Schäuble Institut
für Sozialforschung

Dialog Gilchinger Glatze

Arbeitskreis Mobilität / Verkehr
24.02.2016

Protokoll
unter Verwendung der
Präsentation / Pläne
von Herrn Rommel

Moderation:
Ingegerd Schäuble, Oranna Erb

Schäuble Institut
für Sozialforschung
Baumstraße 4
80469 München
Tel. 089 / 202 18 06
Fax 089 / 202 18 10
info@schaeuble-institut.de
www.schaeuble-institut.de

Herr 1. Bürgermeister Walter begrüßt alle Anwesenden ganz herzlich zum dritten Arbeitskreis zur Gilchinger Glatze, heute zum Thema „Verkehr / Mobilität". Besonders begrüßt er

- Herrn Prof. Lang, Verkehrsplaner im Büro Lang + Burkhardt, München
- Herrn Prof. Rommel, Rommel Architekten, Stuttgart
- Herrn Jacobs, Landschaftsarchitekten Ernst + Partner, Trier
- die KollegInnen der Gemeindeverwaltung: Herrn Huber, Frau Riedelsheimer, Frau Schicht, Herrn Schwarzkopf, Herrn Haas
- Frau Singer von der Presse
- Frau Schäuble und Frau Erb als Moderationsteam

Er berichtet, dass am Vortag, beim Arbeitskreis „Wohnen" auch immer wieder Verkehrs-Themen angesprochen wurden, was die Dringlichkeit dieser Thematik zeige. Er freut sich, heute die Vorstellungen der anwesenden BürgerInnen hierzu zu hören, damit diese mit in die Planung einfließen können.

Frau Schäuble begrüßt alle Anwesenden herzlich zum Arbeitskreis Mobilität – ein vielfältiges Thema, unter dem es viele unterschiedliche Interessen zu verbinden gilt.

Für den heutigen Abend ist eine Aufgliederung der sicherlich engagierten Diskussionen in 4 Schwerpunkte geplant:

- Fuß- und Radwege
- moderne Formen der Mobilität
- gebietsinterner Kfz-Verkehr
- externe Verkehre

Herr Prof. Lang begrüßt ebenfalls alle ganz herzlich und kündigt an, dass er heute Allgemeines zum Thema „Verkehr" erläutert, während Herr Prof. Rommel anschließend speziell auf die Situation im Bereich der Glatze eingehen wird. Er selber sei vor 9 Jahren zum letzten Mal mit der Glatze befasst gewesen und es gelte heute, die damals getroffen Aussagen, neu zu überprüfen. In der Zwischenzeit habe sich ja auch einiges getan, wie z.B.

- die Signalisierung der Einmündung der Landsberger Straße in die Römerstraße (die wohl positive Auswirkungen habe)
- der Kreisverkehr bei der Einmündung der Karolinger Straße in den Starnberger Weg (der auch zu funktionieren scheine).

Allgemein habe **Mobilität** heute einen sehr **hohen Stellenwert**. Es gebe dazu unabhängig von der technischen Entwicklung nach wie vor einige **statistische Konstanten** zu bedenken, wie z.B.

- durchschnittlich 4 Fahrten + Wege pro Person und Tag
- durchschnittlich 90 Min. Fahrtaufwand pro Person und Tag.

Was sich beim Mobilitätsverhalten jedoch erheblich geändert habe, sei

- die Wegestrecke pro Fahrt, die immer größer werde, und
- die Nutzung der Verkehrsmittel-Art.

Die sehr starken **Zentralisierungstendenzen** – also die Entwicklung weg von der dezentralen Versorgung über kleinere Läden hin zu großen Supermärkten in Randlage – habe eine Zunahme des Kfz-Verkehrs bewirkt. Hinzu kämen die stetig zunehmenden regionalen Verflechtungen: es gebe immer mehr Verbindungen nach außen in die Region, wodurch die lokalen Einflussmöglichkeiten auf die Verkehrsbelastung geringer würden.

Zudem sei heute der **Motorisierungsgrad so hoch**, dass viele Menschen die Möglichkeit haben, mit dem Auto zum Supermarkt „auf der grünen Wiese" zu fahren, der große Parkplätze bereithalte und somit eine Konkurrenz zu den Läden in zentralen Lagen darstelle, die nicht so viele Stellplätze anbieten können.

Glücklicherweise gebe es inzwischen auch wachsende Tendenzen einer **veränderten Einschätzung der Kfz-Nutzung** wie

- Car Sharing statt Einzelbesitz eines Kfz
- Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs statt eines privaten Kfz
- Nutzung des Fahrrades / E-Bikes statt eines Kfz.

Geblieben sei jedoch der Wunsch nach **Optionen für die eigene Entscheidung** / für die individuelle Wahl des Verkehrsmittels: sowohl das Auto als auch der Öffentliche Nahverkehr sollen gut erreichbar sein!

Daher stelle sich die Frage, wie die **Verkehrsmittelwahl** im Interesse der vielfach gewünschten Verkehrsberuhigung beeinflusst werden kann. Dies geschehe z.B. durch die Lage eines Baugebietes:

- Was kann bequem zu Fuß oder per Rad in der Umgebung erreicht werden?
- Durch welches (attraktive) Umfeld führt der Radweg?
- Ist der Radweg separat geführt?

