

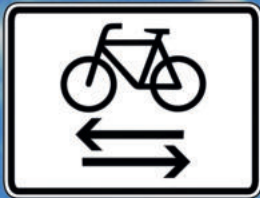
Rote Radler Berg

Radwege-Check für die Gemeinde Berg

Juli 2020

Was ist denn
ALLRAN?

Das ist das
„Alltags-
radroulennetz“
für den
Landkreis
Starnberg



Ran ans ALLRAN!

Rote Radler Berg

Radwege-Check für die Gemeinde Berg

Juli 2020

Verantwortlich und Kontakt:

SPD Berg

Vorsitzender: Bernhard von Rosenblatt

Im Buchet 13, 82335 Berg

SPD Berg <bmrosenblatt@t-online.de>

www.spd-berg.de

Fotos: Bernhard von Rosenblatt

Umschlagdesign: Richard Ebenbeck



Radwege in Berg: voller Schönheit –

und voller Schwachstellen



INHALT

	Seite
1. Das Alltagsradroutennetz für den Landkreis Starnberg – und was davon in Berg umgesetzt ist	5
2. Handeln jetzt! Unser Konzept	8
3. Mängel und Maßnahmen im Einzelnen: Unser Radwege-Check für die Gemeinde Berg	12
4. ANHANG: Alltagsradroutennetz (ALLRAN) für den Landkreis Starnberg: Die vorgesehenen Maßnahmen im Gemeindegebiet Berg	39



1. Das Alltagsradroutennetz für den Landkreis Starnberg – und was davon in Berg umgesetzt ist

Der Radverkehr nimmt zu, und er soll weiter zunehmen. Das Radfahren als umweltfreundliche Alternative zum Autofahren ist gesund und abgasfrei, macht fit und macht Spaß. In einem klimaverträglichen Verkehrsmix wird das Radfahren daher eine wichtigere Rolle spielen als bisher. Voraussetzung dafür ist eine Verkehrsinfrastruktur, die Radfahrern (und Fußgängern) mehr Raum und genügend Sicherheit gibt. Das gilt in der Stadt, aber auch auf dem Lande. Das Radwegenetz erhält einen erhöhten Stellenwert.

Die Gemeinde Berg ist auf den ersten Blick nicht schlecht ausgestattet mit Radwegen. Die zwei verkehrsreichen Staatsstraßen, die durch das Gemeindegebiet führen, sind großenteils mit einem straßenbegleitenden Geh- und Radweg versehen. Die Kreisstraße von Aufkirchen in Richtung Icking verfügt zumindest ein Stück weit, nämlich bis Bachhausen und Farchach, über einen Geh- und Radweg.

Auf den zweiten Blick weist dieses Radwegenetz aber erhebliche Mängel und Lücken auf. Es besteht Verbesserungsbedarf. Dieser sollte von Bürgerinnen und Bürgern und von politischen Gruppierungen verstärkt thematisiert und eingefordert werden.

Die Berger SPD legt daher einen detaillierten **Radwege-Check für die Gemeinde Berg** vor. Er wurde erarbeitet vom Team der „Roten Radler Berg“ im Rahmen der Aktion Stadtradeln 2020. Das Team sammelte nicht nur Radl-Kilometer, sondern unterzog dabei auch das Berger Radwegenetz einer kritischen Prüfung.

Ein ähnlicher Radwege-Check wurde bereits 2015/2016 von einem Ingenieurbüro im Auftrag des Landratsamts Starnberg vorgenommen. Die Ergebnisse flossen ein in einen umfangreichen, landkreisweiten Plan, das **„Alltagsradroutennetz für den Landkreis Starnberg“**. Darin wurden wichtige Radrouten in allen Gemeinden des Landkreises identifiziert und ein „Maßnahmekataster“ von insgesamt 256 Maßnahmen erstellt, mit denen das Radroutennetz vervollständigt und verbessert werden soll. Der Plan wurde im Herbst 2016 vom Starnberger Kreistag verabschiedet.¹

Seither sind vier Jahre vergangen, und es ist zu fragen, was von der schönen Planung bisher verwirklicht wurde. Dazu gibt es sehr kritische Stimmen. So schreibt der VCD in seinem Konzept zur Verkehrswende im Landkreis Starnberg: „Das bisherige (geringe) Tempo bei der Realisierung des 2016 beschlossenen Alltagsradroutennetzes ist völlig inakzeptabel. Während die Kommunen beim Buslinienverkehr bestmöglich koordiniert, umworben und gefordert werden, behandelt die

¹ Veröffentlicht auf der Website des Landratsamts.
<https://www.lk-starnberg.de/index.php?NavID=613.3868#t3>

Landkreisverwaltung den Radverkehr mehr als stiefmütterlich.“² Ähnliches gelte für das Staatliche Straßenbauamt Weilheim, das zuständig für die Radwege an den Staatsstraßen ist. Beim Bau des Starnberger Autotunnels zeige das Straßenbauamt, dass es zu einer generalstabsmäßigen Planung fähig sei. Man wünscht sich, dass ein wenig von dieser Energie auch für den Ausbau des Radwegenetzes eingesetzt wird!

Tatsächlich ist das „Alltagsradroutennetz“ im öffentlichen Bewusstsein von Bürgern und Kommunalpolitikern wenig präsent. Die geringe Aufmerksamkeit, die es erhalten hat, mag unter anderem an der technisch-trockenen Darstellung liegen. Das beginnt schon beim Namen. „Alltagsradroutennetz“: Wer kann sich das merken? Erster Schritt für eine bessere Vermarktung der guten Sache kann eine griffige Abkürzung sein. Da wir eine solche nirgends gefunden haben, schlagen wir selbst etwas vor. Wir sprechen im Folgenden vom „**ALLRAN**“ als Kürzel für das ALLtagsRadroutenNetz und den dafür vorgelegten Plan.

Für das Gemeindegebiet Berg umfasst das Maßnahmekataster des ALLRAN 17 konkrete Maßnahmen, die zur Verbesserung des Radwegenetzes verwirklicht werden sollen. Es ist naheliegend, für einen aktuellen Radwege-Check diese Zusammenstellung von Mängeln und Maßnahmen als Ausgangspunkt und Orientierung zu nutzen. Das Team der *Roten Radler Berg* ist so vorgegangen und hat sich bei der Begutachtung des Berger Radwegenetzes zwei Fragen gestellt:

1. Welche der 17 vorgesehenen Maßnahmen des ALLRAN im Berger Gemeindegebiet sind bis heute realisiert, und welche nicht?
2. Wo gibt es Mängel und Schwachstellen im Berger Radwegenetz, die im ALLRAN nicht thematisiert sind und zusätzlich in die Liste notwendiger Maßnahmen aufzunehmen sind?

Von den 17 Maßnahmen des ALLRAN betreffen 14 die Radwege entlang den Staatsstraßen St 2070 und St 2065. Das sind die zwei Hauptrouten durch Berg, nach denen wir auch unseren Radwege-Check gliedern:

Hauptroute 1 von Percha nach Allmannshausen Richtung Münsing,
Hauptroute 2 von Berg nach Höhenrain Richtung Wolfratshausen.

Um das Ergebnis des Radwege-Checks im Überblick vorwegzunehmen:

- Von den 17 vorgesehenen Maßnahmen können fünf als realisiert gelten. Dabei handelt es sich aber durchweg um die Beseitigung kleinerer Mängel, sogenannte Sofortmaßnahmen wie Markierungen oder Bordsteinabsenkungen.
- Vier Maßnahmen können als teilweise realisiert gelten. Das heißt, es wurde etwas gemacht, aber es besteht weiter ein Verbesserungsbedarf.
- 8 Maßnahmen sind nicht realisiert. Darunter sind alle größeren, wichtigen Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes.

² VCD Kreisverband Fürstenfeldbruck-Starnberg: „Verkehrswende im Landkreis STA Teil 3: VCD-Vorschläge“.
<http://www.vcd-ffb-sta.de/>

- Im Zuge unseres Radwege-Checks haben wir 7 weitere Schwachstellen identifiziert, die in die Liste notwendiger Maßnahmen aufgenommen werden sollten. Wir bezeichnen sie als „**ALLRAN Update**“.

Insgesamt sind das 24 Checkpunkte im Berger Radwegenetz, die wir unten in Teil 3 dieses Berichts im Einzelnen vorstellen.

Die geforderten Maßnahmen betreffen überwiegend die **Sicherheit** von Radfahrern, Fußgängern und Autofahrern. Nur eine Maßnahme im ALLRAN für Berg beinhaltet einen **Ausbau**, also eine Erweiterung des Radwegenetzes. In diesem Punkt war man bei der Ausarbeitung des Plans also sehr zurückhaltend. Auch in unserem Update fügen wir nur eine Maßnahme dieser Art hinzu – obwohl natürlich sehr viel mehr vorstellbar und wünschbar wäre.

Unser Forderungskatalog konzentriert sich damit – orientiert am ALLRAN – auf relativ **bescheidene** Ziele, auf **machbare** Dinge. Aber diese sollten auf der Agenda der verantwortlichen Gremien und Behörden endlich eine höhere Priorität erhalten.

Sie sollten nicht nur auf dem Papier stehen, sondern **realisiert** werden:

„**Ran ans ALLRAN!**“

2. Handeln jetzt! Unser Konzept

Ergebnis unseres Radwege-Checks ist eine doppelte Botschaft.

- Die schlechte Nachricht ist:
Das Radwegenetz im Berger Gemeindegebiet weist erhebliche Mängel und Schwachpunkte auf.
- Die gute Nachricht ist:
Eine merkliche Verbesserung ist mit relativ geringem Aufwand möglich.

Für wichtige Verbesserungen weist ALLRAN den Weg. Es enthält interessante Lösungsvorschläge für bestehende Probleme. Die Frage ist: Warum wurden diese nicht aufgegriffen?

