



# RADROUTENKONZEPT

Sachstandsbericht – Dienstag, 21. September 2021



# INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
A) Rückblick	03
B) Radverkehr aus Bürgersicht	
- Ergebnisse des Fahrradklimatests 2020	
- sonstige Meldungen (z.B. RADar)	08
- Verbesserungsvorschläge des ADFC	
C) Maßnahmen und Planungen für 2021ff	14
D) Finanzmittel für 2021	15

## VERTEILER:

- Bürgermeister Klaus Heilinglehner
- Stadtrat – 24 x
- Verkehrsbehörden (SBA, LRA, Polizei)
- AK Verkehr im LAW, ADFC
- Presse 6 x

## IMPRESSUM

- Verfasser und Berichtersteller: Verwaltungsdirektorin Leonhard
- Stand 08.09.2021

## A) RÜCKBLICK

2020 war von der Corona-Pandemie geprägt, die auch oder gerade beim Thema Radverkehr besondere Auswirkungen gezeigt hat. In vielen Städten sind sog. Pop-up-Radwege entstanden, um der plötzlich rapide gestiegenen Zahl der Radler einigermaßen Herr zu werden, die zur Vermeidung von Ansteckung auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel verzichtet haben. Die Erkenntnisse, die deutschlandweit aus der Beobachtung dieser temporären Maßnahmen gewonnen werden konnten, werden die Radverkehrsförderung noch viele Jahre beeinflussen.

Bereits am 06.04.2018 hatte sich die Stadt offiziell für die Teilnahme am **Modellprojekt „einseitiger Schutzstreifen innerorts“** beworben, das die AGFK zusammen mit der Obersten Baubehörde und der Technischen Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm – NCT – Intelligente Verkehrsplanung durchgeführt hat; die Teilnahmebestätigung erfolgte am 07.06.2018. Im September 2018 fand die sog. Vorher-Untersuchung statt, die die Notwendigkeit einer verbesserten Fahrbahnbenutzung, insbesondere für den stadtauswärts fahrenden Radverkehr, bestätigte.



(Foto: Ullmann)



(Foto: Ullmann)

In Wolfratshausen konnte nach vielen Verzögerungen wegen mangelnder Kapazitäten bei den Markierungsfirmen erst Mitte August 2020 der einseitige Schutzstreifen entlang der Südseite der Sauerlacher Straße angeordnet werden. Er fiel daher zeitlich mit den Pop-up-Radwegen zusammen, hatte inhaltlich aber gar nichts damit zu tun. Bei der Nachher-Untersuchung im Oktober 2020 wurde erneut die Verkehrsmenge ermittelt,

	Vorher	Nachher <sup>2</sup>
<b>Hochgerechnete Verkehrsstärken am Querschnitt</b>		
Radverkehr	1.024 R/24h	1.053 R/24h
DTV (gerundet)	9.600 Kfz/24h	7.500 Kfz/24h