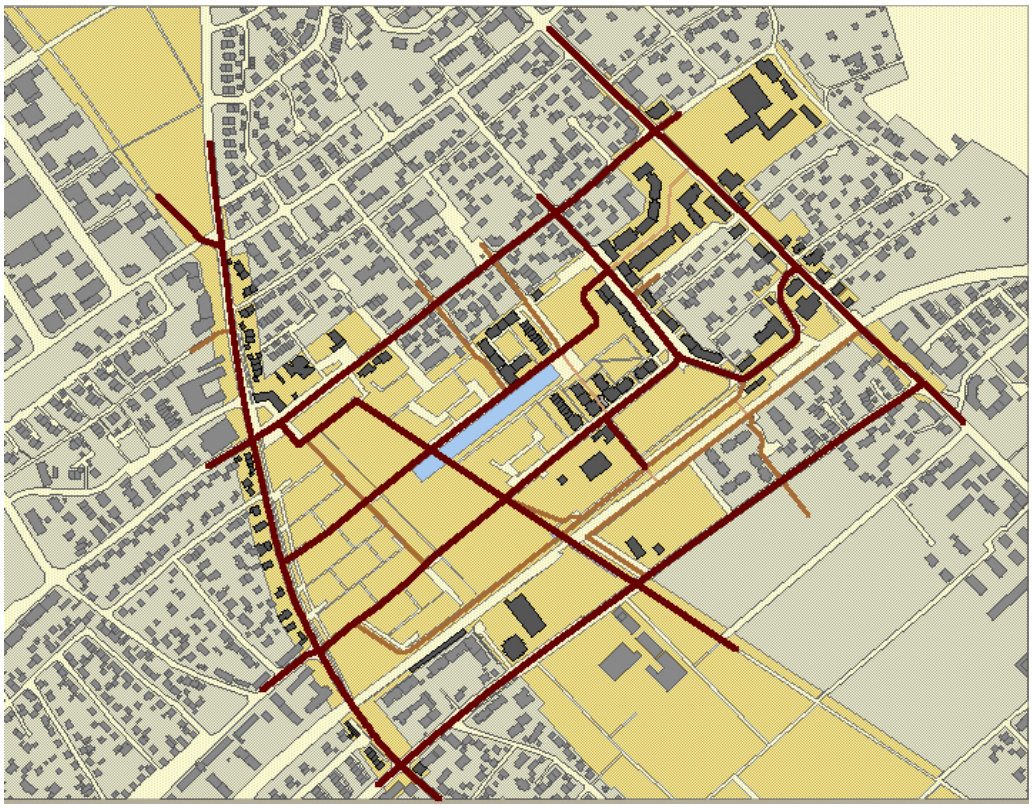
Dies alles seien Qualitätsfragen, die im Falle der Glatze sehr positiv beantwortet werden können. Es sei künftig sicher eine Freude, durch den Stadtpark zu gehen oder zu radeln, wenn die Freiflächen entsprechend gestaltet werden. Die Glatze liege günstig sowohl zum S-Bahnhof als auch zu verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten. Daher halte er eine möglichst hohe Dichte in diesem Gebiet für sinnvoll.

Zur **Verbindungsstraße** zwischen Andechser und Sonnenstraße erläutert Herr Lang, dass vor 9 Jahren der Flächennutzungsplan (FNP) eine direkte Straßen-Verbindung durch das Gebiet der Glatze vorgesehen habe, die nicht einfach aufgegeben werden konnte. Der Sinn dieser Straße lag damals in der Stärkung der Ortsmitte, die gut erreichbar sein sollte. Die Lage dieser Straße direkt neben der S-Bahn-Trasse sei in jedem Fall günstiger, da der Grünzug somit nicht zerschnitten werde.

FUSS- UND RADWEGE

Herr Jacobs erläutert das **Fuß-/ Rad-Wegenetz** im Planungsgebiet: die Glatze sei heute eine Ackerfläche ohne jegliche Durchwegungen. Hier solle es in Zukunft

- 2 übergeordnete, barrierefreie Wege vom Starnberger Weg durch das Wohnquartier und den Park Richtung Ortsmitte geben sowie
- eine große Wegeverbindung durch den Stadtpark in Südost-Nordwest-Richtung, die auch im Bereich der „Traverse Starnberger Weg“ als Radweg fortgesetzt werden soll.



Zusätzlich zu diesen

- **übergeordneten Fuß-/ Radwegen** (im Plan dunkelbraun dargestellt) soll es auch ein Netz von
- **untergeordneten Radwegen** (im Plan hellbraun dargestellt) und
- **Fußwegen** (im Plan hellbraun bzw. grau dargestellt)

geben. Die Fußwege innerhalb des **Wohnquartiers am Starnberger Weg** werden etwas höher liegen. Sie können entweder in Privatbesitz verbleiben und lediglich per Grunddienstbarkeit gesichert werden oder auch öffentliche Wege in Gemeindebesitz werden. Auch entlang der „Membran" zwischen Wohnquartier am Starnberger Weg und Stadtpark gibt es einen getrennt geführten Fußweg (im Plan grau dargestellt)

Diskussion

Es wird gebeten, die beiden **Pläne mit Fuß- und Radwegenetz** auch auf der Internetseite der Gemeinde einzustellen, was zugesagt wird. Einem Anwesenden ist die Unterscheidung und Kennzeichnung von Wegen mit und ohne Kfz-Verkehr besonders wichtig.

Kritik übt ein Gilchinger an der Situation im **nordwestlichen Teil der Pollinger Straße** (zwischen Karolinger Straße und neuem Rathaus): hier seien keine Fußwege, sondern lediglich Seitenstreifen vorhanden, die von der Fahrbahn nicht durch Bordsteine abgegrenzt seien. Seiner Meinung nach sei das Fußweg-Schild daher rechtswidrig. Ursprünglich sei dieser Bereich als Verkehrsberuhigte Zone geplant gewesen. Herr Prof. Lang erläutert, dass dieser Abschnitt der Pollinger Straße Teil des Radwegenetzes sei, wobei der Radweg auf einer Straße mit geringerer Geschwindigkeit geführt wird. Durch ein Hochbord abgetrennte Fußwege seien kontraproduktiv hierzu, da sie den Verkehr eher beschleunigen würden.

