

Gemeinde Gilching

Radverkehrskonzept für das Gemeindegebiet



Auftraggeber:

Gemeinde Gilching

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Andreas Bergmann

Lang + Burkhardt, Verkehrsplanung und Städtebau

München, Juli 2009

Gemeinde Gilching

Radverkehrskonzept für das Gemeindegebiet

Inhalt	Seite
0. Anlass und Vorgehensweise	1
1. Bestehende Situation	2
1.1 Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs	2
1.2 Innerörtliches Straßen- und Wegenetz	4
2. Bewertung der Situation des Radverkehrs	5
2.1 Grundlegende Ziele und Anforderungen an das Radwegenetz	5
2.2 Mängel und Konflikte	8
3. Planungsansätze	9
3.1 Themenwege	9
3.2 Konzeptplan	9
4. Maßnahmen	11
4.1 Maßnahmenplan	11
4.2 Prioritäten	13

Abbildungen

1	Bestandsplan
2	Mängelplan
3.1	Konzeptplan – Freizeit-/Themenwege
3.2	Konzeptplan - Alltagswege
4	Maßnahmenplan
4.2.1	Alternativen zur Führung des Ammersee-Radweges im Bereich Am Römerstein
4.2.2	Ausbau von Parallelrouten zur Staatsstraße 2069
4.2.3	Maßnahmenvorschlag Karolingerstraße
4.2.4	Maßnahmenvorschlag Schulzentrum
4.2.5	Maßnahmenvorschläge in Geisenbrunn (Auswahl)

Gemeinde Gilching

Radverkehrskonzept für das Gemeindegebiet

0. Anlass und Vorgehensweise

Die Gemeinde Gilching gehört zu den Gemeinden im westlichen Stadt – Umland – Bereich des Verdichtungsraums München, die sich in den vergangenen Jahrzehnten besonders stark entwickelt haben. S-Bahn-Haltepunkte und Autobahnnähe sowie die Lage im Voralpengebiet mit hohem Wohn- und Freizeitwert haben diese Entwicklung begünstigt.

Die wesentlichen Siedlungsteile liegen in der Fürstenfeldbrucker Ebene, die von der ausgedehnten Münchner Schotterebene nur durch einen schmalen Moränengürtel getrennt ist. Die topographischen Voraussetzungen für den Gebrauch des Fahrrades sind deshalb günstig. Allerdings weist das Wegenetz für den Radverkehr noch beträchtliche Lücken auf, die die Sicherheit und den Komfort des Fahrradgebrauchs einschränken. Das gilt insbesondere für Verbindungen zu den Schulen, zur S-Bahn und zur Ortsmitte.

Im Jahre 2007 hat deshalb der Gilchinger Gemeinderat beschlossen, ein Fahrradkonzept für das Gemeindegebiet erstellen zu lassen, das vom bestehenden Wegenetz ausgeht und alle Möglichkeiten aufzeigt, die im realistischen Rahmen geeignet sind, die Situation für den Radverkehr zu verbessern. Wichtige Vorgaben sind u.a. der Flächennutzungsplan, sowie der Rahmenplan für die Gilchinger Glatze. In das Fahrradkonzept sollen sämtliche Ortsteile der Gemeinde einbezogen werden.

Nach einer eingehenden Erhebung des städtebaulichen und verkehrlichen Bestands erfolgt dessen Bewertung anhand von Zielen und Leitvorstellungen, die mit der Gemeinde erarbeitet wurden. Daraus erwachsen Handlungsanweisungen, die zu einem schlüssigen Gesamtkonzept zusammengefügt werden müssen. Eine Prioritätenreihung soll die Umsetzung des Konzepts erleichtern.

Wesentliche Anregungen und wichtige Informationen wurden vom Arbeitskreis Verkehr der Agenda 21-Gruppe, sowie von Bürgern und Vertretern verschiedener Betroffenen-Gruppen im Verlauf mehrerer Workshops beigesteuert.

1. Bestehende Situation

1.1 Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs

Als wichtige Quellgebiete des Radverkehrs können generell die Wohngebiete bezeichnet werden, wobei die Dichte der Bebauung und die Sozialstruktur, die Fahrbedingungen und die Entfernung zu wesentlichen Zielorten des Radverkehrs wichtige Einflussgrößen darstellen. Das Fahrrad wird bevorzugt für Distanzen zwischen 1 und 3 km eingesetzt, wenn Sicherheit und Annehmlichkeit gegeben sind.

In Gilching liegen fast alle wesentlichen Zielpunkte des Radverkehrs in einem Entfernungsbereich bis ca. 2 km. Auch die Topographie stellt keine ernsthaften Probleme für den Radgebrauch dar.

Die S-Bahn stellt für den Radverkehr eine Trennlinie dar, die nur an relativ wenigen Punkten überwunden werden kann. Daraus ergeben sich Umwege und Konzentrationen des Radverkehrs an den Unterführungen, die bei der Planung besondere Aufmerksamkeit erfordern.

Zu den wesentlichen Quellgebieten des Radverkehrs gehören:

südlich der Bahn

- Argelsried
- Neugilching Süd
- Geisenbrunn

nördlich der Bahn

- Gilching mit dem Altort im Norden
- Neugilching Nord.

Die wesentlichen Zielpunkte des Radverkehrs liegen innerhalb eines ca. 1 km-Radius um die neue Ortsmitte südlich der Karolingerstraße.

Dazu gehören

- die S-Bahn-Haltestellen Gilching-Argelsried und Neugilching,
- die Schulen an der Thalhofstraße, an der Rathausstraße, südlich der Landsberger Straße und an der Münchner Straße (Montessori-Schule), die besondere Sicherheitsvorkehrungen im nahen Umfeld und entlang der Haupt-Schulwege erfordern,

- die Schwerpunkte des Einkaufs entlang der Brucker Straße, der Römerstraße, Am Markt sowie am Starnberger Weg und entlang der Landsberger Straße,
- die Gewerbegebiete an der Thalhofstraße und südlich der Autobahn sowie die Verwaltungseinrichtungen der Gemeinde,
- die Sport- und Freizeiteinrichtungen an der Thalhofstraße und am Juliane-Mayer-Weg,
- die Kindergärten sowie
- die kirchlichen Einrichtungen und die gemeindlichen Friedhöfe.

Die gemeindlichen Zielpunkte des Radverkehrs liegen trotz ihrer räumlichen Nähe relativ verstreut im Gemeindegebiet, was eine Bündelung des Radverkehrs erschwert. Deshalb wird ein Netz hochwertiger Radwegverbindungen um die Ortsmitte notwendig sein.

Wichtige Elemente des gemeindlichen Radwegenetzes stellen auch die Außenanbindungen und die großräumigen Radverbindungen, wie der „Via-Julia-Radweg“ entlang der Römerstraße und der Ammersee-Radweg entlang der Landsberger Straße und Münchner Straße dar. Aber auch die Verbindungen in das nähere Umfeld, wie z.B. zum Freizeitgelände nördlich der Weißlinger Straße und darüber hinaus sind von hoher Bedeutung.

1.2 Innerörtliches Straßen- und Wegenetz

In Gilching existieren bereits gute Voraussetzungen und Ansatzpunkte für ein attraktives Radfahrnetz (Abbildung 1).

Dazu gehören

- die flächendeckenden Tempo 30-Zonen in den Wohngebieten,
- die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf einzelnen Straßenabschnitten,
- die verbreitete Ausweisung von Geh- und Radwegen und
- die Sicherung wichtiger Querungspunkte an den Hauptverkehrsstraßen,
- das Bike&Ride-Angebot an den S-Bahn-Haltepunkten.

Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht es im Allgemeinen, dass Radfahrer auf einer gemeinsamen Fahrfläche mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ können, so dass, wenn die Geschwindigkeit eingehalten wird, gesonderte Sicherungsmaßnahmen entbehrlich sind.

