

Günther Woehlke
Am Bergacker 5
D-85604 Zorneding

Dr. Günther Woehlke

guenther.woehlke@wissen-visuell.de

An die Landräte der Kreise
München-Land
Ebersberg

Landratsamt Ebersberg					
08. Aug. 2017 					
1	16				

August 2017

Fahrradverkehr München-Land und Ebersberg
„Verkehrspakt Großraum München“

Sehr geehrte Landräte Göbel und Niedergesäß, sehr geehrte Bürgermeister der betroffenen Kommunen, sehr geehrte Planerinnen und Planer,

anlässlich der wiederholten Presseberichte über die Planungen der zukünftigen Verkehrswege und -mittel in den Landkreisen im östlichen und nördlichen Umland von München, sowie des Beschlusses des „Verkehrspakts Großraum München“ im Bayerischen Landtag vom 01. August 2017 möchte ich mich aus der Sicht eines Nutzers von **Radwegen** in die Diskussion einschalten und hoffe, Ihnen **neue Aspekte** für Ihre Entscheidungsfindung zu liefern.

Ich versuche, so häufig wie möglich per Fahrrad von meinem Wohnort Zorneding zu meiner Arbeitsstätte am Forschungszentrum Garching zu pendeln und bringe so eine Strecke von jährlich über 6000 km zusammen. Daher kenne ich die Radwege in den **Landkreisen Ebersberg** (westlicher Teil) und **München-Land** (Ost / Nord) zwischen den Orten und innerorts aus der Sicht eines Radfahrers sehr gut. Bei der Streckenwahl sind drei Aspekte entscheidend: **(1) Zeit** und **Distanz**, **(2) Sicherheit**, **(3) Attraktivität** der Strecke.

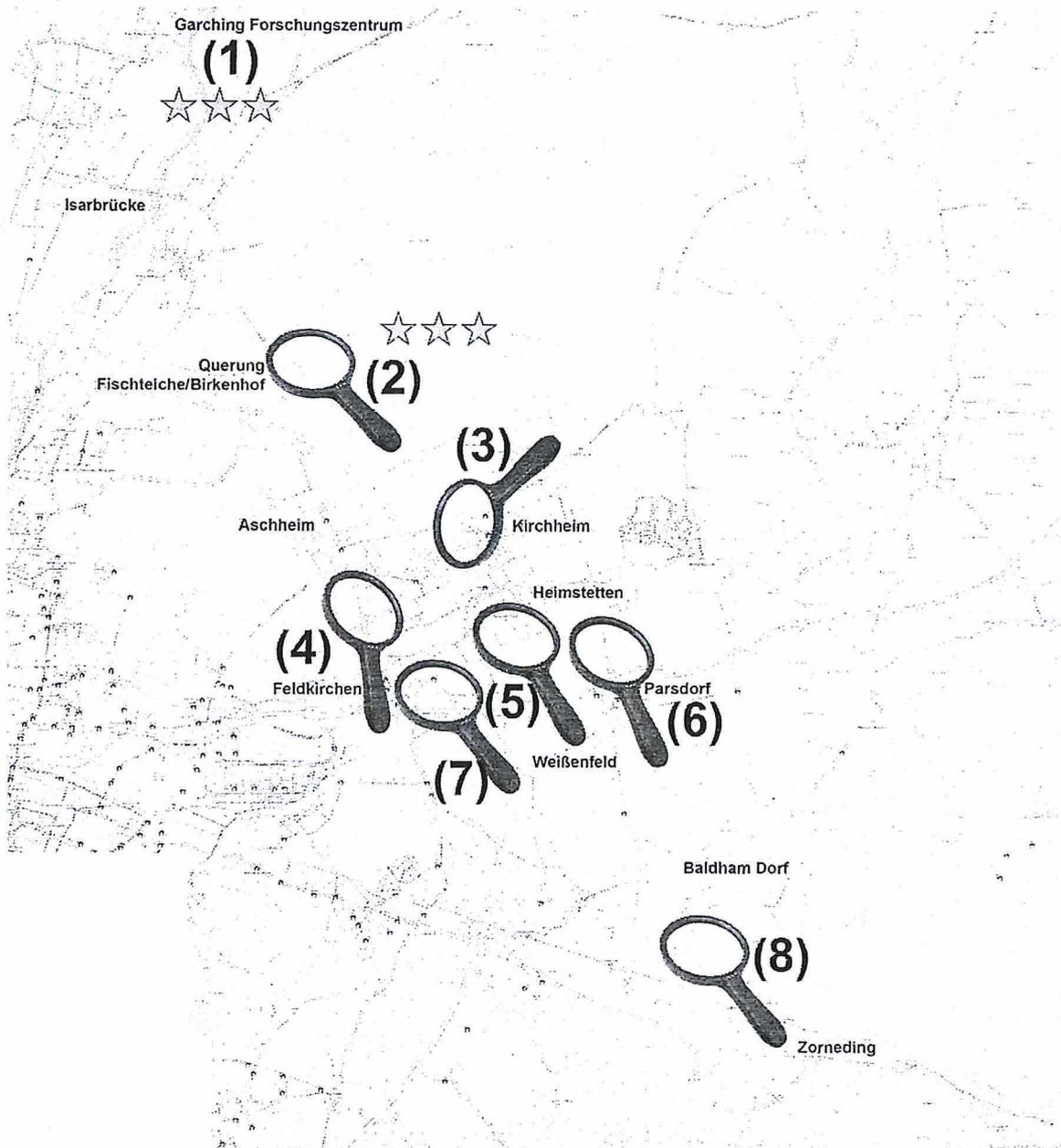
Bezüglich dieser Punkte möchte ich zunächst einmal die **Gesamtsituation loben**: alle drei Bedingungen lassen sich auf meinem Weg erfüllen und die Tatsache, dass ich die knapp 30 km (einfache Strecke) typischerweise in 1:05 bis 1:15 h unfallfrei zurücklege, zeugt von einer insgesamt guten Situation. Da es jedoch bekanntlich nichts Gutes gibt, das nicht noch **besser** werden kann, möchte ich Ihnen in der Anlage spezifische Punkte schildern, an denen meine Strecke **nicht** schnell, sicher oder schön ist, oder zu werden droht.