aber auch die Geschwindigkeit der Kfz,

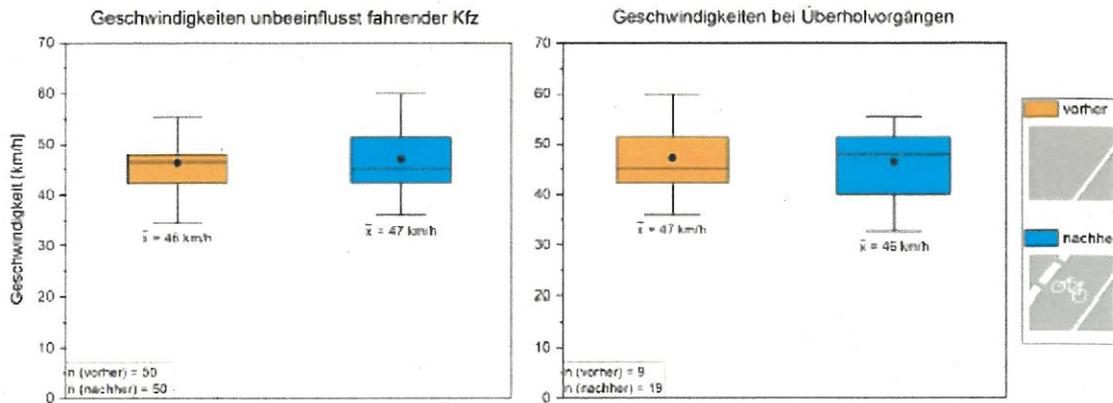
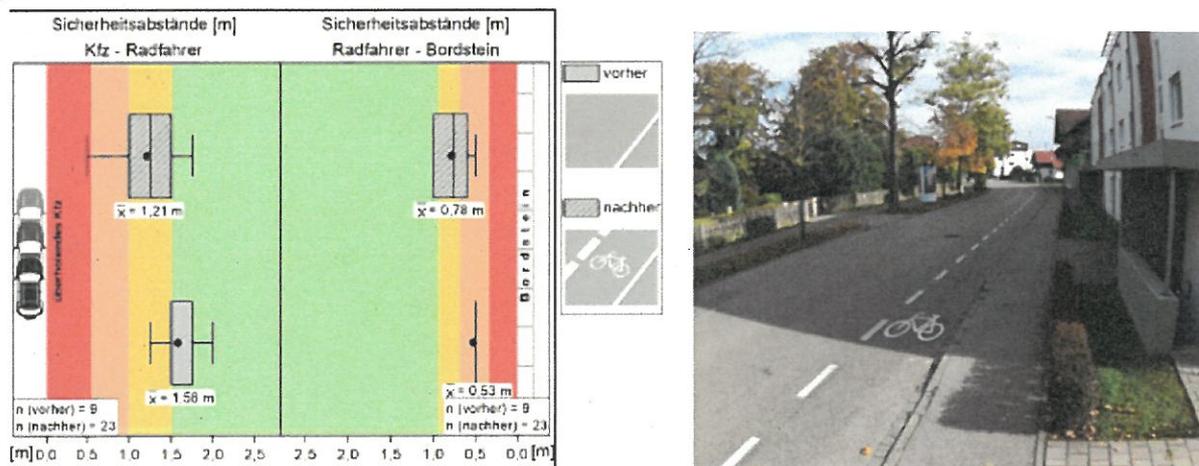


Abbildung 65: Kfz-Geschwindigkeiten unbeeinflusst (links) und überholend (rechts), Sauerbacher Str.

der Überholabstand und der Abstand der Radfahrenden zum Bordstein

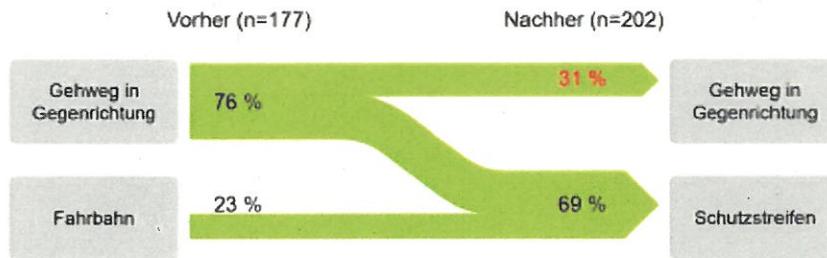


dokumentiert. Zusätzlich fanden bei der Nachher-Untersuchung auch Befragungen der Verkehrsteilnehmer (Radfahrer und Fußgänger) statt.



Am 22. Juli 2021 wurden die Ergebnisse aller Modellprojekte offiziell präsentiert.

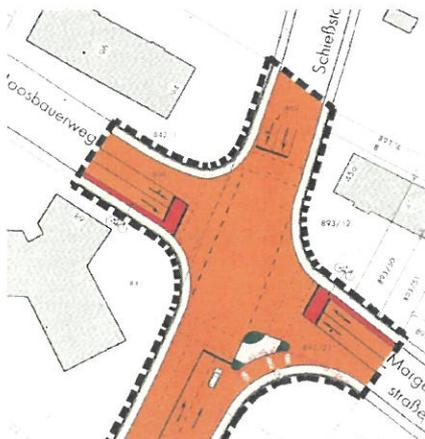
### Verkehrsstärke und Flächennutzung im Vorher-Nachher-Vergleich



Das Ergebnis ist überaus erfreulich, denn 44% der in Richtung Osten fahrenden Radfahrer wechselten auf den Schutzstreifen, so dass nun 69% die Fahrbahn in Richtung Osten nutzen. Gleichzeitig erhöhte sich auch der Anteil der Fahrbahnfahrer in Richtung Westen von 16 auf 27%. Damit verlagerte sich der Radverkehr in beiden Richtungen auf die Fahrbahn und der nördliche Gehweg wurde deutlich entlastet. Die Untersuchung bestätigt insofern, dass das Gefahrenpotential im Seitenraum durch die Markierung des Schutzstreifens reduziert wurde. Verbessert haben sich, laut der bei der Nachher-Untersuchung vor Ort durchgeführten Befragung, auch die Wahrnehmung und die subjektive Sicherheit. 32% der befragten Radfahrer gaben an, dass sich das Kfz-Verhalten verbessert habe, für 55% blieb es unverändert und für 13% verschlechterte es sich. Auf den beiliegenden Auszug aus dem Endbericht zu „Modellprojekte für den Radverkehr in Bayern“ wird verwiesen.

