



Endbericht

# Mobilitätskonzept Wolfratshausen

Juni 2026

# Impressum



## Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1  
44139 Dortmund  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Markus Grundmann (Projektleitung)  
Teresa Habura  
Johannes Lensch  
Dr. Christoph Mall  
Saskia Säuberlich

Fon 02 31 / 58 96 96-0  
[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)



## Stadt Wolfratshausen

Marienplatz 1  
82515 Wolfratshausen  
<https://www.wolfratshausen.de/moko>

Anna Graf (Mobilitätsmanagerin)

Fon 08 171 214-395  
[a.graf@wolfratshausen.de](mailto:a.graf@wolfratshausen.de)

## Bildnachweis

Titelbild: Stadt Wolfratshausen

Wenn nicht anders angegeben: Planersocietät

Für Abbildungen mit dem Hinweis ©OpenStreetMap Mitwirkende gilt die Lizenz CC BY-SA 4.0 mit den geltenden Lizenzbedingungen: <https://www.openstreetmap.org/copyright>

## Gendern

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Abkürzungsverzeichnis

AFZS – Automatisches Fahrgastzählsystem

AGFK – Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen

ARAS – Aufgeweitete Radaufstellstreifen

B+R – Bike and Ride

BASt – Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen

BayFAG – Bayrisches Finanzausgleichsgesetz

BayGVFG – Bayrisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

BayRadG – Bayrisches Radgesetz

EFA – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

EVE – Empfehlungen für Verkehrserhebungen

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

FGÜ – Fußgängerüberweg

IKK – Innungskrankenkassen

ISCH – Integrierte Smart City Handlungsprogramm

ISEK – integriertes Stadtentwicklungskonzept

KEP-Dienstleister – Kurier- und Expressdienstleister

Kfz – Kraftfahrzeug

Lkw – Lastkraftwagen

LSA – Lichtsignalanlagen

MiD – Mobilität in Deutschland

MiO – Mitfahren im Oberland

MIV – motorisierter Individualverkehr

MVV – Münchener Verkehrs- und Tarifverbund

MZM – Mobile Zukunft München

NVP – Nahverkehrsplan

öDA – öffentlicher Dienstleistungsauftrag

ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr

ÖV – öffentlicher Verkehr

P+R – Park and Ride

PBefG – Personenbeförderungsgesetz

PDCA – Plan-Do-Check-Act

Pkw – Personenkraftwagen

RAL – Richtlinien für die Anlage von Landstraßen

RILSA – Richtlinien für Lichtsignalanlagen

RZÖPNV – ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien

StBauFR – Städtebauförderungsrichtlinien

StVO – Straßenverkehrs-Ordnung

SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan

Vwv-StVO – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

# Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Aufgabe
2. Planungsprozess und Zeitplan
3. Bürger- & Akteursbeteiligung
4. Bestandsanalyse
5. Zielkonzept
6. Handlungsfelder & Maßnahmenpakete
7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie
8. Evaluations- & Monitoringkonzept
9. Fazit & Ausblick



A close-up photograph of a car's front grille. The grille is made of a dark, textured material, possibly chrome or stainless steel, with a prominent honeycomb pattern. In the center of the grille, there is a circular badge with a red background and white text that reads "TURN TO CLEAR VISION". Below the badge, there are two circular air vents or headlights. The background is a blurred cityscape with tall buildings under a clear sky.

**1. Anlass**

**& Aufgabe**

# 1. Anlass & Aufgabe

## Einführung

Mobilität ist ein zentrales Element städtischer Lebensqualität. Das tägliche Miteinander, die wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt sowie der Umwelt- und Klimaschutz werden maßgeblich von ihr geprägt. Die individuelle Lebensqualität sowie die Funktionsfähigkeit einer Stadt insgesamt werden von der Art und Weise, wie Menschen sich fortbewegen, beeinflusst. Gleichzeitig unterliegen die Anforderungen an ein leistungsfähiges, nachhaltiges und zukunftsfähiges Verkehrssystem einem stetigen Wandel, der durch gesellschaftliche Entwicklungen, neue Mobilitätsangebote sowie veränderte Arbeits- und Lebensweisen bedingt ist. Vor diesem Hintergrund ist eine kontinuierliche und vorausschauende Verkehrsplanung von zentraler Bedeutung.

Diese Entwicklungen spiegeln sich auch in Wolfratshausen wider. Als Teil der Metropolregion München ist die Stadt eng mit dem wirtschaftlichen Verflechtungsraum der Landeshauptstadt verbunden und weist ausgeprägte Pendlerbeziehungen auf. Zudem übernimmt sie als südlicher Endhaltepunkt der S-Bahn-Linie S7 eine wichtige Funktion im regionalen Verkehrssystem.

Die räumlichen und strukturellen Gegebenheiten einer Stadt bilden eine wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung ihres Verkehrssystems. Wolfratshausen liegt zwischen den Flusstälern von Isar und Loisach und ist geprägt durch eine Mischung aus historischer

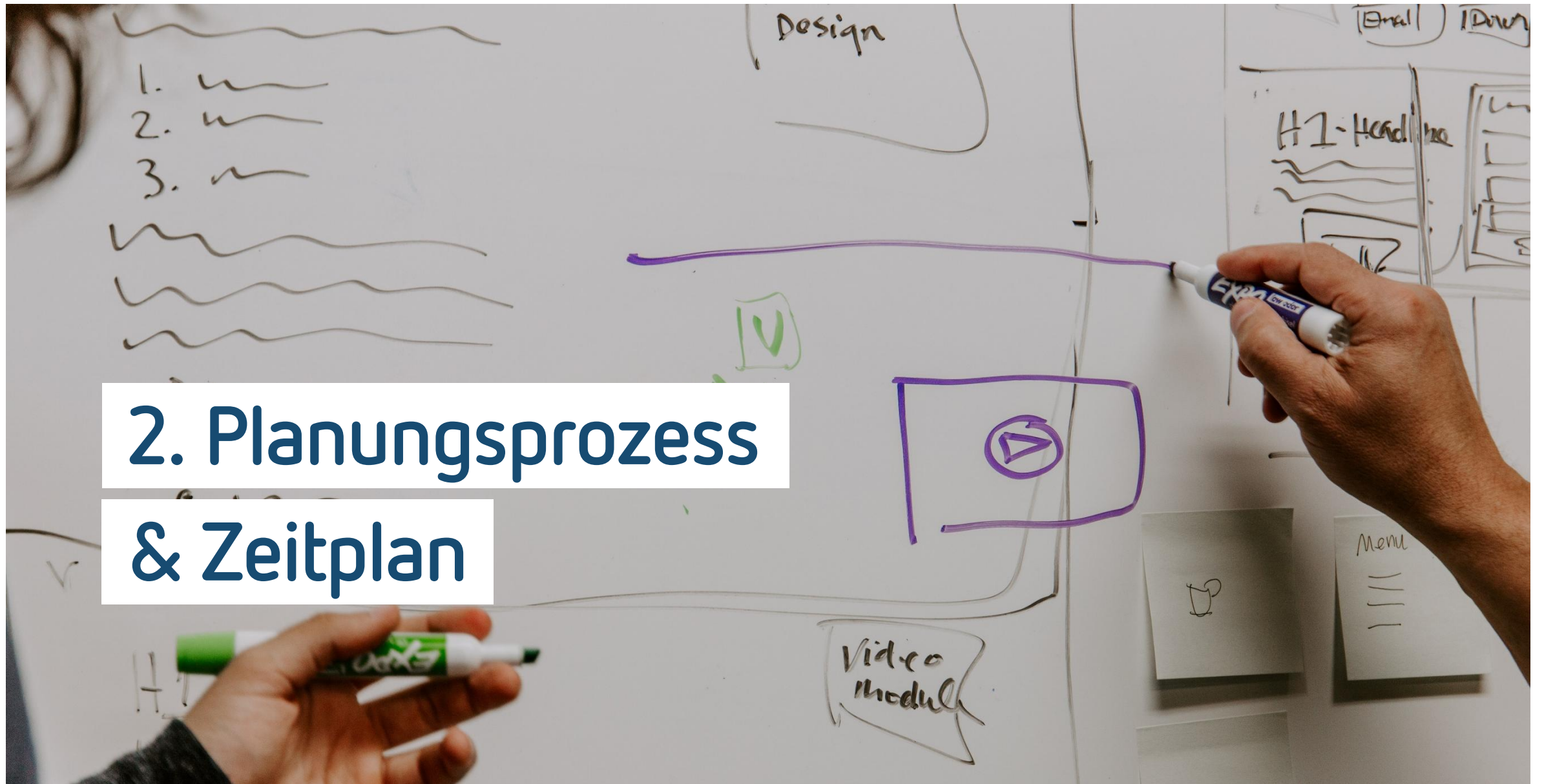
Altstadt, gewachsenen Wohngebieten sowie jüngeren Siedlungsstrukturen in den Ortsteilen Waldram, Farchet, Weidach und Nantwein. Ergänzt werden diese durch Gewerbegebiete und zentrale Infrastruktureinrichtungen. Die kompakte Siedlungsstruktur bietet gute Voraussetzungen für kurze Wege und die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, erfordert jedoch zugleich eine leistungsfähige Organisation des Verkehrs.

Vor diesem Hintergrund gilt es, die Mobilitätsstrukturen gezielt weiterzuentwickeln. Zentrale Herausforderungen sind dabei die Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen, die Stärkung des Umweltverbunds und die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen. Gleichzeitig sollen die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum weiter verbessert werden.

Das Mobilitätskonzept dient dabei als strategischer Rahmenplan für die kommenden 10 bis 15 Jahre. Ziel ist die Entwicklung eines integrierten, effizienten und nachhaltigen Verkehrssystems mit einem Schwerpunkt auf der Förderung des Umweltverbunds und der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Dabei verfolgt das Konzept einen integrierten Ansatz, der infrastrukturelle, organisatorische und verhaltensbezogene Maßnahmen verknüpft und ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für eine nachhaltige Stadtentwicklung in Wolfratshausen aufzeigt.

## 2. Planungsprozess

## & Zeitplan



## 2. Planungsprozess & Zeitplan

# Das Vorgehen im Mobilitätskonzept Wolfratshausen

Der Prozess zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Wolfratshausen begann im Frühjahr 2025 und schließt mit der Beschlussfassung im Stadtrat im Sommer 2026 ab. Der vorliegende Endbericht basiert auf den Ergebnissen der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligungen (Kapitel 3) und der Bestandsanalyse (Kapitel 4). Der Arbeitsprozess besteht aus vier wesentlichen Elementen, die schrittweise aufeinander aufbauen (vgl. Abbildung „Vier Arbeitsphasen des Mobilitätskonzeptes“).

In der Bestandsanalyse wurde die Ausgangslage betrachtet und auf Stärken, Potenziale, Schwächen sowie Handlungsbedarfe hin analysiert. Hierzu wurden im Stadtgebiet Verkehrszählungen durchgeführt, die Infrastruktur vor Ort begangen und befahren und aus Sicht der Nutzenden analysiert sowie bestehende Konzepte und Planungen ausgewertet. Zudem wurde durch eine Haushaltsbefragung das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Wolfratshausen durchgeführt (Kapitel 3). Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse wurde gemeinsam mit dem eingeführten Arbeitskreis ein Zielkonzept (Kapitel 5) entwickelt. Hierin sind strategische und langfristige Ziele für die Mobilitätsplanung formuliert, welche bei zukünftigen Projekten als Handlungs- und Entscheidungsgrundlage dienen sollen.

Entlang der identifizierten Handlungsbedarfe und Potenziale sowie den erarbeiteten Zielen wurden Maßnahmen entwickelt, welche einen Pfad aufzeigen, um die formulierten Ziele zu erreichen. Die Analyseergebnisse und Maßnahmenvorschläge wurden teilweise durch

ergänzende Karten veranschaulicht, die in einem separaten Kartenband zu finden sind.

Aufgrund der stadtweiten und verkehrsmittelübergreifenden Ebene des Mobilitätskonzeptes ist innerhalb der Maßnahmen insbesondere der Vernetzungsgedanke zwischen den Mobilitätsangeboten sowie den Maßnahmen an sich in den Fokus genommen worden. Abschließend sind diese Maßnahmen in ein Handlungs- & Umsetzungskonzept überführt worden. Alle vier Arbeitsphasen dieses Mobilitätskonzeptes wurden von unterschiedlichen Formaten zur Beteiligung der Öffentlichkeit begleitet.

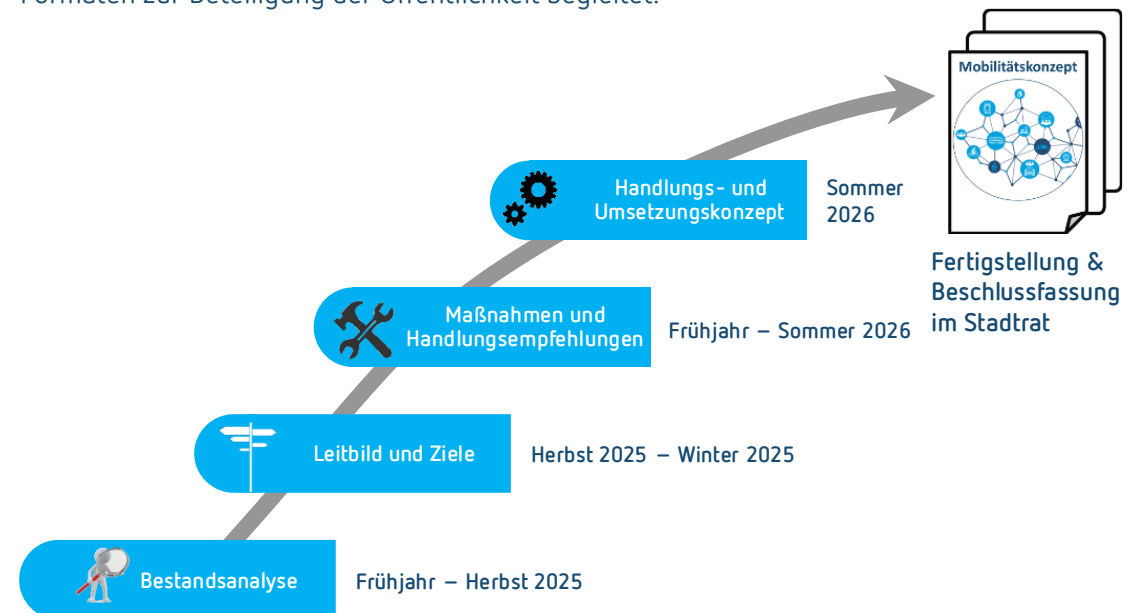


Abbildung: Vier Arbeitsphasen des Mobilitätskonzeptes



### 3. Öffentlichkeits- & Akteursbeteiligung

### 3. Öffentlichkeits- & Akteursbeteiligung

## Ablauf der Beteiligung

Die Thematiken der Verkehrsplanung und der zukünftigen Entwicklung der Mobilität betreffen alle Bewohnenden Wolfratshausens. Mobilität stellt die gesellschaftliche Teilhabe und die individuelle Bewegungsfreiheit als Grundbedürfnis sicher, aber der dabei entstehende Verkehr verursacht gleichzeitig Belastungen für Bewohnende entlang der Verkehrsachsen. Zudem ist eine gute Erreichbarkeit, vor allem auch überregional, ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor für die Stadt.

Eine Veränderung der Rahmenbedingungen in der städtischen und regionalen Mobilität besitzt daher erhebliche Auswirkungen für die Einwohnenden, Betriebe und Unternehmen in Wolfratshausen und muss für eine erfolgreiche Mobilitätswende von den Bürgerinnen und Bürgern mitgetragen werden. Hierfür ist ein partizipativer Prozess, in dem die Visionen und Ziele der Mobilität gemeinsam entwickelt und abgestimmt werden, notwendig.

Die Beteiligung im Rahmen der Entwicklung des Wolfratshausener Mobilitätskonzeptes fand dabei auf

verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Formaten statt (vgl. Tabelle „Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung“).

In der Arbeitsphase der Bestandsanalyse fand die erste Arbeitskreissitzung, das erste Mobilitätsforum sowie die Mobilitätsbefragung, eine Online-Befragung und eine aufsuchende Beteiligung in Wolfratshausen statt. Die zweite Arbeitskreissitzung fand im Rahmen der Finalisierung der Bestandsanalyse und ersten Zieldiskussion statt während die dritte Arbeitskreissitzung im Zeichen der fertigen Ausarbeitung des Zielkonzeptes stand. Zwischen den beiden Arbeitskreissitzungen wurden auch zwei Akteursgespräche mit der AG Stadtbus sowie PG Radroutenkonzept und ADFC durchgeführt. In der Arbeitsphase der Maßnahmenpakete wurden neben dem Arbeitskreis auch die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Wolfratshausen mit einem Mobilitätsforum eingebunden.

Datum	Arbeitsphase	Beteiligungsformat
30.04.2025	Bestandsanalyse	1. Arbeitskreissitzung
13.05.2025	Bestandsanalyse	Mobilitätsforum
05./06.2025	Bestandsanalyse	Online-Befragung
05. – 07.2025	Bestandsanalyse	Mobilitätsbefragung
27.06.2025	Bestandsanalyse	Aufsuchende Beteiligung
25.07.2025	Finalisierung Bestandsanalyse/ Zieldiskussion	2. Arbeitskreissitzung
06.10.2025	Finalisierung Bestandsanalyse/ Zieldiskussion	Akteursgespräch AG Stadtbus
09.10.2025	Finalisierung Bestandsanalyse/ Zieldiskussion	Akteursgespräch PG Radroutenkonzept und ADFC inkl. Ortsbegehung
20.11.2025	Zielkonzept	3. Arbeitskreissitzung
25.02.2026	Maßnahmenpakete	4. Arbeitskreissitzung
23.04.2026	Maßnahmenpakete	Mobilitätsforum

Tabelle: Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung

### 3. Öffentlichkeits- & Akteursbeteiligung

# Mobilitätsbefragung 2025

#### Befragungsdesign

Die repräsentative Studie zum Mobilitätsverhalten der Einwohnenden der Stadt Wolfratshausen fand vom 02. Juni bis 17. Juli 2025 statt. Aus dem Melderegister wurden 6.290 Haushalte zufällig ausgewählt und gebeten, Fragen u.a. zu ihrer Verkehrsmittelnutzung und ihren alltäglichen Wegen zu beantworten. An der Befragung haben 1.876 Personen aus 875 Haushalten teilgenommen. Das methodische Vorgehen berücksichtigt die Standards für Modal-Split-Erhebungen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern. Es entspricht der letzten Mobilitätsbefragung in der Stadt Wolfratshausen, die 2016 durchgeführt wurde, und ist an die Methodik der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) angelehnt.

#### Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Pkw-Dichte in Wolfratshausen liegt bei 632 (privaten oder dienstlichen) Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnenden.

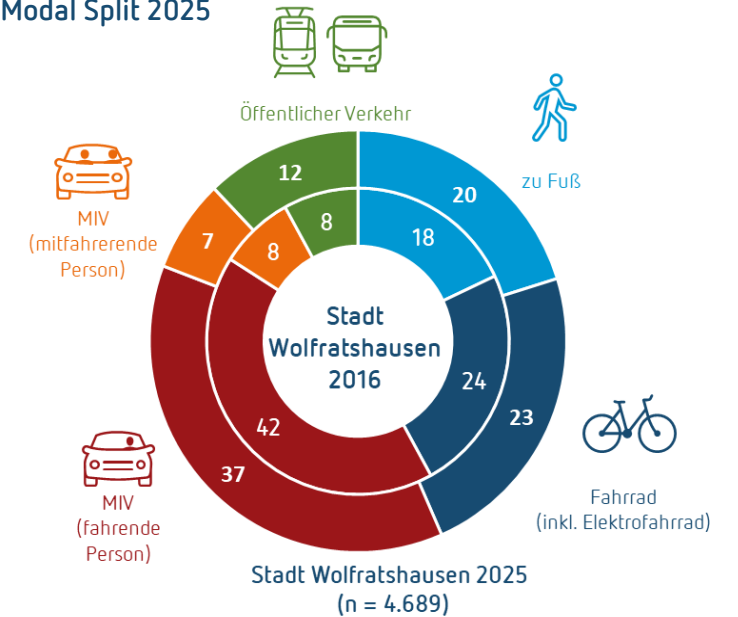
89 % aller Haushalte besitzen mindestens ein Auto. Die Fahrradausstattung der Haushalte ist hingegen von 91 % (2016) auf 87 % gesunken. Allerdings ist der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Elektrofahrrad besitzen mit 35 % größer als bei vergleichbaren Stadtregionen, wo der Anteil bei nur 23 % liegt. Zudem besitzen 30 % der Personen eine Zeitkarte für Bus und Bahn, womit der Anteil 8 Prozentpunkte größer ist als bei vergleichbaren Stadtregionen. 27 % der Personen benutzen den Pkw als einziges Verkehrsmittel – das sind 20 Prozentpunkte weniger als in anderen Mittelstädten. 55 % der Personen bewegen sich multimodal. 34 % der befragten Personen nutzen dabei eine Kombination aus Pkw und Fahrrad.

#### Charakteristika der Wege

54 % aller Wege werden innerhalb der Stadt Wolfratshausen zurückgelegt. Die Einwohnenden legen im Schnitt 3,4 Wege pro Tag zurück und sind täglich 83 Minuten unterwegs.

Ein alltäglicher Weg ist im Durchschnitt 9,7 km lang und dauert 23 Minuten. Rund 97 % aller Wege werden zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt bzw. begonnen. Die Verkehrsspitzen liegen zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 16 und 18 Uhr.

#### Modal Split 2025



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Abbildung: Modal Split 2025 | Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen

### 3. Öffentlichkeits- & Akteursbeteiligung

# Mobilitätsbefragung 2025

#### Modal Split der zurückgelegten Wege und allgemeine Verkehrsmittelnutzung

Bei der Verkehrsmittelwahl 2025 (Modal Split) überwiegt der Umweltverbund: 55 % der Wege werden entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder im öffentlichen Verkehr zurückgelegt (vgl. Abbildung Modal Split). Die meisten Wege werden mit dem Pkw als fahrende Person gemacht, allerdings ist der Anteil seit 2016 um 5 Prozentpunkte gesunken. Demgegenüber wurde der Anteil der Wege zu Fuß und mit Bus und Bahn um 6 Prozentpunkte gesteigert.

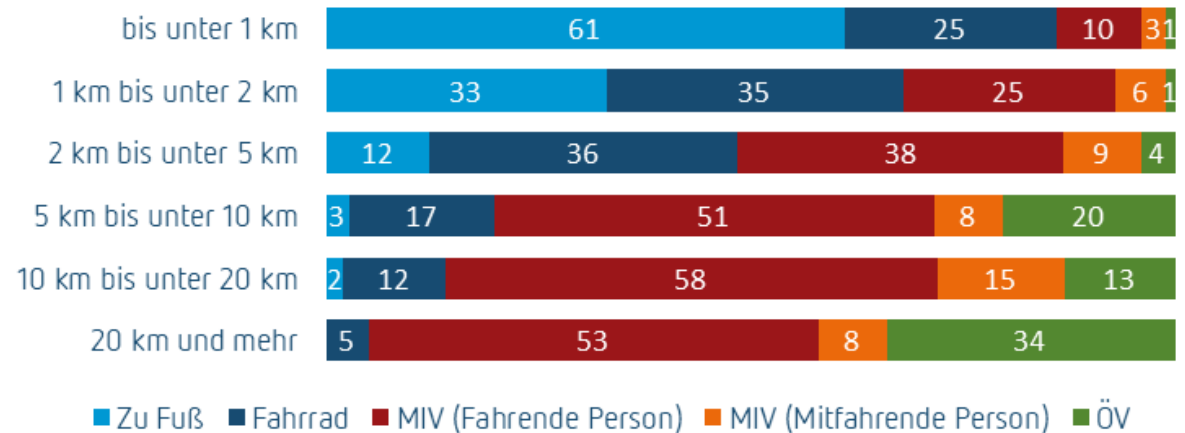
Die Stadt Wolfratshausen wird laut RegioStaR 7-Einteilung der Klasse „Stadtregion - Mittelstadt“ zugeordnet. Im Vergleich weist Wolfratshausen einen sehr hohen Anteil an Fahrradfahrenden (23 %) auf, während der Fahrradanteil in anderen Städten dieser Klasse um 13 Prozentpunkte niedriger ist. Zudem ist der ÖV-Anteil mit 12 % überdurchschnittlich im Vergleich mit anderen Mittelstädten (8 %).

In Wolfratshausen ist der Anteil der Einwohnenden, die täglich zu Fuß gehen, mit 53 % sehr hoch. Dies zeigt sich vor allem im Vergleich zu anderen Mittelstädten, bei denen der Anteil bei 37 % liegt. Ähnliches zeigt sich bei der täglichen Fahrradnutzung, die mit 30 % fast doppelt so hoch ist als in vergleichbaren Stadtregionen. Insbesondere beim Anteil der Personen, die nie den ÖV nutzen (21 %), ist der Wert unterdurchschnittlich im Vergleich mit anderen Mittelstädten (44 %). Damit zeigt sich in Wolfratshausen eine deutlich multimodale Verkehrsnutzung, bei der die meisten Verkehrsmittel mindestens monatlich vom Großteil der Einwohnenden genutzt werden.

#### Modalsplit der Wegelängen und -zwecke

58 % aller Wege sind kürzer als 5 km. Kurze Wege bis unter 2 km werden mehrheitlich aktiv, also zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurückgelegt (vgl. Abbildung Modal Split in Entfernungsklassen). Ab einer Wegelänge von 2 km dominiert der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit mindestens 4 von 10 zurückgelegten Wegen pro Entfernungsklasse. Auf Wegen von 5 bis 10 km Länge werden knapp ein Fünftel der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs steigt mit längeren Distanzen kontinuierlich auf bis zu 34 % an (Entfernungsklasse 20 km und mehr).

#### Modal Split in Entfernungsklassen



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Abbildung: Modal Split in Entfernungsklassen

### 3. Öffentlichkeits- & Akteursbeteiligung

# Mobilitätsbefragung 2025

Auf Wegen mit 5 bis 10 km Länge werden 2 von 10 Wegen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Arbeitswege sind mit im Schnitt 18,3 km die längsten Wege. Die kürzesten Wege sind Einkaufswege für den täglichen Bedarf (3,0 km) und Begleitwege zum Holen und Bringen (4,5 km).

In Wolfratshausen dominieren die Wegezwecke Arbeit (22 %), Freizeit (27 %) und Einkauf (15 %) (vgl. Abbildung Modal Split nach Wegezweck). Ausbildungs- und Freizeitwege werden am häufigsten zu Fuß (27 % bzw. 31 %) zurückgelegt. Das Fahrrad ist mit 32 % bzw. 36 % ein wichtiges Verkehrsmittel auf den Einkaufswegen sowohl für den täglichen als auch den langfristigen Bedarf. Der ÖPNV spielt auf Ausbildungswegen mit 41 % eine bedeutende Rolle. Gleichzeitig zeigt sich, dass bei Ausbildungs- und Freizeitwegen der MIV als mitfahrende Person häufig genutzt wird (12 % bzw. 11 %). Der MIV als fahrende Person wird am häufigsten auf dem Weg zur Arbeit und zur Begleitung (Bring- und Holfahrten) mit jeweils 53 % genutzt.

#### Bewertung der Verkehrsmittel

Bei der Bewertung der Verkehrssituation variieren die durchschnittlichen Schulnoten von 2,1 für das Zufußgehen bis zu 4,3 für das Bikesharingangebot. Bei Betrachtung einzelner Aspekte des Fußverkehrs unterscheidet sich die Bewertung stark. Am besten wurde die Qualität der Gehwege (Durchschnittsnote 2,6) eingeschätzt. Die schlechteste Beurteilung erhielt die Trennung von Rad- und Fußwegen (Durchschnittsnote 3,9).

Modal Split nach Wegezweck

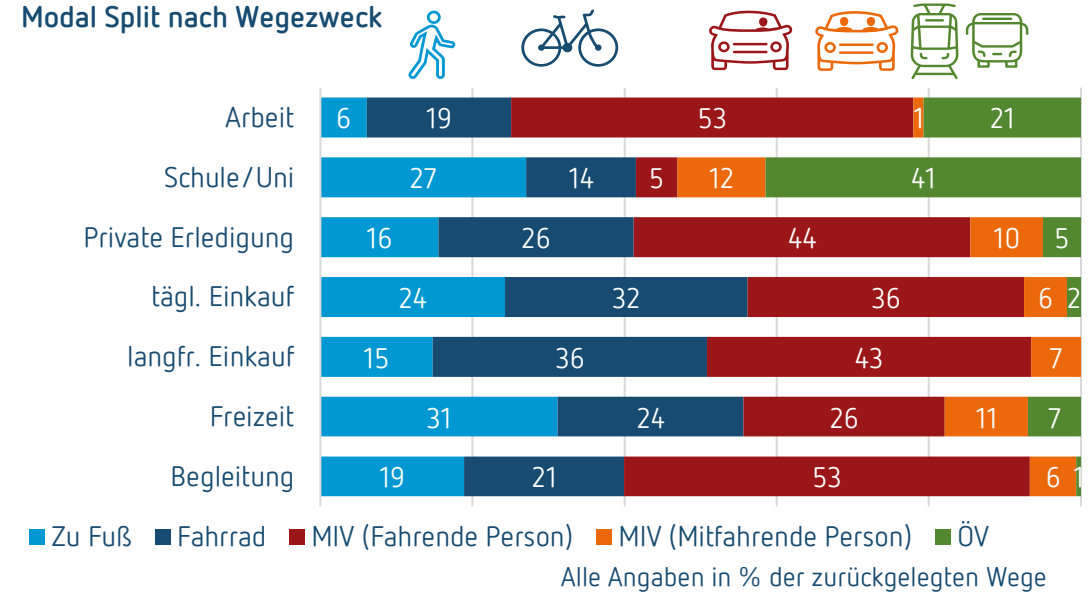


Abbildung: Modal Split nach Wegezweck

Ebenfalls variiert die Bewertung einzelner Aspekte der öffentlichen Verkehrsmittel. Im Mittel wurden Schulnoten zwischen 2,9 und 3,8 vergeben. Am besten wurde die Fahrthäufigkeit und Taktung beurteilt. Die schlechteste Bewertung erhielten die Pünktlichkeit und die Verständlichkeit der Tarif- und Preisstruktur. Die Radverkehrssituation wird insgesamt mit 2,7 eingeschätzt. Besonders positiv werden die Radwegeverbindungen in die Nachbarstädte gesehen. Die Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen für Radfahrende wurde am schlechtesten bewertet.

### 3. Öffentlichkeits- & Akteursbeteiligung

## Arbeitskreis

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurden vier Arbeitskreissitzungen durchgeführt. Sie dienten dazu, die Inhalte des Mobilitätskonzeptes ausführlich diskutieren zu können und Inhalte gemeinsam zu erarbeiten. Der Arbeitskreis setzt sich zusammen aus:

- Mitarbeitende der Stadtverwaltung aus den unterschiedlichen Referaten
- Vertretende der Stadtpolitik
- Landratsamt Bad Tölz Wolfratshausen
- Staatliches Bauamt Weilheim
- Interessengruppen und Stakeholder der Stadt Wolfratshausen

Die erste Arbeitskreissitzung am 30.04.2025 fand im Rahmen der Bestandserhebung und der Identifizierung von Handlungsbedarfen statt. Die Sitzung dient dazu, dass sich die Mitglieder des Arbeitskreises und das Gutachterteam gegenseitig kennenlernen und erste Ergebnisse aus der Bestandsanalyse vorgestellt werden.

Im Gedankenexperiment „Wie sieht die Mobilität in Wolfratshausen im Jahr 2040 aus?“ sollten die Teilnehmenden sich vorstellen, eine Delegation Ihrer Partnerstädte durch Wolfratshausen zu führen und ihnen die Besonderheiten der Mobilität in Wolfratshausen zu erläutern. Zum Ende hin wurden die Teilnehmenden zusätzlich dazu befragt, was die zentralen Eigenschaften der Stadt Wolfratshausen sind.

Die zweite Arbeitskreissitzung am 15.07.2025 diente zur ersten Erarbeitung des Zielkonzeptes (Kapitel 5) anhand der Ergebnisse aus dem ersten Arbeitskreis und der Veröffentlichung vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Indikatoren leicht gemacht. Zunächst wurden die Funktion und die Herleitung des Leitbildes sowie des Zielsystems erläutert. Anschließend sollten die Teilnehmenden sich auf vier bis fünf Leitziele einigen, welche dann auf Wolfratshausen spezifiziert werden sollten.

In der dritten Sitzung am 20.11.2025 wurden die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung sowie der Entwurf der Leitziele sowie möglicher Handlungsziele und die dazugehörigen potenziellen Indikatoren vorgestellt. In Kleingruppen wurden die Leit- und Handlungsziele sowie potenzielle Indikatoren zur finalen Ausarbeitung des Zielkonzeptes diskutiert und verfeinert.

In der vierten und letzten Sitzung am 25.02.2026 wurden die auf Grundlage des Zielkonzeptes erarbeiteten Maßnahmen vorgestellt. Nach dem plenaren Teil hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit die aus Ihrer Sicht wichtigsten Maßnahmenvorschläge je Handlungsfeld zu bepunkten und anschließend sich anhand von Gesprächsrunden zu den unterschiedlichen Handlungsfeldern auszutauschen und Ergänzungen bzw. Widersprüche zu den Maßnahmen zu benennen. Die Hinweise der Teilnehmenden flossen in die Finalisierung der Maßnahmenpakete ein.

### 3. Öffentlichkeits- & Akteursbeteiligung

## Bürgerforen & Aufsuchende Beteiligung

Neben der stetigen Informationsmöglichkeit über die Presse, die Homepage der Stadt Wolfratshausen sowie den sehr aktiven Social-Media-Kanal der Stadt war es ein zentraler Baustein im Erarbeitungsprozess, mit den Bürgerinnen und Bürgern auch aktiv vor Ort ins Gespräch zu kommen.

Am 13. Mai 2025 fand die erste Beteiligungsveranstaltung der Öffentlichkeit zum Mobilitätskonzept Wolfratshausen statt. Im Fokus der Veranstaltung stand es, mit den Bewohnenden über die Mobilität der Zukunft, ihre Wünsche und Anregungen ins Gespräch zu kommen. Gleichzeitig wurden erste Eindrücke der Bestandsanalyse präsentiert und die Bewohnenden über die Intention und den Arbeitsprozess des Mobilitätskonzeptes für Wolfratshausen informiert. Das erste Bürgerforum diente zudem auch für die Vervollständigung der Bestandsanalyse.

An insgesamt vier Thementischen (Fußverkehr & Barrierefreiheit, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr &

vernetzte Mobilität, fließender & ruhender Kfz-Verkehr) hatten die Teilnehmenden in zwei Runden Zeit, ihre Anmerkungen zu äußern und zu diskutieren. Die Ergebnisse des Bürgerforums sind in die Bestandsanalyse und das Zielkonzept mit eingeflossen und auf der [Website der Stadt](#) verfügbar.

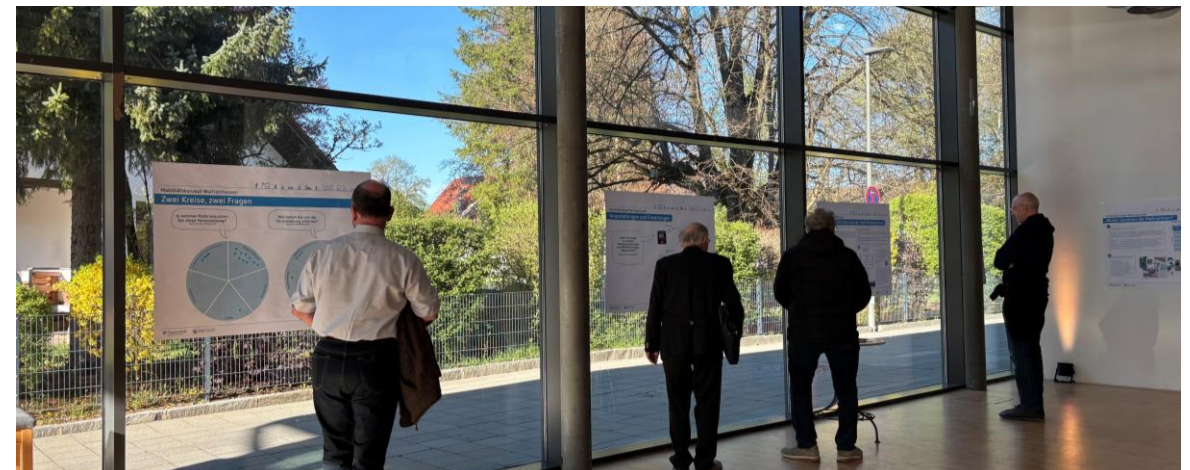
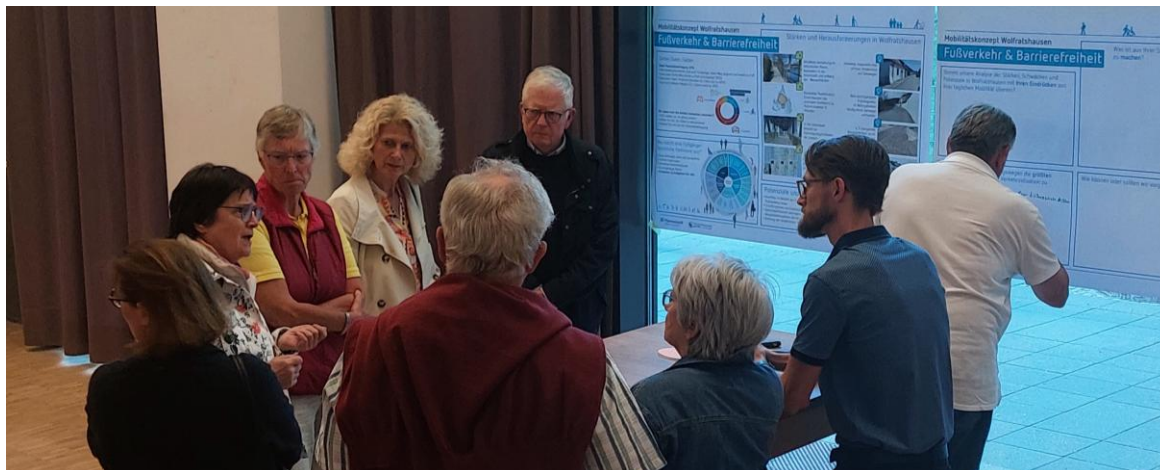
Im Rahmen einer aufsuchenden Beteiligung am 27. Juni 2025 wurden Bürgerinnen und Bürger in Wolfratshausen zufällig im öffentlichen Raum angesprochen. Die Gespräche fanden vormittags am Markttag vor der Loisachhalle und nachmittags im Umfeld von EDEKA und dem S-Bahnhof statt. Hierbei wurden weitere Anregungen gesammelt und diskutiert. Die Themen Verkehrssicherheit, Nahmobilität sowie Konflikte mit dem Kfz-Verkehr standen dabei deutlich im Vordergrund.

Am 23. April 2026 fand das zweite Bürgerforum wieder in der Loisachhalle statt. Ziel der Veranstaltung war es, die Diskussionen über die Maßnahmen für das Mobilitäts-

Konzept zu vertiefen und Hinweise von den Teilnehmenden aufzunehmen, mit welchen Maßnahmen die Stadt Wolfratshausen die zukünftige Mobilität gestalten soll bzw. wo die Grenzen der Gestaltung der Maßnahmen sind. In Form einer moderierten Gesprächsrunde wurden die Teilnehmenden zu den unterschiedlichen Maßnahmen, Potenzialen und Herausforderungen bei den Maßnahmen befragt. Danach wurde die Struktur des Mobilitätskonzeptes erläutert und dargelegt, wo dieses ansetzt. Abschließend konnten sich die Teilnehmenden an den Dialoginseln zu den unterschiedlichen Handlungsfeldern und Maßnahmen mit Vertretenden des Gutachterbüros und der Stadtverwaltung austauschen und auf dieser Grundlage eine Hierarchisierung der Maßnahmen erstellen, welche der Handlungsfelder und Maßnahmen aus Ihrer Sicht für die Mobilitätswende vorrangig zu bewerten sind. Auch für dieses Mobilitätsforum wurde eine separate Dokumentation erstellt, die bei der [Stadt Wolfratshausen abrufbar](#) ist.

### 3. Öffentlichkeits- & Akteursbeteiligung

# Impressionen Bürgerforen & Aufsuchende Beteiligung



### 3. Öffentlichkeits- & Akteursbeteiligung

## Online-Befragung

#### Ideenmelder

Während der Bestandsaufnahme und -analyse wurde zudem ein Online-Ideenmelder für das Mobilitätskonzept Wolfratshausen eingesetzt. Dabei hatten die Bürgerinnen und Bürger über einen Zeitraum von sechs Wochen vom 13. Mai bis zum 29. Juni 2025 die Möglichkeit, in einer Online-Karte in Form von Kommentaren Verbesserungsvorschläge und Kritik zum derzeitigen Stand der Mobilität in Wolfratshausen zu äußern.

Durch das Online-Tool bestand die Möglichkeit, auf einer interaktiven Karte Ideen, Wünsche oder Kritik zu verorten und den Themen *Fußverkehr*, *Radverkehr*, *Öffentlicher Verkehr (ÖV)*, *Kfz-Verkehr* sowie *Sharing-Angebote* und *Andere Ideen* zuzuordnen (vgl. Abbildung „Ideenkarte“). Zudem konnten alle Anregungen mit einem „Like“ (Idee gefällt mir) versehen und kommentiert werden. Die Einträge wurden ausgewertet und in einem separaten Bericht zusammenfassend dargestellt, welcher auf [der Homepage der Stadt](#) abrufbar ist.

Insgesamt sind 283 Beiträge im Ideenmelder eingetragen worden; dazu gab es in Form von „Likes“ 1.132 Reaktionen auf die eingestellten Beiträge. Hinzu kamen mit 123 Kommentaren weitere Reaktionen, sodass insgesamt über 1.500 Interaktionen stattgefunden haben.

Die Beiträge verteilten sich wie folgt: 32 % der Einträge beschäftigten sich mit Fußverkehr, Spielen und Aufenthalt im öffentlichen Raum, 31 % mit Kfz- und Lieferverkehr, 25 % mit Radverkehr, 9 % mit Bus und Bahn sowie 2 % mit sonstigen Ideen. Räumlich konzentrierten sich die Hinweise auf das Zentrum von Wolfratshausen sowie entlang großer Verkehrsachsen. Häufige Themen im Fußverkehr waren: „Querungsmöglichkeiten schaffen“ (33 % der Fußverkehr-Beiträge), „zu geringe Gehwegbreiten“ (11 %), „Spiel- und Sitzgelegenheiten“ (11 %), „Ideen zur Aufwertung des Straßenraums“ (10 %) sowie „zu hohe Kfz-Geschwindigkeit“ (8 %) und „mangelhafte Barrierefreiheit“ (6 %).

Im Bereich Kfz-Verkehr standen „Verbesserung der Verkehrsführung“ (39 %), „zu hohe Geschwindigkeiten“ (29 %) und „Reduzierung des Parkens“ (14 %) im Zentrum.

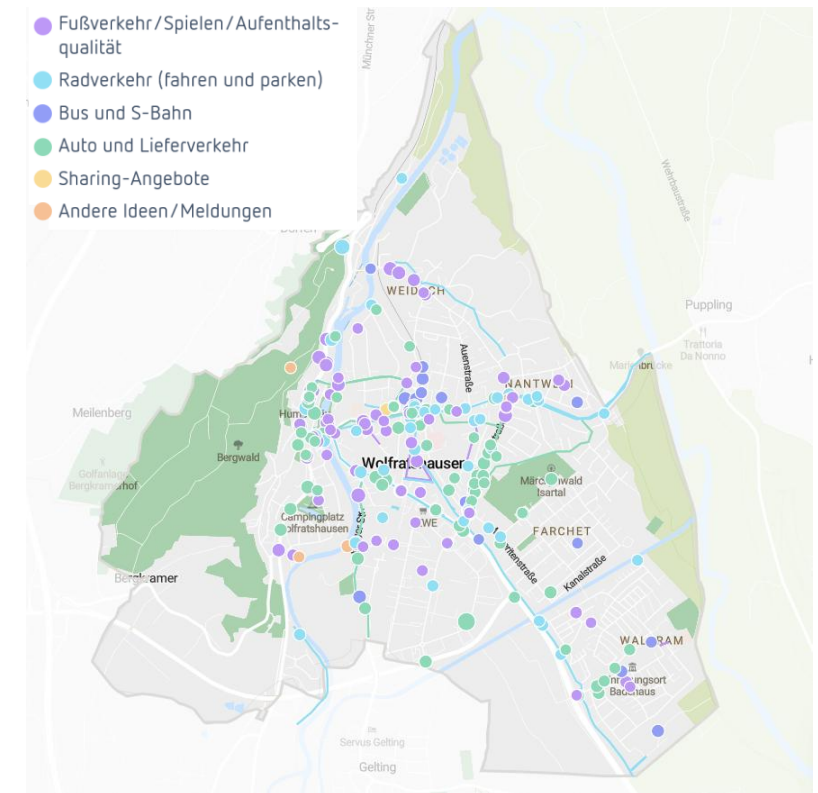


Abbildung: Ideenkarte

### 3. Öffentlichkeits- & Akteursbeteiligung

## Online-Befragung

#### Online-Umfragen

Parallel zum Ideenmelder liefen zwei Online-Umfragen, die sich einerseits an die Eltern schulpflichtiger Kinder und andererseits an Seniorinnen und Senioren richteten.

Insgesamt haben 112 Personen die Umfragen gestartet. 86 von ihnen haben die Umfragen vollständig abgeschlossen.

Zentrale Ergebnisse aus der Umfrage an Eltern schulpflichtiger Kinder waren, dass der Großteil der Kinder den Schulweg bereits eigenständig zurücklegt – meist zu Fuß oder mit dem Fahrrad –, doch Sicherheit bleibt das zentrale Anliegen. Genannt wurden vor allem fehlende Querungsmöglichkeiten, unübersichtliche Straßenabschnitte und unangepasste Geschwindigkeiten als Hemmnisse für eigenständige Mobilität. Die Ergebnisse zeigen deutlichen Handlungsbedarf bei sicheren, gut gestalteten Schulwegen sowie der Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden für die Belange von Kindern.

Die Befragung älterer Bürgerinnen und Bürger verdeutlicht den hohen Stellenwert barrierefreier, sicherer und wohnortnaher Mobilitätsangebote. Besonders wichtig sind gute Erreichbarkeit von Alltagszielen, sichere und breite Gehwege, Querungshilfen, Sitzgelegenheiten sowie eine zuverlässige Anbindung durch Bus oder flexible Dienste (z.B. On-Demand-Verkehre). Viele Rückmeldungen betonen den Wunsch, auch ohne eigenes Auto mobil zu bleiben – ein klares Signal für eine altersgerechte, barrierefreie und sozial inklusive Mobilitätsentwicklung in Wolfratshausen.

#### Verteilung der Ideen auf die Themenfelder

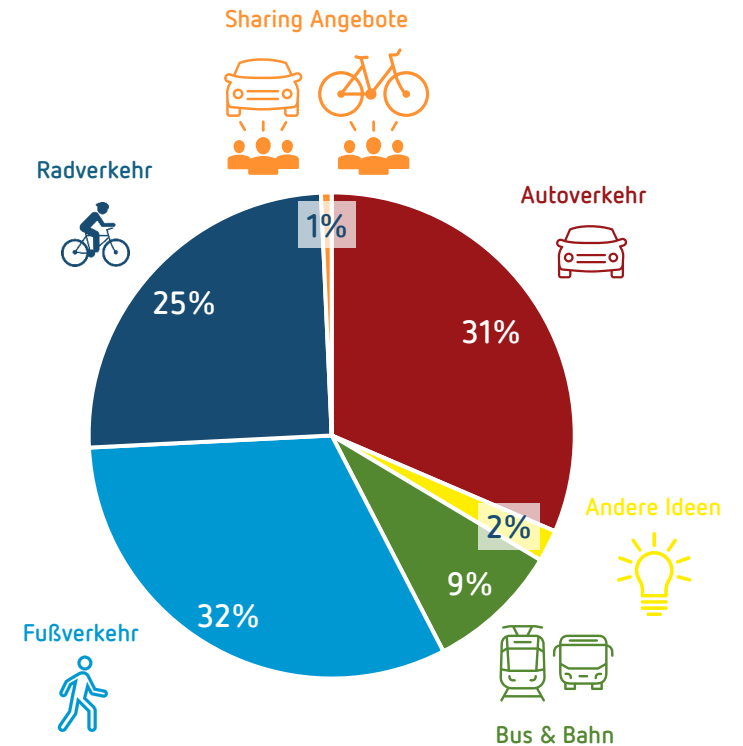


Abbildung: Verteilung der Ideen auf die Themenfelder

# 4. Bestandsanalyse

## 4. Bestandsanalyse

# Allgemeine Grundlagen

Die Analyse der unterschiedlichen Verkehrsträger stellt eine wichtige Grundlage des gesamten Mobilitätskonzeptes dar. Das Mobilitätsverhalten sowie dessen Entwicklung wird von verschiedenen Einflüssen geprägt. Neben persönlichen Gewohnheiten und Präferenzen sowie dem Angebot unterschiedlicher Verkehrsangebote sind auch die räumlichen Gegebenheiten – insbesondere die regionale Lage einer Stadt und ihre Siedlungsstruktur – maßgeblich. Diese Aspekte werden zunächst in den allgemeinen Grundlagen betrachtet. Die Bestandsanalyse wurde durch Erkenntnisse aus durchgeführten Beteiligungsformaten geschärft. Ergänzend dazu erfolgten Ortsbegehungen und –befahrungen (Analyse aus Sicht der Nutzenden), die Auswertung bestehender Pläne und Konzepte, Datenanalysen sowie eigene Verkehrszählungen. Die nachfolgenden Abschnitte beschreiben die aktuelle Situation, bestehende Defizite und Entwicklungspotenziale der einzelnen Verkehrsträger. Dabei werden sowohl verkehrliche als auch soziale und ökologische Aspekte berücksichtigt, um eine ganzheitliche Bewertung und Ableitung von Handlungsbedarfen zu ermöglichen. Ziel ist es, die Stärken und Schwächen der einzelnen Verkehrsarten herauszuarbeiten und Ansatzpunkte für eine integrierte, nachhaltige Mobilitätsstrategie in Wolfratshausen zu identifizieren.

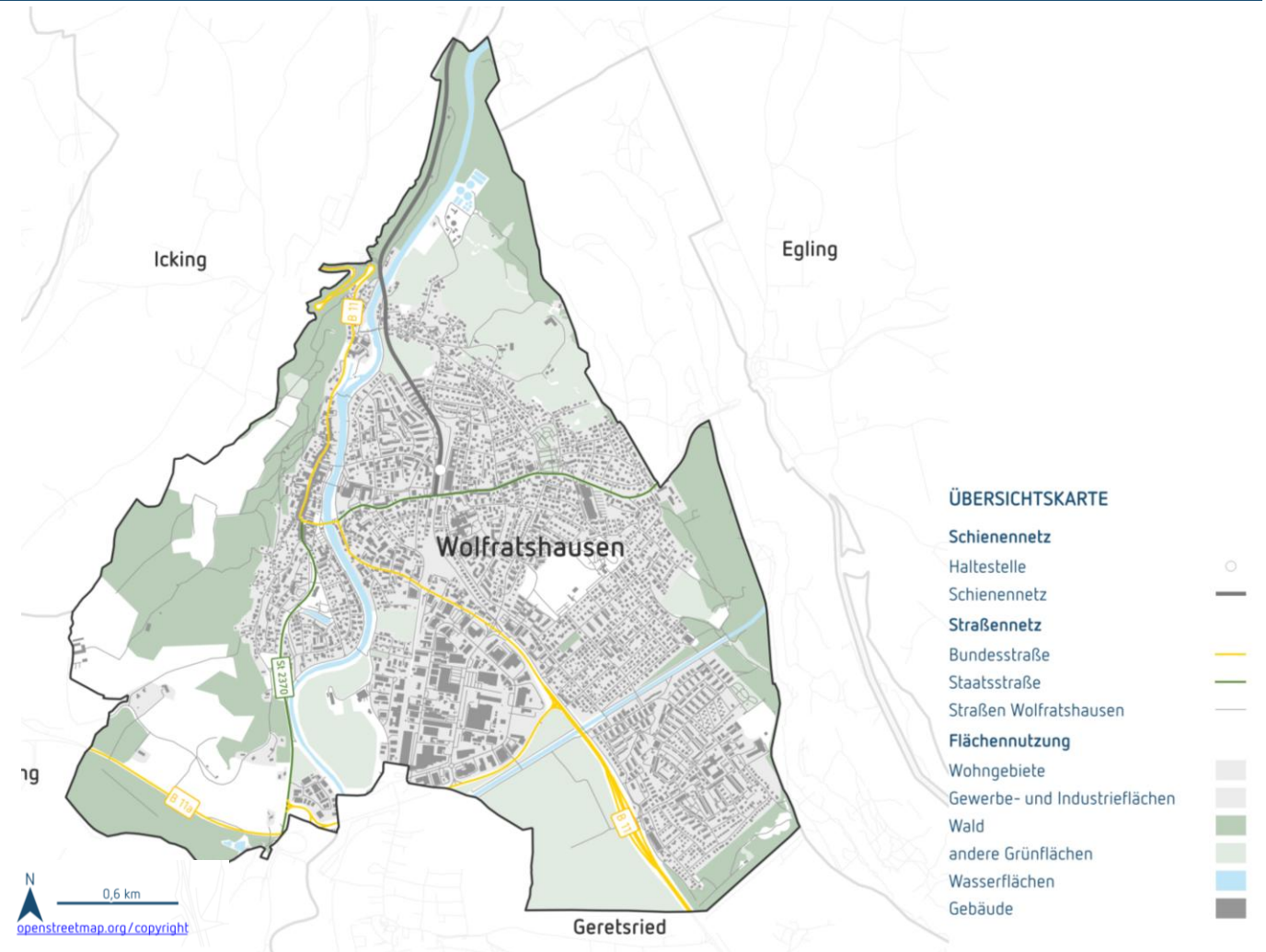


Abbildung: Übersichtskarte der Stadtstruktur Wolfratshausen

## 4. Bestandsanalyse

# Allgemeine Grundlagen

Wolfratshausen liegt im oberbayerischen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen und ist durch seine Lage südlich von München stark durch Pendlerverkehre sowie regionale Verflechtungen geprägt. Die verkehrlichen Grundlagen der Stadt ergeben sich aus ihrer Funktion als gemeinsames Mittelzentrum mit Geretsried im Alpenvorland sowie aus der Einbindung in das Verkehrsnetz der Metropolregion München. Die Stadt Wolfratshausen hat eine Einwohnerzahl von 19.840 (Stand: 28. Mai 2026), die seit 1975 stagnierend bis leicht wachsend ist. Mit einer Fläche von 913 ha erstreckt sich das Stadtgebiet über eine Länge von bis zu 11,4 km in West-Ost-Richtung. Als gemeinsames Mittelzentrum mit der Nachbargemeinde Geretsried nimmt Wolfratshausen eine bedeutende Rolle im Regierungsbezirk Oberbayern ein. Darüber hinaus ist die Stadt ein attraktives Ziel für den Tourismus: Im Jahr 2020 wurden rund 629.000 touristische Aufenthaltstage verzeichnet, wovon etwa 95,4 % auf Tagestouristen entfielen.

Auch die zukünftige demografische Entwicklung ist für die verkehrliche Planung von Bedeutung. Nach der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik wird für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen bis zum Jahr 2043 ein moderates Bevölkerungswachstum erwartet. Die Gesamtbevölkerung dürfte von etwa 129.800 Personen im Jahr 2023 auf rund 134.600 Personen im Jahr 2043 steigen (+3,7 %). Gleichzeitig ist eine deutliche Verschiebung der Altersstruktur zu erwarten: Während die Zahl der unter 40-Jährigen weitgehend konstant bleibt oder leicht abnimmt, wird die Gruppe der über 65-Jährigen voraussichtlich um etwa 25 % zunehmen. Besonders stark wächst dabei der Anteil der über 75-Jährigen (ca. +37 %). Parallel dazu steigt das Durchschnittsalter von 44,8 auf 46,3 Jahre und der Altenquotient erhöht sich von 38 auf etwa 49 ältere Personen je 100 Personen im Erwerbsalter.

Der MIV stellt in Wolfratshausen einen zentralen Bestandteil der Mobilität dar. Die Stadt ist über die Bundesstraße B11 direkt an München sowie in südlicher Richtung an Bad Tölz angebunden. Zusätzlich verfügt Wolfratshausen über die B11a einen direkten Zubringer zur Autobahn A95 (München–Garmisch-Partenkirchen), welcher für eine leistungsfähige überregionale Erreichbarkeit sorgt. Innerhalb des Stadtgebiets übernehmen Hauptverkehrsstraßen die Verteilung des Verkehrs.

Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist Wolfratshausen über die S-Bahn-Linie S7 an das S-Bahn-Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) angebunden. Die S7 ermöglicht eine direkte Anbindung an die Münchner Innenstadt. Ergänzt wird dieses Angebot durch mehrere regionale und lokale Buslinien, die sowohl die umliegenden Gemeinden als auch wichtige Ziele innerhalb der Stadt erschließen und ebenfalls dem MVV-Verbundraum zugehören.

## 4. Bestandsanalyse

# Allgemeine Grundlagen

Der Radverkehr gewinnt in Wolfratshausen zunehmend an Bedeutung, insbesondere aufgrund der landschaftlich attraktiven Lage entlang der Flüsse Isar und Loisach. Es existieren bereits regionale Radwegeverbindungen, jedoch weist das innerstädtische Radverkehrsnetz teilweise Lücken und qualitative Defizite auf.

Auch der Fußverkehr spielt insbesondere im zentralen Siedlungsbereich eine wichtige Rolle. Die vergleichsweise kompakte Stadtstruktur (vgl. Abbildung „Übersichtskarte der Stadtstruktur Wolfratshausen“) bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen für kurze Wege. Gleichzeitig bestehen Verbesserungsbedarfe hinsichtlich Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit, insbesondere entlang stark befahrener Straßen und an Knotenpunkten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Wolfratshausen über eine insgesamt gute verkehrliche Ausgangslage verfügt, die jedoch derzeit stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt ist.

Für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung bestehen insbesondere Potenziale im Ausbau des Umweltverbundes – also von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr – sowie in der besseren Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger.

Mobilität ist kein Selbstzweck und geschieht in der Regel nicht ohne Grund. Aus unterschiedlichen Nutzungstypen leiten sich spezifische Anforderungen an die Gestaltung der unmittelbaren Umgebung und damit einhergehend der Mobilitätsangebote ab. Schwerpunkte bilden dabei sensible Einrichtungen und zentrale Ziele des Alltagsverkehrs. Wege zum Arbeitsplatz und zum Einkaufen sind die häufigsten Ziele des Alltagsverkehrs. Hinzu kommen die Wege des Freizeitverkehrs zu Sport- und Kultureinrichtungen, gastronomischen Angeboten oder Naherholungsräumen.

Im Jahr 2024 pendelten täglich 6.493 Personen nach Wolfratshausen, während 7.191 Personen die Stadt in Richtung anderer Orte verließen. Der Pendlersaldo ist dabei

nahezu ausgeglichen, da nur geringfügig mehr Menschen aus Wolfratshausen auspendeln als einpendeln. Täglich gibt es zudem 3.502 Binnenpendelnde.