Ein Gilchinger Architekt interessiert sich dafür, ob der **Fuß-/ Radweg** über einen **Steg übers Wasserband** geführt werden soll. Dies bejaht Herr Jacobs. Nach Einschätzung einer jungen Gilchingerin kann es hier aber zu Konflikten kommen, wenn die einen auf dem Steg ihre Zeit flanierend und genießend verbringen wollen, die anderen aber lediglich schnell durchradeln oder durchlaufen möchten. Der Architekt schlägt vor, den Steg um Ausbuchtungen / Plattformen zu erweitern, auf denen man das Wasser genießen kann. Keineswegs sollte hier ein Radel-Highway entstehen.
Herr Rommel erklärt, dass die im vorliegenden Plan dargestellten Wege nur die Haupt-Verbindungen darstellen. In der weiteren konkretisierenden Planung – insbesondere auch im Zuge des Wettbewerbs für die Landesgartenschau – werden sicher noch weitere Wege hinzukommen.

Ein Architekt bittet darum, hierbei auch **Diagonal-Verbindungen zum S-Bahnhof** zu berücksichtigen. Ein Gemeinderat regt an, zu überlegen, ob vom Kreisel Richtung S-Bahnhof überhaupt der Haupt-Radweg genutzt werde oder nicht eher kleinere Diagonalverbindungen zwischendrin wünschenswert seien. Ebenso wird die rechtwinklige Wegeführung beim Entreeplatz hinterfragt. Herr Rommel erläutert, dass auch diese nicht fest zementiert ist. Man könne auch schräg über den Entreeplatz radeln. In diesem Zusammenhang wird der Kreisel als eine konfliktträchtige Situation erwähnt.

Ein weiteres Thema ist die bislang angedachte **Hierarchie der Wege**. Manche sind der Auffassung, dass es keine Radl-Hauptachsen / -„Highways“ braucht. Es wird intensiv diskutiert, ob es **kombinierte Fuß-/ Radwege** geben **oder** ob diese **voneinander getrennt** werden sollten. Herr Lang würde dies von der jeweiligen Situation abhängig machen. Die Haupt-Wegeverbindung von Südost nach Nordwest sollte auch zum schnellen Radeln geeignet sein, damit man zügig in die freie Landschaft kommt. Bei einer Hierarchie im Netz seien bestimmte Anforderungen an die Wege zu stellen, z.B. auch an den Querungspunkten an der Karolinger Straße. Herr Haas hält eine Trennung von Fuß- und Radwegen für erforderlich, um nicht die heute bereits in Bestandsgebieten vorhanden Konflikte zu reproduzieren.

Auf dem **Weg entlang der Nordwestseite des Wasserbands** – einer der zuvor erwähnten Hauptverbindungen vom Starnberger Weg zum Ortszentrum – hält ein Bürger schnelles Radeln für unzweckmäßig. Wenn hier Läden und Cafés entstehen sollten – so wie am Vorabend im Arbeitskreis Wohnen diskutiert – würde dies eine ähnliche Störung bedeuten wie heute im Bereich der Fußgängerzone, wo Radeln nicht erlaubt ist. Auch für spielende Kinder, die vielleicht aus ihrem Wohnhaus zum Wasser laufen, sei schnelles Radeln hier gefährlich. Und mit einer Flaniermeile sei dies gar nicht vereinbar. Zum Vorschlag, das Radeln auf die andere Seite des Wasserbands zu verlegen erläutert Herr Jacobs, dass hier bisher lediglich ein Fußweg angedacht sei. Herr Rommel regt an, nach der gestrigen Diskussion über Gastronomie an dieser Seite des Wasserbands nochmals neu über die Wege-Hierarchie nachzudenken. Er findet jedoch eine Kombination von Fuß- und Radverkehr wichtig, da sie zu einer gegenseitigen Rücksichtnahme führe – anders als die bekannte Trennung der Verkehrsarten. Entlang dem Wasserband würde auch Herr Jacobs für eine Kombination aus Fuß- und Radweg plädieren, da dies zur Entschleunigung beitragen könne. Diese Ansicht teilt eine junge Gilchingerin; alternativ würde sie den Radweg auf die andere Seite des Wasserbands verlegen.

Für einen Bürger ist die gegenseitige Rücksichtnahme auf verschlungeneren Wegen akzeptabel. Es solle aber auch direkte Verbindungen geben, auf denen man schnell zum Ziel kommt.

Herr Rommel schlägt vor, von den beiden **Haupt-Wegen vom Starnberger Weg Richtung Nordosten** den südöstlich gelegenen (Sonnenstraße – Andechser Straße) zur Hauptverbindung zu machen. Sein Vorschlag wird von mehreren Anwesenden positiv aufgenommen: dieser Weg sei besser für eine schnelle Verbindung geeignet – einerseits, weil es hier eine Fortsetzung Richtung Südwesten (Sonnenstraße) gibt, andererseits, weil der andere Weg entlang dem Wasserband Richtung Nordosten direkt in die Fußgängerzone führe, wo Radeln nicht zugelassen ist. Herr Huber weist darauf hin, dass die neue Verbindungsstraße von der Sonnenstraße zum S-Bahnhof auch zum Radeln geeignet ist.

Bezüglich der **Haupt-Verbindung in der anderen Richtung** schlägt ein Architekt vor, den Radweg – aus der Landschaftssenke kommend – Richtung Quartier am Starnberger Weg umzulenken und ihn an der „Membran" entlanglaufen zu lassen, also am Übergangsbereich zwischen Baugebiet und Park. Es müsse einen Weg für schnelles Radeln geben, der getrennt sein sollte vom Fußweg. Herr Jacobs stellt sich entlang der Membran einen eher ruhigen Bereich vor.

Ein Bürger bittet zu überlegen, welche Ziele die schnellen RadlerInnen zu den unterschiedlichen Tageszeiten haben und lediglich für diese Strecken getrennte Radwege zu planen.