Man muss sich der Tatsache bewusst sein, dass die Gemeinden – in diesem Fall die Gemeinde Berg – und das Landratsamt Starnberg nicht diejenigen Akteure sind, die den Bau des Radroutennetzes aus eigenem Entschluss und eigener Kraft bewerkstelligen können. Da die wichtigen Radrouten entlang den Staatsstraßen verlaufen, ist der sogenannte Baulastträger das Staatliche Straßenbauamt Weilheim. Diese Behörde ist der entscheidende Akteur. Die Rolle der Gemeinde Berg – Rathaus und Gemeinderat – und des Landratsamt Starnberg ist die des Antreibers, der den Forderungen nach Verbesserungen politischen Nachdruck verleiht, und die des Gesprächs- und Kooperationspartners für das Straßenbauamt bei der Konkretisierung und Realisierung der Forderungen.

Dies vorausgeschickt, fordern wir die Verantwortlichen in der Gemeinde Berg und im Landratsamt Starnberg auf, nun genau dies zu tun: für den politischen Nachdruck zu sorgen, den es braucht, um weitgehend schon beschlossene Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes auf den Weg zu bringen.

Für die Diskussion kann man die erforderlichen Maßnahmen in vier Pakete bündeln:

<i>Paket 1</i>	<i>Paket 2</i>	<i>Paket 3</i>	<i>Paket 4</i>
ALLRAN <u>ohne</u> Baumaßnahmen: Hauptroute 1	ALLRAN <u>ohne</u> Baumaßnahmen: Hauptroute 2	ALLRAN <u>mit</u> Baumaßnahmen	Jenseits von ALLRAN

Die Pakete 1 und 2 könnten rasch realisiert werden. Sie kosten – nach unseren Vorschlägen – nicht einmal viel Geld. Es liegt daher nahe, die Priorität zunächst hier zu setzen. Die Pakete 3 und 4 erfordern mehr Zeit für die Planung und naturgemäß mehr Geld. Notwendig ist hier, den Diskussions- und Planungsprozess überhaupt anzustoßen und voranzubringen.

Paket 1

An der Hauptroute 1 von Percha nach Allmannshausen sind von 7 Schwachstellen 5 diesem Paket zuzuordnen. Es handelt sich um unklare Ein- und Ausleitungen für die bestehenden Radwege und Schutzstreifen oder um unzureichende Markierungen anderer Art.

Die Details finden sich unter folgenden Checkpunkten: 2, 5, 6, 7 und 9.

Paket 2

An der Hauptroute 2 von Berg nach Höhenrain gibt es ein grundlegendes Problem, nämlich fehlende oder zu schmale Fuß- und Radwege in den Ortschaften, die an dieser Route liegen, also Aufkirchen, Aufhausen und Höhenrain. ALLRAN bietet mit dem Konzept der Schutzstreifen einen Lösungsansatz, bleibt dabei jedoch auf halber Strecke stehen. Wir greifen den ALLRAN-Vorschlag auf und entwickeln daraus ein **Gesamtkonzept für die Route von Aufkirchen bis Ortsende Höhenrain**. Dies stellen wir weiter unten ausführlich vor.

Paket 3

Unter den 17 Maßnahmen, die das ALLRAN im Gemeindebereich Berg vorsieht, sind vier enthalten, die größere Baumaßnahmen erfordern.

- Das ist zum einen die Fortführung des gemeinsamen Geh- und Radwegs hinter Allmannshausen Richtung Münsing (siehe Checkpunkt 10).
- Und es sind zum anderen drei vorgesehene Querungshilfen an neuralgischen Stellen der beiden Staatsstraßen. Von diesen drei Maßnahmen ist eine realisiert, erfüllt jedoch für Radfahrer nur bedingt ihren Zweck (Checkpunkt 11). Die anderen beiden sind nicht realisiert (Checkpunkte 8 und 16). Sie gehören auf die Tagesordnung der Radwegeplanung.

Paket 4

Planungen über die Landkreisgrenze hinaus gehören nicht zum Programm des ALLRAN, der ja ein Plan für den Landkreis Starnberg ist. Das Radwegenetz muss jedoch landkreisübergreifend sein. Für die Gemeinde Berg ist das insbesondere in Richtung Süden bedeutsam, zum Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen. Hier gibt es große Netzlücken – wobei dieser Ausdruck noch beschönigend ist. Im Grund gibt es einen Netz-Abbruch.

Die wichtigste Süd-Verbindung ist die von Berg nach Münsing. Das fehlende Teilstück zwischen Allmannshausen und Weipertshausen (Checkpunkt 10) ist immerhin in der Planung – mit immer wieder verschobenen Terminplänen. Die anderen Verbindungen scheinen nicht einmal auf der Agenda der verantwortlichen Behörden zu stehen. Die drei wesentlichen Routen sind:

- Radweg Verbindung von Höhenrain Richtung Dorfen und weiter Richtung Icking / WOR – schulwegrelevant! (Checkpunkt 21)
- Radweg Verbindung von Farchach / Bachhausen nach Mörlbach und weiter nach Icking – schulwegrelevant!
- Radweg Verbindung von Höhenrain nach Münsing.

Zu Paket 2:

Gesamtkonzept für die Route von Aufkirchen bis Ortsende Höhenrain


ALLRAN konstatiert einen zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg an zwei Teilstrecken, nämlich von Aufkirchen/Zentrum bis Einmündung Osterfelder Straße (siehe Checkpunkt 13) und in der Ortsdurchfahrt Höhenrain bis Einmündung Münsinger Straße (Checkpunkt 19). Als Lösung wird in beiden Fällen vorgeschlagen:

- Aufheben der Benutzungspflicht; Markierung eines Schutzstreifens (einseitig, inkl. Neuordnung des Straßenraums)

Oder ausführlicher im Fall Höhenrain:

„Schaffung eines durchgängigen Angebots in der Ortsdurchfahrt; Aufhebung der Benutzungspflicht; Markierung eines Schutzstreifens (einseitig, inkl. Neuordnung des Straßenraums) in Richtung Süden mit entsprechenden Überleitungen am Beginn/Ende; Führung des Radverkehrs in Richtung Norden auf dem Gehweg Radfahrer frei; Markierung von Radverkehrsfurten (ggf. Roteinfärbung).“

Das Schutzstreifenkonzept ist in der Gemeinde Berg bereits im Bereich der Ortsdurchfahrt Berg realisiert (zweiseitig). Dort ist es umstritten, vor allem weil es das Problem nicht löst, dass Radfahrer in Richtung Norden zwei Mal die Straßenseite wechseln müssen. Für die Ortsdurchfahrten Aufkirchen, Aufhausen und Höhenrain könnten Schutzstreifen (einseitig) aber genau diese Gefahrenquelle – das häufige Wechseln der Straßenseite – verringern.

Schutzstreifen ... sind Radverkehrsanlagen, die mit Zeichen 340 ( [Leitlinie](#), eine unterbrochene dünne Markierung, sogenannter Schmalstrich) und dem Sinnbild Fahrrad auf der Fahrbahn markiert werden (Piktogramm). Schutzstreifen sind keine Sonderwege für Radfahrer, sie sind Teil der Fahrbahn.

Die Markierung von Schutzstreifen kommt innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h in Frage. Sie können angelegt werden, wenn eine Radwegebenutzungspflicht erforderlich wäre, die Anlage eines Sonderweges aber nicht möglich ist oder dem Radverkehr ein besonderer Schonraum angeboten werden soll und Fahrbahnbreite sowie Verkehrsstruktur es grundsätzlich zulassen.

Radfahrer müssen (wegen des Rechtsfahrgebots) den auf ihrer Fahrbahnseite vorhandenen Schutzstreifen benützen. Kraftfahrzeuge dürfen den durch Leitlinien markierte Schutzstreifen nur bei Bedarf überfahren. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden. Das Halten und Parken auf Schutzstreifen ist verboten, auch zum Be- und Entladen.

Zusammengestellt nach de.wikipedia.org/wiki/Radverkehrsanlagen

Es ist begrüßenswert dass der ALLRAN-Plan das Konzept der Schutzstreifen in die Diskussion eingeführt hat – und dass Landratsamt und Kreistag das so beschlossen haben. Allerdings ist unverständlich, warum ALLRAN sich auf die genannten zwei Teilstücke beschränkt. Genauso wichtig wäre diese Lösung im Ortsbereich Aufhausen (siehe Checkpunkt 15) und in Höhenrain von

der Einmündung Münsinger Straße bis zum Ortsende (siehe Checkpunkt 20). Zu prüfen wäre, ob es nicht auch die Probleme im Ortszentrum von Aufkirchen vermindern könnte (siehe Checkpunkt 12).

Damit ergibt sich als Möglichkeit ein zusammenhängender Schutzstreifen für Radfahrer von Aufkirchen (beginnend am Ende des Radwegs, der von Berg kommt) bis zum Ortsende von Aufhausen, wo man auf den gut ausgebauten linksseitigen Geh- und Radweg wechselt, der bis an den Ortsanfang von Höhenrain führt. Dort (vor der Einmündung Oberer Lüßbach) beginnt der neue Schutzstreifen auf der rechten Fahrbahnseite, und dieser führt ohne weiteren Fahrbahnwechsel bis zum Ortsende Höhenrain (Richtung Dorfen).

Radfahrer in der Gegenrichtung können den bestehenden Geh- und Radweg auf der anderen Straßenseite benutzen. Da die Radfahrer diesen jetzt nur in einer Fahrtrichtung befahren – er ist sozusagen Radler-Einbahnstraße – ist das Problem der mangelnden Breite entschärft.

Durch diese Gesamtlösung fallen vier gefahrenträchtige Stellen weg, an denen Radler und Autos derzeit ihren Weg kreuzen müssen: beim Einstieg in den bestehenden Geh- und Radweg in Aufkirchen (Checkpunkt 13), bei der Einmündung Osterfelder Straße (Checkpunkt 14), bei der Radweg-Lücke in Aufhausen (Checkpunkt 15) und beim Ende des Radwegs in Höhenrain (Checkpunkt 20). Am Ortseingang von Höhenrain käme eine neue Straßenquerung hinzu, die aber auch hilfreich wäre, die Abzweigung in den Oberen Lüßbach übersichtlicher zu gestalten (Checkpunkt 18). Unverändert bleibt die Notwendigkeit, am Beginn des Geh- und Radwegs von Aufhausen nach Höhenrain die Straßenseite zu wechseln; hier muss der ALLRAN-Vorschlag einer Querungshilfe umgesetzt werden (Checkpunkt 16).