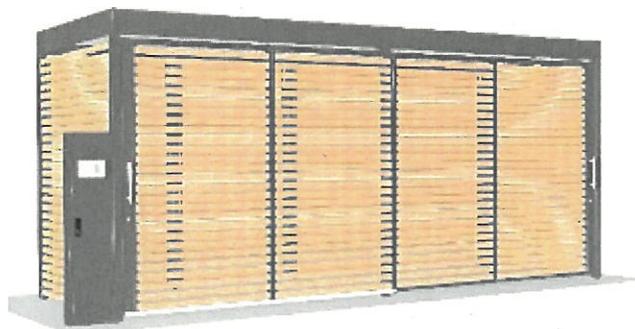
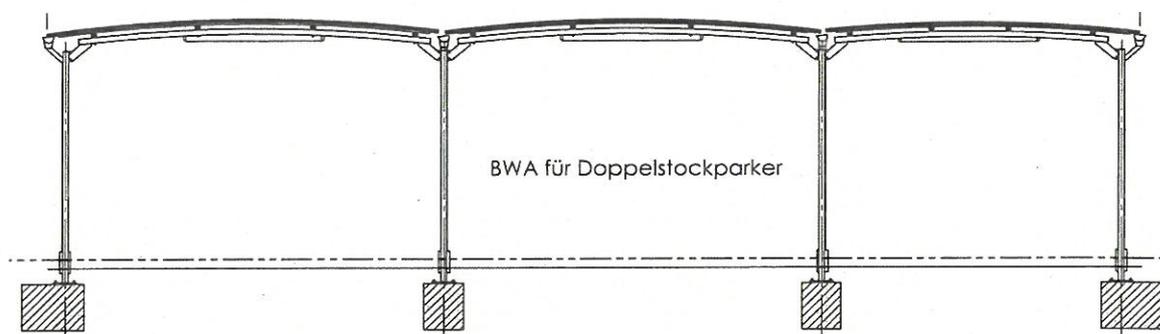
Das grundsätzlich positive Ergebnis der Untersuchung bietet die Möglichkeit, Lösungsvorschläge für die Hauptverkehrsstraßen zu entwickeln, weil diese nicht breit genug sind, um beidseitig gleichartige richtlinien-konforme Radverkehrsanlagen bereitzustellen. Hierzu ist eine Diskussion in der Sitzung am 21.09.2021 vorgesehen.

Die **Stadtratsanträge** vom Oktober 2019 zur Prüfung der Möglichkeiten für **Radaufstellflächen vor den Ampeln** in Wolfratshausen und für das **Anbringen von Trixi-Spiegeln** konnten wegen der Verzögerungen bei der Untersuchung des Modellprojektes in 2020 ebenfalls nicht bearbeitet werden. Hierzu ist eine Diskussion in der gleichen Sitzung vorgesehen.



Das **Förderprogramm Nachhaltige Mobilität** wurde auch im Jahr 2020 sehr gut angenommen; von den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln in Höhe von 100.000,- € wurden ca. 70.000,- € ausgeschöpft. Für 2021 hat der Stadtrat die Richtlinie zum Förderprogramm angepasst und im Haushalt den Ansatz auf 60.000,- € festgesetzt.

Für die **Erneuerung und Erweiterung der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof** über die Bike+Ride-Offensive der DB konnte im Oktober 2020 bzw. im April 2021 der Gestattungsvertrag mit der Deutschen Bahn abgeschlossen werden. Die Einholung der Angebote für Fahrradabstellplätze, Überdachungen und eine Sammelschließanlage wurde im Juni 2021 mit den entsprechenden Vergabebeschlüssen abgeschlossen. Insgesamt entstehen an drei Standorten (Busbahnhof, Empfangsgebäude, Taxistand) 482 neue Abstellplätze. Die Stadt investiert hier ca. 350.000,- €, erhält aber auch eine sehr hohe Förderung durch Bund und Land. Leider können die verschiedenen Tiefbaumaßnahmen (Stromtrassen und neue Anschlusssäulen, Niederschlagswasserbeseitigung, Erstellung bewehrter Fundamente in erheblichem Umfang, Pflasterarbeiten) nicht mehr im Jahr 2021 ausgeführt werden.