Die größten Verflechtungen gibt es demnach mit München und der Nachbarstadt Geretsried, was ein weiterer Aspekt der engen Verknüpfung dieser beiden Städte ist. Durch die Lage der Stadt Wolfratshausen im Einzugsgebiet der Metropole München und als Teil der Metropolregion München besteht das Potenzial für zukünftige Wanderungsgewinne infolge des gesellschaftlichen Trends der Suburbanisierung. Suburbanisierung, auch als Stadtflucht bekannt, bezeichnet den Prozess, bei dem Wohn- und Arbeitsorte aus der Kernstadt in das Umland verlagert werden. Dieses Phänomen betrifft insbesondere Familienwandernde, Erwerbswandernde sowie Ruhestandswandernde.

## 4. Bestandsanalyse

# Allgemeine Grundlagen – Pendlerbewegungen

Familien haben immer häufiger Schwierigkeiten, bezahlbaren und angemessenen Wohnraum in städtischen Gebieten zu finden, was zu verstärkter Abwanderung führen könnte, wenn sich die Wohnungsmärkte in den Städten nicht entspannen.

Aufgrund des Wandels in der Arbeitswelt, verstärkt durch die Corona-Pandemie, kommt es, bedingt durch die zunehmende Flexibilität durch ortsunabhängige Arbeiten und Home-Office-Modelle, vermehrt zu Wanderungsgewinnen im Umland von Großstädten. Die Auswahl des Wohnstandorts steht in enger Verbindung mit der Mobilität. Ein Indiz hierfür sind die dauerhaft steigende Anzahl an Pendelnden im Vergleich zu 2021. Insbesondere die Auspendelnden in das Oberzentrum München stellen die größte Pendlergruppe dar (vgl. Tabelle „Aus- und Einpendelnde Wolfratshausen“). Aus dieser Pendlerrelation ergeben sich starke Mobilitätsansprüche, insbesondere zu den Morgen- und Nachmittagsspitzen.

Auspendel-gemeinde	Pen-delnde	Einpendel-gemeinde	Pen-delnde
München	2.223	Geretsried	1.994
Geretsried	1.266	München	697
Pullach i. Isartal	315	Eurasburg	317
Penzberg	251	Egling	311
Starnberg	234	Münsing	223
Bad Tölz	185	Bad Tölz	199
Münsing	136	Dietramszell	186
Egling	127	Penzberg	184
Berg	111	Berg	165
Grünwald	97	Königsdorf	162

Tabelle: Aus- und Einpendelnde Wolfratshausen

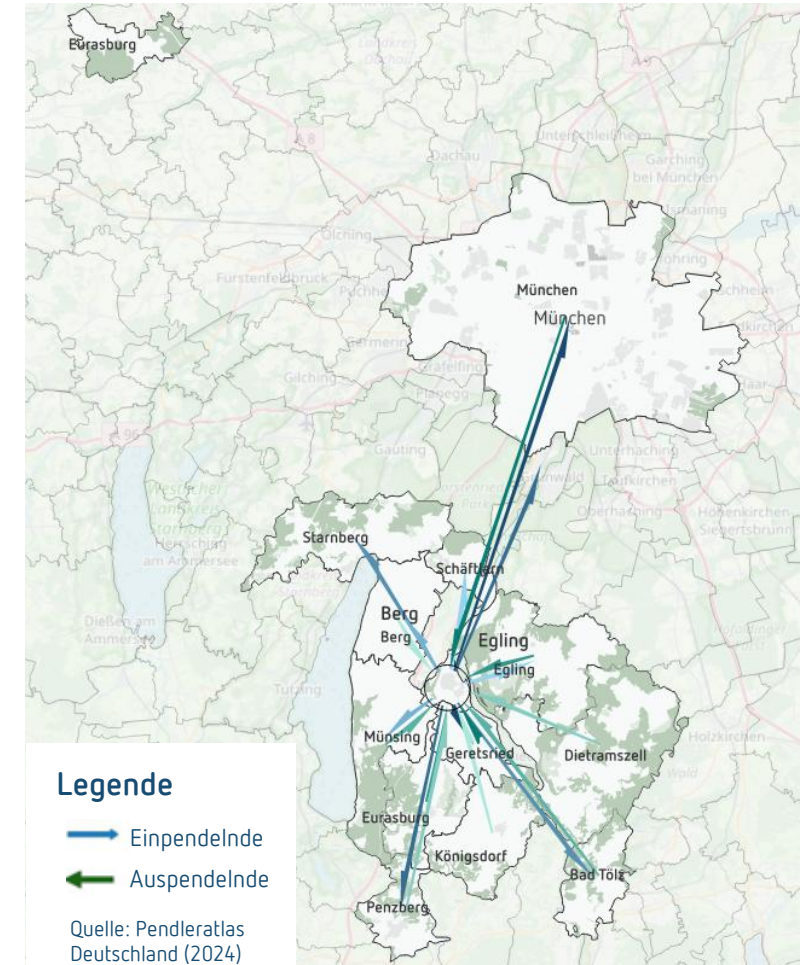


Abbildung: Pendlerbewegungen von und nach Wolfratshausen

## 4. Bestandsanalyse

# Bestehende Konzepte und Planwerke

Die Stadt Wolfratshausen hat in verschiedenen Planwerken und Konzepten bereits Ziele zum Ausbau der Mobilitätsangebote formuliert, insbesondere mit Blick auf eine Verkehrs- und Mobilitätswende. Bisher fehlt jedoch ein strategisches, gesamtstädtisches, übergeordnetes Planwerk für die Verkehrsplanung in den kommenden Jahren. Das Mobilitätskonzept versteht sich als integriertes Planwerk, das zum Ziel hat, alle relevanten Planwerke entweder als Grundlage einzubeziehen bzw. weiterzuentwickeln oder auf relevante Schnittstellen hinzuweisen. So sollen die im Mobilitätskonzept festgelegten Entwicklungsstränge auch in parallelen oder nachgelagerten planerischen Tätigkeiten berücksichtigt werden.

Mit dem im Jahr 2023 fertiggestellten Parkraumkonzept liegen bereits Prognosen für die zukünftige Entwicklung sowie Handlungsempfehlungen und Bewirtschaftungsmaßnahmen für den ruhenden Verkehr vor. Ein weiteres bestehendes und aktuelles Planwerk mit Bezug zum Mobili-

tätskonzept ist der Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen. Als formelles und somit bindendes Planwerk ist dieser gemeinsam mit der Auswertung der Stadtbusumfrage von 2024 beim ÖPNV im Mobilitätskonzept zu berücksichtigen. Darin werden die Ziele und Rahmenvorgaben für die Qualität und Ausgestaltung des ÖPNV festgelegt. Im Integrierten Klimaschutzkonzept für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen von 2013 werden zudem Ziele zur Reduzierung von Umweltbelastungen formuliert. Da der Verkehrssektor zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Konzeptes den höchsten Energieverbrauch und mit 34 % den zweithöchsten Anteil an CO<sub>2</sub>-Emissionen im Landkreis verursachte, sieht das Konzept unter anderem eine Verbesserung des ÖPNV und den Aufbau bzw. die Erweiterung des Fuß- und Radwegenetzes vor. Darüber hinaus wurde auch das Mobilitätskonzept der Nachbarstadt Geretsried ausgewertet. Beide Städte bilden gemeinsam ein Mittelzentrum und stehen in enger funktionaler,

wirtschaftlicher und verkehrlicher Beziehung zueinander. Ebenso fließen die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) von 2017 formulierten verkehrsbezogenen Zielsetzungen in das Mobilitätskonzept ein. Das ISEK bildet eine wichtige Grundlage, da es bereits strategische Leitlinien zur Verbesserung der innerstädtischen Erreichbarkeit, zur Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsformen und zur Aufwertung des öffentlichen Raums definiert, an die das Mobilitätskonzept anknüpft und diese weiter konkretisiert.



Abbildung: Auswahl bestehender Planwerke und Konzepte

## 4. Bestandsanalyse

# Fußverkehr & Barrierefreiheit - Stärken & Schwächen

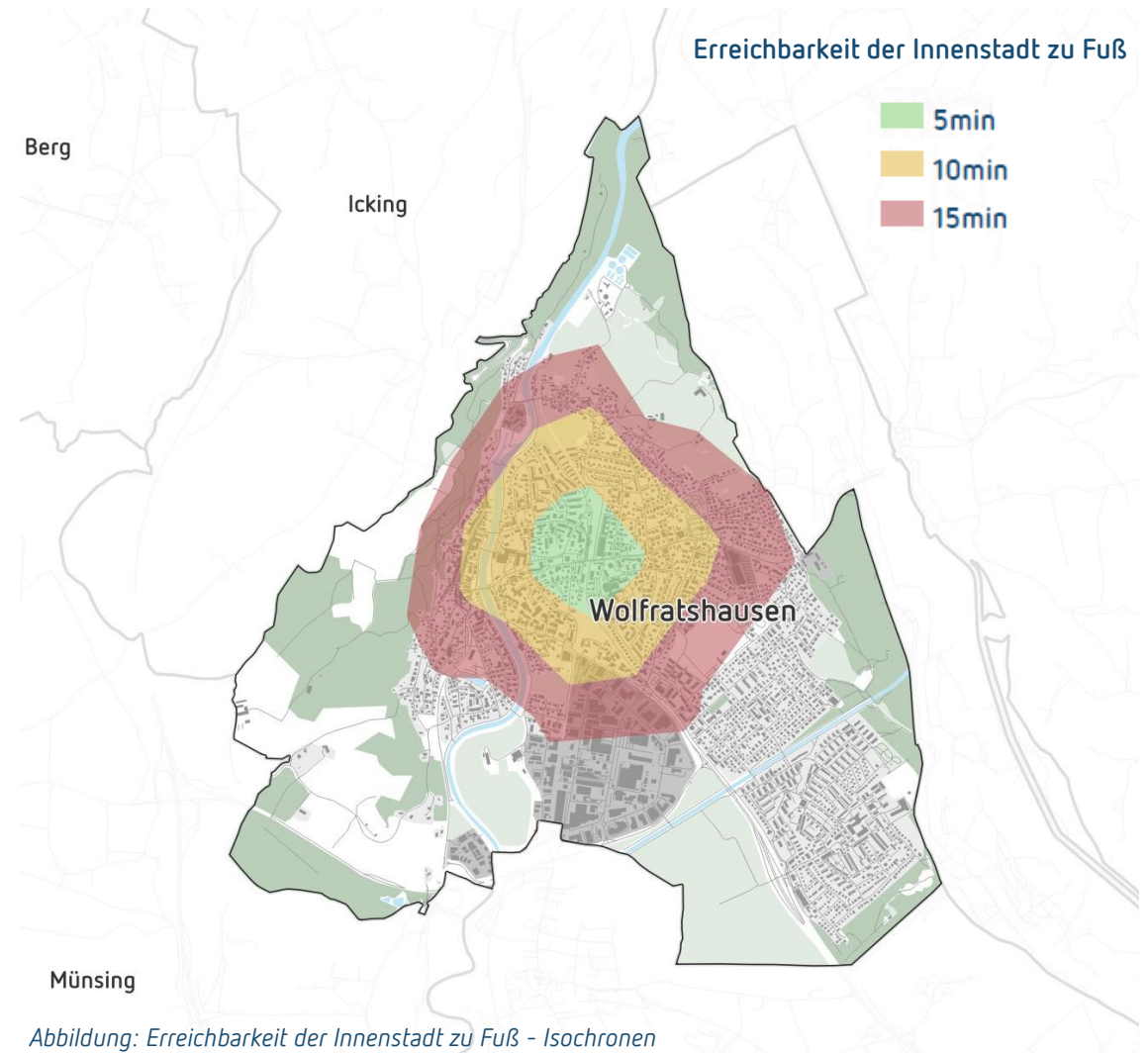


## 4. Bestandsanalyse

# Fußverkehr & Barrierefreiheit

Zu Fuß Gehen ist die grundlegendste Fortbewegungsart, die fast ausnahmslos allen zur Verfügung steht. Auf nahezu jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt, was den Fußverkehr auch zum wichtigsten intermodalen Verkehrsmittel macht. Als Bestandteil der aktiven Mobilität fördert das zu Fuß Gehen die eigene Gesundheit und emittiert keine schädlichen Umweltbelastungen in Form von Schadstoffen oder Lärm. Zusätzlich hat der Fußverkehr einen geringen Platzanspruch. Zu Fuß Gehen ist kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen elementar. Es handelt sich dabei auch um eine Verkehrsart, die verstärkt von sogenannten vulnerablen Gruppen genutzt wird, d. h. von Kindern, Jugendlichen, Älteren und in der Betrachtung geschlechtsspezifischer Mobilität auch verstärkt von Frauen.

Die Fußgängerfreundlichkeit bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie der sozialen Kontrolle. Nicht zuletzt spiegelt eine hohe Fußgängeranzahl im öffentlichen Raum auch die Vielfalt und Urbanität sowie Lebensqualität einer Stadt wider. Höhere Passantenfrequenzen und längere Verweildauern im öffentlichen Raum begünstigen auch den Einzelhandelsumsatz – Fußverkehr kann somit auch ein wichtiger ökonomischer Faktor sein. Die nebenstehende Abbildung „Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß“ zeigt, dass die Innenstadt Wolfratshausens – hier der Bahnhof – von vielen zentralen Wohnquartieren aus fußläufig erreichbar ist.



## 4. Bestandsanalyse

# Fußverkehr & Barrierefreiheit – Stärken & Schwächen

Die Mobilitätsenerhebung 2025 der Stadt Wolfratshausen zeigt interessante Einblicke in das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger im Bezug auf den Fußverkehr. 20 % aller Wege werden in Wolfratshausen zu Fuß zurückgelegt. Ein beachtlicher Teil aller zurückgelegten Wege in Wolfratshausen ist von kurzer Distanz: 58 % aller Wege liegen unter 5 km. Von den Wegen bis zu 1 km werden 61 % zu Fuß zurückgelegt, während bei Strecken von 1 bis unter 2 km ein Drittel (33 %) zu Fuß bewältigt werden. Bei Wegen mit einer Länge von 2 bis unter 5 km werden bisher rund 12 % zu Fuß zurückgelegt. Die Läden und Geschäfte des täglichen Bedarfs sind in Wolfratshausen von einer Großzahl an Haushalten fußläufig erreichbar. Allerdings werden lediglich 24 % der Wege zum täglichen Einkauf zu Fuß zurückgelegt, was ein Verlagerungspotenzial bei den Einkaufswegen aufzeigt.

Zu den Stärken des Fußverkehrs in Wolfratshausen zählt insbesondere die kompakte Siedlungsstruktur, die es ermöglicht, viele Strecken innerhalb von 10-15 Minuten zu Fuß zu bewältigen. Auch die in Teilen verkehrsberuhigte Altstadt sowie die zum Flanieren und Verweilen einladenden Fußwege an der Isar und Loisach sind Qualitäten in Wolfratshausen. Zudem gibt es bereits eine umfassende Beschilderung für den Fußverkehr. Streckenweise sorgen Gehwege mit einer Breite von 2,5 Metern (Regelmaß) für ein komfortables Vorankommen zu Fuß. Ergänzend dazu gibt es eigenständige Gehwege sowie Kfz-unabhängige Verbindungen, die die Distanzen für den Fußverkehr deutlich reduzieren. Sackgassen, welche für den Fußverkehr durchlässig sind, werden entsprechend gekennzeichnet. Viele Nebenstraßen sind als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Die fußläufig von vielen Wohnquartieren erschlossenen Naherholungsflächen wie z. B. das Loisachufer, die Isar sowie der Bergwald tragen ebenfalls zur Attraktivität des Fußverkehrs bei.



Wolfratshausen, Fußgängerzone Marienplatz



Wolfratshausen, Rainer-Maria-Rilke-Weg  
Kein Gehweg vorhanden

## 4. Bestandsanalyse

# Fußverkehr & Barrierefreiheit – Stärken & Schwächen

Dank der kompakten Stadtstruktur und der zahlreichen wohnstandortnahen Erholungsmöglichkeiten bietet Wolfratshausen insgesamt sehr gute Ausgangsvoraussetzungen für den Fußverkehr.

Trotz der positiven Ansätze für den Fußverkehr in Wolfratshausen gibt es auch Hindernisse, die die Mobilität zu Fuß erschweren. Auf Gehwegen behindern häufig Mülltonnen, wild abgestellte Fahrräder, Außengastronomie sowie Werbeaufsteller die freie Bewegung. Zusätzlich werden zu Fuß Gehende und Radfahrende oft gemeinsam in unterdimensionierten Seitenräumen geführt, was zu Konflikten führen kann. Ein weiteres Problem sind mangelnde Querungsmöglichkeiten über Straßen (z. B. Königsdorfer Str.).

In vielen Wohnquartieren fehlen Gehwege ganz oder sind zu schmal ausgebaut, wobei eine entsprechende Anlage oder Verbreiterung häufig durch die bestehende Bebauung erschwert wird.

Darüber hinaus stellen die Hauptverkehrsachsen des Kfz-Verkehrs oft Barrieren für den Fußverkehr dar und erschweren eine durchgängige und sichere Mobilität zu Fuß. Außerhalb der Innenstadt und der Naherholungsflächen gibt es nur wenige Sitzgelegenheiten, die jedoch notwendig sind, um eine eigenständige aktive Mobilität für alle Personengruppen zu ermöglichen.

In Wolfratshausen besteht Potenzial, den Fußverkehr weiter zu verbessern. Eine Gehwegbreite von 1,6 m könnte auf stark unterdimensionierten Gehwegen oft durch nichtbauliche Maßnahmen ermöglicht werden. Hindernisse, die den Fußverkehr beeinträchtigen, könnten durch eine gezielte Bündelung auf zugewiesenen Flächen geordnet werden, um die Gehwege freizuhalten. Zudem sollte die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr, insbesondere auf Hauptrouten, vermieden werden, um Konflikte zwischen beiden Verkehrsgruppen zu minimieren.



Wolfratshausen, Untermarkt  
Einengung des Gehwegs durch Aufsteller und Blumenkübel



Wolfratshausen, Sauerlacher Straße  
Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr

## 4. Bestandsanalyse

# Radverkehr - Stärken & Schwächen



Wolfratshausen, Schutzstreifen Sauerlacher Straße



Wolfratshausen, Sebastiani-Steg: Mischverkehr von Fuß- und Radverkehr



Wolfratshausen, überdachte Radabstellanlage Bahnhof



Wolfratshausen, Untermarkt fehlende Radabstellanlage



Wolfratshausen, Schießstättstraße  
Führung des Radverkehrs im Mischverkehr



Wolfratshausen, Unterführung Schießstättstraße

## 4. Bestandsanalyse

# Radverkehr

Das Radfahren liegt national wie international immer mehr im Trend und stellt eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart für fast alle Bevölkerungsgruppen dar. Insbesondere im städtischen Umfeld kann der Radverkehr eine Alternative zum Kfz sein: hier ist der Radverkehr in Bezug auf Geschwindigkeit konkurrenzfähig, Angebote wie Pedelec oder Lastenräder steigern die Attraktivität noch weiter, zusätzlich ist der Radverkehr weniger platzintensiv und emissionsarm. Der Radverkehr ist daher ein wichtiger Baustein einer verkehrlichen Entlastung und einer gesteigerten Lebensqualität vor Ort. Grundvoraussetzung ist ein feinmaschiges, attraktives und sicheres Radverkehrsnetz sowie gute Radabstellanlagen.

Neben dem Radverkehr als Stadtverkehrsmittel muss das Radfahren auch immer stärker regional betrachtet werden, da sich durch E-Bikes sowie Pedelecs die Reichweiten von Fahrrädern erhöhen und die Nutzer-Zahlen derselben in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen sind. Damit gehen aber auch steigende Ansprüche an die Qualität und Sicherheit der Radwegeinfrastruktur sowie Radabstellanlagen einher. Die Abbildung „Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Rad“ zeigt, dass die Wolfratshausener Innenstadt bzw. der Bahnhof aus dem gesamten Stadtgebiet in 5 bis max. 10 min mit dem Fahrrad erreichbar ist.

Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Rad

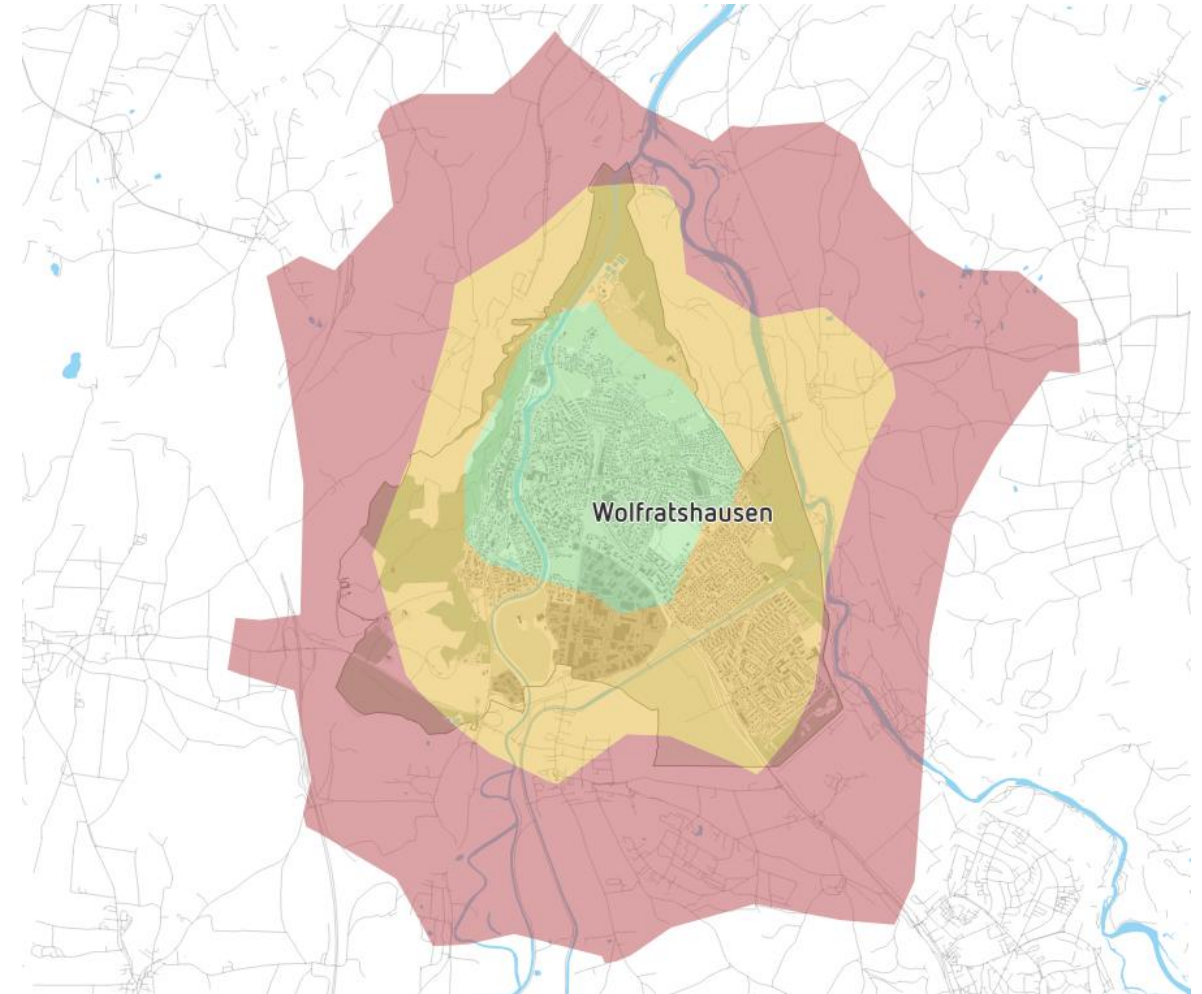
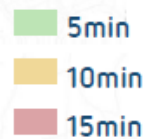


Abbildung: Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Rad - Isochronen

## 4. Bestandsanalyse

# Radverkehr – Stärken & Schwächen

Die Mobilitätsenerhebung 2025 in Wolfratshausen liefert interessante Einblicke in den Besitz und die Nutzung von Fahrrädern. Laut der Umfrage besitzen 83% der Haushalte mindestens ein konventionelles Fahrrad, während 18 % über kein konventionelles Fahrrad verfügen. Elektrofahräder sind noch weniger verbreitet: 15 % der Haushalte besitzen ein Elektrofahrrad, weitere 12 % sogar mehrere. Außerdem verfügen 3 % der Haushalte über ein (E-)Lastenrad.

In Wolfratshausen sind viele Wege sehr kurz: 58 % aller Wege sind unter fünf Kilometer lang und besonders viele liegen im Bereich von 2 bis 5 Kilometern. Genau auf diesen Strecken wird das Fahrrad häufig genutzt. Obwohl das Fahrrad insgesamt bei 23 % aller Wege eingesetzt wird, ist der Anteil im Entfernungsbereich von 2 bis 5 Kilometern deutlich höher – dort wird auf etwa einem Drittel der Wege das Fahrrad als Verkehrsmittel genutzt. Aufgeschlüsselt nach Fahrradtyp sind zurückgelegte Wege mit konventionellen Fahrrädern im Alltag meist kürzer als mit Pedelecs.

Die Zufriedenheit mit der Radverkehrssituation fällt eher verhalten aus: Nur 35 % bewerten die städtischen Radwegeverbindungen positiv. Besonders kritisch sehen die Radfahrenden die Verkehrssicherheit: Nur 29 % vergeben hier gute Noten.

Als Schwächen des Radverkehrs in Wolfratshausen haben sich in der Bestandsanalyse folgende Punkte ergeben:

- In vielen Bereichen teilen sich zu Fuß Gehende und Radfahrende oft unterdimensionierte Seitenräume.
- Auf vielen Hauptverkehrsstraßen sind Radfahrende zudem stellenweise gezwungen, im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu fahren, wo oft Tempo 50 gilt und dichter Verkehr – darunter viel Schwerlastverkehr – herrscht.

Dies führt dazu, dass Radfahrende vermehrt auf den Fußweg ausweichen.



Wolfratshausen, Sauerlacher Straße  
Straßenunabhängiger Weg entlang der Gleise



Wolfratshausen, Radfurt Sauerlacher Straße

## 4. Bestandsanalyse

# Radverkehr – Stärken & Schwächen

Vierorts herrschen zudem unübersichtliche Führungsformen an Knotenpunkten vor. Auch sind viele Einbahnstraßen (bis 30 km/h) für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht freigegeben, trotz ausreichender Begegnungsbreiten und übersichtlicher Verkehrsführung. Fahrradstraßen gibt es zudem bisher keine. Die Wegweisung des Radverkehrs ist stellenweise optimierbar. Ein weiteres Problem ist der Mangel an geeigneten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an einzelnen Zielorten (u. a. Altstadt, Veranstaltungsorte). Viele Räder werden wild abgestellt, da es an ausreichend Radabstellanlagen fehlt. Von den vorhandenen Abstellmöglichkeiten bestehen einige aus Vorderradhaltern, die als wenig sicher und unpraktisch gelten.

Der Radverkehr in Wolfratshausen weist jedoch auch zahlreiche Stärken auf, die ihn besonders attraktiv machen. Ein Vorteil ist die geringe Topographie im Stadtgebiet, die das Fahrradfahren erleichtern.

Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von Kfz-unabhängigen Wegen, beispielsweise entlang des Isar- und Loisachufers, die ein sicheres und angenehmes Radfahren ermöglichen. Ergänzend sorgt eine Vielzahl an Unterführungen zur Querung von Hauptverkehrsachsen im Stadtgebiet zudem für Zeitgewinne und Verkehrssicherheit. Schutzstreifen tragen ebenfalls zu einer verbesserten Infrastruktur bei. Moderne und überdachte Radabstellanlagen stehen der Öffentlichkeit am Bahnhof zur Verfügung. Über die Stadtgrenzen hinaus wurde 2024 das Radverkehrskonzept Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen angefertigt.

Im Februar 2026 wurde die Stadt Wolfratshausen zudem erneut als „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ rezertifiziert, was die bisherigen Anstrengungen in der Radverkehrsförderung bestätigt und die positive Entwicklung unterstreicht.

Das Potenzial zur weiteren Förderung des Radverkehrs in Wolfratshausen ist vielversprechend. Insbesondere sollte eine Radverkehrsinfrastruktur mit sicheren Führungsformen geschaffen und die Bevorrechtigungsmöglichkeiten des Radverkehrs ausgebaut werden. Ein wichtiger Ansatzpunkt ist zudem die Ausweisung und Gestaltung von Fahrradstraßen. Ein weiterer Punkt ist der schrittweise Austausch der bisherigen Vorderradhalter gegen moderne Anlehnbügel. Diese bieten eine sicherere und praktischere Möglichkeit, Fahrräder abzustellen. Zusätzlich sollten hochwertige Radabstellanlagen, die auch für Lastenfahrräder und Fahrradanhänger geeignet sind, weiter ausgebaut werden, um die Bedürfnisse einer vielseitigen Nutzerschaft abzudecken.



## 4. Bestandsanalyse

# ÖPNV & intermodale Schnittstellen

Bus und Bahn ermöglichen Mobilität für alle und damit die Teilhabe am öffentlichen Leben. Als Massentransportmittel ist der ÖPNV gegenüber dem Pkw die umweltfreundlichere und sozialverträglichere Form der Mobilität. Durch Bus und Bahn werden Ressourcen effizient eingesetzt. Aufgrund der stetig steigenden Anzahl von Kfz steigt der Flächenbedarf insgesamt, so auch in Wolfratshausen: Beispielsweise führt die hohe Nachfrage im ruhenden Kfz-Verkehr vor allem im Stadtzentrum zu einem hohen Flächenverbrauch. Mit Bus und Bahn kann hingegen die Erreichbarkeit der Innenstadt sichergestellt werden, ohne dass sich der Flächenverbrauch erhöht. Ebenso ermöglichen es Bus und Bahn, einer älter werdenden Gesellschaft, sicher und komfortabel am öffentlichen Leben teilzuhaben.

In Wolfratshausen fahren heute mehrere Buslinien sowie die S-Bahn S 7 an der Endhaltestelle als Teil der Münchner S-Bahn. Wegen der S-Bahn-Anbindung in Wolfratshausen sind viele Regionalbuslinien und zwei hochwertige ExpressBus-Linien (X-Bus) auf die S-Bahnhaltestelle ausgerichtet (X970 und X320) (vgl. Abbildung „Verlauf und Einzugsgebiet der Regionalbuslinien“). Die ExpressBus-Linien des MVV sind Teil des seit 2021 existierenden ExpressBus-Rings (bestehend aus 7 ExpressBus-Linien) um München herum, wovon Wolfratshausen profitiert. Ebenfalls bedienen zwei Stadtbuslinien das Stadtgebiet. Beide Linien sind als gegenläufige Ringlinien konzipiert mit fester Fahrtrichtung. Aus den vorliegenden Fahrgastzahlen geht hervor, dass die Nachfrage auf der Linie 301 höher ausfällt als auf der 302. Aus gutachterlicher Sicht zeigt das eine zentrale Schwäche von Ringlinien im Alltag: Es gibt eine vorteilhafte Fahrtrichtung und eine weniger vorteilhafte.

Liniennummer	Linienverlauf	Fahrttag <sup>1</sup>	Takt (min)	Bedienzeitraum
301	Wolfratshausen (S) – Farchet B11 – Waldram – Stobäusstraße – Wolfratshausen (S)	MF/ Sa	80/80	6-20/8-19
302	Wolfratshausen (S) – Stobäusstraße – Waldram – Farchet B11 – Wolfratshausen (S)	MF/ Sa	80/80	5-20/8-20
370	Geretsried, Stein - Feuerweherschule - Schulzentrum - Wolfratshausen	MF/ Sa/ SF	40/120/120	4-23/7-22/7-22
372	Geretsried - Beuerberg - Eurasburg - Wolfratshausen	MF/ Sa/ SF		Einzelfahrten
373	Wolfratshausen – Münsing – Seehaupt	MF/ Sa		Einzelfahrten
374	Penzberg – Beuerberg – Königsdorf – Wolfratshausen	MF	60	6-20
375	Endlhausen – Egling – Wolfratshausen	MF		Einzelfahrten
376	Bad Heilbrunn - Schönrain - Geretsried - Wolfratshausen	MF/ Sa/ SF		Einzelfahrten
377	Bad Tölz – Ascholding – Egling – Wolfratshausen	MF / Sa / SF		Einzelfahrten
378	Geretsried, Stein - Am Stern - Johannisplatz - Lilienstr. (- Gelting) - Wolfratshausen	MF/ Sa/ SF	40/120/120	5-22/7-23/7-23
379	Bad Tölz - Geretsried - Wolfratshausen	MF/ Sa/ SF	ohne Takt	6-24/6-22/6-19
974	Icking – Mörlbach – Berg	MF		Einzelfahrten
975	Wolfratshausen – Höhenrain – Bachhausen – Berg – Starnberg Nord	MF/ Sa/ SF	60/120/120	6-21/8-20/8-20
X320	Deisenhofen West – Endlhausen – Egling – Wolfratshausen	MF/ Sa/ SF	20/20/60	5-22/5-22/7-21
X970	Bad Tölz - Wolfratshausen – Starnberg	MF/ Sa/ SF	20/20/60	4-22/4-22/7-21

Tabelle: Linienverlauf und Taktung der Busse in Wolfratshausen

## 4. Bestandsanalyse

# ÖPNV & intermodale Schnittstellen

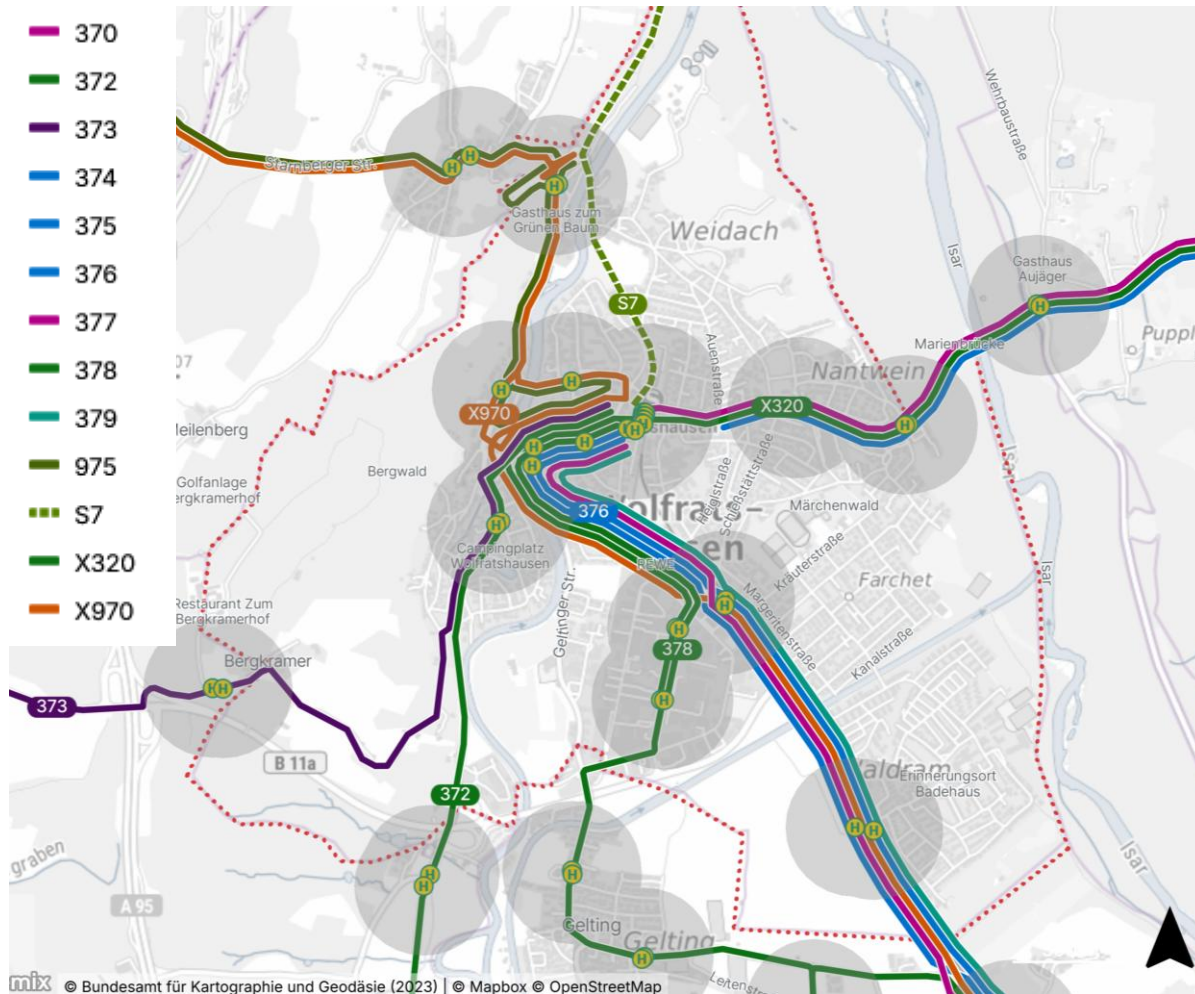


Abbildung: Verlauf und Einzugsgebiet der Regionalbuslinien

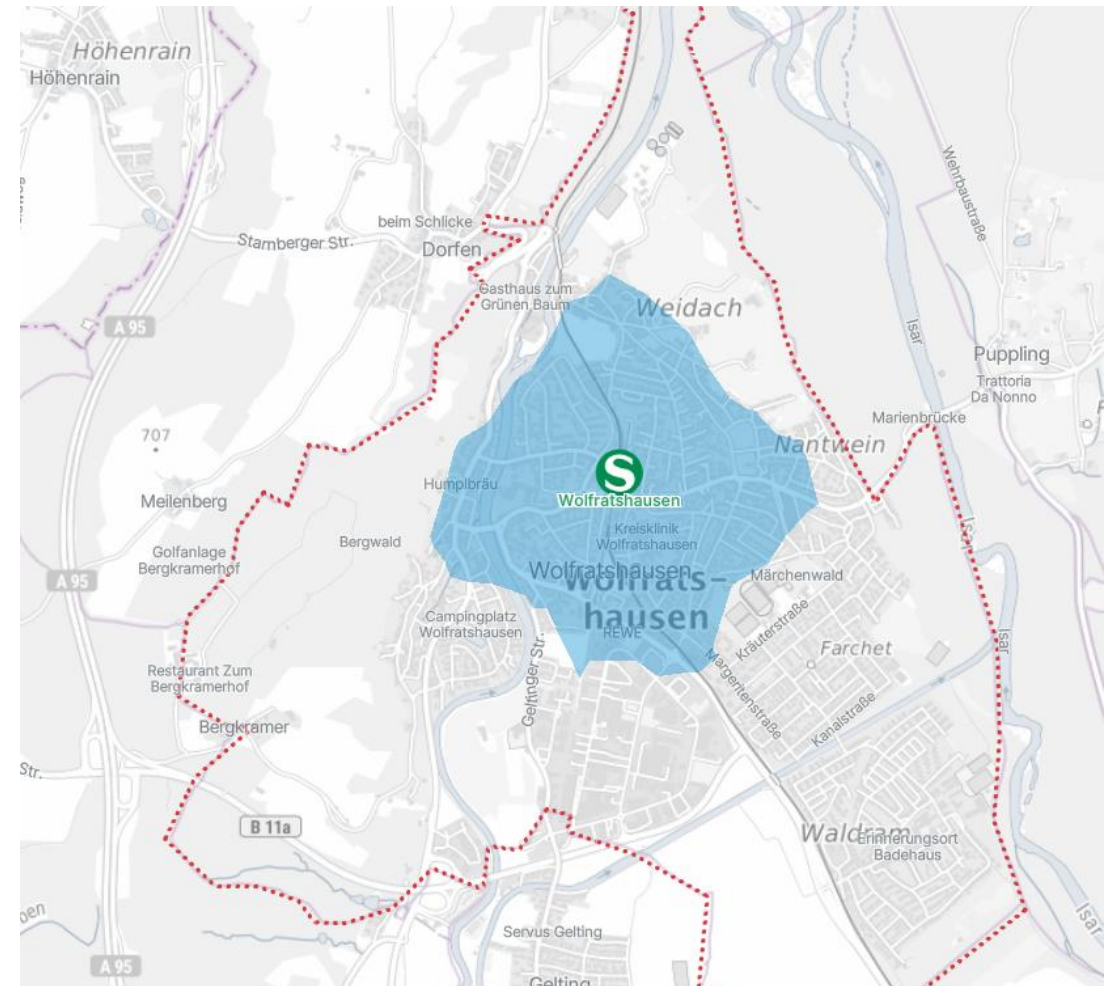


Abbildung: Fußläufiges Einzugsgebiet der S-Bahn-Haltestelle (1 km)

## 4. Bestandsanalyse

# ÖPNV & intermodale Schnittstellen

Die Auswertung der Fahrgastzahlen mittels der Automatische Fahrgastzählssysteme (AFZS) in den Fahrzeugen legt nahe, dass heute im Durchschnitt über alle Fahrten in den Stadtverkehrslinien 301 und 302 rund 10 Fahrgäste befördert werden. Über den Tag können Nachfragespitzen in den Hauptverkehrszeiten erkannt werden.

Die Siedlungsstruktur von Wolfratshausen ist sehr kompakt. Innerhalb des Einzugsgebiets der zentral gelegenen S-Bahnhaltestelle (1 km, ca. 15 Minuten Gehzeit) liegt die Altstadt mit dem Rathaus und dem Marienplatz. Ebenso liegen in diesem Einzugsbereich unter anderem auch die Loisachhalle, die Grund- und Mittelschule Wolfratshausen, das Kreiskrankenhaus, der Friedhof Nantwein und der Großteil des Ortsteils Weidach (vgl. Abbildung „Fußläufiges Einzugsgebiet der S-Bahn-Haltestelle (1 km)“). Das Angebot aus Regionalbuslinie und aktuellem Stadtbus erweitern die Erreichbarkeit in die übrigen Wohnquartiere. Die Analyse zeigt auf, dass insbesondere Wohnadressen im Stadtteil Weidach trotz des vielfältigen Angebots nicht durch die feinträumliche Erschließung eines Linienbusangebots erschlossen werden (vgl. Abbildung „Verlauf und Einzugsgebiet der Regionalbuslinien“). Die Analyse zeigt ebenfalls auf, dass aufgrund der räumlichen Lage im Norden des Landkreises ein dichtes Angebot entlang der Königsdorfer Straße in Richtung Süden herrscht.

Die Haushaltsbefragung innerhalb des Mobilitätskonzeptes ermittelt einen Modal Split für den ÖPNV von 12%. Damit werden für 12% der alltäglich anfallenden Wege der Wohnbevölkerung von Wolfratshausen Bus und Bahn als Hauptverkehrsmittel genutzt. Die S-Bahn und potenzielle Zubringerverkehre werden dabei einen großen Anteil ausmachen.

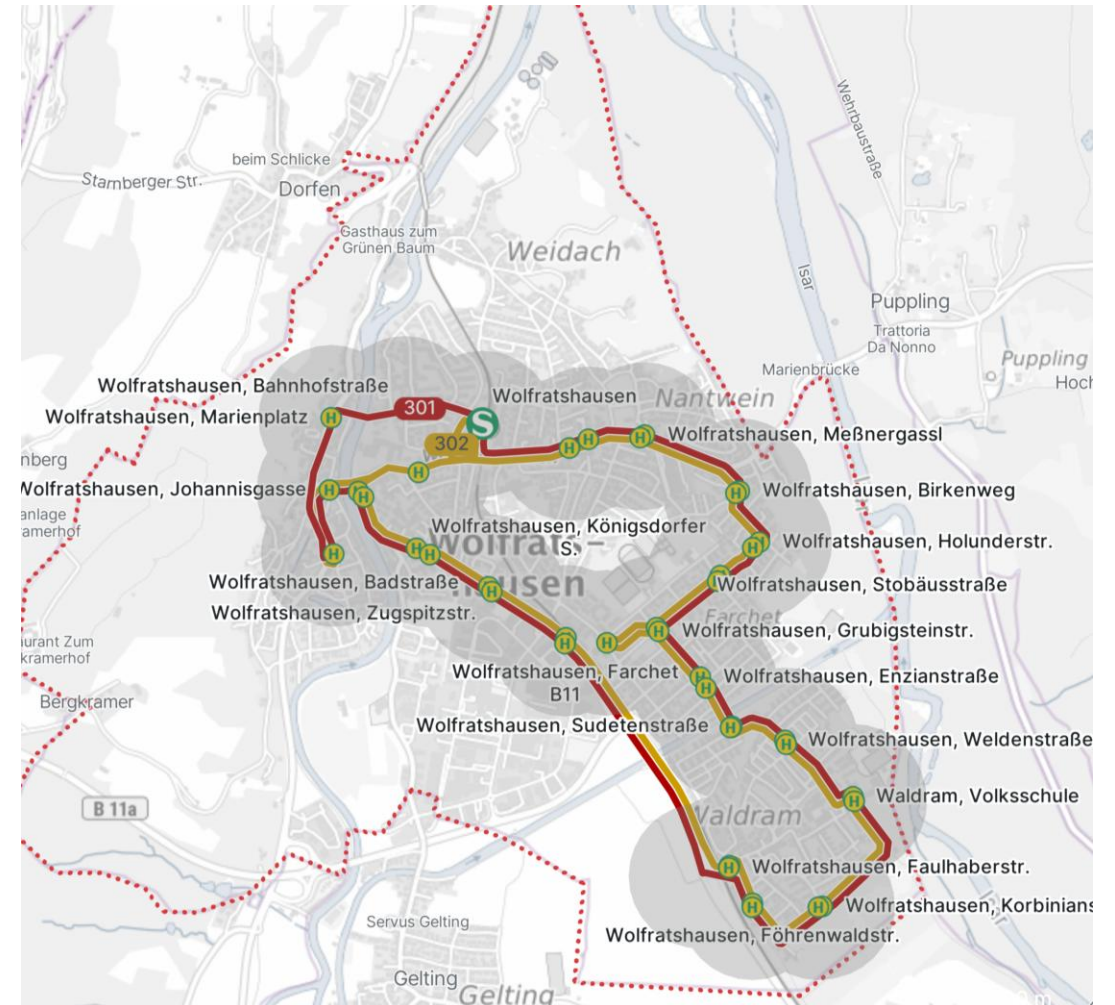


Abbildung: 300 Meter Einzugsradien um die Haltestellen des Stadtbusses im Status Quo

## 4. Bestandsanalyse

# ÖPNV & intermodale Schnittstellen - Stärken & Schwächen

Die Haltestelle ist die „sichtbare“, dauerhafte Infrastruktur; sie ist damit die Visitenkarte und das Aushängeschild des ÖPNV. Wolfratshausen profitiert hier und in anderen Bereichen von seiner Lage im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV). Haltestellendesigns, Fahrpläne und Informationsaufbereitung und -kommunikation erfolgen überwiegend in einem einheitlichen Design. Dadurch wird es auch für Gäste von außerhalb und Gelegenheitsfahrgäste leichter, sich an Haltestellen zurechtzufinden. Die Stadt Wolfratshausen ist in den überwiegenden Fällen Straßenbaulastträger und damit zuständig für die Installation, den Unterhalt und die Pflege der Bushaltestellen. Der gesetzliche Auftrag zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV, innerhalb dessen die Haltestellen baulich barrierefrei ausgebaut werden sollen, ist in Wolfratshausen nicht vollständig erreicht.

Neben dem gesetzlichen Auftrag sind Maßnahmen zur Steigerung des Komforts an Haltestellen, wie Barrierefreiheit, Witterungsschutz oder die Aufbereitung von Echtzeit-Informationen, die Grundlage eines hochwertigen ÖPNV.

Die Qualität der Haltestelleninfrastruktur in Wolfratshausen ist ausbaufähig. Viele Haltestellen verfügen weder über einen Witterungsschutz noch über Sitzgelegenheiten. Außerdem ist an den meisten Haltestellen keine Barrierefreiheit oder Echtzeit-Informationen gegeben. Positiv hervorzuheben sind einzelne Haltestellen, die mit (überdachten) Radabstellanlagen kombiniert wurden. Lediglich vereinzelt können Elemente einer barrierefreien Grundausstattung wie Blindenleitstreifen, Einstiegsfelder und erhöhte Bordsteine zum leichteren Fahrgastwechsel erkannt werden.

Zur Infrastruktur zählt auch der Fahrweg der Buslinien. Dieser wird unter dem Gesichtspunkt der Zuverlässigkeit betrachtet, um den Fahrplan einhalten zu können. Die Regionalbuslinien verkehren überwiegend auf den Hauptstraßen im Stadtgebiet. Die beiden Stadtbuslinien sind auch im Nebennetz unterwegs. Hier können wiederholt Beeinträchtigungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr beobachtet werden. Kritisch wird es dort, wo die baulichen Gegebenheiten der Straßeninfrastruktur und der Wohnbebauung die Situation zusätzlich einschränken.



Wolfratshausen, Haltestelle Wettersteinstraße



Wolfratshausen, Haltestelle Faulhaberstraße

## 4. Bestandsanalyse

# ÖPNV & intermodale Schnittstellen - Stärken & Schwächen

Eine systematische oder situative Bevorrechtigung des Stadt-busses im Straßenverkehr durch Verkehrszeichen liegt nicht vor. Hervorzuheben sind jedoch einzelne Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung im Stadtgebiet. So bestehen beispielsweise in der Badstraße sowie auf der Verbindung von Farchet nach Waldram Polleranlagen, die ausschließlich vom Stadtbus passiert werden können. Dadurch entstehen für den Busverkehr direkte und attraktive Verbindungen, während der allgemeine Kfz-Verkehr ausgeschlossen wird.

Bus und Bahn sind Massentransportmittel. Sie bedienen geeignete Relationen, auf denen viele Menschen ein Mobilitätsbedürfnis haben. Dabei können mit dem ÖPNV nicht alle Ziele gleich gut erreicht werden. In Wolfratshausen zeigt sich das am Stadtteil Weidach, der nicht durch Buslinien bedient wird. Dass dort heute keine Buslinien verkehren, liegt unter anderem an den räumlichen Gegebenheiten. So kann die S-Bahntrasse nur durch eine höhenbeschränkte Unterführung gequert werden und die Loisach nur über eine tonnagesbeschränkte Brücke.

Im Stadtteil fehlt zudem eine Wendemöglichkeit für Busse und auch das Straßennetz ermöglicht kein Wenden.

Immer häufiger werden deswegen Angebote des ÖPNV baulich wie organisatorisch mit weiteren Mobilitätsangeboten verbunden, damit eine attraktive Reisekette mit sozialverträglichen Verkehrsmitteln angeboten und ermöglicht werden kann. Aus diesem Grund haben in den letzten Jahren Inter- und Multimodalität zunehmend an Bedeutung in der Mobilitäts- und Verkehrsplanung gewonnen. Multimodales Verhalten beschreibt die grundsätzliche regelmäßige Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, Intermodalität hingegen bezieht sich auf die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel für eine einzige Strecke.



## 4. Bestandsanalyse

# ÖPNV & intermodale Schnittstellen - Stärken & Schwächen

Während die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbunds auf vielen Strecken allein nicht konkurrenzfähig sind, können sie durch die sinnvolle Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel eine attraktive Alternative zur rein monomodalen Nutzung des MIV bieten. Die Schaffung intermodaler Wegketten fördert somit multimodales Mobilitätsverhalten. Das Ziel ist, dass sich die Nutzenden nicht mehr automatisch auf ein bestimmtes Verkehrsmittel festlegen, sondern ihre Verkehrsmittelwahl bedarfs- und streckenbezogen treffen.

In Wolfratshausen dient der S-Bahnhof als Schnittstelle mehrerer Mobilitätsoptionen. Hier gelingt der Übergang zwischen den verschiedenen Mobilitätsangeboten: Es gibt S-Bahn und Bus, Taxi-Plätze und ausgewiesene Flächen für Park-and-Ride-Verkehre sowie attraktive Radabstellmöglichkeiten in Form einer überdachten Doppelstockanlage und Fahrradboxen. In fußläufiger Entfernung gibt es zudem Sharing-Angebote in Form von E-Autos und einem E-Lastenrad.

Die Stadt Wolfratshausen hat das Potenzial solcher Schnittstellen im Mobilitätssystem, insbesondere in Form von Mobilitätsstationen, erkannt. Um auch als Stadt aktiv zur Mobilitätswende beizutragen, wurden für verschiedene Bauprojekte auf Grundlage der Stellplatzsatzung Mobilitätskonzepte entwickelt, die über klassische Stellplatzlösungen hinausgehen und als öffentliche Mobilitätsstationen für alle Bürgerinnen und Bürger zugänglich sind.

Insgesamt gibt es im gesamten Stadtgebiet sieben Mobilitätsstationen. An diesen sind verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt nutzbar, darunter E-Carsharing-Fahrzeuge mit E-Ladesäulen und E-Lastenräder-Sharing sowie Radabstellanlagen. Die Carsharing-Fahrzeuge können über den regionalen Anbieter „Eoberland“, ein Unternehmen der 17er Oberlandenergie GmbH, mit vorheriger Registrierung via App genutzt werden. Der Anbieter ermöglicht es mit einer Registrierung, das E-Carsharing-Angebot an über 40 Standorten



Wolfratshausen, doppelstöckige Radabstellanlage Bahnhof



Wolfratshausen, Mobilitätsstation Isarring

## 4. Bestandsanalyse

# ÖPNV & intermodale Schnittstellen - Stärken & Schwächen

mit verschiedenen Tarifen in den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen (u. a. auch in Geretsried), Garmisch-Partenkirchen und Weilheim-Schongau zu nutzen. Die Nutzung des E-Lastenrad-Sharingangebots ist mit dem deutschlandweit operierenden Anbieter "sigo" sowie mit "movel" ebenfalls mit vorheriger Anmeldung via App möglich.

Die Stadt Wolfratshausen vermarktet das Angebot mittels eigener Abbildung und informiert über die Standorte sowie die Nutzungsmöglichkeiten auf der [stadteigenen Homepage](#).

Auch der MVV bietet mittlerweile mit sogenannten Mobilitätspunkten bauliche wie organisatorische Strukturen, um die Nutzung der Angebote an Mobilitätsstationen so unkompliziert wie Möglich für die Nutzenden zu gestalten. Mit einer Eingliederung des vorhandenen Angebots in die Systematik und in das Corporate Design der Mobilitätspunkte im MVV-Raum können Synergien erreicht und ein möglicher Ausbau des Angebots von Mobilitätsstationen im gesamten Stadtgebiet forciert werden.



## 4. Bestandsanalyse

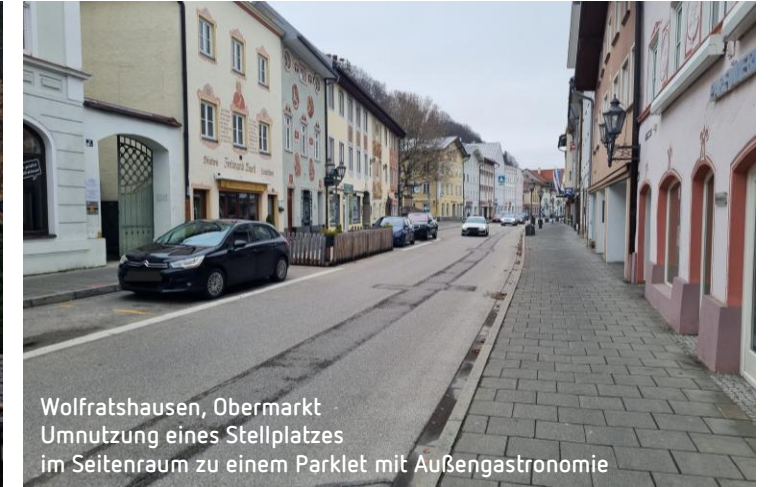
# Fließender & ruhender MIV



Wolfratshausen, Obermarkt  
Tempo 30 als Lärmschutzmaßnahme



Wolfratshausen, Parkleitsystem Äußere Münchener Straße



Wolfratshausen, Obermarkt  
Umnutzung eines Stellplatzes  
im Seitenraum zu einem Parklet mit Außengastronomie



Wolfratshausen, Schießstättstraße  
Flächenintensiver Knotenpunkt im Straßenraum



Wolfratshausen, Parkplatz Hatzplatz



Wolfratshausen, Beuerberger Straße  
Ungleichverteilung des Straßenraums zugunsten des Kfz-Verkehrs

## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV

Das Kfz stellt in Wolfratshausen, wie bereits in Kapitel 3 dargestellt, mit einem 44 %-Wegeanteil am Modal Split der Bevölkerung das meistgenutzte Verkehrsmittel dar (fahrende und mitfahrende Personen). Hinzu kommt eine nicht unerhebliche Menge an regelmäßig mit dem Auto einpendelnden Personen sowie Durchfahrtsverkehren. Ausschlaggebend dafür ist einerseits, dass das Auto das (derzeit) flexibelste Verkehrsmittel ist und von vielen Menschen als unverzichtbar im Alltag angesehen wird. Letzteres ist auch der jahrzehntelangen autogerechten Stadt- und Verkehrsplanung in den allermeisten deutschen Städten geschuldet. Mit dem Kfz-Verkehr gehen allerdings in Form von Verkehrsbelastungen, hohem Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastrukturen (ruhender und fließender Verkehr) in wertvollen Bereichen der Stadt sowie Klima- und Umweltbelastungen zahlreiche Nachteile einher.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) prägt die Mobilität in Wolfratshausen somit in besonderem Maße und befindet sich im Spannungsfeld zwischen vorhandenen Infrastrukturkapazitäten, verkehrlicher Leistungsfähigkeit sowie den Anforderungen an Klimaschutz und Lebensqualität. Als zentraler Bestandteil des städtischen Verkehrssystems beeinflusst der MIV nicht nur die Erreichbarkeit von Wohngebieten, Gewerbearealen und Naherholungsflächen. Er wirkt sich ebenso auf Verkehrssicherheit, Lärmbelastung und Emissionen im Stadtgebiet aus – insbesondere mit Blick auf den Wirtschaftsverkehr. Der öffentliche Diskurs und die daraus entstehenden Handlungsbedarfe verdeutlichen, dass der Kfz-Verkehr mit seinen Folgeerscheinungen immer häufiger zu Problemen führt und der Umgang mit diesem daher grundlegend hinterfragt werden muss.

Neue Fahrzeugtechnologien und emissionsarme Antriebsformen bieten zwar Potenziale, führen jedoch nicht zu einer Verringerung der Verkehrsmengen oder einer spürbaren Entlastung der Straßen und öffentlichen Räume. Auch E-Fahrzeuge oder in der Bevölkerung geteilte (Carsharing) Fahrzeuge können hierzu lediglich einen Teilbeitrag leisten. Das bedeutet, dass sich ohne eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf andere Verkehrsmittel keine Verbesserung der Situation einstellen wird.