Für Autofahrer stellt der Schutzstreifen für Radfahrer visuell eine Verengung der Fahrbahn dar (eine „Neuordnung des Straßenraums“, wie es im ALLRAN heißt). Das ist jedoch nur vordergründig eine Behinderung des Autoverkehrs. Viele Radler benutzen wegen der geschilderten Radweg-Probleme ohnehin die Fahrbahn – und mancher Autofahrer ärgert sich dann erneut über jeden Radler. Der Schutzstreifen für Radler im Bereich der Ortsdurchfahrten zeigt an, dass man sich hier auf Radfahrer einstellen muss. Das ist gut für die Sicherheit und die friedliche Koexistenz von Radfahrern und Autofahrern.

3. Mängel und Maßnahmen im Einzelnen: Unser Radwege-Check für die Gemeinde Berg

Im Folgenden sind 24 Checkpunkte mit ihren Mängeln und möglichen Maßnahmen genauer beschrieben. 17 dieser Punkte kommen aus dem Maßnahmekataster des ALLRAN, 7 weitere sind als *Update* von uns ergänzt. Die Reihenfolge ist danach angeordnet, wie die Checkpunkte an der Strecke liegen:

- für die Hauptroute 1 ausgehend von Percha/Kempfenhausen bis nach Allmannshausen
- für die Hauptroute 2 ausgehend von Berg bis nach Höhenrain.

Die Beschreibung der Mängel und Maßnahmen, wie sie im ALLRAN-Kataster vorgenommen ist, wird zur Dokumentation im ANHANG vollständig wiedergegeben. Daraus wird hier in unserer Darstellung jeweils die Übersichtstabelle entnommen und vorangestellt; „Mängel“ und „Maßnahmen“ sind im Wortlaut wiedergegeben. Die Bezeichnung ist manchmal geändert, um den Checkpunkt besser lokalisieren zu können, aber durch die Nr. der Maßnahme (ALLRAN Nr.) ist eine eindeutige Zuordnung möglich.

Dann folgt unter der Bezeichnung „Aktueller Status“ jeweils eine Kommentierung und Bewertung durch das Team der *Roten Radler Berg*.

Übersicht

Checkpunkt	ALLRAN Maßnahme Nr.	Mängel bzw. Maßnahme
		Hauptroute 1: Von Percha nach Allmannshausen
1	822	Netzlücke: Zufahrt zum Naherholungsgebiet Kempfenhausen
2	<i>Update</i>	Radwegbehinderung durch Ausfahrt vom Naherholungsgebiet Kempfenhausen
3	815	Furtmarkierungen am Geh- und Radweg zwischen Kempfenhausen und Berg
4	825	Gefahrenstelle am Abzweig Seestraße
5	830	Überleitung vom Radweg zum Schutzstreifen an der Eitztalstraße
6	<i>Update</i>	Überleitung vom Schutzstreifen zum Radweg vor dem Kreisel
7	831	Furtmarkierungen im Verlauf der Schutzstreifen bis Grafstraße
8	813	Querungsdefizit am Knotenpunkt St 2070/St 2065 (Abzweig nach Aufkirchen)
9	824	Furtmarkierungen zwischen Isartalstraße und Kreuzweg
10	801	Netzlücke: Ende des Geh- und Radwegs am Ortsende von Allmannshausen
		Hauptroute 2: Von Berg nach Höhenrain
11	812	Querungsdefizit St 2070 auf Höhe Lohacker
12	<i>Update</i>	Beginn/Ende des Radwegs Berg-Aufkirchen im Ortsbereich Aufkirchen
13	808	Von Aufkirchen Richtung Aufhausen: Unzureichender Radweg
14	<i>Update</i>	Kreuzung des Radwegs mit einmündender Zugspitzstraße/Osterfelder Straße
15	<i>Update</i>	Radweglücke entlang der Staatsstraße im Ortsbereich Aufhausen
16	806	Querungsdefizit St 2070 am Ortseingang von Aufhausen (Süd)
17	807	Furtmarkierung beim Abzweig Laurentiweg
18	803	Furtmarkierung beim Abzweig Unterer Lüßbach
19	800	Unzureichender Geh- und Radweg entlang der Ortsdurchfahrt Höhenrain
20	<i>Update</i>	Unklares Ende des Radwegs entlang der Staatsstraße im südlichen Ortsbereich von Höhenrain
21	<i>Update</i>	Netzlücke: Keine Weiterführung des Radweges bis nach Dorfen
		Sonstige Routen
22	823	Kreisstraße nach Bachhausen: Abzweig Kirchweg
23	820	Kreisstraße nach Bachhausen: Furtmarkierungen
24	828	Michaeli-/Laurentiweg: Oberfläche

Hauptroute 1: Von Percha nach Allmannshausen

Checkpoint 1

ALLRAN Nr. 822	Netzlücke: Zufahrt zum Naherholungsgebiet Kempfenhausen
Problem:	Fehlendes Angebot für Radverkehr; Führung über Parkplatz
Maßnahme:	Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges

Aktueller Status: Nicht realisiert

Wenn wir die genauere Beschreibung des Problems im ALLRAN-Kataster richtig verstehen (siehe ANHANG, Maßnahme Nr. 822), so bezieht es sich auf die Zufahrt zum Parkplatz. Hier sind Autos und Radfahrer und Fußgänger in beiden Richtungen auf einer Fahrbahn unterwegs. An belebten Sommertagen geht es tatsächlich chaotisch zu.

ALLRAN schlägt hier die Anlage eines Geh- und Radwegs vor, was die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zweifellos verbessern würde. Ob angesichts der geringen Straßenbreite dafür überhaupt Platz ist, wäre zu prüfen. Auch über die Dringlichkeit einer solchen Maßnahme kann man geteilter Meinung sein.

Für den Radverkehr scheint uns das Problem an dieser Stelle ein anderes, wie das folgende Foto zeigt. Eine genauere Beschreibung gibt der nächste Checkpunkt.



Checkpoint 2

Update ALLRAN	Behinderung des Radverkehrs durch die Ausfahrt vom Naherholungsgebiet Kempfenhausen
Problem:	Ausfahrt vom Parkplatz auf die Staatsstraße kreuzt Geh- und Radweg
Maßnahme:	Kurzfristig: Rotmarkierung des Geh- und Radwegs Längerfristig: Verlegung der Ausfahrt des Parkplatzes

Aktueller Status: Gefahrenstelle

Bei schönem Sommerwetter bietet die Staatsstraße St 2070 vor Percha bzw. in Kempfenhausen das bekannte Bild (siehe Foto): Verstopfung durch den Naherholungsverkehr. Die Hauptzufahrt zum Naherholungsgelände Kempfenhausen führt zum großen Parkplatz am Restaurant Seestuben. Die relativ enge Straße ist zugleich Zufahrt zum Parkplatz und Ausfahrt vom Parkplatz – und sie kreuzt den Geh- und Radweg entlang der Staatsstraße.

Die Behinderung und Gefährdung des Radverkehrs entsteht vor allem durch die ausfahrenden Autos, die vom Parkplatz auf die belebte und oft verstopfte Staatsstraße einbiegen wollen. Die Sichtverhältnisse sind schwierig, das Einfädeln in den Verkehr auf der Staatsstraße ebenso. Um die Situation überblicken zu können, müssen die Autofahrer den Radweg fast zwangsläufig blockieren.

Auto- und Radverkehr stehen an dieser Gefahrenstelle in einem schwer auflösbaren Konflikt. Eine nachhaltige Entschärfung wäre nur möglich, wenn die Ausfahrt vom Parkplatz anders geführt würde, was im Prinzip möglich wäre, nämlich über den Schiffbauerweg. Sicherlich wirkt auch diese Lösung Probleme auf. Ihr zusätzlicher Vorteil wäre aber, dass die Autofahrer von dort direkt eine Auffahrt zur Autobahn Richtung München haben, also nicht – wie bisher – die Stauungen vor der Ampelkreuzung in Percha verschärfen würden.

Solange eine solche Lösung nicht dauerhaft realisierbar ist, wäre zu prüfen, ob sie nicht als Sonderregelung an heißen Sommerwochenenden möglich ist. Die Polizei könnte an solchen Tagen die Sperre zum Schiffbauerweg öffnen und so den Autoverkehr der Naherholer abfließen lassen.

Wenn auch dies nicht realisiert wird, bleibt als kleine Lösung allenfalls eine verbesserte visuelle Sicherung für den Radverkehr an der Staatsstraße. Die Autofahrer benötigen einen stärkeren Warnhinweis, dass sie bei der Ausfahrt auf die St 2070 den Radweg kreuzen. Wir schlagen dafür eine Rotmarkierung des Geh- und Radweges im Bereich der Einmündung der kreuzenden Straße vor.

Checkpoint 3

ALLRAN Nr. 815	Furtmarkierungen für den Radweg auf der Strecke von Percha bis Berg
Problem:	Fehlende Furtmarkierungen
Maßnahme:	Markierung von Furten (ohne Rotmarkierung) im gesamten Verlauf des gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen Kreisverkehr Berg und Ortstafel Percha

Aktueller Status: Realisiert.

Checkpoint 4

ALLRAN Nr. 825	Gefahrenstelle am Abzweig Seestraße
Problem:	Eingeschränkte Sicht
Maßnahme:	Deutliche Trennung zwischen Bushaltestelle und Geh- und Radweg

Aktueller Status: Realisiert.