(Sammelschließanlage mit mietbaren Plätzen)

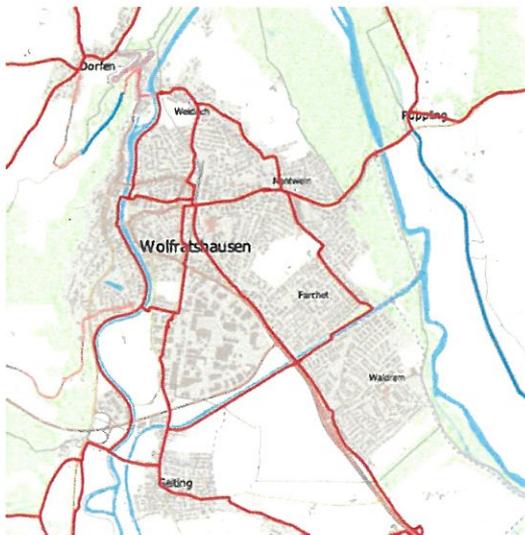
Das **STADTRADELN 2020** fand wegen der Corona-Schutzmaßnahmen im Oktober statt. Im Landkreis haben sich 80 Teams beteiligt. Im Städtevergleich hat Bad Tölz einen deutlichen Sieg eingefahren; mit 31.738 geradelten Kilometern hat die Kreisstadt mehr Strecke gemacht, als Wolfratshausen (15.853 km) und Geretsried (12.719 km) zusammen.



Für 2021 wurde der Aktionszeitraum für das gesamte

Oberland vom 19.06. bis 09.07. festgelegt. In Wolfratshausen haben 20 Teams mit 202 aktiven Radelnden, darunter 11 Stadtratsmitglieder, insgesamt 48.451 km zurückgelegt (Bad Tölz: 24 Teams, 268 Radelnde, 8 Stadtratsmitglieder, 59.960 km – Geretsried: 21 Teams, 163 Radelnde, 8 Stadtratsmitglieder, 30.875 km).

Wie angekündigt hat der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen als Ausfluss des Klimaschutzkonzeptes die Erstellung eines **Alltagsradwegenetzes** in Auftrag gegeben. Bei dem Netz soll es sich um Routen handeln, die als eine schnelle, direkte und ganzjährig nutzbare Verbindung zwischen den Kommunen geeignet sind, um so auch die Verkehrsmittelwahl beeinflussen zu können. Zwischen Mai und Oktober 2020 hat das beauftragte Büro topplan mit den Städten und Gemeinden sowie den einschlägigen Trägern öffentlicher Belange Besprechungen abgehalten und die Ergebnisse in einem Plan zusammengeführt. Seitdem werden alle freigegebenen Routen von den Mitarbeitern des Büros topplan abgefahren. Die Befahrung bildet dann die Grundlage für das Handlungskonzept mit detaillierten Maßnahmenvorschlägen.



Das Ergebnis der Kommunalwahl im März 2020 hatte auch Auswirkungen auf die Zusammensetzung der **Projektgruppe „Radroutenkonzept“**; Mitglieder sind nun: Stadtrat Dr. Manfred Fleischer, Stadtrat Peter Ley, Stadtrat Manfred Menke, Stadtrat Dr. Hans Schmidt, Stadtrat Sepp Schwarzenbach, Herr Werner Grimmeiß (ADFC), Herr Edgar Höber (AK Verkehr des LAW), Frau Susanne Leonhard (Radverkehrsbeauftragte).

Es haben trotz Corona mehrere Sitzungen (teilweise digital) stattgefunden. Im Oktober 2020 war der ADFC- Kreisverband Bad-Tölz Wolfratshausen zu Gast bei der Projektgruppe. In dem zweistündigen Gespräch wurden die vom ADFC bei der Befahrung am 22.09.2020 festgestellten und als Fotodokumentation vorgelegten Problemstellen in Wolfratshausen sowie allgemeine Radverkehrsthemen diskutiert.

# B) Radverkehr aus Bürgersicht

## Ergebnisse des Fahrradklimatests 2020

Im Herbst 2020 fand erneut ein ADFC-Fahrradklima-Test statt. Die weltweit größte Befragung zu den Radverkehrsbedingungen in Städten, die 1988 begonnen und seit 2012 regelmäßig alle zwei Jahre vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert wird, erfasst die Meinung der Radfahrenden als Alltagsexperten und Kunden der Verkehrsplanung in den Städten und ist damit eine wichtige Planungsgrundlage geworden. Als Sonderbefragung rückte 2020 der Umgang mit der Covid-19 Pandemie in Bezug auf das Radfahren in den Fokus.