Wolfratshausen, Pfaffenrieder Straße  
Großzügig dimensionierter Straßenraum mit parkenden Fahrzeugen im Seitenbereich und hoher Bedeutung des Kfz-Verkehrs



Wolfratshausen, Knotenpunkt Sauerlacher Straße

## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV

### Regionale und überregionale Kfz-Erreichbarkeit

Wolfratshausen ist regional sowie überregional sehr gut mit dem Kfz erreichbar (vgl. Abbildung „Übergeordnetes Straßennetz“). Dazu trägt insbesondere die A95 bei, deren Auffahrt direkt an der westlichen Grenze des Stadtgebiets von Wolfratshausen liegt die und über die B11a vom Stadtgebiet aus erreichbar ist. Die A95 verbindet Wolfratshausen somit auf direktem Weg mit der Metropole München im Norden und dem Oberzentrum Garmisch-Partenkirchen im Süden. Darüber hinaus wird die städtische Erreichbarkeit durch die B11 ergänzt, die Wolfratshausen mit dem bayerischen Oberland verknüpft und die Hauptverbindung zwischen Geretsried und Wolfratshausen ist. Für den überregionalen Verkehr spielt zudem die östlich gelegene A8 eine bedeutende Rolle, welche über die klassifizierten Straßen mit Wolfratshausen (insb. St2070) vernetzt ist, wodurch sich Anbindungen in die östlichen Gebiete Münchens und weiterführend Anbindungen in Richtung Nürnberg und in die andere Richtung bis hin nach

Salzburg in Österreich ergeben. Aufgrund der klassifizierten Straßen und der direkten Auffahrt zur Autobahn ergeben sich neben dem Ziel- und Quellverkehr jedoch auch eine hohe Anzahl an Durchfahrtsverkehren, die das Stadtgebiet von Wolfratshausen belasten.

### Innerstädtische Erreichbarkeit und Verkehrsfluss

Neben den Achsen der B11 in Nord- und Südwestrichtung sowie der Staatsstraßen in Ost- und Südrichtung, die sich im Bereich der Johannisgasse kreuzen (vgl. Abbildung „Hauptverkehrsnetz in Wolfratshausen“), ist die Schießstättstraße als Gemeindestraße eine weitere für den fließenden Kfz-Verkehr bedeutende Straße im Stadtgebiet. Sie stellt eine verkürzte Verbindung zwischen der B11 und der östlichen St2070 dar. Neben den direkten Verbindungen zu den umliegenden Kommunen und zum Gewerbegebiet stellen diese Straßen zentrale, innerörtliche Verbindungen zu alltagsrelevanten Funktionen (z.B. Einkauf und Freizeit) dar.

Für den innerstädtischen Kfz-Verkehr bedeutet das derzeitige Straßennetz eine in allen Stadtbereichen gute Erreichbarkeit. Allerdings lassen sich zu den Hauptverkehrszeiten z.T. Kapazitätsengpässe feststellen, die sowohl von Pendelverkehren als auch von Durchgangsverkehren ausgelöst werden. Verbindungen aus den Wohnbereichen in die Innenstadt sind vorhanden und die Erreichbarkeit zwischen den Quellen und Zielen im Stadtgebiet ist gewährleistet.



Wolfratshausen, Sauerlacher Straße  
Wegweisung im Straßennetz mit regionaler und überregionaler Bedeutung für den Kfz-Verkehr

## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

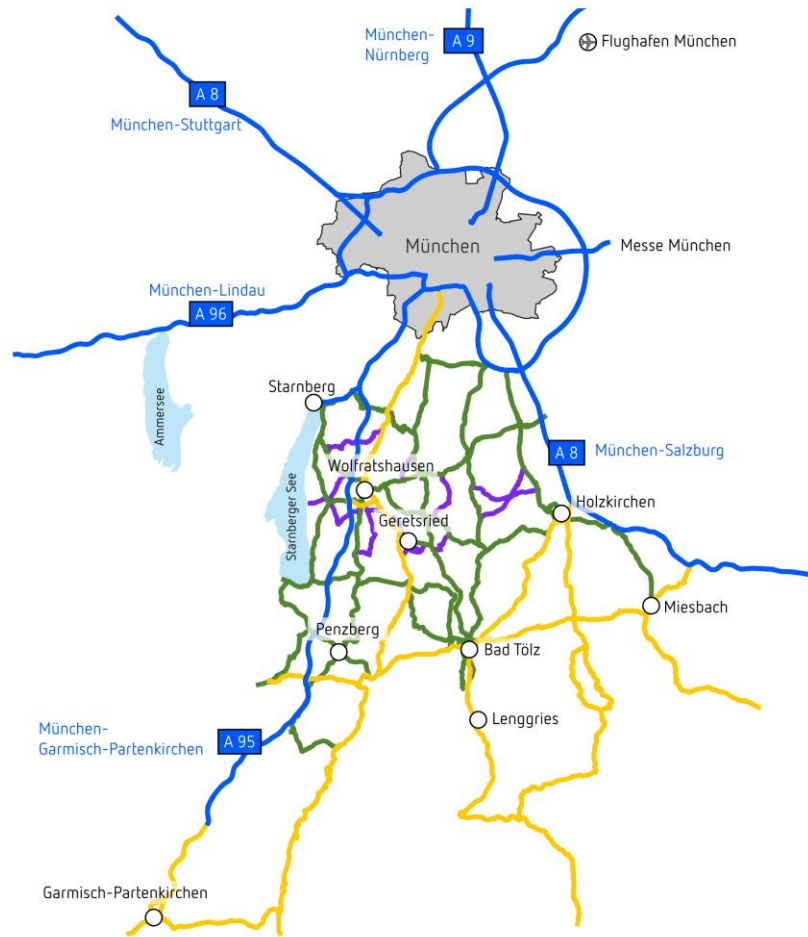


Abbildung: Übergeordnetes Straßennetz

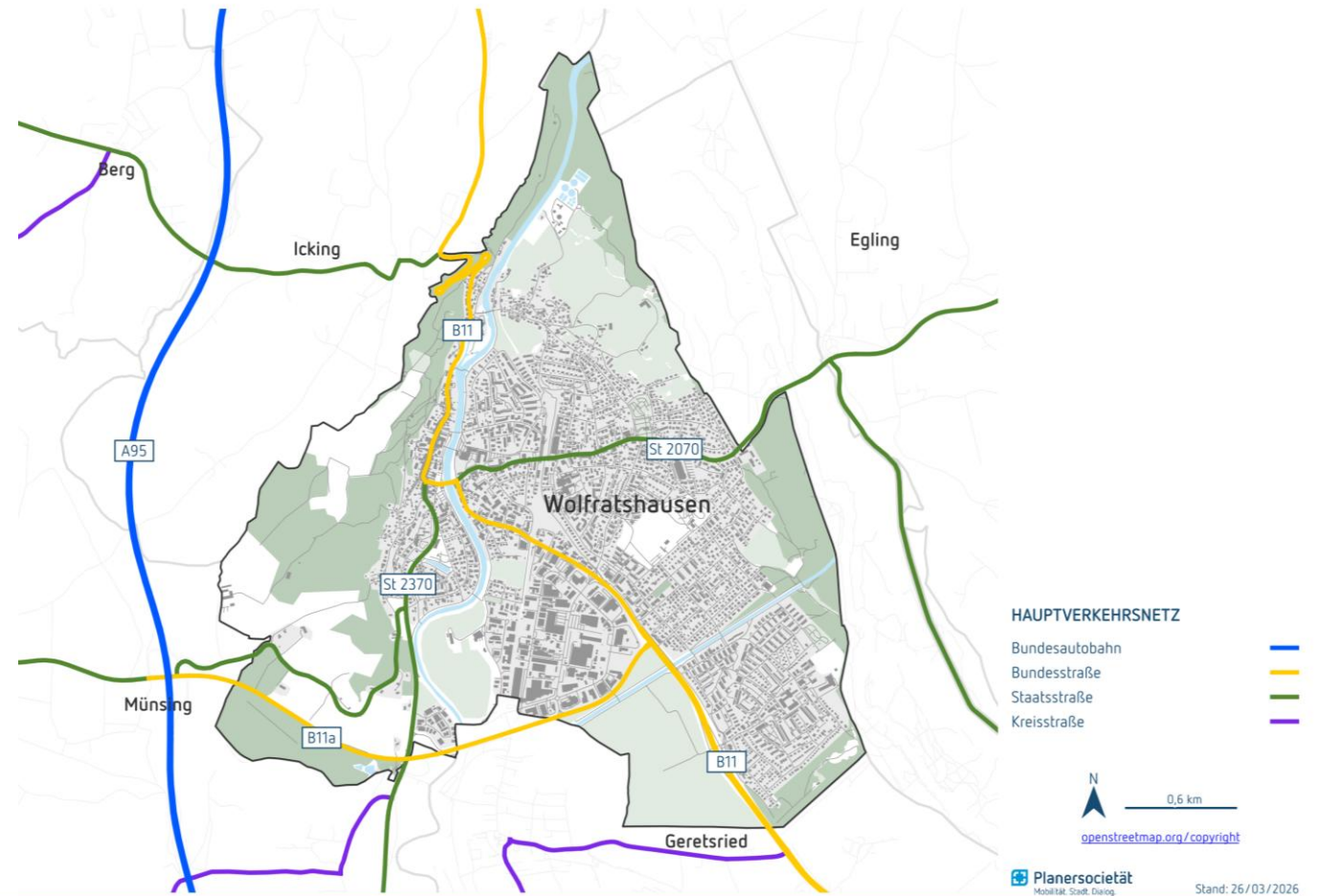


Abbildung: Hauptverkehrsnetz in Wolfratshausen

## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

### Verkehrsbelastungen

Die Erhebung der Verkehrsmengen an 13 Knotenpunkten im Stadtgebiet ergab, dass insbesondere auf der B11, der B11a und der Äußeren Sauerlacher Straße sehr hohe Verkehrsstärken von über 15.000 Kfz je Werktag auftreten. Belastungen von 7.500 – 15.000 Fahrzeugen pro Werktag treten auf der Königsdorfer Straße, der Sauerlacher Straße sowie der Äußeren Beuerberger Straße auf, welche ebenfalls klassifizierte Straßen (Bundesstraße bzw. Staatsstraße) sind. In Richtung Icking nehmen die Verkehrsstärken auf unter 7.500 Kfz/24 h nördlich der Johannisgasse ab. Auffällig ist, dass die Schießstättstraße als Gemeindestraße mit 12.000 – 15.000 Kfz je Werktag ähnlich hohe Verkehrsstärken aufweist wie die klassifizierten Straßen in Wolfratshausen.

Eine genauere Auswertung bzgl. der Zusammensetzung der Verkehrsströme und der tageszeitlichen Verteilung liegt der Verwaltung vor und wird für die weitere Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt.

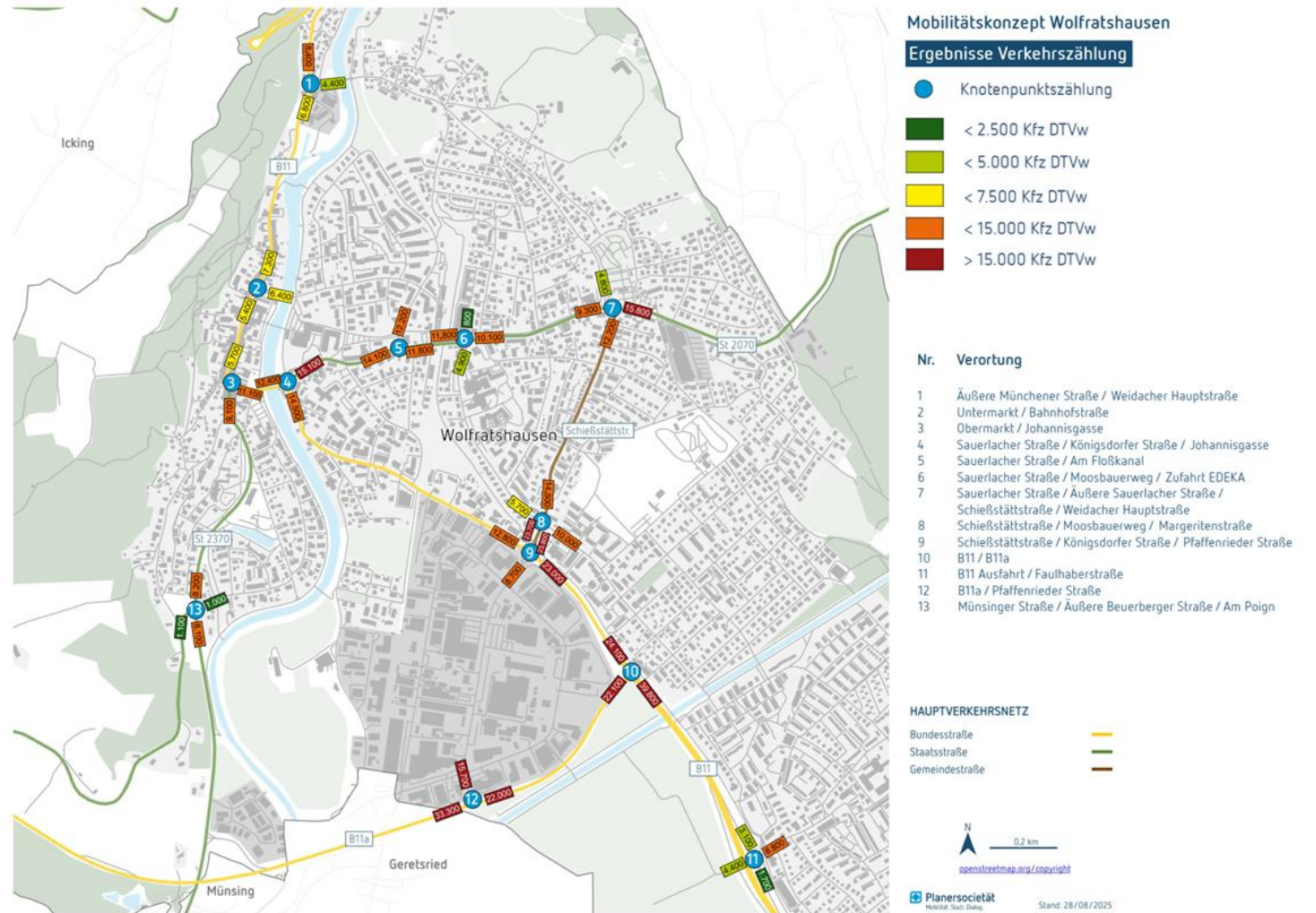


Abbildung: Ergebnisse der Verkehrszählung

## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

### Geschwindigkeiten

Innerhalb der Wohngebiete bestehen flächendeckend Tempo-30-Zonen sowie ein verkehrsberuhigter Bereich in der Zugspitzstraße (vgl. Abbildung „Zulässige Geschwindigkeiten“). Auch auf Teilen der übergeordneten, klassifizierten Straßen – etwa am Unter- und Obermarkt – wurden im Rahmen des Lärmaktionsplans Tempo 30 Streckenabschnitte eingeführt. Tempo 50 gilt damit nur noch abschnittsweise auf den Hauptverkehrsstraßen und im Gewerbegebiet. Außerhalb geschlossener Ortschaften gelten Tempo 70 bzw. keine Einschränkungen und somit Tempo 100 auf der B11 zwischen Icking und Wolfratshausen, B11a zwischen Auffahrt/Abfahrt A 95 und Wolfratshausen sowie auf der St2371 auf dem anbaufreien Abschnitt.

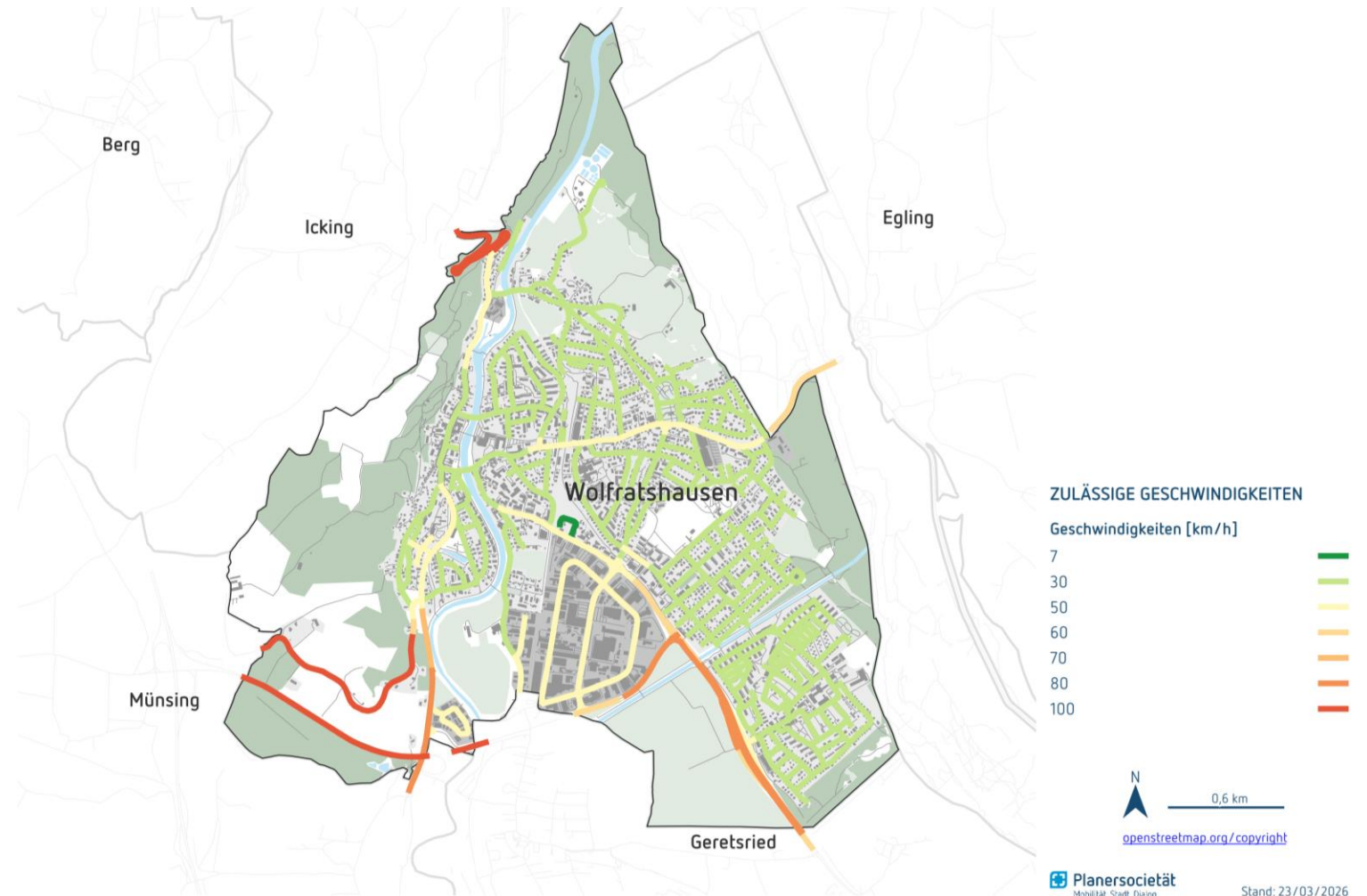


Abbildung: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

### Straßenraumgestaltung

Der öffentliche Straßenraum übernimmt weit mehr Funktionen als nur die reine Verkehrsabwicklung. Durch seine Gestaltung kann er maßgeblich die Aufenthaltsqualität und das Mobilitätsverhalten prägen. Aufgrund der unterschiedlichen Bebauungsstrukturen und Verkehrsfunktionen weist die Gestaltung der Straßenräume im Stadtgebiet von Wolfratshausen eine große Bandbreite auf. Insbesondere im Hauptstraßennetz überwiegt jedoch eine „autogerechte“ Ausgestaltung. Dabei ist der Straßenraum vor allem an den Anforderungen des fließenden Kfz-Verkehrs orientiert. Städtebauliche Qualitäten sind hingegen kaum oder nur in geringem Umfang erkennbar. Charakteristisch sind vielfach lineare Straßenzüge, auf denen nur wenige bis gar keine baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorhanden sind. Auf diesen Strecken nehmen zwei- bis vierstreifige Fahrbahnen sowie zusätzliche Abbiegespuren an Knotenpunkten einen großen Teil des Raumes zwischen der angrenzenden Bebauung ein. Dadurch bleiben an den Straßenrändern oft nur sehr schmale Seitenräume, die kaum Platz für Rad- und Fußverkehr oder Baum- und Grünpflanzungen bieten. Teilweise ist dieser Raum zusätzlich für den ruhenden Kfz-Verkehr freigegeben. In Verbindung mit hohen Verkehrsstärken entfalten Straßenabschnitte und groß dimensionierte Knotenpunkte eine erhebliche Trennwirkung im Stadtraum. Abseits der signalisierten Knotenpunkte oder baulich gesicherter Querungsstellen ist eine Querung für Fuß- und Radverkehr kaum möglich.



## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

### Straßenraumgestaltung

Auch in den Wohnstraßen, die zwar überwiegend Tempo 30 aufweisen, dominieren sehr häufig Kfz-Strukturen, sodass breite Fahrbahnen und eine geringe Aufenthaltsqualität das Erscheinungsbild prägen. Verkehrsberuhigende Elemente wie „Berliner Kissen“, Gehwegvorziehungen, Fahrbahnverengungen oder Fahrbahnteiler sind im Wolfratshäuser Stadtgebiet kaum vorhanden. Ebenso fehlen verkehrsberuhigende Gestaltungen von Ortseingangssituationen, mit denen eine an die innerörtliche Situation angepasste Fahrweise des Kfz-Verkehrs gefördert werden kann. Insgesamt entsteht somit der Eindruck einer autoaffinen Straßenraumgestaltung.

In Wolfratshausen sind Kreuzungen vielfach durch Lichtsignalanlagen geregelt. Trotz der kompakten Stadtstruktur gibt es sieben dieser Anlagen. Diese Knotenpunkte sind teilweise sehr flächenintensiv ausgebildet, insbesondere dort, wo zur leistungsfähigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs separate Abbiegespuren angelegt sind (zum Beispiel Pfaffenrieder Straße/Schießstättstraße/Königsdorfer Straße). Dies trifft vor allem auf stark belastete Hauptverkehrsachsen zu. Für Fußgängerinnen und Fußgänger führt diese Gestaltung häufig zu Umwegen und erfordert teilweise auch, dass sie mehrmals an Lichtsignalanlagen warten müssen. Weitere groß dimensionierte Kreuzungen gehen zudem mit sehr schmalen Seitenräumen einher. In diesen Bereichen entstehen Nutzungskonflikte zwischen den Flächenansprüchen des Fuß- und Radverkehrs, da der verfügbare Raum begrenzt ist und eine klare Trennung der Verkehrsarten nicht immer möglich ist.

Gleichzeitig zeigen einzelne Bereiche im Stadtgebiet, dass auch andere Formen der Straßenraumgestaltung möglich sind. Insbesondere in der Altstadt führt die Einbahnstraßenregelung zu einer Reduzierung des Flächenbedarfs für den Kfz-Verkehr. Dadurch entstehen Räume für andere Nutzungen des öffentlichen Raums. So wird der Straßenraum hier teilweise durch gastronomische Nutzungen wie Außengastronomie und sogenannte Parklets belebt, wodurch die Aufenthaltsqualität erhöht und eine stärkere Nutzung durch Fußgängerinnen und Fußgänger gefördert wird.



## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

### Parken in Wolfratshausen

Parken ist ein viel diskutiertes Thema, insbesondere in Zentrumsbereichen und Ortskernen, in denen der zur Verfügung stehende öffentliche Raum für die Vielzahl der Nutzungsansprüche begrenzt ist. Hier konkurrieren die unterschiedlichen Nutzergruppen (Kunden, Beschäftigte, Besuchende und Bewohnende) um die vorhandenen Stellplätze. Gleichzeitig führt oftmals das vorgehaltene (ggf. zu große) Angebot an Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum dazu, dass Platz für andere, konkurrierende Nutzungen fehlt, z. B. für breite Gehwege oder Flächen für Aufenthalt, so dass Nutzungskonflikte auftreten, die sich auch in Diskussionen zum Parken zeigen. Dies zeigt sich auch in der Online-Beteiligung, in der die Bürgerschaft Konflikte und Sichteinschränkungen durch parkende Fahrzeuge anmerkten. Während in den vergangenen Jahren verstärkt Wünsche geäußert werden, Innenstädte und Ortskerne weiter vom Kfz-Verkehr zu entlasten und sie attraktiver für den Fuß- sowie Radverkehr zu gestalten, äußern Gewerbetreibende oder Bewohnende zum Teil Bedenken, da sie Erreichbarkeitseinschränkungen befürchten.

Parken ist dementsprechend ein hochsensibles Thema, weswegen das Einholen von Datengrundlagen zum Parken (Bestand, Auslastung, Verhalten der Nutzenden) unabdingbar ist. Hierfür hat die Stadt Wolfratshausen bereits im Jahr 2022 ein Parkraumkonzept erarbeiten lassen. Dies besagt, dass die Stadt Wolfratshausen 829 öffentliche Stellplätze verteilt auf 31 Parkräume hat. Die Größenordnung der Parkräume variiert von 6 bis zu 106 Stellplätzen. Der aktuelle Parkraumbedarf ist dezentral auf viele in der Stadt verteilte Parkräume verteilt. Auslastungserhebungen unter der Woche haben ergeben, dass die Auslastung der Stellplätze im Schnitt hoch ist, die Gesamtsumme der Stellplätze ist für den aktuellen Bedarf jedoch ausreichend. Prozentual sind 68 % der Stellplätze belegt, während 32 % der Parkmöglichkeiten frei sind. Ab ca. 80 % Auslastung wird es im Straßenraumparken spürbar schwerer, eine freie Parkmöglichkeit zu finden, es kommt zu erhöhtem Parksuchverkehr, die Parkplatzsuche wird als negativ empfunden. Gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) wird der Parkdruck folgendermaßen klassifiziert:

< 60 %: kein Parkdruck, 60 - 70 %: geringer Parkdruck, 70 - 80 %: mittlerer Parkdruck, 80 - 90 %: hoher Parkdruck, > 90 %: sehr hoher Parkdruck

Insgesamt betrachtet gibt es im Zentrum von Wolfratshausen keinen Parkplatzmangel, sondern eher ein Verteilungsproblem. Die Parkraumnutzung und -auslastung ist unterschiedlich und ineffizient, da einige Parkplätze zum Teil hoch/sehr hoch ausgelastet sind, während in anderen und zum Teil direkt benachbarten Bereichen freie Kapazitäten zur Verfügung stehen.

## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

### Parken in Wolfratshausen

Der ruhende Verkehr ist ein wichtiges Instrument der kommunalen Verkehrsplanung und prägt durch die Organisation von Parkraum im öffentlichen Straßenraum das Mobilitätsverhalten.

Das Straßenbild in Wolfratshausen ist neben dem fließenden Verkehr auch deutlich durch den ruhenden Verkehr geprägt. Um den ruhenden Verkehr zu lenken, ist ein Parkleitsystem eingerichtet worden, welches durch analoge Beschilderung an den größeren Zufahrtsstraßen auf die sieben größten Parkmöglichkeiten in der Stadtmittte hinweist. Zusätzlich werden Pkw-Fahrende über Anzeigetafeln in Echtzeit über die Verfügbarkeit freier Parkstände auf den Parkplätzen Hatzplatz, Loisachhalle und Ochsenbräugassl informiert. So soll Zielverkehr gelenkt und weiterer Parksuchverkehr im besten Fall vermieden werden. Parkleitsysteme sind vor allem für Besuchende, die nicht regelmäßig mit dem Auto in die jeweilige Kommune einfahren, eine gute Orientierungsmöglichkeit. Regelmäßig mit dem Auto einfahrende Personen haben hingegen i.d.R. Alltagsroutinen (z.B. Parkmöglichkeiten, die zuerst aufgesucht werden) entwickelt und lassen sich von analogen Parkleitsystemen kaum beeinflussen.

In Wolfratshausen wird der Bereich in und um die Innenstadt monetär bewirtschaftet und einige weitere Parkflächen mit einer Parkscheibenregelung zeitlich begrenzt, während weiterhin ein Großteil der Straßen unbewirtschaftet sind. Dadurch wird beispielsweise die Fahrbahn in der Weidacher Hauptstraße vom ruhenden Kfz-Verkehr benutzt, obwohl die anliegende Bebauung vielerorts das Abstellen von Kfz auf privatem Grund ermöglichen müsste.



Wolfratshausen, Parkleitsystem Äußere Münchener Straße



Wolfratshausen, Parkleitsystem Sauerlacher Straße

## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

### Parken in Wolfratshausen

Die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum unterscheiden sich nicht nennenswert von den Parkgebühren auf großen Parkflächen. Im Vergleich zu bayerischen Städten ähnlicher Größe bewegen sich die Parkgebühren in Wolfratshausen im durchschnittlichen Bereich, während sie im Vergleich zu den umliegenden Kommunen – selbst nach der Anpassung 2025/2026 – weiterhin niedriger ausfallen. Insgesamt bleiben die Gebühren damit für die Stadtgröße angemessen und im regionalen Umfeld vergleichsweise günstig.

Seit dem 01.04.2025 dürfen alle elektronisch angetriebenen Fahrzeuge (Fahrzeuge mit einem „E“ am Ende des Kennzeichens) gemäß der neuen bayerischen Gesetzesregelung auf öffentlichen Parkplätzen in Bayern bis zu drei Stunden kostenfrei parken. Um den Parkbeginn zu dokumentieren, muss eine entsprechend eingestellte Parkscheibe gut sichtbar hinter die Windschutzscheibe gelegt werden. Einschränkungen können mit sog. „Zusatzzeichen“ vorgegeben werden. Damit kann beispielsweise eine Höchstparkdauer festgelegt werden, wie es in den Straßen Untermarkt, Obermarkt und Johannisgasse der Fall ist, wo nur maximal eine Stunde mit Parkscheibe geparkt werden darf. Wer auf dem Hatzplatz länger als drei Stunden parken möchte, muss für die zusätzliche Parkzeit die normale Parkgebühr entrichten, da hier die Höchstparkdauer 10 Stunden beträgt. Auf privatrechtlich betriebenen Parkplätzen wie bspw. dem Parkplatz Loisachhalle oder auf Parkmöglichkeiten des Einzelhandels gilt die Befreiung nicht.

Lage	Bewirtschaftungszeitraum	Parkgebühr
Wolfratshausen: Unter- /Obermarkt, Johannisgasse, Haderbräu, Museum, Johannisplatz, Loisachufer	Mo – Fr: 10-18 h Sa: 10-14 h, max. 1 bzw. 2 h	0,70 €/ 30 min; mind. 1 €
Hatzplatz	Mo – Fr: 8-18 h Sa: 8-14 h, max. 10 h	0,50 €/ 30 min; mind. 1 €
Loisachhalle	Mo - Do: 6:30-19 h	0,60 €/ 30 min; mind. 1 €
Bad Tölz: -P3 -P4 -P9 -P10 und P12 -P11 -P18 und P25	Mo-Fr 8-18 u. Sa 8-13 h max. 2 h max. 3 h ohne Beschränkung max. 3 h max. 24 h	0,50 €/h 0,70 €/h 0,30 €/h 1,50 €/h 1,50 €/h 0,30 €/h
Geretsried: Rathaus/Ratsstuben	Mo-Sa 8-18 h, max. 2 h	0,50 €/30 min
Penzberg	Mo-Fr 8-18 h u. Sa 8-12 h, max. 2 h	1,50 €/h

Tabelle: Parkraumbewirtschaftung in Wolfratshausen im Vergleich zu umliegenden Städten

## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

### Stellplatzsatzung

Neben dem Parken im öffentlichen Raum spielt auch das Parken auf privatem Grund eine zentrale Rolle im kommunalen Parkraummanagement. Über die kommunale Stellplatzsatzung verfügen Kommunen über Regelungsmöglichkeiten für privaten Parkraum. Diese gibt je nach Nutzung Vorgaben zur Anzahl der zu erstellenden privaten Stellplätze und Fahrradabstellplätze im Rahmen von Neubau-, Um- und Ausbauprojekten. Die erste Stellplatzsatzung in Wolfratshausen wurde bereits in den 1990er-Jahren eingeführt. Im Jahr 2019 wurde diese aktualisiert.

### E-Ladeinfrastruktur

Für die Herausforderungen, die mit der Umstellung privater und gewerblicher Kfz auf alternative Antriebsformen einhergehen, spielt eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur eine zentrale Rolle. Zwar werden viele private E-Fahrzeuge überwiegend zuhause oder am Arbeitsplatz geladen, doch insbesondere im regionalen und überregionalen Verkehr gewinnt die öffentliche Ladeinfrastruktur zunehmend an Bedeutung. Auch in Deutschland insgesamt ist Elektromobilität weiter auf dem Vormarsch, was sich ebenso in Wolfratshausen zeigt. Der Anteil der bei der Zulassungsstelle gemeldeten reinen E-Fahrzeuge liegt derzeit bei rund 6,7% (Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Stand 11/25). Im Stadtgebiet existieren laut Bundesnetzagentur (Stand 02/26) aktuell 19 Ladestationen mit insgesamt 52 Ladepunkten. Diese konzentrieren sich vor allem auf Waldram, das Gewerbegebiet und die Altstadt sowie den Parkplatz des Golfclubs. Von den erfassten Ladepunkten verfügen 16 über Schnellladetechnik (150 bzw. 300 kW), während die übrigen Normalladepunkte zwischen 11 und 22 kW bereitstellen. Hauptbetreiber sind die 17er Oberlandenergie GmbH (6), EnBW mobility + AG & Co. KG (7) und Qwello Deutschland GmbH (6), ergänzt durch einzelne private Anbieter. Damit besteht bereits ein beachtliches, vor dem Hintergrund des zu erwartenden weiteren Wachstums jedoch ausbaufähiges Angebot – insbesondere in den bislang weniger versorgten Stadtteilen Weidach, Nantwein und Farchet.



Wolfratshausen, Ladestation Am Waldrand

## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

### Wirtschaftsverkehr

Die wesentlichen Quellen und Ziele für den Lkw-Verkehr in Wolfratshausen stellen die örtlichen Gewerbe- und Industriebetriebe inklusive großflächiger Einzelhandelsunternehmen dar. Ihre räumliche Lage und Anbindung an das Hauptstraßennetz sind damit entscheidend für eine möglichst verträgliche und effiziente Abwicklung des Lkw-Verkehrs. Die Gewerbe-, Industrie- und Einzelhandelsflächen in Wolfratshausen sind überwiegend gut an das Straßennetz angebunden. Das Gewerbegebiet Wolfratshausen mit rund 50 ha und im Südwesten der Gewerbepark „An der Loisach“ mit rund 4,5 ha sind direkt über die klassifizierte B 11 bzw. B 11a erreichbar. Die dort hin- bzw. wegverlaufenden Liefer- und Berufsverkehre haben daher kaum Routen abseits der übergeordneten Straßen bzw. durch sensible Bereiche, wo sich Konflikte oder Belastungssituationen ergeben.

Schwerverkehr im Allgemeinen stellt Städte aufgrund ihrer Belastung (erhöhte Lärm- und Luftbelastung, Belastung der Infrastruktur durch hohes Gewicht, Beeinträchtigung der Lebensqualität und des Stadtbilds, etc.) vor diverse Herausforderungen. Zudem ergeben sich aus vielfältigen Gründen (wie z. B. geringer Straßenbreite, parkenden Kfz, unübersichtlichen Situationen bzw. Gefährdung des Fuß- und Radverkehrs, punktuell sensible Nutzungen im Umfeld der Straße etc.) aber auch Konfliktsituationen entlang der Straßen im Stadtgebiet. Diese gilt es im weiteren Prozessverlauf zu prüfen, um Optimierungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen.

Außer vereinzelten Höhen- und Tonnagebeschränkungen wie bspw. auf der Weidacher Hauptstraße, existieren in Wolfratshausen keine Lkw-Durchfahrtsverbote (Verkehrszeichen 253). Ein Lkw-Führungsnetz existiert für die Stadt Wolfratshausen bislang ebenso nicht, sodass Lkw-Durchgangsverkehr teilweise auch in dafür nicht ausgelegten Straßen stattfindet, wie beispielsweise auf der Schießstättstraße, die als Abkürzung zwischen B 11 und St 2070 genutzt wird. Da die St 2070 eine Straße der Verbindungsstufe 2 ist – nur Autobahnen und Bundesstraßen besitzen eine höhere Stufe – hat sie eine bedeutende Funktion für die Verbindung der angrenzenden Kommunen. Aus diesem Grund werden beispielsweise für die Fahrtbeziehungen zwischen Garmisch-Partenkirchen und den Orten am Autobahnkreuz München-Süd (z.B. Sauerlach, Hofolding und Aying) Routen durch Wolfratshausen genutzt, was zu erhöhtem Durchgangsverkehr – unter anderem des Schwerverkehrs – in Ost-West-Richtung führt.

## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

### Wirtschaftsverkehr

Insbesondere in den dicht besiedelten Gebieten sowie in Bereichen mit hoher Nutzungsdichte kommt es zu Konflikten zwischen dem Lieferverkehr und weiteren Verkehrsteilnehmenden. Dies hat die Reduzierung der Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr, der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zur Folge – vor allem in Kombination mit hohem Parkdruck in den städtischen Bestandsquartieren. Fehlende Lieferzonen erhöhen die Probleme zusätzlich und führen zu Parken in zweiter Reihe und zu weiteren Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsträgern.

Des Weiteren ist in Wolfratshausen – wie bundesweit auch – ein immer weiter steigendes Sendungs- und Liefervolumen der Kurier- und Expressdienstleister (KEP-Dienstleister) festzustellen. Diese spielen eine wachsende Rolle im innerstädtischen Verkehrsgeschehen, was durch den verstärkten Online-Handel noch gesteigert wurde. Die Fahrten werden zumeist mit Fahrzeugen unter 3,5 t durchgeführt. Hinzu kommt jedoch, dass diese Fahrzeuge direkt in die Wohngebiete fahren, um ihre Pakete und Waren abzuliefern. Somit besteht vor allem bei der Einrichtung von Mikro-Depots zum Umladen von Waren sowie bei der Auslieferung von Waren mit Lastenrädern Handlungsbedarf, um die letzte Meile zu bedienen. Auch die Ausweisung von Anlieferungsflächen (Liefer- und Ladezonen) ist angesichts des steigenden Lieferaufkommens dringend erforderlich, da in Wolfratshausen bislang noch keine solchen Zonen eingerichtet wurden.



Wolfratshausen, Paketdienstfahrzeug



Wolfratshausen, Lastenrad im Lieferverkehr

## 4. Bestandsanalyse

# Fließender & ruhender MIV - Stärken & Schwächen

### Wirtschaftsverkehr

Die Erhebung der Verkehrsmengen ergab, dass die größten Schwerverkehrsbelastungen auf den dafür vorgesehen klassifizierten Straßen B11a und der B11 mit über 1.000 Fahrzeugen pro Tag auftreten. Die größten innerörtlichen Belastungen treten auf der Königsdorfer Straße (480-590 Fahrzeuge, in Richtung Südosten abnehmend), der Schießstättstraße (430-710 Fahrzeuge, in Richtung Norden abnehmend) und der Sauerlacher/Äußere Sauerlacher Straße (360-670 Fahrzeuge) auf. Westlich der Loisach treten geringere Schwerverkehrsbelastungen mit maximal 320 Fahrzeugen pro Tag auf.

Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei den meisten der untersuchten Knotenpunkte bei maximal 5 %. Lediglich auf der Münsinger Straße (St 2371) und der südlichen Zufahrt zur B11 am Knotenpunkt Faulhaberstraße beträgt der Schwerverkehrsanteil 6 bzw. 7 %.

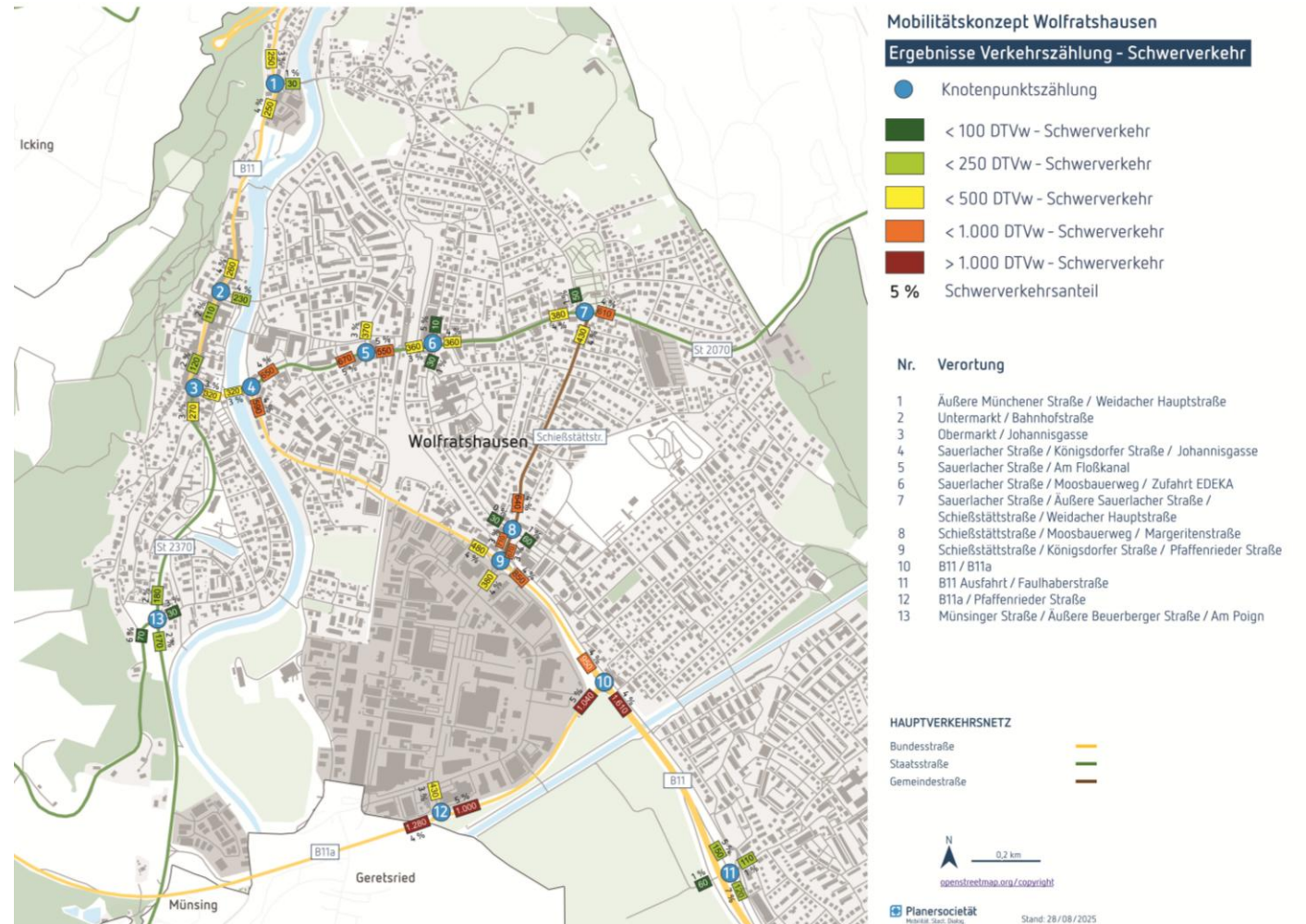


Abbildung: Ergebnisse der Verkehrszählung – Schwerverkehr

## 4. Bestandsanalyse

# Verkehrssicherheit

### Verkehrssicherheit

Die Auswertung der Verkehrsunfalldaten der Jahre 2022 bis 2024 zeigt einen steigenden Trend bei Unfällen mit Personenschaden: von 39 Unfällen im Jahr 2022 über 45 Unfälle im Jahr 2023 bis zu 48 Unfällen im Jahr 2024. Langfristig ist jedoch ein rückläufiger Trend erkennbar, da beispielsweise im Jahr 2016 noch 71 Unfälle erfasst wurden. Aus den vorliegenden Daten ist ableitbar, dass in den Jahren 2022 bis 2024 kein Verkehrsunfall mit Personenschaden tödlich endete. Trotzdem besteht mit Blick auf die jährlich verletzten Personen entsprechender Handlungsbedarf, um die Gesamtanzahl der Unfälle und solcher mit Personenschaden weiter zu reduzieren. Für das Jahr 2025 liegen zum Zeitpunkt der Konzepterstellung noch keine vollständigen und belastbaren Unfallstatistiken vor; aktuelle Einzelereignisse sind daher nicht Bestandteil der vorliegenden Auswertung.

Der Anteil der Unfälle mit Radbeteiligung lag zwischen 2019 und 2024 in Wolfratshausen bei 44,2 %, was über dem Durchschnitt bayerischer Kleinstädte (30,3 %) und dem bundesweiten Durchschnitt (25,5 %) liegt. Der Anteil der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung liegt mit 10,2 % ebenfalls höher als in Kleinstädten in Bayern (5,6 %) und im bundesweiten Durchschnitt (6,4 %) (vgl. [Website Netzwerk Klimazukunft](#)). Da beide Gruppen zu den schwachen Verkehrsteilnehmenden zählen, besteht für sie ein besonderer Schutzbedarf, zumal mit zunehmender Förderung der Nahmobilität und der steigenden Verbreitung von E-Bikes, Pedelecs und Lastenrädern auch ihre Unfallbeteiligung tendenziell wächst.

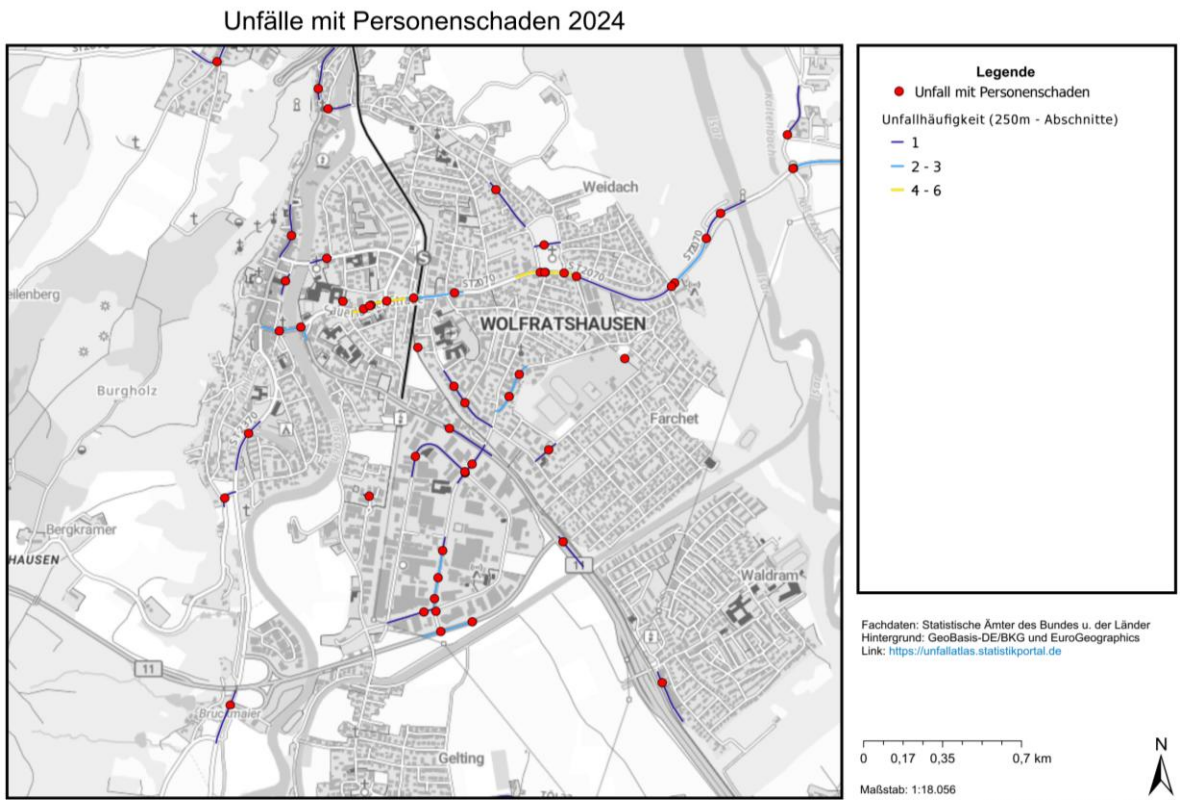


Abbildung: Unfälle mit Personenschaden in Wolfratshausen 2024 (Quelle: Unfallatlas)

## 4. Bestandsanalyse

# Die Ergebnisse auf einen Blick

### Stärken

- + verkehrsberuhigte Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität
- + kurze Wege innerhalb der Stadtteile und zwischen den Wohnquartieren
- + straßenunabhängige Fuß- / Radwege
- + bereits hoher Radverkehrsanteil am Modal Split und attraktive Wegeverbindungen für den Radverkehr
- + die aktive Mobilität (zu Fuß gehen und Radfahren) nimmt in Wolfratshausen (weiter) zu
- + gute Anbindung mittels S-Bahn an München und durch Regionalbusse in die Region
- + Erschließung des Stadtraums durch Stadtbus
- + gute (über-)regionale Anbindung im Kfz-Verkehr



- viele Wege (58 %) sind kurze Wege (kürzer als 5 km) und bieten somit noch Verlagerungspotenzial hin zu Fuß, Rad und öffentlichem Verkehr
- Prioritäten in der Raumnutzung (neu) verteilen
- durch Stärkung der Barrierefreiheit das Zufußgehen für alle attraktiver
- Integration von Fahrradstraßen, Einbahnstraßen für Radverkehr öffnen
- Neuausschreibung Stadtbus
- MIV-Ausrichtung von Straßenräumen weiter abbauen
- Entwicklungspotenziale durch Lage innerhalb der Metropolregion München

### Schwächen

- Hindernisse auf Gehwegen und nicht barrierefreie sowie unterdimensionierte Fußverkehrsflächen
- teilweise nicht ausreichende Breiten für Fuß- und Radverkehr bei gemeinsamer Führung im Seitenraum
- Mangel an hochwertigen Radabstellanlagen
- Mangel an barrierefreien und überdachten Haltestellen
- öffentlicher Verkehr oftmals nicht konkurrenzfähig zum Auto (in Reisezeit und Kosten)
- teilweise fehlendes Angebot im ÖPNV in Tagesrandzeiten sowie am Wochenende
- starke Kfz-Prägung des öffentlichen Raums
- starke Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen (z.B. Königsdorfer Str.)



### Potenziale



A large, bright yellow arrow is painted on a dark, cracked asphalt road. The arrow points towards the right side of the frame. The asphalt surface is heavily textured with numerous small cracks and some discoloration. The lighting is bright, casting shadows that emphasize the texture of the road.

**5. Das**

**Zielkonzept**

## 5. Das Zielkonzept

# Ein Leitbild für Wolfratshausen

Die Stadt Wolfratshausen als Teil der Metropolregion München steht vor vielfältigen verkehrlichen Herausforderungen und möchte die Mobilität im Stadtgebiet zukunftsorientiert gestalten. Insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels, technologischer und demografischer Veränderungen sowie des Anspruchs an eine lebenswerte und florierende Stadt, steigen die Erwartungen an eine moderne und nachhaltige Mobilität. Gleichzeitig verändern sich durch gesellschaftliche Trends – wie Homeoffice, flexible Arbeitszeiten oder neue Mobilitätsformen – die Alltagsabläufe und Gewohnheiten der Menschen.

Die unmittelbare Nähe zu München und die starke Einbindung in die Metropolregion stellen Wolfratshausen vor besondere Anforderungen. Die Stadt muss täglich große Pendlerströme bewältigen, sowohl in Richtung München als auch innerhalb des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass der

Bahnhof End- bzw. Starthaltestelle der S-Bahnlinie 7 ist und somit ein wichtiges Drehkreuz des öffentlichen Verkehrs darstellt. Hinzu kommen Durchgangsverkehre entlang wichtiger Verkehrsachsen sowie der Freizeitverkehr in das Isar- und Loisachtal. Zudem wird sich der Verkehr durch die geplante S-Bahnverlängerung Richtung Geretsried in Wolfratshausen langfristig betrachtet verändern. Städtebauliche Entwicklungen, wie neue Wohn- und Gewerbegebiete und das gewollte Zusammenwachsen der Städte Wolfratshausen und Geretsried zu einem Oberzentrum, schaffen zusätzliche Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung.

Hierdurch ergibt sich der Anlass und die Chance, die Weichen für die Mobilität der Zukunft zu stellen. Um schon heute den Rahmen für die langfristige Entwicklung der Mobilität in Wolfratshausen vorzugeben, wird das Mobilitätskonzept für die Stadt Wolfratshausen entwickelt. Ein zentrales Element für die Erarbeitung des

Mobilitätskonzeptes ist die gemeinsame Entwicklung von Zielvorstellungen für die Mobilität. Grundlage dafür ist eine detaillierte Bestandsanalyse unter Einbezug der Öffentlichkeit mittels Bürgerforum und Online-Beteiligung sowie einer Mobilitätsbefragung (vgl. Kapitel 3) zur Untersuchung der Stärken, Schwächen und Potenziale der Stadt Wolfratshausen. Insbesondere die Mobilitätsbefragung diente dazu, das aktuelle Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und die Mobilitätsbedürfnisse von bestimmten Gruppen zu ermitteln und passgenaue Ziele für Wolfratshausen zu erarbeiten.

Auf Basis dieser Analysen sowie den Hinweisen aus Verwaltung, Öffentlichkeit und Politik sowie exogenen und endogenen Entwicklungen können mit Hilfe des Zielkonzeptes Maßnahmen für ein Handlungskonzept entwickelt werden. Die Ziele sind hierbei das zentrale Bindeglied zu den Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes und zu deren späterer Umsetzung bzw. Evaluierung.

## 5. Das Zielkonzept

# Fünf Gründe für ein Zielkonzept

**Orientierung:** Projekte im Straßenentwurf, in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung sind häufig räumlich begrenzt, sodass der strategische Kontext und die Wirkung dieser Projekte auf die Gesamtstadt verloren gehen können. Dabei bietet eine gemeinsame, stadtweite Zielvorstellung von Planenden, Entscheidenden und Einwohnenden Orientierung. Fragestellungen, z. B. in Bezug auf die Flächenverteilung, werden nicht außerhalb des gesamtstädtischen Kontextes getroffen, sondern folgen einer abgestimmten, gemeinsamen, gesamtstädtischen und langfristigen Zielstellung.

**Transparenz:** Die Mobilitätswende kann nur als partizipativer Prozess unter Einbeziehung von Akteuren und Einwohnenden gelingen. Für eine erfolgreiche Beteiligung ist neben der aktiven Ansprache auch ein transparentes und nachvollziehbares Verwaltungshandeln notwendig. Eine partizipativ erarbeitete Vision, die weiterverfolgt wird und durch Entscheidungen der Verkehrsplanung geprägt ist, wirkt daher akzeptanzsteigernd.

**Priorisierung:** Begrenzte monetäre und personelle Ressourcen führen dazu, dass Projekte untereinander abgewogen und priorisiert werden müssen. Für eine effiziente Priorisierung von Maßnahmen sind abgestimmte Zielvorstellungen notwendig, sodass anhand der jeweiligen Zielerreichung sowie des Kosten-Wirkungs-Grades abgewogen werden kann. Zudem sollten bei der Priorisierung auch unterschiedliche Aspekte wie gesellschaftliche, ökologische oder ökonomische Kriterien berücksichtigt werden, um eine ganzheitliche Betrachtung zu gewährleisten.

**Effizienz:** Wenn Zielvorstellungen klar benannt sind, müssen gleichartige Debatten nicht für jedes Projekt erneut geführt werden. Auch werden Maßnahmen, welche im Sinne der Zielvorstellung nicht zielführend sind, frühzeitig gestoppt, sodass alle Handlungen effizient einem Entwicklungspfad folgen können.

**Evaluation:** Eine langfristige Strategie bedingt, dass in regelmäßigen Abständen die Fortschritte evaluiert werden. So kann überprüft werden, ob die Maßnahmen ihre Wirkung entfalten oder an einzelnen Stellen nachgesteuert werden muss. Fehlentwicklungen, sich verändernde Rahmenbedingungen und Umsetzungsprobleme können frühzeitig erkannt und behoben werden und Maßnahmen können neu justiert und angepasst oder ggf. sogar verworfen und neu gedacht werden. Nur so kann ein effektives und nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Stadt Wolfratshausen entstehen, das die begrenzten Ressourcen sinnvoll einsetzt und langfristig positive Effekte erzielt.

## 5. Das Zielkonzept

# Erarbeitung des Zielkonzeptes

Grundlage zur Erarbeitung des Zielkonzeptes waren die durch die Bürgerbeteiligung geschärften Stärken, Schwächen sowie Potenziale von Wolfratshausen. Die gutachterliche Auseinandersetzung mit den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen und unterschiedlichen Nutzergruppen stellt eine weitere Grundlage für die Entwicklung des Zielkonzeptes dar. Darüber hinaus dienen die Ziele bestehender Konzepte als Grundlage. So hat bspw. das Klimaschutzkonzept Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen u. a. das Ziel, die Treibhausgas-Emissionen im Vergleich zum Jahr 2011 bis 2035 um mindestens 56 % zu reduzieren (im Mobilitätsbereich - ÖPNV und MIV - wird eine CO<sub>2</sub>-Reduktion von 47 % angestrebt). Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept von Wolfratshausen aus dem Jahr 2017 hat sich u. a. das Ziel gesetzt, die Flächenversiegelung und den Flächenverbrauch zu reduzieren, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie das Fuß- und Radwegenetz zu verbessern und das Stadtbussystem auszubauen.

Des Weiteren sind übergeordnete Konzepte und Rahmenvorgaben wie beispielsweise EU-weite Zielstellungen (Pariser Klimaschutzabkommen, European Green Deal etc.) oder auch nationale Zielmarken (z. B. -48% CO<sub>2</sub> bis 2030 im Verkehrsbereich) oder Zielsetzungen des Freistaats Bayern (z. B. Klimaneutralität bis 2040, Reduzierung der Zahl der Getöteten und Verletzten im Verkehr) und des Regionalplans Oberland als Grundlage einbezogen worden.

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Wolfratshausen gliedert sich nach den europäischen Vorgaben an einen SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) in vier aufeinander aufbauende Arbeitsphasen: Bestandsanalyse, Zielkonzept, Maßnahmenentwicklung, Evaluationskonzept. Die Einhaltung der Vorgaben ist einerseits mit Blick auf die Förderung für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes relevant. Andererseits muss die Stadt für den Zugang zu verschiedenen Fördermitteltöpfen, die zur Umsetzung späterer Maßnahmen erforderlich sein werden, eine ausgearbeitetes gesamtstädtisches Mobilitätskonzept vorweisen können (z. B. Sonderprogramm „Stadt und Land“).



Abbildung: Einflussfaktoren des Zielkonzeptes

## 5. Das Zielkonzept

# Erarbeitung des Zielkonzeptes

Das Zielkonzept wurde gemäß der Veröffentlichung „Indikatoren leicht gemacht“ vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr erarbeitet. Die Veröffentlichung beinhaltet einen Anwendungsleitfaden für ein breit gestütztes und von deutschen Kommunen realistisch anwendbares Ziel- und Indikatorensystem. Es berücksichtigt die unterschiedlichen Voraussetzungen von großen, mittleren und kleineren Kommunen und enthält ein Ziel- und Indikatorenset, welches aus 10 Leitzielen, 26 Handlungszielen und 24 Indikatoren besteht. Je nach Zielstellung, Passgenauigkeit und Vorstellung können sich Kommunen an diesen erarbeiteten Schemata bedienen und es als Richtschnur für die Zielkonzeption und zukünftiger Evaluation von Mobilitätskonzepten nutzen.

Für die Erarbeitung des Zielkonzeptes für das Mobilitätskonzept Wolfratshausen wurden vorab die übergeordneten Zielsetzungen und Vorgaben gesichtet.

Hinzu kamen die Ergebnisse aus der Stärken-Schwächen-Chancen-Analyse sowie eine Clusterung der bestehenden Ziele und Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten. Anhand dieser Ausarbeitungen wurden passenden Leit- und Handlungszielen aus dem Leitfaden „Indikatoren leicht gemacht“ ausgearbeitet und in der 2. Sitzung des Arbeitskreises zum Mobilitätskonzept vorgestellt und gemeinschaftlich diskutiert und bepunktet. Hierbei wurden erste Impulse gesetzt und Ideen und Aspekte für das Zielkonzept spezifiziert auf Wolfratshausen entwickelt.