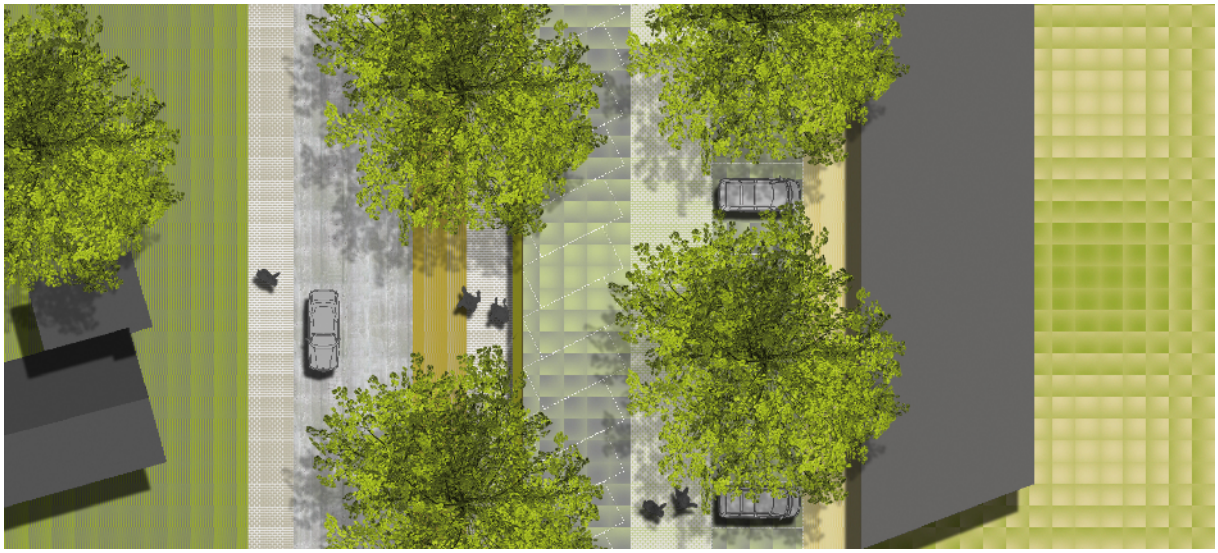
Für einen Vertreter der Agenda 21-Gruppe geht aus dem im Internet zu findenden Straßenquerschnitt die **Straßenprofilierung** nicht genau hervor.

Herr Jacobs zeigt hierzu 2 Beispiele in Grundriss und Schnitt:

a) die Promenade entlang der Nordwestseite des Wasserbands:

Der übergeordnete Weg ist befestigt, die daneben verlaufende Promenade soll als wassergebundene Decke ausgeführt werden, wobei die genauen Materialien noch nicht feststehen. Dies wird erst bei der Objektplanung zum Thema werden.

b) den Starnberger Weg:



Hier ist an der Seite der bestehenden Bebauung zunächst ein Fußweg vorgesehen, dann die Fahrbahn, daneben ein Baumstreifen mit anschließendem Fußweg. Hiervon abgegrenzt durch eine Hecke sind Stellplätze geplant (Schrägparker, Fahrgasse, Senkrechtparker).

GEBIETSINTERNER KFZ-VERKEHR

Herr Rommel berichtet, dass beim Arbeitskreis Wohnen am Vortag die Vorteile eines möglichst autofreien Gebiets angesprochen wurden, v.a. in Hinblick darauf, Konflikte zwischen Fuß-/ Radverkehr und Kfz-Verkehr zu vermeiden.

Er erläutert nochmals die vorgesehene Parkierungsmöglichkeit entlang dem **Starnberger Weg** (Besucherstellplätze / Kurzparken für BewohnerInnen). Im übrigen seien unter den Geschosswohnungsbauten Tiefgaragen für das gesamte Gebiet geplant. Es sollte lediglich im Notfall / zur Anlieferung möglich sein, direkt ans Haus heran zu fahren.

Bei den **Wohnhöfen am Wasserband** können ebenfalls alle notwendigen Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht werden, die über die bestehenden Straßen erschlossen werden. Hinsichtlich des Stellplatzschlüssels seien die Rahmenbedingungen hier ideal, um einen Schlüssel < 2,0 Stpl. / Wohneinheit festzusetzen.

Diskussion

Die Pressevertreterin fragt nach, ob der bereits jetzt sehr belastete **Starnberger Weg** noch **weiteren Kfz-Verkehr** aufnehmen könne. Herr Rommel erklärt, dass dies auch ohne die Westumgehung möglich gewesen sei, nun also mit der Westumgehung um so besser funktionieren müsse, da diese eine Entlastung des Starnberger Wegs mit sich bringe.

Eingehend diskutiert wird über den **Stellplatzschlüssel**. Herr Huber hält eine Reduzierung des derzeitigen Stellplatzschlüssels laut Stellplatzsatzung von 2,0 Stpl. / Wohneinheit für schwierig; schließlich sei Gilching eine „Flächengemeinde". Er bezweifelt, dass die Menschen bereits in naher Zukunft aufs Auto verzichten werden; zunächst werde sich die E-Mobilität verbreiten. Wenn dann nicht genügend Stellplätze in Tiefgaragen zur Verfügung stünden, verlagere sich der Parkverkehr in die angrenzenden Wohngebiete. Ein Bürger denkt, dass sich die künftigen MieterInnen vorab über die Zahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze informieren und sich danach richten. Man sollte den Schlüssel zumindest auf 1,5 Stpl. / Wohneinheit reduzieren. Die Verpflichtung 2 Stellplätze zu bauen, stelle geradezu eine Einladung dar, ein zweites Auto zu kaufen. Man solle zumindest freistellen, ob jemand so viele Stellplätze bauen will und dies nicht erzwingen.[1] Herr Schwarzkopf stellt klar, dass