Checkpunkt 5

ALLRAN Nr. 830	Furtmarkierung an der Einmündung Etztalstraße
Problem:	Fehlende Überleitung vom straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg auf den Schutzstreifen auf der Fahrbahn
Maßnahme:	Markierung einer Furt (ggf. Roteinfärbung) inkl. einer gesicherten Überleitung auf den Schutzstreifen

Aktueller Status: Nicht realisiert.

Da der Radweg hier endet, müssen die Radfahrer schräg über die Einmündung der Etztalstraße auf die Fahrbahn, wo der markierte Schutzstreifen für die Radfahrer im Ortsbereich Berg beginnt. Viele Radfahrer fahren allerdings geradeaus weiter auf dem Gehweg. Der relativ breite Gehweg vermittelt offenbar ein größeres Sicherheitsgefühl, auch wenn es hier durchaus zu Kollisionen mit Fußgängern kommen kann.

Es fehlt an dieser Stelle eine deutliche Überleitung vom Radweg auf den Schutzstreifen. Eine gut sichtbare Furtmarkierung würde den Radfahrern ein deutliches Signal geben und zugleich die Autofahrer auf den querenden Radverkehr hinweisen.



Checkpoint 6

Update ALLRAN	Vor dem Kreisel: Überleitung vom Schutzstreifen zum Radweg
Problem:	Kreisel ermöglicht keinen Einstieg in den Radweg nach Percha
Maßnahme:	Querungshilfe vor dem Kreisel als Überleitung zum Radweg deutlicher kennzeichnen; oder Überleitung zum Radweg vorverlegen zur Einmündung Etztalstraße

Aktueller Status: Verbesserungsbedarf

Dieser Checkpunkt betrifft den Radverkehr in der Gegenrichtung, also nach Starnberg. Die Radfahrer werden auf der Fahrbahn durch das Ortszentrum geführt, und zwar mit einem Schutzstreifen, der etwa 100 m vor dem Kreisel endet. Direkt vor dem Kreisel gibt es eine Querungshilfe hinüber zum Wohnzentrum Etztal, und von dort geht es zum Einstieg in den linksseitigen Geh- und Radweg nach Starnberg. Für Radfahrer ist nicht ohne Weiteres erkennbar, dass auch sie die Querungshilfe benutzen müssen, um zum Radweg nach Starnberg zu gelangen. Wenn sie in den Kreisel einfahren, können sie danach praktisch nur auf der Fahrbahn weiterfahren und müssen nach einigen hundert Metern die Fahrbahn queren, um den linksseitigen Radweg zu erreichen.



Es gibt an der Querungshilfe ein kleines Hinweisschild für Radler mit einem Pfeil nach links.



Das ist jedoch nur ein Hinweisschild, keine Furtmarkierung und kein Gebotsschild. Hier ist eine deutlichere Markierung notwendig, die auch Autofahrern einen Warnhinweis auf links abbiegende Radler gibt.

Alternativ könnte eine andere Lösung geprüft werden. Der Geh- und Radweg zwischen Etztalstraße und Wohnzentrum Etztal ist derzeit nur in eine Richtung für Radler freigegeben, nämlich in Richtung Ortsmitte (siehe Checkpunkt 5). Wenn er auch in der Gegenrichtung für Radler freigegeben würde, könnte die Überleitung auf den linksseitig geführten Radweg nach Starnberg bereits an dieser Stelle erfolgen. Dies müsste durch entsprechende Hinweise an Radfahrer und Autofahrer deutlich sichtbar gemacht werden.

Checkpoint 7

ALLRAN Nr. 831	Furtmarkierungen im Verlauf der Schutzstreifen bis Grafstraße
Problem:	Fehlende Furtmarkierungen im Verlauf der bestehenden Schutzstreifen
Maßnahme:	Markierung von Furten (mit Fahrradpiktogrammen) im Verlauf der Schutzstreifen und des Geh- und Radwegs

Aktueller Status: Teilweise realisiert, aber Verbesserungsbedarf

Abgesehen von der schon diskutierten Einmündung Etztalstraße (siehe Checkpunkt 16) gibt es hier keine fehlenden Furtmarkierungen.³ Das Problem ist vielmehr die schlechte Qualität und Sichtbarkeit der Markierungen und Piktogramme.



Wenn kein Platz oder kein Geld für einen richtigen Radweg da ist, sind Schutzstreifen für die Radfahrer auf der Fahrbahn besser als gar nichts. Aber sie können ihre Schutzwirkung nur entfalten, wenn die Markierungen und Piktogramme deutlich und sichtbar angebracht sind. In der Ortsdurchfahrt Berg sind sie ziemlich verblasst und teilweise verwittert. Sie sollten regelmäßig auf ihren Zustand überprüft und in gutem Zustand gehalten werden.

³ Der Abzweig Bäckerstraße benötigt keine Furtmarkierung, weil es sich um eine Einbahnstraße handelt.

Checkpoint 8

ALLRAN Nr. 813	Querungsdefizit am Knotenpunkt St 2070/St 2065 (Abzweig nach Wolfratshausen)
Problem:	Ungesicherte Querung der Seeshaupter Straße (St 2065) am Knotenpunkt
Maßnahme:	Umgestaltung des Knotenpunktes mit sicheren Überleitungen für den Radverkehr auf den parallel verlaufenden Geh- und Radweg zur Seeshaupter Straße (Anlage von Querungshilfen).

Aktueller Status: Nicht realisiert.



An der großen Abzweigung:
Radler nach Münsing/Aufkirchen
sollen hier entlang. Dazu müssen sie
die Straße überqueren.

Aber bitte wie?

Der Radler auf dem unteren Bild
schaute eine Weile suchend auf die
Asphaltfläche und schob dann sein
Rad quer über die Kreuzung.



Fortsetzung >>> nächste Seite.



Vom Radweg aus gesehen:
Hier soll man hinüber
(auch über den Grünstreifen).

Und wenn man drüben ist?

Geht's weiter auf der viel
befahrenen Straße –
ohne Geh- und Radweg,
ohne Schutz.

Da helfen auch die Warn-
schilder im Baumschatten
wenig.



ALLRAN legt hier den Finger auf einen wunden Punkt der Staatsstraßenführung im Ortsbereich der Gemeinde Berg. An dieser Stelle liegt eine echte Fehlplanung vor – aus einer Zeit kommend, als Verkehrsplanung die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern noch weniger im Blick hatte. Jetzt ist eine nachträgliche Reparatur gefordert, auch wenn diese Geld kostet.

Was der ALLRAN-Vorschlag merkwürdigerweise nicht im Blick hat: Wie geht es nach einer Querungshilfe auf der anderen Seite weiter? Fußgänger und Radfahrer würden dort buchstäblich auf der Straße stehen. Der Geh- und Radweg beginnt erst 300 m weiter am Lohacker. Der Bau einer Querungshilfe über die Berger Straße macht daher nur Sinn, wenn dies mit dem Bau des fehlenden Teilstücks für einen durchgehenden Geh- und Radweg am Beginn der Isartalstraße verbunden wird. Damit würde eine gefahrenträchtige Netzlücke geschlossen.

Checkpoint 9

ALLRAN Nr. 824	Furtmarkierungen zwischen Isartalstraße und Kreuzweg
Problem:	Fehlende Furtmarkierungen im Verlauf des gesamten straßenbegleitenden Geh- und Radwegs
Maßnahme:	Markieren von Furten im Verlauf des gesamten straßenbegleitenden Geh- und Radwegs

Aktueller Status: Teilweise realisiert, aber Verbesserungsbedarf

Es gibt auf dieser Teilstrecke zwei Einmündungen, die gefahrenträchtig sind und daher gute Markierungen benötigen.

- Einmündung Schatzlanger:
Hier gibt es eine gute Furtmarkierung, sogar mit rotem Belag.
- Einmündung der Assenbacher Straße (von Leoni):
Eine deutlichere Furtmarkierung wäre hilfreich, vielleicht auch hier mit Rotfärbung.

Checkpoint 10

ALLRAN Nr. 801	Netzlücke: Ende des Geh- und Radwegs am Ortsende von Allmannshausen
Problem:	Fehlendes Angebot für den Radverkehr
Maßnahme:	Anlage eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegs

Aktueller Status: Nicht realisiert.

Eine durchgehende Radwegverbindung von Berg nach Münsing ist seit Jahren beschlossen. Immerhin konnte der Radweg von Münsing bis nach Weipertshausen im vergangenen Jahr eröffnet werden. Aber immer noch fehlt das Teilstück zwischen Allmannshausen und Weipertshausen. Es handelt sich hier um die Strecke durch den Wald, die besonders gefährlich ist: eng, dunkel, kurvenreich, schlechter Straßenbelag. Der Bau eines Geh- und Radwegs soll daher im Zuge einer größeren Sanierung der bestehenden Staatsstraße erfolgen. Eine konkrete Vorplanung, finanziert von den Gemeinden Münsing und Berg, liegt seit Jahren vor, doch der Zeitplan für die Realisierung wurde vom Staatlichen Bauamt Weilheim immer wieder verschoben. Jetzt wird das Jahr 2024 als angestrebter Termin der Fertigstellung genannt.

Der Grund für die Verzögerungen: Es hakt bei den Verhandlungen des Staatlichen Straßenbauamts Weilheim über erforderliche Grundabtretungen durch einzelne Landwirte. Bei allem Verständnis für die Beweggründe einzelner Beteiligter:

Die jahrelange Blockierung dieses wichtigen Vorhabens ist nicht akzeptabel.

Es müssen Wege gefunden werden, um so wichtige Projekte im öffentlichen Interesse zu beschleunigen.



Ende eines Alltagsradroutennetzes: Hier geht's in den Wald.