Allein dem Radverkehr gewidmete separate Wege existieren lediglich entlang weniger Abschnitte des Hauptstraßennetzes. Deutlich sichtbar werden die Lücken im Radwegenetz, z.B. entlang der Römerstraße und des Starnberger Wegs auf Höhe des Gewerbegebiets. Auch einseitige Zwei-Richtungs-Radwege (z.B. Weißlinger Straße, Landsberger Straße) sowie schmale kombinierte Geh- und Radwege stellen häufig Kompromisse dar, die nicht unproblematisch sind.

Insbesondere in Wohngebieten aber auch in Richtung Gewerbegebiet-Süd (Melchior-Fanger-Straße) wären bei Sackgassen (Zeichen 357 StVO) ebenso wie bei wichtigen Quartier erschließenden Fußwegen Hinweise auf eine Durchfahrmöglichkeit für Radfahrer wünschenswert.

Die Ausnahme des Radverkehrs von Einbahnregelungen und Abbiegegeboten fehlt und schränkt damit das nutzbare Netz spürbar ein. Ebenso fehlen noch Wegverbindungen, deren bauliche Herstellung (Straßenausbau) noch nicht erfolgt ist. Einige werden deshalb „wild“ genutzt.

Eine über die beiden touristischen Routen hinaus gehende Wegweisung für den Alltagsverkehr ist nicht vorhanden. Die Fahrradabstellanlagen entsprechen teilweise nicht den heute üblichen Qualitätsstandards. Vor allem an den Bahnhöfen ist der Bedarf z.T. deutlich höher als das Angebot (z.B. Neugilching).

Insgesamt bietet die vorhandene Infrastruktur aber gute Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung hin zu einem attraktiven Gesamtkonzept.

2. Bewertung der Situation des Radverkehrs

2.1 Grundlegende Ziele und Anforderungen an das Radfahrnetz

Als generelle übergeordnete Ziele für die Planung können gelten:

- Die Schaffung eines Angebots mit hohem "Animationswert" zur Nutzung des Fahrrads. Damit soll vor allem dem konkurrierenden Kfz-Verkehr entgegengewirkt werden.
- Die Erreichung eines möglichst hohen Maßes an Sicherheit für den Radverkehr unter Wahrung der Sicherheitserfordernisse der übrigen Verkehrsteilnehmer und der Aufenthaltsnutzungen im Straßenraum.

Für die sachgerechte Beurteilung der Anforderungen des Radverkehrs sind seine verschiedenen Erscheinungsformen von Wichtigkeit. Als Freizeitverkehrsmittel ist das Fahrrad allgemein beliebt; entscheidend sind aber seine Einsatzbedingungen im Alltag für die Vielzahl täglicher Erledigungen.

Neben dem zielorientierten Verkehr, z.B. vom Wohnort zur Arbeitsstätte, erfordert der bewegungsorientierte Verkehr Berücksichtigung, der vor allem für Kinder und Jugendliche im Wohnumfeld, um Kinderspielplätze und um Schulen eine nicht zu übersehende Rolle spielt.

Das Radwegenetz ist hierarchisch aufgebaut und gegliedert in:

- a) Hauptverbindungswege/ -routen,
die der Verbindung der einzelnen Siedlungsgebiete/ Ortsteile untereinander sowie dem überörtlichen bzw. dem Freizeitverkehr dienen, und
- b) Erschließungswege
zur internen Erschließung der einzelnen Siedlungsgebiete.

Ansprüche an Hauptverbindungswege/ -routen sind:

- achsialer bzw. tangentialer Verlauf mit gesamtgemeindlichem Verbindungscharakter,
- möglichst direkte Anbindung und Verbindung der wichtigen Ziele des Radverkehrs (z.B. Bahnhöfe, Schulen, Einkaufszentren),
- Anbindung an das überörtliche Radwegenetz,
- klarer siedlungsräumlicher Bezug (Orientierungslinien) und sinnfällige Wegeführung,
- hohe Leistungsfähigkeit mit Möglichkeiten zum Überholen, Begegnen und nebeneinander Fahren (ausreichende Regelbreiten), soweit erforderlich,

- attraktives Umfeld,
- Sicherung wichtiger Querungsstellen, insbesondere des Hauptstraßennetzes,
- gute Übersichtlichkeit und Ausleuchtung bei Dunkelheit innerhalb bebauter Gebiete,
- Kennzeichnung als Hauptwege und Wegweisung durch geeignete Merkzeichen,
- regelmäßiger Unterhalt und Pflege, auch Winterdienst.

Ansprüche an Erschließungswege sind:

- sinnfällige Verknüpfung mit den Hauptverbindungswegen,
- Sammel- und Verbindungsfunktion auf Quartiersebene,
- Erschließung der quartierinternen Schwerpunkte des Radverkehrsaufkommens,
- Durchgängigkeit, d.h. beidseitige Anbindung der Wege,
- gute Befahrbarkeit,
- Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.

Angaben zur Ausbildung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen sind den einschlägigen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln zu entnehmen. Das Konzept berücksichtigt diese in ihrer aktualisierten Fassung, die bereits im abschließenden Entwurf vorliegt.

Die Breite von kombinierten/selbstständigen Geh- und Radwegen sollte 2,50 m nicht unterschreiten. Die Regelbreiten von Einrichtungswegen betragen bei schwächeren Radverkehrsbelastungen 1,60 m, bei höheren 2,00 m.

Sicheres Radfahren hängt unmittelbar mit der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusammen. Eine reduzierte Kfz-Geschwindigkeit in etwa auf das Geschwindigkeitsniveau des Radfahrers schafft Sicherheitsgewinne und führt im Falle eines Unfalls zu einer geringeren Unfallschwere und damit zu niedrigeren Unfallkosten. Unerwünschte Durchgangs- bzw. Schleichverkehre reduzieren sich tendenziell. Darüber hinaus kann das kostengünstigere Mischprinzip angewendet werden. Tempo 30-Zonen bieten hierfür günstige Voraussetzungen. Einbahnstraßen können dann auch ohne bauliche Maßnahmen für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden.

Ausgewiesene **Querungsstellen** an stark befahrenen Straßen sollen folgende Merkmale besitzen:

- gute Erkennbarkeit,
- Gestaltung muss zur Erhöhung der gegenseitigen Aufmerksamkeit beitragen,
- Reduzierung der Geschwindigkeit vor der Querungsstelle,
- Vermittlung eindeutiger Verhaltensregeln,
- Einbau von Querungshilfen bei hohen Verkehrsbelastungen,
- ausreichende Breiten von Mittelinseln (Länge eines Fahrrades),
- kurze Umläufe und Wartezeiten sowie ausreichende Grünzeit bei Lichtsignalanlagen;

Auch für **Fahrradabstellanlagen** gelten Anforderungen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- ausreichende Anzahl,
- stabiles und dauerhaftes Material,
- Ansperrmöglichkeit auf Rahmenhöhe (für Fahrräder aller Größen),
- komfortable Nutzbarkeit (z.B. Einstellmöglichkeit ohne Anheben des Rades; ausreichende Abstände),
- sinnvoller Standort nahe am Ziel,
- gute Einsehbarkeit, Ausleuchtung und Sauberkeit, ggf. Witterungsschutz,
- gute Zugänglichkeit,
- Verhinderung des Zuparkens durch Kfz,
- regelmäßige Überwachung größerer Fahrradabstellanlagen.

Selbstverständlich zwingen die Gegebenheiten vor Ort häufig zu Kompromissen und Abstrichen von den Regelanforderungen. Die daraus entstehenden Nutzen einerseits und Risiken funktionaler und sicherheitsrelevanter Art andererseits sind dann stets sorgfältig abzuwägen.

