



Ergebnisdokumentation

Mobilitätskonzept für die Stadt Wolfratshausen

2. Bürgerforum

Ort: Loisachhalle, Hammerschmiedweg 6, 82515 Wolfratshausen

Datum: 23.04.2026

Uhrzeit: 18:00 – 20:00 Uhr

Ablauf der Veranstaltung

Die Veranstaltung fand von 18:00 – 20:00 Uhr in der Loisachhalle in Wolfratshausen statt. Es nahmen knapp 40 Bürgerinnen und Bürger teil. Im Fokus der Veranstaltung stand es, die Einwohnenden der Stadt Wolfratshausen über die bisherigen Erarbeitungsschritte des Mobilitätskonzepts zu informieren und im Anschluss mit den Teilnehmenden über die Maßnahmenvorschläge zu diskutieren sowie die Wünsche und Anregungen der Teilnehmenden mitzunehmen.

ZEIT	ABLAUF
17:30	Einlass und Eingangsbefragung
18:05	Begrüßung durch Herrn Klaus Heilinglechner (Erster Bürgermeister der Stadt Wolfratshausen) und Dr. Christoph Mall (Planersocietät)
18:10	Das Mobilitätskonzept für die Stadt Wolfratshausen I: Rückblick über den Entstehungsprozess
18:40	Das Mobilitätskonzept für die Stadt Wolfratshausen II: Vorstellung der bislang erarbeiteten Maßnahmen
19:00	Dialogmarkt: „Schlendern, Informieren und ins Gespräch kommen“ Austausch an den Dialoginseln
20:00	Abschluss und Verabschiedung
20:10	Ende der Veranstaltung

Einlass

Um die Teilnehmenden besser kennenzulernen, wurden diese am Einlass darum gebeten, Fragen zu ihrem Wohnort, zu ihrem Alter sowie zu ihrer Interessensvertretung und der bisherigen Teilnahme an Formaten zu beantworten. Hierzu wurden Klebepunkte ausgehändigt, mit denen sich die Teilnehmenden den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten zuordnen konnten. Für Freitexte bestand die Möglichkeit, dass die Teilnehmenden etwas auf Post-Its schreiben und an die dafür vorgesehenen Freifelder in den Plakaten klebten.

Es zeigte sich, dass Teilnehmende aus allen Stadtteilen Wolfratshausens vertreten waren, während bei den Altersgruppen fast ausschließlich Personen zwischen 40 und 64 und über 64 anwesend waren. Ein Großteil der Anwesenden waren Bürgerinnen und Bürger, gefolgt von einigen Vertreterinnen und Vertretern der politischen Fraktionen und wenigen Interessensvertretenden. Die Information zur Veranstaltung erhielten die Teilnehmenden ca. gleichverteilt über die verschiedenen Formate (Zeitungsanzeige, Presstext, Internet und Sonstiges). Viele der Teilnehmenden besuchten bereits das erste Bürgerforum und mehrere Personen nahmen an der Haushaltsbefragung sowie der Online-Beteiligung teil. Es wurden keine Erwartungen an die Veranstaltung von den Teilnehmenden aufgeschrieben.

Vor Beginn des offiziellen Teils hatten die interessierten Bürgerinnen und Bürger zudem Gelegenheit, sich einen Überblick zum Mobilitätskonzept sowie über die Entwicklung der bisherigen Maßnahmenvorschläge zu verschaffen. Diese Informationen wurden durch das Gutachterbüro in Form von Plakaten im Foyer ausgehängt.

Abbildung 1: Wo wohnen Sie in Wolfratshausen? Welcher Altersgruppe ordnen Sie sich zu?

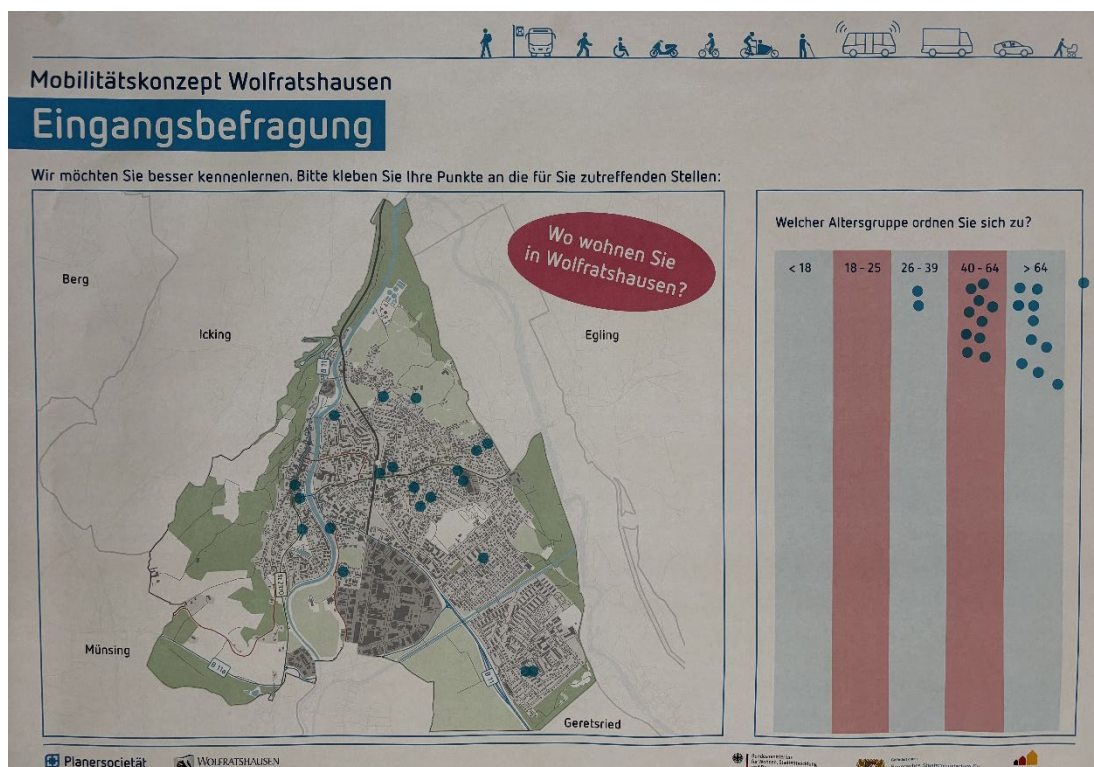


Abbildung 2: In welcher Rolle besuchen Sie die Veranstaltung? Wie haben Sie von der Veranstaltung erfahren?

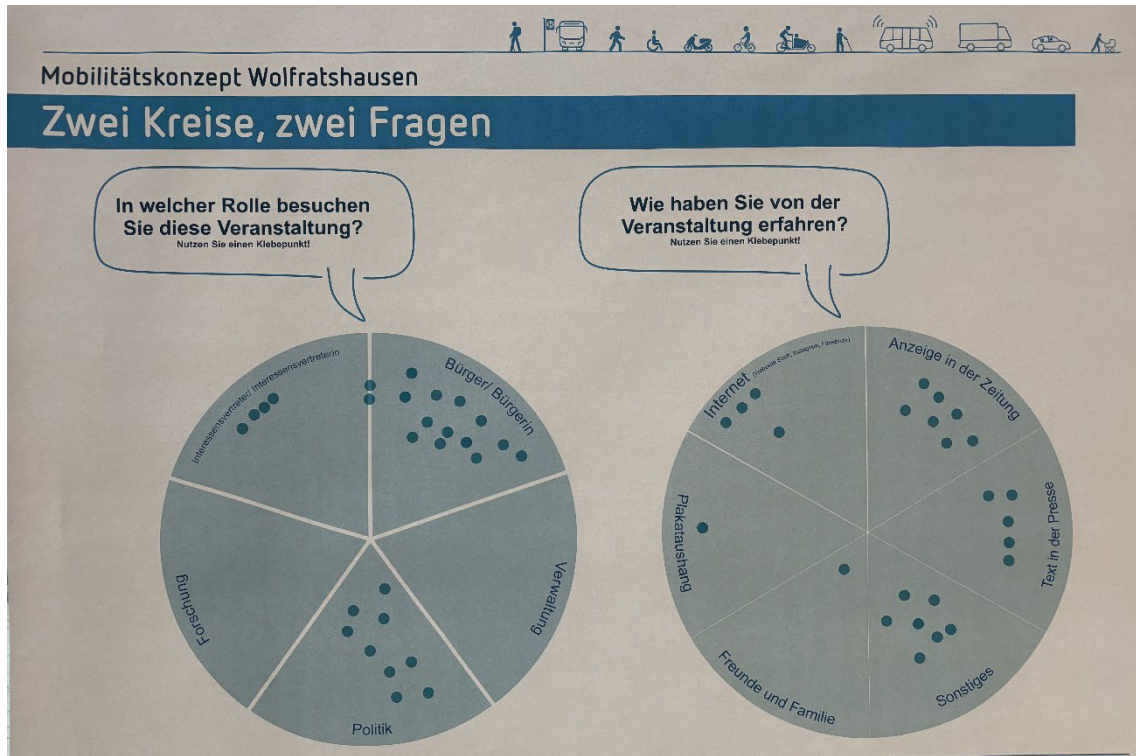
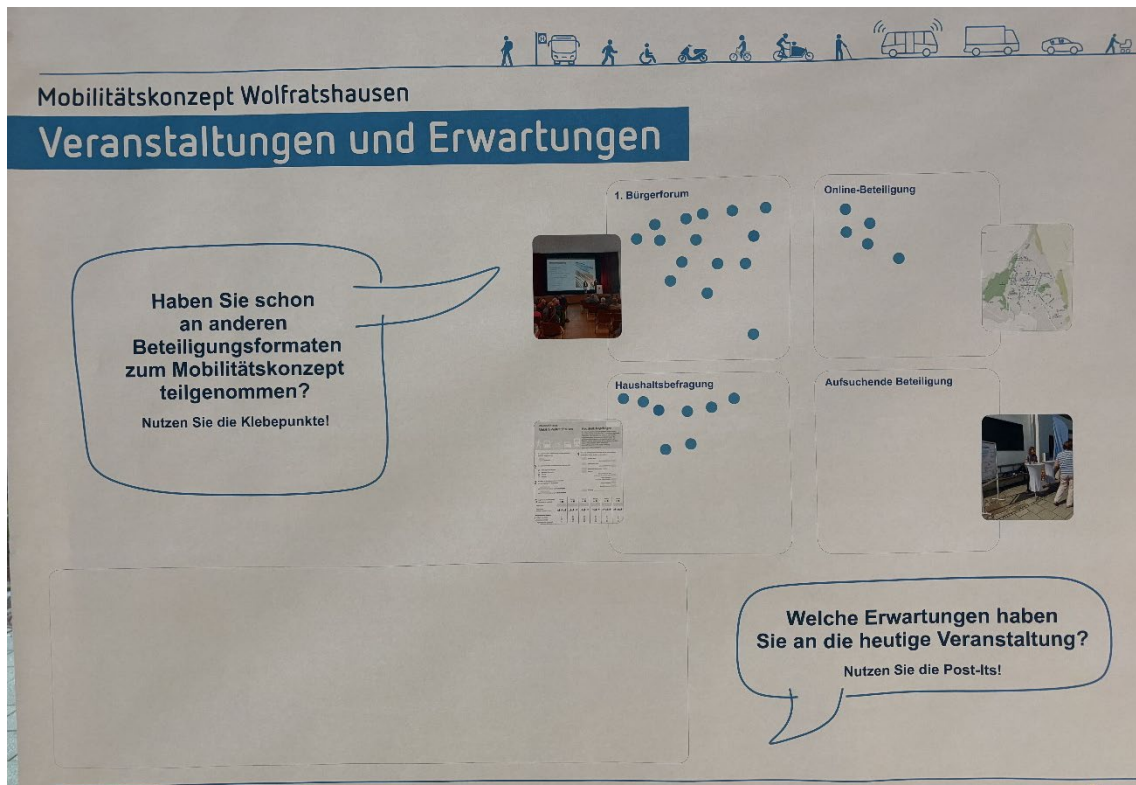