### Wolfratshausen

Ortsgrößerkategorie: <20.000 Einwohner

#### Kurzüberblick

Gesamtbewertung (Schulnote) **3,8**  
 Rangplatz in Ortsgrößerkategorie **168 von 418 Orten**  
 Vergleich zu 2018 **relative Konstanz (0)**

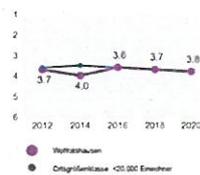
#### Stärken und Schwächen im Städtevergleich

- positiv**
- Fahrradförderung in jüngster Zeit
  - Winterdienst auf Radwegen
  - Werbung für das Radfahren

- negativ**
- geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung
  - Konflikte mit Fußgängern
  - Fahrradmitnahme im ÖV



#### Entwicklung seit 2012



Gefördert durch:  

 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
 aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Stand: 12.03.2021

#### Überblick Wolfratshausen

Anzahl Teilnehmer	96
Gesamtbewertung <sup>1</sup>	3,8
Rangplatz Bund in Ortsgrößerkategorie	168 von 418
Rangplatz Land in Ortsgrößerkategorie	50 von 101
Vergleich Gesamtbewertung zu 2018 <sup>2</sup>	0

#### & im Städtevergleich



#### Stärken und Schwächen

##### ...in der Einzelbewertung<sup>3</sup>

Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,6
Stilles Kopffahren	3,0
Wegweisung für Radfahrer	2,2
Radfahren durch Alt und Jung	3,2
Winterdienst auf Radwegen	3,3
Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,3
Medienberichte	3,4
Reinigung der Radwege	3,5
Fahrraddiebstahl	3,5
Spaß oder Stress	3,5
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,5
Oberfläche der (Rad)wege	3,6
Werbung für das Radfahren	3,6
Hindernisse auf Radwegen	3,8
Konflikte mit Fußgängern	3,8
Fahren auf Radwegen & Radl-streifen	3,9
Abstellanlagen	3,9
Konflikte mit Kfz	4,0
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,0
Sicherheitsgefühl	4,1
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,1
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,2
Führung an Baustellen	4,3
Fahrradmitnahme im ÖV	4,5
Breite der (Rad)wege	4,5
größtenteils Einbahnstr. in Gegenrichtung	4,8
Öffentliche Fahrradriemen	5,0

##### ...im Vergleich zu ähnlichen Orten<sup>4</sup>

Fahrradförderung in jüngster Zeit	+0,9
Winterdienst auf Radwegen	+0,7
Werbung für das Radfahren	+0,6
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	+0,5
Reinigung der Radwege	+0,5
Medienberichte	+0,3
Oberfläche der (Rad)wege	+0,3
Ampelschaltungen für Radfahrer	+0,2
Fahren auf Radwegen & Radl-streifen	+0,2
Führung an Baustellen	+0,1
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	+0,1
Erreichbarkeit Stadtzentrum	+0,1
Wegweisung für Radfahrer	+0,1
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	0,0
Abstellanlagen	0,0
Sicherheitsgefühl	-0,1
Hindernisse auf Radwegen	-0,1
Breite der (Rad)wege	-0,1
Konflikte mit Kfz	-0,1
zügiges Radfahren	-0,1
Radfahren durch Alt und Jung	-0,2
Fahrraddiebstahl	-0,2
Öffentliche Fahrradriemen	-0,2
Spaß oder Stress	-0,3
Fahrradmitnahme im ÖV	-0,4
Konflikte mit Fußgängern	-0,5
größtenteils Einbahnstr. in Gegenrichtung	-1,4

1 Schulnotenystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich  
 2 falls zutreffend Vergleich mit der Gesamtbewertung 2018, fünfstufige Skala  
 == starke Verbesserung = leichte Verbesserung = kaum Veränderung = leichte Verschlechterung = starke Verschlechterung  
 3 Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Orte der Ortsgrößerkategorie  
 4 Beispiel: Sicherheitsgefühl wird 0,1 Notenpunkte schlechter bewertet als im Durchschnitt der Ortsgrößerkategorie.

1 | ADFC Fahrradklima-Test 2020 | Auswertung Wolfratshausen

Die Gesamtbewertung der Stadt liegt genau im Durchschnitt aller Städte dieser Größerkategorie (< 20.000 EW), zeigt aber erneut eine minimale Verschlechterung im Vergleich zu 2018 auf. Es ist sehr erfreulich, dass die Fahrradförderung in jüngster Zeit, der Winterdienst auf Radwegen und die Werbung für das Radfahren besonders positiv wahrgenommen werden.