2.2 Mängel und Konflikte

Im Lichte der Zielsetzungen zeigen sich im Gilchinger Straßen- und Wegenetz eine Reihe von Mängeln und Konflikten, die in der Abbildung 2 „Mängelplan“ zusammengefasst sind.

Besonders dominieren

- die unzureichende Ausstattung der Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen, z.B. begleitenden Rad- bzw. Geh- und Radwegen oder Radstreifen,
- fehlende Querungshilfen an Gefahrenstellen für querende Radfahrer (und Fußgänger)
- Mängel in der Netzverknüpfung,
- unnötige Einschränkungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen oder bauliche Unzulänglichkeiten.

Eine hohe Konzentration von Mängeln zeigt sich in und um die Ortsmitte. Besonders problematisch sind

- die südliche Römerstraße mit ihren zahlreichen Geschäften und öffentlichen Einrichtungen, ihrer Funktion als Nord-Südachse und Teil des Via Julia-Radwegs,
- die Karolingerstraße mit ihren zahlreichen Einmündungen teilweise wichtiger Straßen und Wegeverbindungen, die erhebliche Querungsbedürfnisse auslösen,
- der gesamte Bereich der „Gilchinger Glatze“ und des Grünzugs südlich der Landsberger Straße. Hier fehlt die wichtige zentrale Verklammerung der Gemeindegebiete nördlich und südlich der S-Bahn.

Auch die Situation um Gymnasium und Grundschule an der Thalhofstraße weist Mängel und Konfliktpotenzial auf, die nach umfassenden Lösungen verlangen.

Nicht jeder Mangel wird am Ort seines Auftretens unmittelbar behoben werden können und Schwierigkeiten werden zu Abstrichen zwingen. Entscheidend ist aber, dass die Unzulänglichkeiten erkannt und ins öffentliche Bewusstsein gehoben werden.

3. Planungsansätze

3.1 Themenwege

Übergeordnete Radwegeverbindungen für den Freizeitverkehr können durch Namensgebung aufgewertet werden und als „griffige“ Orientierungshilfen vor allem dem „Rad-Fernverkehr“ dienen.

In Gilching gehören bereits zu dieser Kategorie

- der Radweg „Via Julia“ entlang der Römerstraße und Am Römerstein, der historische Ursprünge lebendig hält, sowie
- der „Ammersee-Radweg“, der über Münchner Straße und Landsberger Straße führt und dessen Name auf sein attraktives Zielgebiet hinweist (Teil des „Bayernnetzes für Radler“).

Künftig wird – nach Verwirklichung des Ortsmittekonzepts für die Gilchinger Glatze einschließlich Bahnunterquerung – ein neuer zentral verlaufender Radweg große Bedeutung gewinnen. Da er überwiegend über Grünflächen bzw. entlang des zentralen Grünzugs verläuft, könnte er als

- „Stadtgartenweg“ bezeichnet werden.

Darüber hinaus könnten reizvoll sein.

- ein „Panoramaweg“ entlang des Steinbergs
- ein „Seeweg“, der mehrere Freizeitgelände verbindet und
- ein Weg „Bäuerliches Leben“, der u.a. zum nahen Jexhof und zur ehemaligen Hofmark Holzkirchen führt.

Diese Vorschläge für Themenwege sind mit ihrem generellen Verlauf in Abbildung 3.1 dargestellt. Die Bezeichnung der Themenwege würde selbstverständlich bei der Wegweisung eine Rolle spielen.

3.2 Konzeptplan

Der Konzeptplan (Abbildung 3.2) unterscheidet zwischen Haupt- und Nebenwegen im Sinne der Ziele für die Auslegung des Radwegenetzes (Kap. 2.1), sowie nach ihrem Verlauf entlang von Hauptverkehrsstraßen, im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz oder auf separaten Wegen abseits von Straßen.

Deutlich heben sich Achsen heraus, die das Gemeindegebiet über größere Längen durchziehen. In Nord-Süd-Richtung sind es primär

- die „Via Julia“ entlang der Römerstraße mit einem Abzweig entlang der Brucker Straße Richtung Alling, Eichenau sowie
- die von der nördlichen Römerstraße abzweigende Achse Starnberger Weg – Melchior-Fanger-Straße – Gewerbegebiet Gilching-Süd, mit Abzweig über die „Gilchinger Glatze“ unter der Bahn hindurch nach Süden.

Diese das gesamte Gemeindegebiet durchziehenden Nord-Süd-Achsen werden ergänzt durch Parallelverbindungen kürzerer Länge, aber ebenfalls großer Bedeutung für den innergemeindlichen Radverkehr. So ist es u. a. auch möglich die Haupteinkaufsstraße „Römerstraße“ rückwärtig zu erschließen. Von Ost nach West sind dies folgende Verbindungen

- am Fuße des Steinbergs, vom Dorfkern Gilching kommend bis nach Geisenbrunn,
- Reißweg – Am Hang zum Bereich Hauptschule/ Rathaus,
- Pähler Weg – Pollinger Straße mit Weiterführung bis in das geplante Wohngebiet westlich des Margaritenwegs und den Altort Argelsried,
- die Thalhofstraße entlang Gewerbegebiet, Sportzentrum und Schulen,
- St. Gilgener Straße – Kosthofstraße.

In Ost-West-Richtung sind folgende Verbindungen von besonderer Bedeutung im Hauptwegenetz

- die Achse „Bäuerliches Leben“ (vgl. Abbildung 3.1) mit Abzweig Talbauernweg (Radfahrachse zwischen den zukünftigen Badeseen),
- die Lilienthalstraße mit Görbelmoosweg,
- die Straßenfolge Schmidgern – Uranusstraße – Orionstraße – Karolingerstraße,
- Sonnenstraße – Andechser Straße,
- der Ammersee-Radweg von Geisenbrunn über die Landsberger Straße Richtung Oberpaffenhoffen – Weißling
- Geisenbrunn – Kirchenweg – Frühlingsstraße, weiter durch das südliche Neugilching unter der A96 hindurch zum Gewerbe- und Sonderflughafengelände Oberpaffenhofen.

Auch diese Ost-West-Achsen werden durch kürzere Parallelverbindungen ergänzt.

Die Hauptachsen sind wichtige Orientierungslinien im Netz, die möglichst zügig, komfortabel und umweglos befahrbar sein sollen. Besondere Aufmerksamkeit ist den Querungspunkten mit dem Hauptverkehrsstraßennetz zu widmen. An der geplanten Westumfahrung sind die Querungspunkte der Haupttrouten des Radverkehrs ebenfalls verkehrssicher auszubauen.

Die flächenhafte Erschließung erfolgt überwiegend über das verkehrsberuhigte Straßennetz, vor allem in den Wohngebieten.

4. Maßnahmen

4.1 Maßnahmenplan

Für die schrittweise Umsetzung des Planungskonzepts (vgl. Abbildung 3.2) sind zahlreiche Maßnahmen notwendig. Teilweise handelt es sich um relativ rasch vollziehbare Maßnahmen, wie z.B. die Änderung einiger verkehrsrechtlicher Anordnungen, teilweise ist aber auch erheblicher Aufwand notwendig, der entsprechende Vorbereitungen einschl. Grunderwerb erfordert. Die Schwierigkeit der Umsetzbarkeit von Maßnahmen sollte aber nicht davon abhalten sie zügig vorzubereiten.

Abbildung 4 vermittelt einen Überblick über die Gesamtzahl der für erforderlich gehaltenen Maßnahmen zur Realisierung des Radverkehrskonzepts. Eine Häufung erforderlicher Maßnahmen wurde für die Gemeindemitte zwischen Görbelmoosweg und Römerstraße, Landsberger Straße und Starnberger Straße festgestellt. Aber auch die Dorfkerne Gilching und Argelsried sowie Geisenbrunn und der Bereich Gymnasium und Grundschule an der Thalhofstraße bilden Schwerpunkte.

