkte.

- Die Untere Naturschutzbehörde verweist auf die Bayr. Kompensationsverordnung, wenn z.B. Asphaltierungen vorgenommen werden.
- Der BN spricht sich gegen verschiedene Asphaltierungen aus.
- Die Untere Straßenverkehrsbehörde meldet gegen einseitige Fahrradschutzstreifen (d.h. wenn in Gegenrichtung auf der anderen Straßenseite für Radler „nix“ ist) ausdrücklich Bedenken an. Sie sieht die Gefahr von Geisterradlern.
- Die Untere Straßenverkehrsbehörde kann pauschal vorgeschlagenen Reduzierungen zulässiger Höchstgeschwindigkeiten nicht zustimmen.
- Zw. Taubenhüll und Hanfeld spricht sich die Stadt Starnberg gegen Asphalt bzw. Winterdienst aus.
- Eine interessante Idee kommt indes von der Unteren Straßenverkehrsbehörde: Die Anhebung der Radverkehrsfurt ist das wirksamste Mittel um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Sie sollte bei Zweirichtungsradwegen in der Regel angewendet werden.

7. Wie weiter im ARN-Projekt ?

- Die Anfrage bei Frau Schwarzhuber, wie die ca. 250 Maßnahmen vom Gesamt-Projekt nun aufgeteilt werden, und wie die Gemeinden nun jeweils „ihr Päckchen“ an Maßnahmen bekommen, ergab, dass diese Verteilung in den nächsten Wochen geschehen wird (Stand 20.12.16).

Nächstes Treffen: 18.01.2017, 19:30, Gauting, Zum Bären

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