Abbildung 3: Haben Sie schon an anderen Beteiligungsformaten zum Mobilitätskonzept teilgenommen? Welche Erwartungen haben Sie an die heutige Veranstaltung?



Begrüßung

Klaus Heilinglechner, erster Bürgermeister der Stadt Wolfratshausen, begrüßte die Teilnehmenden und betonte mit einführenden Worten die hohe Bedeutung der Mobilität und dementsprechend die Bedeutung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Wolfratshausen. Danach übergab er an Dr. Christoph Mall, den stellvertretenden Projektleiter des Fachbüros Planersocietät. Herr Mall übernahm die Moderation der Veranstaltung und gab einen Überblick über den Inhalt sowie den Ablauf der Veranstaltung.

Rückblick über den Entstehungsprozess

Herr Mall stellte das Fachbüro Planersocietät vor und gab einen Rückblick auf den Prozess und die Beteiligungsformate des Mobilitätskonzepts.

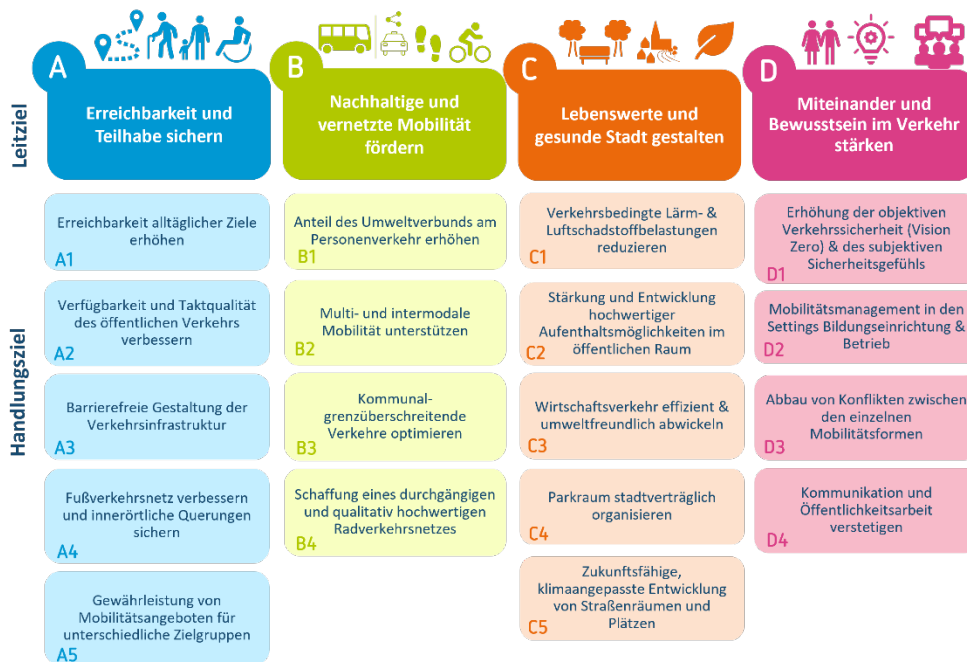
In die gesamtstädtische und verkehrsmittelübergreifende Analyse flossen bestehende Konzepte und Daten mit ein, ebenso wie Verkehrszählungen und die gutachterliche Ortsbegehung bzw. -befahrung. Daraus abgeleitet ergaben sich Stärken, Schwächen und Potenziale für die Mobilität in Wolfratshausen, aus denen zentrale Handlungsbedarfe in verschiedenen Handlungsfeldern herausgearbeitet wurden.

Ein wichtiger Baustein in der Konzepterstellung war die Beteiligung der Bevölkerung und verschiedener Akteure. In dem Rahmen fanden vier Sitzungen des Arbeitskreises, insgesamt zwei Bürgerforen, eine aufsuchende Beteiligung, eine Online-Befragung sowie eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten statt. Herr Mall stellte aus der Haushaltsbefragung die wichtigsten Erkenntnisse dar, die in einem veröffentlichten Datenbericht sowie dazugehörigen Factsheets ausführlicher beschrieben wurden.

Um eine Grundlage für die Entwicklungsrichtung der zukünftigen Planungen zur Mobilität in Wolfratshausen zu entwickeln, wurde in Abstimmung mit der Verwaltung und dem Arbeitskreis ein Zielkonzept abgestimmt, das sich auf die kommenden 10-15 Jahre beziehen soll. Inhaltlich umfasst das Zielkonzept vier gleichgestellte Leitziele und 18 gleichgestellte, zugehörige spezifizierte und teilweise auf Verkehrsmittel zugeschnittene Handlungsziele. Die Ziele wurden aus der gutachterlichen Einschätzung, übergeordneter Zielstellungen (z. B. Richtlinien), allgemeinen Trends, Vorgaben bestehender Konzepte und den Rückmeldungen und Ergebnissen der bisherigen Beteiligungsformate abgeleitet. Das Zielkonzept bildete damit die Grundlage für die weiteren Inhalte des Mobilitätskonzepts: die Maßnahmenentwicklung.

Abbildung 4: Zielkonzept

Zusammen & sicher unterwegs – für eine Mobilität im Fluss



Die Teilnehmenden konnten Rückfragen im Plenum stellen, welche nachstehend aufgelistet sind.

- Es wird die Frage gestellt, ob das Zielkonzept auch den Aspekt enthält, dass die Verkehrsmittelwahl häufig zweckgebunden sei (z. B. Autofahren wegen Transport des Einkaufs).
 - Herr Mall erklärt, dass das nicht separat im Zielkonzept aufgegriffen wird und keine Zielvorgaben gemacht werden, welche Zwecke und Wege mit welchem Verkehrsmittel getätigt werden.
- Es wird gefragt, ob konkrete Indikatoren zur Erreichung der Ziele hinterlegt werden.
 - Herr Mall bestätigt, dass solche Indikatoren fester Bestandteil des Evaluationskonzepts sind. Jedes Handlungsziel ist mit einem oder mehreren Indikatoren hinterlegt, wodurch die Maßnahmenumsetzung messbar und eine Evaluation ermöglicht wird. Aufgrund der Komplexität wurden diese Indikatoren-Sets jedoch nicht vorgestellt.
- Es wird zur ersten Frage angemerkt, dass es den Anschein macht, als müsse der Autoverkehr erhalten bleiben, wobei es im Mobilitätskonzept darum ginge, dass zusätzliche Verbindungen für den Radverkehr den Anteil an diesem Verkehrsmittel erhöhen sollen.
 - Herr Mall fasst zusammen, dass das Ziel einer Verlagerung auf den Radverkehr verfolgt wird, wenn das Fahrrad eine geeignete Verkehrsmittelwahl für spezifische Bevölkerungsgruppen und Wegezwecke und Wegeziele sein kann.
- Es wird erwähnt, dass die Motivation für die Bevölkerung, das Mobilitätskonzept

mitzuziehen, im Zielkonzept fehle, da die Formulierungen eher technisch seien (z. B. „Lebenswerte und gesunde Stadt gestalten“ statt „mehr Bänke aufstellen“).

- Herr Mall weist darauf hin, dass dies in den Maßnahmensteckbriefen (aktuell in der Ausarbeitung) im Vergleich zum übergeordneten Zielkonzept konkreter formuliert sein wird.

Vorstellung der bisherigen Maßnahmenvorschläge

Herr Mall stellte im nächsten Schritt die Erarbeitung der Maßnahmenvorschläge vor. Er wies darauf hin, dass die Maßnahmen nicht nur einen Beitrag zur Zielerreichung leisten müssten, sondern auch ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen sollten, den Regelwerken entsprechen, von den Einwohnenden getragen werden und umsetzbar sein müssen. Die entwickelten Maßnahmen wurden aus den bestehenden Konzepten, den Handlungserfordernissen, den Bürgerbeteiligungen, der Haushaltsbefragung sowie dem Zielkonzept abgeleitet. Die Stadt Wolfratshausen nimmt bei der zukünftigen Umsetzung der Maßnahmen verschiedene Rollen ein, u. a. als Koordinator, Baulastträger oder Multiplikator, jedoch keine aktive Rolle bei Projekten wie der geplanten Verlängerung der S-Bahn nach Geretsried. Für die fünf Handlungsfelder **Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV & Vernetzung, Motorisierter Individualverkehr sowie Querschnittsthemen** wurden insgesamt 38 Maßnahmenvorschläge erarbeitet, welche Herr Mall im Überblick vorstellte. Es wurde ein Ausblick auf die finale Aufbereitung der Maßnahmenvorschläge in detaillierter Steckbriefform und ggf. mit Kartenmaterial gegeben.