Besondere Bedeutung kommt der Ergänzung des Radwegenetzes und den Lückenschlüssen zu. Oft sind es nur relativ einfach realisierbare verkehrsrechtliche Anordnung oder die Beseitigung von Barrieren, die bereits zu Verbesserungen führen.

An zahlreichen Querungspunkten wichtiger Radverkehrsverbindungen mit stark befahrenen Straßen sollten Querungshilfen vorgesehen werden, um den Rad-(Fußgänger-) Verkehr an diesen kritischen Punkten besser zu sichern (insbesondere Römerstraße und Starnberger Weg). „Fahrradstraßen“ werden für einen Abschnitt der Thalhofstraße (Abbildung 4.2.4), für den Talbauernweg und für die Tonwerkstraße in Geisenbrunn vorgeschlagen. Fahrradstraßen sollen die besondere Rolle des Radverkehrs in diesen Straßenabschnitten verdeutlichen. Sie sind dem Radverkehr gewidmet. Kfz-Verkehr ist nur im definierten Rahmen gestattet. Dies könnte auch temporär der Fall sein. Besonders in der Thalhofstraße würde eine derartige Einschränkung des allgemeinen Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Priorisierung des Radverkehrs zu wesentlich mehr Sicherheit vor den Schulen und Förderung der Radnutzung führen.

Im Hinblick auf eine stärkere touristische Aufwertung der „Via Julia“ wäre auch auf der Römerstraße zwischen Am Römerstein und Gut Hüll eine solche Regelung denkbar.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sind wegen der schwer zu bündelnden Querschnittsverhältnisse, der knappen Platzverhältnisse und den hohen Radverkehrsanteilen auf der Fahrbahn zu empfehlen für

- die Karolingerstraße (Abbildung 4.2.3),
- einen Abschnitt der Brucker Straße (Einzelhandel beidseitig) und
- einen Abschnitt der nördlichen Römerstraße.

Für den Abschnitt Römerstraße zwischen der S-Bahn im Süden und dem Görbelmoosweg im Norden ist eine gesonderte Planung erforderlich, weil hier die Ausgangsbedingungen für wesentliche Veränderungen zu Gunsten des Radverkehrs besonders schwierig sind. Unabhängig davon sollte der Ausbau von Parallelrouten zur Römerstraße (jetzige St 2069) systematisch betrieben werden (Abbildung 4.2.2).

In den Anlagen sind Teilbereiche des Radverkehrskonzepts vergrößert dargestellt, um die Diskussion über die vorgeschlagenen Maßnahmen anzuregen und zu konkretisieren. Besonders für die Karolingerstraße ist besonderer Handlungsbedarf gegeben.

Exemplarisch dokumentiert wird auch die planerische Auseinandersetzung mit den Schwerpunkten des Radwegenetzes in Geisenbrunn. Dazu gehören in erster Linie Verbesserungs- bzw. Lösungsvorschläge entlang der Ortsdurchfahrt der Staatsstraße 2068 (Abbildung 4.2.5).

Über die konkreten verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in Gilching hinaus sind flankierende Maßnahmen notwendig, die das Radverkehrskonzept vervollständigen. Dazu gehören:

- Kommunale Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, Ahndung des Geh- und Radwegparkens),
- Überprüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz
- Lkw-Leitsystem für das Gewerbegebiet (Positivbeschilderung durch Routenführung)
- Wegweisung für den Radverkehr,
- Werbe- und Motivationskampagne für das Fahrradfahren (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“),
- Vermarktung der überregionalen Radrouten (z.B. „Via Julia“),
- Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen gemeindlichen und staatlichen Planungen,
- Anbindungen des neuen Baugebiets der „westlichen Glatze“ an den Starnberger Weg sollen auf das Notwendige beschränkt werden und gut einsehbar sein, um das Gefahrenpotenzial für den Geh- und Radweg zu minimieren.

4.2 Prioritäten

Die Vielzahl vorgeschlagener Maßnahmen lässt eine Prioritätenreihung sinnvoll erscheinen. Damit verbunden ist die Absicht, frühzeitig Erfolge bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts sichtbar werden zu lassen.

Bei der Stufung spielen einerseits Akzeptanzprobleme eine Rolle und andererseits die Dauer des Planungs- und Abstimmungsprozesses sowie der Umfang der erforderlichen Investitionsmittel.

Folgende Prioritätenstufung wäre denkbar, die sich an den Schwierigkeiten bei der Realisierung orientiert:

1. Startmaßnahmen
Maßnahmen, die schnell realisierbar sind und zu sichtbaren Ergebnissen führen
2. „Win-win“
umfangreichere Maßnahmen, die allen nützen
3. Akzeptanz
Maßnahmen, die Radfahrern nützen, ohne anderen zu schaden
4. Priorisierung
Maßnahmen, die Radfahrern Vorteile einräumen und andere Verkehrsteilnehmer zu Änderungen zwingen, aber mehrheitlich akzeptiert werden
5. Investition
Maßnahmen, die organisatorisch und finanziell aufwändig sind
6. Restriktion
Maßnahmen, die nur gegen Widerstand umsetzbar sind.

Vorbehaltlich ihrer Umsetzbarkeit wurde dem Gemeinderat folgendes 10-Punkte-Programm vorrangiger Maßnahmen vorgeschlagen:

1. Anpassung der Beschilderung (Nutzung der Möglichkeiten des StVO: z.B. Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung. Hinweise auf Durchfahrmöglichkeiten in Sackgassen, Freigabe quaterverbindender Durchgänge mit Zeichen 239 StVO und Zusatzschild „Radfahrer frei“)
2. Verbesserung der Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen (z.B. Aufstellflächen im Knotenpunktbereich, Richtungspfeile, Rot-Einfärbung an vorfahrtberechtigten Furten, Markierung von Seitenstreifen/Radfahrestreifen)

3. Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht innerorts („schnelle“ Radfahrer können auf der Straße fahren, „langsame“ Radfahrer müssen dies aber nicht)
4. Verlegung Ammersee-Radweg (im Bereich Am Römerstein): Führung über Nelken- oder Hopfenstraße; Mittelinsel als Querungshilfe an der Staatsstraße
5. Ersatz defekter und unbrauchbarer Fahrradständer (z.B. sog. „Felgenbrecher“) durch aktuelle Modelle (Fahrrad anschließbar) sowie Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen
6. Bauliche Verbesserungen bei Fuß- und Radwegen (z.B. Beläge, Einschleifung von Radwegen in die Fahrbahn, Verdeutlichung von „rechts-vor-links“)
7. Neuorganisation des Verkehrsablauf vor dem Schulzentrum (Sperrung der Durchfahrt in der Thalhofstraße zwischen Laubaner Straße und Gutenbergstraße)
8. Attraktivitätssteigerung der Parallelrouten zur Römerstraße (Durchgängigkeit, Befahrbarkeit, Komfort)
9. Querungshilfen in der Römerstraße und am Starnberger Weg sowie Am Römerstein/Kirchenweg
10. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen in der Karolingerstraße

In der Gemeinderatssitzung am 17. Februar 2009 wurde dieses „Sofortprogramm“ behandelt. Die Abstimmung ergab volle Zustimmung zu den Punkten 1 bis 3, 5, 6 und 8. Die Programmpunkte 4, 9 und 10 wurden zunächst zurückgestellt. Der Punkt 7 zur Neuorganisation des Verkehrsablaufs vor dem Schulzentrum wurde abgelehnt. Mit den Zustimmungen zu 6 der 10 Punkte wurde ein wichtiger Schritt vollzogen zur raschen Umsetzung des Fahrradkonzepts. Auch wenn die Anregung, die Thalhofstraße vor dem Schulzentrum als Durchfahrtsstraße zu sperren, keine Zustimmung erfuhr, sollte sie – evtl. modifiziert – doch in der Diskussion bleiben.