Zu den besonders negativ bewerteten Kriterien gehören erneut „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ (1) und „Fahrradmitnahme im ÖV“ (2) sowie neu „Konflikte mit Fußgängern“ (3). Es ist bedauerlich, dass die Erläuterungen der Stadtverwaltung zu diesen Punkten offenbar nicht im gebotenen Umfang Verbreitung finden.

(1) In Wolfratshausen gibt es drei Einbahnstraßen (Marktstraße zwischen Bahnhofstraße und Johannisgasse, Am Wasen und Am Waldrand zwischen Fichtenweg und Eichenweg) von denen eine (Am Waldrand) für Radfahrende in Gegenrichtung geöffnet ist. Die kurze Straße Am Wasen ist wegen vorhandener Grünflächen mit altem Baumbestand und parkender Fahrzeuge zu schmal, um Radverkehr in Gegenrichtung ausdrücklich zuzulassen. Das Parken zu verbieten, um den Radverkehr zu bevorzugen, wurde wiederholt diskutiert, aber verworfen. Da die Anlieger wegen der historischen Kommunbebauung keine Möglichkeit haben, ihre Fahrzeuge und die Fahrzeuge möglicher Kunden auf den eigenen Grundstücken unterzubringen, würde ein Halte- oder Parkverbot eine zu große Einschränkung darstellen. Für die Marktstraße zwischen Bahnhofstraße und Johannisgasse wurde die Frage der Öffnung für Radfahrende in Gegenrichtung, im Rahmen der Diskussion um die Umgestaltung, gerade erneut geprüft. Die Bevölkerung wünscht sich mehrheitlich breitere Seitenräume, um der Marktstraße mehr Aufenthaltsqualität zu geben. Hierfür soll die Fahrbahn verschmälert werden und bis auf wenige Behindertenparkplätze und Anlieferzonen kein ruhender Verkehr im öffentlichen Raum möglich sein. Sowohl ein Teil der Bevölkerung, vor allem aber die Verkehrsbehörden und die Unfallkommission lehnen diesen Vorschlag wegen zu geringer Fahrbahnbreiten und der erhöhten Unfallrisiken (v.a. Radfahrer/Fußgänger) weiterhin entscheiden ab.

(2) Auf die Regelung der Fahrradmitnahme im überörtlichen Verkehr (S-Bahn oder Bus) hat die Stadt als kreisangehörige Kommune keinen Einfluss.

(3) Konflikte mit Fußgängern treten auf, weil mit Ausnahme der bisher wenigen Fahrrad-schutzstreifen aus Platzgründen keine Flächen für die ausschließliche Radnutzung zur Verfügung stehen. Die Konflikte betreffen in der Regel Behinderungen eines zügigen Tempos oder rechtswidrige Gehwegnutzungen.

Besonderes Augenmerk legen Stadtverwaltung und Projektgruppe auf die Antworten der Bürgerinnen und Bürger bei der offenen Frage, bei der die Radfahrenden auch ganz spezifische Hinweise zum Radverkehr in ihrer Stadt/Gemeinde hinterlassen können.

Hier wiederholen sich die Aussagen der vergangenen Jahre:

- die Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen (Königsdorfer Straße, Sauerlacher Straße); es fehlen eigene Radverkehrsanlagen, die Mitnutzung der Fahrbahn erscheint zu gefährlich, die Radfahrenden werden zur rechtswidrigen Nutzung der Gehwege genötigt
  - » hier könnten sich nach dem positiven Abschluss des Modellprojektes „einseitiger Schutzstreifen“ neue Möglichkeiten ergeben; auf die Diskussion und Beschlussfassung im Anschluss an diesen TOP wird verwiesen
  
- fehlende Radwegverbindungen zwischen den Ortschaften (z.B. Bad Tölz – Geretsried, WOR – Dorfen, WOR – Münsing)
  - » hier sind die Maßnahmenvorschläge aus dem Alltagsradwegenetz abzuwarten; die Stadt hat hier keinen direkten Einfluss
  
- fehlende Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt
  - » die Äußerungen wurden ohne nähere Ortsangaben getätigt; grundsätzlich kann festgestellt werden, dass die vorhandenen Gehwegbreiten im Ober- und Untermarkt keine zusätzlichen Radabstellanlagen zulassen; das Thema wird jedoch im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Marktstraße, die deutlich breitere Seitenräume bringen soll, bearbeitet. Gleiches gilt für die zukünftige Positionierung und Gestaltung von Radabstellanlagen im Bereich des westlichen Loisachufers. Die derzeit abgebauten Abstellplätze am Johannisplatz werden im Zusammenhang mit der Gestaltung der Fläche östlich der Garagen in Form von überdachten Radständern ersetzt. Weitere neue Radständer werden mit der Neugestaltung der Außenanlagen des Heimatmuseums/Tourist-Info (Untermarkt 10) entstehen.
  