Im nächsten Schritt wurden die Ergebnisse aus der Arbeitskreissitzung genutzt, um in Absprache mit der Verwaltung ein Zielkonzept bestehend aus Leit- und Handlungsziele konkretisiert auf die Stadt Wolfratshausen zu entwickeln. Dieser Vorschlag wurde in der dritten Arbeitskreissitzung vorgestellt. Anhand der Rückmeldungen aus dem Arbeitskreis wurde das Zielkonzept nochmals angepasst und finalisiert.

Dabei wird es auch zu Zielkonflikten kommen. Diese können sowohl innerhalb des Zielkonzeptes als auch zwischen einzelnen Akteuren, der Öffentlichkeit oder der Politik auftreten. Diese Zielkonflikte sind im Rahmen der Maßnahmenkonzeption transparent und planungsbegleitend aufzugreifen sowie zielführend zu moderieren, um letztendlich für die einzelnen Maßnahmen eine umsetzbare Konsenslösung zu erreichen. Dies bedarf weiterer Beteiligung, die sowohl während der Ausarbeitungsphase als auch im Zuge der späteren Umsetzung vorgesehen ist. Das Zielkonzept bildet die Grundlage für die Erarbeitung konkreter Maßnahmen zur Erreichung der gesetzten Ziele.

## 5. Das Zielkonzept

# Ziele für die Mobilität in Wolfratshausen

Das Zielkonzept setzt sich aus verschiedenen Ebenen zusammen. Übergeordnet und als Gesamtvision zu verstehen, steht ein Leitbild, welches die Mobilität in Wolfratshausen in 15 Jahren, also dem Planungshorizont des Mobilitätskonzeptes, beschreibt. Um diese Vision zu verwirklichen, müssen verschiedene Bereiche der Mobilität berücksichtigt werden. Daher folgen auf der nächsten Ebene übergeordnete Leitziele, die die Vision näher erläutern und ein gemeinsames Grundverständnis schaffen. Hierbei ist es wichtig, dass alle Leitziele gleichrangig behandelt werden und es keine Abstufungen nach Priorität oder dergleichen gibt. Diese Leitziele werden dann auf der nächsten Ebene durch spezifische Handlungsziele weiter detailliert. Teilweise werden diese auf die einzelnen Infrastrukturen, Verkehrsmittel und deren Anforderungen übertragen, die zur Zielerreichung beitragen. Andererseits gibt es aber auch verkehrsmittelübergreifende Handlungsziele und Handlungsziele mit verschiedenen Schnittstellen untereinander.

Zentrales Paradigma der Mobilitätsplanung in Wolfratshausen für die nächsten 15 Jahre ist die Gestaltung einer modernen Mobilität für ein lebenswertes Wolfratshausen. Dabei ist es wichtig, dass die Stadt es schafft, die zukünftigen (verkehrlichen) Wachstumsdynamiken innerhalb von Wolfratshausen und speziell in Richtung der Metropole München in Einklang mit der Lebensqualität in Wolfratshausen zu bringen. Hierbei gilt es für Wolfratshausen bewährte umweltfreundliche Mobilitätsangebote zu optimieren und auszubauen sowie moderne Mobilitätsangebote anzuwenden und für Wolfratshausen spezifisch weiterzuentwickeln. Eine Mobilitätsplanung für die Zukunft ist nicht nur auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, sondern vernetzt verschiedene Angebote intelligent und zukunftsorientiert, ist klimabewusst und ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe für alle Bevölkerungs- bzw. Nutzergruppen. Funktionsgerechtigkeit, Klimaschutz, Zugänglichkeit, Zukunftsorientierung, Sicherheit und

Barrierefreiheit sämtlicher Mobilitätsangebote sind daher zentrale Themen, die parallel im Einklang mit Alltags-, Wirtschafts-, Freizeit- und Tourismusverkehr stehen. Im Fokus steht dabei die Verkehrssicherheit, so dass alle Verkehrsteilnehmenden in Wolfratshausen sicher unterwegs sind und eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr in Wolfratshausen entsteht. Kernstück des Zielkonzeptes ist daher das übergeordnete Leitbild, das die Erwartungen der Bevölkerung, der Politik und der Stadtverwaltung an die zukünftige Mobilität in Wolfratshausen beschreibt. Das Leitbild **„Zusammen & sicher unterwegs – für eine Mobilität im Fluss“** soll eine Identität für die verkehrliche Entwicklung in Wolfratshausen schaffen und als zentrale Schnittstelle für zukünftige Planungen und Ziele in allen Bereichen der Mobilität sowie der Stadtentwicklung dienen. Das Zielkonzept besteht aus vier Leitzielen, die jeweils durch weitere Handlungsziele (insgesamt 18) weiter differenziert und konkretisiert werden.

# Zusammen & sicher unterwegs – für eine Mobilität im Fluss

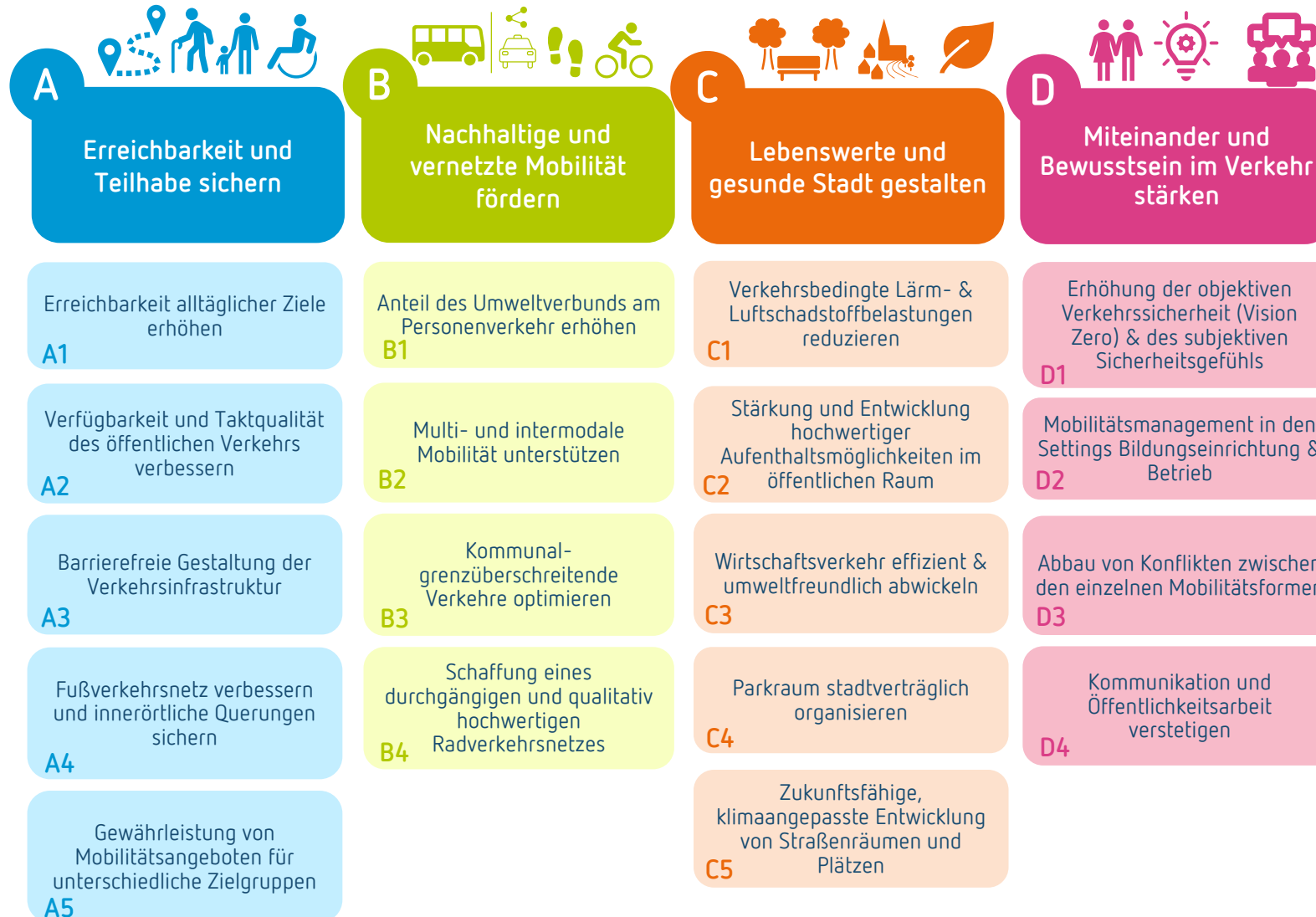


Abbildung: Zielkonzept für das Mobilitätskonzept Wolfratshausen



## Erreichbarkeit und Teilhabe sichern



Wolfratshausen verfolgt das Ziel, die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele in der Stadt sowie die regionale Anbindung innerhalb bzw. in die Metropolregion nachhaltig zu verbessern.

Ziel ist es, eine ausgewogene Mobilitätsstruktur zu schaffen, die sowohl den Bedürfnissen der Bevölkerung von Wolfratshausen als auch den Anforderungen der Wirtschaft gerecht wird – und dabei Umweltfreundlichkeit, Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit in Einklang bringt.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und deren Sicherstellung zugleich eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Vor dem Hintergrund sich verändernder demografischer Rahmenbedingungen, sich ändernder Mobilität und Diversifizierung der Gesellschaft, aber auch gesundheitlicher Risiken, zum Beispiel durch klimatische Auswirkungen oder Bewegungsmangel, stellt die Sicherstellung und Förderung eigenständiger Mobilität für alle ein vordergründiges Ziel der Stadt Wolfratshausen dar.

### Handlungsziele

- **Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen:** Häufig aufgesuchte Alltagsziele (z. B. Altstadt, Bahnhof, Bildungseinrichtungen) und ÖPNV-Haltestellen sind in kurzer Distanz zu Fuß oder per Fahrrad erreichbar.
- **Verfügbarkeit und Taktqualität des ÖPNV verbessern:** Für alle Bewohnenden der Stadt Wolfratshausen sind in einem attraktiven Takt bediente Haltestellen des ÖPNV auf kurzen Wegen erreichbar.
- **Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur:** Alltägliche Ziele (z. B. Altstadt, Bahnhof, Bildungseinrichtungen) sind für alle Menschen barrierefrei erreichbar. ÖPNV-Haltestellen und die Verkehrsmittel des ÖPNV sind barrierefrei zugänglich.
- **Fußverkehrsnetz verbessern und innerörtliche Querungen sichern:** Alle wichtigen Ziele in Wolfratshausen sind über ein sicheres, durchgängiges und attraktives Fußwegenetz erreichbar. Querungen stark befahrener Straßen sind in regelmäßigen Abständen vorhanden und barrierefrei, gut einsehbar und sicher gestaltet.
- **Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen:** Alle Bevölkerungsgruppen – insbesondere Kinder, Jugendliche, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – finden passende, bezahlbare und leicht zugängliche Mobilitätsangebote vor.

### Beispielhafte Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Bevölkerungsanteil mit fußläufiger Erreichbarkeit von Alltagszielen	Erschließungsqualität im öffentlichen Verkehr	Barrierefreiheit des ÖPNV	Länge Fußwegenetz entsprechend Qualitätsstandards	Anzahl barrierefrei ausgebauter Querungen
---	---	---------------------------	---	---



## Nachhaltige und vernetzte Mobilität fördern

Im Sinne einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilitätsentwicklung in Wolfratshausen steht die Stärkung des Umweltverbunds im Mittelpunkt. Dazu zählen der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), der Radverkehr sowie das Zufußgehen. Ziel ist es, diese Verkehrsmittel durch attraktive Angebote gezielt zu fördern, ihre Nutzung zu erleichtern und wenn möglich, zu vernetzen.

Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund wird durch komfortable und sichere Wege für den Fuß- und Radverkehr, einen leistungsfähigen ÖPNV sowie durch innovative, geteilte Mobilitätsangebote unterstützt. Ein möglichst nahtloser Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln ist Grundvoraussetzung für eine vernetzte Mobilität.

Der Umweltverbund soll unabhängig des Alters der Nutzenden als konkurrenzfähige und attraktive Alternative zum (eigenen) Auto wahrgenommen werden. Für verschiedene Zielgruppen gilt es dementsprechend passgenaue Angebote zu schaffen.

### Handlungsziele

- **Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen:** Die von der Wolfratshausener Bevölkerung insgesamt pro Tag mit dem MIV zurückgelegte Distanz sinkt, während die Bedeutung des Umweltverbunds (Fuß-, Radverkehr und öffentliche Verkehrsmittel) steigt.
- **Multi- und intermodale Mobilität unterstützen:** Alle Verkehrsmittel sind einfach miteinander zu kombinieren. Hierfür sorgen infrastrukturelle (z. B. Mobilitätsstationen) und organisatorische Verknüpfungen (z. B. integriertes digitales Ticketing).
- **Kommunalgrenzüberschreitende Verkehre optimieren:** Wolfratshausen ist gut in das (über-)regionale Verkehrsnetz integriert. Benachbarte Wohn- und Arbeitsplatzzentren (z. B. München, Geretsried) sind gut mit dem Umweltverbund erreichbar. Der Umweltverbund ist auf allen wichtigen Relationen konkurrenzfähig (z. B. Bahnverbindung Wolfratshausen – München). Die Erreichbarkeit mit dem Auto bleibt erhalten.
- **Schaffung eines durchgängigen und qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetzes:** Ein durchgängiges und qualitativ hochwertiges lokales und regionales Radverkehrsnetz ist vorhanden. Darin inbegriffen sind Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

### Beispielhafte Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Verkehrsleistung  
der Einwohnenden  
je Verkehrsmodus

Intermodale  
Mobilstationen

Erreichbarkeit  
zentraler Orte /  
Anteil der EW im  
1000 m  
Einzugsbereich

Länge des  
Radverkehrs-  
netzes

# Lebenswerte und gesunde Stadt gestalten



Im Fokus steht die Entwicklung eines leistungsfähigen und attraktiven Mobilitätsangebots, das den Umweltverbund stärkt und gleichzeitig den Wirtschaftsverkehr effizient integriert.

Wolfratshausen setzt sich für eine Mobilitätsentwicklung ein, die Umwelt und Lebensqualität gleichermaßen schützt und fördert. Ziel ist es, Mobilität ressourcenschonend zu gestalten, Emissionen zu reduzieren und die Mobilitätsinfrastruktur stadtverträglich weiterzuentwickeln.

Ein weiteres Ziel ist es, die Lärm- und Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor deutlich zu senken und die damit gesetzten Ziele zu erreichen. Dabei wird auch die Reduzierung von verkehrsbedingten Gesundheitsrisiken in den Blick genommen.

## Handlungsziele

- **Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastungen reduzieren:** Verkehrsbedingter Lärm und Luftschadstoffe werden so stark reduziert, dass sie die Gesundheit der Wolfratshausener Bevölkerung nicht beeinträchtigen. Zudem werden die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen reduziert und die angestrebte Reduktion der Treibhausgasemissionen wird bis spätestens 2035 erreicht.
- **Stärkung und Entwicklung hochwertige Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum:** Straßen, Plätze und Wege in Wolfratshausen laden zum Verweilen, Begegnen und Bewegen ein. Aufenthaltsqualität, Begrünung und Gestaltung schaffen attraktive Räume für Menschen statt für Fahrzeuge.
- **Wirtschaftsverkehr effizient abwickeln:** Der Wirtschaftsverkehr wird effizient und stadtverträglich auf den Hauptachsen gebündelt und abgewickelt. In zentralen Bereichen der Stadt (z. B. Altstadt) wird die Fahrleistung des Wirtschaftsverkehrs durch geeignete und regulierende Maßnahmen optimiert.
- **Parkraum stadtverträglich organisieren:** Das Parkraumangebot wird umfänglich von der Stadt verwaltet, um das Parken und die Nutzung des öffentlichen Raums effizienter zu gestalten. Die konsequente Anwendung der StVO ist hierbei Grundlage des Verwaltungshandelns.
- **Zukunftsfähige, klimaangepasste Entwicklung von Straßenräumen und Plätzen:** Straßenräume und Plätze werden so gestaltet, dass sie auch bei steigenden Temperaturen, Starkregen oder Hitzeperioden funktionsfähig, komfortabel und begrünt bleiben. Grüne Infrastruktur stärkt Klimaresilienz und Lebensqualität.

## Beispielhafte Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Treibhausgasemissionen des Verkehrs in der Kommune

Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Schwerverkehrsaufkommen in Verkehrszählung

Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum

## Miteinander und Bewusstsein im Verkehr stärken

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine wesentliche Zielsetzung, damit sich alle Verkehrsteilnehmenden gerne und sicher im Straßenverkehr bewegen können.

Wolfratshausen verfolgt das Ziel, ein respektvolles und rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr zu fördern. Dabei steht nicht das einzelne Verkehrsmittel, sondern der Mensch im Mittelpunkt. Gegenseitige Achtsamkeit und Verständnis sollen das Verkehrsklima prägen – insbesondere an Orten, an denen verschiedene Mobilitätsformen aufeinandertreffen. Dauerhafte Kommunikations- und Beteiligungsformate verankern darüber hinaus die Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung in Schulen, Betrieben und der Öffentlichkeit.

Ein transparentes Informationsangebot, regelmäßige Kampagnen und lokale Initiativen sollen dazu beitragen, Konflikte zu reduzieren und ein gemeinsames Verantwortungsbewusstsein für eine sichere, faire und nachhaltige Mobilitätskultur in Wolfratshausen zu fördern.

### Handlungsziele

- **Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit (Vision Zero) & des subjektiven Sicherheitsgefühls:** Unfälle mit Personenschaden werden deutlich reduziert („Vision Zero“). Alle Verkehrsteilnehmenden fühlen sich sicher – besonders zu Fuß, mit dem Fahrrad und im Bereich von Bildungseinrichtungen, Einrichtungen für Seniorinnen und Senioren und Haltestellen.
- **Mobilitätsmanagement in den Settings Bildungseinrichtung & Betrieb:** Bildungseinrichtungen, Betriebe und öffentliche Einrichtungen unterstützen Mitarbeitenden, Kinder und Jugendliche und deren Eltern durch Beratung, Anreize und Infrastrukturmaßnahmen dabei, klimafreundlich, aktiv, sicher und eigenständig zur Arbeit bzw. zur Bildungseinrichtung zu kommen.
- **Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen:** Die verschiedenen Verkehrsarten (Fuß-, Rad-, Kfz-, ÖPNV-Verkehr) werden räumlich und organisatorisch so gestaltet, dass sie sich gegenseitig ergänzen statt behindern. Rücksichtnahme und Klarheit im Straßenraum prägen das Miteinander.
- **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit verstetigen:** Die Stadt informiert kontinuierlich, verständlich und zielgruppengerecht über Mobilitätsprojekte, Angebote und Veränderungen. Beteiligung und Dialog stärken Akzeptanz und fördern ein gemeinsames Verständnis für nachhaltige Mobilität.

### Beispielhafte Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Anzahl schwerverletzter und getöteter Verkehrsteilnehmender	Anzahl von Betrieben mit Mobilitätsmanagement	Subjektive Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr	Anzahl an Öffentlichkeitsbeteiligungen
---	---	--	--

An aerial photograph of a town with a river, surrounded by greenery and mountains in the background under a blue sky with white clouds. The text is overlaid on the image.

# 6. Handlungsfelder & Maßnahmenpakete

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## Einführung

Basierend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung, den Erkenntnissen und Hinweisen aus den Sitzungen des Arbeitskreises sowie insbesondere den gemeinsam erarbeiteten Zielen leiten sich die nachfolgend dargestellten Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes ab. Insgesamt wurden fünf Handlungsfelder definiert:

1. Fußverkehr
2. Radverkehr
3. ÖPNV & Vernetzung
4. Motorisierter Individualverkehr
5. Querschnittsthemen

Die Maßnahmen sind in Maßnahmensteckbriefen dargestellt. Neben einer Beschreibung der Maßnahme sind den Maßnahmen charakteristische Merkmale wie Zielbezug, Priorisierung, Zeitrahmen, Kosten und Akteure zugeordnet, so dass schnell ersichtlich wird, wie diese Maßnahmen hinsichtlich dieser Aspekte einzuordnen sind. Die Informationen sind am linken Rand des Steckbriefes enthalten.

### Zeitrahmen

Die Maßnahmen besitzen unterschiedliche Umsetzungsdauern sowie -horizonte. Zur Vereinheitlichung wurde der Planungszeitraum in drei Abschnitte unterteilt:

- Kurzfristig: bis 2028
- Mittelfristig: 2028 bis 2033
- Langfristig: ab 2033

Zudem gibt es Daueraufgaben (mit Unendlichkeitszeichen ∞ gekennzeichnet), die durchgehend und über das Jahr 2035 hinaus ausgeübt werden sollten.

### Zielbezug

Unter diesem Aspekt wird die Wirksamkeit der Maßnahme in Bezug auf das Zielkonzept dargestellt. Berücksichtigt werden dabei alle Handlungsziele und Indikatoren des jeweiligen Leitzieles. Die Handlungsziele und Indikatoren stehen gleichberechtigt nebeneinander. Die Bewertung erfolgt getrennt nach den Leitzielen auf einer zweistufigen Skala:

- Grau: keine Wirkung im Sinne des Leitzieles
- Farbig: wirkt insbesondere im Sinne des Leitzieles

Die Leitziele werden dabei wie folgt symbolisiert:

- Erreichbarkeit und Teilhabe sichern**
- Nachhaltige und vernetzte Mobilität fördern**
- Lebenswerte und gesunde Stadt gestalten**
- Miteinander und Bewusstsein im Verkehr**



Beispiel

### Priorisierung

Die Maßnahmen sind teilweise mit erheblichem finanziellem, personellem und organisatorischem Aufwand verbunden. Daher ist für eine effiziente Umsetzung des Handlungskonzeptes eine Priorisierung angezeigt. Die Priorisierungseinstufung der Maßnahmen ergibt sich insbesondere aus der Bedeutung der Maßnahme zum Erreichen des Ziels einer Verkehrswende sowie dem Handlungsbedarf (in Abhängigkeit vom Bestand). Des Weiteren sind die Auswirkungen der Maßnahmen für die Stärkung des Umweltverbundes bei der Priorisierung berücksichtigt worden. Die Priorisierung erfolgt grundsätzlich in drei Stufen:

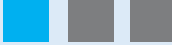
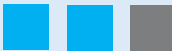

- Niedrige Priorität
- Mittlere Priorität
- Hohe Priorität

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## Einführung

### Kosten

Um den finanziellen Aufwand der Maßnahmen planen zu können, ist jede Maßnahme einer von drei Kostenklassen zugeordnet. Hierbei muss jedoch betont werden, dass diese insbesondere bei baulichen Vorhaben schwer abschätzbar sind und von den hier dargestellten Werten abweichen können. Baukostensteigerungen und Inflationen bleiben aufgrund der nicht einschätzbaren Entwicklung unberücksichtigt. Um Scheingenauigkeiten zu vermeiden, werden keine konkreten Zahlen benannt; die Kategorisierung erfolgt vor allem zur Ausdifferenzierung der Maßnahmen untereinander. Eine grobe Zuordnung erfolgt wie folgt:

- Geringe Kosten: bis 50.000 € jährlich 
- Mittlere Kosten: 50.000 bis 250.000 € jährlich 
- Hohe Kosten: über 250.000 € jährlich 

### Akteure

Bei jeder Maßnahme sind unterschiedlich viele Akteure involviert. So kann es sein, dass bspw. die Stadt Wolfratshausen autark handeln und die Umsetzung einer Maßnahme ohne weitere Akteure in die Wege leiten kann. Ebenso kann es aber auch sein, dass eine Maßnahme eine Abstimmung zwischen verschiedenen Akteuren bedarf, weswegen jede Maßnahme eine Auflistung von weiteren Akteuren und eine Einschätzung der Einflussmöglichkeit der Stadt sowie der Personalaufwand enthält.

### Einflussmöglichkeit der Stadt

Hier wird beschrieben, in welchem Umfang die Stadt Wolfratshausen auf die Umsetzung oder Ausgestaltung einer Maßnahme Einfluss nehmen kann. Es gibt sowohl Maßnahmen, die vollständig in der Zuständigkeit der Stadtverwaltung liegen, als auch solche, bei denen die Stadt nur koordinierend oder unterstützend tätig werden kann. Zum Teil hat die Stadt bei Maßnahmen keine aktive Rolle bei der Umsetzung, sondern kann nur die Interessensvertretung der Stadt Wolfratshausen (z. B. S-Bahn Verlängerung) übernehmen.

### Personalaufwand

Unter diesem Aspekt wird der voraussichtliche Personalaufwand für die Stadt abgeschätzt.

#### Einflussmöglichkeit der Gemeinde

- Niedrig 
- Mittel 
- Hoch 

#### Personalaufwand

- Niedrig 
- Mittel 
- Hoch 

### Schnittstellen und Bezugspunkte

Die Handlungsfelder und Maßnahmen wurden in der Ausarbeitung grundsätzlich nicht isoliert betrachtet, sondern greifen ineinander. So existieren oftmals Synergieeffekte und Abhängigkeiten zwischen den Handlungsfeldern und den jeweiligen Maßnahmen, die sich auch inhaltlich überschneiden können. Dies wird in den Steckbriefen im Kasten Schnittstellen und Bezugspunkte zu anderen Maßnahmen eingeordnet.

In Einzelfällen kann es sein, dass Maßnahmen unterschiedlicher Handlungsfelder in Teilaspekten/-ausprägungen miteinander konkurrieren, sei es räumlich oder im Ansprechen unterschiedlicher Zielgruppen. Dies muss in späteren Planungsprozessen entsprechend berücksichtigt werden. Wichtige Bausteine des Umsetzungsprozesses sind zudem Teil der Maßnahmensteckbriefe.

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## Maßnahmenübersicht

### 1 Fußverkehr

- 1.1 Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes
- 1.2 Wege zum ÖPNV
- 1.3 Zustandserfassung und Instandsetzung der Gehwege
- 1.4 Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.5 Komfortabel zu Fuß unterwegs
- 1.6 Erstellung von Schulwegeplänen
- 1.7 Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- 1.8 Fortführung Planungen Marktstraße – Sichere und historische Altstadt für alle
- 1.9 Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußverkehr

### 2 Radverkehr

- 2.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes
- 2.2 Ausweisung von Fahrradstraßen
- 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten
- 2.4 Regionale Verbindungen stärken
- 2.5 Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen
- 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 2.7 Service und Komfort für den Radverkehr

### 3 ÖPNV & Vernetzung

- 3.1 Neukonzeption Stadtbuss
- 3.2 Attraktive Verbindung in die Region
- 3.3 Lokal emissionsfreier Stadtbuss
- 3.4 Mobilitätsstationen/Mobilpunkte
- 3.5 Ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur für den ÖPNV
- 3.6 Sharing-Angebote ausbauen
- 3.7 Anschlussmobilität am Bahnhof stärken – Mobilitätsdrehscheibe für S-Bahn-Start-/Endpunkt

### 4 Motorisierter Individualverkehr

- 4.1 Fortführung Planungen Marktstraße - Schaffung attraktiver Räume durch Umnutzung von Parkraum
- 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 4.3 Qualifizierung von Knotenpunkten
- 4.4 Sofortprogramm Straße
- 4.5 Förderung der Verkehrssicherheit
- 4.6 Ausbau Ladeinfrastruktur
- 4.7 Wolfratshausen als Smart City
- 4.8 Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren
- 4.9 Ladezonenmanagement
- 4.9 Strategisches Wirtschaftsverkehrsmanagement

### 5 Querschnittsthemen

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



## 6.1 Handlungsfeld

Fußverkehr

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

# Fußverkehr, Barrierefreiheit & Aufenthaltsqualität

Der Fußverkehr stand in der Vergangenheit selten im Fokus der Verkehrsplanung, was sich sowohl im Modal Split als auch in der Ausgestaltung der Verkehrsräume widerspiegelt. In Wolfratshausen liegt der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, mit 20 % (2025) unter dem Niveau des Durchschnitts für Mittelstädte von Stadtregionen (Durchschnitt 25 %, MiD 2023). Dabei verfügt Wolfratshausen grundsätzlich über gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr. Besonders die dichte und kompakte Siedlungsstruktur begünstigt kurze Wege, auf denen das Zufußgehen eine wichtige Rolle spielt. Weitere gute Voraussetzungen sind der Bestand an straßenunabhängigen Fußwegen, Sackgassen, welche für den Fußverkehr durchlässig sind, wohnortnahe Grünflächen sowie eine Innenstadt mit teilweise bereits guter Infrastruktur für den Fußverkehr und Aufenthaltsqualität.

Der Fußverkehr ist mit Hinblick auf vulnerable Gruppen, wie

Kinder, Ältere, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und auch für die intermodale Vernetzung besonders bedeutend. Grundlage jedes zurückgelegten Weges ist ein Fußweg. Vor allem im Zusammenspiel mit dem ÖPNV wird die sogenannte „erste“ bzw. „letzte Meile“ des Weges i.d.R. zu Fuß zurückgelegt. Dies gewinnt vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft und der sozialen Gerechtigkeit zunehmend an Bedeutung.

Zudem profitiert eine Stadt von einer guten Fußverkehrs- und Nahmobilitätsinfrastruktur: Zufußgehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Vorteile für Handel, Dienstleistungen und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume fördern das Wohlbefinden, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Somit stellen besondere Qualitäten im Fußverkehr und in der Nahmobilität einen wesentlichen Mehrwert für eine Kommune dar. Ziel ist es, den Fußverkehr

sowohl als eigenes aber auch als intermodales Verkehrsmittel zu fördern. Das Handlungsfeld enthält Maßnahmen zur generellen Förderung und Optimierung des Fußverkehrs in Wolfratshausen. Sie orientieren sich an den gültigen Regelwerken und Empfehlungen. Folgende Maßnahmenpakete wurden entwickelt:

- 1.1 Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes
- 1.2 Wege zum ÖPNV
- 1.3 Zustandserfassung und Instandsetzung der Gehwege
- 1.4 Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.5 Komfortabel zu Fuß unterwegs
- 1.6 Erstellung von Schulwegeplänen
- 1.7 Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- 1.8 Fortführungen Planungen Marktstraße – Sichere und historische Altstadt für alle
- 1.9 Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußverkehr

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 1.1 Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes

Handlungsfeld	Fußverkehr
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

### Bausteine

- Definition von Haupt- und Nebenrouten
- Ausbau des Netzes unter Berücksichtigung der Standardmaße
- Barrierefreie Gestaltung von Querungen (Bordabsenkungen und taktiles Leitsystem)
- Einheitliche und verständliche Wegweisung
- Beseitigung von Hindernissen auf Fußwegen
- Schaffung von regelmäßigen Ruhemöglichkeiten
- Ausreichende Beleuchtung

### Beschreibung

Während gesamtstädtische Netzkonzeptionen für den Rad-, Kfz- und öffentlichen Personennahverkehr weit verbreitet sind, wird der Fußverkehr bisher selten gesondert betrachtet. Im Gegensatz zum Kfz- oder Radverkehr stehen beim Fußverkehr weniger gesamtstädtische Verbindungen im Vordergrund. Vielmehr konzentriert sich der Fußverkehr auf Nahverbindungen innerhalb einzelner Ortsteile, wie etwa von Wohngebieten ins Zentrum, zwischen Ortsteilen oder zu weiteren Zielen im Stadtgebiet. Vor diesem Hintergrund gilt es Achsen zu definieren, die als prioritär für den Fußverkehr einzustufen sind.

Eine Strategie zur nachhaltigen und systematischen Förderung des Fußverkehrs fehlt in Wolfratshausen bisher. Achsen bündeln den Fußverkehr, übernehmen eine Sammelfunktion und sorgen für attraktive Verbindungen zwischen Quell- und Zielorten des Fußverkehrs innerhalb der Ortslagen. Dabei können auch einzelne Streckenabschnitte genutzt werden. Aus diesen Verbindungen lassen sich die **Haupt-** und **Nebenrouten** des Fußverkehrs in Wolfratshausen ableiten. Hauptrouuten und Nebenrouten im Fußverkehr unterscheiden sich im Wesentlichen durch ihre Funktion, Nutzung und die an sie gestellten Anforderungen. **Hauptrouuten** übernehmen eine tragende Rolle im Wegenetz, da sie wichtige Ziel- und Quellorte wie die Altstadt, Schulen, wichtige Haltestellen oder öffentliche Einrichtungen verbinden. Sie werden täglich von unterschiedlichsten Nutzergruppen frequentiert. Entsprechend hoch sind die Anforderungen. **Nebenrouuten** hingegen dienen vor allem der innerörtlichen Erschließung, beispielsweise in Wohnquartieren, und weisen eine geringere Nutzung auf. Das Ziel besteht hier in einer sicheren und praktikablen Erschließung, ohne den Komfortanspruch der Hauptrouuten vollständig zu übernehmen. Sie dienen der funktionalen Mindesterschließung.

Die Umsetzung der Qualitätsmerkmale sollte sukzessive bei ohnehin anstehenden Baumaßnahmen durchgesetzt werden. Weitere Ausdifferenzierungen des Netzes sind im Zuge der weiteren Förderung des Fußverkehrs (z.B. Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten) möglich.



### Handlungsziele

- A1** Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
- A4** Fußverkehrsnetz verbessern und innerörtliche Querungen sichern
- B1** Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.2 Wege zum ÖPNV
- 1.3 Zustandserfassung und Instandsetzung der Gehwege
- 1.5 Komfortabel zu Fuß unterwegs
- 1.7 Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 4.3 Qualifizierung von Knotenpunkten
- 4.5 Förderung der Verkehrssicherheit

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 1.1 Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes

Zu den wesentlichen Merkmalen einer fußverkehrsfreundlichen Infrastruktur zählt die ausreichende Gehwegbreite. Diese ist bei größeren Hauptverkehrsstraßen mit mindestens 2,50 m zu bemessen (vgl. RAST 06) (1,80 m freie Bewegungsfläche zzgl. Abstand zu Grundstücken und zur Fahrbahn). Im Bestand ist auf einer Seite immer mindestens 1,80 m nutzbare Gehwegbreite sicherzustellen, wenn der Bedarf vorhanden ist. Teilweise sind ausreichende Gehwegbreiten aufgrund der historisch gewachsenen Straßenräume nicht realisierbar, an anderen Stellen ist die Gehwegbreite durch die gemeinsame Nutzung mit dem Radverkehr eingeschränkt, wodurch Konflikt- und Gefahrensituationen entstehen können.

Zusammenfassend sollten folgende Qualitätsstandards insb. entlang von Haupttrouten gelten:

- mind. 2,50 m (Regelmaß) sowie Freihaltung einer nutzbaren Gehwegbreite von 1,80m (vgl. EFA 2002:16)
- mind. 1,60 m Seitenraumbreite entlang von kurzen Engstellen (max. 25 m) (vgl. HBVA 2011:40)
- Führung des Fußverkehrs auf eigenständigen Wegen (Ausnahme Verkehrsberuhigte Bereiche) (vgl. EFA 2002: 1.2 Hohe Verkehrssicherheit)
- Vermeidung von Mindestmaßen bei getrennt geführten Fuß- und Radwegen im Seitenraum (vgl. EFA 2002: 3.1.2.5)
- Bauliche und temporäre Hindernisse auf Gehwegen sollen vermieden werden
- An Baustellen sollte immer ein barrierefreier Notweg eingerichtet werden; an längeren Arbeitsstellen (> 50m) gilt das Mindestmaß für den Begegnungsfall (1,80 m)

Neben einer entsprechenden Gehwegbreite ist eine vollständige Barrierefreiheit im Längs- und Querverkehr anzustreben. Dazu zählen ein geeigneter Bodenbelag, barrierefreie Absenkungen, taktile Leitsysteme, visuelle und haptische Indikatoren, kontrastreiche Farbgestaltung sowie eine niveaugleiche Ausführung von Knotenpunkten. Lichtsignalanlagen sollten nach dem Zwei-Sinne-Prinzip ausgestattet sein, um ein barrierefreies Queren zu gewährleisten. Zudem sollten die Querungsstellen für den Fußverkehr entlang des definierten Netzes entsprechend den Standards geprüft bzw. bei Bedarf neu installiert werden (vgl. Maßnahme 1.7).

Um insbesondere die Oberziele „Erreichbarkeit und Teilhabe sichern“, „Nachhaltige und vernetzte Mobilität fördern“ sowie „Lebenswerte und gesunde Stadt gestalten“ mit den verbundenen Handlungszielen zu erfüllen, sollten verbindliche Planungs- und Gestaltungsstandards für ein attraktives Fußwegenetz festgelegt werden, die unter anderem Aspekte wie eine konsistente Wegweisung, Beleuchtung, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität berücksichtigen. Die Nutzung eines Weges ist abhängig von seiner Attraktivität, die wiederum durch das Umfeld bestimmt wird. Dazu gehören die Gestaltung von Straßen sowie die Ästhetik und Nutzung angrenzender Gebäude (vgl. ASTRA 2015: 18). Das definierte Fußwegenetz sollte als Priorisierungshilfe dienen, damit die begrenzten Mittel möglichst effizient eingesetzt werden.

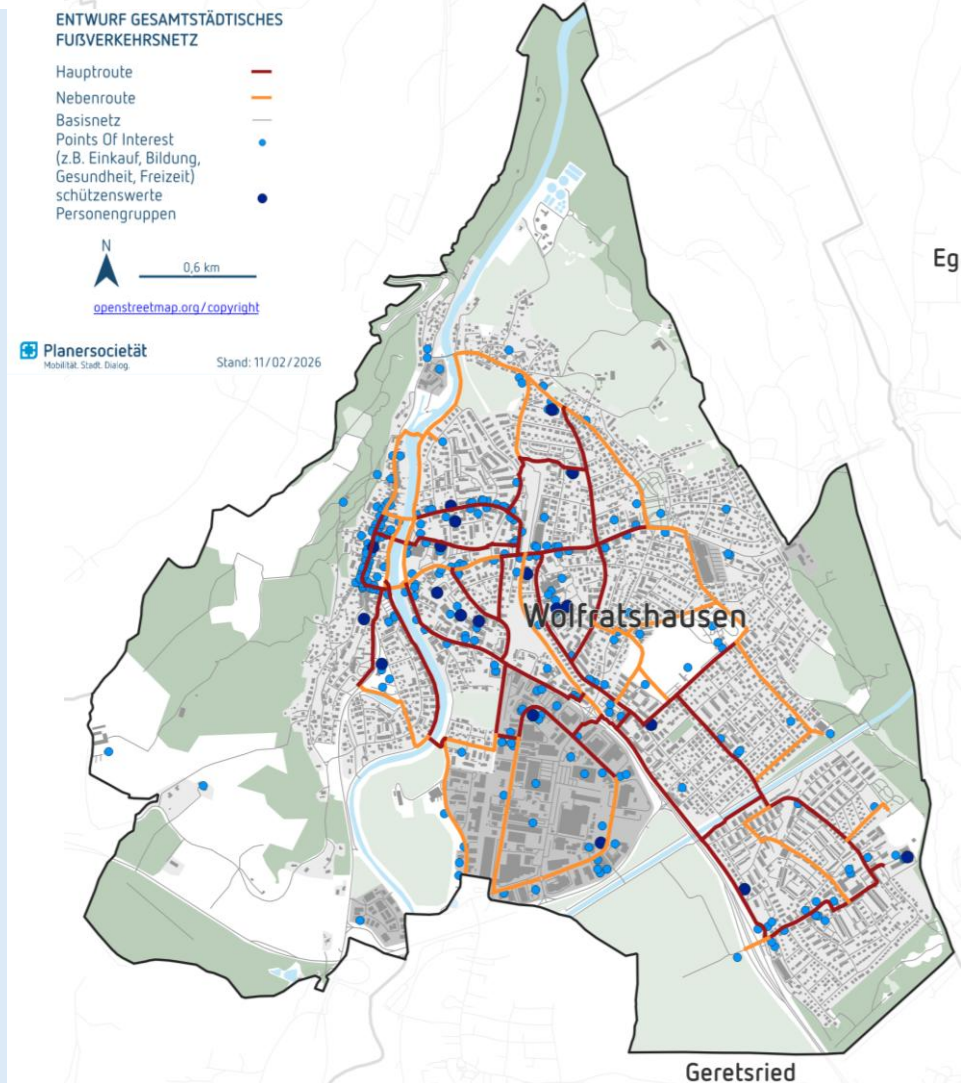


Abbildung: Entwurf des gesamtstädtischen Fußverkehrsnetzes



# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 1.2 Wege zum ÖPNV

Besondere Bedeutung kommt zudem sicheren Querungsmöglichkeiten im Umfeld von Haltestellen zu. Da Fahrgäste im Verlauf ihrer Wegebeziehung häufig beide Straßenseiten nutzen müssen, ist an jeder Haltestelle eine geeignete Querungsmöglichkeit zu prüfen. Die Gestaltung orientiert sich dabei an den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sowie an den jeweiligen örtlichen Anforderungen. Je nach Situation können Fußgängerüberwege, Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen oder signalgesicherte Querungen sinnvoll sein. Konkreter Handlungsbedarf besteht beispielsweise im Bereich der Haltestelle an der Faulhaberstraße, da hier im Bereich der Ortseinfahrt nach Waldram bislang keine ausreichend sichere Querungsmöglichkeit vorhanden ist (vgl. Abbildung r.). Auch an der Sauerlacher Straße auf Höhe der Wettersteinstraße besteht Verbesserungsbedarf, da die vorhandenen signalisierten Querungsmöglichkeiten mit deutlichen Umwegen verbunden sind (vgl. Abbildung l.). Ziel ist insgesamt eine möglichst direkte, sichere und verständliche Wegeföhrung.

Ergänzend können Haltestellen durch zusätzliche Ausstattungselemente als Aufenthaltsorte gestärkt werden. Dazu zählen beispielsweise Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz, öffentliche Toiletten oder ergänzende Begrünung. Insbesondere für ältere Menschen oder mobilitätseingeschränkte Personen leisten solche Angebote einen wichtigen Beitrag zur Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs.



Obersulm



Wolfratshausen, Martenplatz



Bamberg



Visualisierung, Höxter



Visualisierung, Bad Rippoldsau Schapbach



Öffentliche Toilette am Busbahnhof, Bad Nauheim



Wolfratshausen, Sauerlacher Straße



Wolfratshausen, Faulhaberstraße



Maulburg



Dortmund

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 1.3 Zustandserfassung und Instandsetzung der Gehwege

Handlungsfeld	Fußverkehr
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Sanierungsberatung
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

- Bausteine**
- Erfassung des Oberflächenzustands sowie der Quer- und Längsneigung von Gehwegen
  - Ausbesserung von Oberflächenschäden
  - Ordnung von Hindernissen für den Fußverkehr
  - Analyse der Gehwegbreiten und Engstellen
  - Freihalten der Gehwege
  - Sensibilisierung der Öffentlichkeit und Anlieger
  - Gezielte Markierungen und Kontrastierungen zur Verbesserung der Wahrnehmung

**Beschreibung**

Ein guter Zustand von Gehwegen ist entscheidend für die Sicherheit im Fußverkehr, aber auch die Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität. Intakte, ausreichend breite und gut gestaltete Gehwege ermöglichen eine selbstständige und sichere Nutzung für alle Nutzergruppen. Grundlage dafür ist der Aufbau eines systematischen Monitoring- und Instandhaltungsmanagements. Die systematische Erfassung von Problemstellen und des (Oberflächen-) Zustands ist Grundlage für Instandhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten im Fußverkehr. Zudem sollten alle Gehwege hinsichtlich der Regelbreite von 2,50 m geprüft werden. Bei Unterschreitung der Regelbreiten sollten diese bei künftigen (Um-) Bauvorhaben hergestellt werden. Durch eine systematische Analyse der Gehwege können schnell umsetzbare Verbesserungen durchgeführt werden.

Zur systematischen Erfassung gehört auch die Analyse der Barrierefreiheit. Ein Faktor für die komfortable Nutzung von Gehwegen ist die Quer- bzw. Längsneigung, die maximal 2% bzw. 6% betragen soll. Zudem sind insbesondere für Menschen mit rollenden Hilfsmitteln intakte bzw. gut berollbare Oberflächen wichtig, weshalb Oberflächenschäden konsequent auszubessern sind, da sie Unfallrisiken darstellen und die Nutzbarkeit einschränken. In mit Kopfsteinen gepflasterten Bereichen kann ein Komfortstreifen eine barrierefreie Nutzung und gleichzeitig den Erhalt des vorhandenen Belags außerhalb des Streifens ermöglichen. Für eine bessere Erkennbarkeit können zudem gezielte Markierungen und Kontrastierungen, beispielsweise an Pollern oder Stufen, wesentlich zur besseren Wahrnehmbarkeit beitragen und die Sicherheit für sehingeschränkte Menschen erhöhen. Die Ordnung von Hindernissen auf Gehwegen verbessert ebenso die Qualität für den Fußverkehr. Anhand der systematischen Erfassung sollten Flächen für Auslagen, Begrünung, das Abstellen von Mülltonnen sowie Außengastronomie klar definiert und Gehwegparken konsequent gemäß der StVO geahndet werden. Dadurch bleibt die eigentliche Gehfläche frei und durchgängig nutzbar. Begleitend ist eine Sensibilisierung etwa durch öffentlichkeitswirksame Kampagnen zum Freihalten der Gehwege ratsam (vgl. Maßnahme 5.5).

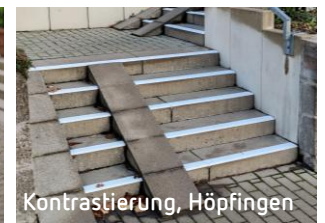


- Handlungsziele**
- A1 Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
  - A4 Fußverkehrsnetz verbessern und innerörtliche Querungen sichern
  - B1 Anteil des Umweltverbunds am Personenv. erhöhen

- Schnittstellen und Bezugspunkte**
- 1.1 Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes
  - 1.4 Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
  - 1.5 Komfortabel zu Fuß unterwegs
  - 1.6 Erstellung von Schulwegeplänen
  - 1.9 Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußverkehr
  - 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
  - 5.5 Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie



Komfortstreifen, Calw



Kontrastierung, Höpfigen

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 1.4 Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren

Handlungsfeld	Fußverkehr
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

- Bausteine**
- Verhindern von Einschränkungen durch den ruhenden Verkehr
  - Prüfung der Trennung des Fuß- und Radverkehrs, wo möglich
  - Eindeutige Markierungen und Beschilderungen
  - Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße
  - Baulich gesicherte Querungsstellen schaffen
  - Geschwindigkeitsreduktion und verkehrsberuhigende Maßnahmen
  - Ausreichende Beleuchtung

### Beschreibung

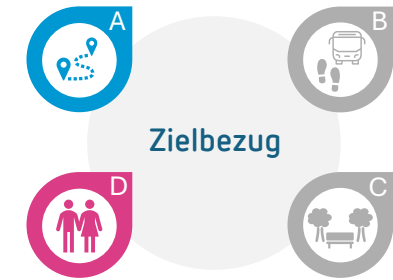
Die Minimierung von Konflikten zwischen dem Fußverkehr und anderen Verkehrsarten ist eine wesentliche Voraussetzung für die Sicherheit, Attraktivität und Barrierefreiheit des Fußverkehrs. Mithilfe von geeigneten Maßnahmen können Konfliktstellen entschärft und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Einschränkungen für den Fußverkehr durch ruhenden Verkehr entstehen häufig durch Fehlverhalten, wie beispielsweise Gehwegparken oder Parken im Knotenpunktsbereich bzw. vor Querungsstellen, was die Nutzung des Gehwegs, der Querungsstelle aber auch Sichtbeziehungen beeinträchtigt. Durch die Einrichtung von Sperrflächen, Pollern oder baulichen Abgrenzungen können Gehwege und Querungsstellen freigehalten und ausreichende Sichtverhältnisse gewährleistet werden. Eine konsequente Ordnung des ruhenden Verkehrs trägt somit maßgeblich zur Reduzierung von Konfliktsituationen bei (vgl. Maßnahme 4.2). So kann beispielsweise das Parken in Knotenpunktsbereichen wie der Faulhaber-/Korbinianstraße verhindert oder durch Markierungen und die bauliche Sicherung von Querungen durch Poller an endenden Gehwegen, wie z. B. an der Weidacher Hauptstraße/Jordanstraße oder der nördlichen Wettersteinstraße, erleichtert werden.

Bei der konfliktfreien Gestaltung des Fußverkehrsnetzes in Wolfratshausen sind die Haupttrouten, die an wichtigen Bereichen wie Schulen oder der Altstadt verlaufen (vgl. Karte zu 1.1), prioritär zu behandeln.



Verhinderung von Parken im Knotenpunktsbereich, Karlsruhe



### Handlungsziele

- A4** Fußverkehrsnetz verbessern und innerörtliche Querungen sichern
- D3** Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.3 Zustandserfassung und Instandsetzung der Gehwege
- 1.5 Komfortabel zu Fuß unterwegs
- 1.8 Fortführung Planungen Marktstraße – Sichere und historische Altstadt für alle
- 2.2 Ausweisung von Fahrradstraßen
- 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten
- 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 4.3 Qualifizierung von Knotenpunkten
- 4.5 Förderung der Verkehrssicherheit
- 5.2 Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 1.4 Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren

### Trennung des Fuß- und Radverkehrs

Darüber hinaus ist zu prüfen, wo in Wolfratshausen eine räumliche Trennung von Fuß- und Radverkehr baulich möglich ist. Dies kann beispielsweise durch die Führung auf unterschiedlichen Routen der zwei Verkehrsarten erfolgen, wie etwa die Führung des Fußverkehrs über den Moosbauerweg und den Radverkehr als reiner Radweg über den Gleisweg. Wo eine getrennte Führung nicht realisierbar ist, schaffen eindeutige Markierungen und eine klare Beschilderung Orientierung und erhöhen die gegenseitige Rücksichtnahme. An geeigneten Straßen kann zudem eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn sinnvoll sein, um ausreichend Platz und Sicherheit sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr zu gewährleisten, beispielsweise im Umfeld des Bahnhofs.

Bezüglich des Abstellens von Fahrrädern sollten ausreichend Radabstellanlagen angeboten werden, damit Fahrräder nicht auf Gehwegen abgestellt werden. Wo Radabstellanlagen aus Platzgründen auf Gehwegen eingerichtet werden müssen, sollten diese so positioniert werden, dass sie den Fußverkehr nicht bzw. so wenig wie möglich einschränken.

### Bauliche Konfliktreduzierung

Ergänzend sind baulich gesicherte Querungsstellen zu schaffen, die kurze, übersichtliche und barrierefreie Querungen ermöglichen (verortet in Maßnahme 1.7). Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, etwa durch Fahrbahnverengungen oder Aufpflasterungen, sowie Geschwindigkeitsreduzierungen senken das Konflikt- und Unfallrisiko zusätzlich, z.B. in der Faulhabersraße.

Bei Engstellen sind ausreichend Flächen für den Fußverkehr zu schaffen, beispielsweise kann dies kurzfristig durch Markierungen und schnell montierbare Elemente und langfristig durch eine bauliche Verbreiterung erfolgen. Denkbar wäre z.B. eine Gehwegverbreiterung an der Weidacher Hauptstraße Nr. 11.

Eine ausreichende und gleichmäßige Beleuchtung der Wege und Querungsstellen verbessert neben der Erkennbarkeit auch das subjektive Sicherheitsgefühl der zu Fuß Gehenden.



# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 1.5 Komfortabel zu Fuß unterwegs

Handlungsfeld	Fußverkehr
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Sanierungsberatung
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

### Bausteine

- Verstärkte Berücksichtigung der Fußverkehrsbelange in zukünftigen Planungen
- Umgestaltung von Straßenräumen zugunsten des Fußverkehrs
- Behebung von Konflikt- und Engstellen
- Schaffung regelmäßiger Sitzgelegenheiten
- Bepflanzung von Fußwegen
- Verschattung und Klimaanpassung
- Regelmäßige Pflege und Unterhalt von Fußwegen

### Beschreibung

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Straßen und Plätze dienen nicht nur der Erschließung, sondern sind gleichzeitig auch Aufenthaltsräume. Der öffentliche Raum von Wolfratshausen dient als Aufenthalts- und Begegnungsraum und kann durch unterschiedliches Stadtmobiliar wie Trinkwasserbrunnen, Beleuchtung, Begrünung, Sitz- und Spielmöglichkeiten aufgewertet werden. Entsprechend ist den Belangen des Zufußgehens in zukünftigen Planungen eine stärkere Bedeutung beizumessen und Straßenräume gezielt zugunsten des Fußverkehrs weiterzuentwickeln.

Die Umgestaltung von Straßenräumen bietet die Möglichkeit, Konflikt- und Engstellen zu entschärfen und die Sicherheit sowie den Komfort für zu Fuß Gehende zu verbessern. Durch klare Raumaufteilungen und ausreichend dimensionierte Gehwege können Nutzungskonflikte reduziert und durchgängige, gut nutzbare Fußwege geschaffen werden. Ergänzend trägt die Bepflanzung von Fußwegen, etwa durch Spiel- oder Gestaltungselemente, zu einer höheren Aufenthaltsqualität und Belebung des öffentlichen Raums bei. Solche Gestaltungselemente können an Haupt- und Nebenrouten des Fußverkehrs (vgl. Maßnahme 1.1), wie beispielsweise in der Marktstraße und in der Nähe von Schulen und Kindergärten vorgesehen werden.



Temporärer Sandkasten, Halle (Saale)



Trampolin, Ellwangen



### Handlungsziele

- A4** Fußverkehrsnetz verbessern und innerörtliche Querungen sichern
- B1** Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen
- C2** Stärkung und Entwicklung hochwertiger Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.1 Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes
- 1.2 Wege zum ÖPNV
- 1.5 Komfortabel zu Fuß unterwegs
- 1.6 Erstellung von Schulwegeplänen
- 1.9 Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußverkehr
- 5.3 Kommunales Verkehrssicherheitsprogramm

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 1.5 Komfortabel zu Fuß unterwegs

Ein wesentliches Element attraktiver Fußwege sind zudem regelmäßige Sitzgelegenheiten, die insbesondere älteren Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Ruheplätze bieten. Dabei sollte ein Grundangebot an barrierefreien Sitzmöglichkeiten mit Rückenlehne und Armstützen vorgesehen werden, vor allem an den Routen des Fußverkehrsnetzes (vgl. Maßnahme 1.1) und an den dort dargestellten Einrichtungen wie Einkaufsmöglichkeiten oder Freizeiteinrichtungen. Ebenso tragen eine gute Beleuchtung (vgl. Maßnahme 1.9) sowie eine regelmäßige Pflege und der Unterhalt der Fußwege maßgeblich zur Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität bei, was gleichzeitig potenzielle Angsträume reduziert.

Unter „komfortabel zu Fuß unterwegs“ sind zudem konsumfreie Räume zu verstehen. Sie stehen allen Bevölkerungsgruppen offen und sollen zum Aufenthalt, zur Begegnung und zur Interaktion einladen und zeichnen sich durch die Möglichkeit zum Ausruhen ohne Konsumzwang unter ruhigen, verkehrs- und lärmarmen Bedingungen aus. Wolfratshausen bietet mit der Gestaltung des Loisachufers am Flößerdenkmal bereits ein sehr gutes Beispiel eines konsumfreien Raumes. Dieser Raum soll als Beispiel für weiter zu gestaltende konsumfreie Räume dienen.

Vor dem Hintergrund zunehmender Hitzebelastungen gewinnt zudem die klimaangepasste Gestaltung von Straßenräumen an Bedeutung. Verschattung durch Bäume, Begrünung, Entsiegelung sowie der Einsatz heller Materialien tragen zur Abmilderung von Hitzeeffekten bei und verbessern das Mikroklima. Bestehen keine Möglichkeiten auf eine dauerhafte Begrünung, können auch temporäre Grünelemente eingesetzt werden. Im Vordergrund dieser Maßnahmen steht immer eine (langfristige) Beschattung, angenehmeres Mikroklima, eine verbesserte lokale Biodiversität sowie ein aufgewertetes Ortsbild. Gleichzeitig entstehen Versickerungsflächen und es wird den Auswirkungen von Starkregenereignissen entgegengewirkt. Eine solche klimawirksame Gestaltung erhöht nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern stärkt zugleich die Resilienz des öffentlichen Raums und unterstützt eine nachhaltige, fußverkehrsfreundliche Stadtentwicklung. Potenzial für mehr Begrünung und Verschattung besteht hierbei insbesondere in der Marktstraße (vgl. Maßnahme 1.8). Zusätzlich können öffentliche Trinkbrunnen z.B. in der Marktstraße, am Bahnhof und nahe dem Märchenwald zu einer nachhaltigen und klimafreundlichen Stadtentwicklung beitragen und besonders an heißen Tagen die Versorgung mit Trinkwasser verbessern.



Loisachufer Wolfratshausen



Multifunktionale Fußgängerraum mit Begrünung und Aufenthaltsqualität, Hennef



Attraktiv gestalteter öffentlicher Raum mit beschatteten Sitzmöglichkeiten, Bäcknang



Trinkwasserbrunnen, Emsdetten



Beschatteter Stadtraum, Nürnberg



Sitzgelegenheit mit Rückenlehne, Kassel



# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 1.6 Erstellung von Schulwegeplänen

Die Erstellung und Fortschreibung von Schulwegplänen ist in Bayern zudem politisch und rechtlich gestärkt. Schulwegplanung wird im Kontext der Schulwegsicherheit aktiv durch Programme und Initiativen des Freistaats unterstützt und ist auch im Bayerischen Radgesetz (BayRadG) als wichtiger Baustein zur Förderung sicherer Alltagsmobilität von Kindern verankert. Landesweite Angebote, wie sie im Rahmen der Initiative „Wir bewegen Bayern“ bereitgestellt werden, bieten Kommunen konkrete Unterstützung bei der Erstellung und Umsetzung von Schulwegplänen sowie bei der Sensibilisierung für sichere Schulwege.

Zur dauerhaften Qualitätssicherung ist eine regelmäßige Überprüfung und Aktualisierung der Schulwegpläne erforderlich, beispielsweise in einem dreijährigen Turnus. Die Einrichtung einer interdisziplinären Arbeitsgruppe zur Schulweg- und Mobilitätsthematik unterstützt dabei die kontinuierliche Weiterentwicklung und Abstimmung zwischen den beteiligten Akteuren. Durch die ergänzende Erstellung von Radschulwegplänen wird zudem der Radverkehr systematisch berücksichtigt und eine altersgerechte, sichere Mobilität für Schülerinnen und Schüler umfassend gefördert.