Ich bin kein Mitglied einer politischen Partei oder einer Interessenvertretung, und habe keine geschäftlichen Interessen am Verkehrswegebau, sondern ergreife die Initiative aus Eigeninteresse. Für Fragen oder Kommentare stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Günther Woehlke

Diskutiertes Gebiet



Quelle: Open Streetmap

Allgemeine Aspekte der Strecke

- Über große Strecken ist es möglich, ohne Unterbrechungen zügig voranzukommen. Diese gut ausgebauten Abschnitte liegen in der Regel zwischen Ortschaften entlang von Kreis- oder Bundesstraßen (z.B. Hergolding → Parsdorf, Heimstetten Sportpark → Heimstettener See → Aschheim, nach der Querung der A99 nördlich von Aschheim → Ismaning und andere). Sie haben bereits jetzt den Charakter von Fahrrad-Schnellwegen, so dass man hier meines Erachtens nicht „aufrüsten“ muss.
- Trotz einiger Variationen gibt es kritische **Knotenpunkte**, die nicht zu umgehen sind:

- Querung von Isar, Kanal Mittlere Isar/Fischteiche, Abfanggraben,
- Querung der Bahnstrecke (S2),
- Autobahnquerung(en) A94 (ggf. A99),
- Querung(en) der Bundesstraße B471, der
- Staatsstraßen St2081, St2082, der
- Kreisstraßen M1, eventuell EBE4, sowie
- bestimmte Ortsdurchfahrten.
- Diese Stellen sind anfällig für Probleme wie Baustellen, Straßenarbeiten und andere temporäre Störungen (s.u.).
- Ortsdurchfahrten und Baustellen verlangsamen die Fahrt und stellen tendenziell unsichere Abschnitte dar.
 - Der Aspekt der **Baustellen** mag Sie überraschen, aber in der Praxis ist das ein relevantes Problem: ich versuche seit knapp 8 Jahren so oft wie möglich per Fahrrad zu pendeln und kann mich nicht erinnern, dass in dieser Zeit irgendwann einmal eine Fahrt ohne jegliche Beeinträchtigung von Bauarbeiten ablief. Fernwärmeleitungen, Glasfaserkabel, Brückenarbeiten, Erschließungsmaßnahmen für neue Baugebiete oder land-/forstwirtschaftliche Arbeiten begegnen einem täglich irgendwo entlang der Strecke.
 - Konkrete **Beispiele** aus meinem Erfahrungsschatz: Traktor mit Häcksler versperrt Waldweg Baldham Dorf → Zorneding; Sperrung wegen Jagd (Ebersberger Forst) oder Baumfällarbeiten (diverse Stellen, z.B. entlang von Isar oder südlich Ismaning – dort übrigens einzigartig: mit Umleitungsschildern!); unabgesicherte, tiefe Baugrube mitten auf Strecke Kirchheim-Hausen → Abfangkanal; mehrwöchige Sperrung wegen Brückenarbeiten an B471 (Eon/Uniper Gelände) mit Zwang, das Fahrrad zu tragen; Pannenfahrzeug quer auf Radweg Baldham Dorf → Hergolding; LKW mit Lieferung für „Elsemann“ versperrt Weg Parsdorf → Heimstetten, ... die Liste lässt sich fortführen. Alles Einzelfälle, aber **in Summe** „tägliches Brot“.
- Wegen der höheren Siedlungs-, Gewerbe- und Verkehrsdichte ist die Gegend um Feldkirchen und Kirchheim/Heimstetten besonders kritisch, aber wegen der vielen Wohn- und Arbeitsplätze sicherlich für die generelle Planung des Radverkehrs im Osten von München von besonderer Relevanz. Spezielle Punkte:
 - Auf der Achse Feldkirchen – Heimstetten – Poing gibt es meines Wissens sieben **Bahnunterführungen** oder Brücken (Feldkirchen B471 – Heimstettener See Süd – Autobahn A99 – in Heimstetten auf der Feldkirchener Str. – S-Bahnhaltestelle Heimstetten – Kreisstraße M1 und Grub). Hiervon sind die Querungen an der Autobahn (Treppe) und über die M1 (verboten) für Fahrradfahrer nicht nutzbar.
 - Auf der Achse Feldkirchen – Heimstetten – Poing gibt es meines Wissens fünf Tunnel oder Brücken zur Querung der **Autobahn** A94 (Feldkirchen B471 –

M1/Autobahnzubringer Feldkirchen Ost – Weißenfelder Str./EBE 4 – Ammerthal – Parsdorf/Segmüller – Parsdorf/Gruber Str. - Angelbrechting). Hiervon ist der Autobahnzubringer für Räder nicht nutzbar. In Kombination mit den verfügbaren Bahnunterführungen schränkt sich die Routenwahl deutlich ein und wird anfällig für Störungen.

- Die genannten Bahn- und Autobahnquerungen, aber auch die Querung der St2082 und M1, sind sicherlich schwer (und/oder teuer) zu verbessern. Wenn man eine Erhöhung des Fahrrad-Verkehrsaufkommens wünscht oder aufgrund der steigenden Bevölkerungszahl erwartet, muss jedoch ein **Fokus auf** diese **Knoten** gelegt werden.
- Ein Großteil meiner Strecke ist nicht **asphaltiert**. Das führt, besonders bei nassem Wetter, zu zum Teil merklich langsameren Geschwindigkeiten. Dennoch empfinde ich diese Abschnitte als die schönsten Teile, auch weil dort in der Regel kein Autoverkehr herrscht. Allerdings kann es im Winter Probleme wegen Schneeglätte geben, und nach dem meist jährlichen Ausbringen von frischem Kies, oft seitens privater Grundbesitzer, sind die Wege nicht (ausreichend) verdichtet, was bis hin zu Sturzgefahr führt. (Negativbeispiel: Weg zwischen Wasserwacht Heimstettener See → Bahnunterführung Feldkirchen; vergleiche auch Punkt 8 Baldham/Zornding.)