Dialogmarkt: Austausch an den Dialoginseln

In der anschließenden Dialogphase stand der Austausch mit den Teilnehmenden im Blickpunkt. Hierfür standen fünf Stationen zu den Handlungsfeldern bereit. Die Teilnehmenden teilten sich auf die Themenstände auf und hatten während der Dialogphase die Möglichkeit, Anmerkungen, Ergänzungen sowie Kritik an den Maßnahmenvorschlägen zu äußern und mit den Planenden des Gutachterbüros sowie mit den Vertretenden der Stadt Wolfratshausen ins Gespräch zu kommen. Ebenso konnten die Teilnehmenden mit insgesamt 12 Klebepunkten pro Person die für sie wichtigsten Maßnahmen priorisieren (kumulieren möglich).

Abbildung 5: Die Teilnehmenden diskutieren in der Dialogphase



Im Folgenden sind die Bepunktungen der Maßnahmvorschläge durch die Teilnehmenden aufgezeigt. Den höchsten Zuspruch in den fünf Handlungsfeldern erhielten die Maßnahmvorschläge zur Fortführung der Planungen der Marktstraße (Nummer 1.8, 15 Punkte), die Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten im Radverkehr (2.6, 16 Punkte), die Stärkung der Anschlussmobilität am Bahnhof (3.7, 17 Punkte), mittels Ladezonenmanagement die urbane Logistik & den Lieferverkehr organisieren (4.8, 13 Punkte) und die Stärkung der Aufenthaltsqualität mittels Verkehrsversuchen (5.4, 19 Punkte).

Nummer	Maßnahmen Fußverkehr	Bepunktung
1.1	Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes	3
1.2	Wege zum ÖPNV	-
1.3	Zustandserfassung der Gehwege	-
1.4	Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren	3
1.5	Komfortabel zu Fuß unterwegs	5
1.6	Erstellung von Schulwegeplänen	-
1.7	Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	2
1.8	Fortführung Planungen Marktstraße – Sichere und historische Altstadt für alle	15
1.9	Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußverkehr	-
	<i>Anmerkung: Bedarfsampel statt Zebrastreifen</i>	1

Nummer	Maßnahmen Radverkehr	Bepunktung
	Radverkehr	2
2.1	Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes	10
2.2	Ausweisung von Fahrradstraßen	10
2.3	Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten	1
2.4	Regionale Verbindungen stärken	13
2.5	Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen	2
2.6	Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten	16
2.7	Service und Komfort für den Radverkehr	2
	<i>Anmerkung: Bedarfsampel für Radfahrer</i>	1
	<i>Anmerkung: Radwegverbindung Geretsried – Wolfratshausen bis Wettersteinstraße/Königsdorfer Straße</i>	1
	<i>Anmerkung: Radwege farbig markieren (durchgängig)</i>	6

Nummer	Maßnahmen ÖPNV & Vernetzung	Bepunktung
3.1	Neukonzeption Stadtbus	9
3.2	Attraktive Verbindung in die Region	5
3.3	Lokal emissionsfreier Stadtbus	-
3.4	Mobilitätsstationen/ Mobilpunkte	-
3.5	Ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur für den ÖPNV	1
3.6	Sharing-Angebote ausbauen	-
3.7	Anschlussmobilität am Bahnhof stärken – Mobilitätsdrehscheibe für S-BahnStart-/ Endpunkt	17

Nummer	Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr	Bepunktung
4.1	Fortführung Planungen Marktstraße – Schaffung attraktiver Räume durch Umnutzung von Parkraum	3
4.2	Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr	6
4.3	Qualifizierung von Knotenpunkten	2
4.4	Sofortprogramm Straße	-
4.5	Förderung der Verkehrssicherheit	1
4.6	Ausbau Ladeinfrastruktur	1
4.7	Wolfratshausen als Smart City	4
4.8	Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Ladezonenmanagement	13
4.9	Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Strategisches Wirtschaftsverkehrsmanagement	5

Nummer	Maßnahmen Querschnittsthemen	Bepunktung
5.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung	1
5.2	Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen sowie Betriebe	1
5.3	Kommunales Verkehrssicherheitsprogramm	-
5.4	Aufenthaltsqualität stärken – Erfahrbarkeit und Verkehrsversuche	19
5.5	Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie	1
5.6	Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie	-

Nachfolgend werden die gesammelten Beiträge der einzelnen Stationen aufgezeigt.

Fußverkehr

Anmerkungen der Teilnehmenden:

- Es sollten mehr Bänke im Stadtgebiet aufgestellt werden. Für zu Fuß Gehende sind die Strecken manchmal zu lang, sie benötigen Bänke zum Ausruhen.
- Es müssen keine teuren Bänke sein, sonst kann sich die Stadt rausreden, es wäre zu teuer.
- Am Weg bei Strabag sollten unbedingt wieder Bänke aufgestellt werden. Für die Menschen vom Mitterweg/ Geltinger Straße, die zum Edeka wollen, ist der Weg zu weit.
- Am Märchenwald entlang wären Bänke nötig. Die Menschen schaffen die langen Wege sonst nicht, vor allem, wenn sie noch einkaufen.
- In der Marktstraße sollte es auch zukünftig Kurzparkmöglichkeiten vor den Ladengeschäften geben.
- Ladezonen für den Lieferverkehr in die Planungen der Marktstraße einbeziehen.

- „Barrierefreie Querung“: Nullabsenkung ist viel wichtiger als die Kante für Blinde → Priorität auf Nullabsenkung.
- Mehr Einbahnstraßen
- Fußweg von Johannisbrücke bis zur Schule verbreitern.
- Öffentlichkeitsarbeit: Den Autofahrenden vermitteln, dass zu Fuß Gehende und Radfahrende auch Verkehrsteilnehmende sind.
- Öffentlichen Raum aufwerten: Bänke, Bäume, Blumen
- Absenkung der Bordsteine für Rolli-Fahrer
- Bedarfsampel statt Zebrastreifen
- Bedarfsampel Bahnhofstraße Andreasbrücke
- Skizze: Keine Absenkung für Rollstühle an Gehwegen an Knotenpunkten in direkter Querungslinie vorhanden.

Abbildung 6: Fußverkehr

1 | Fußverkehr

1.1 Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes
 Worum geht es?
 - Definition von Hauptrouthen für den Fußverkehr als Verbindungsachsen zwischen den Wohnorten, als Querverbindungen und als Abstell- mit ihren vielen Zielen, sowie Nebenrouthen vorrangig zu Freizeit- und Erholungszwecken.
 - Ausbau der Haupt- und Nebenrouthen unter Berücksichtigung der vorgegebenen Standards.
 - Erhöhung der Erreichbarkeit alltäglicher Ziele für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Sicherung der verlässlichen Bevölkerungsgruppen am Verkehr.
 - Ein attraktives Fußverkehrsnetz liefert darüber hinaus einen Beitrag für eine höhere Sicherheit von Kita- und Schulwegen.

1.2 Wege zum ÖPNV
 Worum geht es?
 - Haltestellen sind geeignet in die Wegeweisung (siehe 1.1) zu integrieren und sollen durch die bauliche Gestaltung im Straßenbild eindeutig und leicht zu erkennen sein.
 - Zu dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle ist eine fußläufige, dominante Zuwegung herzustellen, zu seinem und eine organisatorische Barrierefreiheit, also z. B. die Integration in die Stadtbeschilderung und die Haltestelle so positionieren, dass sie nicht „geblendet“ werden.
 - Zu jeder Haltestelle ist eine geeignete, sichere Querverbindungs- und die Haltestelle so positionieren, dass sie nicht „geblendet“ werden.

1.3 Zustandserfassung der Gehwege
 Worum geht es?
 - Erfassung des Oberflächenzustands sowie der Quer- und Längsneigung von Gehwegen.
 - Ausbesserung von Oberflächenschäden.
 Ordnung von Hindernissen für den Fußverkehr
 - Analyse der Gehwegbreite und Engstellen.
 - Freihaltung der Gehwege, Vermeidung von baulicher oder temporärer Hindernisse (z. B. Gehwegparken).
 - Gesamtsanierung der Öffentlichkeit und Anlagen durch Öffentlichkeitswirksame Kampagnen.
 - Integration von definierten Flächen für Auslagen, Begrünung, das Abstellen von Mülltonnen und für die Gastronomie.
 - Gezielte Markierungen und Kontroversierungen zur Verbesserung der Wahrnehmung.

1.4 Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
 Worum geht es?
 - Vermeidung von Einschränkungen durch Radparkplätze sowie z. B. durch Entlastung von spezialisierten oder Pollern.
 - Planung zur Trennung des Fuß- und Radverkehrs, wenn möglich z. B. auf unterschiedlichen Routen (Mittelbauweg und Gehweg).
 - Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße, um den Fußgänger- und Radverkehr für den Fuß- und den Radverkehr zu schaffen und Konflikte abzubauen (z. B. am Bahnhof).