Hauptroute 2: Staatsstraße 2070 von Berg nach Höhenrain

Checkpoint 11

ALLRAN Nr. 812	Querungsdefizit St 2070 auf Höhe Lohacker
Problem:	Ungesichertes Ende des gemeinsamen Geh- und Radwegs
Maßnahme:	Anlage einer Querungshilfe (mit entsprechenden Markierungen) zur Überleitung vom Geh- und Radweg auf die Fahrbahn

Aktueller Status: Teilweise realisiert, aber Verbesserungsbedarf

Die geforderte Querungshilfe auf Höhe Lohacker/Sportgelände ist mittlerweile gebaut worden. Sie ist allerdings vorrangig auf die Bedürfnisse der Fußgänger ausgerichtet. Für Radfahrer, die von Aufkirchen kommen, ist die Situation unklar. Der Radweg endet hier, ohne dass dies durch ein „Ende“-Schild angezeigt wird. Man muss für die Weiterfahrt auf die andere Straßenseite wechseln, also die belebte Staatsstraße überqueren. Dafür hat man zwei Möglichkeiten:

- Entweder vor der Einmündung Lohacker hinüber zu dem kurzen Geh- und Radweg auf der anderen Straßenseite. Der ist allerdings nicht beschildert, und auch sonst gibt es keinerlei Markierungen, auch keine Hinweise für die Autofahrer auf querende Radler.

- Oder geradeaus weiter über die Einmündung Lohacker und dahinter die bestehende Querungshilfe benutzen. Dieser Weg wird allerdings durch keinerlei Führungslinien oder andere Hinweise für Radfahrer unterstützt. Und wenn man den Weg in der Aufkirchener Straße fortsetzen will, kommt man dort auf der falschen Straßenseite an.



Ende des Radwegs –
ohne Schild und
ohne Hinweis, wie
es weitergeht.

Fazit: Das mit der Maßnahme angestrebte Ziel ist für die Radfahrer mit der bestehenden Lösung nicht erreicht! Hier besteht Nachbesserungsbedarf.

Die Situation würde sich anders darstellen, wenn der linksseitige Geh- und Radweg weitergeführt würde bis zur großen Kreuzung. Dort hat ALLRAN die fehlende Querungshilfe über die Berger Straße angemahnt (siehe Checkpunkt 8). Die macht allerdings nur Sinn, wenn von dort bis zum Lohacker der fehlende Geh- und Radweg gebaut würde. Dann würde die Notwendigkeit, am Lohacker die Staatsstraße zu queren, für einen großen Teil der Radfahrer ganz entfallen.

Checkpoint 12

Update ALLRAN	Beginn/Ende des Radwegs Berg-Aufkirchen im Ortsbereich Aufkirchen
Problem:	Unsicherheit durch unklare Beschilderung
Maßnahme:	Schilder und Führungslinien überprüfen. Maßnahmen abhängig vom Gesamtkonzept für Aufkirchen.

Aktueller Status: Verbesserungsbedarf

Dies ist sozusagen das andere Ende des eben diskutierten Radwegs zwischen Berg und Aufkirchen, nämlich das Aufkirchener Ende. Auch hier sind die Einleitung in den Radweg wie die Ausleitung aus dem Radweg Gefahrenstellen, die vermindert werden könnten.

a) Einleitung des Radweges in Richtung Berg

Verwirrend: Der kurze Geh- und Radweg auf der rechten Fahrbahnseite, der nur ca. 200 m bis zur Siedlung führt, ist gut sichtbar beschildert. Für den Geh- und Radweg auf der linken Fahrbahnseite, der nach Berg führt, ist das nicht der Fall. Das Gebotsschild, das den Beginn des Geh- und Radweges anzeigt, steht erst ca. 30 m nach dem eigentlichen Beginn (außerdem halb verdeckt durch Büsche). Radfahrer müssen zum Einstieg in den Radweg hier die Fahrbahn queren, und zwar an einer unübersichtlichen Stelle (Busverkehr, Schulkinder). Dafür wären klare Hinweise und Führungslinien besonders wichtig.

b) Ausleitung des Radwegs aus Richtung Berg

Es gibt keine „Ende“-Schild für den von Berg kommenden gemeinsamen Geh- und Radweg. Daher ist unklar, ob die Fortführung im Ortsbereich Aufkirchen (nach der Ampel) ausschließlich Gehweg ist oder weiterhin ein gemeinsamer Geh- und Radweg!

Viele Radfahrer fahren weiter auf dem Gehweg (oder ist der auch Radweg?). Das entlastet zwar die oft unübersichtliche Fahrbahn der Ortsdurchfahrt Aufkirchen – aber auch auf dem Geh- und Radweg ist es eng und unübersichtlich (querende Fußgänger und Kinder, parkende Autos). Vermutlich soll man nach der geltenden Regelung die Fahrbahn benutzen, doch wird dies durch keinerlei Hinweise oder Führungslinien verdeutlicht.



So geht es hinein nach Aufkirchen. Der Radweg endet ohne Schild oder Markierung – und ohne Hinweis, wie es für Radfahrer weitergeht: auf die Fahrbahn wechseln oder auf dem Gehweg (=Radweg?) bleiben?

Im Rahmen eines Gesamtkonzepts (siehe Kapitel 2) schlagen wir vor zu prüfen, ob eine Markierung von Schutzstreifen für Radfahrer auf der rechten Fahrbahnseite im Bereich der Ortsdurchfahrt Aufkirchen (wie bei der Ortsdurchfahrt in Berg) möglich ist. Das würde auch die Situation am Marienplatz übersichtlicher machen. Der Schutzstreifen könnte durchgehend weitergeführt werden (siehe Checkpunkt 13).

Checkpunkt 13

ALLRAN Nr. 808	Von Aufkirchen/Mitte Richtung Aufhausen: Unzureichender Radweg
Problem:	Zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg (bis zur Einmündung Osterfelder Straße); unebene/verschmutzte Oberfläche
Maßnahme:	Aufheben der Benutzungspflicht; Markierung eines Schutzstreifens (einseitig, inkl. Neuordnung des Straßenraums)

Aktueller Status: Nicht realisiert

Wir verstehen die vorgeschlagene Maßnahme so, dass in der Fahrtrichtung von Aufkirchen nach Aufhausen auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen für Radfahrer markiert werden soll. Der bestehende Geh- und Radweg auf der anderen Straßenseite wäre dann nur für Radfahrer in der Gegenrichtung (von Aufhausen nach Aufkirchen) als Radweg gekennzeichnet. Das würde den gemeinsamen Geh- und Radweg tatsächlich entlasten, vor allem weil dann die Fahrräder in Bergab-Richtung – mit oft hoher Geschwindigkeit – vom engen Gehweg verbannt wären. Weiterer Vorteil wäre, dass die Radfahrer in Aufkirchen nicht mehr die Fahrbahn wechseln müssten.



Knotenpunkt der St 2070 in Aufkirchen: rechts Marienplatz, links Abzweig Farchacher Straße. Der gemeinsame Geh- und Radweg nach Aufhausen beginnt links im Bild – der Radfahrer auf dem Foto zieht es vor, auf der Fahrbahn weiterzufahren.

Checkpunkt 14

Update ALLRAN	Kreuzung des Radwegs mit einmündender Zugspitzstraße/Osterfelder Straße
Problem:	Schlechte Sichtverhältnisse für Autofahrer beim Einbiegen auf die Staatsstraße; kreuzende Radfahrer können mit hohem Tempo kommen
Maßnahme:	Verbesserte Sichtverhältnisse durch Verlegung der bestehenden Hecke (Privatgrundstück!). Oder Verlegung des markierten Fahrwegs für die Radfahrer. Oder Gesamtkonzept mit Schutzstreifen.

Aktueller Status: Gefahrenstelle!

Wegen der unübersichtlichen Straßenkreuzung wurde vor Jahren hier eine Rot-Markierung des kreuzenden Fahrwegs der Radfahrer vorgenommen. Mittlerweile hat der Einmündungsverkehr zur Staatsstraße hier stark zugenommen, nicht zuletzt nach der Asphaltierung der Osterfelder Straße, die jetzt quasi als Umgehungsstraße für Aufkirchen dient. Das Problem wird sich weiter verschärfen, wenn die Sozialwohnungen an der Osterfelder Straße gebaut werden. Die bestehende Lösung wird der Situation daher nicht mehr gerecht. Sie ist eine echte Gefahrenstelle!

Beste Lösung wäre die Realisierung der im ALLRAN vorgesehenen Maßnahme Nr. 808, die eben diskutiert wurde. Sie würde die Radfahrer, die von Aufkirchen (bergab, mit Tempo und mit Vorfahrt) diese Straßeneinmündung queren, auf die andere Straßenseite verlegen. Dort sind die Sichtverhältnisse sehr viel besser.

Falls diese Lösung nicht realisiert werden kann, müsste zur Entschärfung der Situation die rote Radweg-Markierung an dieser Stelle verlegt werden: nicht schräg die Einmündung der Straße querend, sondern gerade hinüber und erst danach abbiegend auf die Fortführung des Geh- und Radweges.



Da hilft auch kein Warnschild im Gebüsch: Die Hecke (auf Privatgrund) verdeckt die Sicht. Autofahrer haben keine Chance, von rechts kommende schnelle Radfahrer zu sehen.

Checkpoint 15

Update ALLRAN	Radweglücke entlang der Staatsstraße im Ortsbereich Aufhausen
Problem:	Radfahrer müssen sich auf die Fahrbahn der St 2070 begeben. In Fahrtrichtung Süd (von Aufkirchen kommend) müssen sie auch die Fahrbahn queren.
Maßnahme:	Fortführung des Schutzstreifens für Radfahrer, der im Streckenabschnitt von Aufkirchen nach Aufhausen vorgesehen ist (siehe Checkpunkt 13), in der Ortsdurchfahrt Aufhausen.

Aktueller Status: Gefahrenstelle!