1 *Im Nachgang zum Protokoll hat ein Teilnehmer folgenden Link geschickt:* http://www.derbund.ch/bern/nachrichten/Ein-halber-Parkplatz-pro-Wohnung-muss-reichen/story/22800112

die geforderte Stellplatzzahl sich laut Stellplatz-Satzung der Gemeinde nach der Wohnungsgröße richte. Ein Gilchinger Architekt rät davon ab, den Bau / Kauf der Stellplätze freizustellen. Bei Kosten von ca. 20.000 bis 25.000 € für einen Stellplatz wollten viele natürlich sparen und weniger Stellplätze bauen. Damit werde das Parkproblem jedoch auf die öffentlichen Verkehrsflächen verlagert. Mit Verweis auf die Probleme in der Waldsiedlung erklärt ein Teilnehmer, dass es nicht vertretbar sei, auf der Glatze eine Ausnahme von der im übrigen Gemeindegebiet üblichen Stellplatzpflicht zu machen. Interessant ist für die Pressevertreterin, ob bei ca. 1500 zusätzlichen EinwohnerInnen 500 Kfz-Stellplätze realistisch seien. Herr Lang vermutet, dass sich die Glatze im Hinblick auf den Stellplatz-Bedarf nicht wesentlich von anderen Bereichen in der Gemeinde unterscheide. Fraglich sei jedoch, wie oft künftig vom Auto Gebrauch gemacht werde. Möglicherweise könnten die sonst üblichen 1,5 Fahrten pro Tag hier unterschritten werden.

Die Pressevertreterin geht davon aus, dass hier alle mit dem Auto fahren. Die Mentalität der hiesigen (künftigen) BewohnerInnen sei nicht vergleichbar mit der Einstellung von StädterInnen. Frau Schäuble erinnert an den Vortrag von Prof. Knoflacher[2] und an die von ihm aufgezeigte gesellschaftliche Aufgabe, das individuelle Mobilitätsverhalten zu überdenken und ein Qualitäts-/ Verantwortungsbewusstsein für die eigene Lebenssituation zu entwickeln. Herr Huber betrachtet es bereits als positiv, wenn das eigene Auto nicht benutzt wird und in der Tiefgarage stehen bleibt.

Eine junge Gilchingerin weiß von vielen in München arbeitenden MitbürgerInnen, dass sie immer mit der S-Bahn fahren und gar kein Auto besitzen. Auch Herr Rommel hat bei seinen StudentInnen in Augsburg beobachtet, dass die jungen Menschen ganz anders mit dem Thema „Auto“ umgehen und dass sich die früher autoaffine Mentalität derzeit ändere. Er berichtet von einem Projekt in Würzburg, wo jeweils **7 Stellplätze** durch **1 Car-Sharing-Platz** ersetzt wurden, da die BewohnerInnen bewusst auf ein Auto verzichten. Etwas Ähnliches sei hier aufgrund der günstigen Lage zur S-Bahn auch denkbar.

Einer der Anwesenden geht davon aus, dass die Tiefgaragen auch beim Bau von 2 Stellplätzen / Wohneinheit voll werden: falls nicht mit den Autos der BewohnerInnen der Glatze, dann eben durch Vermietung an „Externe“. Zusätzliche Stellplätze verursachten jedoch auch zusätzlichen Verkehr und er frage sich, was dies bringe? Bereits jetzt sei auf der Straße von Gilching nach Weßling zu den Stoßzeiten Dauer-Stau. Früher sei 1 Stpl. pro Wohnung auch ausreichend gewesen. Immerhin entspreche dies ja immer noch einem Auto pro Familie!

2 Siehe: http://www.gilching.de/de/home/entwicklung-ortsmitte/vortraege/

An den Vortrag von Herrn Knoflacher erinnernd schlägt ein Gilchinger vor – wenn schon eine Reduzierung des bisherigen Stellplatzschlüssels nicht möglich sei – die **Stellplätze** möglichst **weit weg von den Wohnungen** / Häusern zu errichten, so dass die Auto-Nutzung weniger attraktiv ist. Herr Rommel berichtet, dass er selbst kein Auto mehr besitze, denn in Zeiten des Klimawandels und des postfossilen Zeitalters müssten wir anders denken. Auch er hält ein weiter weg gelegenes Quartierspark-haus für sinnvoll. In manchen Innenstädten werde im übrigen bereits über die Um-nutzung von Parkhäusern nachgedacht.

Ein Agenda-21-Mitglied empfiehlt, im Bereich der Glatze unbedingt Inseln für **Car-Sharing-Autos** zu etablieren. Es gebe derzeit nur einen einzigen Car-Sharing-Platz für ganz Gilching. Zusätzlich sollten auch 3 bis 4 **E-Tankplätze** (Ladestationen für E-Autos) installiert werden. Dies halten auch andere Anwesende für wichtig: die Glatze sei der ideale Bereich im Gemeindegebiet, um weniger Autos zu besitzen. Herr Huber hat sich vor 3 Jahren bei der Stadt München erkundigt, wo bis dato noch keine E-Tankplätze beim Bau von Tiefgaragen gefordert wurden.

Nach dem **Zwang zum Stellplatzkauf** mit dem Wohnungskauf fragt ein Angenda-21-Mitglied. Herr Rommel erläutert, dass eine Abnahme der Stellplätze verpflichtend sei. Herr Lang stellt sich vor, dass es für MieterInnen keine Verpflichtung geben dürfte, einen Stellplatz zu mieten, falls sie kein Auto besitzen, so dass sie eine finanzielle Entlastung erfahren. Es sollte jedoch jeder verkauften Wohnung ein Stellplatz zugeordnet werden, damit sie später an verschiedene MieterInnen vermietbar bleibt. Auch ein Gilchinger ÖPNV-Experte empfiehlt einen Zwang zum Stellplatzkauf mit Erwerb einer Wohnung. Die Menschen, die sich hier einkaufen, hätten genügend Geld, ein Auto zu besitzen.