- Befestigung, Unterhalt, Freischneiden; explizit bezüglich einer gewünschten Asphaltierung werden der Loisachuferweg, der Weg am Kanal zwischen Wolfratshausen und Gelting sowie der Weg zwischen Königsdorfer Straße und Wallbergstraße genannt
  - » die Strecken, die im Alltagsradwegenetz des Landkreises bestätigt werden, sollen asphaltiert werden; für den Loisachuferweg zwischen Hatzplatz und Gemarkungsgrenze läuft die Vorbereitung der Ausschreibung, nachdem mit dem Straßenbauamt erfolgreich über eine Kostenbeteiligung verhandelt wurde
  - » Unterhaltsmaßnahmen (z.B. abgesackte Gullys) obliegen dem Straßenbaulastträger; für die Bundes- und Staatsstraßen ist dies das Straßenbauamt Weilheim; die Meldungen der Bürgerinnen und Bürger werden umgehend weitergeleitet
  - » die ständig zu wiederholenden Ermahnungen an die Grundstücksanlieger, überhängende Äste und Zweige regelmäßig zurückzuschneiden, werden vom Ordnungsamt im Rahmen der personellen Möglichkeiten in allgemeiner (Zeitung, Bekanntmachung) und

persönlicher Form (Brief) vorgenommen; die Stadt bemüht sich außerdem eine Außendienststelle zu besetzen, die allgemeine Ordnungswidrigkeiten und Verkehrsordnungswidrigkeiten aufnehmen soll

- das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere zu schnelles oder zu dichtes Überholen, Parken auf Gehwegen und Schutzstreifen
  - » Fehlverhalten ist nirgends auszuschließen; abgesehen von verkehrsregelnden Maßnahmen ist das individuelle Verhalten der Verkehrsteilnehmer von der Kommune nicht beeinflussbar; Geschwindigkeitsmessungen und Kontrollen des Parkverhaltens finden regelmäßig statt

## **Meldungen aus RADar**

Insbesondere während der Aktionszeiträume vom STADTRADELN gehen auf dieser vom Klimabündnis zur Verfügung gestellten Meldeplattform Nachrichten ein. Auch hier werden fehlende Radverkehrsanlagen an den Hauptstraßen moniert.

- Eine Meldung kam zu einem „fehlenden Zebrastreifen“ zur Verbindung von Paradiesweg und Am Bach.
  - » Im Rahmen der Aufwertung der Innenstadt mit Umgestaltung der Marktstraße hat der Stadtrat beschlossen, eine Querunginsel in der Äußeren Beuerberger Straße einplanen zu lassen. Diese kann nach Rücksprache mit dem Straßenbauamt und den Verkehrsbehörden wegen der notwendigen Straßenbreiten jedoch nicht in der unmittelbaren Verlängerung situiert werden, sondern muss geringfügig nach Süden verschoben werden.
- Eine weitere Meldung betrifft den Wechsel des Radweges über das Industriegleis im 90° Winkel. Hierzu wird angefragt, ob sich die Breite des Weges (Schienenkreuzung) nicht vergrößern oder in 45° anlegen lässt.
  - » Die bestehenden Gleisquerungen wurden im Zusammenhang mit der Errichtung der Fuß- und Radwegunterführung der Schießstättstraße eisenbahnrechtlich genehmigt und gebaut. Eine Änderung, die eine zügigere Durchfahrt ermöglichen würde, wird von der Eisenbahnaufsicht (Regierung von Oberbayern) ausdrücklich abgelehnt; diese Behörde fordert stattdessen sogar den nachträglichen Einbau von Umlaufsperrern, die die Stadt unter Hinweis auf den genehmigten Bestand und fehlende Unfälle ablehnt. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Zu allen Meldungen wurden über das Landratsamt Antworten eingestellt und sind somit für die Melder abrufbar.

## Verbesserungsvorschläge des ADFC

Der ADFC benennt 16 Punkte, zu denen Wünsche nach Asphaltierung (Loisachuferwege, Weg zur Wallbergstraße) oder Verbreiterung (Weg am Industriegleis, Weg an der Loisach unmittelbar südlich der Weidacher Hauptstraße, Verbindung am Märchenwald) von Wegen gehören, das Thema Radverkehr auf der Königsdorfer Straße und anderen Hauptverkehrsstraßen, die Stellungnahme zum Modellprojekt "einseitiger Schutzstreifen" (wird positiv beurteilt) und der Wunsch nach enger Kooperation mit der Stadt Geretsried.