Im ganzen Ortsbereich Aufkirchen-Aufhausen gibt es nur ein kleines Teilstück, in dem ein vorschriftsmäßig ausgebauter gemeinsamer Geh- und Radweg existiert: von der Einmündung Osterfelder Straße bis zum Heimrathof. Ab hier – bis zum Ortsende Aufhausen – ist der gemeinsame Geh- und Radweg nur noch Gehweg. Die Radfahrer müssen auf die Fahrbahn der Staatsstraße wechseln, was hier wegen der Kurve und der dadurch bedingten schlechten Sichtverhältnisse gefährlich ist. Wer in Fahrtrichtung Höhenrain unterwegs ist, muss die Fahrbahn zwei Mal queren (am Heimrathof und dann wieder zurück am Ortsende von Aufhausen). Tatsächlich vermeiden die meisten Radfahrer dies und wählen eine von zwei eigentlich nicht zulässigen Alternativen:

- Wenn sie, von Aufkirchend kommend, vorschriftsmäßig den gemeinsamen Geh- und Radweg bis zum Heimrathof benutzt haben, bleiben sie auf dem Gehweg. Der wird streckenweise allerdings sehr schmal und hat darüber hinaus schlechten Belag – gefährlich!
- Sportliche Radler bleiben nach der Ortsdurchfahrt Aufkirchen ohnehin auf der Fahrbahn (obwohl sie eigentlich den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen müssten). Sie ersparen sich im Bereich der Ortsdurchfahrt Aufhausen dadurch den Zwang zum Fahrbahnwechsel.

So oder so ist dieser Streckenabschnitt eine Gefahrenstelle. Wie beim Geh- und Radweg von Aufkirchen nach Aufhausen würde die Situation entschärft, wenn der von Aufkirchen kommende Radverkehr mit einem Schutzstreifen durchgehend auf die Fahrbahn verwiesen würde. Die schmalen Gehwege könnten dann in der Gegenrichtung als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt werden, weil es wenigstens keine Begegnungen von Radfahrern mehr gäbe.



Checkpoint 16

ALLRAN Nr. 806	Querungsdefizit St 2070 am Ortseingang von Aufhausen (Süd)
Problem:	Ungesichertes Ende/ungesicherter Anfang des gemeinsamen Geh- und Radweges am Ortseingang
Maßnahme:	Anlage einer Querungshilfe (Mittelinsel); Ausleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn

Aktueller Status: Nicht realisiert

Wir verstehen die vorgeschlagene Maßnahme im ALLRAN so, dass die Querungshilfe (Mittelinsel) den Radfahrern, die von Aufkirchen kommend die Fahrbahn benutzen, die Querung zum linksseitig beginnenden Geh- und Radweg erleichtern soll. Das Überqueren der Staatsstraße ist hier aus zwei Gründen problematisch:

- erstens, weil an dieser Stelle auch die Allmannshäuser Straße in die Staatsstraße einmündet und Radfahrer daher Verkehr von verschiedenen Seiten beachten müssen
- zweitens, weil die Autofahrer, die aus Richtung Höhenrain kommen, hier meist noch mit hoher Geschwindigkeit in den Ortsbereich Aufhausen einfahren.

Eine Querungshilfe an dieser Stelle könnte vor allem dann hilfreich sein, wenn sie so gebaut wird, dass sie zugleich als Tempobremse vor der Ortseinfahrt wirkt.

Sie wäre im Übrigen auch für Fußgänger wichtig, denn genau an dieser Stelle (auf der anderen Straßenseite) liegt die Bus-Haltestelle. Der Teil der Fußgänger, der im ostwärts gelegenen Wohngebiet von Aufhausen wohnt, muss hier ebenso wie die Radfahrer die Staatsstraße überqueren.



Ortseingang Aufhausen mit Abzweig Allmannshäuser Straße und Bus-Haltestelle (links).

Der Radfahrer benutzt den Gehweg – was nicht erlaubt ist, aber seiner Sicherheit dient.

Und so schön geht's weiter Richtung Höhenrain.



Checkpunkt 17

ALLRAN Nr. 804	Furtmarkierung beim Abzweig Laurentiweg
Problem:	Unzureichende Furtmarkierung
Maßnahme:	Erneuerung der Furten im Verlauf des gemeinsamen Geh- und Radweges (ohne Rotmarkierungen)

Aktueller Status: Realisiert.

Checkpoint 18

ALLRAN Nr. 803	Furtmarkierung beim Abzweig Unterer Lüßbach
Problem:	Fehlende Furtmarkierung
Maßnahme:	Markierung einer Furt

Aktueller Status: Teilweise realisiert, aber Verbesserungsbedarf

Die Furtmarkierung wurde vorgenommen, aber es gibt an dieser Stelle eine Reihe anderer Probleme:

1) Verdecktes Gebotsschild für Geh- und Radweg

Für Radfahrer, die von Aufkirchen kommen, endet der gut ausgebaute Radweg vor dem Abzweig Biberkorstraße. Der gemeinsame Geh- und Radweg wird auf der gleichen Straßenseite weitergeführt, jetzt direkt an der linken Fahrbahnseite bis zum Abzweig Unterer Lüßbach. Das Gebotsschild „Geh- und Radweg“ steht allerdings nicht am Beginn dieses Streckenabschnitts, sondern mitten drin hinter der Lüßbachbrücke, und dort ist es durch andere Schilder weitgehend verdeckt. Das ist maximal unübersichtlich. Das Gebotsschild sollte ca. 50 m vorgezogen werden, direkt an den Abzweig Biberkorstraße.



Suchbild:
Wo ist das Verkehrsschild
für den gemeinsamen Geh-
und Radweg?

2) Abzweig Oberer Lüßbach

Wer in die Straße „Oberer Lüßbach“ auf der anderen Seite der Staatsstraße einbiegen will, hat es nicht leicht. Der Geh- und Radweg hat an dieser Stelle einen hohen Bordstein und keine Bordsteinabsenkung für Radfahrer. Man muss also länger als nötig auf der Fahrbahn fahren, um den Oberen Lüßbach (bzw. in der Gegenrichtung: den Radweg) zu erreichen. Eine Bordsteinabsenkung sollte hier eingefügt werden!

3) Fortführung des gemeinsamen Geh- und Radwegs nach dem Abzweig zum Unteren Lüßbach: Fehlende Markierung

Auch hier wieder maximale Unübersichtlichkeit:

Am Abzweig Unterer Lüßbach weist ein Hinweisschild für Radler nach links (wohin der Tourenweg nach Bachhausen führt). Wer einfach Richtung Höhenrain fahren will, bekommt keinen Hinweis, wo er fahren soll:

- nach links abbiegen?
- geradeaus weiter auf dem Gehweg (= Geh- und Radweg?) auf der linken Seite der Staatsstraße?
- oder auf die rechte Fahrbahnseite der Staatsstraße wechseln?

Es fehlt hier nach dem Abzweig das Gebotsschild „Geh- und Radweg“.



Die Situation würde sich anders darstellen, wenn der Vorschlag eines Schutzstreifens für Radfahrer auf der anderen Fahrbahnseite realisiert würde (siehe dazu unser Konzept in Kapitel 2 dieses Berichts). Die notwendige Querung der Straße würde dann am besten gleich nach Ende des gemeinsamen Geh- und Radwegs an der Biberkorer Straße vorgesehen werden, und der Schutzstreifen würde dort beginnen. Dann ist auch das Problem des Abzweigs in den oberen Lüßbach gelöst.

Checkpunkt 19

ALLRAN Nr. 800	Unzureichender Geh- und Radweg entlang der Ortsdurchfahrt Höhenrain
Problem:	Zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg im Zuge der Ortsdurchfahrt Höhenrain; Benutzungspflicht nicht durchgängig
Maßnahme:	Schaffung eines durchgängigen Angebots in der Ortsdurchfahrt; Aufhebung der Benutzungspflicht; Markierung eines Schutzstreifens (einseitig, inkl. Neuordnung des Straßenraums) in Richtung Süden mit entsprechenden Überleitungen am Beginn/Ende; Führung des Radverkehrs in Richtung Norden auf dem Gehweg Radfahrer frei; Markierung von Radverkehrsfurten (ggf. Roteinfärbung).

Der gemeinsame Geh- und Radweg in der langen Ortsdurchfahrt ist nicht nur eng, sondern hat zudem einen schlechten Belag. Die Folge ist, dass die Radfahrer sich unterschiedlich verhalten: viele fahren auf der Fahrbahn, andere – in beide Richtungen – auf dem Geh- und Radweg. Eine klare Regelung tut Not.

Der Vorschlag im ALLRAN weist den Weg. Ähnlich wie im Ortsbereich Aufkirchen (Maßnahme Nr. 808) soll das Problem des zu engen Geh- und Radwegs dadurch gelöst werden, dass auf der anderen Straßenseite ein Schutzstreifen für Radfahrer markiert wird. Radfahrer, die aus Richtung Aufkirchen kommen, werden so auf die Fahrbahn geleitet.

Der bestehende Geh- und Radweg ist für Radfahrer dann nur noch in Richtung Aufkirchen zu benutzen. Das hat den Vorteil, dass es auf dem engen Weg zumindest keinen Fahrrad-Gegenverkehr mehr gibt. Ob man den Weg in dieser Fahrtrichtung weiterhin als „Gemeinsamen Geh- und Radweg“ beschildert (d.h. mit Benutzungspflicht durch Radfahrer) oder als „Gehweg Radfahrer frei“ (d.h. ohne Benutzungspflicht, Radfahrer müssen auf dem Gehweg Schritt fahren, können alternativ aber auch die Fahrbahn benutzen) bleibt zu entscheiden.



Schutzstreifen für Radfahrer
in Fahrtrichtung Dorfen –
eine Lösung für Höhenrain?

Checkpunkt 20

Update ALLRAN	Unklares Ende des Radwegs entlang der Staatsstraße im südlichen Ortsbereich von Höhenrain
Problem:	Es gibt kein Verkehrsschild „Geh- und Radweg Ende“.
Maßnahme:	Beschilderung zum Ende des Geh- und Radwegs überprüfen. Weitergehende Lösung: Schutzstreifen auf der Fahrbahn (siehe vorhergehenden Checkpunkt) bis zum Ortsende weiterführen.

Die Maßnahme Nr. 800 des ALLRAN (siehe Checkpunkt 19) unterstellt ein Ende des gemeinsamen Geh- und Radwegs an der Abzweigung Münsinger Straße. Dort gibt es jedoch kein entsprechendes „Ende“-Schild. Vielmehr steht 100 m weiter vor dem Kiosk ein erneutes Gebotsschild „Geh- und Radweg“ (kurios, weil der Weg hier in einer Grasfläche endet).