Nach **Sonderregelungen für bewegungseingeschränkte Menschen** fragt ein Bürger: für diese sollte es einen Parkplatz direkt beim Haus geben. Herr Rommel hält den Geschosswohnungsbau besser geeignet für bewegungseingeschränkte Menschen als die Reihenhäuser. Auch die Sicherung der **Rettungswege** ist für einen Gilchinger ÖPNV-Experte ein wichtiges Thema. Beim Münchner Baugebiet am Ackermann-bogen gebe es inzwischen erhebliche Probleme. Man müsse genau überlegen, wie einE SchwerbehinderteR oder die NotärztInnen ans Haus kommen können.

MODERNE FORMEN DER MOBILITÄT

Für einen jüngeren Gilchinger wäre es sehr wünschenswert, dass die für die Zukunft geplante **Express-Schnellbahn** zumindest einen Halt in Gilching hat, was bislang nicht vorgesehen sei.

Zudem hat er – in der Nähe des S-Bahnhofs Gilching-Argelsried wohnend – beobachtet, dass die **Park + Ride-Plätze** hier immer nur gerade so ausreichen. Um 9 h sei der Parkplatz bereits voll. In der Metropolregion um München sei jedoch ein zunehmender Stellplatz-Bedarf an den S-Bahnhöfen zu verzeichnen. Ein anderer Anwohner hat beobachtet, dass die P+R-Plätze bereits heute nicht ausreichen: die Sägewerkstraße und die Arnoldusstraße seien regelmäßig zugeparkt. Herr Rommel erläutert, dass ursprünglich ein zusätzlicher P+R-Platz im Bereich der Straßenmeisterei angedacht war, der von der Landsberger Straße aus erschlossen werden und am südwestlichen Ende des S-Bahnhofes einen Zugang erhalten sollte. Auch Richtung Glatze sei ein neuer Zugang zum Bahnsteig angedacht. Wenn die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München komme, würde zudem das Abstellgleis (auf der Seite des jetzigen P+R-Platzes) entfallen und zusätzlicher Raum für Stellplätze gewonnen.

Einem anderen Teilnehmer wäre es besonders wichtig, dass der **Fahrradverkehr** gefördert wird. Die Gilchinger **Fahrrad-Stellplatzverordnung** (die nur für Neubebauung nach Erlass der Satzung gilt) sei in manchen Punkten verbesserungswürdig:

- bei 1- und 2-Familienhäusern seien gar keine Fahrradstellplätze vorgeschrieben; dies müsse sich ändern;
- die Formulierung, dass die Fahrradstellplätze beim Hauseingang sein „sollen“ müsse verschärft werden;
- es sollte gefordert werden, die Fährrad-Stellplätze oberirdisch in abgeschlossenen Räumen (z.B. in Nebengebäuden) unterzubringen;
- bei Fahrradständern vor Läden sollte darauf geachtet werden, dass keine „Felgen-Killer“ gebaut werden.

Ein Blick auf die **Landesbauordnung Baden-Württemberg** zeige, dass man hier bereits viel weiter ist als in Bayern: Hier würden 2 Fahrradstellplätze pro Wohnung gefordert und lediglich 1 Kfz-Stellplatz pro Wohnung sei bereits Standard. Zudem könne laut § 37 bis zu einem Viertel der Stellplätze durch Schaffung von Fahrradstellplätzen ersetzt werden in einem Schlüssel von 4 Fahrrad-Stpl. für 1 Kfz-Stpl.[3].

Herr Huber erläutert hierzu, dass bei Ein- und Zweifamilienhäusern davon auszugehen ist, dass genügend Platz im Vorgarten / Stauraum vor der Garage vorhanden

3 siehe http://dejure.org/gesetze/LBO/37.html

ist, um Fahrradstellplätze unterzubringen und er hier keinen Regelungsbedarf sehe. Die Gilchinger Fahrradstellplatz-Satzung laufe seit ca. 8 bis 9 Jahren sehr gut in der Umsetzung. Bei zu restriktiven Vorschriften befürchte er eine Flut von Befreiungsanträgen. Ein ortsansässiger Architekt will eine Lanze für die Nebengebäude im rückwärtigen Grundstücksbereich brechen: diese seien ideal als überdachte Fahrradstellplätze geeignet. Und je teurer das Rad, um so größer das Bedürfnis, dieses zu schützen. Ein ADFC-Mitglied weist darauf hin, dass dieser Verein ebenfalls abschließbare Räume fordere. Er halte diese aber gestalterisch für problematisch. Die Tendenz gehe ohnehin dahin, dass viele ein „Hochleistungsrad" und ein „Alltagsrad" besitzen. Für letzteres reiche ein offener, überdachter Abstellplatz. Im Bereich der Wohnhöfe am Wasserband hält Herr Jacobs eine Unterbringung der Fahrrad-Häuser in Kombination mit den Nebengebäuden in den Innenhöfen für gut machbar.

Ein in der Gemeinde wohnender ÖPNV-Experte weist auf die neuen **Fahrrad-Parkgaragen an S-Bahnhöfen** hin, z.B. in Pasing[4]. Herrn Haas ist allerdings aufgefallen, dass die wenigsten Systeme bedienungsfreundlich sind: oft seien nur die unteren Boxen belegt, die oberen, schwerer zu bedienenden Bereiche jedoch nicht.

Im übrigen halte er **Leihräder** für wichtig. Am S-Bahnhof Neugilching gebe es bereits „Next-Bike"-Räder. Es bleibe noch abzuwarten, wie „Next Bike" mit „MVG Bike" gekoppelt werde.