Insgesamt 3 Punkte nimmt die Ausführung des Endes verschiedener Schutzstreifen in Wolf-  
ratshausen ein; ähnliche Anmerkungen kommen auch aus der Bevölkerung:



Beginn und Enden der Schutzstreifen wie auch die Durchfahrten der Bushaltestellen in der Pfaffenrieder Straße entsprechen den gesetzlichen Vorgaben, da der Schutzstreifen Teil der Fahrbahn ist. Der Schutzstreifen endet mit Beginn der Markierung der Fahrspuren, so dass den von Süden kommenden Radfahrenden die Wahl des Fahrstreifens bleibt und die Abbiegespur nach Geretsried nicht eingeschränkt wird.



An der Friedhofskreuzung entspricht das Ende des Schutzstreifens grundsätzlich ebenfalls den gesetzlichen Vorgaben, da zur bestehenden Fahrstreifenmarkierung der Richtungsfahrbahnen kein ausreichender Platz besteht. Sollte sich der Stadtrat nach dem positiven Ergebnis des Modellprojektes "einseitiger Schutzstreifen" für eine Beibehaltung und Fortführung des Schutzstreifens bis zur Lärchenstraße oder zur Isarstraße aussprechen und eine Zustimmung von den Verkehrsbehörden erfolgen, hätte

dies die Änderung der Fahrstreifenmarkierungen und ggf. sogar die Schaffung einer vorgezogenen Aufstellfläche zur Folge.

**An alle Interessierten erfolgt der ausdrückliche Hinweis auf die aus den Bürgermeldungen gebildete "Aufstellung aller Radfahr-Themen, -Brennpunkte und -Schwachstellen", die auf der Homepage zu finden ist und regelmäßig aktualisiert wird.**

## **C) Maßnahmen und Planungen für 2021ff**

### **Besetzung der Stelle einer/eines Mobilitätsbeauftragten**

Der Stadtrat hat im Haushalt die Stelle einer/eines Mobilitätsbeauftragten geschaffen. Zu den Aufgaben werden

- Entwicklung und Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes
- Aufbau und Umsetzung eines kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Radverkehrsbeauftragte/r, Sicherung der weiteren Mitgliedschaft in der AGFK
- Koordination zur Steigerung der Stadtbusnutzung
- Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger
- Entwicklung und Umsetzung von Anreizprogrammen
- Bearbeitung von Anträgen im Bereich Nachhaltige Mobilität
- Öffentlichkeitsarbeit

gehören. Die Stelle wurde gerade zum zweiten Mal ausgeschrieben.

### **Bike + Ride – Offensive an Bahnhöfen**

Umsetzung der Maßnahme „Erneuerung und Erweiterung der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Wolfratshausen“ und Abrechnung der Förderung

### **Alltagsradwegenetz**

Asphaltierung des Loisachuferweges zwischen Hatzplatz und der Geltinger Loisachbrücke. Die Strecke ist ein Teil der Route zwischen Beuerberg/Achmühle und Wolfratshausen und gilt von Süden kommend bis zur Einmündung des Paradieswegs als Staatsstraßen begleitender Radweg, weshalb sich das Straßenbauamt an den Kosten beteiligt; vom Paradiesweg bis zum Hatzplatz (mit Ausnahme der in Privatbesitz befindlichen Flächen, für die die Zustimmung zur Asphaltierung verweigert wird) trägt die Stadt die Kosten. Zwischen Hatzplatz und der Zufahrt zum Gewerbepark An der Loisach ist zudem die Beleuchtung des Weges bis zum Anschluss an den Gewerbepark geplant.

### **Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen**

Entscheidung über die gewünschte Führungsform (siehe Diskussion in der gleichen Sitzung), Abstimmung mit den zuständigen Behörden, Ausschreibung der Planung

## D) Finanzmittel für 2021

Allgemeine Maßnahmen des Radverkehrs (Budget) (STADTRADELN)	5.000 EURO
Förderprogramm nachhaltige Mobilität (Budget) (Pedelecs, Lasten-Pedelecs etc.)	60.000 EURO
Erweiterung und Verbesserung von Fahrradabstellanlagen einschl. Beleuchtung (+Haushaltsreste aus 2016, 2017, 2018, 2019, 2020)	40.000 EURO 201.700 EURO
Ausbau des Loisachuferweges (Haushaltsreste aus 2018 und 2019)	200.000 EURO