Hinweis auf Schulweg, Öhringen



Schulwegbegehung, Simonswald



Schulwegmarkierung, Bad Wimpfen

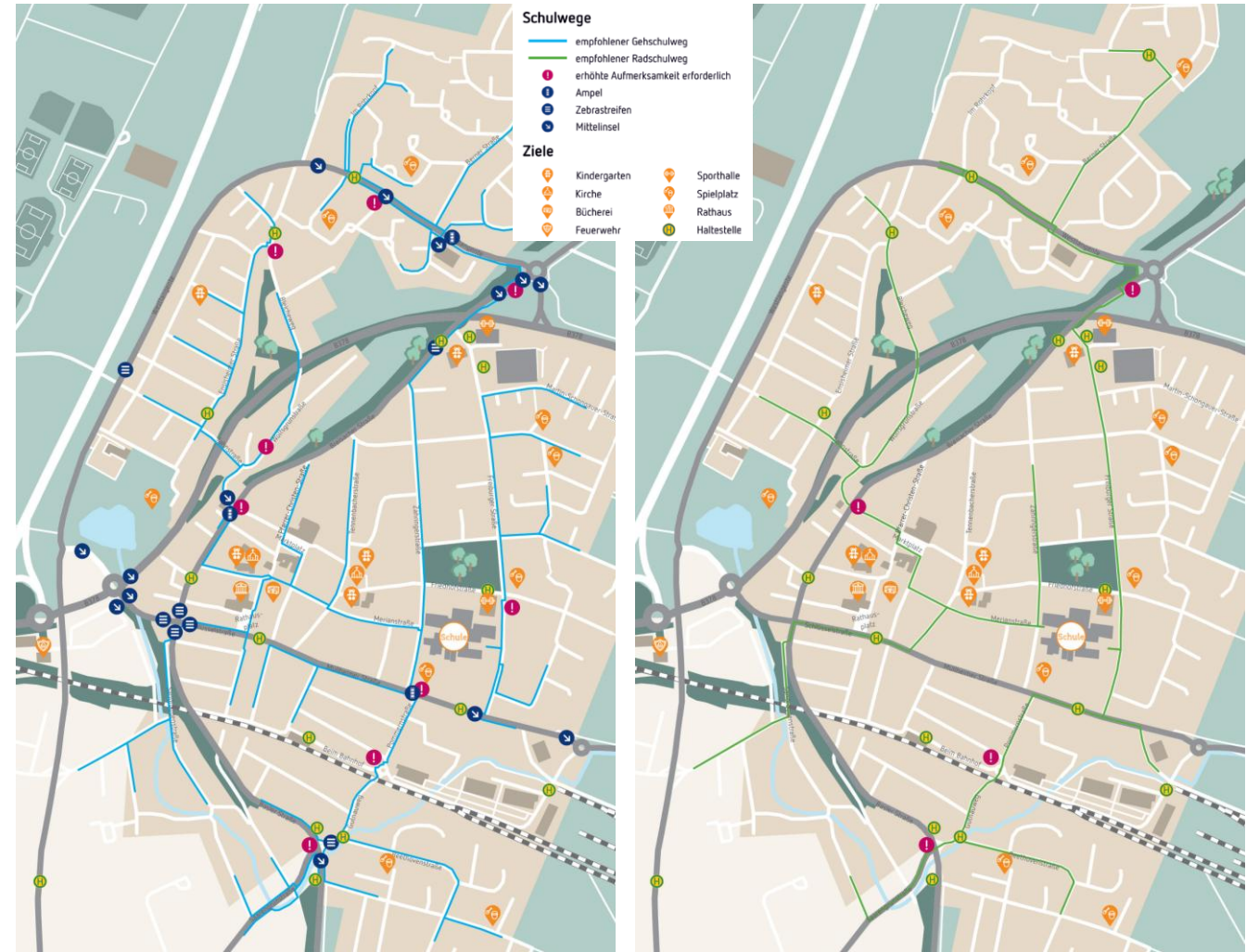

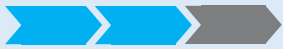




Abbildung: Gehschulwegeplan (links) und Radschulwegeplan (rechts) Neuenburg

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 1.7 Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Handlungsfeld	Fußverkehr
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Sanierungsberatung, Staatliches Bauamt Weilheim, Polizei
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Bestandsaufnahme und Bewertung bestehender Querungsanlagen
- Identifikation und Priorisierung von Defiziten und weiterem Querungsbedarf
- Abstimmung mit Schulwegenetz, Fußverkehrsnetz und Haltestellenumfeld
- Barrierefreier Ausbau und Optimierung bestehender Querungen
- Einrichtung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten
- Umsetzung und regelmäßige Überprüfung

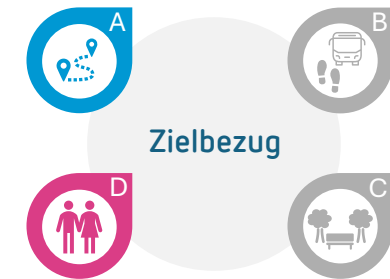
#### Beschreibung

In Wolfratshausen gibt es ein Netz an Hauptverkehrsstraßen, die aufgrund hoher Kfz-Verkehrsmengen, großer Fahrbahnbreiten und teilweise hoher Geschwindigkeiten in einigen Bereichen eine erhebliche Trenn- und Barrierewirkung entfalten. Dadurch ergeben sich insbesondere für zu Fuß Gehende Einschränkungen hinsichtlich Sicherheit, Komfort und Direktheit der Wegebeziehungen. Aufgrund ihrer besonderen Schutzbedürftigkeit sowie ihrer hohen Umwegeempfindlichkeit kommt den Belangen des Fußverkehrs bei der Planung und Gestaltung von Querungsstellen daher eine besondere Bedeutung zu. Dies gilt insbesondere für Kinder, ältere Menschen sowie mobilitätseingeschränkte Personen.

Eine sichere und gut erkennbare Querbarkeit von Straßen ist eine zentrale Voraussetzung für die selbstständige und komfortable Nutzung des öffentlichen Raums. Erst durch das Zusammenspiel aus durchgängigen Gehwegen und geeigneten Querungsanlagen entsteht ein funktionierendes und lückenloses Fußwegenetz. Laut den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sowie den Empfehlungen der E Klima sind ausreichend sichere, direkte und gut einsehbare Querungsmöglichkeiten bereitzustellen.

Im Rahmen einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Anforderungen des Fußverkehrs gleichrangig mit denen des Radverkehrs, des MIV und des ÖPNV sowie mit gestalterischen Anforderungen an den Straßenraum zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere entlang zentraler Achsen wie der Bahnhofstraße oder im Umfeld wichtiger Haltestellen des ÖPNV, da hier sichere Querungsmöglichkeiten eine wesentliche Voraussetzung für attraktive Wege zum ÖPNV darstellen (vgl. Maßnahme 1.6).

Besondere Aufmerksamkeit ist auch dem Umfeld von Schulen, Kindertageseinrichtungen und weiteren sensiblen Einrichtungen zu widmen. Gerade Kinder sind aufgrund ihrer eingeschränkten Einschätzungsfähigkeit und ihres besonderen Schutzbedürfnisses auf sichere, gut erkennbare und möglichst direkte Querungsmöglichkeiten angewiesen.



#### Handlungsziele

- A3** Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur
- A4** Fußverkehrsnetz verbessern und innerörtliche Querungen sichern
- D1** Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit (Vision Zero) & des subjektiven Sicherheitsgefühls

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.1** Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes
- 1.2** Wege zum ÖPNV
- 1.5** Komfortabel zu Fuß unterwegs
- 1.6** Erstellung von Schulwegeplänen
- 1.9** Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußverkehr
- 5.3** Kommunales Verkehrssicherheitsprogramm

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 1.7 Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Querungsstellen im Umfeld von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen sind daher gezielt zu überprüfen und bei Bedarf prioritär zu sichern oder auszubauen. Die Maßnahmen stehen dabei in engem Zusammenhang mit der Erstellung und Fortschreibung von Schulwegplänen (vgl. Maßnahme 1.6) und bilden einen wichtigen Bestandteil eines sicheren und durchgängigen Schulwegenetzes.

Grundlage der Maßnahme ist zunächst eine systematische Überprüfung der bestehenden Querungsanlagen im Stadtgebiet. Dabei sind sowohl die Verkehrssicherheit als auch Aspekte der Barrierefreiheit, Direktheit, Erkennbarkeit und Aufenthaltsqualität zu bewerten. Bestehende Querungsstellen sollen bei Bedarf optimiert und durch zusätzliche Querungsmöglichkeiten ergänzt werden. Die nachfolgende Kartendarstellung zeigt sowohl vorhandene Querungsanlagen als auch Bereiche mit weiterem Handlungsbedarf und dient als Grundlage für die schrittweise Priorisierung und Umsetzung.

Für Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen werden folgende Qualitätsstandards zugrunde gelegt:

- möglichst barrierefreie Querungsstellen in einem Abstand von etwa 150 m entlang klassifizierter Straßen (vgl. Apel, Brandt 1982)
- Einsatz von Querungsanlagen mit Vorrang für den Fußverkehr (z. B. Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen) entsprechend der örtlichen Anforderungen
- gute Sichtbeziehungen zwischen Fußverkehr und Kfz-Verkehr, insbesondere auch aus Sichthöhen von Kindern
- geringe Querungsdistanzen und möglichst direkte Wegeführungen
- Vermeidung planfreier Querungsanlagen (Unter- oder Überführungen) aufgrund eingeschränkter Barrierefreiheit und hoher Umwege (vgl. EFA 2002, Kap. 3.3.7.1)
- Wartezeiten an Lichtsignalanlagen von möglichst maximal 40 Sekunden; bei Bedarfsampeln maximal 7 Sekunden nach Anforderung (vgl. EFA 2002, Kap. 3.3.5.1)
- ausreichende Freigabezeiten und Ansatz einer Räumgeschwindigkeit von 1 m/s
- Rückmeldungen bei Anforderung von Bedarfsampeln gemäß RiLSA 2015 (Kap. 2.3.1.5)

An folgenden Stellen im Stadtgebiet ergibt sich insbesondere weiterer Querungsbedarf (vgl. Karte und Fotos):

- Weidacher Hauptstraße / Äußere Münchner Straße
- Untermarkt / Bahnhofstraße
- Badstraße / Am Bach / Paradiesweg (bereits in Planung)
- Bahnhofstraße / Am Floßkanal
- Margeritenstraße / Kräuterstraße (Kindergarten)
- Faulhaberstraße / Ab- und Auffahrten der B11 (Haltestelle Waldram / Skatepark)
- Faulhaberstraße / Sudetenstraße (Haltestelle Faulhaberstraße)



## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 1.7 Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

#### Erkennbarkeit

Querungsstellen wie FGÜ müssen gut beleuchtet sein, sodass die Querungsstelle und wartende Personen jederzeit deutlich erkennbar sind. Zusätzlich sind die vorgeschriebenen Verkehrszeichen (bei FGÜ: Zeichen 293 auf der Fahrbahn und Zeichen 350 an den Straßenseiten) gut sichtbar anzubringen, gegebenenfalls mit Zusatzbeleuchtung oder Vorankündigungsschildern zur Erhöhung der Aufmerksamkeit. Die Aufstellflächen an Querungsstellen müssen so gestaltet sein, dass wartende Personen gut sichtbar sind und ausreichend Platz haben, auch auf Mittelinseln. An Knotenpunkten sollen FGÜ 3 m (bis max. 5 m) vom Schnittpunkt der Fahrbahnkanten abgerückt angeordnet werden, damit ein einfahrendes Fahrzeug vor dem Überweg sicher halten kann. Verbesserungen der Sichtbeziehungen können oftmals schon durch Vegetationsrückschnitt oder Entfernen von Sichtbarrieren (z.B. Schildern auf Augenhöhe auf Mittelinseln) erzielt werden.

#### Barrierefreier Ausbau

Zu einem barrierefreien Ausbau von Querungsstellen gehören Absenkungen der Bordsteine möglichst in direkter Lauflinie, damit die Überquerung ohne Umwege möglich ist. Taktile Leitsysteme unterstützen sehbehinderte Menschen bei der Orientierung. Differenzierte Bordhöhen (0 bzw. 6 cm) ermöglichen sowohl mobilitäts- als auch seheingeschränkten Personen eine sichere Nutzung. Die Querneigung sollte unter 2 % und die Längsneigung unter 6 % sein. An Querungsstellen mit Signalanlagen sollten akustische Signale, Vibrationstaster und Richtungspfeile am Anforderungstaster ergänzt werden.

#### Signalisierung

Bei der Schaltung von Signalanlagen sollten Wartezeiten für den Fußverkehr maximal 40 Sekunden betragen; bei Bedarfsampeln sollen sie möglichst auf höchstens 7 Sekunden begrenzt sein. Zudem sollten Anforderungen durch den Fußverkehr bestätigt werden und Grünzeiten ausreichend lang sein (mind. 5s), damit eine sichere Querung für alle Nutzende möglich ist.

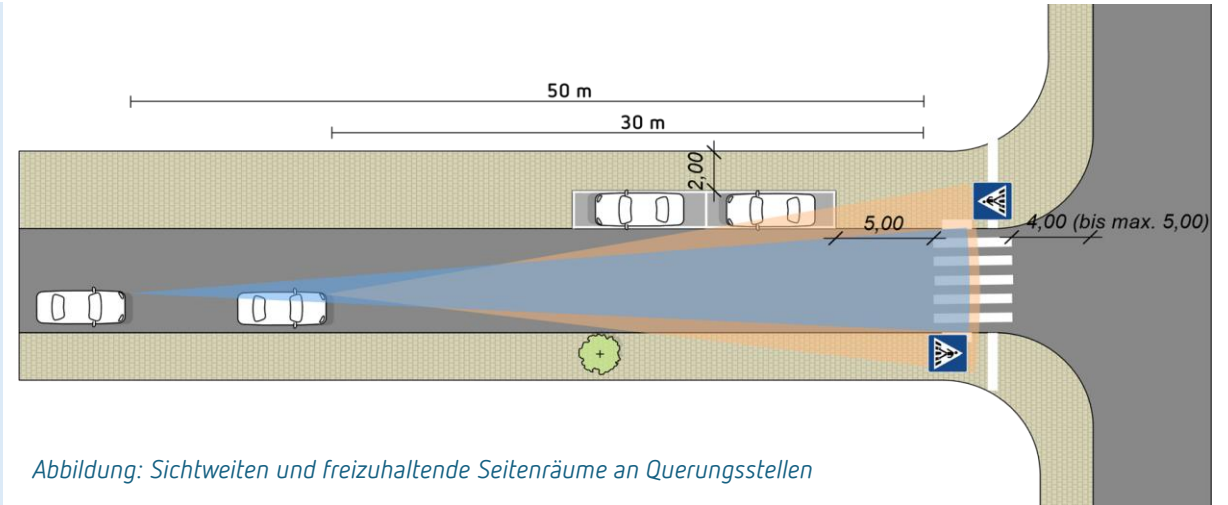


Abbildung: Sichtweiten und freizuhaltende Seitenräume an Querungsstellen



Barrierefreier Fußgängerüberweg, Alsfeld



Bedarfsampel, Karlsruhe

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 1.7 Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

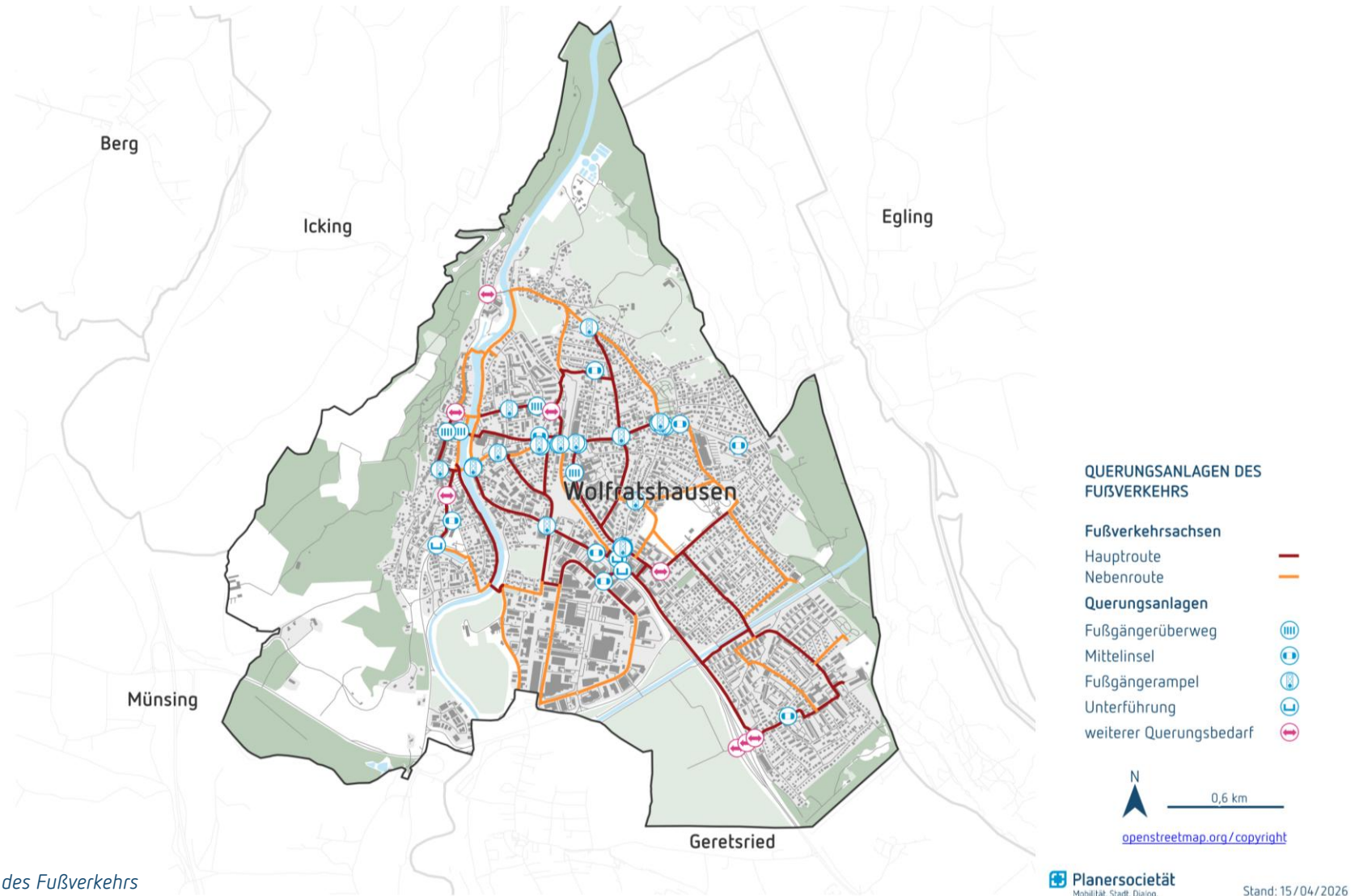


Abbildung: Querungsanlagen des Fußverkehrs

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 1.8 Fortführung der Planungen für die Marktstraße – Sichere und historische Altstadt für alle

**Handlungsfeld** Fußverkehr

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen**

**Kosten** ■ ■ ■

**Akteure** Stadtverw. Wolfratshausen, Staatl. Bauamt Weilheim, Gewerbetreibende und Gastronomie, Sanierungsberatung

**Einflussmöglichkeit der Stadt** ■ ■ ■

**Personalaufwand** ■ ■ ■

### Bausteine

- Weiterführung und Konkretisierung der bestehenden Planungen zur Umgestaltung der Marktstraße
- Ggf. Umsetzung erster Maßnahmen im Rahmen von Verkehrsversuchen
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Umsetzung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs
- Gestalterische Maßnahmen zur Verdeutlichung der neuen Verkehrsregelung
- Aufwertung des öffentlichen Raums

### Beschreibung

Die aus Ober- und Untermarkt bestehende Marktstraße bildet als historisches Zentrum und zentrale Einkaufsstraße das Kernstück der Wolfratshausener Altstadt. Als bedeutender öffentlicher Raum erfüllt sie vielfältige Funktionen als Aufenthaltsort und Standort für Einzelhandel, Gastronomie und öffentliche Einrichtungen, aber auch als Verkehrsraum. Entsprechend kommt ihrer Gestaltung eine Schlüsselrolle für die zukünftige Stadtentwicklung zu.

Die Marktstraße steht seit vielen Jahren im Spannungsfeld zwischen hoher Verkehrsbelastung und Aufenthaltsqualität. Insbesondere durch ihre Funktion als Bundesstraße B11 ist sie stark vom motorisierten Verkehr geprägt. Dies spiegelt sich lange in schmalen Gehwegen, begrenzten Aufenthaltsmöglichkeiten und Nutzungskonflikten zulasten des Fuß- und Radverkehrs sowie des Einzelhandels wider. Zwar konnte mit der Einführung der Einbahnstraßenregelung und deren dauerhafter Umsetzung bis Ende der 2000er Jahre eine spürbare Entlastung erreicht werden, dennoch stellt dies lediglich einen ersten Schritt dar. Eine weitergehende Neuordnung und gestalterische Aufwertung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds und einer höheren Aufenthaltsqualität wird weiterhin angestrebt.

Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) bereits 2017 grundlegende Zielsetzungen für die Weiterentwicklung der Marktstraße formuliert. Dazu zählen insbesondere die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Schaffung attraktiver und barrierefreier Räume für den Fußverkehr, die Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums. Gleichzeitig soll die Umgestaltung Impulse für private Investitionen setzen und zur Stärkung der Innenstadt beitragen.

Aufbauend darauf werden seit 2017 konkrete Planungen zur Umgestaltung der Marktstraße vorangetrieben. Im Oktober 2022 hat der Stadtrat die Vorentwurfsplanung beschlossen und die Fortführung der Entwurfsplanung für den zentralen Bereich der Einbahnstraße bestätigt.



### Handlungsziele

- A1** Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
- C1** Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastungen reduzieren
- C2** Stärkung und Entwicklung hochwertige Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.1** Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes
- 1.4** Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.5** Komfortabel zu Fuß unterwegs
- 1.9** Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußverkehr
- 2.5** Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen
- 2.6** Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 4.1** Fortführung Planungen Marktstraße
- 4.8** Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Ladezonenmanagement
- 5.4** Aufenthaltsqualität stärken – Erfahrbarkeit und Verkehrsversuche

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 1.8 Fortführung der Planungen für die Marktstraße – Sichere und historische Altstadt für alle

Unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen, insbesondere notwendiger Tiefbaumaßnahmen, des Sturzflutrisikomanagements sowie laufender und geplanter Hochbaumaßnahmen, sollen diese Planungen weitergeführt und schrittweise konkretisiert werden.

Ein zentraler Bestandteil der Maßnahme ist die Entwicklung eines verkehrsberuhigten, sicheren und barrierearmen Straßenraums, der den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht wird und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität in der Altstadt deutlich erhöht. Hierfür bietet insbesondere die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit reduzierter Geschwindigkeit (Tempo 20) und klar geregelterm Parken eine geeignete Grundlage. Ergänzend kann durch gestalterische Maßnahmen wie eine Hervorhebung der Ein- und Ausfahrtsbereiche („Torwirkung“), eine Reduzierung der Fahrgassenbreite sowie zusätzliche Querungsmöglichkeiten die Lesbarkeit und Einhaltung der Regelungen verbessert werden.

Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs stellt einen weiteren wichtigen Baustein dar (vgl. Maßnahme 4.1). Dabei gilt es, den vorhandenen Parkraum effizienter und verträglicher zu organisieren, etwa durch definierte Kurzzeitparkplätze sowie die Ausweisung von Lieferzonen mit festgelegten Zeitfenstern. Gleichzeitig sollen Engstellen reduziert und Flächen für den Fußverkehr gewonnen werden. Vor dem Hintergrund aktueller Planungen im Umfeld der Altstadt, in deren Zuge zusätzliche Parkkapazitäten geschaffen werden, ist perspektivisch eine Reduzierung von Stellplätzen in der Marktstraße denkbar und städtebaulich wünschenswert. Dadurch eröffnen sich neue Gestaltungsspielräume für Außengastronomie, Aufenthaltsflächen oder Begrünung. Gleichzeitig kann ein bedarfsgerechtes Angebot an Kurzzeitparkplätzen sowie Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen weiterhin in angemessenem Umfang vorgehalten werden.

Darüber hinaus bietet die Umgestaltung der Marktstraße die Chance, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum deutlich zu steigern. Dies umfasst neben der Schaffung von Flächen für die Außengastronomie auch zusätzliche Sitzgelegenheiten und Begrünungselemente, die das Mikroklima und das Stadtbild verbessern. Ergänzend tragen eine einheitliche, hochwertige Beleuchtung sowie eine verbesserte Wegweisung zur Erhöhung von Sicherheit und Orientierung bei.

Vor dem Hintergrund der finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen ist eine schrittweise Umsetzung der Maßnahmen sinnvoll. Kurzfristig können bereits punktuelle und kosteneffiziente Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Verkehrsorganisation beitragen, während langfristig eine umfassendere Umgestaltung im Einklang mit anderen städtischen Projekten erfolgen kann.

Auch die Umsetzung einzelner Maßnahmen im Rahmen temporärer Verkehrsversuche ist denkbar, beispielsweise in Form einer „Summer Street“ mit reduziertem Kfz-Verkehr, temporären Möblierungen, Parklets und zusätzlichen Aufenthaltsangeboten. Solche Ansätze ermöglichen es, neue Nutzungen und Gestaltungsoptionen im Realbetrieb zu erproben und Erkenntnisse für eine dauerhafte Umgestaltung zu gewinnen.



Wolfratshausen, Untermarkt (2025)



KI-Visualisierung: verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Untermarkt



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Bad Krozingen



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Bad Krozingen

Kennzeichnung von Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs



Verkehrsversuch „Summer Street“, Karlsruhe

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 1.9 Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußverkehr

Handlungsfeld	Fußverkehr
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Polizei, Sanierungsberatung
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

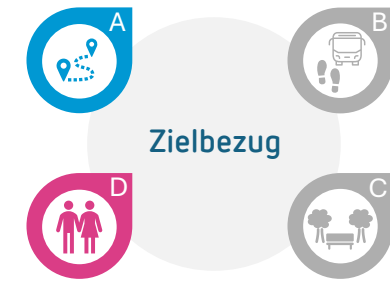
### Bausteine

- Regelmäßiges Monitoring des subjektiven und objektiven Sicherheitsgefühls im öffentlichen Raum
- Verbesserung der Beleuchtung an wichtigen Fußwegeverbindungen und Aufenthaltsbereichen
- Verstärkte Pflege und Reinigung öffentlicher Räume
- Sicherstellung eines zuverlässigen Winterdienstes auf wichtigen Fußwegeachsen
- Prävention, Erfassung und zeitnahe Beseitigung von Vandalismusschäden
- ggf. Erstellung eines „Angstfrei“-Konzeptes

### Beschreibung

Das subjektive Sicherheitsgefühl ist eine zentrale Voraussetzung für die Attraktivität und Nutzung des Fußverkehrs. Unabhängig von objektiven Unfallzahlen beeinflusst die persönliche Wahrnehmung von Sicherheit maßgeblich, ob Wege zu Fuß zurückgelegt werden und welche Routen gewählt werden. Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden oder in wenig frequentierten Bereichen können Unsicherheitsgefühle dazu führen, dass bestimmte Wege gemieden werden. Betroffen sind hiervon insbesondere Kinder, Frauen, ältere Menschen sowie mobilitätseingeschränkte Personen. Zur Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls ist daher eine regelmäßige Erfassung und Bewertung öffentlicher Räume erforderlich, die sowohl objektive Sicherheitsaspekte als auch subjektive Wahrnehmungen berücksichtigt. Ein kontinuierliches Monitoring ermöglicht es, Problembereiche frühzeitig zu identifizieren und gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthalts- und Wegequalität abzuleiten. Auch Hinweise aus der Bevölkerung sollen systematisch erfasst und in die Priorisierung von Maßnahmen einbezogen werden.

Ein wesentlicher Einflussfaktor ist eine ausreichende und qualitativ hochwertige Beleuchtung. Gut ausgeleuchtete Wege, Plätze, Unterführungen und Querungsbereiche tragen wesentlich zur Orientierung und zur gefühlten Sicherheit bei. In Wolfratshausen sind insbesondere die zahlreichen Unterführungen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Wege entlang von Isar-Loisach-Kanal und Loisach, aber auch Brücken wie etwa der Walsersteg als potenzielle Angsträume zu berücksichtigen, da sie aufgrund ihrer räumlichen Enge, eingeschränkten Einsehbarkeit und häufig fehlenden oder unzureichenden Beleuchtung das subjektive Sicherheitsgefühl beeinträchtigen können. Dies betrifft insbesondere auch straßenunabhängige Wegeverbindungen, die abseits des Kfz-Verkehrs verlaufen und dadurch zwar attraktiv für den Fuß- und Radverkehr sind, jedoch ohne ausreichende Beleuchtung und soziale Kontrolle als unsicher wahrgenommen werden können. Die Beleuchtung sollte möglichst blendfrei, energieeffizient und wartungsarm gestaltet werden. Bei identifizierten Angsträumen sind neben technischen Maßnahmen auch gestalterische



### Handlungsziele

- A5** Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen
- D1** Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit (Vision Zero) & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D4** Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit verstetigen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.3 Zustandserfassung und Instandsetzung der Gehwege
- 1.5 Komfortabel zu Fuß unterwegs
- 1.6 Erstellung von Schulwegeplänen
- 4.5 Förderung der Verkehrssicherheit
- 5.2 Sichere und rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen
- 5.3 Kommunales Verkehrssicherheitsprogramm

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 1.9 Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußverkehr

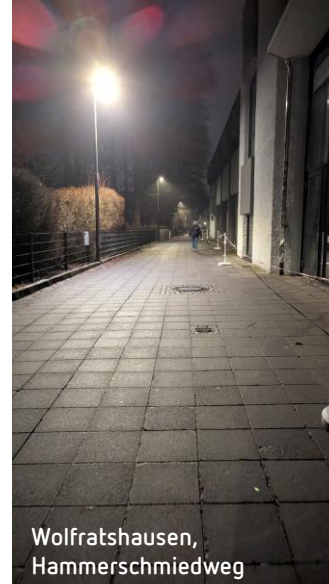
Aufwertungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität zu prüfen.

Darüber hinaus beeinflusst auch der allgemeine Zustand des öffentlichen Raums das Sicherheitsgefühl im Fußverkehr. Gepflegte Grün- und Freiflächen, Sauberkeit sowie ein zuverlässiger Winterdienst tragen wesentlich zu einer positiven Wahrnehmung und höheren Aufenthaltsqualität bei. Ebenso können regelmäßige Abfallbeseitigung, Grünschnitt sowie die Prävention und zeitnahe Beseitigung von Vandalismusschäden dazu beitragen, Unsicherheitsgefühle zu reduzieren und die Nutzbarkeit öffentlicher Räume zu verbessern.

Etliche Kommunen haben in den vergangenen Jahren sogenannte Angstraum- bzw. „Angstfrei“-Konzepte erarbeitet oder fortgeschrieben, in denen öffentliche Räume systematisch im Hinblick auf das subjektive Sicherheitsempfinden bewertet werden. Beispiele hierfür sind die Stadt Wuppertal mit der Fortschreibung ihres Angstraumkonzeptes zum Konzept „AngstfreiRäume“ sowie die Stadt Dortmund mit einem Aktionsplan zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls in identifizierten Angsträumen. Diese Konzepte zeigen, dass neben objektiven Sicherheitsdaten insbesondere die Wahrnehmung der Nutzerinnen und Nutzer ein entscheidender Faktor für die Wahl von Wegen und die Attraktivität des Fußverkehrs ist.

Für Wolfratshausen bietet ein vereinfachter, auf die örtlichen Rahmenbedingungen angepasster Ansatz die Möglichkeit, bestehende Unsicherheitsräume systematisch zu identifizieren und regelmäßig zu überprüfen, ohne hierfür ein eigenständiges großstädtisches Sicherheitskonzept aufstellen zu müssen. Insbesondere Unterführungen, Brückenbauwerke, Wege entlang von Isar und Loisach sowie straßenunabhängige Wegeverbindungen können im Rahmen eines kontinuierlichen Monitorings hinsichtlich Beleuchtung, Einsehbarkeit, Aufenthaltsqualität und sozialer Kontrolle bewertet werden.

Durch die Verknüpfung von Rückmeldungen aus der Bevölkerung mit fachlichen Begehungen können Maßnahmen zielgerichtet priorisiert und schrittweise umgesetzt werden. Dies stärkt nicht nur das subjektive Sicherheitsgefühl, sondern erhöht insgesamt die Nutzungsbereitschaft des Fußverkehrs, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden. Davon profitieren insbesondere Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen sowie Frauen.



Wolfratshausen,  
Hammerschmiedweg



Wolfratshausen, Bahnhof



Wolfratshausen, Unterführung B11



Wolfratshausen, Sebastiani-Steg

## 6.2 Handlungsfeld

## Radverkehr



## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

# Radverkehr

Wolfratshausen bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Die kompakte Stadtstruktur sowie die vergleichsweise kurzen Wege innerhalb des Stadtgebiets ermöglichen eine hohe Alltagsauglichkeit des Fahrrads. Gleichzeitig stellt die Lage im Alpenvorland mit attraktiven Landschaftsräumen entlang von Isar und Loisach ein zusätzliches Potenzial für den Freizeit- und Tourismusverkehr dar.

Trotz dieser günstigen Rahmenbedingungen besteht im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur und -führung in Teilen des Stadtgebiets noch Entwicklungsbedarf. Insbesondere Netzlücken, Engstellen sowie qualitative Defizite an Knotenpunkten beeinträchtigen die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs. Auch die Ausstattung mit ergänzender Infrastruktur, wie hochwertigen Radabstellanlagen oder Serviceangeboten, ist bislang nicht flächendeckend vorhanden.

Radverkehrsförderung ist vor allem Angebotsplanung. Ein sicheres, durchgängiges und komfortables Radverkehrsnetz bildet die Grundlage dafür, dass mehr Menschen das Fahrrad im Alltag nutzen. Neben der Infrastruktur spielen auch Aspekte wie Kommunikation und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Ziel ist es daher, den Radverkehr als eigenständiges Verkehrsmittel zu stärken und gleichzeitig besser in den Umweltverbund zu integrieren. Dabei orientiert sich die Radverkehrsplanung auch an den Zielsetzungen des Bayerischen Radgesetzes (BayRadG), das 2023 als landesweiter Rechtsrahmen zur Stärkung des Radverkehrs neu geschaffen wurde. Es unterstützt ausdrücklich den Ausbau eines zusammenhängenden Radnetzes, die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Stärkung kommunaler Radverkehrsstrukturen.

Das Mobilitätskonzept verfolgt das Ziel, die bestehenden Potenziale des Radverkehrs in Wolfratshausen

weiterzuentwickeln und dessen Anteil am Modal Split langfristig zu erhöhen. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit steht dabei insbesondere die Schaffung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes im Fokus, das sowohl den Alltags- als auch den Freizeitverkehr berücksichtigt. Die folgenden Maßnahmenpakete wurden für den Radverkehr in Wolfratshausen entwickelt:

**2.1** Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes

**2.2** Ausweisung von Fahrradstraßen

**2.3** Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten

**2.4** Regionale Verbindungen stärken

**2.5** Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen

**2.6** Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten

**2.7** Service und Komfort für den Radverkehr

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes

Handlungsfeld	Radverkehr
Priorisierung	■ ■ ■
Zeitrahmen	➔ ➔ ➔
Kosten	■ ■ ■
Akteure	Stadtverwaltung, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim, Nachbarkommunen
Einflussmöglichkeit der Stadt	■ ■ ■
Personalaufwand	■ ■ ■

#### Bausteine

- Entwicklung und Abstimmung eines gesamtstädtischen Zielnetzes
- Festlegung von Qualitätsstandards
- Analyse und Priorisierung von Netzlücken, Engstellen und Konfliktbereichen
- Planung von Maßnahmen zur Netzschließung und Qualifizierung bestehender Routen
- Abstimmung mit Landkreis und Nachbarkommunen
- Stufenweise Umsetzung und kontinuierliche Evaluation des Netzes

#### Beschreibung

Ein zusammenhängendes, sicheres und komfortables Radverkehrsnetz ist die zentrale Grundlage, um den Radverkehr in Wolfratshausen zu fördern. Die Maßnahme zielt darauf ab, ein gesamtstädtisches Zielnetz zu entwickeln, das alle wichtigen Alltags- und Freizeitbeziehungen systematisch abbildet und eine durchgängige, verständliche und attraktive Führung für den Radverkehr gewährleistet. Die Entwicklung eines solchen Netzes steht im Einklang mit den Zielen des Bayerischen Radgesetzes (Art. 1 BayRadG), das die Verdichtung kommunaler Radverkehrsnetze als Bestandteil des übergeordneten Radnetzes Bayern empfiehlt.

Das Radverkehrsnetz ist hierarchisch in Haupt- und Nebenrouten gegliedert. Haupttrouten verbinden die wichtigsten Quell- und Zielorte wie Altstadt, Bahnhof, Schulen, Wohngebiete sowie zentrale Versorgungs- und Freizeitstandorte. Sie ermöglichen eine möglichst direkte und zügige Führung des Radverkehrs. Nebenrouten ergänzen dieses Netz, erschließen weitere Stadtbereiche und stellen die flächendeckende Erreichbarkeit sicher. Gleichzeitig wird das Netz in die bestehenden und geplanten Radverkehrsverbindungen des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen integriert. Es berücksichtigt damit wichtige Verbindungen für einen nahtlosen Übergang in die Nachbarkommunen, insbesondere nach Geretsried, Icking und Münsing sowie Egling.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Schaffung durchgängiger und sicherer Verbindungen. Bestehende Netzlücken sollen geschlossen, Engstellen beseitigt und vorhandene Radverkehrsanlagen qualitativ aufgewertet werden. Konfliktbereiche im bestehenden Netz, beispielsweise entlang stark belasteter Straßen wie der Schießstättstraße, der Königsdorfer Straße oder der Geltinger Straße, werden analysiert und durch geeignete Maßnahmen, wie alternative Routenführungen oder bauliche Anpassungen, entschärft. Bislang fehlende Verbindungen, wie im Bereich zwischen dem Gleisdreieck und der Wettersteinstraße, sind im weiteren Planungsprozess vertieft zu prüfen.



#### Handlungsziele

- A1** Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
- B1** Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen
- B4** Schaffung eines durchgängigen und qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetzes
- D1** Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D3** Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.4 Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.6 Erstellung von Schulwegeplänen
- 2.2 Ausweisung von Fahrradstraßen
- 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten
- 2.4 Regionale Verbindungen stärken
- 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 3.4 Mobilitätsstationen/Mobilpunkte
- 3.7 Anschlussmobilität am Bahnhof stärken
- 4.5 Förderung der Verkehrssicherheit
- 5.5 Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

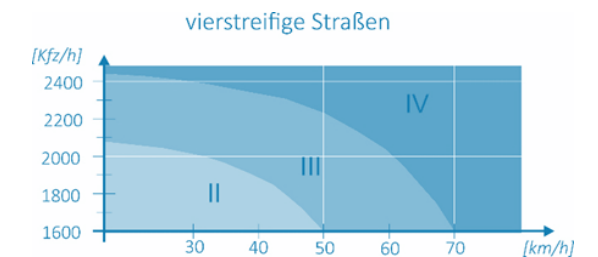
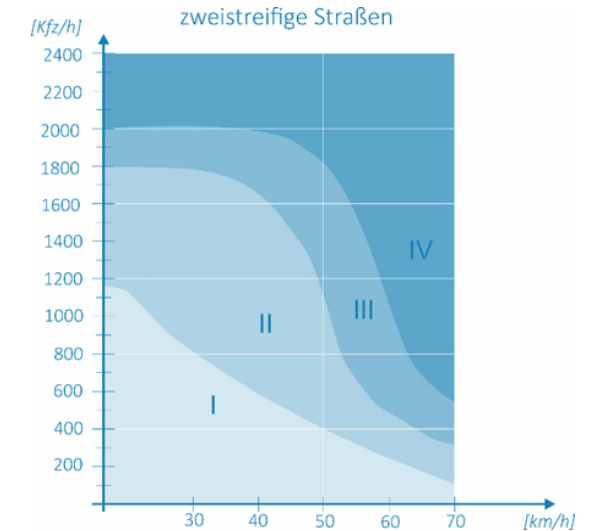
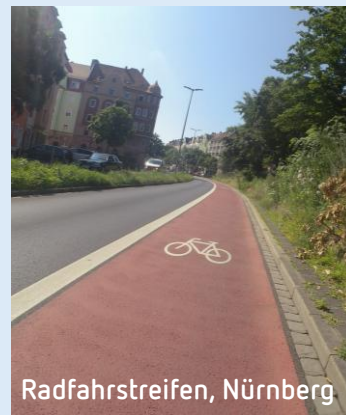
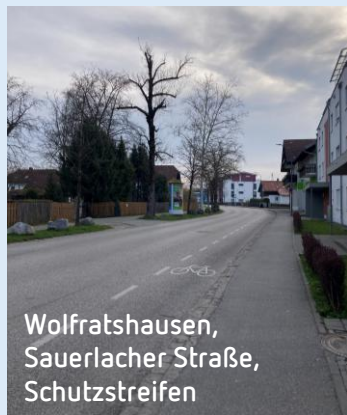
## 2.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes

Zur Sicherstellung einer hohen Qualität werden einheitliche Standards für die Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur definiert: Grundlage des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes sind einheitliche Qualitätsstandards, die sich an den aktuellen Regelwerken (insbesondere ERA, H RSV, RASt, E Klima sowie StVO/VwV-StVO) orientieren und eine sichere, komfortable und durchgängige Führung des Radverkehrs gewährleisten. Dadurch soll der Radverkehr als mindestens gleichwertiges Verkehrsmittel im Alltag gestärkt und eine hohe Netzqualität über alle wichtigen Ziel- und Quellverbindungen hinweg sichergestellt werden. Die E Klima besagt sogar, dass „die Belange des (...) Rad- und Fußverkehrs generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren sind“.

Die Auswahl geeigneter Führungsformen erfolgt regelwerksbasiert und richtet sich insbesondere nach der Kfz-Verkehrsstärke, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie den verfügbaren Straßenräumen. Entsprechend den Einsatzbereichen der ERA wird zwischen Mischverkehr, Markierungslösungen (z. B. Schutzstreifen) und baulich getrennten Führungen unterschieden (vgl. Abbildung „Einsatz Radverkehrsführungsformen“). Außerorts bilden ergänzend die Vorgaben der RAL sowie die Netzbedeutung der Strecke die Grundlage für die Wahl der Führungsform.

Das Radverkehrsnetz in Wolfratshausen wird in Haupt- und Nebenrouten differenziert.

- **Hauptrouten** sind auf eine direkte, zügige und komfortable Führung des Radverkehrs ausgerichtet und zeichnen sich durch erhöhte Qualitätsstandards aus, insbesondere hinsichtlich der Straßenquerschnitte, durchgängiger und möglichst bevorzogter Führung, sicherer Knotenpunktgestaltung, Beschleunigung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen sowie einer hohen Netzverständlichkeit.
- **Nebenrouten** ergänzen das Hauptnetz und stellen die Erschließung innerhalb der Wohnquartiere sowie die Verknüpfung untergeordneter Ziele durch eine sichere Führung im Mischverkehr, gute Orientierung sowie die funktionale Anbindung an das Hauptnetz sicher.



- I = Mischverkehr mit anderen Fahrzeugen auf der Fahrbahn
- II = Schutzstreifen; Gehweg/Radfahrer frei und Radweg ohne Benutzungspflicht
- III = Trennen wird empfohlen (Radweg, Radfahrstreifen, Gemeinsamer/Getrennter Geh- und Radweg)
- IV = Trennen ist unerlässlich (Radweg, Radfahrstreifen, Gemeinsamer/Getrennter Geh- und Radweg)

Abbildung: Einsatz Radverkehrsführungsformen

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes

Für die Führungsformen des Radverkehrs werden folgende Mindest- bzw. Zielbreiten als Planungsstandard zugrunde gelegt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Standards insbesondere im bestehenden Straßenraum aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeiten, bestehender Bebauung sowie konkurrierender Nutzungsansprüche nicht überall vollständig eingehalten werden können. Insbesondere bei Bestandumbauten sind die Regelmaße daher häufig nur eingeschränkt umsetzbar, sodass situationsbezogene und abwägende Lösungen erforderlich werden.

- Radfahrstreifen (innerorts):  $\geq 1,85$  m (inkl. Markierung)
- Schutzstreifen (inner- und außerorts):  $\geq 1,50$  m (besser  $\geq 1,75$  m)
- Einrichtung Radweg (beidseitig, innerorts):  $\geq 2,00$  m
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts):  $\geq 2,50$  m
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (beidseitig, außerorts einseitig):  $\geq 2,50$  m
- Fahrradstraße:  $\geq 4,00$  m Fahrbahnbreite

Diese Werte gelten jeweils zuzüglich erforderlicher Sicherheitstrennstreifen als Regel- bzw. Mindeststandards im Hauptnetz. Im Nebennetz sind in begründeten Einzelfällen Abweichungen möglich, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt.

Neben den Breitenanforderungen sind eine gute Oberflächenqualität, beispielsweise in Form von Asphalt oder fadenlosem Pflaster, eine klare und intuitive Wegführung sowie eine angemessene Beleuchtung wesentliche Qualitätsmerkmale. Besondere Bedeutung kommt der sicheren Gestaltung von Knotenpunkten und Querungsstellen (vgl. Maßnahme 2.3) sowie der Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten (vgl. Maßnahme 2.6) zu. Das Netz wird durch eine durchgängige Wegweisung und Markierung ergänzt.

Das entwickelte Radverkehrsnetz dient als strategische Grundlage für die Priorisierung und schrittweise Umsetzung einzelner Maßnahmen sowie für die gezielte Akquirierung von Fördermitteln. In diesem Zusammenhang ist auch die stufenweise Einrichtung von Fahrradstraßen entlang geeigneter Netzabschnitte vorgesehen (vgl. Maßnahme 2.2). Darüber hinaus werden entlang des Netzes wichtige Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln berücksichtigt, insbesondere durch die Integration von Fahrradabstellanlagen (vgl. Maßnahme 2.5) und die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr sowie Mobilstationen (vgl. Maßnahme 3.4), um intermodale Wegeketten zu fördern. Gleichzeitig bildet das gesamtstädtische Radverkehrsnetz die Grundlage für die Weiterentwicklung regionaler Verbindungen und wird mit den übergeordneten Routen des Landkreises und der Nachbarkommunen verknüpft (vgl. Maßnahme 2.4).

Die Kartendarstellung zeigt das entwickelte Zielnetz mit Haupt- und Nebenrouten sowie ergänzend die vorgeschlagenen Fahrradstraßen und bildet damit die konzeptionelle Grundlage für die zukünftige Radverkehrsentwicklung in Wolfratshausen.

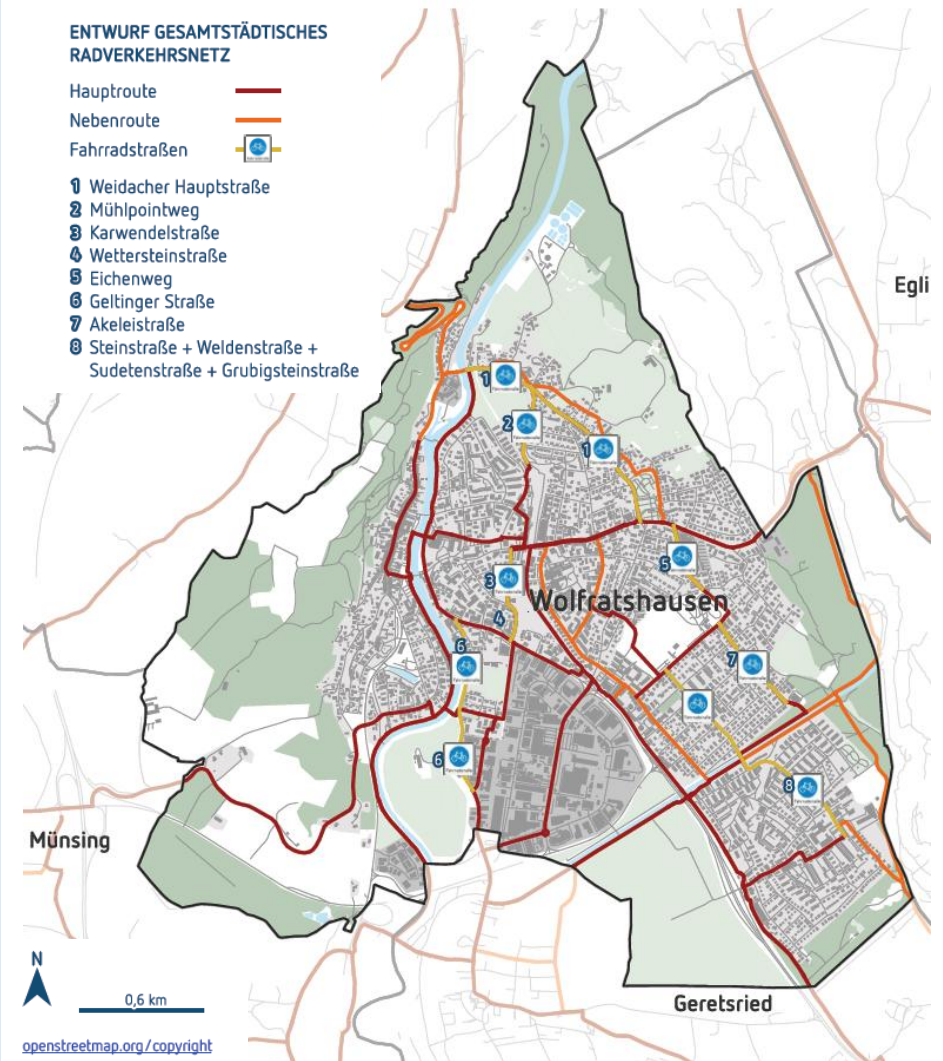


Abbildung: Entwurf des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.2 Ausweisung von Fahrradstraßen

Handlungsfeld	Radverkehr
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Polizei, Sanierungsberatung
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

### Bausteine

- Prüfung und Auswahl geeigneter Straßenabschnitte für Fahrradstraßen
- Festlegung der Gestaltungs- und Markierungsstandards
- Integration in das städtische Radverkehrsnetz, Anbindung an regionale Radrouten
- Begleitende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierung und Öffentlichkeitsarbeit
- Monitoring der Nutzung, Akzeptanz und ggf. Anpassung der Maßnahmen

### Beschreibung

Fahrradstraßen sind gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) spezielle Fahrbahnen, die vorrangig dem Radverkehr sowie Elektrokraftfahrzeugen vorbehalten sind. Sie werden durch das Verkehrszeichen 244.1 gekennzeichnet. Für alle Verkehrsteilnehmenden gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Andere Fahrzeuge, etwa der allgemeine Kfz-Verkehr oder Anliegerverkehr, können durch entsprechende Zusatzbeschilderung zugelassen werden. Radfahrende dürfen grundsätzlich nebeneinander fahren. Ist Kfz-Verkehr zugelassen, darf dieser den Radverkehr weder gefährden noch behindern und muss seine Geschwindigkeit gegebenenfalls weiter reduzieren (Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO). Beim Überholen von Radfahrenden ist durch den Kfz-Verkehr ein seitlicher Mindestabstand von 1,5 m einzuhalten (§ 5 Absatz 4 StVO).

Im Radverkehrsnetz für Wolfratshausen ist die Ausweisung von Fahrradstraßen mit zugelassenem Kfz-Verkehr ausdrücklich vorgesehen. Die hierfür in Betracht kommenden Straßenzüge sind bereits heute überwiegend als Tempo-30-Bereiche ausgewiesen.

Fahrradstraßen können sowohl innerorts als auch außerorts eingerichtet werden und sollten vorzugsweise abseits übergeordneter Verkehrsstraßen sowie des klassifizierten Hauptverkehrsnetzes liegen. Eine Einrichtung im Kfz-Vorbehaltsnetz ist grundsätzlich möglich, bedarf jedoch einer sorgfältigen Abwägung. Ab einer prognostizierten Kfz-Verkehrsstärke von etwa 2.500 Kfz pro 24 Stunden wird in der Regel von einer Einrichtung abgeraten.

Als Alternative zu Radverkehrsführungen entlang stark belasteter Hauptverkehrsstraßen werden Fahrradstraßen häufig in Nebenstraßen angeordnet. In der Praxis befinden sie sich vielfach in Tempo-30-Zonen innerhalb von Wohngebieten. Diese Straßen übernehmen meist eine Erschließungsfunktion und binden wichtige Ziele wie Schulen oder Wohnquartiere an, weshalb sie häufig für den Kfz-Verkehr freigegeben sind.



### Handlungsziele

- A1** Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
- B1** Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen
- B4** Schaffung eines durchgängigen und qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetzes
- D1** Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D3** Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.4** Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.6** Erstellung von Schulwegeplänen
- 2.1** Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes
- 2.3** Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten
- 2.6** Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 4.5** Förderung der Verkehrssicherheit
- 5.4** Aufenthaltsqualität stärken – Erfahrbarkeit und Verkehrsversuche
- 5.5** Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.2 Ausweisung von Fahrradstraßen

Unabhängig davon muss die Gestaltung stets den Vorrang des Radverkehrs deutlich machen. Um wichtige Achsen im Radverkehr zu stärken und Reisezeiten zu verkürzen, wird empfohlen Fahrradstraßen an Kreuzungen und Einmündungen Vorrang einzuräumen.

Die StVO sieht verschiedene Gründe für die Anordnung von Fahrradstraßen vor. Diese können gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 9 Satz 1 aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs oder gemäß § 45 Absatz 1b Nr. 5 zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung eingerichtet werden. Die Ausweisung erfolgt über die Verkehrszeichen 244.1 (Beginn) und 244.2 (Ende).

Ergänzend sind die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu berücksichtigen. Demnach kommen Fahrradstraßen insbesondere auf Straßen in Betracht, die

- eine hohe Fahrradverkehrsdichte
- oder eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte
- oder eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr
- oder eine lediglich untergeordnete Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr aufweisen.

Für die Sicherheit und Funktionsfähigkeit von Fahrradstraßen ist eine einheitliche und gut erkennbare Gestaltung entscheidend, da die spezifischen Regelungen vielen Verkehrsteilnehmenden nicht ausreichend bekannt sind. Die Umsetzung sollte sich daher eng an den Empfehlungen des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes orientieren (vgl. Maßnahme 2.1).

Fahrradstraßen sind ein wirksames Instrument, um den Radverkehr im innerörtlichen Straßennetz sicher, attraktiv und bevorrechtigt zu führen. Sie eignen sich insbesondere für Neben- und Wohnstraßen mit geringer Kfz-Belastung und ermöglichen dem Radverkehr eine zügige und komfortable Fortbewegung bei gleichzeitig erhöhtem Sicherheitsgefühl. Durch ihre sichtbare Gestaltung und Markierung entfalten sie zudem eine wichtige Signalwirkung im Straßenraum und stärken die Wahrnehmung des Radverkehrs. Die gezielte Ausweisung geeigneter Gemeindestraßen entspricht auch den Empfehlungen des Bayerischen Radgesetzes (Art. 11 BayRadG).

In Wolfratshausen gibt es keine Fahrradstraßen. Die stufenweise Einführung geeigneter Straßenzüge bietet die Möglichkeit, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu reduzieren und die Sichtbarkeit des Radverkehrs im Stadtbild zu stärken. Die geplanten Fahrradstraßen werden in das gesamtstädtische Radverkehrsnetz sowie in regionale Radrouten eingebunden und kontinuierlich hinsichtlich Nutzung und Akzeptanz evaluiert.

Bei Planung und Umsetzung werden Aspekte wie Barrierefreiheit, eine sichere und komfortable Führung an Knotenpunkten sowie eine klare und verständliche Beschilderung berücksichtigt. Begleitende Maßnahmen – etwa zur Geschwindigkeitsdämpfung, zur Verbesserung von Schulradverbindungen sowie zur Öffentlichkeitsarbeit – flankieren die Einführung. Ebenso ist die frühzeitige Einbindung relevanter Akteure erforderlich, insbesondere unter Berücksichtigung der Anforderungen von Feuerwehr, Rettungsdiensten und Entsorgungsunternehmen.

Die nachfolgende Kartendarstellung gibt einen Überblick über geeignete Straßenzüge, die sich aufgrund ihrer Nutzung, Netzfunktion und Bedeutung für den Alltagsradverkehr besonders für die Umsetzung von Fahrradstraßen eignen:

- Weidacher Hauptstraße
- Mühlpointweg
- Karwendelstraße
- Wettersteinstraße
- Eichenweg
- Geltinger Straße
- Akeleistraße
- Steinstraße über Weldenstraße und Sudetenstraße bis einschließlich Grubigsteinstraße

Die Karte zeigt auch ihre Einbindung in das geplante Radverkehrsnetz der Stadt.

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.2 Ausweisung von Fahrradstraßen

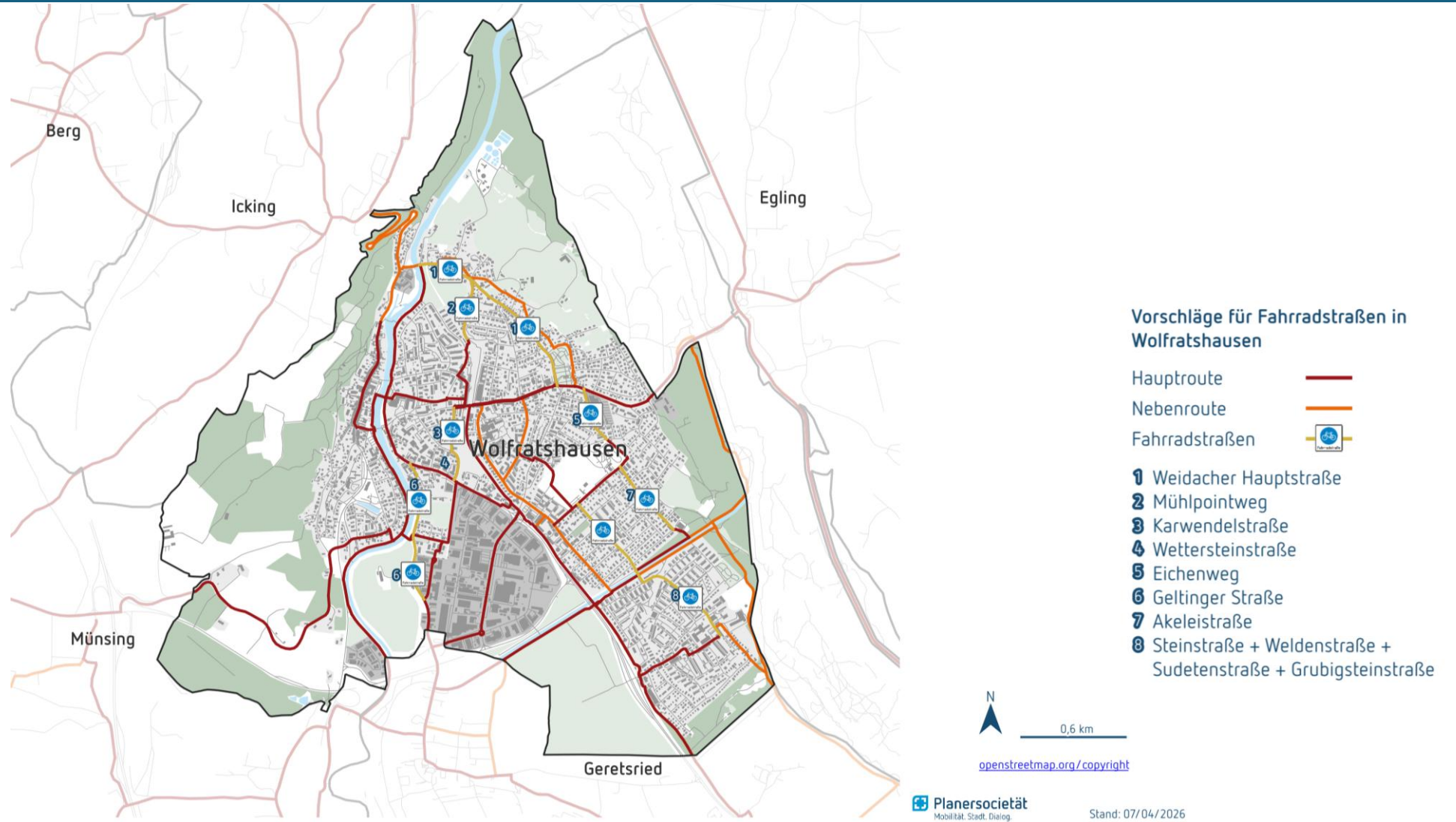


Abbildung: Vorschläge für Fahrradstraßen in Wolfratshausen

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.2 Ausweisung von Fahrradstraßen

### Gestaltung von Fahrradstraßen

Idealerweise orientiert sich die Gestaltung an den Vorgaben der vorhandenen Leitfäden und der Gestaltungsgrundsätze des Landes (Musterblatt "Fahrradstraßen" der AGFK Bayern), um einen regionalen und landesweiten Wiedererkennungswert und Verständnis zu erzielen.

### Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Die Einführung von Fahrradstraßen geht mit Veränderungen für alle Verkehrsteilnehmenden einher und erfordert eine begleitende Informations- und Sensibilisierungskampagne, um Anwohnende, Radfahrende und Kfz-Nutzende frühzeitig über die neuen Regelungen, die Vorteile für die Verkehrssicherheit und die Förderung des Radverkehrs zu informieren. Bewährte Maßnahmen sind z. B. Informationsflyer, großformatige Banner an den betroffenen Straßen, temporäre Schilder mit den wichtigsten Regeln sowie digitale Hinweise auf der städtischen Website und in sozialen Medien.

### Netzeinbindung einer Fahrradstraße

- Beschilderung Verkehrszeichen 244.1; Piktogramm Verkehrszeichen 244.1
- Rote Einfärbung und Verengung des Einmündungsbereichs durch vorgezogene Seitenräume („Torsituation“)
- Ggf. Sinusschwelle zur Beruhigung des Kfz-Verkehrs

### Streckenabschnitte und Knotenpunkte

- (Eingefärbter) Asphalt an Knotenpunkten
- Radverkehr an Knotenpunkten bevorzugen
- Kein Kopfsteinpflaster
  - Radfahrspur (1,5 m je Richtung) aus Betonstein oder gebrannten Ziegeln
  - Naturstein schneiden und neu verlegen
  - Fugen ausgießen
- Möglichst keine Senkrecht- und Schrägparkstände für den Kfz-Verkehr
- Rote Leitlinie (gestrichelt)
- Radabstellanlagen im öffentlichen Raum



Fahrradstraße, Singen



Hinweise zur Nutzung einer Fahrradstraße, Geldern



Fahrradstraße, Göttingen

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.2 Ausweisung von Fahrradstraßen

### Exkurs: Ruhender Verkehr in Fahrradstraßen

Der Umgang mit ruhendem Verkehr stellt einen zentralen Aspekt bei der Planung und Gestaltung von Fahrradstraßen dar. Parkende Fahrzeuge sowie Parkwechsellvorgänge zählen zu den häufigsten Ursachen für Konflikte und Unsicherheiten im Radverkehr. Insbesondere das sogenannte „Dooring“-Risiko sowie das Ausweichen in den Gegenverkehr oder auf angrenzende Flächen beeinträchtigen sowohl die Verkehrssicherheit als auch den Fahrkomfort erheblich.

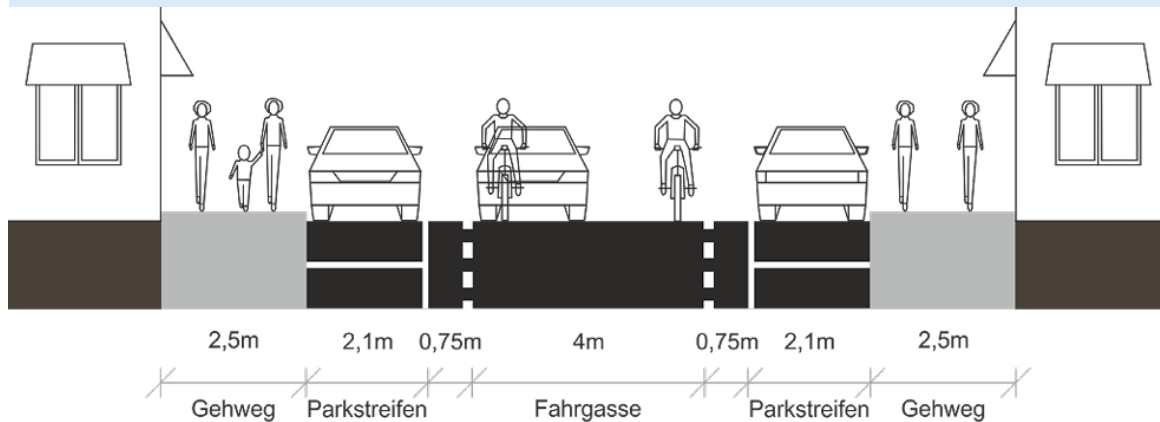
Grundsätzlich ist in Fahrradstraßen eine klare Trennung zwischen Fahrgasse und ruhendem Verkehr erforderlich. Hierzu wird die Anlage von Sicherheitstrennstreifen zwischen parkenden Fahrzeugen und der Fahrgasse empfohlen. Diese sollten in der Regel eine Breite von mindestens 0,75 m (inkl. Markierung) aufweisen. In begründeten Ausnahmefällen kann eine Reduzierung auf etwa 0,50 m erfolgen, sofern gute Sichtbeziehungen bestehen und nur geringe Parkwechsellvorgänge zu erwarten sind. Die Trennstreifen erhöhen die Sicherheit und verbessern auch die visuelle Erkennbarkeit der Fahrradstraße.

Auch die Dimensionierung der Fahrgasse steht in engem Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr. Eine Regelbreite von mindestens 4,00 m ermöglicht Begegnungsfälle zwischen Radverkehr und Kfz sowie das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden. Bei schmaleren Querschnitten steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Radfahrende in den Sicherheitsraum parkender Fahrzeuge ausweichen müssen, was das Unfallrisiko erhöht.

Die Art der Parkstände spielt ebenfalls eine wichtige Rolle. Längsparkstände sind insbesondere in Fahrradstraßen gegenüber Schräg- oder Senkrechtparkständen zu bevorzugen, da letztere zusätzliche Konflikte durch ein- und ausparkende Fahrzeuge verursachen.

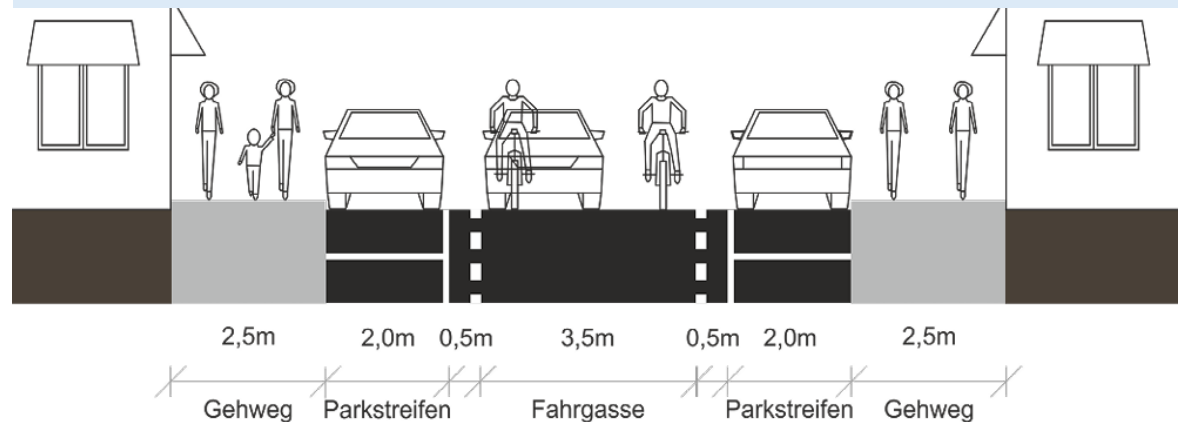
Ein weiteres wesentliches Problem stellt das kurzzeitige Halten von Fahrzeugen, etwa für Liefer- oder Ladezwecke, dar. Dieses führt häufig zu Blockaden der Fahrgasse und zwingt Radfahrende zu Ausweichmanövern. Daher ist es erforderlich, den Lieferverkehr gezielt zu organisieren und durch ausgewiesene Ladezonen zu lenken, um ungeordnetes Halten im Straßenraum zu vermeiden.

Regelquerschnitt für eine Fahrradstraße mit Längsparkständen



Quelle: Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis (Bergische Universität Wuppertal; Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH)

Empfohlene Mindestbreiten für eine Fahrradstraße, wenn die verfügbaren Breiten für Regelmäße nicht ausreichen, geringe Verkehrsstärken und gute Sichtbeziehungen vorhanden sind sowie nur wenige Parkwechsellvorgänge bei Anwohnerparken zu erwarten sind



Quelle: Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis (Bergische Universität Wuppertal; Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH)

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten

Handlungsfeld	Radverkehr
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim, Polizei
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Systematische Erfassung und Priorisierung relevanter Knotenpunkte
- Detailanalyse ausgewählter Knotenpunkte
- Entwicklung standortspezifischer Maßnahmen
- Prüfung und Anpassung von Signalsteuerungen
- Verbesserung der Sichtbeziehungen und Reduzierung von Abbiegekonflikten
- Stufenweise Umsetzung und begleitende Evaluation der Maßnahmen hinsichtlich Sicherheit und Nutzungsqualität

#### Beschreibung

Die Gestaltung von Knotenpunkten hat einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort im Radverkehr. Sie entscheidet auch über die Attraktivität einer Radverbindung. Knotenpunkte sind zentrale Elemente im Verkehrsnetz und häufig Orte mit erhöhtem Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Verkehrsarten. In Wolfratshausen zeigen sich insbesondere an stark frequentierten und komplexen Knotenpunkten Defizite in Bezug auf Verkehrssicherheit, Übersichtlichkeit und die Führung des Fuß- und Radverkehrs. Ziel der Maßnahme ist eine systematische Qualifizierung sowie eine sichere und nutzerfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten entsprechend Art. 10 des BayRadG, wonach die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs besonders zu berücksichtigen sind.

Im Fokus steht die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch klare Führungen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Reduzierung von Konflikten mit dem MIV. Das soll durch bessere Sichtbeziehungen, die Minimierung von Abbiegekonflikten und eine eindeutige Radverkehrsführung erreicht werden. Ergänzend sollen lange Wartezeiten und umwegige Führungen reduziert werden, um die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen.

Zur Umsetzung werden bewährte Musterlösungen und Qualitätsstandards herangezogen, die sich an den aktuellen Regelwerken (ERA und E Klima) orientieren. Dazu gehören unter anderem die Einrichtung von Querungshilfen zur sicheren Überquerung von Fahrbahnen, die Markierung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) an signalisierten Knotenpunkten sowie vorgezogene Haltelinien zur besseren Sichtbarkeit des Radverkehrs. Darüber hinaus kann die Rotmarkierung von Radfurten zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Sicherheit beitragen. An geeigneten Stellen ist zudem eine Bevorrechtigung des Radverkehrs, beispielsweise im Zuge von Fahrradstraßen, zu prüfen.

Ein besonderer Fokus liegt auf sensiblen Bereichen wie Schulwegen sowie auf Knotenpunkten mit hoher Verkehrsbelastung oder nachgewiesener Unfallauffälligkeit. Als zentraler Lupenraum wird der Knotenpunktbereich Königsdorfer Straße/Schießstättstraße/Pfaffenrieder Straße vertieft betrachtet.



#### Handlungsziele

- A1** Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
- A4** Fußverkehrsnetz verbessern und innerörtliche Querungen sichern
- B4** Schaffung eines durchgängigen und qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetzes
- D1** Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D3** Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.4** Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.6** Erstellung von Schulwegeplänen
- 2.1** Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes
- 2.2** Ausweisung von Fahrradstraßen
- 2.6** Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 4.3** Qualifizierung von Knotenpunkten
- 4.5** Förderung der Verkehrssicherheit
- 5.3** Kommunales Verkehrssicherheitsprogramm

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten

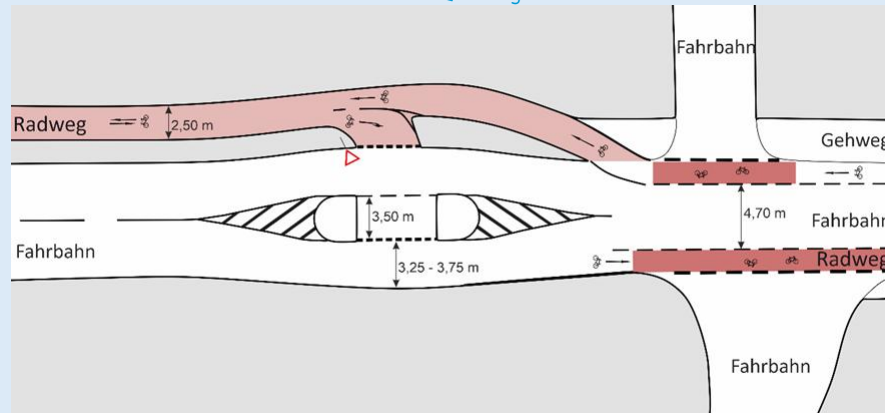
### Musterlösungen und Qualitätsstandards für Knotenpunkte

Für verschiedene Herausforderungen im Bereich von Kreuzungen und Querungen werden im Folgenden Musterlösungen für Knotenpunkte vorgestellt, die in der Regel aus den ERA und E Klima abgeleitet sind. Diese Lösungen werden kurz skizziert. Das Ziel besteht dabei stets darin, den Radverkehr sicher und zugleich schnell zu führen.

#### Querungshilfen

Querungshilfen werden in der Regel bei der Auflösung einseitiger Radwege vorgeschlagen, meist am Übergang von außerorts zu innerorts, um Fuß- und Radverkehr das Queren zu erleichtern. Durch die Aufteilung des Quervorgangs auf jeweils einen Fahrstreifen, können sich die Querenden besser auf den Verkehr konzentrieren. Die extrem gefährlichen „Überschreiten-Unfälle“ können durch Querungshilfen gut verhindert werden. Für eine sichere Querung mit mehreren Radfahrenden und Lastenrädern sind Aufstellbreiten von mindestens 3,0 m erforderlich. Die genauen Standorte sind jeweils im Einzelfall zu prüfen. Je nach Ausprägung können Querungshilfen auch eine sinnvolle Maßnahme zur Geschwindigkeitsdämpfung in der Ortseinfahrt darstellen. Dazu werden die Querungshilfen im Verhältnis zur Fahrbahn leicht angewinkelt angeordnet. Ein möglicher Prüfstandort hierfür ist die Ortseinfahrt der Sauerlacher Straße im Bereich der Lärchenstraße.

Bau Querungshilfe/Mittelinsel für den Radverkehr



Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA



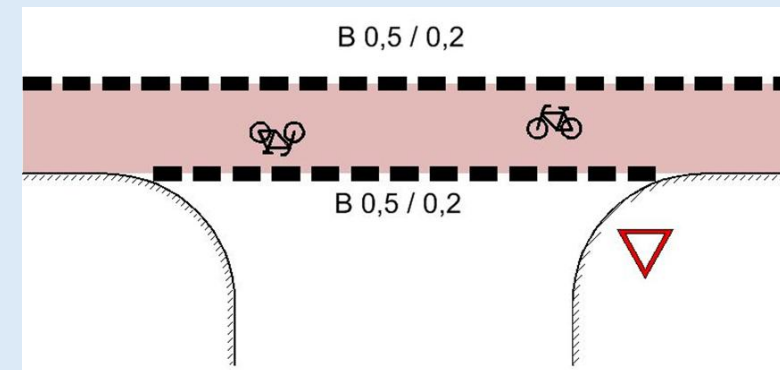
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen, Bocholt

### Aufgeweitete Radaufstellstreifen

Weitere Verbesserungen zur Beschleunigung und Sicherung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen können durch die Einrichtung von vorgezogenen Haltelinien und aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) erzielt werden. Vorgezogene Haltelinien werden markiert, um den Radverkehr ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu führen und Konflikte mit rechtsabbiegender Kfz-Verkehr zu reduzieren. ARAS sind bei einer Führung im Mischverkehr zu markieren. Sie ermöglichen das direkte Linksabbiegen und verfügen über breite Aufstellbereiche für Radfahrende.

### Rotmarkierung von Furten

Als einfache Standardlösung wird die Rotfärbung von Furten für den Radverkehr an Vorfahrtstraßen überall dort empfohlen, wo Gehwegüberfahrten nicht möglich oder sinnvoll sind, beispielsweise bei einmündenden Hauptverkehrsstraßen oder bei starkem Schwerverkehr.



Rotmarkierung von Furten

Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten

#### Verzicht auf bedingt verträgliches Abbiegen

An signalisierten Knotenpunkten stellt insbesondere das gleichzeitige Rechtsabbiegen des Kfz-Verkehrs bei paralleler Freigabe des Fuß- und Radverkehrs ein wesentliches Konflikt- und Unfallrisiko dar. Dies betrifft insbesondere Situationen mit hohem Schwerverkehrsanteil, da abbiegende Lkw zu schwerwiegenden Abbiegeunfällen mit dem Fuß- und Radverkehr führen können.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte daher insbesondere an stark belasteten Knotenpunkten geprüft werden, ob auf sogenannte bedingt verträgliche Führungen verzichtet werden kann. Stattdessen sind nach Möglichkeit getrennte Signalphasen für abbiegenden Kfz-Verkehr sowie den querenden Fuß- und Radverkehr vorzusehen. Hierdurch können Konflikte deutlich reduziert sowie die Sichtbarkeit und Sicherheit des Umweltverbands verbessert werden.

Besondere Bedeutung kommt dabei Knotenpunkten mit hohen Fuß- und Radverkehrsstärken, Schulwegen sowie Strecken mit regelmäßigem Schwerverkehr zu.

Baulich getrennte Radfurt zur konfliktfreien Führung des Radverkehrs an einer Lichtsignalanlage



Radfurt, Bocholt

#### Grünpfeil für Radfahrer

Der Grünpfeil für den Radverkehr erlaubt Radfahrenden, nach dem Anhalten auch bei roter Ampel nach rechts abzubiegen. Die allgemeine Grünpfeilregelung für alle Fahrzeuge gilt ebenfalls für das Rad, wenn aus einem rechtsseitigen Radfahrstreifen oder einem straßenbegleitenden baulichen Radweg nach rechts abgelenkt wird.

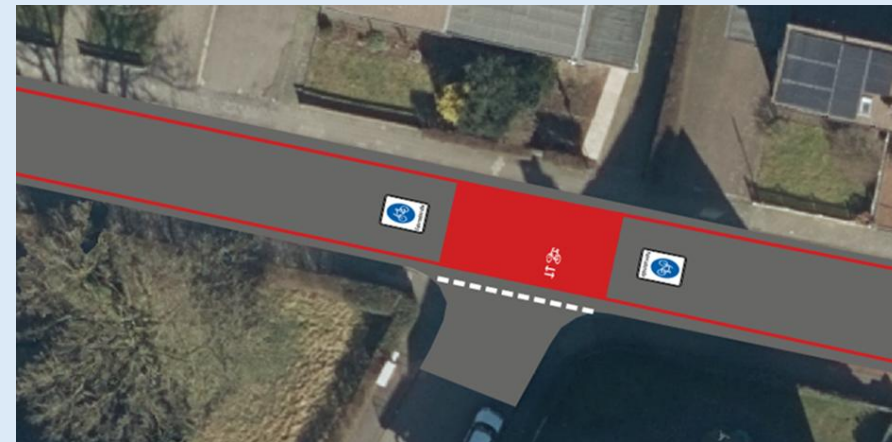
Beschilderung Grünpfeil für den Radverkehr



#### Vorrang für Fahrradstraßen

Ähnlich wie im vorherigen Beispiel können Fahrradstraßen gegenüber Nebenstraßen sowohl innerorts als auch außerorts bevorzugt werden, um den Radverkehr zu beschleunigen. Der Vorrang der Fahrradstraße wird durch Beschilderung und eine Anrampung der querenden Straße verdeutlicht und gesichert.

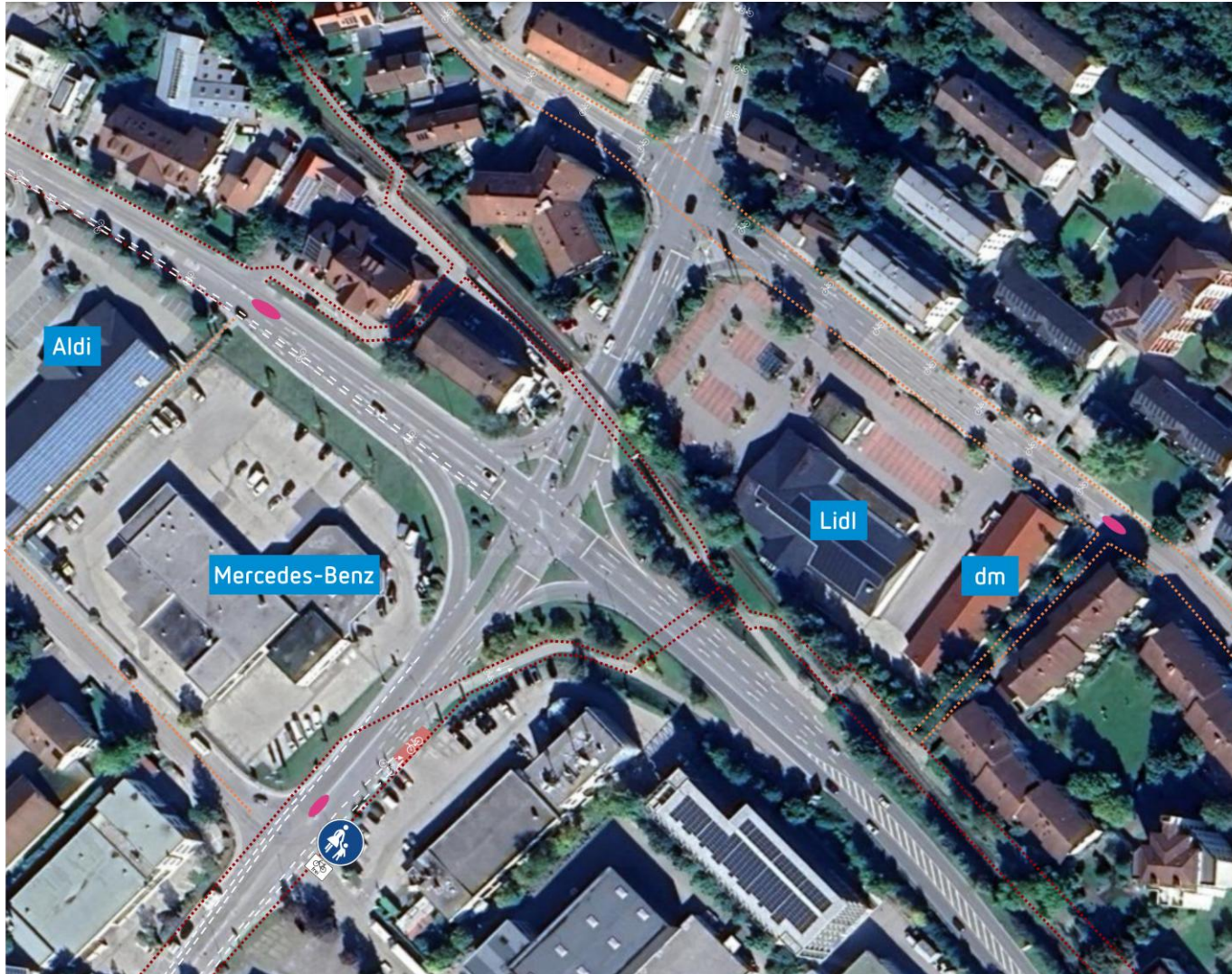
Skizze: Markierung zur Vorrangregelung für Fahrradstraßen



Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten – Lupenraum Königsdorfer Straße



Quelle: Website Google 2026 Luftbild

Der Knotenpunktbereich Königsdorfer Straße/Pfaffenrieder Straße/Schießstättstraße stellt aufgrund der hohen Verkehrsbelastung, der räumlich beengten Situation sowie der komplexen Verkehrsbeziehungen eine besondere Herausforderung für den Fuß- und Radverkehr dar. Insbesondere die hohen Kfz-Verkehrsstärken, mehrere Abbiegebeziehungen sowie die begrenzten Straßenraumbreiten erschweren eine sichere, komfortable und direkte Führung des Fuß- und Radverkehrs.

Auch eine direkte Führung des Radverkehrs über den Knotenpunkt ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der unübersichtlichen Verkehrsabläufe nur eingeschränkt geeignet. Gleichzeitig bestehen vor Ort nur geringe räumliche Spielräume für größere bauliche Umgestaltungen oder zusätzliche eigenständige Radverkehrsanlagen. Auch die Umgestaltung des Knotenpunkts zu einem Kreisverkehr ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sowie der komplexen Verkehrsbeziehungen nur unter besonderen Bedingungen umsetzbar.

Vor diesem Hintergrund liegt der Schwerpunkt der vorgeschlagenen Maßnahmen darauf, den Fuß- und Radverkehr möglichst konfliktarm und großräumig um den Knotenpunkt herumzuführen sowie bestehende straßenunabhängige Verbindungen gezielt zu qualifizieren und besser miteinander zu verknüpfen.



Wolfratshausen, Pfaffenrieder Straße



Wolfratshausen, Margeritenstraße

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten – Lupenraum Königsdorfer Straße

#### Konfliktsituation in der Unterführung



Aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs weist die bestehende Unterführung deutliche funktionale Defizite auf. Die vorhandenen Breiten entsprechen nicht den Anforderungen der Regelwerke. Pro Fahrtrichtung sollten mindestens 1,5 m zzgl. Abstand zur Wand vorgesehen werden, um insbesondere bei gleichzeitigem Fuß- und Radverkehr ausreichend Platz zu bieten.

Zusätzlich erschweren die kurzen Sichtweiten sowie die Steigungs- und Gefällesituation eine sichere Nutzung. Trotz vorhandener Hinweise zum Schrittfahren ist davon auszugehen, dass Radfahrende die Unterführung aufgrund der topografischen Situation teilweise mit höherer Geschwindigkeit befahren. Hierdurch entstehen Konflikte und Gefährdungen insbesondere gegenüber zu Fuß Gehenden.

Vor diesem Hintergrund ist die Unterführung nur eingeschränkt als leistungsfähige und komfortable Hauptverbindung für den Radverkehr geeignet. Ziel sollte daher sein, alternative und konfliktärmere Führungen im Umfeld zu stärken und die Belastung der Unterführung langfristig zu reduzieren.

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten – Lupenraum Königsdorfer Straße

#### Führung des Radverkehrs über die Geltinger Straße, Wallbergstraße und Bürgermeister-Seidl-Straße



Quelle: Website Google 2026 Luftbild

Um den Quell- und Zielverkehr des Rad- und Fußverkehrs, der nicht unmittelbar aus dem Kern des Gewerbegebiets stammt oder dorthin führt, konfliktarm und großräumig um den Knotenpunktbereich herumzuführen, soll insbesondere die Verbindung über die Geltinger Straße, Wallbergstraße und Bürgermeister-Seidl-Straße gestärkt werden.

Hierzu ist vorgesehen, die Geltinger Straße als Fahrradstraße auszuweisen, um eine attraktive und sichere Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr zu schaffen. Über diese Achse bestehen Verbindungen in Richtung Geretsried und Gelting, über den Walsersteg in Richtung Westen über die Loisach sowie durch den Anschluss an das Radverkehrsnetz zum Wolfratshauer Bahnhof. Ergänzend soll der bestehende gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Gleisanlagen und parallel zur Geltinger Straße weiter ausgebaut werden, um eine leistungsfähige, straßenunabhängige Verbindung für den Radverkehr zu schaffen.

Ein wesentlicher Vorteil dieser Führung besteht darin, dass die stark belastete Kreuzung Königsdorfer Straße/Pfaffenrieder Straße/Schießstättstraße vermieden werden kann. Stattdessen soll die bestehende Querungshilfe an der Königsdorfer Straße auf Höhe des EDEKA-Marktes geringfügig nach Osten verlegt werden, um eine sichere und direktere Querung und den Anschluss an die als Fahrradstraße vorgesehene Wettersteinstraße zu ermöglichen. Zur zusätzlichen Beschleunigung des Radverkehrs soll die Querungsstelle mit einer intelligenten Lichtsignalanlage ausgestattet werden. Spezielle Sensoren erkennen Radfahrende bereits vor Erreichen der Anlage und fordern frühzeitig Grün an. Dadurch kann der Radverkehr im Idealfall ohne Halt passieren und gegenüber dem Kfz-Verkehr attraktiver geführt werden. Anschließend kann über die Wettersteinstraße, die ebenfalls als Fahrradstraße vorgesehen ist, eine direkte Verbindung in Richtung Bahnhof hergestellt werden.

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten – Lupenraum Königsdorfer Straße

#### Radverkehrsanlage entlang der Königsdorfer Straße



Quelle: Website Google 2026 Luftbild

Zur Verbesserung der Radverkehrsführung entlang der Königsdorfer Straße soll geprüft werden, ob auch ohne einen umfassenden Straßenumbau punktuelle Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur umgesetzt werden können.

Denkbar wäre die Einrichtung eines baulich oder markierungstechnisch geführten Einrichtungsradwegs auf der nördlichen Straßenseite. Auf eine Zweirichtungsführung sollte aufgrund der zahlreichen Grundstückszufahrten sowie der damit verbundenen Konfliktpotenziale an Ein- und Ausfahrten verzichtet werden. Ergänzend könnte auf der südlichen Straßenseite ein einseitiger Schutzstreifen eingerichtet werden. Zur zusätzlichen Sensibilisierung des Kfz-Verkehrs und zur Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs bieten sich ergänzende Fahrradpiktogrammketten an.



Wolfratshausen, Königsdorfer Straße

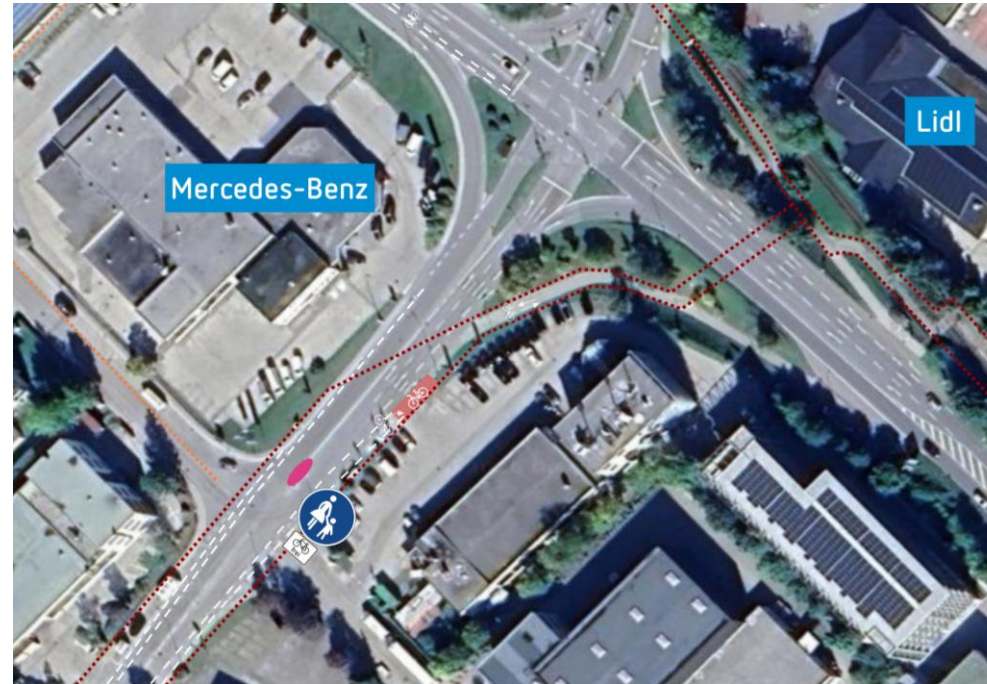


Wolfratshausen, Königsdorfer Straße

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten – Lupenraum Königsdorfer Straße

#### Wegweisung der Radverkehrsführung nach der Unterführung aus Richtung Norden



Quelle: Website Google 2026 Luftbild



Radfahrende, die die Unterführung aus Richtung Norden kommend nutzen, gelangen derzeit hinter dem Knotenpunktbereich auf einem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg entgegen der Fahrtrichtung. Diese Verkehrsführung ist nicht intuitiv verständlich und führt teilweise zu unsicheren Fahrmanövern.

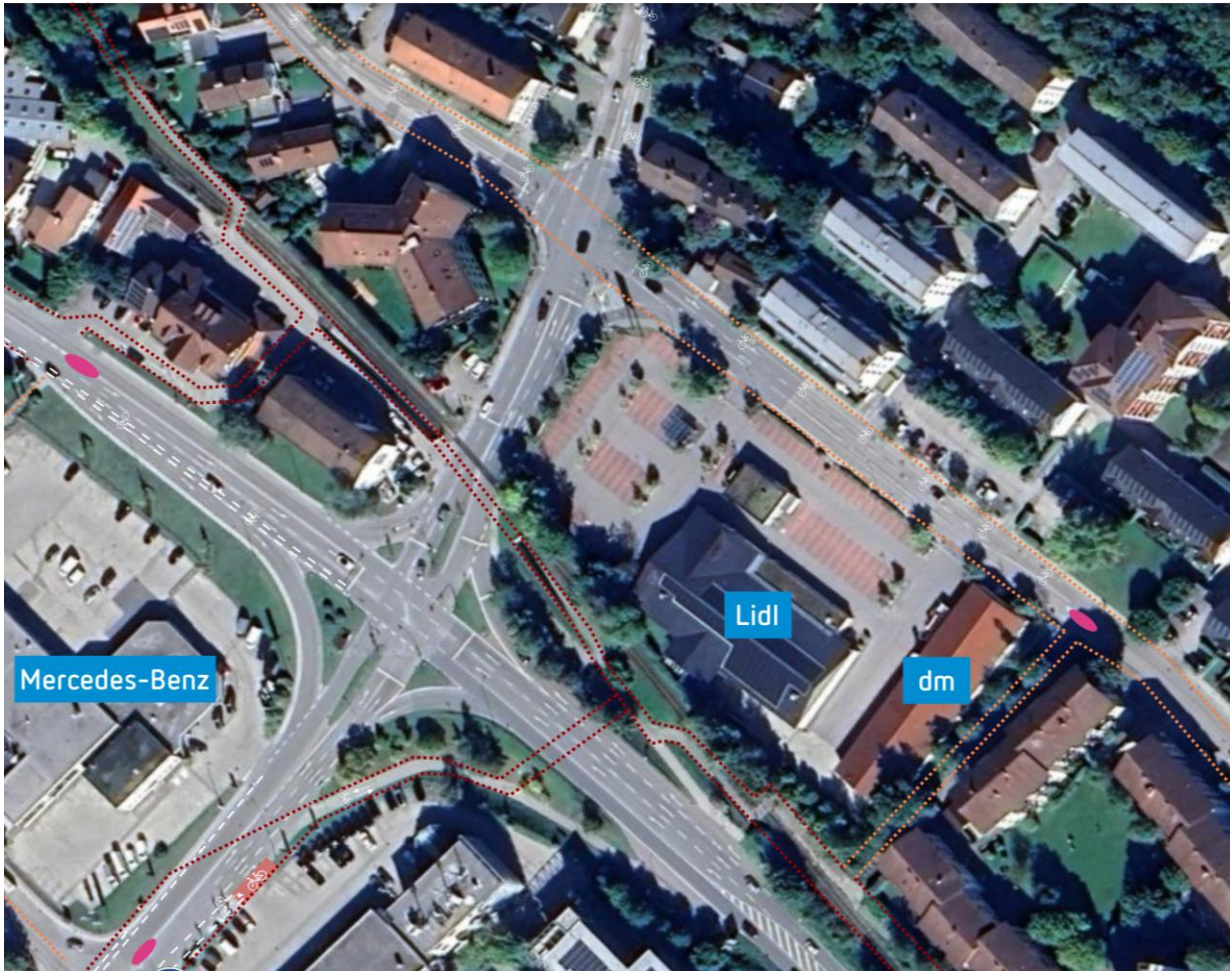
Künftig soll die Führung des Radverkehrs daher klarer und eindeutiger gekennzeichnet und rechtzeitig kommuniziert werden. Vorgesehen ist, Radfahrende bis zum Ende des Gehwegs im Bereich Hans-Urmiller-Ring zu leiten und dort über die bestehende Querungshilfe sicher auf die gegenüberliegende Straßenseite zu führen. Anschließend kann auf den vorhandenen Schutzstreifen in Fahrtrichtung Süden aufgefahren werden.

Zur Verbesserung der Sichtbarkeit und Verkehrssicherheit sollte insbesondere im Bereich der Grundstücksausfahrt der Kfz-Werkstatt bzw. des Fahrzeughändlers die Radverkehrsführung zusätzlich hervorgehoben werden. Hierzu wird eine Rotmarkierung der Querungsbereiche in Kombination mit Fahrradpiktogrammen empfohlen, um sowohl den Verlauf der Radverkehrsführung deutlich zu machen als auch den ausfahrenden Kfz-Verkehr frühzeitig auf querende Radfahrende aufmerksam zu machen.

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten – Lupenraum Königsdorfer Straße

#### Anschluss an die Margeritenstraße und den Moosbauerweg



Quelle: Website Google 2026 Luftbild

Für Fahrbeziehungen in Richtung Bahnhof und Innenstadt soll der Radverkehr – insbesondere aus Richtung Süden sowie aus Waldram und Farchet kommend – bevorzugt über die Wegeverbindung hinter dem dm-Markt zur Margeritenstraße geführt werden. Dort kann gegebenenfalls die Ergänzung einer zusätzlichen Querungshilfe geprüft werden. Über die signalgesicherte Querung mit aufgeweiteten Radaufstellstreifen an der Kreuzung Schießstättstraße/Margeritenstraße/Moosbauerweg kann anschließend der Moosbauerweg erreicht werden, der im Radverkehrsnetz als wichtige Verbindung in Richtung Bahnhof vorgesehen ist.

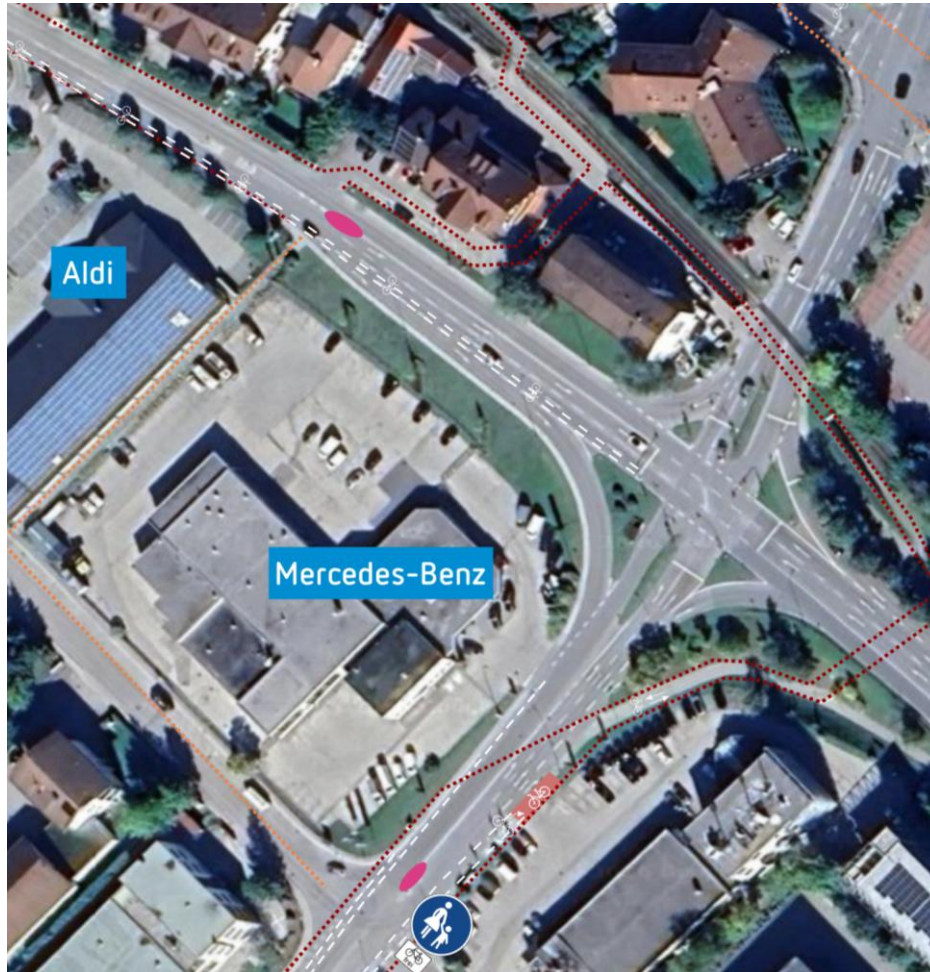


Visualisierung Margeritenstraße

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten – Lupenraum Königsdorfer Straße

#### Verbindung zwischen Königsdorfer Straße und Gewerbegebiet



Quelle: Website Google 2026 Luftbild



Wolfratshausen, Königsdorfer Straße



Wolfratshausen, Königsdorfer Straße

Für Radfahrende, die aus Richtung Westen kommend von der Königsdorfer Straße in das Gewerbegebiet fahren möchten, bestehen unterschiedliche Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsführung.

Eine kurzfristig umsetzbare Lösung besteht in der Nutzung der bestehenden Wegeverbindung zwischen dem ALDI-Markt und der Mercedes-Benz-Niederlassung. Über diesen Verbindungsweg kann der stark belastete Knotenpunkt Königsdorfer Straße/Pfaffenrieder Straße/Schießstättstraße umfahren und der Hans-Urmiller-Ring direkt erreicht werden. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine barrierefreie Anpassung der Übergangsbereiche, insbesondere durch die Absenkung der Bordsteine zur sicheren und komfortablen Befahrbarkeit. Darüber hinaus sollte die bestehende Querungsstelle an der Königsdorfer Straße so angepasst bzw. verlängert werden, dass sie unmittelbar an den Verbindungsweg zwischen ALDI und Mercedes-Benz anbindet und dadurch eine direkte sowie sichere Querung ermöglicht.

Zur weiteren Qualifizierung der Verbindung sollte zudem geprüft werden, ob auf dem Hans-Urmiller-Ring durch eine Neuordnung bzw. teilweise Rücknahme des ruhenden Verkehrs die Markierung eines Schutzstreifens möglich ist. Alternativ könnten durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie die Markierung von Fahrradpiktogrammketten sichere und verständliche Führungsangebote für den Radverkehr geschaffen werden.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob durch eine Neuaufteilung der Fahrstreifenflächen auf der Königsdorfer Straße – beispielsweise durch den Rückbau einzelner Abbiegespuren – zusätzliche Flächen für den Radverkehr geschaffen werden können. Denkbar wäre hierbei insbesondere die Wegnahme des Linksabbiegerstreifens von der Königsdorfer Straße in die Schießstättstr. zur Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens für das Rechtsabbiegen in die Pfaffenrieder Straße.

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.4 Regionale Verbindungen stärken

Handlungsfeld	Radverkehr
Priorisierung	
Zeitraumen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, Nachbarkommunen, Staatliches Bauamt Weilheim
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

### Bausteine

- Analyse und Priorisierung regionaler Pendler- und Freizeitachsen
- Qualitätsverbesserung bestehender Verbindungen
- Prüfung leistungsfähiger Verbindungen (z. B. Radschnellwege)
- Lösungen für topografische Herausforderungen entwickeln
- Optimierung von Wegweisung und Beschilderung
- Pflege und Weiterentwicklung touristischer Radrouten

### Beschreibung

Die Stärkung regionaler Radverkehrsverbindungen ist ein wesentlicher Baustein zur Förderung des Alltags- und Freizeitverkehrs in Wolfratshausen und steht im Einklang mit den Zielen des BayRadG, insbesondere dem Aufbau und der Verdichtung des Radnetzes Bayern (Art.1 BayRadG). Aufgrund der engen funktionalen Verflechtungen mit den umliegenden Kommunen kommt der Qualität der interkommunalen Radverbindungen eine besondere Bedeutung zu, weshalb diese sicher, durchgängig und attraktiv zu gestalten sind, um eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen.

Ein Schwerpunkt liegt auf der Optimierung der bestehenden Pendlerverbindungen zwischen Wolfratshausen und den Nachbarkommunen. Die Routen sind hinsichtlich Sicherheit, Direktheit und Komfort zu überprüfen und gezielt auszubauen; perspektivisch sind auch übergeordnete Ansätze wie Radschnellverbindungen gemäß Art.2 Abs.2 BayRadG zu berücksichtigen. Gleichzeitig gilt es, bestehende Nutzungskonflikte, etwa zwischen Radfahrenden und Fußgängern auf gemeinsamen Wegen, durch klare Regelungen und geeignete infrastrukturelle Lösungen, insb. durch Einhaltung der Mindestbreiten (vgl. Maßnahme 2.1), zu reduzieren. Eine einheitliche und gut verständliche Beschilderung regionaler und touristischer Routen stärkt sowohl den Alltags- als auch den Freizeitradverkehr sowie den Radtourismus.

Besondere Herausforderungen bestehen in topografisch anspruchsvollen Abschnitten wie entlang der B11 in Richtung Icking. Hier sind innovative Lösungsansätze zu prüfen, um die Befahrbarkeit für den Radverkehr zu verbessern. Denkbar sind beispielsweise unterstützende Infrastrukturen wie Fahrradlifte oder alternative, weniger steigungsintensive Routenführungen.

Für die Entwicklung regionaler Radverbindungen ist eine enge interkommunale Abstimmung sowie die Koordination unterschiedlicher Baulastträger erforderlich. Insbesondere an Ortsgrenzen und bei Wechseln der Führungsform ist auf eine verständliche und sichere Gestaltung zu achten. Ergänzend sollen bestehende touristische Routen wie der Isarradweg qualitativ gesichert und weiterentwickelt werden, um ihr Potenzial für den Freizeitverkehr besser zu nutzen.



### Handlungsziele

- A1** Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
- B1** Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen
- B3** Kommunalgrenzüberschreitende Verkehre optim.
- B4** Schaffung eines durchgängigen und qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetzes

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 2.1** Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes
- 2.5** Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen
- 3.2** Attraktive Verbindung in die Region
- 3.7** Anschlussmobilität am Bahnhof stärken
- 5.6** Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie



Radschnellweg 1 zwischen Mühlheim und Essen



Beschilderung Walldorf

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.5 Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen

Handlungsfeld	Radverkehr
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Gewerbetreibende, Deutsche Bahn, Grundstückseigentümer, Sanierungsberatung
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

- Bausteine**
- Bestandsaufnahme bestehender Abstellanlagen und Prüfung von Anzahl, Qualität und Sicherheit
  - Identifikation und Prüfung von Potenzialstandorten (z. B. Altstadt, Bahnhof, Schulen, Gewerbegebiete)
  - Festlegung hochwertiger Ausstattungsmerkmale: überdacht, abschließbar, E-Bike-Lademöglichkeiten, Radservicepunkte, usw.
  - Berücksichtigung verschiedener Nutzergruppen, insbesondere E-Bikes, Pedelecs und Lastenräder
  - Kapazitätsausbau an überlasteten Standorten und Integration von Auslastungsinformationen

**Beschreibung**

Ein bedarfsgerechtes, sicheres und komfortables Angebot an Fahrradabstellanlagen ist eine zentrale Voraussetzung zur Förderung des Radverkehrs und zur Stärkung des Umweltverbunds. Ziel der Maßnahme ist der Ausbau qualitativ hochwertiger, sicherer und witterungsgeschützter Abstellmöglichkeiten an wichtigen Zielorten im Stadtgebiet von Wolfratshausen. Art. 2 Abs. 4 BayRadG unterstreicht die Bedeutung öffentlich zugänglicher Fahrradabstellanlagen und schafft hierfür einen landesweiten Förderrahmen. Standorte mit erhöhtem Ausbaubedarf sind unter anderem die Altstadt, die Musikschule, der Bereich am Märchenwald in Farchet, Gewerbegebiete sowie das Bürgerhaus und die Grundschule in Weidach (s. nachfolgende Karte).

Neben der quantitativen Erweiterung kommt der Qualität der Abstellanlagen eine besondere Bedeutung zu. Diese sollen sich an aktuellen technischen Standards orientieren und unterschiedliche Nutzergruppen berücksichtigen (vgl. Abbildung S. 117). Besonders für höherwertige Fahrräder wie Pedelecs oder Lastenräder sind sichere und komfortable Lösungen wie überdachte Anlagen, abschließbare Fahrradboxen und ausreichend dimensionierte Stellplätze erforderlich.

An Standorten mit hoher Aufenthaltsdauer oder hoher Nachfrage, wie etwa im Bereich des Bahnhofs oder in der Altstadt, sind zusätzliche Ausstattungsmerkmale vorzusehen. Dazu gehören beispielsweise Witterungsschutz, integrierte Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie ergänzende Radservicepunkte. Gleichzeitig ist an stark frequentierten und bereits heute teils überlasteten Standorten wie dem Bahnhof ein gezielter Kapazitätsausbau erforderlich.

Ergänzend ist die bestehende Fahrradabstellplatzsatzung aus dem Jahr 2019 hinsichtlich aktueller Regelwerke und Anforderungen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Darüber hinaus kann die Bereitstellung von Informationen zur Auslastung der Abstellanlagen, insbesondere am Bahnhof, dazu beitragen, die Nutzung effizienter zu steuern und vorhandene Kapazitäten besser auszuschöpfen. Die Maßnahme ist zudem eng mit der Entwicklung von Mobilitätsstationen und -punkten (vgl. Maßnahme 3.4) verknüpft, um eine bessere Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu erreichen.



**Handlungsziele**

- A1** Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
- B1** Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen
- B2** Multi- und intermodale Mobilität unterstützen
- C2** Stärkung und Entwicklung hochwertiger Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum

**Schnittstellen und Bezugspunkte**

- 2.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes
- 2.7 Service und Komfort
- 3.4 Mobilitätsstationen/Mobilpunkte
- 3.7 Anschlussmobilität am Bahnhof stärken
- 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 5.2 Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für...
  - ...Kitas und Schulen
  - ... Betriebe

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.5 Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen

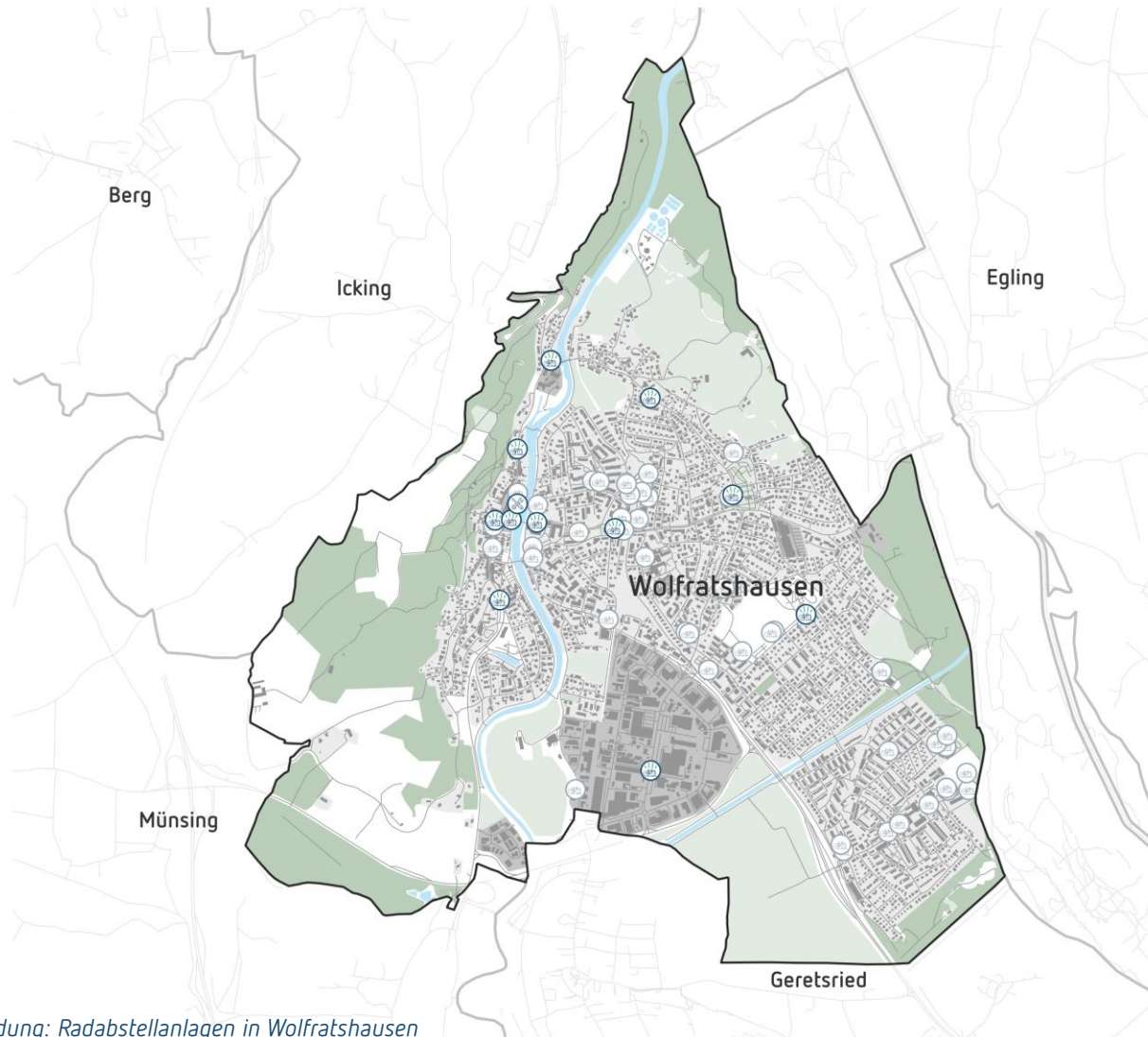


Abbildung: Radabstellanlagen in Wolfratshausen



- Radverkehr
- Radabstellanlagen
- Fahrradreparaturstation
- Radabstellanlagen Potenzial
- Radabstellanlagen

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.5 Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen

Die Anforderungen an Fahrradabstellanlagen unterscheiden sich je nach Standort, Nutzungsdauer und Nutzergruppe deutlich. Während an Wohnstandorten vor allem sichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten für längere Zeiträume im Vordergrund stehen, sind an Zielorten wie Bildungseinrichtungen oder im Einzelhandel vor allem gut erreichbare, komfortable und kurzfristig nutzbare Angebote gefragt. An Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Verkehr gewinnen hingegen zusätzliche Ausstattungsmerkmale wie Überdachung, Diebstahlschutz oder Serviceeinrichtungen an Bedeutung. Die folgende Übersicht zeigt, wie sich die Ausstattung von Fahrradabstellanlagen je nach Nutzungskontext sinnvoll differenzieren lässt.





















































	Zielort	Parkdauer	Grundbedarf an Ausstattungselementen	Mögliche ergänzende Elemente		Zielort	Parkdauer	Grundbedarf an Ausstattungselementen	Mögliche ergänzende Elemente	Legende	
Wohnen	Dichte Wohngebiete ohne eigene Stellplätze/ Garagen/ o. ä	Dauerhaftes Parken (über Nacht bzw. über mehrere Tage)	  		Einkaufen	Innenstadt - Allgemein	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Stunde			 Reine Anschließfunktion	
		Besucherinnen und Besucher, Parken für mehrere Stunden				Innenstadt - Ausgewählte Standorte	Längere Erledigung, mehrere Stunden	    		 Abgeschlossene Anlage (z. B. Fahrradbox)	
Verknüpfung ÖPNV / Bike + Ride	Bahnhöfe (Service-Station)	Mehrere Stunden, Tagesparken	  		zentrale Versorgungsbereiche/ Einzelhandelsschwerpunkte	Längere Erledigung, mehrere Stunden kurze Erledigung, z. B. bis 1 Stunde	  		 Luftpumpe		
			  		Nahversorger/ zentrale Versorgungsbereiche	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Stunde	  		 Werkzeug		
			 		Bildungseinrichtungen	Weiterführende Schulen, Berufsschulen, Grundschulen	Mehrere Stunden, Tagesparken	 	  	 	 Gepäckaufbewahrung
								  		 Abstellanlagen für Lastenräder	
Bahnhofsvorplatz/-umfeld		 	  		wichtige Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz		 		 Besonderer Service (z. B. Reparatur, Waschanlage)		

Abbildung: Qualitätsstandards von Radabstellanlagen (Angelehnt an die Empfehlungen der FGSV)

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten

Handlungsfeld	Radverkehr
Priorisierung	■ ■ ■
Zeitrahmen	▶▶▶
Kosten	■ ■ ■
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim, Polizei
Einflussmöglichkeit der Stadt	■ ■ ■
Personalaufwand	■ ■ ■

- Bausteine**
- Erfassung und Bewertung von Engstellen und Gefahrenpunkten im Stadtgebiet
  - Priorisierung nach Sicherheitsrelevanz und Netzfunktion (z. B. Schulwege, Hauptverbindungen)
  - Entwicklung baulicher, markierungstechnischer und organisatorischer Maßnahmen
  - Neuordnung des Straßenraums (z. B. ruhender Verkehr, Seitenräume) zur Flächengewinnung
  - Umsetzung kurzfristiger Sofortmaßnahmen zur schnellen Entschärfung von Konflikten
  - Laufende Fortschreibung der Analyse im Rahmen eines kontinuierlichen Prozesses

### Beschreibung

An einigen Stellen im Stadtgebiet von Wolfratshausen bestehen punktuell Engstellen, Gefahrenpunkte und konfliktbehaftete Bereiche im Fuß- und Radverkehrsnetz, die die Verkehrssicherheit und die Nutzbarkeit der Infrastruktur einschränken. Diese Problemstellen gilt es systematisch zu erfassen, zu bewerten und schrittweise zu beseitigen.

Dabei können sowohl bauliche als auch gestalterische und organisatorische Maßnahmen eingesetzt werden, um bestehende Konflikte zu entschärfen und die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen. Dies umfasst unter anderem die Verbesserung nutzbarer Flächen durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs, die Beseitigung von Hindernissen im Seitenraum sowie die Anpassung der Verkehrsführung durch Markierungen, Beschilderungen oder geänderte Regelungen.

Ergänzend können auch kurzfristig umsetzbare Sofortmaßnahmen zur schnellen Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden, beispielsweise durch provisorische Markierungen oder temporäre Umgestaltungen.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf sensiblen Bereichen mit hoher Nutzungsintensität oder besonderer Schutzbedürftigkeit. Dazu zählen insbesondere Schulwege, Querungsstellen sowie Haltestellenumfelder des öffentlichen Verkehrs. Darüber hinaus werden im Folgenden sogenannte Lupenräume vertieft betrachtet, in denen sich mehrere Konfliktlagen überlagern. Hierzu zählen insbesondere das Bahnhofsareal sowie der Knotenpunktbereich Königsdorfer Straße / Schießstättstraße / Pfaffenrieder Straße.

Die Maßnahme ist eng mit der Entwicklung des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes (vgl. Maßnahme 2.1) sowie der Qualifizierung von Knotenpunkten (vgl. Maßnahme 2.3) verknüpft und bildet eine wichtige Grundlage für die sichere und durchgängige Gestaltung des Umweltverbunds.