Neben den „vorrangigen Maßnahmen“ sollten die Vorbereitungen für die längerfristigen Maßnahmen systematisch vorangetrieben werden, um in nicht allzu ferner Zukunft zu einem schlüssigen, attraktiven und sicheren Gesamtsystem für den Radverkehr zu gelangen. Eine Schlüsselrolle im Gesamtsystem kommt sicher der zentralen Fuß- und Radwegachse vom Starnberger Weg über die „Gilchinger Glatze“ bis in den Grünzug südlich der Landsberger Straße zu, weil diese Verbindung völlig neue Perspektiven für den Radverkehr, aber auch für die künftige Ortsmitte und die städtebauliche Integration der Gesamtgemeinde eröffnen wird.

München, den 6. Juli 2009

Dipl.-Geogr. A. Bergmann

Mischverkehr bei reduzierter Geschwindigkeit

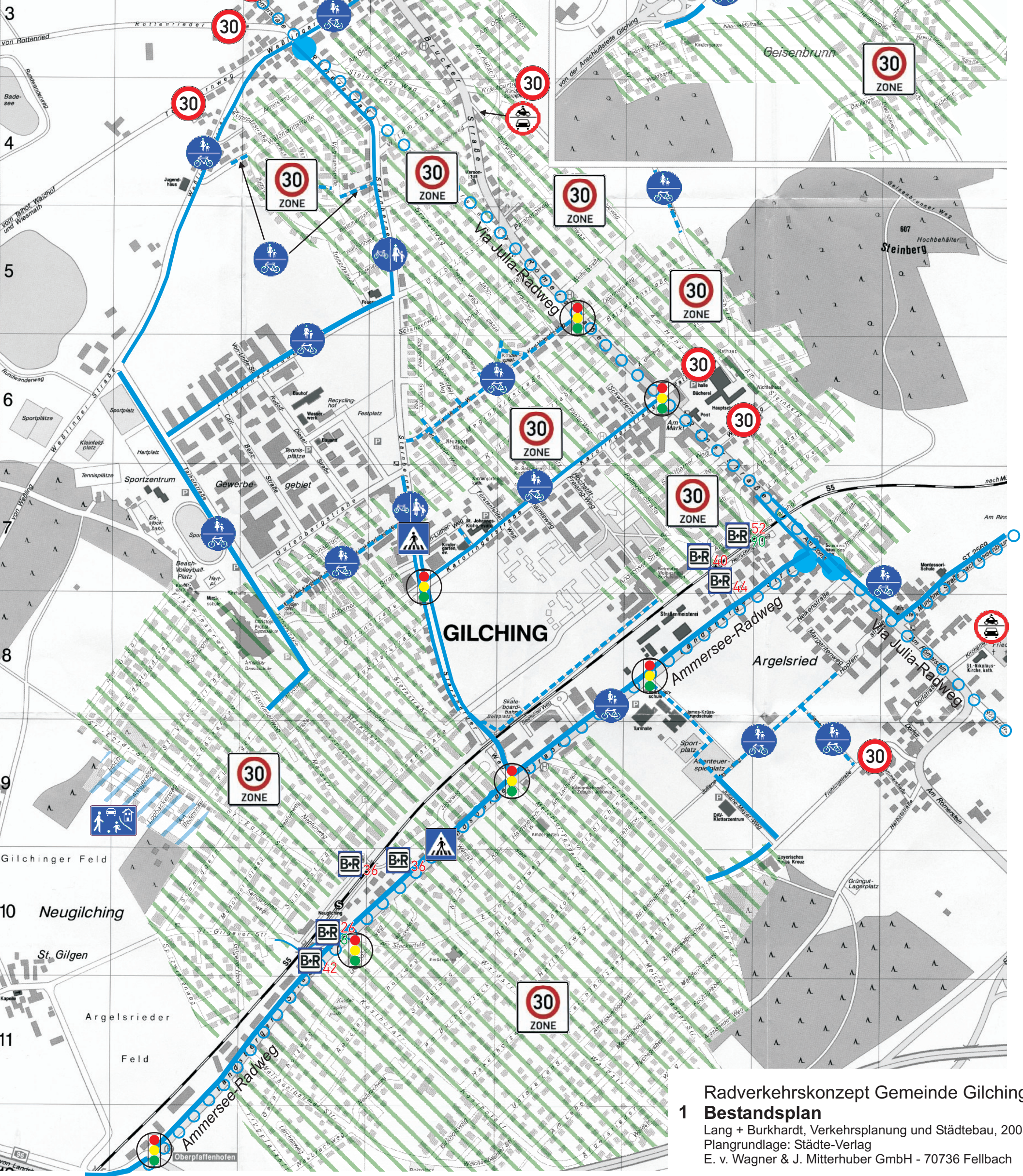
- Tempo 30-Zone
- Geschwindigkeitsbeschränkung
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr

Separate Wege für Radfahrer/Stellplätze

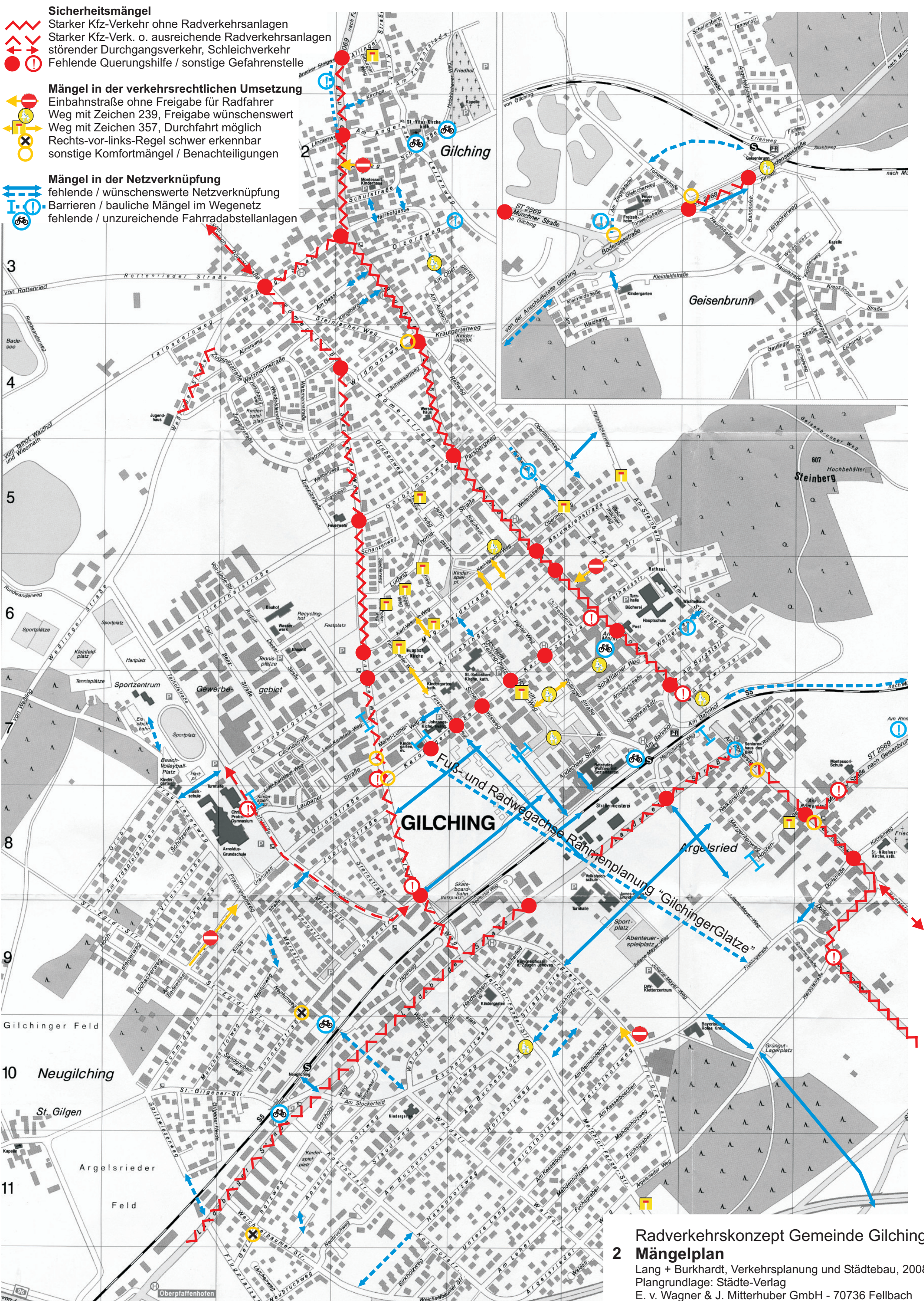
- Selbstständiger Geh- und Radweg
- Straßenbegleitender Geh- und Radweg
- Straßenbegleitender Geh- und Radweg (beide Richt.)
- Straßenbegleitender Radweg
- Radwanderoute/"Bayernnetz für Radler"
- Zahl der ausgewiesenen Fahrradabstellplätze an den S-Bahnhöfen