1.5 Komfortabel zu Fuß unterwegs
 Worum geht es?
 - Verstärkte Berücksichtigung der Fußverkehrsbedürfnisse in zukünftigen Mobilitätsangelegenheiten, Zieldefinition hinsichtlich des Zielstandards im Fußverkehr, können hier zu betonen.
 - Umgestaltung von Straßenräumen hinsichtlich des Fußverkehrs.
 - Beherrschung von Konflikts- und Engstellen, auch durch eine Trennung von Kfz- und Fußverkehr bei bestmöglicher Möglichkeit.
 - regelmäßige Sitzgelegenheiten und Bänke, Bänke, Bäume, Blumen, Fußwegen haben zum Vorteil für Fußgänger, die Fußverkehrsbedürfnisse, Wege zu Fuß zurücklegen, Sitzgelegenheiten sind für ältere Personen zwecklos, Bänke, Bäume, Blumen, Fußwegen haben zum Vorteil für Fußgänger, die Fußverkehrsbedürfnisse, Wege zu Fuß zurücklegen, Sitzgelegenheiten sind für ältere Personen zwecklos, Bänke, Bäume, Blumen, Fußwegen haben zum Vorteil für Fußgänger, die Fußverkehrsbedürfnisse, Wege zu Fuß zurücklegen, Sitzgelegenheiten sind für ältere Personen zwecklos.
 - Verschattung und Klimaanpassung schaffen zum einen ein Mehr an Aufenthaltsqualität, zum anderen sichern sie jene für die kommenden Jahrzehnte.
 - Die regelmäßige Pflege und Unterhalt der Wege ist für ein attraktives Wegesetz entscheidend.

1.6 Erstellung von Schulwegplänen
 Worum geht es?
 - Erfassung (mit Analyse der tatsächlichen Schulwege inkl. Bewertung von Gefahrenstellen und sicheren Querungen).
 - Festlegung sicherer Geh- und Radschulwege im Kooperationen mit Eltern und Schulen.
 - Regelmäßige Aktualisierung dieser Pläne (z. B. alle drei Jahre).
 - Berücksichtigung des „Notfalls“ Projekts für sichere Orte für Kinder in Not.

Entwurf eines Fußverkehrsnetzes für Wolfratshausen
 ENTWURF GESAMTSTÄDTISCHES FUßVERKEHRSNETZ
 Hauptachse
 Nebenachse
 Querverbindung
 Parkhaltestelle
 Grün- und Freizeitaler
 Schutzzone für Parkhaltestellen

Handwritten notes (Arabic):
 - Note 1: "باید این طرح را به شورای شهر ارائه دادیم و باید با آنها هماهنگی داشته باشیم." (We should present this plan to the city council and coordinate with them.)
 - Note 2: "این طرح باید با نیازهای مردم هماهنگ باشد." (This plan should be in line with the needs of the people.)
 - Note 3: "باید با شهرداری هماهنگی داشته باشیم." (We should coordinate with the city administration.)

Radverkehr

Anmerkungen der Teilnehmenden:

- Fahrradstraße in Geltinger Straße
- Die Stadt könnte mehr für den Radverkehr werben.
- Radweg nach Icking an der S-Bahn
- Vorschlag Radwege Süd: Verbindung Radweg Geretsried-Wolfratshausen mit Wettersteinstraße; Radweg zu Einkaufszentrum Königsdorfer Straße
- Radweg Weidacher Hauptstraße
- Bisher kein einziger reiner Radweg → wie umsetzen?
- Radparkplatz hinter der Turnhalle (bereits überdacht)
- Bedarfsampel für Radfahrer, z. B. Bahnhofstraße Andreasbrücke
- Radwege farbig markieren (durchgängig)
- Feuerwehr?
- Parken in Fahrradstraße
- Radfahrstreifen Johannisbrücke + Absenkung Bordstein zur Unterführung
- Radweg von Weidach in die Stadt; Unterführung Bahnhofstraße (bei der Loisachhalle)

Abbildung 7: Radverkehr

2 | Radverkehr

2.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes
 Handlungsplan: A1, B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10, B11, B12, B13, B14, B15, B16, B17, B18, B19, B20, B21, B22, B23, B24, B25, B26, B27, B28, B29, B30, B31, B32, B33, B34, B35, B36, B37, B38, B39, B40, B41, B42, B43, B44, B45, B46, B47, B48, B49, B50, B51, B52, B53, B54, B55, B56, B57, B58, B59, B60, B61, B62, B63, B64, B65, B66, B67, B68, B69, B70, B71, B72, B73, B74, B75, B76, B77, B78, B79, B80, B81, B82, B83, B84, B85, B86, B87, B88, B89, B90, B91, B92, B93, B94, B95, B96, B97, B98, B99, B100

2.2 Ausweisung von Fahrradstraßen
 Handlungsplan: A1, B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10, B11, B12, B13, B14, B15, B16, B17, B18, B19, B20, B21, B22, B23, B24, B25, B26, B27, B28, B29, B30, B31, B32, B33, B34, B35, B36, B37, B38, B39, B40, B41, B42, B43, B44, B45, B46, B47, B48, B49, B50, B51, B52, B53, B54, B55, B56, B57, B58, B59, B60, B61, B62, B63, B64, B65, B66, B67, B68, B69, B70, B71, B72, B73, B74, B75, B76, B77, B78, B79, B80, B81, B82, B83, B84, B85, B86, B87, B88, B89, B90, B91, B92, B93, B94, B95, B96, B97, B98, B99, B100

2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten
 Handlungsplan: A1, B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10, B11, B12, B13, B14, B15, B16, B17, B18, B19, B20, B21, B22, B23, B24, B25, B26, B27, B28, B29, B30, B31, B32, B33, B34, B35, B36, B37, B38, B39, B40, B41, B42, B43, B44, B45, B46, B47, B48, B49, B50, B51, B52, B53, B54, B55, B56, B57, B58, B59, B60, B61, B62, B63, B64, B65, B66, B67, B68, B69, B70, B71, B72, B73, B74, B75, B76, B77, B78, B79, B80, B81, B82, B83, B84, B85, B86, B87, B88, B89, B90, B91, B92, B93, B94, B95, B96, B97, B98, B99, B100

Worum geht es?

- Entwicklung eines gesamtstädtischen Zielnetzes für den Radverkehr, das alle wichtigen Alltags- und Freizeitwege in Wolfratshausen systematisch abbildet
- Definition eines hierarchischen Netzes mit Haupt- und Nebenrouten, weite Integration in das Radverkehrsnetz des Landkreis Tölz-Wolfratshausen
- Verknüpfung zentraler Ziele wie Altstadt, Bahnhof, Schulen, Wohngebiete und Freizeitaler
- Festlegung einheitlicher Qualitätsstandards für den Radverkehr (z. B. ausreichende Breite, gute Oberfläche, klare Führung, Beleuchtung), orientiert an aktuellen Regelwerken
- Festlegung sicherer Knotenpunktstandards (Querungen, Aufstellflächen) innerhalb des Radverkehrsnetzes (vgl. Maßnahmenvorschlag 2.1)
- Berücksichtigung wichtiger kommunalgrenzüberschreitender Radverbindungen, insbesondere in Richtung Geretsried, Icking, Murnau und in die Region
- Nutzung des Radverkehrsnetzes als fachliche Grundlage zur Priorisierung, phasenweisen Umsetzung und Fördermittelakquise für einzelne bauliche Radverkehrsmaßnahmen
- Stufenweise Einrichtung mehrerer Fahrradstraßen im Stadtgebiet (u. a. Weidacher Hauptstraße, Karwendelstraße, Wettersteinstraße, Wolzenstraße, Eichenweg) und fortlaufende Evaluierung der Akzeptanz
- Schließung bestehender Netzlücken und Aufwertung vorhandener Radverkehrsanlagen, um durchgängige und sichere Verbindungen zu schaffen
- Prüfung Lösungsansätze für Verbindung zwischen Geretsried und Wettersteinstraße
- Integration von Fahrradstellanlagen sowie Verknüpfung mit dem ÖPNV und bestehenden sowie entstehenden Mobilstationen zur Förderung alternativer Wegketten entlang des Radverkehrsnetzes (vgl. Maßnahme 2.5)
- Analyse bestehender Konfliktpunkte (z. B. Schießtätstraße, Königsdorfer Straße, Geltinger Straße) und bauliche Integration sicherer Alternativen

Worum geht es?

- Stufenweise Ausweisung ausgewählter, stufenhohe als Fahrradstraßen mit Vorrang für den Radverkehr, und fortlaufende Evaluierung der Akzeptanz und Nutzung
- Kommunikation: Die Neuausweisung von Fahrradstraßen und damit einhergehenden Veränderungen sollten durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden
- Klare Markierungen, Beschilderung und gestalterische Elemente zur Verdeutlichung der Funktion (Orientierung an Bestallungsgrundsätzen des Landes „Musterbau für Fahrradstraßen“ der ADFK Bayern)
- Gewünscht positive Effekte von Fahrradstraßen sind eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Sicherheit bezüglich für Radfahrer, die Stärkung der Wahrnehmung des Radfahrens sowie Verkehrsberuhigung und Konfliktminderung in Wohngebieten
- Scherstellung sicherer, durchgängiger und netzwerkhafter Radverkehrsführung, inkl. Anbindung an Radverkehrsnetz sowie regionale Radrouten
- Begleitende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung
- Aberrnung mal Schulen zur Einrichtung sicherer Schulradverbindungen
- Vorschläge u. a. Weidacher Hauptstraße bzw. alternativ Leitenwanger Karwendelstraße, Wettersteinstraße, Weidenstraße, Eichen Grubgäßchenstraße (s. Karte Maßnahmenvorschlag 2.1 Entwurf gesamtstädtisches Radverkehrsnetz)

Worum geht es?

- Verbesserung der Verkehrssicherheit an unfallschweren und stark frequentierten Knotenpunkten
- Klare, sichere Führungen für Fuß- und Radverkehr sowie bessere Sichtbeziehungen
- Reduzierung von Abbiegekonflikten durch Markierung, Beschilderung und angepasste Signalisierung
- Länge Warzeln und ungewisse Führungen für den Radverkehr verringern
- Besonderer Fokus auf Schulwegen
- Luperäum: Knotenpunkt Königsdorfer Straße – Schießtätstraße – Pfaffenrieder Str.