### Handlungsziele

- A1** Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
- A4** Fußverkehrsnetz verbessern und innerörtliche Querungen sichern
- B4** Schaffung eines durchgängigen und qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetzes
- D1** Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D3** Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.4** Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.6** Erstellung von Schulwegeplänen
- 2.1** Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes
- 2.3** Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten
- 4.2** Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 4.5** Förderung der Verkehrssicherheit
- 5.3** Kommunales Verkehrssicherheitsprogramm

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten – Lupenraum Bahnhofsareal



Quelle: Website Google 2026 Luftbild

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten – Lupenraum Bahnhofsareal

#### Variante 1: Frühzeitige Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn mittels Grünvorlauf (empfohlen)



Quelle: Website Google 2026 Luftbild



Wolfartshausen, Sauerlacher Straße



Lichtsignalanlage mit Grünvorlauf für den Radverkehr, Karlsruhe



Wolfartshausen, Sauerlacher Straße

Im Bereich der Sauerlacher Straße besteht in Fahrtrichtung Westen derzeit keine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur. Zwar ist das Radfahren auf dem Gehweg erlaubt, aufgrund der fehlenden Angebote auf der Fahrbahn nutzen jedoch zu viele Radfahrende diesen Seitenraum. Problematisch ist, dass sich der Gehweg im weiteren Verlauf deutlich verengt und zusätzlich durch die stark frequentierte X-Bushaltestelle genutzt wird. Hierdurch entstehen Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sowie Einschränkungen hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit. Die Einrichtung eigenständiger Radverkehrsanlagen, beispielsweise in Form eines getrennten Geh- und Radwegs, eines baulichen Radwegs oder von Schutz- bzw. Radfahrstreifen, ist aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit im Straßenraum nicht umsetzbar.

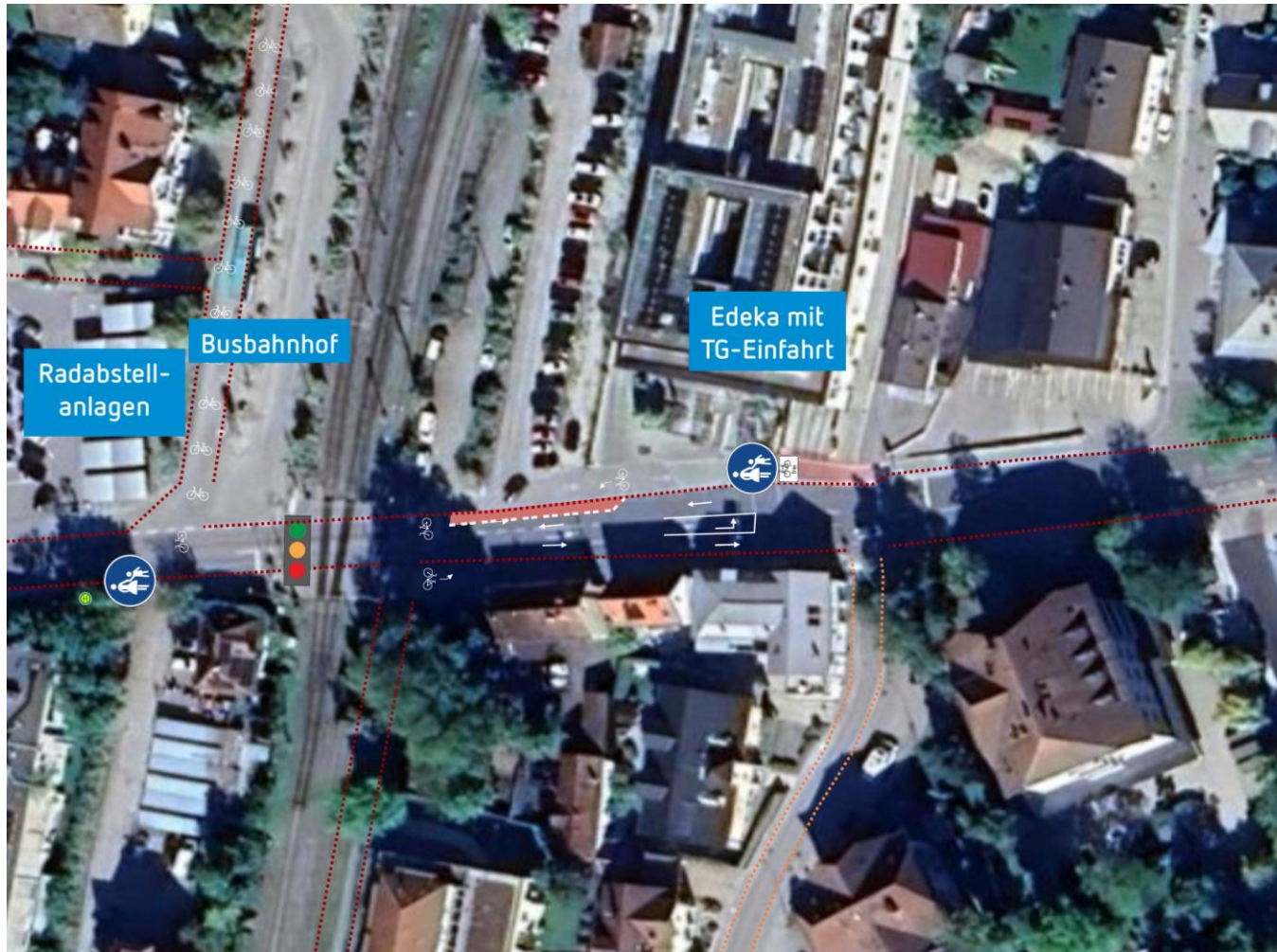
Um die Situation zu verbessern, soll der Radverkehr daher frühzeitig vom Gehweg auf die Fahrbahn geführt werden. Dies soll bereits vor dem Engstellenbereich und den angrenzenden Grundstückszufahrten erfolgen, um Konflikte mit ein- und ausfahrenden Fahrzeugen sowie mit an der Haltestelle wartenden Fahrgästen zu vermeiden. Zudem würde so auch der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr an der potenziell konflikträchtigen Tiefgarageneinfahrt des EDEKA-Marktes vorgebeugt.

Vorgesehen ist eine Führung des Radverkehrs über die bestehende Lichtsignalanlage am Moosbauerweg mittels eines sogenannten Grünvorlaufs für den Radverkehr. Dabei erhalten Radfahrende an der Ampel einige Sekunden früher Grün als der Kfz-Verkehr und können sich dadurch sicher und konfliktarm vor dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn einordnen. Befindet sich der Radverkehr beim Eintreffen an der LSA bereits in der Freigabephase (Kfz-Phase Grün), müssen sich Radfahrende in den laufenden Verkehr einfädeln oder warten. In diesem Fall ist eine erhöhte Aufmerksamkeit und ein kurzes Abwarten auf eine geeignete Verkehrslücke bzw. eine sichere Einordnung in den Verkehrsfluss erforderlich. Anschließend wird der Radverkehr im weiteren Verlauf gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Zur zusätzlichen Sensibilisierung des Kfz-Verkehrs sollen Fahrradpiktogrammketten auf der Fahrbahn markiert werden.

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten – Lupenraum Bahnhofsareal

#### Variante 2: Spätere Einfädelung des Radverkehrs vor der Engstelle



Quelle: Website Google 2026 Luftbild

Als alternative Lösung kann der Radverkehr zunächst weiterhin auf dem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg geführt und erst unmittelbar vor der Gleisquerung bzw. vor dem Beginn der Engstelle auf die Fahrbahn geleitet werden.

Für eine sichere Einfädelung des Radverkehrs wäre in diesem Bereich jedoch eine Verbreiterung der Fahrbahn erforderlich. Hierzu müsste die bestehende Linksabbiegespur in Richtung des Edeka-Marktes teilweise eingezogen werden. Der freiwerdende Raum könnte genutzt werden, um eine ausreichend dimensionierte Einfädelungslösung mit markierter Sperrfläche zu schaffen und den Radverkehr konfliktarm in den Fahrbahnraum einzubinden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass diese Lösung aufgrund der Ein- und Ausfahrten nur bedingt geeignet ist und die andere Variante die Vorzugslösung wäre.

Durch die Maßnahme ließe sich der Radverkehr bis kurz vor der Engstelle vom Kfz-Verkehr getrennt führen. Gleichzeitig würde im sensiblen Bereich der X-Bushaltestelle sowie der schmalen Seitenräume dennoch eine geordnete und sichere Führung auf der Fahrbahn ermöglicht.



Wolfratshausen, Sauerlacher Straße



Wolfratshausen, Sauerlacher Straße

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten – Lupenraum Bahnhofsareal

#### Anpassung der Radverkehrsführung in Anschluss an den „Gleisweg“



Quelle: Website Google 2026 Luftbild

Die bestehende Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr auf der südlichen Straßenseite der Sauerlacher Str. in Fahrtrichtung Westen sollte für Radfahrende zurückgenommen werden. Derzeit wird Radfahrenden dort entgegen der Fahrtrichtung die Benutzung des Gehwegs mit der Beschilderung „Radfahrer frei“ ermöglicht. Aufgrund der hohen Nutzung durch den Fußverkehr sowie der unmittelbar angrenzenden, stark frequentierten X-Bus-Haltestelle ist eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich jedoch nicht sinnvoll und führt zu Konflikten sowie Einschränkungen der Aufenthalts- und Bewegungsqualität.

Radfahrende, die aus dem sogenannten Gleisweg kommen und in Richtung Westen weiterfahren möchten, sollen künftig gezielt zur signalisierten Querungsstelle geführt werden. Voraussetzung hierfür ist eine Anpassung der bestehenden Lichtsignalanlage mit gemeinsamer Signalisierung für den Fuß- und Radverkehr, um die Querung auch für den Radverkehr regelkonform und eindeutig zu gestalten. So können sie die Sauerlacher Straße sicher und geordnet queren. Dadurch kann der Radverkehr konfliktärmer und besser in die weiteren Netzverbindungen eingebunden werden.

Zur Verbesserung der Radverkehrsführung in Fahrtrichtung Osten sollte die Auffahrt vom Seitenraum auf den Schutzstreifen der Sauerlacher Straße durch eine Nullabsenkung des Bordsteins barrierefrei und komfortabel gestaltet werden. Dadurch wird ein sicherer und erschütterungsarmer Übergang auf die Fahrbahn ermöglicht sowie die Verständlichkeit und Nutzungsqualität der Radverkehrsführung verbessert.



Wolfratshausen, Engstelle Sauerlacher Straße / Bahnhofstraße

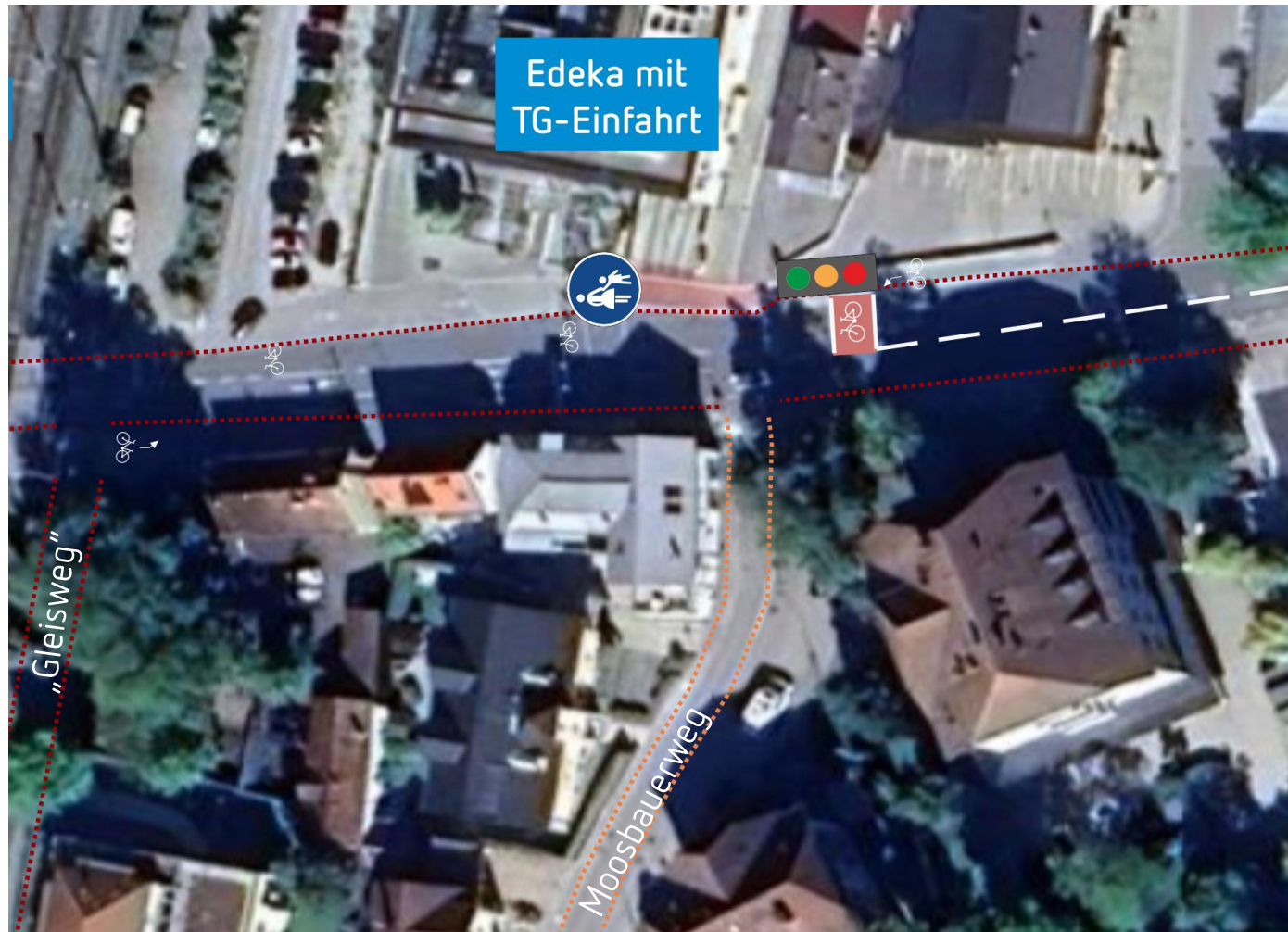


Wolfratshausen, „Gleisweg“

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten – Lupenraum Bahnhofsareal

#### Qualifizierung der Radverkehrsführung auf dem Moosbauerweg zur Entlastung des „Gleisweges“



Quelle: Website Google 2026 Luftbild

Der Moosbauerweg wird im Radverkehrsnetz als Nebenroute ausgewiesen. Durch die Qualifizierung dieser Achse für den Radverkehr – beispielsweise durch eine fahrradfreundliche Gestaltung des Straßenraums, die Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten, eine bessere Sichtbarkeit des Radverkehrs durch Markierungen und Piktogrammketten sowie eine sichere Führung an Knotenpunkten und Einmündungen – ist davon auszugehen, dass ein Teil der bisherigen Nutzerinnen und Nutzer des sogenannten Gleisweges (gemeinsamer Geh- und Radweg) künftig auf den Moosbauerweg ausweichen wird.

Von dort besteht über die Lichtsignalanlage eine direkte und geregelte Einbindung auf den Schutzstreifen der Sauerlacher Straße. Die dadurch angestrebte Verlagerung des Radverkehrs kann so zu einer Entlastung des Gleisweges führen. Dadurch können Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr reduziert und die Verkehrssicherheit im Bereich des gemeinsamen Geh- und Radweges Gleisweg verbessert werden.

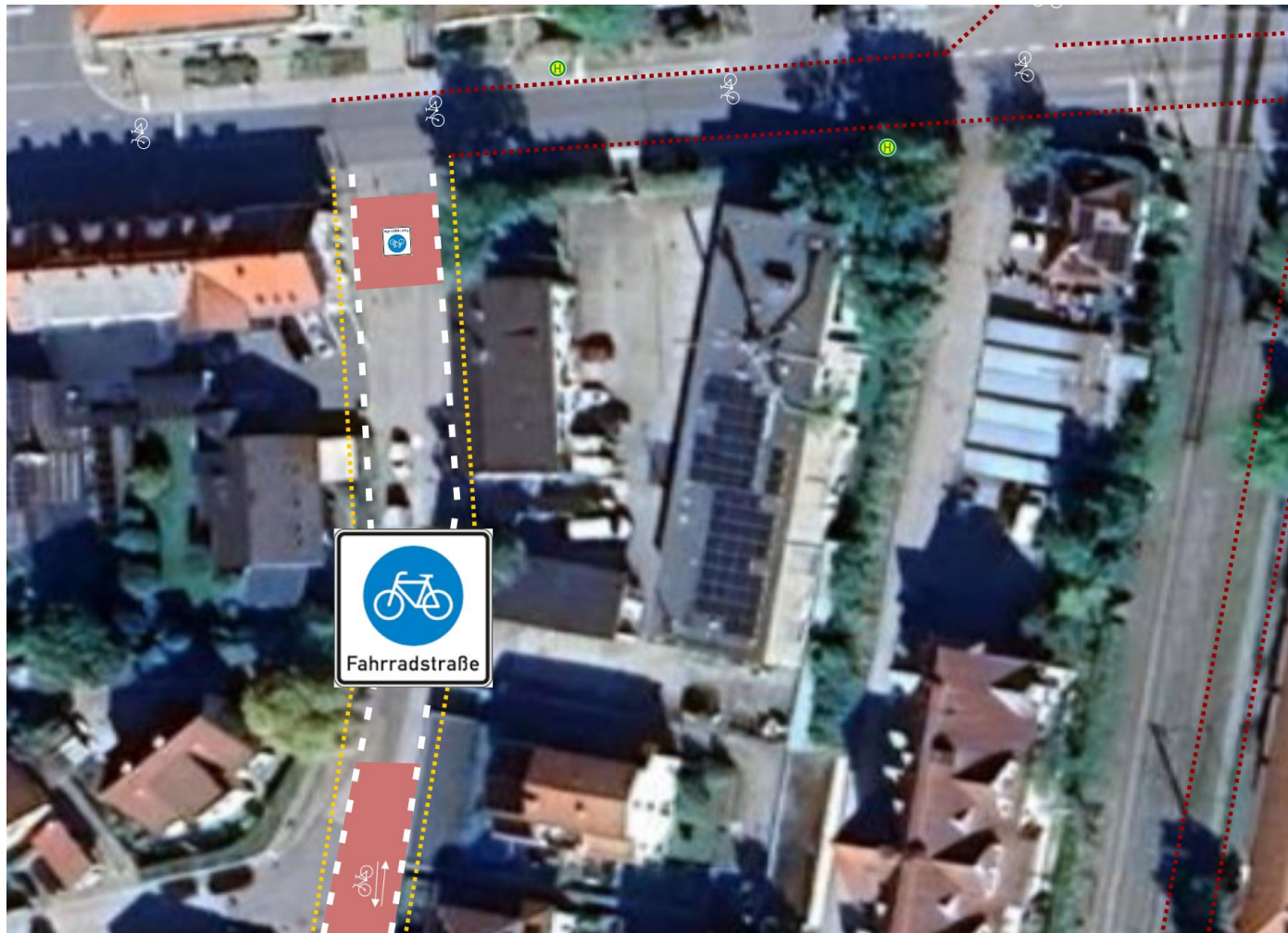


Wolfratshausen, Moosbauerweg

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten – Lupenraum Bahnhofsareal

#### Großräumige Umfahrung über Wetterstein- und Karwendelstraße



Quelle: Website Google 2026 Luftbild

Um den Radverkehr konfliktarm und attraktiv zu führen, soll der stark belastete und für den Radverkehr eher unzureichend ausgestaltete Knotenpunktbereich Königsdorfer Straße/Pfaffenrieder Straße/Schießstättstraße großräumig umfahren werden. Dazu ist vorgesehen, den aus südlicher Richtung kommenden Radverkehr über die Wettersteinstraße und die Karwendelstraße zu leiten.

Beide Straßen eignen sich aufgrund ihrer Lage und Funktion als alternative Verbindung zum Bahnhofsbereich und sollen deshalb als Fahrradstraßen ausgewiesen werden (vgl. Maßnahme 2.2). Dadurch kann eine sichere und komfortable Führung abseits des stark belasteten Knotenpunkts geschaffen werden. Die Karwendelstraße mündet zudem in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs auf die Sauerlacher Straße und ermöglicht so eine direkte Anbindung an zentrale Ziele sowie an das weitere Radverkehrsnetz.

Somit können etwaige Konflikte mit dem Kfz-Verkehr reduziert, die Netzqualität für den Radverkehr verbessert und eine attraktive Alternative zu den stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen angeboten werden.



Wolfratshausen, Karwendelstraße

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten – Lupenraum Bahnhofsareal

#### Bündelung des Radverkehrs über den Busbahnhof



Quelle: Website Google 2026 Luftbild

Zur besseren Anbindung des Bahnhofs sowie der weiterführenden Radverbindungen wird vorgeschlagen, den Radverkehr künftig über die westliche Fahrgasse des Busbahnhofs zu führen. Diese weist eine direkte Verbindung zum Fahrradparkhaus sowie zum Bürgermeister-Grünwald-Weg und den anschließenden Netzverbindungen in Richtung Altstadt auf.

Die Führung soll durch gut erkennbare Fahrradpiktogramme und eine klare Markierung im Fahrbahnbereich verdeutlicht werden. Dadurch kann eine intuitive und sichere Wegeführung für den Radverkehr geschaffen sowie die Orientierung innerhalb des Bahnhofsareals verbessert werden. Gleichzeitig wird der Radverkehr gezielt gebündelt und Konflikte mit zu Fuß Gehenden im Bereich der Bahnsteige reduziert. Die Markierungen tragen zudem dazu bei, auch den Busverkehr frühzeitig auf querenden bzw. mitgeführten Radverkehr aufmerksam zu machen und die gegenseitige Rücksichtnahme im Bahnhofsbereich zu unterstützen.



Visualisierung zur Radverkehrsführung am Busbahnhof Wolfratshausen



Wolfratshausen, Bürgermeister-Grünwald-Weg

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten – Lupenraum Bahnhofsareal

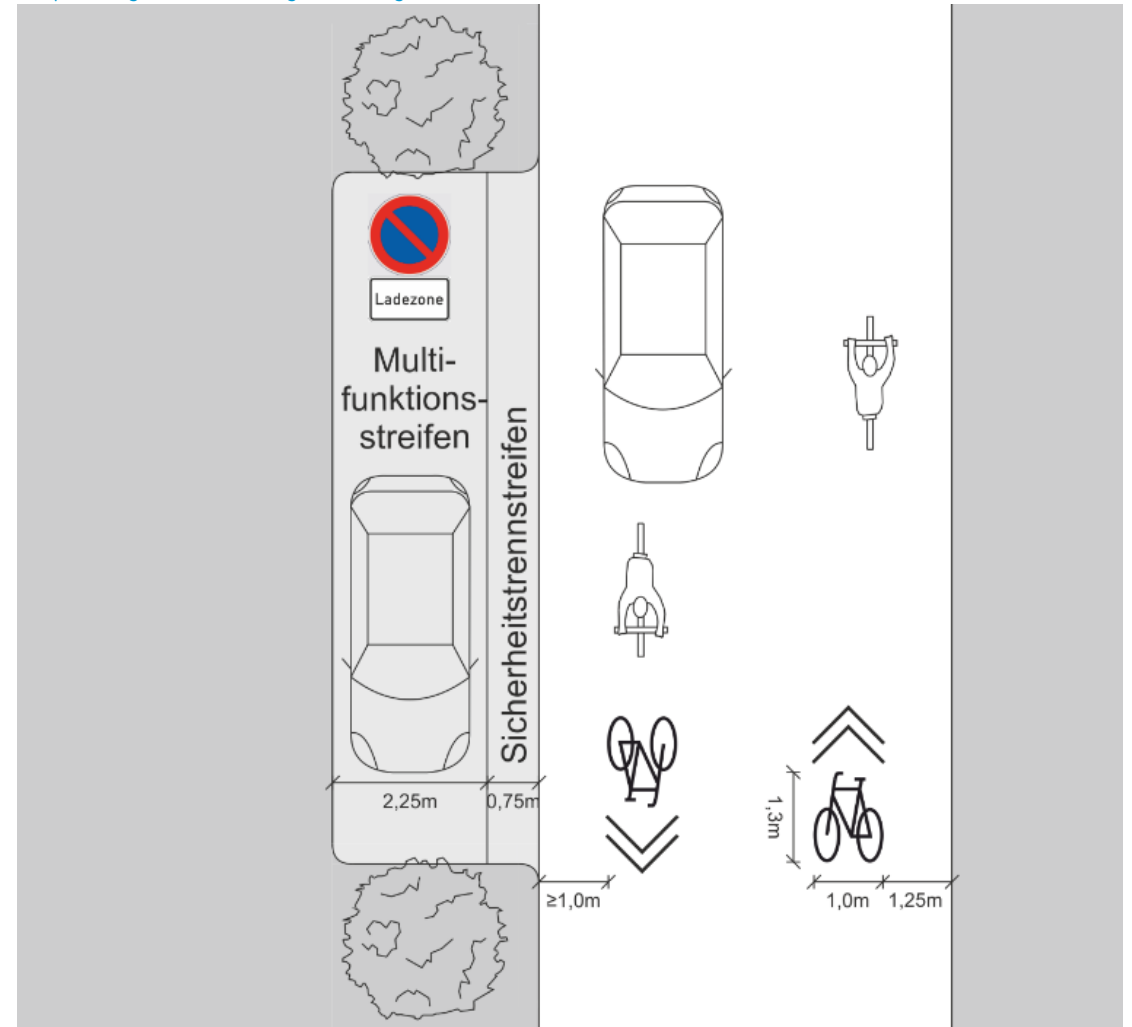
#### Exkurs: Piktogrammketten zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung

Piktogrammketten als Fahrbahnmarkierungen mit Fahrradsinnbildern gemäß § 39 Abs. 5 und 7 StVO dienen der unterstützenden Kennzeichnung und Verdeutlichung von Radverkehrsführungen im Straßenraum. Hierbei werden Fahrradsymbole in regelmäßigen Abständen von etwa 25 bis 50 m entlang der Fahrbahn aufgebracht. Empfohlen wird dabei eine Markierung nicht unmittelbar am rechten Fahrbahnrand, sondern leicht innerhalb des Fahrstreifens mit etwa 1,0 m Abstand zum Fahrbahnrand bzw. außerhalb der sogenannten „Dooring-Zone“ parkender Fahrzeuge. Dadurch wird verdeutlicht, dass Radfahrende einen sicheren Seitenabstand einhalten sollen und ein Überholen durch Kfz – insbesondere bei Gegenverkehr – nur unter Nutzung des Gegenfahrstreifens möglich ist.

Piktogrammketten eignen sich insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen mit hoher Netzbedeutung für den Radverkehr, auf denen aufgrund begrenzter Straßenraumbreiten oder anderer räumlicher Rahmenbedingungen keine regelkonformen Radverkehrsanlagen umgesetzt werden können. Sie stellen dabei ausdrücklich keine Regellösung, sondern eine geeignete Maßnahme zur Schließung von Netzlücken oder zur Führung des Radverkehrs in Engstellenbereichen dar. Vor ihrem Einsatz sind stets die Führungsempfehlungen der ERA sowie die Möglichkeiten zur Einrichtung regelkonformer Radverkehrsanlagen zu prüfen. Insbesondere sollte zuvor untersucht werden, ob durch die Neuordnung von Parkständen, Fahrstreifen oder Seitenräumen Flächen für eigenständige Radverkehrsanlagen geschaffen werden können.

Untersuchungen zeigen, dass Piktogrammketten die Akzeptanz des Mischverkehrs erhöhen, die regelkonforme Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr fördern und gleichzeitig Konflikte mit dem Fußverkehr im Seitenraum reduzieren können. Zudem verbessern sie die Sichtbarkeit des Radverkehrs und erhöhen die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs gegenüber Radfahrenden. Besonders sinnvoll ist ihr Einsatz dort, wo hohe Seitenraumnutzungen beobachtet werden oder wo komplexe bzw. wechselnde Verkehrsführungen nachvollziehbar verdeutlicht werden müssen. Ergänzend kann insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen geprüft werden, ob die Einführung von Piktogrammketten mit einer Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit – beispielsweise auf Tempo 30 – kombiniert werden kann, um die Verkehrssicherheit und die Verträglichkeit des Mischverkehrs zusätzlich zu verbessern.

Empfehlung zur Ausführung der Piktogramme



Quelle: Koppers et al. 2021

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten

Ein weiterer zentraler Baustein ist der Aufbau eines systematischen Monitorings sowie eines konsequenten Instandhaltungs- und Pflegemanagements der bestehenden Infrastruktur. Instandhaltung, Pflege und Winterdienst von Radwegen sind elementar für einen komfortablen und ganzjährig alltagstauglichen Radverkehr. Um eine durchgängige und sichere Nutzung während des gesamten Jahres zu gewährleisten, ist es erforderlich, die Radinfrastruktur regelmäßig zu warten, zu pflegen und zu reinigen. Im Frühjahr und Sommer betrifft dies insbesondere den Grünschnitt, im Herbst die Beseitigung von Laub und im Winter die Räumung von Schnee und Eis. Auch saisonale Verschmutzungen, beispielsweise durch landwirtschaftlichen Verkehr, sind zeitnah zu beseitigen.

Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass Schnee, Laub oder Schmutz nicht von der Kfz-Fahrbahn auf Radverkehrsanlagen verbracht werden. Neben den regelmäßigen Pflegearbeiten kommt auch der langfristigen Instandhaltung eine hohe Bedeutung zu. Dazu zählen unter anderem die Instandsetzung von Oberflächen, die Erneuerung verblasster Markierungen sowie die Reinigung, Wartung und der Austausch von Beschilderungen. Die Qualität der Ausführung ist hierbei entscheidend und sollte sich an den Standards neuer Radverkehrsanlagen orientieren.

Regelmäßige und saisonale Pflegearbeiten wie Grünschnitt, Reinigung und Winterdienst sind analog zur Fahrbahnunterhaltung auch für die Radverkehrsinfrastruktur durchzuführen und mit den Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Kfz-Verkehrsinfrastruktur gleichzustellen. Sie stellen damit eine zentrale Daueraufgabe für eine sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur dar.



Positivbeispiel: geräumter Geh- und Radweg im Landkreis Wunsiedel



Negativbeispiel: ungeräumter Geh- und Radweg im Landkreis Wunsiedel

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.7 Service und Komfort für den Radverkehr

Handlungsfeld	Radverkehr
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Gewerbetreibende, private Anbieter, Stadtwerke Wolfratshausen, Sanierungsberatung
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

### Bausteine

- Installation von Radservicestationen und E-Bike-Ladepunkten
- Ergänzung von Komfortelementen (z. B. Haltegriffe an Ampeln)
- Aufbau eines Monitoringsystems für Infrastrukturmängel
- Regelmäßige Instandhaltung (Oberflächen, Grünschnitt, Winterdienst)
- Optimierung der Radverkehrsführung an Baustellen

### Beschreibung

Neben einer leistungsfähigen Infrastruktur tragen auch Service- und Komfortangebote wesentlich dazu bei, den Radverkehr im Alltag attraktiver und verlässlicher zu gestalten. Mit der Maßnahme sollen die Nutzungsbedingungen für Radfahrende in Wolfratshausen durch ergänzende Angebote sowie eine kontinuierliche Pflege und Optimierung der bestehenden Infrastruktur spürbar verbessert werden.

Ein zentraler Baustein ist die Ausstattung des Stadtgebiets mit Radservicestationen und E-Bike-Lademöglichkeiten. Diese sollen insbesondere an wichtigen Zielorten sowie entlang zentraler Alltags- und Freizeitrouen des Radverkehrsnetzes bereitgestellt werden und einfache Reparaturen sowie das Laden von E-Bikes ermöglichen. Ergänzend können kleinere Komfortelemente wie Haltegriffe oder Trittbretter an signalisierten Knotenpunkten den Nutzungskomfort insbesondere im Alltagsverkehr erhöhen.

Darüber hinaus ist ein systematisches Monitoring der Radverkehrsinfrastruktur aufzubauen, um Mängel frühzeitig zu erkennen und zeitnah zu beheben. Dazu gehören insbesondere die regelmäßige Kontrolle und Instandhaltung von Radwegen und -anlagen, die Beseitigung von Schäden wie Schlaglöchern oder Wurzelaufbrüchen sowie ein bedarfsgerechter Grünschnitt unter Berücksichtigung ökologischer Belange. Auch ein zuverlässiger Winterdienst trägt zur ganzjährigen Nutzbarkeit der Infrastruktur bei.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Sicherstellung einer klaren und sicheren Radverkehrsführung bei Baustellen. Durch ein vorausschauendes Baustellenmanagement sollen temporäre Umleitungen frühzeitig kommuniziert und verständlich ausgeschildert werden.

Insgesamt trägt die Maßnahme dazu bei, den Radverkehr nicht nur sicherer, sondern auch komfortabler und alltagstauglicher zu gestalten und damit seine Attraktivität nachhaltig zu steigern.



### Handlungsziele

- A1** Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
- B1** Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen
- D4** Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit verstetigen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 2.1** Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes
- 2.4** Regionale Verbindungen stärken
- 2.5** Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen
- 3.4** Mobilitätsstationen/Mobilpunkte
- 5.5** Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.7 Service und Komfort für den Radverkehr

### E-Bike-Ladeinfrastruktur – unterschiedliche Modelle

#### Dezentrale Ladeangebote durch lokale Betriebe (Good Practice)

In der Stadt Willich wurde ein Netzwerk von E-Bike-Lademöglichkeiten aufgebaut, das überwiegend von gastronomischen Betrieben getragen wird. Restaurants, Cafés und Beherbergungsbetriebe stellen ihren Gästen einfache Steckdosen zum Laden der Akkus zur Verfügung. Die teilnehmenden Betriebe kennzeichnen ihre Teilnahme durch ein einheitliches Symbol, das beispielsweise im Eingangs- oder Schaufenster angebracht wird. Zusätzlich werden die beteiligten Standorte durch die Stadt öffentlich auf der Website, kommuniziert. So kann auch mit geringem finanziellem Aufwand ein flächendeckendes Ladeangebot entstehen. Gleichzeitig profitieren die Betriebe von zusätzlichen Gästen, während Radfahrende ihre Akkus bequem während eines Aufenthalts laden können.

#### Öffentlich bereitgestellte Ladeinfrastruktur

Ergänzend können durch die Kommune gezielt öffentlich zugängliche Ladepunkte an zentralen Standorten eingerichtet werden, beispielsweise an Bahnhöfen, zentralen Plätzen oder wichtigen Radabstellanlagen. Solche Anlagen bieten häufig integrierte Ladestecker für unterschiedliche E-Bike-Systeme und ermöglichen ein einfaches und sicheres Laden ohne eigenes Ladegerät.



E-Bike Ladestation mit Wartehäuschen, Wilhelmshaven



E-Bike Ladestation, Mülheim



Stadtbibliothek, Wolfratshausen

Durch die Kombination beider Ansätze kann ein bedarfsgerechtes und flächendeckendes Angebot entstehen.

### Radservicestationen

Radservicestationen sind frei zugängliche Stationen, die mit grundlegenden Werkzeugen für kleinere Reparaturen ausgestattet sind, beispielsweise Luftpumpen, Schraubwerkzeuge oder Reifenheber. Ergänzend können auch sogenannte Schlauchautomaten oder Ersatzteilsender installiert werden, über die rund um die Uhr gängige Fahrradteile wie Schläuche oder Flicksets unkompliziert erworben werden können. Sie ermöglichen es Radfahrenden, kleinere Defekte selbstständig zu beheben und tragen so zur Zuverlässigkeit und Alltagstauglichkeit des Radverkehrs bei. Sinnvolle Standorte sind zentrale Orte mit hoher Frequenz, wie der Bahnhof, größere Abstellanlagen oder stark frequentierte Radverkehrsrouten.



Reparaturstation, Wolfratshausen



Radstation, Mettingen



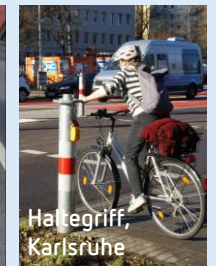
Schlauchautomat, Dortmund

### Komfortelemente im Straßenraum

Haltegriffe oder Trittbretter an signalisierten Knotenpunkten ermöglichen es Radfahrenden, während der Wartezeit an der Ampel stabil zu stehen, ohne absteigen zu müssen. Sie erhöhen den Komfort insbesondere im Alltagsverkehr und sind ein einfach umsetzbares Element zur Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit. Solche Elemente kommen vor allem an stark frequentierten Kreuzungen oder an Steigungsstrecken zum Einsatz und tragen zu einer fahrradfreundlichen Gestaltung des Straßenraums bei.



„Radhalt“ zum Abstellen des Fußes und Anfordern am Ampelbord, Ulm



Haltegriff, Karlsruhe

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 2.7 Service und Komfort für den Radverkehr

### Radverkehrsführung bei Baustellen

Baustellen stellen für den Radverkehr häufig besondere Herausforderungen dar, da gewohnte Wege unterbrochen oder verengt werden. Eine unklare oder unsichere Führung kann dazu führen, dass Radfahrende auf ungeeignete Flächen, wie vielbefahrene Straßen oder den Gehweg ausweichen oder gefährliche Situationen entstehen.

Daher gilt es, auch während Baumaßnahmen eine durchgängige, sichere und verständliche Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Grundsätzlich sollte der Radverkehr – sofern möglich – direkt an der Baustelle vorbeigeführt werden. Ist dies nicht umsetzbar, sind frühzeitig gut erkennbare und möglichst direkte Umleitungen einzurichten. Dabei hat der Schutz des Fuß- und Radverkehrs gegenüber der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs und dem Erhalt von Stellplätzen Vorrang.

Wichtige Anforderungen an eine gute Baustellenführung sind:

- frühzeitige und eindeutige Beschilderung der Umleitung
- ausreichende Breiten und sichere Führung
- klare Trennung von Fuß- und Radverkehr
- gut sichtbare Markierungen, insbesondere bei provisorischen Führungen
- sichere Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten
- möglichst geringe Umwege und Höhenunterschiede

Ergänzend ist eine frühzeitige und kontinuierliche Kommunikation entscheidend, damit sich Radfahrende auf veränderte Routen einstellen können. Die Stadt Wolfratshausen stellt hierzu bereits Informationen zu Baustellen und Verkehrseinschränkungen über ihre Website, Social-Media-Kanäle sowie Pressemitteilungen bereit. Diese Angebote sollten verstetigt, sichtbar platziert und in ihrer Bekanntheit weiter gestärkt werden.



Hinweis an Baustelle, Kiel



Baustellenführung, Dortmund



Baustellenbeschilderung, Metzingen



Baustelleninformation, Lüttich



Baustellenführung Radverkehr, Berlin



## 6.3 Handlungsfeld

## ÖPNV & Vernetzung

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

# ÖPNV & Vernetzung

Ein attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ist das Rückgrat sozialverträglicher und ressourcenschonender Mobilität. Damit trägt der ÖPNV unmittelbar zur Lebensqualität und Urbanität bei. Der ÖPNV gewährleistet die Teilhabe am öffentlichen Leben für alle Bevölkerungsgruppen und ist damit Voraussetzung, um innerhalb der Daseinsvorsorge gleichwertige Lebensverhältnisse zu ermöglichen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, setzt die Stadt Wolfratshausen auf ein regelmäßiges intuitives Angebot, moderne Fahrzeuge sowie eine verbesserte Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern im Umweltverbund. Investitionen in Digitalisierung, barrierefreie Infrastruktur und nachhaltige Antriebstechnologien sollen den ÖPNV zukunftsfähig machen.

Damit zeigt Wolfratshausen seinen Beitrag zum Klimaschutz, fördert die wirtschaftliche Entwicklung und die soziale Gerechtigkeit.

Wolfratshausen hat im Landkreis eine besondere Stellung im Bezug zum ÖPNV durch den S-Bahn Haltepunkt der Münchner S 7. Die Regionalbuslinien des nördlichen Landkreises sind überwiegend auf den Anschluss in Wolfratshausen ausgelegt. Die Haushaltsbefragung zeigt, dass diese Qualität durch die Einwohnenden wahrgenommen wird. Für den Stadtbus gibt es aus Sicht der Akteure vor Ort und aus der gutachterlichen Bestandsanalyse Entwicklungspotenzial. Die Fahrgastnachfrage fällt verhalten aus, das aktuelle Angebot wird als nicht intuitiv beschrieben. Der Stadtbus liegt in der Verantwortung der Stadt und mit Hilfe einer Neukonzeption soll er dazu beitragen, dass der öffentliche Verkehr im Stadtgebiet zukünftig stärker genutzt wird.

Immer mehr Menschen sind multi- oder intermodal, also mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit Sharing-Fahrzeugen (Pkw, Fahrrad, E-Tretroller, etc.) unterwegs. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen mit Bezug zum öffentlichen Verkehr gleichzeitig auch wichtige Ergänzungen zur Stärkung des gesamten Umweltverbunds.

Dieser erfordert die Vereinigung der umweltverträglichen Mobilitätsangebote in einem Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Neben der Weiterentwicklung multi- und intermodaler Mobilitätsangebote ist es allerdings wichtig, ein gutes Grundangebot im klassischen öffentlichen Verkehr zu schaffen.

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

# ÖPNV & Vernetzung

Die folgenden Maßnahmenpakete sind für die Weiterentwicklung des ÖPNV und der Vernetzung von Verkehrsmitteln in Wolfratshausen erarbeitet worden:

3.1 Neukonzeption Stadtbus

3.2 Attraktive Verbindung in die Region

3.3 Lokal emissionsfreier Stadtbus

3.4 Mobilitätsstation/Mobilitätspunkt

3.5 Ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur für den ÖPNV

3.6 Sharing-Angebote

3.7 Anschlussmobilität am Bahnhof stärken – Mobilitätsdrehscheibe für S-Bahn als Start-/ Endpunkt

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 3.1 Neukonzeption Stadtbus

Handlungsfeld	ÖPNV & Vernetzung
Priorisierung	
Zeitraumen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, MVV
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Bestehende Konzeption finalisieren
- Unterlagen und weitere Inhalte zur Ausschreibung abstimmen
- Stadtverkehrslinie mit dem MVV ausschreiben
- Betrieb der neu ausgeschriebenen Stadtbuslinie evaluieren

In der Bestandsanalyse zeigt der Stadtbus Schwächen. Diese werden besonders deutlich im aktuellen Linienverlauf, im Ringbetrieb und im wechselnden Takt über den Fahrtag hinweg. Fahrweg und Takt sind wiederholt Aspekte, die von Menschen als Hindernis beschrieben werden, wenn sie den Stadtbus in Wolfratshausen nutzen möchten.

Die Anpassung des Stadtbussystems ist im Vergleich zu anderen Maßnahmen im Handlungsfeld ÖPNV & Vernetzung einfacher umzusetzen, da die Stadt Wolfratshausen als Aufgabenträger selbst entscheidet und kurze Abstimmungswege hat, während der Regionalverkehr vom Landkreis organisiert wird und daher komplexe Abstimmungen mit mehreren Akteuren erforderlich sind.

Der Zeitpunkt des Mobilitätskonzeptes eignet sich zur Neukonzeption des Stadtbusses, da die Linienkonzession endet und neu ausgeschrieben werden muss. Dieser Vertrag legt die Inhalte des Stadtbusses für die nächsten Jahre fest. Im MVV ist eine Vertragslaufzeit zwischen fünf und acht Jahren üblich. Innerhalb des Mobilitätskonzeptes soll hiermit die inhaltliche Ausrichtung erarbeitet werden, wie der Stadtbus zukünftig in Wolfratshausen fahren soll.

Der Stadtbus soll in Zukunft mit einer Linie in einem regelmäßigen Takt fahren. Dabei soll der Stadtbus primär Stadtteile bedienen, in denen die Erschließung durch den Regionalbus nicht oder nur unzureichend gegeben ist. Wegen der räumlich trennenden Wirkung der Bundesstraße sind das die Stadtteile Waldram und Farchet, und die Wohnquartiere östlich des Märchenwald. Heute gänzlich ohne Erschließung ist der Stadtteil Weidach.

Die Stadtbuslinie muss zwei zentrale Verkehrsfunktionen erfüllen. Sie ist auf der einen Seite Zubringer zur S-Bahn und auf der anderen Seite für den Innerortsverkehr aus den Stadtteilen zum Marienplatz/ Rathaus notwendig.



#### Handlungsziele

- A1** Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
- A2** Verfügbarkeit und Taktqualität des öffentlichen Verkehrs verbessern
- B1** Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 3.3** lokal emissionsfreier Stadtbus
- 3.5** Ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur für den ÖPNV
- 4.2** Organisation und Sicherheit im ruhenden Kfz-Verkehr
- 5.5** Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 3.1 Neukonzeption Stadtbus

Die neue Stadtbuslinie erfüllt folgende Anforderungen:

- **Linienführung:** Der Ringbetrieb mit zwei gegenläufigen Linien wird zugunsten einer Linie im Linienbandbetrieb aufgelöst. Die Linie fährt zukünftig von Waldram über Farchet und der Sauerlacher Straße mit dem Bahnhof zum Marienplatz und dann wieder über den Bahnhof nach Weidach. Während die Linienführung in Waldram, Farchet und dem Marienplatz grundsätzlich schon heute befahrene Streckenabschnitte nutzt, wird in Weidach der Linienverlauf erstmalig so bedient werden. Eine Testfahrt mit einem Kraftomnibus zeigt die Befahrbarkeit des gewählten Linienverlauf. Der Linienverlauf ist so angelegt, dass die Stadtbuslinie im Idealfall einen 30 Minuten-Takt mit zwei Fahrzeugen (aktuelle Anzahl Fahrzeuge) ermöglichen kann. Die Auflösung des Ringbetriebs bedeutet, dass die Königsdorfer Straße zukünftig nicht mehr durch den Stadtbus bedient wird. Die Erschließung ist auch weiterhin ausreichend über die Regionalbuslinien gegeben. Die Testfahrt ergibt weiterhin, dass dem Wunsch nach Änderung des Fahrtwegs in Waldram über die Thomastraße nicht gefolgt werden kann. Die Kurvenradien und die Fahrbahnbreite sind nicht ausreichend für einen sicheren und regelmäßigen ÖPNV-Betrieb.
- **Fahrzeugeinsatz:** Die Fahrgastzahlen zeigen im Status Quo auf den Stadtbuslinien 301 und 302 eine Verkehrsspitze auf, die den Einsatz des heutigen Fahrzeugs der Fahrzeugklasse M3 (über acht Sitzplätze und über 5 Tonnen) notwendig macht. Durch die Ausweitung des Angebots und der Zielsetzung dieses Planwerks und weiterer Beschlüsse sollen zukünftig mehr Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Wiederholt wird insbesondere aus der Bürgerschaft der Wunsch nach „kleineren“ Fahrzeugen formuliert. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht nachteilig, da die Leistung des Stadtbusse eigenständig ausgeschrieben wird und somit beim Einsatz verschiedener Fahrzeugtypen die Kosten jeweils tagesdurchgehend angesetzt würden und im Ergebnis doppelte Kosten anfallen würden. Diese Kosten wären nur dann zu rechtfertigen, wenn Synergien ausgeschöpft werden können (vgl. Maßnahme 3.2).

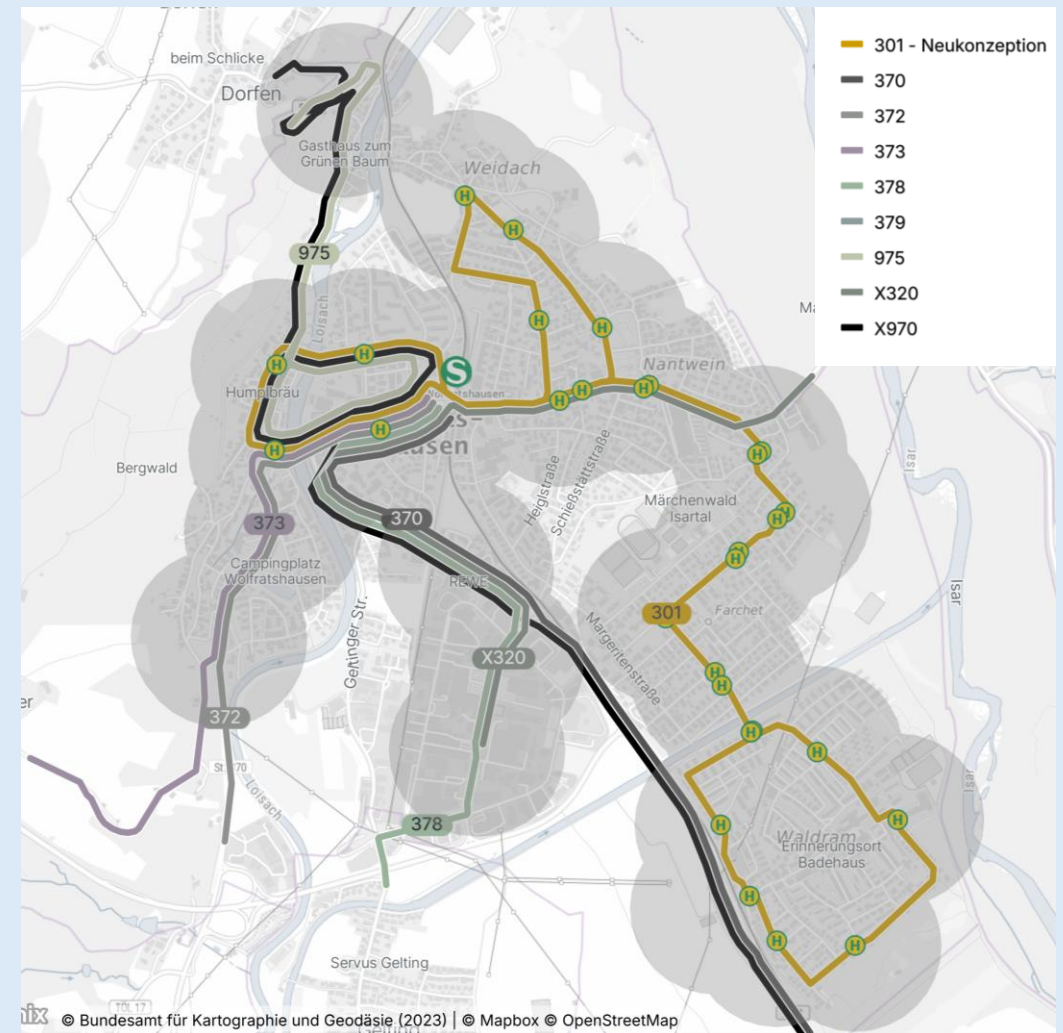


Abbildung: Neu konzipierte Linienführung des Stadtbusse

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 3.1 Neukonzeption Stadtbus

- **Takt:** Wie oben beschrieben, erfüllt der Stadtbus zwei Funktionen: Zum einen geht es um die Zu- und Abbringerverkehre zur S-Bahn, wobei die S 7 zum Zeitpunkt der Maßnahmenkonzeption im 20-Minuten-Takt fährt. Zum anderen den Innerortsverkehr. Hier steht der Takt im Verhältnis zu Fahrzeit und zum Reisezeitverhältnis zu Verkehrsalternativen wie dem MIV, Fuß und Radverkehr. Durch die sehr kompakte Siedlungsstruktur und die zentrale Lage des Bahnhofs kann davon ausgegangen werden, dass ein bedeutender Teil der Einwohner von Wolfratshausen, die regelmäßig mit der S-Bahn pendeln, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren. Aus gutachterlicher Sicht ist damit aus aktuellem Fahrgastaufkommen und der potenziellen Fahrzeit ein 30-Minuten-Takt für die Stadtbuslinie geeignet.
- **Bedienzeitraum:** Der Stadtbus soll einen attraktiven 30-Minuten-Takt von Montag bis Freitag von ca. 6 Uhr bis 20 Uhr bieten. An Samstagen soll zwischen ca. 6 und 16 Uhr ein 30-Minuten-Takt und von 16 bis 20 Uhr sowie neu an Sonntagen von 7 bis 20 Uhr ein 60-Minuten-Takt geboten werden.
- **Einrichtung von Haltestellen:** Die Neukonzeption der Stadtbuslinie nutzt in weiten Teilen bestehende Haltestelleninfrastruktur. Durch den neuen Linienverlauf nach Weidach, müssen dort vier Haltestellen errichtet werden. Die Positionierung erfolgt im Abgleich zwischen räumlicher Verfügbarkeit und den formulierten Anforderungen des Nahverkehrsplans des Landkreises. Folgende Positionierung ist vorgesehen, jeweils im Einrichtungsbetrieb:
  1. In der Weidacher Hauptstraße eine Haltestelle am nördlichen Ende des Friedhofs.
  2. Ebenfalls in der Weidacher Hauptstraße im Bereich der Einmündung Auenstraße Bürgerhaus/Grundschule.
  3. Im Mühlpointweg direkt im Bereich der Feuerwehr.
  4. In der Auenstraße gegenüber Hausnummer 12 im Bereich der Brachfläche/Abstellfläche.
  5. In Waldram ist die Installation einer neuen Haltestelle in der Sudetenstraße in Höhe des Kindergartens / Schlesierstraße zu prüfen.

Wird die Neukonzeption umgesetzt, könnten die Haltestellen Königsdorfer Straße und Zugspitzstraße zusammengelegt werden. Werden Haltestellen neu eingerichtet, dürfen diese in einer Anfangsphase auch als Provisorium angelegt werden und müssen erst nach einer

geeigneten Testphase in vollem (Nahverkehrsplan-)Standard hergestellt. Üblicherweise zeigt sich die Akzeptanz eines neuen ÖPNV-Angebots um die zwei Jahre Betriebszeit.

- **Controlling von Vertragsleistungen:** Die definierten Leistungen der zukünftigen Linienkonzession sollten durch die Stadt sachlich sowie zielorientiert erhoben und kontrolliert werden. Erhoben werden sollen insbesondere Verspätungen, Verfrühungen und Ausfälle. Dadurch sollen Beschwerden sachorientiert bearbeitet werden können und ein sachlicher Dialog zwischen Verkehrsunternehmen und der Stadt zustande kommen. Ziel ist ein stabiler und transparent kommunizierter Betrieb. Zur Lösung dieses Ziels tragen sowohl Verkehrsunternehmen als auch Aufgabenträger/Vertragspartner im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei.
- **S-Bahnverlängerung S 7:** Die Neukonzeption des Stadtbusses inkludiert weiterhin die Bedienung des heutigen Bahnhofs und Endhaltestelle der S-Bahn S 7. Für diese S-Bahn liegen Planungen vor, die eine Verlängerung der S-Bahnlinie bis in das südliche Geretsried vorsehen. Zum Zeitpunkt der Neukonzeption des Stadtbusses liegt keine belastbare Zeitplanung für die Verlängerung der S-Bahnlinie vor. Sollte die Verlängerung innerhalb der kommenden Vertragslaufzeit des Stadtbusses erfolgen, sind Auswirkungen und Linienführung zu überprüfen und eventuell geeignet aus Sicht der Fahrgäste anzupassen. Die aktuellen Planungen sehen keinen weiteren S-Bahn-Haltestepunkt im Stadtgebiet von Wolfratshausen vor. Eventuell lassen sich hier Synergien mit dem Linienverkehr der Stadt Geretsried nutzen. Überlegungen dazu sollten geeignet abgestimmt werden, wenn durch rechtskräftige Planfeststellungsverfahren die Lage der neuen S-Bahn-Haltestepunkte und die tatsächliche verkehrliche Anbindung festgelegt wurde.
- **Maßnahmenwirkung:** Die Neukonzeption zeigt sich im erweiterten Linienverlauf, im Taktangebot und der Umstellung des Ringbetriebs in einen Linienbandbetrieb. Der Bus fährt in einem nachvollziehbaren Takt alle 30 Minuten den Linienweg ab. Dadurch erhöht sich die Attraktivität des Angebots auch bei solchen Kundengruppen, die spontan oder gelegentlich den Bus nutzen. Die durchschnittliche Fahrzeit aus den entfernteren Stadtteilen Farchet und Waldram ist dann im Verhältnis zum Takt akzeptabel. Ebenfalls erscheint das Verhältnis der durchschnittlichen Verweildauer in der Kernstadt, um Erledigungen, oder Behörden-/Arztbesuche zu tätigen gegenüber der Wartezeit zur Abfahrt in die Wohngebiete aus gutachterlicher Sicht akzeptabel.

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 3.1 Neukonzeption Stadtbus

Die Stadtbuslinie bedient neben dem Innerortsverkehr ebenfalls die Funktion des Zubringerverkehrs zu S-Bahn, X-Bussen und Regionalbussen. Hier leitet sich der Takt von der S-Bahn S 7 ab. Dieser ist zum Zeitpunkt der Analyse und der Maßnahmenformulierung ein 20-Minuten-Takt. Damit können nicht alle Fahrten zwischen S-Bahn und Stadtbus einen Umstieg mit attraktivem Übergang gewährleisten. Von den beiden Fahrten des Stadtbus wird eine Fahrt vorteilhaft für Fahrgäste liegen, die mit dem Stadtbus zum Bahnhof fahren und dort umsteigen wollen. Die zweite Fahrt wird zeitlich zwischen zwei S-Bahn Fahrten liegen. Somit müssen gegenüber der ersten Fahrt erhöhte Wartezeiten in Kauf genommen werden. Aus ÖPNV-fachplanerischer Sicht ist ein deckungsgleiches Taktangebot auf S-Bahn und Stadtbus wünschenswert, damit die Reisekette so lange wie möglich in gleicher Qualität aufrecht erhalten werden kann. Aus wirtschaftlicher Sicht und im Abgleich mit der Fahrgastnachfrage ist es in der Abwägung hier vertretbar mit einem 30-Minuten-Takt die Reiseketten grundsätzlich zu ermöglichen, mit dem Kompromiss, dass eine Fahrt für den Fahrgast mit einem besseren Übergang versehen ist. Menschen, die regelmäßig pendeln oder einmalig eine (Fern-)Reise mit der Bahn buchen, können sich auf die vorteilhafte Verbindung einstellen. Gleiches gilt auch für die X-Buslinien, die heute im 20 Minuten-Takt fahren, und die Regionalbusse in den Landkreis.

Durch die geplante Linienenerweiterung nach Weidach erhöht sich der Anteil an Einwohnenden in Wolfratshausen, die in einem attraktiven Fußweg die nächste Haltestelle erreichen. Insgesamt steigt der Wert der laut Nahverkehrsplan am hochwertigsten (300 m Einzugsradius) erschlossenen Einwohnerinnen und Einwohner in Wolfratshausen um ca. 5%. Laut Nahverkehrsplan ist für Mittelzentren ebenfalls ein 400 m Einzugsradius in Bereichen mit hoher Nutzungsdichte möglich. Wird dieser Radius herangezogen leben zukünftig 98% der Einwohnerinnen und Einwohner in Wolfratshausen in einem akzeptablen Einzugsbereich zur nächsten Bushaltestelle. Die Konzeption zeigt, wie in der Abbildung auf Seite 135 zu sehen, eine vermeintliche „Erschließungslücke“ nördlich des Isar-Loisach-Stadions (bei 300m Einzugsradius). Wird der Einzugsradius auf 400 Meter erhöht, oder der Einzugsbereich der S-Bahnhaltestelle (siehe Abbildung, Seite 35) berücksichtigt, zeigt sich eine ausreichende Versorgung im Sinne des Nahverkehrsplans auch nach der Neukonzeption.

Durch den Linienbandbetrieb wird es einfacher, sich im System ÖPNV vor Ort zu orientieren. Der Stadtbus wird zukünftig die Haltestellen eindeutig an Abfahrtspositionen in Richtung Innenstadt/ Bahnhof bzw. in Richtung Stadtteile zugeordnet werden können.