Querungshilfen

- Mittelinseln (ohne Vorrang)
- Zebrastreifen (Vorrang)
- Lichtsignalanlagen



Radverkehrskonzept Gemeinde Gilching
1 Bestandsplan
Lang + Burkhardt, Verkehrsplanung und Städtebau, 2008
Plangrundlage: Städte-Verlag
E. v. Wagner & J. Mitterhuber GmbH - 70736 Fellbach



Sicherheitsmängel

- Starker Kfz-Verkehr ohne Radverkehrsanlagen
- Starker Kfz-Verk. o. ausreichende Radverkehrsanlagen
- störender Durchgangsverkehr, Schleichverkehr
- Fehlende Querungshilfe / sonstige Gefahrenstelle

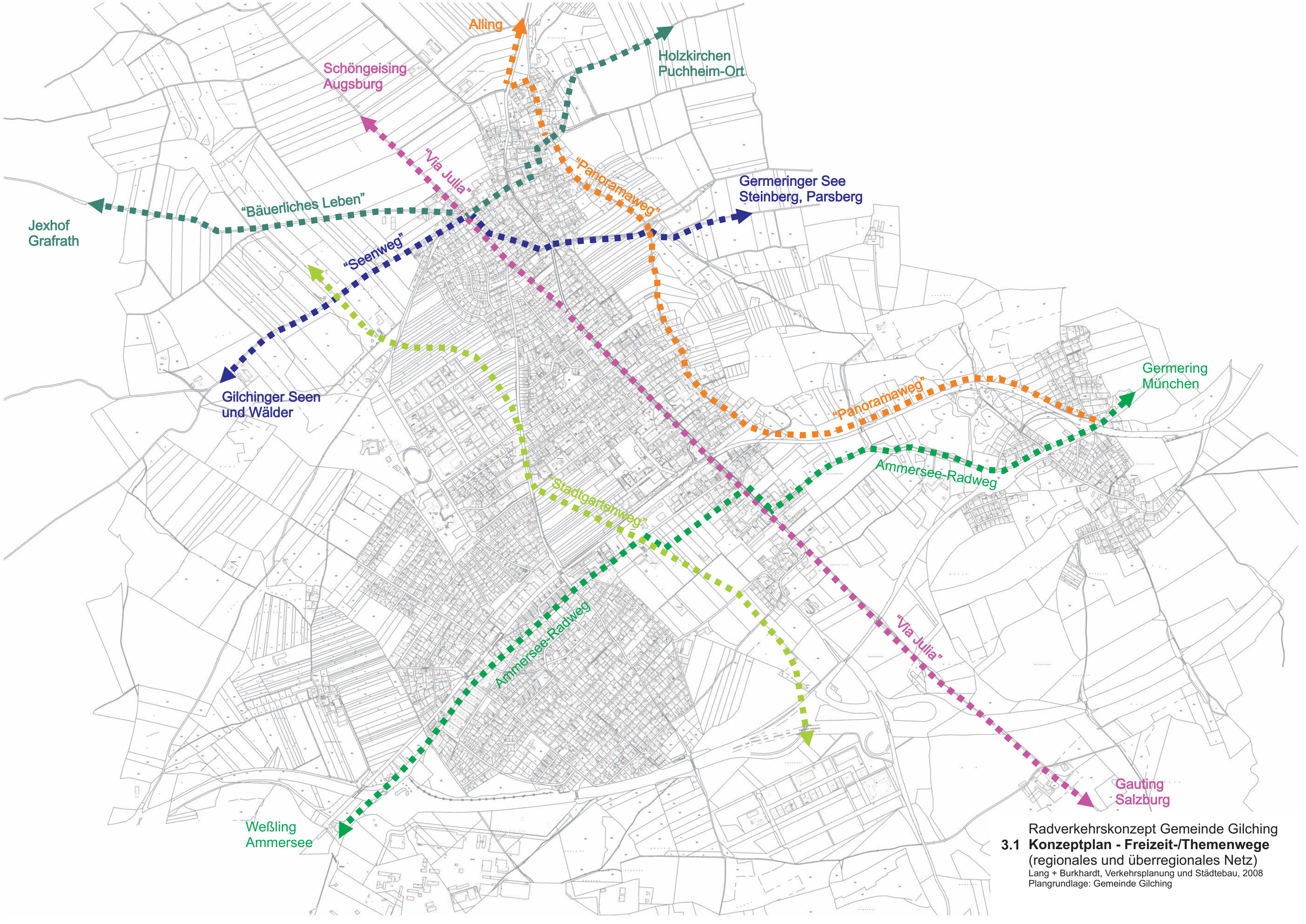
Mängel in der verkehrsrechtlichen Umsetzung

- Einbahnstraße ohne Freigabe für Radfahrer
- Weg mit Zeichen 239, Freigabe wünschenswert
- Weg mit Zeichen 357, Durchfahrt möglich
- Rechts-vor-links-Regel schwer erkennbar
- sonstige Komfortmängel / Benachteiligungen