Fahrradstraße, Singen

Fahrradstraße, Nürnberg

Radknotenpunkt, München

Aufstellbereich für Fahrräder, Nürnberg

Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung, Lünen

Hinweise zur Nutzung einer Fahrradstraße, Dortmund






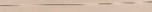
2 | Radverkehr

2.4 Regionale Verbindungen stärken

Handlungsziele: A1, B1, B3, B4

Worum geht es?

- Ausbau und Verbesserung interkommunaler Radverbindungen zu benachbarten Gemeinden (insb. Garsesert, Münsing, Egling in Richtung München), z. B. im Rahmen von Radschnellwegen
- Optimierung von Radverkehrsverbindungen zwischen Kommunen, die eine starke Pendlerbeziehung zu Wolfratshausen haben
- Reduzierung des Konfliktpotenzials zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrern durch klare Regulierungen auf regionalen Verbindungen
- Bessere Beschilderung regionaler und nationaler Radrouten zur Förderung von Alltags- und Freizeitverkehr sowie des Radtourismus
- Prüfung und Weiterentwicklung von Lösungen für topografisch anspruchsvolle Abschnitte, insbesondere an der B11 Richtung München
- Untersuchung innovativer Ansätze, um regionale Verbindungen sicher und attraktiv zu gestalten: z. B. Einrichtung eines Fahrradlifts, um Radfahrer*innen bei steilen Steigungen zu unterstützen (z. B. Erleichterung der B11 Weidach – Dörfling/Münstering Straße Richtung Münsing)
- Kommunalgrenzenüberschreitende Planung und Abstimmung – insbesondere an Übergängen zwischen unterschiedlichen Baustützen – zur Sicherstellung durchgängiger, qualitativer Radverbindungen
- Sichere Gestaltung und Überleitung an Ortsgrenzen/Ortsübergängen und Führungswegwechseln
- Ansätze für den Freizeitradverkehr stärken: z. B. Instandhaltung des Radwegs zur Nutzung seines Potenzials für den Radtourismus











2.5 Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen

Handlungsziele: A1, B1, B2, C2

Worum geht es?

- Ausbau von sicheren, qualitativ hochwertigen und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen mit angepasster Ausstattung je nach Standort an relevanten Zielen der Stadt, z. B.:
 - Altstadt
 - Markschule
 - Farmhof-Mirchenwald
 - Gewerbehof
 - Gartenstraße/zukünftiges Danzenzentrum
 - Weidach/Bürgerhaus/Grundschule
- Berücksichtigung der Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen und Anforderungen höherwertiger Fahrräder wie Trekker und Lastenräder (abnehmbar, überdeckt, Ladefunktion etc.) sowie Integration von Radverleihpunkten
- Überprüfung der Fahrradabstellplatzabstufung 2019 hinsichtlich aktuellen Standards und Regelwerken
- Integration von E-Bike-Ladeoptionen und sicheren Abstellboxen an stark frequentierten Standorten
- Informationsmöglichkeit zur Auslastung der Radabstellanlagen am Bahnhof
- Kapazitätswarnung an überlasteten Standorten (z. B. Bahnhof, Altstadt, Nahversorgungs)



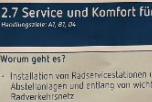
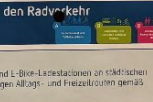




2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten

Handlungsziele: A1, B1, B4, B3, C3

Worum geht es?

- Systematische Erfassung von Engstellen, Gefahrenpunkten und Konfliktbereichen im gesamten Stadtgebiet
- Bauliche, gestalterische oder organisatorische Entschärfung problematischer Stellen für Fuß- und Radverkehr
- Verbesserung der nutzerorientierten Bedingungen durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs und Beseitigung von Hindernissen
- Anpassung der Verkehrsführung (z. B. Freigabe, Markierungen) sowie temporäre Sofortmaßnahmen
- Priorisierung sensibler Bereiche wie Schulen, Querungen und Haltestellen/mittlerer
- Lupatunnel: Bahnhofsanfang / Knotenpunkt Königsdorfer Straße – Schießplatzstraße – Pfaffenrieder Str.








2.7 Service und Komfort für den Radverkehr

Handlungsziele: A1, B1, B4

Worum geht es?

- Installation von Radservicestationen und E-Bike-Ladestationen an zentralen Abstellanlagen und entlang von wichtigen Alltags- und Freizeitkorridoren gemäß Radverkehrsnetz
- Monitoring und Instandhaltungsmanagements bei der Stadtverwaltung zur Radverkehrsinfrastruktur durch systematische Erfassung von Inzidenzdaten
- Umgehende Umsetzung einfacher infrastruktureller Maßnahmen (z. B. Sperrung von Wurzeln, Instandsetzung von Schwellen etc.) für einen attraktiveren Service der Bürger des Vogelwälders sowie Winterdienst
- Radverkehrsführung an Baustellen: Baustellenmanagements zur Kommunikation und Ausweisung temporärer Radverkehrsmaßnahmen; regelmäßige Kontrolle der Baustellenführung
- Hilfsmittel bzw. Fahrbretter an Ampeln
- Reparatur zum Abstellen des Pöses am Ampelbord, Ulm
- Radstation, Maitingen

Planersocietät
Telefon 089 3089

2 | Radverkehr

2.4 Regionale Verbindungen stärken

Handlungsziele: A1, B1, B3, B4

2.5 Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen

Handlungsziele: A1, B1, B2, C2

2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten

Handlungsziele: A1, B1, B4, B3, C3

Planersocietät
Telefon 089 3089

hinter kein einziger reiner Radweg! → wie umsetzen?

Radweg nach Leiting an der S-Bahn

Vorschlag Radwege Süd
-Verbindung Radwege Gw-Vb mit Wettebsteinstr.
-Radweg zu Einkaufsz. & Kindergärten

Radweg Weidacher Hauptstr.

Radwegparteiplatz hinter der Turnhalle (über Überdach)

Bedarfsanalyse f. Radfahrer Bahnhofstr. Antonbrücke

Radwege fertig markieren (Gangweg)

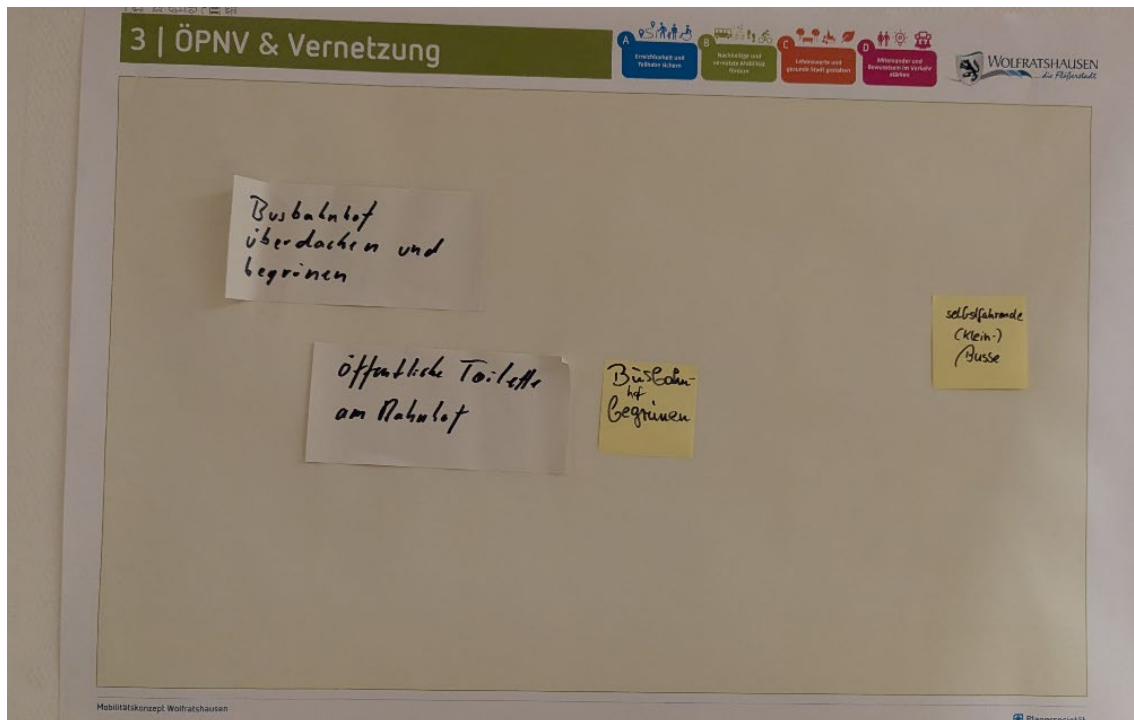
Radweg v. Weidach in die Stadt
Unterführung Bahnhofstraße (bei d. Loissackstraße)

Radfahrstationen Johannsbrücke + Absenkung Bordstein zur Unterf.

ÖPNV & Vernetzung

Anmerkungen der Teilnehmenden:

- Neukonzeption der Stadtbuslinie wird überwiegend gelobt.
- Wiederholt wird der Einsatz von On-Demand-Systemen für das Stadtgebiet von Wolfratshausen statt eines festen Linienbusses angeregt.
- Für den Linienverlauf werden optionale Verläufe in Einzelabschnitten angeregt -> Diese werden geprüft.
 - Stadtbus: weniger Haltestellen, kürzere Linienführung → Waldram
- Ein verlässlicher und einfach zu nutzender Stadtbus wird wiederholt als Grundlage für weitere Anstrengungen im gesamten Themenbereich Nachhaltige Mobilität gesehen. Daraus kann eine hohe Umsetzungspriorität abgelesen werden.
- Der Busbahnhof war in der Vergangenheit begrünt und überdacht. Das wünschen sich Teilnehmende wieder für ein optische Aufwertung und einen geeigneten Witterungsschutz an heißen Tagen.
- Das Bahnhofsumfeld soll auch mit einer funktionalen Ausstattung wie z. B. öffentlichen Toiletten aufgewertet werden.
- Vereinzelt wird der Einsatz/ die Prüfung des Einsatzes von (Klein-)Bussen angeregt, mitunter auch selbstfahrende Fahrzeugsysteme. So sollen nach der Einschätzung von Teilnehmenden Ressourcen gespart oder Konflikte im Bereich von Wohnstraßen minimiert werden.