Ein Bürger nimmt an, dass für eine Flächengemeinde wie Gilching **Kleinbusse für 8 bis 20 Personen** ideal wären – z.B. für ältere Menschen zum Einkaufen oder auch zum Friedhof. Zudem sei eine regionale Vernetzung, z.B. Richtung Fürstenfeldbruck – auch in den Abendstunden – wichtig. Frau Schäuble erinnert daran, dass die bereits jetzt vorhandenen Busse so viel wie möglich von den GilchingerInnen genutzt werden sollten. Zu bedenken ist laut Ansicht eines ÖPNV-Experten auch, dass Gilching eine wachsende Gemeinde ist. Man dürfe nicht nur die Glatze betrachten, sondern solle den innerörtlichen Nahverkehr für ganz Gilching überdenken. Wenn die Westumfahrung komme, könne auch hier eine Buslinie geführt werden – anstatt über den Starnberger Weg. Ihm scheinen 9m- und 7m-Busse als sinnvoll. Für ein Gemeinderatsmitglied hat ein innerörtliches Bussystem großen Charme. Er frage sich aber, wie dieses zu gestalten sei. In der Türkei gebe es beispielsweise Busse, die „kreuz und quer" fahren, und jedeR melde sich, wenn sie / er einsteigen wolle – ohne Haltestellen. Ein Bürger weiß zu berichten, dass „Halten auf Wunsch" (ohne Haltestelle) nachts auch hier bereits praktiziert wird.

Dass die Entscheidung für die Nutzung des eigenen Autos oder des Öffentlichen

4 siehe auch: http://www.parkundride.de/bike-und-ride.html

Nahverkehrs auch von der Kostenstruktur abhängt, ist für einen Bürger ganz klar. Wenn das Parken teurer werde als die S-Bahnfahrt zu zweit, überlege sich jedeR, ob er/sie mit dem Auto in die Stadt fährt. Auch in Gilching sei eine Parkraumbewirtschaftung dahingehend denkbar, dass die **Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum** gemietet / **bezahlt** werden müssen, um sie benutzen zu dürfen.

Dies regt einen Anwesenden zu der Frage an, wie die Straßenprofile aussehen sollen. Er plädiere für „Shared Space". Wenn allerdings links und rechts Autos parken, werde lediglich in der Mitte gereinigt und man müsse eine Regelung für die Straßen-Reinigung überlegen, z.B.: an Reinigungstagen darf nur auf einer bestimmten Straßenseite geparkt werden. Dies müsse über den Abfallentsorgungskalender der Gemeinde kommuniziert werden.

EXTERNER VERKEHR

Ein wichtiges Thema stellt für einen Bürger die **Verteilung** der zusätzlichen Verkehrsbelastung aus der Glatze **ins Gilchinger Verkehrsnetz** dar. Der Starnberger Weg sei schwerpunktmäßig über die Landsberger Straße erschlossen, die durch die Neubebauung auf der Glatze eine Mehrbelastung erhalte. Fraglich sei, wie dieser Verkehr aufgeteilt werden solle. An der Kreuzung Landsbergerstraße / „Am Römerstein" sei dann mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zu rechnen. Es seien daher auch alternative Verkehrsführungen zu überlegen.

Ein Anwesender interessiert sich für die Leistungsfähigkeit der **neuen Verbindungsstraße zwischen Sonnen- und Andechser Straße**. Herr Lang stellt sich hier eine Straße mit einer Fahrbahn-Breite von 4,5 m vor, in der weder LKWs noch Busse fahren dürfen, und lediglich einige Begegnungsstellen vorgesehen sind. Auf dieser Straße wäre – bei einem entsprechenden Tempolimit – auch eine Fuß- und Radwegverbindung denkbar. Auch eine Beschilderung als „Fahrradstraße" wäre zu überlegen, wenn es hier genügend Radverkehr gibt. Später könnte man auch – falls hier nur eine geringe PKW-Nutzung zu verzeichnen ist – die Straße zu einer reinen Fuß- und Radwegverbindung zurückstufen. Ein Bürger hält diese Straße für wichtig, damit der Verkehr in der Römerstraße reduziert werden kann. Ein anderer Gilchinger bittet zu bedenken, dass jede neue Straße auch zusätzlichen Verkehr produziere: wenn es so eine attraktive Verbindung zum Bahnhof gebe, würden manche – er selber eingeschlossen – vielleicht doch lieber mit dem Auto fahren anstatt zu radeln. Derweil solle man lieber über Alternativen zum Auto nachdenken. Herr Rommel nimmt an, dass die Distanz zum Bahnhof sich geistig ändern wird, wenn die Glatze bebaut und der Park hergestellt ist. Denn – so ergänzt Frau Schäuble - kurzweilige Wege erscheinen kurz, langweilige Wege erscheinen lang, selbst wenn sie kurz sind. Den Vorteil

der neuen Verbindungsstraße sieht ein weiteren Bürger darin, dass sie die Karolinger Straße entlastet, die ja durch das Neubaugebiet zusätzlichen Verkehr bekomme. Ein Nachteil sei jedoch, dass die neue Straße zielgerichtet auf einen kritischen Punkt am Bahnhof zulaufe und zudem hier Platz wegnehme, auf dem sonst Parkplätze zur Entlastung der Ortsmitte hergestellt werden könnten.

Für einen anderen Teilnehmer wäre es wichtig, dass aus der **Plandarstellung** hervorgeht, welche Verkehre wo erlaubt sind (zu Fuß gehen / radeln / Auto fahren).