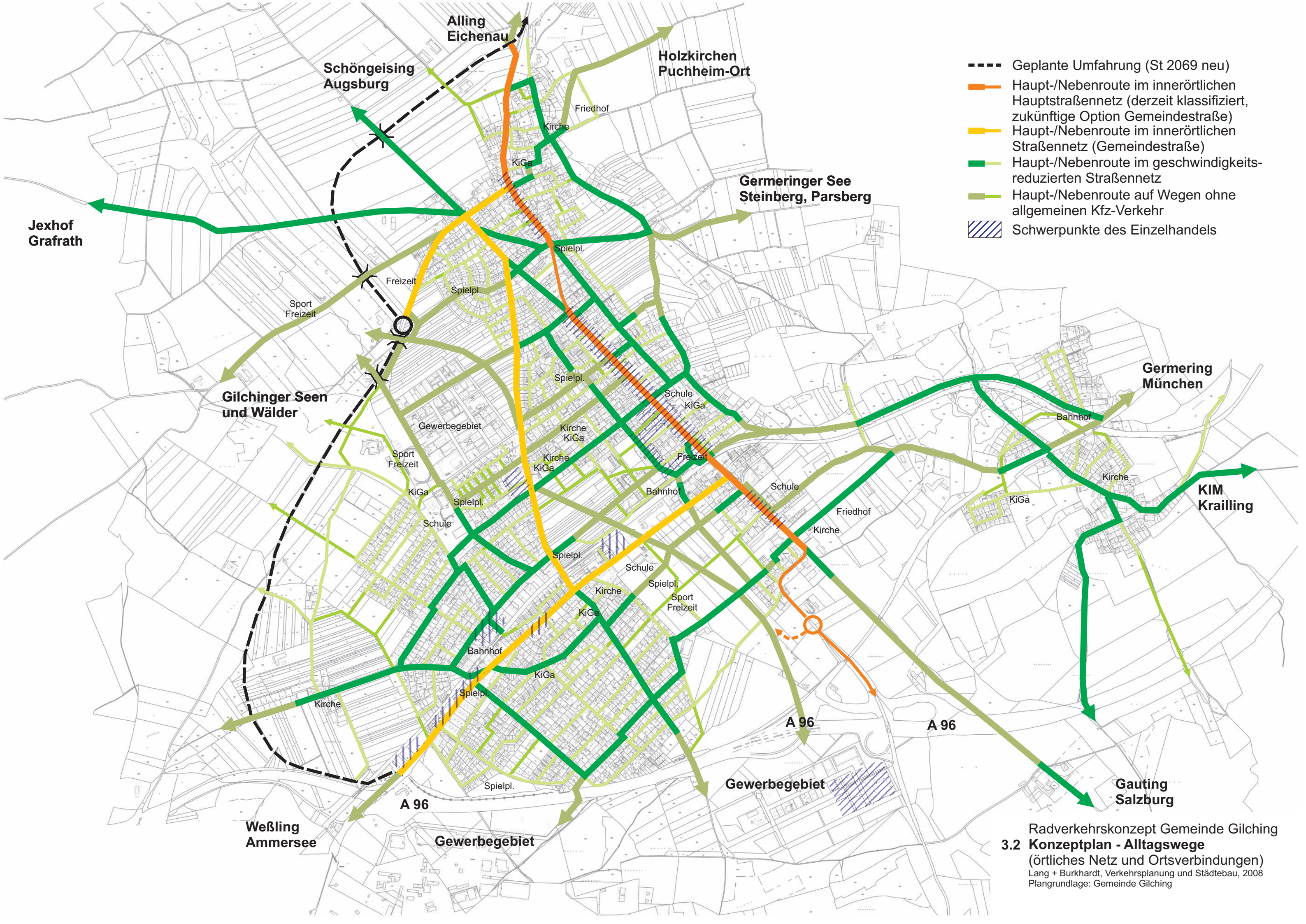
Mängel in der Netzverknüpfung

- fehlende / wünschenswerte Netzverknüpfung
- Barrieren / bauliche Mängel im Wegenetz
- fehlende / unzureichende Fahrradabstellanlagen

Radverkehrskonzept Gemeinde Gilching
2 Mängelplan
 Lang + Burkhardt, Verkehrsplanung und Städtebau, 2008
 Plangrundlage: Städte-Verlag
 E. v. Wagner & J. Mitterhuber GmbH - 70736 Fellbach



Radverkehrskonzept Gemeinde Gilching
3.1 Konzeptplan - Freizeit-/Themenwege
 (regionales und überregionales Netz)
 Lang + Burkhardt, Verkehrsplanung und Städtebau, 2008
 Plangrundlage: Gemeinde Gilching



- Geplante Umfahrung (St 2069 neu)
- Haupt-/Nebenroute im innerörtlichen Hauptstraßennetz (derzeit klassifiziert, zukünftige Option Gemeindestraße)
- Haupt-/Nebenroute im innerörtlichen Straßennetz (Gemeindestraße)
- Haupt-/Nebenroute im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz
- Haupt-/Nebenroute auf Wegen ohne allgemeinen Kfz-Verkehr
- ▨ Schwerpunkte des Einzelhandels

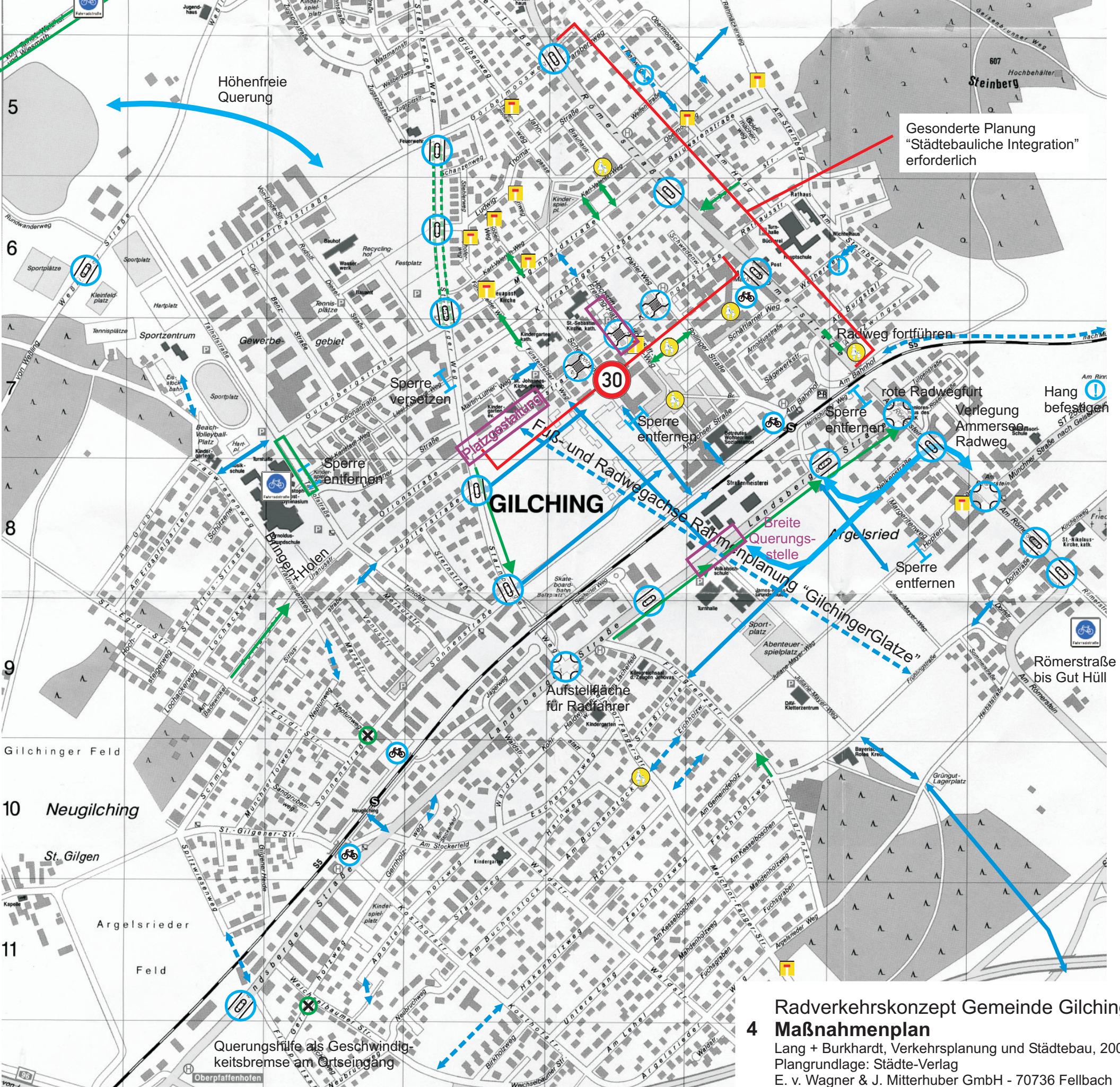
Radverkehrskonzept Gemeinde Gilching
3.2 Konzeptplan - Alltagswege
 (örtliches Netz und Ortsverbindungen)
 Lang + Burkhardt, Verkehrsplanung und Städtebau, 2008
 Plangrundlage: Gemeinde Gilching

- 30** Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Radweg / Radstreifen
- Fahrradstraße
- Verbesserung der Knotenpunktgestaltung
- Mittelinsel / Zebrastreifen als Querungshilfe