Spezifische Aspekte der Befahrbarkeit, Sicherheit und Attraktivität von Fahrradwegen in den Landkreisen München-Land und Ebersberg

Die Nummern beziehen sich auf die obige Karte:

- (1) Von Norden her angefangen, beginnt die Strecke mit dem schönsten und sichersten Abschnitt entlang der Isar. Auch die alternative Strecke westlich der Isar zur B471 auf Garchinger Gebiet ist zügig und sicher zu befahren.
- (2) Die Ortsdurchfahrt Ismaning und die Ortsausfahrten sind gut zu bewältigen, abgesehen von sehr häufigen innerörtlichen Umleitungen in den letzten Jahren (Fernwärme u.a.). Die Tempo 30-Zonen werden häufig nicht beachtet. Probleme bereitet die Engstelle südlich Ismaning am Birkenhof/Uniper-Gelände, wo die Querung der B471 gesperrt wurde, was eine gravierende Verschlechterung der Auswahl an Ausweichrouten zur Folge hat.
 - Aktuell wird die Umleitung (2) im Zuge der Brückenbaumaßnahmen B471/Aschheim bei belasteter A99 als „Schleichweg“ von einer Vielzahl Autofahrern benutzt. Das Tempolimit von 30 km/h wird von einem Großteil der Autofahrer nicht beachtet. In Kombination mit umgeleitetem Linienbusverkehr und landwirtschaftlichem Verkehr ergibt sich häufig eine aggressive Verkehrslage.
- (3) Kirchheim-Hausen: Schöne Alternative, wenn man die Route von Aschheim Kreisel Nord → Abfanggraben (oder umgekehrt) wählt. Die Querung der St2082 in Kirchheim kurz vor der Autobahnauffahrt ist jedoch gefährlich, die Alternative über die Fußgängerbrücke nördlich des Gymnasiums Heimstetten → Kirchheim ist merklich langsamer (ich halte sie jedoch für zumutbar und wähle sie im Normalfall).

- (4) Eine durchgehend asphaltierte Variante ist im weiteren der Fahrradweg entlang der B471 Aschheim → Feldkirchen. Die Strecke erfordert jedoch mehrere Querungen der B471, die sämtlich stets gefährlich sind, und die Passage vieler Grundstücksausfahrten. Für Radler aus Haar ist dieser Radweg dennoch essentiell, wer aber in Ottendichl nach Osten abbiegen will, sieht sich einer unangenehmen zusätzlichen Querung ausgesetzt. Ottendichl → Vaterstetten hervorragender Radweg.
- (5) Die Varianten über die Gewerbegebiete Feldkirchen und Heimstetten II führen zu Querungen der Autobahnen und der Kreisstraße M1. Hier gibt es verschiedene Probleme:
- Will man von Norden her den hervorragend ausgebauten Radweg zwischen Feldkirchen und Weißenfeld entlang der M1 / EBE4 erreichen (dürfte für die Vaterstettener ein Thema sein), muss man die Gewerbegebiete durchqueren. Da die Durchfahrt Aschheim → Feldkirchen entlang der B471 (4) wie erwähnt nicht für jeden die erste Wahl ist, nimmt man den guten Radweg („Radlring München“) von Aschheim → Heimstettener See. Die kürzeste, sicherste und schönste Route führt dann weiter entlang vom See (Okt. - April) oder entlang der Straße hinter der Wasserwacht (Mai -Sept.).
 - Die aktuelle Sperrung der Bahnunterführung Heimstettener See → Feldkirchen ist diesbezüglich ein sehr großes Problem und erfordert entweder (i) 1,2 km Umweg über Heimstetten, inklusive einer Baustelle an der Ecke Feldkirchener Straße/Moosweg und mit anschließender Querung der Straße M1 (am kürzesten über Heimstetten → Ammerthal, jedoch sehr gefährlich), oder (ii) die großräumige Umfahrung (4) mit den geschilderten Problemen.
 - Die schönste, zeitlich akzeptable Alternative über Birkenhof → Fischteiche (östlich) → Kirchheim-Hausen ist wegen gesperrter Querung der B471 verbaut.
 - Hat man die St. Emmeram-Kapelle in Feldkirchen erreicht (z.B. nachdem man das Fahrrad + Gepäck die Behelfstreppe hochgeschleppt hat), muss man durch die Kapellenstr. oder die Xaver-Münch-Str. zum Fahrradweg von der M1 zur EBE4 gelangen. Der rege LKW-Verkehr (inklusive LKW-Werkstätte Sedlmeier) und/oder der Verkehr an der Ausfahrt REWE Feldkirchen/McDreams-Hotel stellt hierbei eine erhebliche Gefahr dar.
- (6) Alternative: Heimstetten → Parsdorf. Gute, zügige Alternative, jedoch auf dem Rückweg gefährlich, weil Kunden im Gewerbegebiet Parsdorf direkt an der Straße ein- und ausparken. Morgens sind die Geschäfte noch geschlossen, der Route ist gut benutzbar.
- Innerörtliche Abzweigung Parsdorf → Hergolding: unübersichtliche Querung der Weißenfelder Str. an der Innenkurve. Ansonsten sehr gute Strecke.
- (7) Ortsdurchfahrt Feldkirchen bereits unter Punkt (5) und weiter unten diskutiert.
- (8) Anschluss Zorneding in Richtung Nord-Westen: Sehr schöne Strecke(n), leider teilweise Nutzungskonflikt mit Reitern (nicht so sehr, weil ständig Pferde unterwegs wären, sondern deren Hinterlassenschaften...).