Motorisierter Individualverkehr

Anmerkungen der Teilnehmenden:

- „Intelligente Straßen“: nicht für Wolfratshausen, da nur zweispurig und enge Straßen.
- Energiegewinnende Beläge wurden positiv diskutiert.
- Eine Packstation in Waldram beim Trachtengeschäft wäre sinnvoll.
- Die Bedeutung des Maßnahmenvorschlags 4.8 Ladezonenmanagement wurde in den Diskussionen hervorgehoben.



Abbildung 9: Motorisierter Individualverkehr


4 | Motorisierter Individualverkehr

4.1 Fortführung Planungen Marktstraße - Schaffung attraktiver Räume durch Umnutzung von Parkraum

Worum geht es?

- Einzelne Parkstände als Klimaanpassung umwidmen (z. B. für Begrünung und Entsorgung)
- Temporäre Umgestaltung einzelner Parkstände zur Steigerung der Aufenthaltsqualität (Ausgestaltungszone)
- Einzelne Parkstände für Förderung der sicheren Nahmobilität umnutzen (z. B. für Radabstellanlagen, Sitzgelegenheiten)
- Sommerparkstände für soziale Nutzerräume umwidmen (z. B. Carsharing, E-Fahrzeuge, Behinderteneinparkplätze)









4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr

Worum geht es?

- Strategisches, flächendeckendes Parkraummanagement
- Prüfung zur Zonierung des Stadtgebietes in Bewirtschaftungszone (Innenstadt, Wohnquartiere, sensible Bereiche wie Märkte)
- Einführung klarer Regelungen in städtischen Bereichen, Bewirtschaftungszone (wenn rechtlich möglich, Kurzzeitparken, Parkverbot an Engstellen)
- Verlagerung des Straßenverkehrs auf separate Parkflächen durch Anpassung der Parkraumbewirtschaftung und Parkflächenreduktion, klare Kommunikation von Alternativen
- Einführung von Feiertagsparken auf Parkplätzen des Einzelhandels
- Erweiterung der digitalen Parkleinformalitionen (Auslastungsanzeige an Parkplätzen, frühzeitige Linkung)
- Umwidmen und Anzeigen von Gehwegparken, Umnutzung der SIV, zusätzliche Markierung von SIV-Plätzen
- Verkehrssicherheit erhöhen durch Umwidmung von Senkrecht- zu Längsparken
- Einführung Hohl- und Blindeparken an Schulen

4.3 Qualifizierung von Knotenpunkten




Worum geht es?

- Systematische Überprüfung und stufenweise Umgestaltung zentraler innerstädtischer Knotenpunkte zur Verbesserung von Sicherheit, Verkehrsfluss, Aufenthaltsqualität und Verkehrsfluss
- Prüfung verschiedener Knotenpunktformen: Kreisverkehrs, organisierte Stop-and-go-Zonen, vereinfachte Vorfeldregulierung
- Rückbau überdimensionierter Elemente, freie Rechtsablenkung, überbreite Fahrbahnen, Prüfung der Notwendigkeit und ggf. Rückbau von Abgesicherten zugunsten von Fuß-, Rad- oder Grünflächen
- Verbesserung der Querbarkeit und Sichtbeziehungen durch Mittelstreifen, taktische Beleuchtung, barrierefreie Bordsteine
- Integration sicherer und naturnaher Verkehrsstrukturen an Knotenpunkten (z. B. aufgeweitete Mittelstreifen, schrittweise Reduktion, abschließbare, sichere Kurfahrten)
- Prüfung Vorrang für ÖPNV-Belange (z. B. Busvorrang an Lichtsignalanlagen, Buschleusen)
- Synergetische Realisierung der Maßnahmen in enger Kooperation mit dem Bauamt, Anpassung an laufende Straßenbaumaßnahmen
- Lupenräume: Königsdorfer Straße/Pfaffenrieder Straße/Schießstattstraße (inkl. Moosbauerweg)

4.5 Förderung der Verkehrssicherheit

Worum geht es?

- Einführung eines systematischen Geschwindigkeits- und Kontrollmanagements mit stationären und mobilen Messungen (z. B. Radar-Kontrollen, Traffic-Play) sowie starker Beschränkung an Unfallhotspots
- Veränderte Geschwindigkeitskontrollen und -verordnungen in Schwerepunkten (z. B. Königsdorfer Str., Schießstattstraße, Bahnhofstraße, Äußere Bueberger Str.)
- Ausweitung von Tempo 30, mindestens an sensiblen Einflüssen (z. B. Äußere Bueberger Straße, Umsetzung ggf. nur nach Prüfung), Fortschreibung des Lärmaktionsplans
- Umsetzung städtischer Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung wie Temporegulieren, Kreisverkehre, Parkverbot, Verkehrszeichen, Gehwegmarkierungen oder städtischen Querungen über Markierungen
- Umwidmung von Verkehrsflächen bei größeren Neu- und Auslastungsmaßnahmen
- Integration von mobilen Filtern zu Erhöhen der Nahmobilität
- Integration einer wiederkehrenden Zusatzenutzung systemischer und baulicher Elemente (sonstspezifisch, z. B. Fahrbahnmarkierungen und -verschwenkungen, Mittelstreifen oder Begrünung zur Verkehrsberuhigung an Orts- und -ausflüssen)
- Professionelles Ampelmanagement mit klaren Verkehrsregeln, geschulten Mitarbeitern und frühzeitiger Information zur Finanzierung von Ampel- und UMS-Maßnahmen
- Kommunikationskampagnen zu Rückfahrhilfe, Sicherheit und -abstimmung, Fortführung der Arbeit der UMS-Kommunikation
- Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: sichere Querungen, Parkraummanagement, Schulwegsicherheit

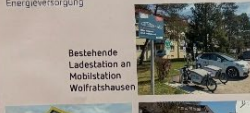



Mobilitätskonzept Wolfratshausen

4 | Motorisierter Individualverkehr

4.6 Ausbau Ladeinfrastruktur

Worum geht es?

- Zielführender Ausbau öffentlicher Ladepunkte in allen Ortsteilen
- Weiterführung des Ausbaus von Schnellladeeinrichtungen an strategischen Standorten (z. B. Gewerbegebiete, Einzelhandelsstandorte) und bei Neubauten (z. B. bei Parkdecks und Parkhäusern wie am Hauptplatz und am Märchenwald) zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Versorgung
- Kooperation mit Einzelhandel, Gewerbe und Wohnungswirtschaft zur Schaffung halboffentlicher Ladeangebote
- Unterstützung und Beratung durch die Stadtoberverwaltung bei der Ausweisung zusätzlicher Ladeeinrichtungen an Mobilitäts- und privaten Grundstücken zur Erleichterung des Einsatzes auf E-Mobilität und zur Sicherstellung einer alltagsdienlichen Ladeinfrastruktur bei steigendem Elektrofahrzeugbestand der Pkw-Flotte
- Kombination von Ladeinfrastruktur mit Photovoltaikanlagen zur Energiegewinnung

4.7 Wolfratshausen als Smart City

Worum geht es?

Intelligente Verkehrsführung

- Digitale Steuerung durch smarte (realsignale) Anlagen, dynamische Markierungen und zeitlich gesteuerte Zufahrtseinsparungen zur verbessernden Abwicklung des Straßenverkehrs
- Nutzung von Open-Data für zukünftige intelligente Verkehrsplanung und -steuerung wie z. B.:
 - OpenStreetMap (OSM), Landcover Data (z. B. Corine Land Cover, Urban Atlas)
 - Daten aus Fahrzeugen oder mobilen Endgeräten (z. B. Floating Car Data)
 - Mobilitätsdaten (Realtime-Phone Data)
 - Daten zu Angebot und Freigabe von DV-Systemen (ITS-Daten, ITS-Daten)
 - Daten aus Buchungssystemen (z. B. angefragte Fahrpläne, Buchungsmöglichkeiten für Sharingangebote)
 - Angebotsdaten von Mobilitätsanbietern (Daten Mining mittels APIs)

Intelligente Straßen

- Dynamische Straßenumwidmung mit flexibler Sperrschaltung, energieeffizienter Beleuchtung und intelligenter Beleuchtung zur Effizienzsteigerung und Sicherheit

Digitales Parkraummanagement

- Einheitliche Strategie mit App-gestützter Stellplatzführung, abgestimmten Gebührenstrukturen und Live-Daten zur Reduzierung von Parksuchverkehr (inkl. Maßnahme 4.2)

Regionale Kooperation und Vernetzung

- Wolfratshausen nutzt die Smart-City-Komplexen Münchens und integriert diese in lokale Projekte, um Synergien zu schaffen und die Smart-City-Transformation zu beschleunigen





Durchführung von Verkehrsversuchen

- Verkehrsversuche gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 (StVO) als nützliches Instrument um Effekte einzelner Einzelmaßnahmen zeitlich, räumlich und bei verschiedenen Zielgruppen zu erheben, Veränderungen temporär etablieren, zu evaluieren und Bedenken der Menschen vor Ort zu adressieren
- Durchführung von Verkehrsversuchen mit besonderen Elementen wie z. B. Parklets oder auch Straßenbänken
- Nach einer Ergebnis- und Evaluationsphase kann dann ebenfalls schrittweise denkbar – mit baulichen Elementen eine Verstärkung realisiert werden

4.8 Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren

Worum geht es?