- Verkehrsrechtliche Maßnahmen**
- Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung, frei
- Zeichen 239 mit Zusatzschild "Radfahrer frei"
- Weg mit Zeichen 357, Durchfahrt möglich
- Rechts-vor-links-Regel baulich verdeutlichen

- Schaffung von Netzverknüpfungen**
- Verknüpfung herstellen notwendig/wünschenswert
- Barrieren entfernen / baul. Mängel beheben
- zusätzliche (anschließbare) Fahrradstände

- 4 Höhenfreie Querung der zukünft. Umfahrung**
- 5 Höhenfreie Querung**



Gesonderte Planung "Städtebauliche Integration" erforderlich

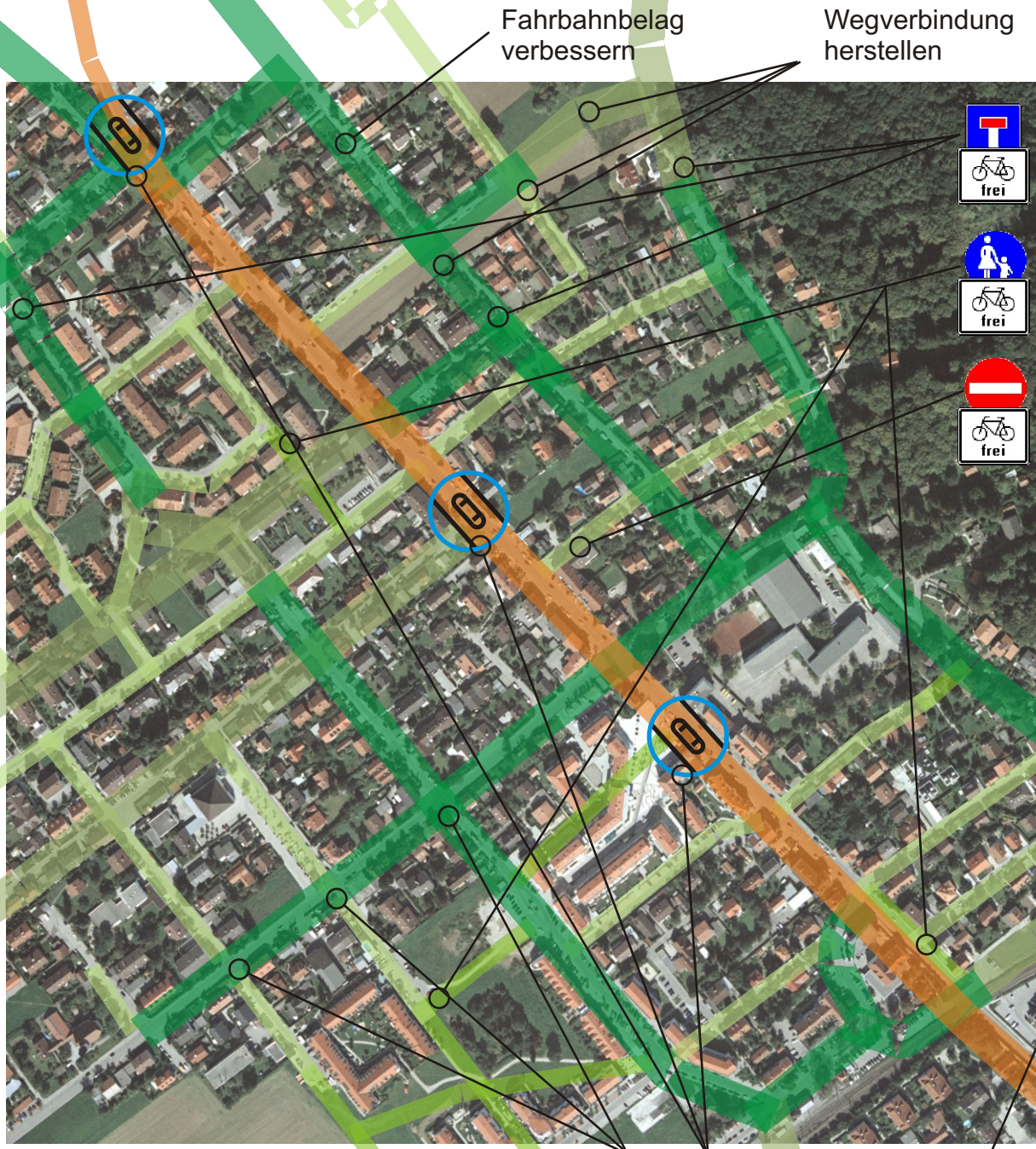
Radverkehrskonzept Gemeinde Gilching
4 Maßnahmenplan
 Lang + Burkhardt, Verkehrsplanung und Städtebau, 2008
 Plangrundlage: Städte-Verlag
 E. v. Wagner & J. Mitterhuber GmbH - 70736 Fellbach




Alternativen zur Führung des Ammersee-Radweges im Bereich Am Römerstein






- ■ ■ ■ Alternative A: Führung über Nelkenweg
mit Mittelinseln als Querungshilfe
- ■ ■ ■ Alternative B: Führung über Hopfenweg,
mit Furt bzw. überfahrbarer Querungshilfe

Ausbau von Parallelrouten zur Staatsstraße



-  Haupt-/Nebenroute auf stark befahrener Straße (50 km/h)
-  Haupt-/Nebenroute auf geschwindigkeitsreduzierten Straßen (mit Kfz-Verkehr)
-  Haupt-/Nebenroute auf geschwindigkeitsreduzierten Straßen (ohne Kfz-Verkehr)

-   Querungen absichern
-  neue Wegverbindung nach Geisenbrunn

Maßnahmenvorschlag Karolingerstraße



Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht



Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h



Fahrbahnverschmälerung auf ca. 6,0m



Querungsstellen (Z. 350 StVO)

4.2.3

Radverkehrskonzept Gemeinde Gilching
Vorrangige Maßn. (10 Punkte-Prog.)

Maßnahmenvorschlag Karolingerstr.

Lang + Burkhardt, 2009

Luftbild: Gemeinde Gilching

Maßnahmenvorschlag Schulzentrum



- -> Neue Fuß- und Radfahrverbindungen
- Fahrradstraße (Z. 244 StVO)
- > Ableitung Kfz-Verkehr
- > Parkplatzzufahrten

Radverkehrskonzept Gemeinde Gilching
 Vorrangige Maßn. (10 Punkte-Prog.)
4.2.4 Maßnahmenvorschlag Schulzentrum
 Lang + Burkhardt, 2009
 Luftbild: Gemeinde Gilching

Maßnahmenvorschläge in Geisenbrunn (Auswahl)



Fuß- und Radweg an der Münchner Str. (St 2569)

- ➔ Markierung der Radwegfurt (ggf. rot)
- ➔ Befestigung der Böschung (von der labilen Böschung abrutschender Sand und Steine verursachen eine Rutschgefahr für Radfahrer im Verschwenkungsbereich des Radwegs)



Radweg parallel zur Staatsstraße 2068

- ➔ Verbreiterung des Weges auf 3,00m (Mindestbreite im Zweirichtungsverkehr 2,50m); Mindestmaße sind aufgrund der Funktion (Hauptroute „Bayern-Netz für Radler“) und der Belastungsspitzen im Sommer nicht ausreichend;



Staatsstraße 2068

- ➔ Querungshilfe einbauen (Mittelinsel)
- ➔ Fuß- und Radweg parallel zur Staatsstraße (unterhalb des Trafohäuschens in Verlängerung des Geh- und Radweges parallel zur St 2068 bis zur Bahnhofstraße)
- ➔ Widmung als Ortsdurchfahrt (50 km/h; „Geschwindigkeitsbremsen“ erforderlich)

4.2.5 Radverkehrskonzept Gemeinde Gilching Maßnahmenvorschläge in Geisenbrunn (Auswahl)

Lang + Burkhardt, 2009