Man umfährt also den Kiosk bis zum Gasthof „Alter Wirt“, wo es eng und unübersichtlich werden kann, und quert dann den Parkplatz des Gasthofs. Der Weg führt danach weiter, aber es ist unklar, ob er ab hier nur noch Gehweg oder weiterhin Geh- und Radweg ist. Als gemeinsamer Geh- und Radweg wirkt er zunächst ausreichend breit und einladend, wird dann zum Ortsende hin aber immer schmaler, so dass einander entgegengeradete Radler kaum mehr Platz haben. Das kann gefährlich werden!

In der Gegenrichtung ist dieser Gehweg nirgends als Geh- und Radweg gekennzeichnet. Wenn man ihn in beiden Richtungen nur als Gehweg sieht, heißt das, dass ab dem Gasthaus „Alter Wirt“ die in Richtung Dorfen fahrenden Radler auf die Fahrbahn wechseln, hier also die Staatsstraße überqueren müssen. Dafür gibt es aber weder Markierungen noch Hinweisschilder.

Es bietet sich eine einheitliche Lösung für die gesamte Ortsdurchfahrt an. Der Schutzstreifen für Radler in Richtung Dorfen, der im ALLRAN bis zum Abzweig Münsinger Straße vorgesehen ist, sollte dort nicht enden, sondern bis zum Ortsende weitergeführt werden. Dann besteht Klarheit, und die Radler müssen die Fahrbahnseiten nicht wechseln.

Checkpunkt 21

Update ALLRAN	Netzlücke: Fehlende Weiterführung des Radweges bis nach Dorfen
Problem:	Abbruch des Radroutennetzes.
Maßnahme:	Neuen Radweg bauen.

Aus Sicht des Landkreises Starnberg ist die Welt hier an der Landkreisgrenze offenbar zu Ende. Aus Sicht der Radfahrer ist sie es aber nicht. Die fehlenden Anschlusswege über die Landkreisgrenzen hinaus sind eine große Schwäche des bestehenden Radroutennetzes.



Ende des Radwegenetzes -
viel Spaß auf der Staatsstraße (für Radler und Autofahrer)!

Sonstige Routen

Der Vollständigkeit halber führen wir hier die kleineren Maßnahmen auf, die im ALLRAN für Nebenstrecken abseits der zwei Haupttrouten aufgenommen sind.

Checkpoint 22

ALLRAN Nr. 823	Kreisstraße nach Bachhausen: Abzweig Kirchweg
Problem:	Unzureichende Bordabsenkung
Maßnahme:	Bordabsenkung (einseitig)

Aktueller Status: Realisiert.

Checkpoint 23

ALLRAN Nr. 820	Kreisstraße nach Bachhausen: Furtmarkierung am Abzweig Hälsbachweg
Problem:	Fehlende Furtmarkierung
Maßnahme:	Verlegung des gemeinsamen Geh- und Radwegs parallel zur Fahrbahn sowie Markierung einer Furt zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung des Radverkehrs

Aktueller Status: Realisiert.

Checkpoint 24

ALLRAN Nr. 828	Michaeliweg/Laurentiweg: Oberfläche
Problem:	Unebener, geschotterter Belag
Maßnahme:	Erneuern der Oberfläche

Aktueller Status: Feldweg bleibt Feldweg.

4. ANHANG

Alltagsradroutennetz (ALLRAN) für den Landkreis Starnberg: Die vorgesehenen Maßnahmen im Gemeindegebiet Berg

Wiedergegeben sind die Blätter aus dem „Maßnahmekataster“, die sich auf das Gemeindegebiet Berg beziehen.

Neben der geographischen Lokalisierung und der Kurzbeschreibung des festgestellten Mangels sowie der vorgesehenen Maßnahme werden hier zusätzliche Informationen gegeben:

- Baulastträger
Das ist die Behörde, die für die Realisierung der Maßnahme zuständig ist. In der Regel ist das StBa WM (Staatliches Bauamt Weilheim).
- DTVw (Kfz/24h)
Das sind Angaben aus einer Verkehrszählung über die Verkehrsbelastung der jeweiligen Straße, also z.B. 4.900 Kfz pro Tag.
- Vzul.(km/h)
Zulässige Höchstgeschwindigkeit an diesem Streckenabschnitt

Für größere Maßnahmen wird eine „Priorisierung“ vorgenommen. Kriterien dafür sind „Netzbedeutung“, „Verkehrssicherheit“ und „Maßnahme“; für jedes dieser Kriterien werden 0 bis 3 Punkte vergeben. Welche Relevanz diese Bewertung hat, erschließt sich nicht unbedingt. So gibt etwa das Kriterium „Maßnahme“ an, wie aufwändig und teuer eine Mängelbehebung ist. 3 Punkte werden vergeben, wenn eine Baumaßnahme erforderlich ist („Neubau einer Radverkehrsanlage“). Dies hätte theoretisch die höchste Priorität, wird in der Praxis aber offenbar mit der geringsten Priorität bewertet. Realisiert wurden – im Berger Gebiet – in erster Linie Maßnahmen, die nur geringen Aufwand erfordern. Diese sind als „Sofortmaßnahme“ gekennzeichnet.

Es erfolgt abschließend eine „Grobkostenschätzung“, wobei auf diese zum Teil verzichtet wird, wenn es sich um eine Sofortmaßnahme handelt.

Für genauere Erläuterungen wird auf den originalen Bericht verwiesen:

Landratsamt Starnberg: Erstellung eines Alltagsradroutennetzes für den Landkreis Starnberg.
<https://www.lk-starnberg.de/index.php?NavID=613.3868#t3>

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 800 **Kategorie:** unzureichende Breite

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Starnberger Straße (St 2070)	Münsinger Str.	Höhe Querungshilfe	1.698

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Höhenrain	StBa WM	4.900	50

Mangel/Problem
 zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg im Zuge der Ortsdurchfahrt Höhenrain; Benutzungspflicht nicht durchgängig



Maßnahme
 Schaffung eines durchgängigen Angebotes in der Ortsdurchfahrt: Aufhebung der Benutzungspflicht; Markierung eines Schutzstreifens (einseitig, inkl. Neuordnung des Straßenraums) i.R. Süden mit entsprechenden Überleitungen am Beginn/Ende; Führung des Radverkehrs i.R. Norden auf dem Gehweg Radfahrer frei; Markierung von Radverkehrsfurten (ggf. Roteinfärbung)

Priorisierung			
	Netzbedeutung	0	Punkte
	Verkehrssicherheit	1	Punkte
	Maßnahme	2	Punkte
	Gesamt	3	Punkte

Grobkostenschätzung	
ca. netto EURO	34.000

Bemerkungen

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 801 **Kategorie:** Netzlücke - Baumaßnahme

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Berger Str. (St 2065)	Zieglerweg	Kreisgrenze	845

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Höhenrain	StBa WM	< 1.800	100

Mangel/Problem
 fehlendes Angebot für den Radverkehr



Maßnahme
 Anlage eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweges

Priorisierung			
	Netzbedeutung	1	Punkte
	Verkehrssicherheit	0	Punkte
	Maßnahme	3	Punkte
	Gesamt	4	Punkte

Grobkostenschätzung	
	ca. netto EURO 254.000

Bemerkungen

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 803 **Kategorie:** fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
gemeinsamer Geh- und Radweg parallel zur St 2070, Abzweig Unterer Lüßbach	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Höhenrain	StBa WM		100

Mangel/Problem
fehlende Furtmarkierung



Maßnahme
Markierung einer Furt

Priorisierung
Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO
	1.000

Bemerkungen

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 804 **Kategorie:** fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
gemeinsamer Geh- und Radweg parallel zur St 2070, Abzweig Laurentiweg	-	-	874

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Bachhausen / Berg, Höhenrain	StBa WM		100

Mangel/Problem
unzureichende Furtmarkierung



Maßnahme
Erneuerung der Furten im Verlauf des gemeinsamen Geh- und Radweges (ohne Rotmarkierungen)

Priorisierung
Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung
ca. netto EURO 3.000

Bemerkungen

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 806 **Kategorie:** Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Oberlandstraße (St 2070), Ortstafel Aufhausen	-	-	

Gemarkung	Baulasträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Bachhausen	StBa WM	4.900	50

Mangel/Problem
 ungesichertes Ende/ungesicherter Anfang des gemeinsamen Geh- und Radweges am Ortseingang



Maßnahme
 Anlage einer Querungshilfe (Mittelinsel, mittlerer Aufwand); Ausleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn

Priorisierung			
	Netzbedeutung	2	Punkte
	Verkehrssicherheit	1	Punkte
	Maßnahme	2	Punkte
	Gesamt	5	Punkte

Grobkostenschätzung	
	ca. netto EURO 30.000

Bemerkungen

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 808 **Kategorie:** unzureichende Breite

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Oberlandstraße (St 2070)	Am Heimrathof	Farchacher Straße	648

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Berg / Berg, Bachhausen	StBa WM	4.900	50

Mangel/Problem
zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg (1,85 m); unebene/verschmutzte Oberfläche



Maßnahme
Aufheben der Benutzungspflicht; Markierung eines Schutzstreifens (einseitig, inkl. Neuordnung des Straßenraums)

Priorisierung			
	Netzbedeutung	2	Punkte
	Verkehrssicherheit	1	Punkte
	Maßnahme	2	Punkte
	Gesamt	5	Punkte

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	13.000
---------------------	----------------	--------