- Standortanalyse und Einrichtung von Mikro-Hubs an gut zugänglichen Standorten (z. B. Sauerbacher Str., Schießstattstraße, Ufermarkt)
- Bündelung des Paket- und Lieferverkehrs, Wartezeiten für Schwerefahrzeuge, Kleinfahrzeuge (z. B. Cargo-Bikes, E-Kleinfahrzeuge)
- Prüfung emissionsarmer Fahrzeuge durch städtische Stellplatzprivilegien (z. B. Kurzhaltebereiche, Lieferzonen, Zufahrtsschilder)
- Prüfung zur Einführung der letzten Lieferkettenelemente in der Altstadt und entlang engem Hauptachsen
- Kennzeichnung von Lieferzonen an neuartigen Punkten (z. B. Königsdorfer Straße, Sauerbacher Straße) zur Vermeidung von Zweifelsfragen, Fortführung Planung von Lieferzonen in der Marktstraße
- Paketstationen/White-Label-Paketstationen (Anbieterübergreifend)/Quali-Boxen
- Durchführung von Real-Laboren (z. B. Mikro-Hubs) für Lastenverkehr

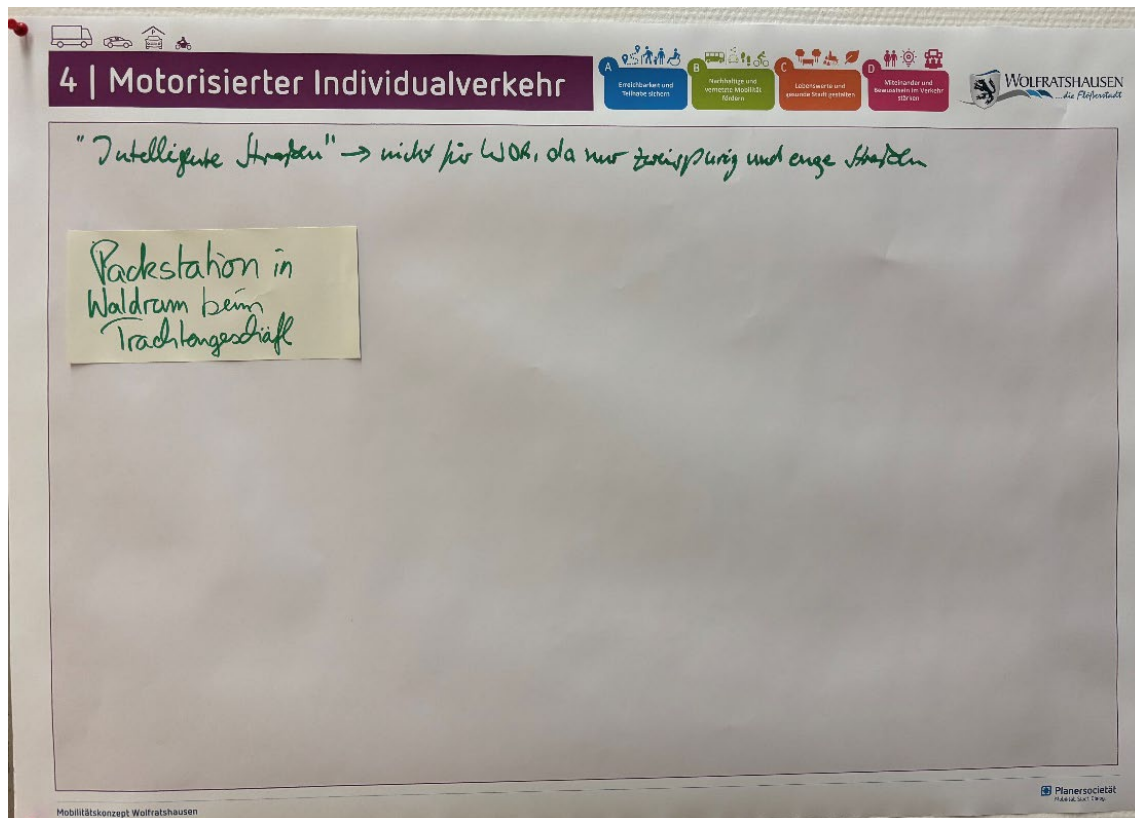
4.9 Strategisches Wirtschaftsverkehrsmanagement

Worum geht es?

- Koordinierung der relevanten Akteure mit dem Ziel der Optimierung von Prozessen, um die Anzahl an Runden Tischen mit Logistikunternehmen, einem realistischen Betrieb des Runden Tisches
- Erarbeitung einer Logistikstrategie für Wolfratshausen
- Gestaltung Lenkungs- und Optimierung der Erreichbarkeit von Gewerbestandorten
 - LKW-Verbot: Definieren des ungeschützten befahreren Straßennetzes für den LKW-Verkehr
 - LKW-Verbot: Definieren von Durchfahrtsrouten und Beschränkung auf ausgewählte Strecken (z. B. Schießstattstraße)
 - Beinhalten von LKW-Führungszonen von Schwere- und Gefahrguttransporten
- Bündelung der Logistik durch betriebliche Kooperation
- Regelmäßiges Monitoring der Schwereverkehrsströme und Aufkommen von KDF-Fahrzeugen

Mobilitätskonzept Wolfratshausen



Querschnittsthemen

Anmerkungen der Teilnehmenden:

- Durchführung von Wettbewerben zu: Bänken, Bäumen, Garten, Vorplätzen entsiegeln, Häusern, Stadtvierteln, Straßen
- Spielelemente: z. B. Tischtennisplatten, Basketballkörbe, Schaukeln
- Spielstraßen forcieren (z. B. Wallbergstraße/ Jochbergstraße), Lindenstraße -> bei allen Sackgassen anregen!
- Barrierefreie Querungsmöglichkeiten unter Hauptverkehrsstraßen errichten (Sauerlacher Straße, Königsdorfer Straße)
- Schießstättstraße/ Sauerlacher Straße: Rechtsabbiegepfeil entfernen
- Feste Ampelanlage an Querung Königsdorfer Straße (beim Edeka)
- Öffentlichkeit mehr mit einbinden
- Bessere Kommunikation -> Instagram -> Parkplatz, Reparatur
- Unterstützung im Alltag: Einkaufen; fahren -> Auto -> abholen

Abbildung 10: Querschnittsthemen

5 | Querschnittsthemen

5.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung

Handlungsziele: A1, C1, D1

Worum geht es?

- Vorbildfunktion der Stadtverwaltung; Entwicklung und Umsetzung eines eigenen (betrieblichen) Mobilitätskonzepts für die Stadtverwaltung gemäß dem Leitfaden zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement der Metropolregion München
- Schulungen zu nachhaltiger Mobilität und klimafreundlichem Verhalten im Arbeitsleben
- Förderung/Altaktivierung klimafreundlicher Arbeitswege (ÖPNV, Rad, Zufußgehen, Sharing)
- Förderung von mobiler Arbeit; zur Reduktion von zeitintensiven Arbeitswegen (im Arbeitsbereich, in denen dies grundsätzlich möglich ist)
- Austausch/Runder Tisch mit lokalen Betrieben, ausbauen und Gewerkschaften
- Zertifizierung der Stadtverwaltung (z. B. als Fahrradfreundlicher oder klimafreundlicher Arbeitgeber)
- Förderung und konsequente Weiterverfolgung der stufenweisen Etablierung des städtischen Fahrradparks (dienstliche Pkw, Busse, Verkehrsberweisung)
- Beratung und Unterstützung von Betrieben bei der Einführung eigener Mobilitätsmanagementmaßnahmen

5.2 Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für...

Handlungsziele: A1, B1, D1, D4

Kitas und Schulen

Worum geht es?

- Erfahrung und Vererbung eines Mobilitätsmanagements für alle Kitas und Schulen in Wolfratshausen
- Gestaltung sicherer „Kita- und Grund“-Zonen und klare Wegeführung für Kfz (z. B. bei Kita Kolben, Untermarkt, Schleichstraße); siehe Motorisierter Individualverkehr (4-2)
- Kampagne „Rücksicht gegenseitig vor der Schule“; Instagram, Social Media, Elternbriefe, Betriebskommunikation
- Aktivieren zu Fuß mit Schule Tag für mehr Bewegung; Erlernen der Sicherheit und Stärkung des Gemeinschaftsgefühls der Kinder
- Kooperation mit der Polizei: regelmäßige Schwerpunktkontrollen an Schulen (v. a. in Bezug zur Geschwindigkeit)
- Erichtung „Verkehrskisten“ für den Zeitraum des Schulbesuchs
- Jährlicher Mobilitätsworkshop für Kitas und Schulen im Schulbesitz
- Systematische Befragung der Kita- und Schulleitung von Kindern und Jugendlichen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit im Umfeld von Kitas und Schulen (Bänke- und Halteverbot, Querungen, Haltestellen)
- Förderung sicherer, selbstständiger und alternativer Mobilität (besonders durch Laubbäume/Treffpunkte) zur Reduktion der Elternärs
- Sicherstellung ausreichender Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Treoseller, die stabil, sicher und überdacht sind
- Enge Zusammenarbeit mit Kitas, Schulen, Elternverbänden, Polizei und Verkehrsclubs, Kinders- und Jugendberatung, Verzahnung mit bodenständigen Angeboten; Verkehrshilfen; Kampagnen zur Verkehrssicherheit

...Betriebe

Worum geht es?







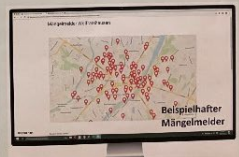
- Unterstützung von Betrieben bei der Einrichtung des Mobilitätsmanagements gemäß dem Leitfaden zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement der Metropolregion München
- Analyse zentraler Fahrmittelbedingungen für einzelne Quartiere (Verkehr, Konflikte, Gefahrenpunkte, Parkdruck)
- Betriebliche Anfahrtskonzepte (z. B. sichere Ausfahrten, klare Lieferzonen, Schulungen für 3-Endfahrzeuge/Lehrkräfte)
- Schaffung von ausreichenden Stahlfahrradplätzen v. a. an großen Betrieben (stark sichtbar und übersichtl. nach Möglichkeit mit E-Ladestationen und Servicestation; Kuppelroboter mit lokalen Resthäusern möglich)
- Kooperation mit der Polizei: regelmäßige Schwerpunktkontrollen an Gewerkschaften (v. a. in Bezug zur Geschwindigkeit)
- Jährlicher Mobilitätsworkshop für Betriebe

5.3 Kommunales Verkehrssicherheitsprogramm

Handlungsziele: A1, C1, D1

Worum geht es?