- Winter: Die Passage durch den Wald limitiert den „Radler-Saisonstart“ nach der Zwangspause durch Schnee. Auf den Wegen bilden sich durch Tauen/Frieren große Eisplatten, die teilweise noch zwei bis drei Wochen länger vorhanden sind, als Schneereste auf allen anderen Wegabschnitten.
- Etwa einmal jährlich frische Kiesung am südöstlichen Ortsausgang Baldham Dorf (ehemals Brennerei) und auf der Forstdurchfahrtsstraße; teilweise sehr fein und unverdichtet, so dass die Räder im Kies versinken, teilweise sehr grob, so dass grobe Steine umherfliegen. (Gilt auch für (6), Verbindung Parsdorf („Elsemann“) → Heimstetten.)
- Es gibt für Fahrradfahrer von und nach Zorneding in nordöstlicher Richtung keine Variante auf asphaltierter Strecke, denn die St2071 und Straße Wolfesing → Weißenfeld sind für Fahrradfahrer zu gefährlich.
- Gefährliche Querung der Straße Baldham → Ingelsberg bei Kreuzung im Wald von Nord nach Süd wegen mangelnder Übersicht an Innenkurve.

Zusammenfassung

Gründe **für** die Wahl des Fahrrads zur Arbeit:

- Training, Fitness,
- schneller am Ziel (besonders bei kurzen Strecken häufig der Fall),
- Kostenersparnis, insbesondere durch Entfall eines (zweiten) Autos,
- Schönheit der Strecke, Naturerlebnis.

Gründe **gegen** die Fahrradnutzung:

- Bequemlichkeit, mangelnde körperliche Fitness,
- fehlende Abstellplätze, Duschen und Umkleidemöglichkeit am Arbeitsort,
- Zeitverlust im Vergleich zum Auto (besonders bei längeren Strecken),
- Wetterbedingungen (Regen, Schnee, Glätte).

Die **Politik kann** auf der Ebene von Gemeinden und Landkreisen die Nutzung von Fahrrädern **fördern**,

- indem sie die Strecken möglichst frei von Hindernissen und Ortsdurchfahrten gestaltet. Hierbei sind Hindernisse dauerhafter (Querungen, ungeschickte Streckenführungen, etc.) und temporärer Natur (Arbeiten an Grünstreifen, Baustellen, Winterdienste) gemeint;
- indem sie unvermeidbare Ortsdurchfahrten im Sinne einer zügigen und sicheren Passierbarkeit ausbaut oder Umfahrungen einrichtet,
- indem sie die Schaffung einer ausreichenden Zahl von Fahrrad-Abstellplätzen bei Firmen-Neubauten oder -Neuansiedlungen vorgibt und Umkleide- und Duschmöglichkeiten einfordert,
- indem sie ihre Grünanlagen- und Winterdienste anweist, die Fahrradwege von Abraum freizuhalten und angemessen von Schnee freizuräumen.