Bemerkungen

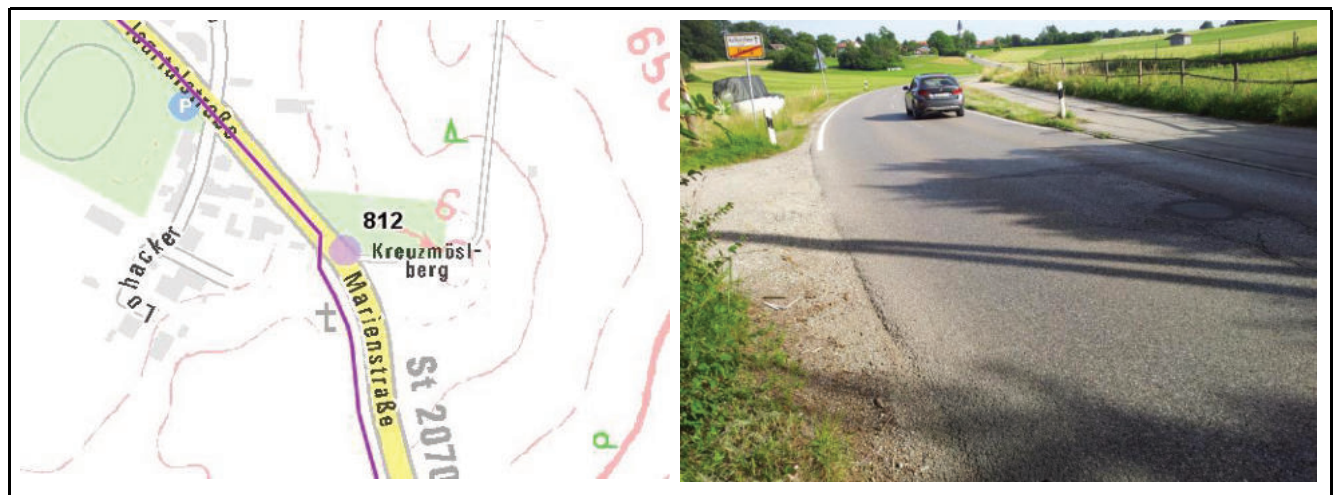
Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 812 **Kategorie:** Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand

Lage	Von	Bis	Länge [m]
St 2070, Ortstafel Berg	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Berg	StBa WM	4.900	50

Mangel/Problem
 ungesichertes Ende des gemeinsamen Geh- und Radweges auf Höhe Lohacker



Maßnahme
 Anlage einer Querungshilfe (mit entsprechenden Markierungen) zur Überleitung vom Geh- und Radweg auf die Fahrbahn

Priorisierung			
	Netzbedeutung	2	Punkte
	Verkehrssicherheit	1	Punkte
	Maßnahme	2	Punkte
	Gesamt	5	Punkte

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO
	30.000

Bemerkungen

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 813 **Kategorie:** Querungsdefizit - hoher baulicher Aufwand

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Marienstraße (St 2070)/Seeshaupter Straße (St 2065)	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Berg	StBa WM	< 4.000	50

Mangel/Problem
 ungesicherte Querung der Seeshaupter Straße (St 2065) am Knotenpunkt



Maßnahme
 Umgestaltung des Knotenpunktes mit sicheren Überleitungen für den Radverkehr auf den parallel verlaufenden Geh- und Radweg zur Seeshaupter Straße (Anlage von Querungshilfen)

Priorisierung			
Netzbedeutung	2	Punkte	
Verkehrssicherheit	0	Punkte	
Maßnahme	2	Punkte	
Gesamt	4	Punkte	

Grobkostenschätzung	
ca. netto EURO	75.000

Bemerkungen

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 815 **Kategorie:** fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Münchener Straße (St 2070)	Buzentauweg (Percha)	Etzalbreite (Berg)	2.789

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Kempfenhausen / Berg, Berg	StBa WM		

Mangel/Problem
fehlende Furtmarkierungen



Maßnahme
Markierung von Furten (ohne Roteinfärbung) im gesamten Verlauf des gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen Kreisverkehr Berg und Ortstafel Percha

Priorisierung

Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO 9.000

Bemerkungen

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 820 **Kategorie:** fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Radweg parallel zur STA 7/Hälsbachweg	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Bachhausen	Landkreis Starnberg	2.500 bis 4.000	100

Mangel/Problem
fehlende Furtmarkierung



Maßnahme
Verlegung des gemeinsamen Geh- und Radweges parallel zur Fahrbahn sowie Markierung einer Furt zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung des Radverkehrs

Priorisierung

Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO 10.000

Bemerkungen

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 822 **Kategorie:** Netzlücke - Baumaßnahme

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Münchener Straße	Zufahrt Restaurant Seestub'n	Parkplatz Seestub'n	83

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Starnberg, Percha	StBa WM	9.600	50

Mangel/Problem
 fehlendes Angebot für den Radverkehr, Führung über Parkplatz



Maßnahme
 Anlage eines gemeinsamen Geh-und Radweges

Priorisierung			
	Netzbedeutung	2	Punkte
	Verkehrssicherheit	2	Punkte
	Maßnahme	3	Punkte
	Gesamt	7	Punkte

Grobkostenschätzung		
	ca. netto EURO	25.000

Bemerkungen

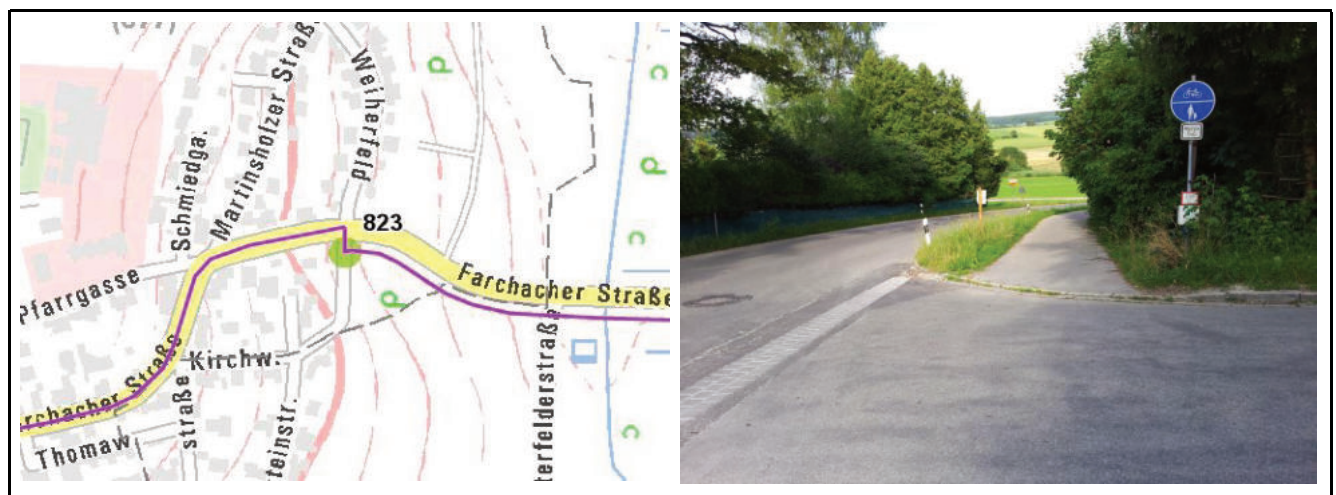
Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 823 **Kategorie:** umwegige/unkomfortable Führung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Farchacher Straße, Abzw. Kirchweg	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Berg	Landkreis Starnberg	< 4.000	50

Mangel/Problem
unzureichende Bordabsenkung



Maßnahme
Bordabsenkung (einseitig)

Priorisierung	
Netzbedeutung	1 Punkte
Verkehrssicherheit	0 Punkte
Maßnahme	1 Punkte
Gesamt	2 Punkte

Grobkostenschätzung
ca. netto EURO 2.000

Bemerkungen
Maßnahme bereits in der Umsetzung (vgl. Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes, 15. Juni 2016)

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 824 **Kategorie:** fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Seeshaupter Straße (St 2065)	Kreuzweg	Isartalstr.	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Berg	StBa WM	2.000	100

Mangel/Problem
fehlende Furtmarkierungen im Verlauf des gesamten straßenbegleitenden Geh- und Radwegs



Maßnahme
Markieren von Furten im Verlauf des straßenbegleitenden Geh- und Radweges

Priorisierung
Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung
ca. netto EURO 6.000

Bemerkungen

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 825 **Kategorie:** besondere Gefahrenstelle

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Münchner Straße (St 2070), Abzw. Seestraße	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Kempfenhausen	StBa WM	9.600	60

Mangel/Problem
eingeschränkte Sicht



Maßnahme
deutliche Trennung zwischen Bushaltestelle und Geh- und Radweg

Priorisierung
Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung
ca. netto EURO 0

Bemerkungen

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 828 **Kategorie:** Oberflächenmangel

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Michaeliweg/Laurentiweg	Hälsbachweg	Habichtweg	1.127

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Bachhausen / Berg, Höhenrain	Gemeinde Berg		Kfz nicht zugelassen

Mangel/Problem
unebener, geschotterter Belag



Maßnahme
Erneuern der Oberfläche

Priorisierung			
Netzbedeutung		0	Punkte
Verkehrssicherheit		0	Punkte
Maßnahme		1	Punkte
Gesamt		1	Punkte

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	
		28.000

Bemerkungen

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 830 **Kategorie:** fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Perchastraße (St 2070)/Etztalstraße	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Berg	StBa WM	9.600	50

Mangel/Problem
fehlende Überleitung vom straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg auf den Schutzstreifen auf der Fahrbahn



Maßnahme
Markierung einer Furt (ggf. Roteinfärbung) inkl. einer gesicherten Überleitung auf den Schutzstreifen

Priorisierung
Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung
ca. netto EURO 2.000

Bemerkungen
zusätzlich: Überleitung auf die Fahrbahn

Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

Nr.: 831 **Kategorie:** fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Perchastraße (St 2070)	Grafstraße	Bäckergasse	204

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
Berg, Berg	StBa WM	9.600	50

Mangel/Problem
fehlende Furtmarkierungen im Verlauf der bestehenden Schutzstreifen



Maßnahme
Markierung von Furten (mit Fahrradpiktogrammen) im Verlauf der Schutzstreifen und des Geh- und Radweges

Priorisierung
Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung
ca. netto EURO 4.000

Bemerkungen