- Etablierung eines stadtweiten, kontinuierlichen Verkehrssicherheitsprogramms als Querschnittsaufgabe
- Bündelung aller Maßnahmen zur Verkehrssicherheit in einem gemeinsamen Dokument/Rahmen
- Regelmäßige Identifikation und Priorisierung von Unfall- und Gefahrenstellen, Auswertung und Monitoring von Unfällen
- Kooperation mit Infrastrukturleitern Maßnahmen (z. B. Querungen, Sichtbehinderungen, Bebauung) und Verkehrsteilnehmern Maßnahmen (z. B. Tempo 30, Markierungen) sowie kommunikativen Maßnahmen (Aufklärung, Kampagnen wie Stadtlicht, Schrit-Challenges)
- Starker Fokus auf sensible Bereiche: Schul- und Kitabereich, Einbahnstraßen für Senioren und Senioren sowie ÖPNV-Haltestellen
- Etablierung eines niedrigschwelligen Helpdesks für Gefahrenstellen (z. B. Online-Tool / Ideenmappe), auch für Bürgeranfragen der Bevölkerung (Kitas und Schulen, Einbahnstraßen für Senioren und Senioren)
- Regelmäßige öffentlichkeitswirksame Berichterstattung zur Verkehrssicherheit (z. B. jährlich)

Mobilitätskonzept Wolfratshausen Planersocietät

5 | Querschnittsthemen

5.4 Aufenthaltsqualität stärken – Erfahrbarkeit und Verkehrsversuche

Handlungsziele: A1, C1, C2, C4, D1, D7

Worum geht es?

- (Temporäre) Mikroaufenthaltsorte im Stadtgebiet schaffen
 - Erichtung von Sommercafés/Solarfenstern
 - Temporäre autofreie Bereiche
 - Pflanzung und Kleinstäume zur Förderung der Klimaresilienz
 - Entregung an geeigneten Orten im Straßennetz ermöglichen (siehe Motorisierter Individualverkehr 4-1)
 - Erichtung von barrierefreien Sitzgelegenheiten
 - Verkehrsmittelfreie Elemente im Straßenraum platzieren
 - Aufenthalts- & Bewegungsräume stärken
 - Spiele- und Bewegungselemente für alle Altersgruppen im Verlauf von Straßenräumen
 - erfahrbar Einbindung von Kfz-Verkehr ermöglichen

5.5 Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie

Handlungsziele: A1, D1, D4

Worum geht es?







- Zentrale Mobilitätsplattform (Web + App)
 - Erreichbar z. B. ÖPNV, Bikes, Verknüpfung, Parkplätze, Radmitteilungen
- Regelmäßiger Mobilitätskoffer der Stadt (Mobilität in WUK – kurz erbracht)
 - Updates zu Maßnahmen, neuen Angeboten, Beteiligung fördern
- Mobilität vor Ort: Infofeld
 - gerechtere, barrierefreie Tafeln an zentralen Orten (Bahnhof, Untermarkt, Schulen)
- Weitere Kommunikationskampagnen zu den Themen Verkehrssicherheit, Etablierung des Umlandverkehrs, Förderung der Radnutzung, Förderung des Mikroversandes
 - z. B. „Mehr Rücksicht auf den Radler“, „Sicher zur Schule“, „Bereits sein unterwegs“, „Schrit-Challenges“, „Stadtradeln“, „PARKING DAY“
- Workshops & Dialogformate in Schulen und Betrieben:
 - Verknüpfung nachhaltiger Mobilität, Konfliktvermeidung, sichere Anfahrt
- Öffentliche Datenbereitstellung (Open Data Mobilität)
 - Dashboard zu Verkehrssicherheit, Emissionen, Verkehrsbelastungen
- Transparenz bei Maßnahmen:
 - Jede Baumaßnahme oder Verkehrsplanung erhält „Was passiert hier?“-Infotafeln mit relevanten Informationen zum Zeitpunkt der Maßnahme, der Dauer der Bauphase, alternativen Mobilitätsalternativen etc.
- Feedback-Kanal der Bürger:
 - Niedrigschwellige Meldemöglichkeiten für Probleme (z. B. Online-Tool / Ideenmappe)

5.6 Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie

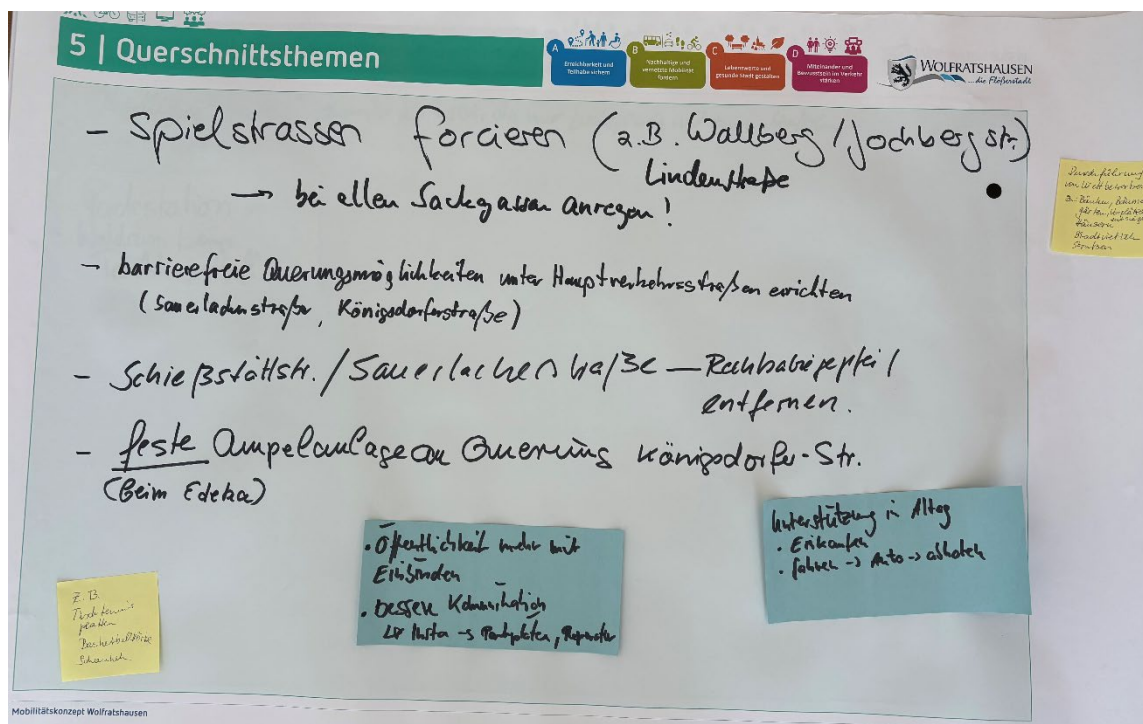
Handlungsziele: A1, D1, D2

Worum geht es?

- Zentrale Koordination aller Maßnahmen des Mobilitätsmanagements
- Stärkung der Zuständigkeit des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung
- Verantwortlichkeit für die strategische Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts
- Nachhaltige kommunale Mobilitätsplanung als Ausgangsbasis
- Erförderung eines jährlichen Mobilitätsmanagement-Zyklus
 - Planung, Monitoring, Evaluation aller Maßnahmen (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz, Wirtschaftsverkehr, Querschnittsthemen)
- Vorwiegend sichere Mobilitätsangebote zur Förderung der anforderungsgerechten Zusammenarbeit
 - regelmäßige Treffen verschiedener Referate wie Geschicklichkeit, Flächen & Umwelt, Bau- & Liegenschaftswesen, Stadtentwicklung, Bildung & Soziales
- Verknüpfung der Kooperationsstrukturen mit dem MVV, Landkreis Bad Tölz Wolfratshausen, Nachbarkommunen, übergeordneten Behörden
 - Zur Abstimmung regionaler Verkehrsachsen und ÖPNV-Anbindung
- Standardisierung von Mobilitätsplanung bei Bau- und Verkehrsplanungen
 - Checkliste für jede neue Maßnahme (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz, Anreiz, Ökostandard, etc.)
- SLMP Selbstcheck der Stadtverwaltung
 - Förderung der kommunalen Verkehrsplanung als Anknüpfung an die Grundzüge einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung: partizipativ, strategisch, verkehrstraflich übergeordnet
- Prüfung der Etablierung eines Eigenantrags (fonds) zur Förderung von Maßnahmen der aktiven Mobilität bzw. Maßnahmen von Privatpersonen, Vereinen oder Betrieben

Mobilitätskonzept Wolfratshausen Planersocietät



Ausblick und Schlussworte

Nachdem die Teilnehmenden wieder im Plenum zusammenkamen, fassten die Mitarbeitenden der Planersocietät – Frau Säuberlich, Frau Habura, Herr Lensch und Herr Mall – sowie Herr Sens von der Stadt Wolfratshausen, die Ergebnisse der fünf Dialogstationen noch einmal zusammen.

Von den Teilnehmenden wurde daraufhin angemerkt, dass im Rahmen der Maßnahmenumsetzung mehr Sitzgelegenheiten geschaffen werden sollten und dass die Entwicklung der Maßnahmensteckbriefe detaillierter werden sollten als auf den Plakaten des Bürgerforums, was Herr Mall im Anschluss an die Anmerkung auch noch einmal versicherte.

Im Anschluss bedankte sich Herr Mall für die gute Teilnahme und das Feedback der Teilnehmenden. Die gesammelten Beiträge werden im Anschluss in die Ausarbeitung der Maßnahmen miteinbezogen. Es wird eine Dokumentation der Veranstaltung folgen und auf der Website der Stadt Wolfratshausen zur Verfügung gestellt. Weitere Anmerkungen und Anregungen können zudem an grundmann@planersocietaet.de übersendet werden.

Abschließend bedankte sich Bürgermeister Herr Heilinglechner ebenfalls für die rege Teilnahme und konstruktive Diskussion, dass wichtige Themen angeregt und diskutiert wurden und für die Durchführung und Moderation bei Herrn Mall und dem Team der Planersocietät.