Konkret sollten

- die Nord-Südquerung der Achse Feldkirchen – Heimstetten – Poing verbessert werden, z.B. durch
 - Verbesserung der Ortsdurchfahrt Feldkirchen (Radwege an der B471 und der Hohenlindener Str.: Begradigung, Verbreiterung und Entfall von Straßenquerungen),
 - oder (alternativ) Ausbau der Achse Weißenfeld – Ammerthal – Heimstetten Gewerbegebiet II; hier wäre besonders die Querung der Kreisstraße M1 und die Durchfahrt durch das Gewerbegebiet (LKW-Verkehr!) zu verbessern.
- Die beiden letztgenannten Streckenführungen würden besonders der Gemeinde Vaterstetten/Baldham zugute kommen, während für die weiter östlich liegenden Orte Zorneding, Kirchseeon u.s.w. Routen mit Autobahnquerung in Parsdorf günstig wären.
 - Dringend: Besserer Anschluss von Zorneding, Eglharting und Kirchseeon in Richtung München Nord/Ost, z.B. über Wolfesing – Baldham Dorf – Hergolding oder südlich von Ingelsberg (möglichst unter Umgehung des Hügels) – Baldham Dorf.
 - Im Winter bessere Schneeräumung und Beseitigung von Eis, jedoch nicht zwingend asphaltierte Wege.
- Mittelfristig sollte man einen Fahrrad-Schnellweg östlich des Autobahnringes A99 (Kirchheim – Aschheim – B471) einrichten, der die Ortsdurchfahrten Feldkirchen und Aschheim, sowie diverse innerörtliche Querungen der B471 überflüssig macht.
 - Hier wäre der Knackpunkt der Anschluss an den bereits bestehenden, sehr gut nutzbaren Radweg entlang der B471 (Aschheim – Ismaning). Mir sind die Probleme aufgrund der Passage des Betriebsgeländes von Uniper und des Ramsar-Vogelschutzgebiets „Fischteiche/Speichersee“ bewusst. Vermutlich wird sich aber im Zuge des (meines Erachtens wahrscheinlichen) vierspurigen Ausbaus der B471 für Autos eine Lösung finden lassen.
- Ebenfalls mittelfristig wären Routen stadteinwärts (Riem, Bogenhausen, z.B. über Ottendichl – Messegelände) und den Münchner Südosten (Perlach, Neubiberg, Ottobrunn, z.B. über Solalinden) zu planen und an das östliche Fahrradnetz anzuschließen. Ich kann hier jedoch nicht so viel aus eigener Erfahrung beitragen, weise aber wegen der oben genannten Knotenpunkte darauf hin.

Die Presse berichtet sehr positiv über das Engagement von Ihnen, Herr Göbel und Herr Niedergesäß, für einen Ausbau des Fahrradverkehrs, so dass ich hoffe, auf offene Ohren zu stoßen. Obwohl viele der angesprochenen Punkte die kommunale Ebene betreffen, meine ich, dass zukunftsfähige Lösungen nur unter Berücksichtigung des gesamten Großraums München-Ost möglich sind und Sie daher geeignete Ansprechpartner für eine langfristige Planung sind.

Ich werde voraussichtlich noch 14 Jahre zu meiner Arbeitsstätte pendeln, und erhoffe mir, dass ich auch weiterhin meine insgesamt sehr schöne Strecke per „Radl“ zurücklegen kann. Wenn man an das erwartete Wachstum des Münchner Umlands denkt, ist es jedoch sicherlich jetzt wichtig, die persönliche, stichprobenartige Erfahrung in generelle Zukunftskonzepte für den Auto-, Fahrrad- und E-Bikeverkehr, sowie den ÖPNV fließen zu lassen.