Das am Vortag angesprochene Thema „**Kreisverkehr**" greift Herr Huber nochmals auf. Er stelle sich die Frage, ob bei der **Einmündung** der **neuen Verbindungsstraße** in den **Starnberger Weg** (Kreuzung mit der Sonnenstraße) ein Kreisel in Frage komme oder nicht. Er habe seinerzeit versucht, den Kreisel weiter nach Norden zu verschieben, was aber wegen der Grundbesitzverhältnisse nicht gelungen war. Herr Rommel findet einen Kreisel aus städtebaulicher Sicht nicht glücklich. Herr Bürgermeister Walter berichtet von der Diskussion im Gemeinderat: bei einer Ampelanlage seien aufgrund der angespannten Verkehrslage Rückstaus bis in die Unterführung zu erwarten. Er gehe davon aus, dass auf der neuen Verbindungsstraße nennenswerter Verkehr (Richtung S-Bahnhof) entsteht. Herr Lang erläutert, dass er seinerzeit überprüft habe, ob ein Kreisel hier funktionsfähig ist, was zu einem positiven Ergebnis führte. Städtebaulich sehe er den Kreisverkehr aber auch problematisch. Man müsse abwägen, was wichtiger ist. Für einen Bürger ist klar, dass es auch im Kreisverkehr Probleme geben könne, nämlich dann, wenn einen niemand hineinlässt. Dies führe auch zu Rückstaus. Ein anderer Teilnehmer bittet zu prüfen, wie sich der Bau der Westumfahrung auf die Verkehrsbelastung des Starnberger Wegs auswirken wird. Dies könne auch zu einer Entspannung der Verkehrssituation führen. Entsprechende Zahlen wurden von Prof. Kurczak[5] ermittelt.

Zudem könne vielleicht die Sonnenstraße zurückgebaut werden, um an der Einmündung eine Ampelregelung möglich zu machen. Laut Herrn Lang hat die Sonnenstraße Sammelcharakter; alle umliegenden Straßen seien Anliegerstraßen. Herr Huber berichtet, dass hier bereits eine Verkehrsberuhigung (Tempo 30) vorgeschlagen wurde, was jedoch auf Widerstand stieß. Ein Anwesender gibt zu Bedenken, dass immer mehr Menschen zuziehen, die Straßen zugleich aber immer enger würden. Dies könne nicht funktionieren.

Interessant ist für einen Gilchinger, wo die **BesucherInnen des Parks** oder der Gastronomie aus den Umlandgemeinden aufgefangen werden, die nicht öffentlich anreisen. Herr Rommel sieht den Park – abgesehen von der Zeit der Landesgarten-

5 http://www.gilching.de/uploads/tx_rtgfiles/Gilching_2009_01.pdf. Die maßgeblichen Pläne Nr. 8, 9 und 9a finden sich auf den Seiten 68, 69, 70.

schau – in erster Linie als Freizeiteinrichtung für die Gemeinde. Im Fünf-Seen-Land gebe es so viele andere attraktive Bereiche, dass dieser Park eher ein **innerörtliches Angebot** darstelle. Während der 4 Monate der Landesgartenschau müsse man über ein zusätzliches Parkangebot nachdenken.

Prof. Lang, Prof. Rommel, Herr Jacobs und Frau Schäuble fassen die wesentlichen Ergebnisse der Diskussion zusammen und bitten die Anwesenden ggf. um Ergänzung und Modifikation.

RESÜMEE

Fuß- und Radwege

- zwischen den beiden Haupt-Verbindungen vom Starnberger Weg durch den Park Richtung Ortsmitte sollte die Priorität bei der Verbindung Sonnenstraße – Andechser Straße liegen
- es sollte ein möglichst breites Angebot auch an Diagonal-Verbindungen geben
- beim Steg übers Wasserband sollte es eine Ausbuchtung / Plattform zum Verweilen geben
- es sollte an unterschiedliche Nutzergruppen gedacht werden
- Fuß- und Radwege sollten zwar nicht unbedingt rigoros getrennt werden, aber es sollte auch Möglichkeiten für Schnell-RadlerInnen geben, also Trennung FW und RW auf den übergeordneten Achsen, jedoch nicht auf kleineren Wegen / Flanierwegen wie z.B. am Wasserband

Neue Formen der Mobilität

- Vorschlag, einen Kleinbus-Ringverkehr einzuführen
- Differenzierte Linienführung und Taktung, evtl. Bedarfshalte (auch ohne Haltestellen) im öffentlichen Busnetz
- Car-Sharing-Plätze einrichten
- Zapfstellen für E-Mobilität einplanen
- eine hohe Radl-Kultur pflegen, z.B. an zahlreiche gut gestaltete, sichere, überdachte Fahrradstellplätze denken, und das Thema Rücksichtnahme zwischen Fuß- und Radverkehr in der Gemeinde etablieren
- zusätzliche P+R-Plätze am Bahnhof anbieten

Interner Kfz-Verkehr

- Stellplatzschlüssel von 2,0 Stpl. / Wohneinheit überdenken, möglicherweise reduzieren, Kombination Autostellplätze/ Radstellplätze prüfen
- Parkraumbewirtschaftung bei öffentlichen Stellplätzen
- Sonderfahrten für Notdienste / Anlieferung auf Wohnwegen ermöglichen
- Möglichkeiten für bewegungseingeschränkte Menschen bedenken

Externer Verkehr

- Funktion der neuen Verbindungsstraße überdenken (welche Verkehrsarten zulassen? welche Profilierung? Fahrradstraße?)
- Anbindung der Verbindungsstraße an den Starnberger Weg überdenken (Kreisel oder Ampelanlage?)
- Verteilung des zusätzlichen Verkehrs vom Starnberger Weg über die Landsberger Straße planen
- Umgang mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen (incl. Park-Verkehr) während der Landesgartenschau-Zeit

Mit einem Dank an die Teilnehmenden verabschieden sich Bürgermeister Walter und Frau Schäuble von den GilchingerInnen und bitten um Fortsetzung der engagierten Diskussion beim Arbeitskreis Energie am 29.02.2016.