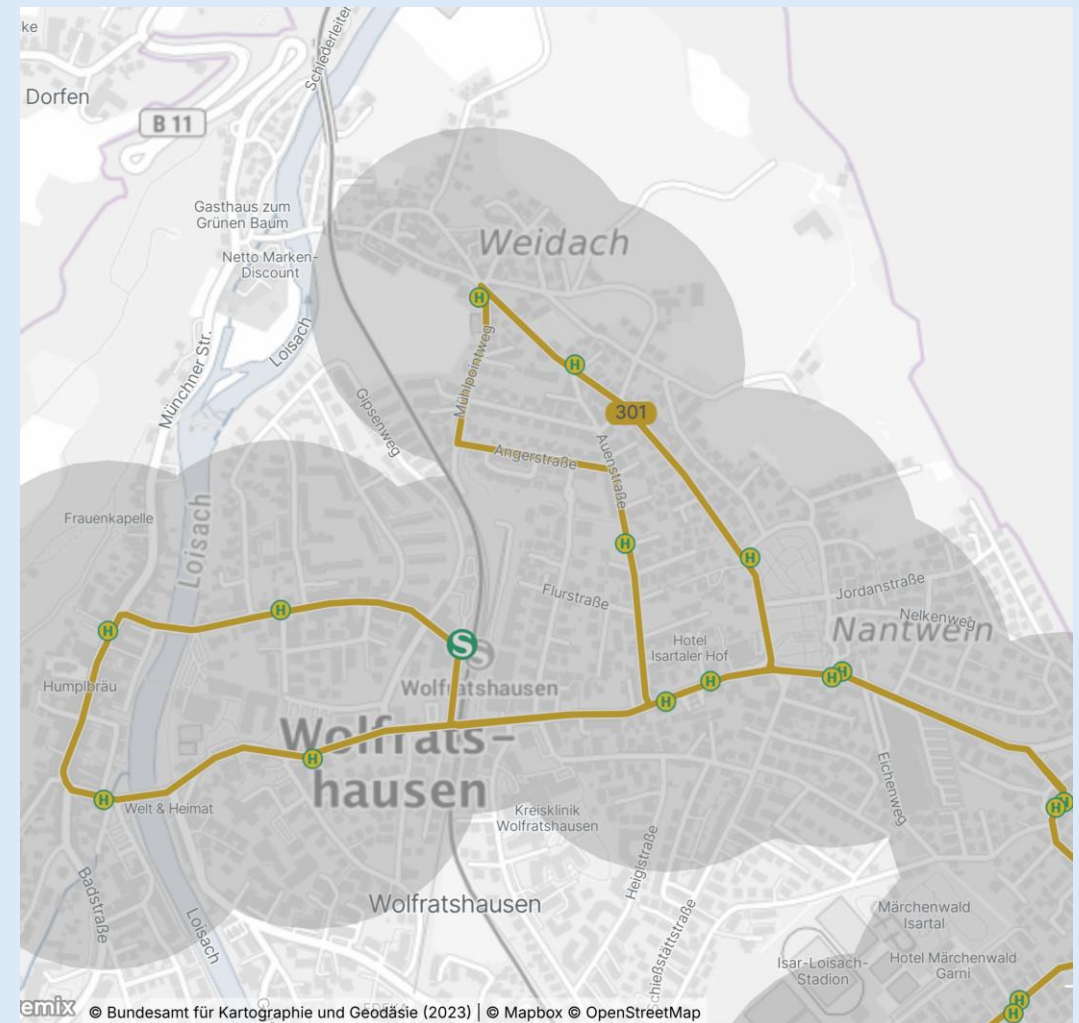


Abbildung: Ausschnitt der neu konzipierten Stadtbuslinienführung mit Erreichbarkeitsisochronen



## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 3.2 Attraktive Verbindung in die Region

Neben der S-Bahn spielen auch Regionalbusangebote eine wichtige Rolle. Insbesondere die Express-Bus-Linien des MVV erfreuen sich aufgrund ihres hochwertigen und schnellen Angebots großer Beliebtheit. Um München herum gibt es seit Ende 2021 einen geförderten ExpressBus-Ring (bestehend aus 7 ExpressBus-Linien), der zeitintensive Umwege reduziert. Die Routen der Linien verlaufen auf direktem Weg zwischen den Außenästen von U- und S-Bahn. Fahrgäste der ExpressBus-Linien sind daher schneller am Ziel. Im Rahmen der Bestandsanalyse sowie im Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern wurde insbesondere die Linie X970 hervorgehoben, die Bad Tölz, Geretsried und Wolfratshausen mit Zielen am Starnberger See verbindet. Diese Linie wird aktuell teilweise aus befristeten Fördermitteln des Freistaats Bayern finanziert. Die Stadt Wolfratshausen setzt sich daher für den langfristigen Bestand dieser wichtigen Verbindung in Abstimmung mit dem Landkreis und den zuständigen Aufgabenträgern zu sichern.

Ergänzend gewinnen flexible Bedienformen wie On-Demand-Verkehre insbesondere im ländlichen Raum zunehmend an Bedeutung. Sie kommen vor allem auf Strecken mit geringer Nachfrage, zu nachfrageschwachen Zeiten oder in Gebieten mit schwer bündelbarer Nachfrage zum Einsatz. Wie bereits in einem anderen Maßnahmensteckbrief erläutert, ist die Einführung eines eigenständigen On-Demand-Systems ausschließlich für die Stadt Wolfratshausen aus wirtschaftlicher Sicht nicht zu empfehlen. Stattdessen erscheinen interkommunale Kooperationen sinnvoll.

Vor diesem Hintergrund sollte insbesondere eine Zusammenarbeit mit der Stadt Geretsried geprüft werden, um Synergien zu nutzen und ein wirtschaftlich tragfähiges Angebot zu schaffen. Ein On-Demand-System könnte insbesondere im Abend- und Nachtverkehr eine wichtige Ergänzung darstellen. Während die S-Bahn nahezu durchgehend verkehrt und der Stadtbusbetrieb gegen etwa 20 Uhr endet, bestehen in den Abend- und Nachtstunden Defizite in der Feinerschließung im Stadtgebiet. Diese Problematik betrifft sowohl Wolfratshausen als auch Geretsried und bleibt auch im Falle einer S-Bahn-Verlängerung bestehen.

Nach Einführung eines entsprechenden Systems sollte auf Grundlage der Fahrgastzahlen eine kontinuierliche Evaluation erfolgen, um die jeweils effizienteste Bedienform zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang können unter anderem auch bestehende Linienangebote – etwa am Samstagnachmittag oder an Sonntagen – überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.



## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 3.3 Lokal emissionsfreier Stadtbus

Handlungsfeld	ÖPNV & Vernetzung
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten*	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, MVV, Verkehrsunternehmen
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Prüfung eines geeigneten alternativen Antriebskonzeptes
- Kalkulation der Kosten (Mehrkosten gegenüber dem Betrieb mit Dieselmotor)

*\* Die Kosten sind Teil der Ausschreibung der Stadtbuslinie, die in 3.1 beschrieben wird. Wird in der Ausschreibung explizit ein alternativer Antrieb gefordert, werden wahrscheinlich die Kosten gegenüber dem Angebot mit einem konventionellen Dieselmotor höher ausfallen*

#### Beschreibung

Batterieelektrische Linienbusse haben sich im bisherigen Betrieb als wirtschaftlich und technisch zuverlässig bewährt. Die elektrische Reichweite ist über die letzten Jahre so weit angestiegen, dass sie auf immer mehr Linien ohne Einschränkungen für Betrieb und Fahrgast eingesetzt werden können. Eine Fokussierung auf diesen Antrieb ermöglicht Synergieeffekte bei Fahrzeugbeschaffung, Wartung und Ladeinfrastruktur. Dabei sind auch die künftig steigenden Betriebskosten konventioneller Dieselmotoren in der langfristigen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu berücksichtigen. Hierzu gehört auch der Vergleich zwischen konventionellen Dieselmotoren und elektrisch angetriebenen Bussen vor dem Hintergrund verschärften Umweltstandards für Neufahrzeuge ab Mai 2029. Mit Inkrafttreten des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) bei der Neuausschreibung des Stadtbusses, findet erstmals auch das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge Anwendung auf den ÖPNV in Wolfratshausen. Aufbauend auf der Gesetzgebung ist im Rahmen der anstehenden Vergabe des öDA für den Stadtbus, ist der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge festgelegt. Die Ausschreibung muss so gestaltet werden, dass die Mindestquoten für saubere Fahrzeuge über den gesamten nächsten Ausschreibungszeitraum hinweg eingehalten werden. Ergänzend dazu bestehen Fördermöglichkeiten für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur im ÖPNV.

Linienbusse erbringen ihre Fahrleistungen überwiegend in wohnortnahen, sensiblen Quartieren. Die damit verbundenen Emissionen aus Abgasen, Feinstaub und Lärm führen zu entsprechenden Belastungen. Der Stadtbus trägt zur wohnortnahen Erschließung bei und ist damit zentraler Bestandteil der Grundversorgung, verkehrt jedoch zugleich in Bereichen mit erhöhtem Schutzbedarf. Der Einsatz lokal emissionsfreier Stadtbusse reduziert diese Belastungen deutlich und entspricht den Zielen des Zielkonzepts sowie den Beschlüssen der Stadt Wolfratshausen zum Klimaschutz. Dies steht auch im Kontext des ausgerufenen Klimanotstands und der daraus abgeleiteten Priorisierung klimawirksamer Maßnahmen im Mobilitätsbereich. Erfahrungen des MVV zum Einsatz lokal emissionsfreier Stadtbusse können dabei unterstützend herangezogen werden.



#### Handlungsziele

- B1** Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen
- C1** Verkehrsbedingte Lärm & Luftschadstoffbelastungen reduzieren

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 3.1 Neukonzeption Stadtbus
- 5.6 Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie



Lademöglichkeit an der Haltestelle Hölriegelskreuth, Pullach (Quelle: MVV)

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 3.4 Mobilitätsstation / Mobilitätspunkt

**Handlungsfeld** ÖPNV & Vernetzung

**Priorisierung**

**Zeitraumen**

**Kosten**

**Akteure** Stadtverwaltung Wolfratshausen, MVV, DB InfraGO, Betreiber von Mobilitätsangeboten, Sanierungsberatung

**Einflussmöglichkeit der Stadt**

**Personalaufwand**

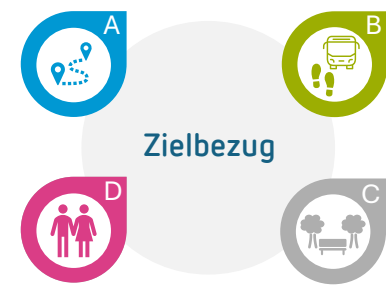
### Bausteine

- Standortprüfung und -sicherung der möglichen Mobilpunkte
- Koordination und Abstimmung der Angebote vor Ort
- Abstimmung mit involvierten Akteuren
- Prüfung von Fördermöglichkeiten (MVV bietet Beratungsangebote, welche Förderung in Frage kommt; darüber hinaus unterstützt der MVV auch bei detaillierten Fragen zur Antragstellung und bietet Anleitungen zur Förderung)

### Beschreibung

Angesichts einer immer differenzierteren Mobilitätslandschaft, die durch verschiedene Formen des ÖPNV, Radverkehr, Sharing-Angebote und individuelle Formen der Mikromobilität geprägt ist, gewinnen Orte, an denen diese Verkehrsmittel sinnvoll miteinander verknüpft werden, zunehmend an Bedeutung. Mobilitätsstationen bündeln diese Angebote räumlich und ermöglichen komfortable sowie barrierearme Umstiege zwischen den Verkehrsmitteln. In Wolfratshausen existieren bereits an mehreren Standorten im Stadtgebiet Mobilitätsstationen, die verschiedene Mobilitätsoptionen an einem Standort strukturiert zusammenbringen und geeignete Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln schaffen. Sie stellen ein sichtbares und wiedererkennbares Symbol für verknüpfte und umweltfreundliche Mobilität dar.

Vor dem Hintergrund eines steigenden multi- bzw. intermodalen Verkehrsverhaltens soll das Angebot an Mobilitätstationen in Wolfratshausen ausgebaut werden. Der integrierte regionale Mobilitätsverbund München „MoveRegioM“ will das Angebot von Mobilitätstationen in der Metropolregion München vereinheitlichen und ausweiten. Im Rahmen der bisherigen Projektlaufzeit wurden bislang zwei Phasen des Projektes durchgeführt. In der ersten Phase entwickelte das Projekt ein umfassendes Mobilitätskonzept für Mobilitätsstationen in München und dem Umland. In der zweiten Phase wurde das Mobilitätskonzept aus Phase I weiterentwickelt und in einem ausgewählten Untersuchungsgebiet praktisch erprobt. Nachfolgend soll Phase III umgesetzt werden, in der die in Phase II erprobten Maßnahmen dauerhaft umgesetzt und auf weitere Gebiete ausgeweitet werden. Hierfür wurde der Handlungsleitfaden MOBILITÄTSPUNKTE im MVV-Raum sowie ein Corporate Design für Mobilitätspunkte im MVV-Raum entwickelt. Die Stadt Wolfratshausen ist Teil des Ausweitungsgebietes aus Phase III. Zur Weiterentwicklung des Angebots von Mobilitätsstationen in Wolfratshausen soll daher die Integration der bestehenden Mobilitätsstationen in die Systematik und in das Corporate Design der Mobilitätspunkte im MVV-Raum gemäß Handlungsleitfaden sowie die weitere Ausweisung möglicher Mobilitätspunkte in Wolfratshausen geprüft werden.



### Handlungsziele

- A2** Verfügbarkeit und Taktqualität des öffentlichen Verkehrs verbessern
- A5** Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen
- B1** Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen
- D4** Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit verstetigen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 5.2** Sichere und rücksichtsvolle Anfahrt - Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen sowie Betriebe
- 5.6** Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie



Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 3.4 Mobilitätsstation/Mobilitätspunkt

Der Handlungsleitfaden MOBILITÄTSPUNKTE im MVV-Raum bietet Vorgaben für die Errichtung von Mobilitätspunkten im Verkehrsverbund. Ziel ist es, an den Stationen verschiedene Mobilitätsangebote einheitlich zu verknüpfen. Er definiert die wesentlichen Schritte zur Entwicklung eines Mobilitätspunktes, insbesondere hinsichtlich Standortwahl und Ausstattung. Die Ausstattungsmerkmale sind in einem modularen Baukastensystem organisiert, das nach Stationstypen und Ausstattungskategorien gegliedert ist. Die konkrete Ausgestaltung richtet sich dabei jeweils nach den standortspezifischen Rahmenbedingungen sowie den dort vorhandenen Mobilitätsangeboten und Nutzungsanforderungen. Dadurch verbindet der Leitfaden einheitliche Qualitätsvorgaben mit einer flexiblen, an den jeweiligen Standort angepassten Umsetzung.

### Typeneinteilung

Zur passgenauen Ausstattung differenziert das MoveRegioM Projekt die Mobilstationen in vier verschiedene Typen:

- Den „klassischen“ Mobilitätspunkt (Typ I)
- Den „Radpunkt“ (Typ II)
- Den „DB-Kooperationspunkt“ Mobilitätspunkt (Typ III)
- Den „Pop-Up“ Mobilitätspunkt (Typ IV)

Für das Stadtgebiet von Wolfratshausen erscheint die Prüfung zur Einrichtung/Ausgestaltung folgender Typen aus der MoveRegioM Systematik geeignet:

### Der Bahnhof in Wolfratshausen als „DB-Kooperations“-Mobilitätspunkt:

Diese Station ist zentraler Anlaufpunkt in der Stadt, hier sollte nach Möglichkeit ein umfangreiches Mobilitäts- und Informationsangebot vorhanden sein. Folgende Aspekte sind für die Qualifizierung als „DB-Kooperations“-Mobilpunkt zu beachten:

- Berücksichtigung besonderer Eigentumsverhältnisse und Planungsträgerschaft an Bahnhöfen
- Angepasstes Kooperationsdesign der Stele („S-Bahn“-Grünton)
- Kooperation mit DB InfraGo bzw. Deutsche Bahn Smart City
- alle Mobilitätsangebote vorhanden (vgl. Maßnahme 3.7), zusätzlich wünschenswert: persönliche umfassende Mobilitätsberatung (z. B. im Bahnhofsgebäude)
- Sichtbarkeit der Mobilitätsoptionen schaffen

### „Klassische“ Mobilitätspunkte (Typ I) in den Wohnquartieren

Dieser Mobilitätspunkt entspricht größtenteils den bereits bestehenden Mobilitätsstationen in Wolfratshausen:

- Fest installiert an einem beliebigen Standort, der den Ansprüchen an Mobilitätspunkte genügt
- Bevorzugte Variante mit umfassendem Mobilitätsangebot
- Ergänzung um Ausstattungsmerkmale nach Belieben möglich
- angepasste Ausstattung je nach Standort, leichte Sichtbarkeit im öffentlichen Raum

Die bestehenden Standorte sollen gemäß dem Leitfaden visuell umgestaltet und um die Ergänzungen weiterer Ausstattungselemente geprüft werden. Hierunter fällt auch die Prüfung der Integration vorhandener Angebote wie z. B. „MyRadl“ (vgl. Maßnahme 3.6). Zudem sollen weitere Standorte im gesamten Stadtgebiet auf ihre Eignung als Mobilitätspunkt geprüft werden (vgl. Abbildung „Mobilitätspunkte Wolfratshausen“). Zusätzlich sollen in Zusammenhang mit der Integration von „MyRadl“ Standpunkte für den „Radpunkt“ (Typ II, vgl. Handlungsleitfaden) geprüft werden.

Mobilitätspunkte sind Orte des leichten Umstiegs. Bei der Ausgestaltung der Mobilitätspunkte muss die Stadt Wolfratshausen eine räumlich und organisatorisch einfache Orientierung zwischen den Verkehrsmitteln schaffen. Dies gilt es im Rahmen der Erweiterung der Standorte bzw. für neue Standorte vorab zu prüfen. Nach der Inbetriebnahme eines Mobilitätspunktes muss dieser laufend gepflegt und instandgehalten werden. Darüber hinaus ist eine kontinuierliche Evaluation der Nutzung des Mobilitätspunktes empfehlenswert. Der Ausbau vernetzter Mobilität wird finanziell durch diverse Förderprogramme auf EU-, Bundes- und Landesebene unterstützt. Im Rahmen der Umsetzung sollen mögliche Förderprogramme zur finanziellen Unterstützung vorab geprüft und Förderanträge fristgerecht eingereicht werden.



Mobilitätspunkt, München



Mobilitätspunkt, München

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 3.4 Mobilitätsstation/Mobilitätspunkt



Abbildung: Gebiete MoveRegioM

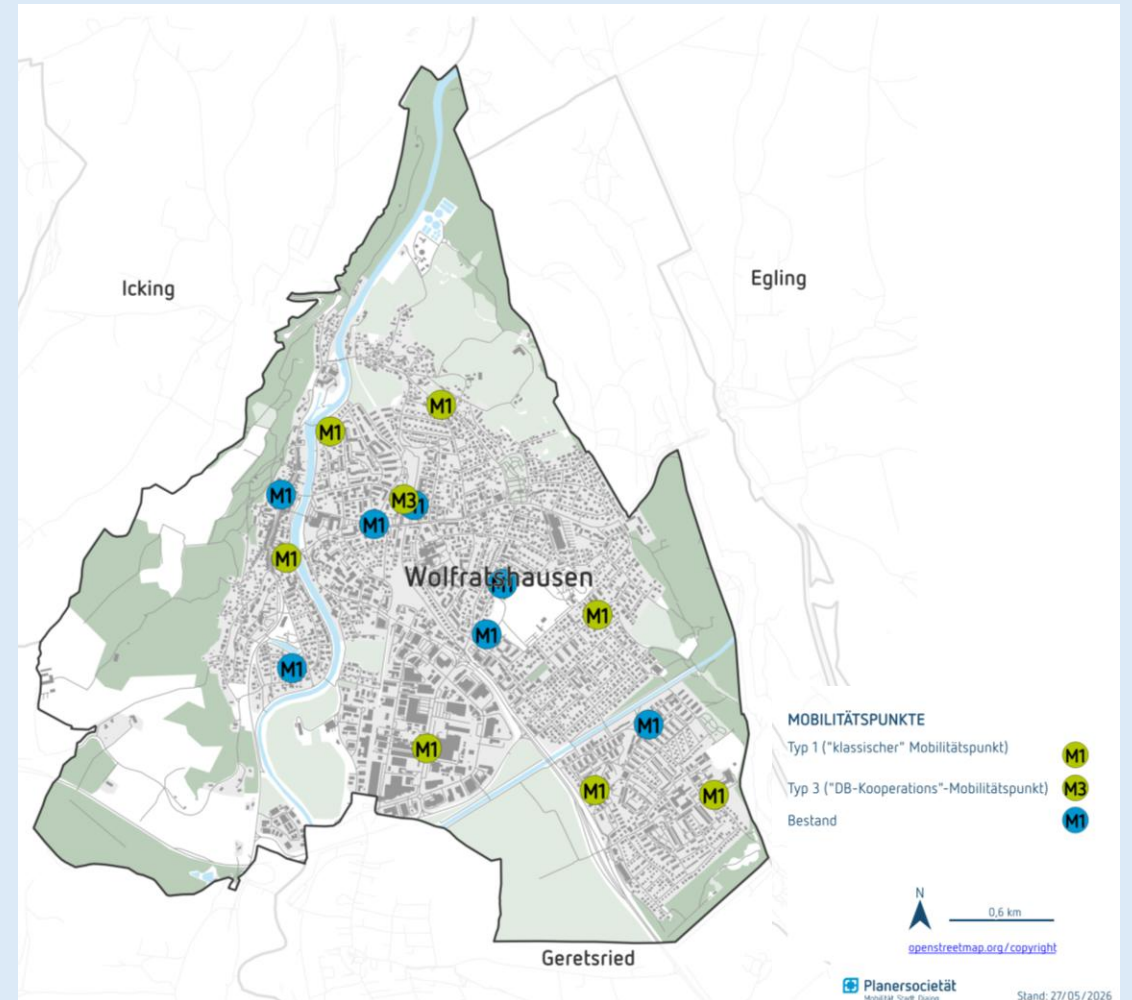


Abbildung: Mobilitätspunkte Wolfratshausen

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 3.5 Ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur für den ÖPNV

Handlungsfeld	ÖPNV & Vernetzung
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, MVV
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Einführung eines Haltestellenkatasters
- Erarbeitung fachliche Umbau-Priorisierung der Haltestellen
- Erarbeitung eines Umbauplan in Abstimmung mit dritten (Tiefbau-)Projekten
- Erarbeitung einer Umsetzungsplanung zur Priorisierung des ÖPNV im Straßennetz
- Prüfung der Querungsstellen in unmittelbarer Nähe
- Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus
- Abstimmung mit Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen und ÖPNV-Aufgabenträgern

Die Bushaltestellen in Wolfratshausen sollen gemäß den Vorgaben des NVP aufgewertet werden. Dieser beinhaltet begleitende Maßnahmen zur Unterstützung der angebotsseitigen Komponenten (Linien und Fahrtenhäufigkeiten) zur Attraktivierung des ÖPNV-Angebots. Hierzu gehören insb. Fahrgastinformation und Marketing, Infrastruktur (Busse und Haltestellen) sowie Elemente der Inter- und Multimodalität. Zudem beinhaltet der NVP Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung der Haltestellen. Das PBefG sieht die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 vor, wobei Ausnahmen im NVP angeführt werden können. Stadt und Landkreis sind bereits in der Umsetzung der Herstellung der Barrierefreiheit, wie am Umbau der Haltestelle Farchet/B 11 zum Zeitpunkt der Maßnahmenformulierung zu sehen ist. Weitere Anstrengungen, im besten Fall eine feste Zeitplanung wären notwendig, um eine vollständige Barrierefreiheit an den Haltestellen in Wolfratshausen herstellen zu können, um dem gesetzlichen Auftrag Folge leisten zu können. Bei der barrierefreien Umgestaltung ist nicht nur die Haltestelle selbst, sondern auch die Zuwegung sowie entsprechende Querungsmöglichkeiten und -hilfen im Umfeld einzubeziehen. Dies gilt auch für bereits barrierefrei umgestaltete Haltestellen.

Um die Qualität und Nutzbarkeit der Haltestellen zu verbessern, ist eine systematische Erfassung und Bewertung aller Standorte notwendig. Dabei sollten baulicher Zustand, Barrierefreiheit und Nutzungsfrequenz berücksichtigt werden, um ein schrittweises Sanierungs- und Aufwertungsprogramm zu entwickeln. Neben dem barrierefreien Ausbau bestehender Haltestellen ist auch die Verbesserung der Ausstattung von zentraler Bedeutung – etwa durch Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, Beleuchtung, Mülleimer und digitale Fahrgastinformationen. Ebenso wichtig ist die Gestaltung des Haltestellenumfelds, das sichere und hindernisfreie Zugänge sowie eine gute Einbindung in das Geh- und Radwegenetz ermöglichen sollte. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob sich einzelne Haltestellenstandorte für eine intermodale Verknüpfung eignen, etwa durch die Nachrüstung oder Neuerrichtung von Fahrradabstellanlagen (vgl. Maßnahme 2.5) oder Sharing-Angeboten. Dies würde die Kombination von Rad und Bus erleichtern und die Attraktivität des ÖPNV weiter steigern (vgl. Maßnahme 3.4).



#### Handlungsziele

- A1 Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
- A2 Verfügbarkeit und Taktqualität des öffentlichen Verkehrs verbessern
- A3 Barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur
- A4 Fußverkehrsnetz verbessern und innerörtliche Querungen sichern
- B1 Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen
- B2 Multi- und intermodale Mobilität unterstützen
- C2 Stärkung und Entwicklung hochwertiger Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- C5 Zukunftsfähige, klimaangepasste Entwicklung von Straßenräumen und Plätzen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 3.1 Neukonzeption Stadtbus

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 3.5 Ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur für den ÖPNV

Unter der Maßnahme ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur für den ÖPNV fallen nicht nur Maßnahmen, die die Haltestelleninfrastruktur betreffen. Ein wesentlicher Ansatzpunkt ist die Stärkung der Systemwirkung durch ein gepflegtes und einheitliches Auftreten. Fahrzeuge – insbesondere lokal emissionsfreie Busse als sichtbare Vorbildtechnologie (vgl. Maßnahme 3.4) – sollen dauerhaft in einem hochwertigen Zustand gehalten werden. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass Außenwerbung auf oder in den Bussen das Erscheinungsbild nicht beeinträchtigt.

Neben einer qualitativ hochwertigen Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen kommt dabei auch der betrieblichen Qualität des ÖPNV eine zentrale Bedeutung zu. Nur ein verlässlicher, pünktlicher und möglichst störungsarmer Betrieb trägt langfristig zu einer hohen Attraktivität und Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs bei. Zur Verbesserung und Stabilisierung des Fahrbetriebs wurde die Linienführung des Busverkehrs geprüft (vgl. Maßnahme 3.1). Auf Grundlage der Prüfung sollte der Fahrbetrieb so organisiert werden, dass ein möglichst verlässlicher und störungsarmer Betrieb gewährleistet werden kann. Dabei gilt es insbesondere, betriebliche Hindernisse zu minimieren und die Rahmenbedingungen entlang der Strecken gezielt zu optimieren. Ein Schwerpunkt liegt dabei auch auf der Reduzierung von Beeinträchtigungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr, die etwa durch geeignete ordnungs- und straßenräumliche Maßnahmen erreicht werden können. In der Analyse fallen die Straßenzüge Lärchenstraße, Stobäusstraße, Grubigsteinstraße, Kardinal-Wendel-Straße sowie einige Abschnitte der Föhrenwaldstraße auf. Hier befinden sich Engstellen, die möglichst beseitigt werden sollten. Ergänzend sollten Vorfahrtsregelungen – auch in Tempo-30-Zonen – überprüft und der Rückbau von Busbuchten, um den Fahrgastwechsel zu beschleunigen, in Betracht gezogen werden. Darüber hinaus sollte die Einführung bzw. Ausweitung von Vorrangregelungen für den ÖPNV geprüft werden, um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit nachhaltig zu erhöhen.



Digitale Echtzeitanzeige,  
Bochum



Barrierefreie Haltestelle, Wolfratshausen



Digitale Echtzeitanzeige,  
Geretsried



Barrierefreie Haltestelle mit Radabstellanlage, Buxtehude



Barrierefreie Haltestelle mit Radabstellanlage, Waltrop

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 3.6 Sharing-Angebote ausbauen

Handlungsfeld	ÖPNV & Vernetzung
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, MVV, Sharing-Anbieter
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Umbaupriorität für Haltestellen in Abgleich mit NVP erarbeiten
- Eingriffsnotwendigkeit/-Priorität im Straßennetz erstellen
- Haushaltstitel definieren und beschließen
- Aktive Mitarbeit zur Umsetzung der beschlossenen Strategie des regionalen Bikesharing-Systems „MyRadl“ des MVV in Wolfratshausen

#### Beschreibung

Nutzen statt Besitzen – Für jeden Weg und jeden Wegezweck das geeignete Verkehrsmittel. Dafür stehen Sharing-Angebote wie Car- und Bike-Sharing, aber auch weitere Angebote. Um die Mobilität in Wolfratshausen flexibler und nachhaltiger zu gestalten, sollen Sharing-Angebote gezielt auf die Bedürfnisse des Raums Wolfratshausen zugeschnitten werden.

Die Bestandsanalyse zeigt, dass im Stadtgebiet Wolfratshausen bereits erste Sharing-Angebote etabliert wurden. Deren Auslastung bleibt bislang jedoch hinter den Erwartungen zurück. Gleichzeitig wurde im Rahmen der Beteiligungsformate deutlich, dass die bestehenden Angebote vielen Bürgerinnen und Bürgern noch nicht ausreichend bekannt sind. Vor diesem Hintergrund besteht grundsätzlich das Ziel darin, die bestehenden Projekte und die nachfolgenden vorgeschlagenen Projekte stärker sichtbar zu machen und ihre Nutzung zu erhöhen. Dazu sollen gezielte Maßnahmen zur Information und Kommunikation beitragen. Hierzu zählen unter anderem die verständliche Aufbereitung von Informationen, öffentlichkeitswirksame Kampagnen (Stadtradeln), Testtage sowie Informationsstände im Rahmen von Markttagen oder Stadtfesten (bspw. Sattelfest). Eine erhöhte Präsenz der Angebote im Stadtbild – durch tatsächliche Nutzung – trägt ebenfalls wesentlich zur Wahrnehmung und Akzeptanz der Angebote bei.

Ein wesentlicher Ansatzpunkt liegt dabei in der gezielten Weiterentwicklung und dem Ausbau der bestehenden Angebote. Insbesondere an den bereits bestehenden Mobilstationen sowie an den potenziellen neuen Standorten sollen (zusätzliche) Sharing-Angebote geschaffen und bestehende Systeme optimiert werden. Dazu zählen unter anderem der Ausbau des Carsharing-Angebots hinsichtlich Fahrzeugtypen und Verfügbarkeit in Zusammenarbeit mit dem Anbieter eOberland sowie die Ausweitung von Lastenrad-Sharing-Systemen mit z. B. sigo Green GmbH oder movelo GmbH (vgl. Maßnahme 3.4). Parallel dazu soll die Benutzerfreundlichkeit der Angebote überprüft und weiter verbessert werden, um Zugangshürden zu minimieren.



#### Handlungsziele

- A1 Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
- A5 Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen
- B1 Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen
- B2 Multi- und intermodale Mobilität unterstützen
- C1 Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastungen reduzieren

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 3.4 Mobilitätsstationen/Mobilpunkte
- 5.6 kommunale Mobilitätsmanagementstrategie

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 3.6 Sharing-Angebote ausbauen

Darüber hinaus sollte die Stadt Wolfratshausen prüfen, inwiefern sie selbst als Ankerkunde auftreten kann, indem dienstliche Wege teilweise über Sharing-Angebote abgewickelt werden. Dies kann die wirtschaftliche Stabilität der Systeme erhöhen und die Bereitstellung zusätzlicher oder spezialisierter Fahrzeuge ermöglichen, die sich unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglicherweise nicht etablieren ließen.

Am 7. Mai 2026 ist mit „MyRadl“ das Bikesharing-System für die Region München gestartet. Insgesamt beteiligen sich neben der Landeshauptstadt München 36 umliegende Städte und Gemeinden an dem Leitprojekt. Es werden künftig an rund 1.000 „MyRadl“-Standorten 6.700 Fahrräder (konventionelle Fahrräder und E-Bikes) zur Verfügung stehen. Die Räder können über kommunale Grenzen hinweg ausgeliehen, genutzt und zurückgegeben werden – und vernetzen die beteiligten Kommunen so noch enger miteinander.

Die Stadt Wolfratshausen ist bereits Teil der Zweckvereinbarung zur Einführung des regionalen Bikesharing-Systems „MyRadl“ des MVV und hat sich aktiv für dessen Umsetzung eingesetzt. Das System ist für einen stadtweiten Rollout im Jahr 2027 vorgesehen. Die Stadt hat hierfür bereits geeignete Standorte im Stadtgebiet identifiziert und festgelegt. Ziel ist die Etablierung eines attraktiven, leicht zugänglichen und alltagstauglichen Fahrradverleihsystems, das in das bestehende Mobilitätsangebot integriert ist. Die ausgewählten Standorte sind im Vorfeld entsprechend vorzubereiten und mit der erforderlichen Infrastruktur auszustatten. Dazu zählen neben den Fahrrädern insbesondere Abstellanlagen sowie digitale Zugangssysteme. Ein besonderer Fokus liegt auf der Einbindung unterschiedlicher Nutzergruppen. In Abstimmung mit dem MVV sollen bedarfsgerechte Angebote für Pendelnde, Touristinnen und Touristen sowie Gelegenheitsnutzende bereitgestellt werden.



Quelle: [www.myradl.de](http://www.myradl.de)

Von großer Bedeutung ist zudem die regionale Vernetzung der Angebote. Sharing-Systeme sollen möglichst kompatibel mit den Angeboten in München und der benachbarten Stadt Geretsried gestaltet werden. Einheitliche Anbieterstrukturen, Tarifsysteme sowie Zugangsmöglichkeiten tragen dazu bei, die Nutzung zu vereinfachen und die Attraktivität für die Fahrgäste zu erhöhen. Gleichzeitig wird die intermodale Nutzung gestärkt, indem Sharing-Angebote gezielt an wichtigen Haltestellen und Mobilstationen – insbesondere am Bahnhof Wolfratshausen als zentrale Mobilitätsdrehscheibe – integriert werden. Eine zusätzliche Einbindung in digitale Plattformen, wie beispielsweise die MVV-App, ermöglicht eine einfache Buchung und verbessert die Informationsverfügbarkeit erheblich.

Ergänzend soll die Entwicklung einer klaren Strategie für potenzielle E-Scooter-Sharing-Angebote geprüft werden. Ziel ist es, frühzeitig geeignete Rahmenbedingungen zu definieren, um Nutzungskonflikte zu vermeiden und eine geordnete Implementierung zu gewährleisten. Hierzu zählen Regelungen zur Barrierefreiheit, zur sicheren Nutzung von Geh- und Radwegen sowie zur Festlegung von Zonen, in denen E-Scooter nicht genutzt oder abgestellt werden dürfen, etwa in Fußgängerzonen oder Parkanlagen. Darüber hinaus kann eine Begrenzung der Anzahl der angebotenen Fahrzeuge zur Steuerung des Angebots beitragen.



MyRadl, München



E-Scooter- und Radabstellplatz, München



## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 3.7 Anschlussmobilität am Bahnhof stärken

Eine verständliche und gut sichtbare Beschilderung für den Fuß- und Radverkehr soll sicherstellen, dass wichtige Ziele des Alltags – wie die Innenstadt rund um den Marienplatz, Gewerbegebiete oder das Kreiskrankenhaus – ebenso leicht erreichbar sind wie touristische Ziele. Dabei sollen nicht nur die Zielorte benannt werden, sondern auch Entfernungen und ungefähre Wegezeiten angegeben werden, um die Nutzung von Fuß- und Radverkehr zusätzlich zu fördern und die Transparenz für die Nutzerinnen und Nutzer zu erhöhen.

Der Bahnhof Wolfratshausen soll als zentraler Mobilitätsknotenpunkt künftig umfassende Informationen zu sämtlichen Mobilitätsangeboten im Stadtgebiet bereitstellen. Bereits heute verfügt der Standort mit der bestehenden Bahnhofshalle über eine wichtige infrastrukturelle Grundlage. Diese ist unter anderem mit Fahrkartenautomaten sowie einem Video-Reisezentrum ausgestattet. Die Fahrkartenautomaten bieten dabei schon heute erweiterte Funktionen, die über den reinen Ticketverkauf hinausgehen und beispielsweise Informationen zur aktuellen Verkehrslage im Netz des MVV bereitstellen. Das Video-Reisezentrum ermöglicht zusätzlich eine persönliche Beratung zum Fahrkartenkauf über eine digitale Verbindung zu Servicemitarbeitenden der Deutschen Bahn, auch wenn diese nicht vor Ort ansässig sind und daher nicht immer über detaillierte Ortskenntnisse verfügen.

Zukünftig ist es wünschenswert, die vorhandenen Systeme so weiterzuentwickeln, dass sie eine umfassende Auskunft über alle lokalen und regionalen Mobilitätsangebote ermöglichen und diese idealerweise auch direkt buchbar machen. Auf diese Weise können Fahrgäste ihre gesamte Reisekette innerhalb des Umweltverbunds komfortabel planen und nahtlos fortsetzen.

Auch die gestalterische Qualität des Bahnhofsumfelds spielt eine wichtige Rolle. Wie für die ÖPNV-Infrastruktur insgesamt gilt der Bahnhof als Aushängeschild für nachhaltige Mobilität in Wolfratshausen. Entsprechend ist das Umfeld funktional, ansprechend und hochwertig zu gestalten und die bestehende Infrastruktur gezielt weiterzuentwickeln. Als Ort des Umstiegs entstehen zwangsläufig Wartezeiten, weshalb eine witterungsgeschützte und komfortable Aufenthaltsqualität von besonderer Bedeutung ist. Hierzu zählen beispielsweise überdachte Bereiche und eine angemessene Begrünung. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass der gesamte Bereich barrierearm und verkehrssicher für alle Nutzergruppen ausgestaltet wird.

Hinsichtlich der Ausstattung und Anordnung sollen am Bahnhof alle wesentlichen Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen, die für eine vollständige Weiterführung von Wegeketten erforderlich sind. Dazu gehören insbesondere Leihfahrräder und Carsharing-Angebote sowie klassische Elemente wie Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen. Ergänzend sind auch Angebote für sogenannte „nicht selbst bediente“ Anschlussmobilität vorzusehen, etwa in Form von Kiss-and-Ride-Plätzen, Taxi- und Mietwagenstandorten. Die räumliche Anordnung dieser Angebote soll so erfolgen, dass insbesondere Verkehrsteilnehmende mit hohem Schutzbedarf – vor allem zu Fuß Gehende – bevorzugt berücksichtigt werden. Ziel ist es, sichere und intuitive Wegebeziehungen sowie komfortable Umsteigesituationen zu schaffen. In diesem Zusammenhang ist auch die Zugangssituation zu den Gleisen perspektivisch zu überprüfen. Der derzeitige Zugang weist Entwicklungspotenziale auf, insbesondere im Hinblick auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und die Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit bei steigenden Fahrgastzahlen und einer wachsenden Bedeutung des Bahnhofs als zentrale Mobilitätsdrehscheibe.

Ein nicht zu unterschätzendes Element sind gut erreichbare, saubere öffentliche Toiletten im Umfeld des Bahnhofs. Die Integration einer Sanitäreinrichtung mit WC, ggf. erweitert um Duschen und Umkleiden, erhöht die Funktionalität und den Komfort. Im Mai 2026 hat die Stadt Wolfratshausen die seit Oktober 2023 geschlossene WC-Anlage nach längeren Verhandlungen mit der Deutschen Bahn für ein Jahr angemietet und instand gesetzt, um den Nutzenden eine saubere, funktionierende und benutzerfreundliche Einrichtung bereitzustellen. Ergänzend beteiligen sich bereits einzelne Betriebe aus Einzelhandel und Gastronomie am Konzept „Die nette Toilette“, bei dem ihre sanitären Anlagen der Öffentlichkeit kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Dieses bestehende Angebot soll weiter ausgebaut und zusätzliche Betriebe zur Teilnahme motiviert werden, um die Versorgung im Bahnhofsumfeld zu verbessern. Die Kommune unterstützt teilnehmende Betriebe dabei mit einer Aufwandsentschädigung von ca. 60 bis 100 EUR/Monat je nach Lage und Ausstattung. Der Vorteil für die Betriebe liegt neben der finanziellen Unterstützung auch in der Sichtbarkeit als serviceorientierter Standort; teilnehmende Betriebe werden durch einen gut sichtbaren Aufkleber im Eingangsbereich gekennzeichnet.



Quelle: [www.die-nette-toilette.de](http://www.die-nette-toilette.de)



6.4 Handlungsfeld

Motorisierter Individualverkehr

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

# Motorisierter Individualverkehr

Wolfratshausen verfügt insgesamt über eine gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz. Allerdings sind viele Straßenräume in ihrer Gestaltung stark auf die Anforderungen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Dies beeinträchtigt die städtebauliche Qualität, erzeugt Barriere- und Trennwirkungen für den Fuß- und Radverkehr und entspricht oftmals nicht den heutigen Anforderungen an eine vielseitig nutzbare Straßenraumgestaltung. Die Entwicklung nahmobilitätsfreundlicher Straßenräume ist daher eng mit der Frage verbunden, inwieweit eine Entlastung vom Kfz-Verkehr erreicht werden kann. Ziel ist es, den motorisierten Verkehr verträglicher zu gestalten und ein gleichberechtigtes, kooperatives Miteinander aller Verkehrsträger zu fördern, was auch in den unterschiedlichen Beteiligungsformaten anhand der Rückmeldungen deutlich wurde. Mit einer solchen Entlastung gehen zugleich positive Effekte wie eine Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen einher.

Ziel der Maßnahmen ist es, das Verkehrsaufkommen zu verringern, indem zentrale Entscheidungsfaktoren – wie Komfort, Kosten, Zeit, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit – zugunsten des Umweltverbunds verschoben werden. Hierfür sind eine Umverteilung von Flächen sowie teilweise Einschränkungen des bisher gewohnten Komforts des Kfz-Verkehrs erforderlich. Über Jahre etablierte, heute jedoch nicht mehr verträgliche Nutzungs- und Verkehrsgewohnheiten sollen durch bauliche, verkehrsrechtliche und kommunikative Maßnahmen schrittweise verändert werden, um neue Handlungsspielräume zu eröffnen. Dabei bleibt die Erreichbarkeit grundsätzlich gewährleistet, soll jedoch künftig weniger stark vom motorisierten Individualverkehr abhängig sein. Dies gilt ebenso für den Wirtschaftsverkehr in Wolfratshausen. Hierbei geht es darum, die Erreichbarkeit der lokalen Wirtschaftsstandorte langfristig zu sichern und gleichzeitig eine verträgliche und sichere Verkehrsabwicklung zu gewährleisten.

Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit des motorisierten Verkehrs und des Wirtschaftsverkehrs zu erhalten, zugleich jedoch dessen negative Effekte deutlich zu verringern, so dass nachfolgende Maßnahmen abgeleitet wurden:

- 4.1 Fortführung Planungen Marktstraße - Schaffung attraktiver Räume durch Umnutzung von Parkraum
- 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 4.3 Qualifizierung von Knotenpunkten
- 4.4 Sofortprogramm Straße
- 4.5 Förderung der Verkehrssicherheit
- 4.6 Ausbau Ladeinfrastruktur
- 4.7 Wolfratshausen als Smart City
- 4.8 Ladezonenmanagement
- 4.9 Strategisches Wirtschaftsmanagement

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 4.1 Fortführung der Planungen für die Marktstraße – Schaffung attraktiver Räume durch Umnutzung von Parkraum

Handlungsfeld	Motorisierter Verkehr
Priorisierung	
Zeitraumen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Sanierungsberatung, Staatliches Bauamt Weilheim, Gewerbetreibende und Gastronomie
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Analyse und Bewertung des bestehenden Parkraums
- Definition von Umnutzungsbereichen
- Schrittweise Reduzierung und Umwidmung von Stellplätzen, gezielte Ausweisung von Sonderparkständen
- Integration von Begrünungs- und Entsiegelungsmaßnahmen
- Ausbau von Fahrradabstellanlagen und Aufenthaltsangeboten

#### Beschreibung

Im Zuge der weiteren Entwicklung der Marktstraße (vgl. Maßnahme 1.8) kommt der Neuordnung und gezielten Umnutzung von Parkraum eine zentrale Rolle zu. Während bislang ein erheblicher Teil des öffentlichen Raums für den ruhenden Kfz-Verkehr genutzt wird, bietet insbesondere die Umwidmung von Stellplätzen die Möglichkeit, die Aufenthaltsqualität zu steigern und neue Nutzungen im Straßenraum zu etablieren.

Der vorhandene Parkraum soll effizienter, bedarfsgerechter und stadtverträglicher organisiert werden (vgl. Maßnahme 4.2), um gleichzeitig Flächen für andere Nutzungen zu gewinnen. Angesichts der geplanten zusätzlichen Parkkapazitäten im Umfeld der Altstadt besteht die Möglichkeit, einzelne Stellplätze in der Marktstraße schrittweise umzuwidmen, ohne die Erreichbarkeit für den motorisierten Verkehr wesentlich zu beeinträchtigen.

Ein Baustein ist die Umnutzung ausgewählter Parkplätze für Maßnahmen der Klimaanpassung. Dazu zählen etwa die Entsiegelung und Begrünung der Flächen sowie die Integration von Pflanzinseln und kleinen Bäumen. Dadurch kann das Mikroklima verbessert und die Aufenthaltsqualität nachhaltig gesteigert werden. Darüber hinaus ist eine Umnutzung von Parkflächen möglich, beispielsweise für Außengastronomie, sogenannte Parklets oder Möblierungen. Eine Erprobung der Maßnahmen eignet sich insbesondere im Rahmen von Verkehrsversuchen, um neue Raumaufteilungen sichtbar zu machen und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen. Ein weiterer Aspekt ist die Förderung der Nahmobilität. Durch die Umwandlung einzelner Stellplätze können zusätzliche Flächen für Fahrradabstellanlagen, Sitzgelegenheiten oder andere Aufenthaltsangebote geschaffen werden.



#### Handlungsziele

- A5** Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen
- B1** Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen
- C1** Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastungen reduzieren
- C2** Stärkung und Entwicklung hochwertiger Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- C4** Parkraum stadtverträglich organisieren
- C5** Zukunftsfähige, klimaangepasste Entwicklung von Straßenräumen und Plätzen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.4 Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.5 Komfortabel zu Fuß unterwegs
- 1.8 Fortführung der Planungen für die Marktstraße
- 2.5 Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen
- 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 5.4 Aufenthaltsqualität stärken

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 4.1 Fortführung der Planungen für die Marktstraße – Schaffung attraktiver Räume durch Umnutzung von Parkraum



# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr

Handlungsfeld	Motorisierter Verkehr
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Polizei
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

### Bausteine

- Flächendeckendes Parkraummanagement
- Prüfung von Parkraumbewirtschaftungszonen und Einführung klarer Regelungen
- Verlagerung des Straßenparkens auf Parkflächen
- Einführung von „Feierabendparken“
- Erweiterung der digitalen Parkleitinformationen
- Unterbinden und ahnden von Gehwegparken
- Längs- statt Senkrechtparken: Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Einführung von Hol- und Bringzonen an Schulen und Kitas

### Beschreibung

Eine geordnete und sichere Organisation des ruhenden Verkehrs ist ein zentraler Baustein für die Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung. Ein strategisches, flächendeckendes Parkraummanagement für Wolfratshausen trägt dazu bei, Parksuchverkehre zu reduzieren, Nutzungskonflikte zu minimieren und den öffentlichen Raum insgesamt effizienter zu nutzen.

In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, das Stadtgebiet in nachvollziehbare Bewirtschaftungszonen zu gliedern, beispielsweise in die Bereiche Innenstadt, Wohnquartiere sowie sensible Bereiche (z. B. am Märchenwald). In geeigneten Bereichen können zudem situationsgerechte Regelungen eingeführt werden, wie zum Beispiel Bewohnerparken (sofern rechtlich zulässig), Kurzzeitparkangebote vor Geschäften zur Unterstützung des lokalen Einzelhandels durch höhere Fluktuation sowie gezielte Parkverbote an Engstellen oder zur Freihaltung von Sichtbeziehungen, z. B. nahe Querungsstellen. Insgesamt erhöhen klare und einheitliche Regelungen im ruhenden Verkehr die Akzeptanz und tragen zu einer besseren Orientierung für alle Verkehrsteilnehmenden bei.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist zudem eine konsequente Durchsetzung der Straßenverkehrsordnung erforderlich. Gemäß dieser ist das Parken auf Gehwegen (selbst mit einem Teil des Fahrzeugs) grundsätzlich verboten und sollte unterbunden und geahndet werden, um zu Fuß Gehende zu schützen und durchgängige Wege zu schaffen. Parkstände können durch Markierungen auf der Fahrbahn visualisiert werden. An sensiblen Stellen sowie bei weiteren Verstößen können bauliche Maßnahmen (z. B. Poller) zum Tragen kommen, um Gehwege freizuhalten. Ein weiterer Sicherheitsaspekt ist die Umwandlung von Senkrecht- zu Längsparkständen (z. B. Sauerlacher Straße), um Sichtbeziehungen zu verbessern und Unfallrisiken bei Ein-/Ausparkvorgängen zu reduzieren. An Schulen und Kitas kann die Einrichtung von Hol- und Bringzonen die Schulwegsicherheit und die Selbstständigkeit der Kinder erhöhen. Dadurch soll das Verkehrsaufkommen im unmittelbaren Schulbereich reduziert und Hol-/Bringverkehre auf vorgesehenen Flächen geordnet werden.



### Handlungsziele

- A5** Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen
- B2** Multi- und intermodale Mobilität unterstützen
- C2** Stärkung und Entwicklung hochwertiger Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- C4** Parkraum stadtverträglich organisieren

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.4** Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.8** Fortführung Planungen Marktstraße – Sichere und historische Altstadt für alle
- 2.6** Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 4.1** Fortführung Planungen Marktstraße – Schaffung attraktiver Räume durch Umnutzung von Parkraum
- 4.5** Förderung der Verkehrssicherheit
- 4.6** Ausbau Ladeinfrastruktur

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr

### Beschreibung

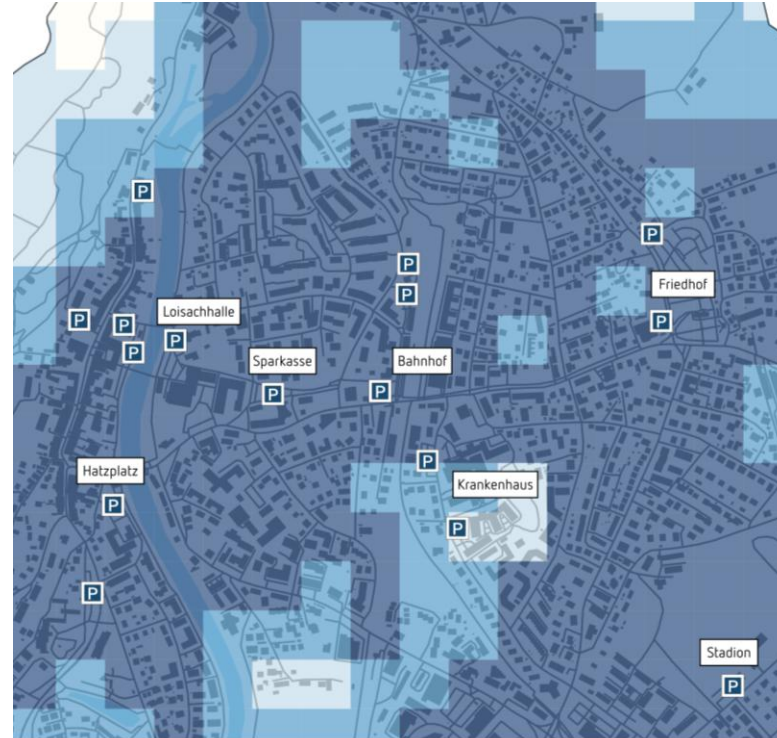
Die Untersuchung der fußläufigen Erreichbarkeit von Parkplätzen in Wolfratshausen zeigt, dass von fast allen ausgeschilderten Parkflächen wichtigen Alltagsziele wie z. B. der Bahnhof und die Innenstadt auf kurzen Wegen und gut zu Fuß erreichbar sind.

Ziel einer Parkraumstrategie sollte es sein, die Straßenräume zu entlasten, indem Parken vermehrt auf dafür vorgesehenen, separaten Parkflächen stattfindet und so Flächen im öffentlichen Straßenraum gewonnen werden, die dem Fuß- und Radverkehr, aber auch der Aufenthaltsqualität zugute kommen können.

Gleichzeitig bleibt die Bereitstellung von Parkraum für bestimmte Nutzergruppen weiterhin erforderlich. Daher sollen ausgewählte Stellplätze gezielt für spezifische Nutzungen vorgehalten werden, z. B. für mobilitäts-eingeschränkte Personen, Carsharing oder E-Fahrzeuge.

Eine weitere Möglichkeit zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums stellt das sog. „Feierabend-Parken“ dar, bei dem durch eine Kooperation mit dem Einzelhandel Fahrzeuge, z. B. von Anwohnenden, außerhalb der Geschäftszeiten (insb. abends bis morgens) auf dortigen Parkflächen abgestellt werden dürfen.

Durch eine Erweiterung der digitalen Parkleitinformationen um weitere Auslastungsanzeigen und eine frühzeitige zu den Parkplätzen kann der Parksuchverkehr weiter reduziert und die Auslastung im öffentlichen Parkraum optimiert werden.



### Walkability-Karte:

Qualität der fußläufigen Erreichbarkeit einzelner Stadtgebiete

### LEGENDE

#### Walkability Innenstadt Wolfratshausen

- Sehr geringe fußläufige Erreichbarkeit
- Eingeschränkte fußläufige Erreichbarkeit
- Durchschnittliche fußläufige Erreichbarkeit
- Gute fußläufige Erreichbarkeit
- Parkplätze



### Methodik

- Bildung der Basis-Walkability aus:
  - Erreichbarkeit von Zielen
  - Durchlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur
  - Umfeldqualität (unter Berücksichtigung der Steigung)
- Mittelung dieser Faktoren ergibt strukturelle Walkability auf einer Skala von 0-4
- Bestimmung der Straßenraumqualität
- Finale Kombination: 90% Basis-Walkability, 10 % Straßenraumqualität
- Ergebnis: kontinuierlicher Walkability-Wert (0-4) in der Klassifizierung sehr gute, gute, durchschnittliche, eingeschränkte und sehr geringe fußläufige Erreichbarkeit

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr



Längsparken, Schweinfurt



Straßenraumbegrünung, Stuttgart



Hol- und Bringzone vor einer Schule, Reken



Grenzmarkierung, Metzingen



Schild „mit Parkausweis frei“, Oberderdingen



Poller gegen Gehwegparken, Dortmund




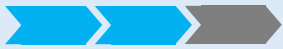



Kurzzeitparken, Bretten



Pflanzkübel zur Freihaltung der Sicht, Plittersdorf

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 4.3 Qualifizierung von Knotenpunkten

Handlungsfeld	Motorisierter Verkehr
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Überprüfung und Umgestaltung von Knotenpunkten
- Prüfung der Knotenpunktform
- Rückbau überdimensionierter Elemente
- Verbesserung der Querbarkeit und Sichtbeziehungen
- Sichere Radverkehrsführung an Knotenpunkten
- Prüfung eines ÖPNV-Vorranges
- Sukzessive Realisierung in enger Kooperation mit dem Bauamt

#### Beschreibung

Leistungsfähige und gleichzeitig sichere Knotenpunkte sind von zentraler Bedeutung für die innerstädtische Mobilität für alle Verkehrsarten, da sie die Verkehrsströme bündeln und verknüpfen. Eine systematische Überprüfung und stufenweise Umgestaltung zentraler innerörtlicher Knotenpunkte trägt dazu bei, die Verkehrssicherheit, Verkehrsführung und den Verkehrsfluss zu verbessern und gleichzeitig Nutzungskonflikte zu reduzieren.

Im Zuge der Qualifizierung ist die Prüfung der bestehenden Knotenpunktformen ein wesentlicher Baustein. Je nach Situation können Kreisverkehre, optimierte signalgesteuerte Knoten oder vereinfachte Vorfahrtsregelungen geeignet sein, um den Verkehrsablauf zu regeln. Gleichzeitig sollte der Rückbau überdimensionierter Elemente geprüft werden, etwa freier Rechtsabbieger (z. B. Knotenpunkt Weidacher Hauptstraße/Sauerlacher Straße) oder überbreiter Fahrstreifen (z. B. Hans-Urmiller-Ring). Nicht zwingend erforderliche Abbiegespuren können u. a. zugunsten von Fuß- und Radverkehrsflächen, Grünbereichen oder Aufenthaltsqualitäten reduziert werden.

Eine verbesserte Querbarkeit durch Mittelinseln, taktile Leitelemente und barrierefreie Bordsteinabsenkungen sowie freie Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden erhöhen die Sicherheit und Nutzbarkeit für den Fußverkehr. Ebenso sollten sichere und nachvollziehbare Radverkehrsführungen an Knotenpunkten integriert werden (vgl. Maßnahme 2.3). Durch eindeutig geführte Linien, Aufstellflächen, farbige Hervorhebungen sowie eine sicherheitsorientierte Knotenpunktgeometrie können Konflikte zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr minimiert werden. Bezüglich des ÖPNV gilt es zu prüfen, inwieweit dessen Belange stärker berücksichtigt werden können, etwa durch Busvorrang an Lichtsignalanlagen oder die Einrichtung von Busschleusen. Die Umsetzung der Maßnahmen sollte sukzessive und in enger Kooperation mit dem Bauamt erfolgen sowie sinnvoll an laufende Straßenbauprogramme angepasst werden.

Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden bereits exemplarisch Lupenräume (vgl. Maßnahme 2.3; 2.6) detailliert untersucht. Darauf aufbauend sollten weitere zentrale Knotenpunkte im Stadtgebiet vergleichbar vertieft betrachtet werden.



#### Handlungsziele

- C5** Zukunftsfähige, klimaangepasste Entwicklung von Straßenräumen und Plätzen
- D1** Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit (Vision Zero) & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D3** Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.4** Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.7** Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- 2.3** Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten
- 2.6** Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 3.5** Ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur für den ÖPNV
- 4.5** Förderung der Verkehrssicherheit

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 4.4 Sofortprogramm Straße

Handlungsfeld	Motorisierter Verkehr
Priorisierung	■ ■ ■
Zeitraumen	▶▶▶ ∞
Kosten	■ ■ ■
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Stadtwerke Wolfratshausen, Leitungsträger
Einflussmöglichkeit der Stadt	■ ■ ■
Personalaufwand	■ ■ ■

- Bausteine**
- Systematische Erfassung des Straßenzustands
  - Identifikation von kurzfristig wirksamen Maßnahmenbereichen
  - Priorisierung der Maßnahmen
  - Planung und Umsetzung kleiner baulicher und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen
  - Koordination mit laufenden Infrastrukturmaßnahmen
  - Integration klimaangepasster Maßnahmen
  - Regelmäßige Fortschreibung eines Maßnahmenkatasters („Sofortprogramm-Karte“)

### Beschreibung

Um die Verkehrssituation und die Infrastrukturqualität im Straßennetz der Stadt Wolfratshausen kurzfristig zu verbessern, soll ein Sofortprogramm Straße aufgelegt werden. Dieses sieht die schnelle und effiziente Umsetzung kleinerer, kurzfristig realisierbarer, aber dennoch wirkungsvoller Maßnahmen vor, die ohne grundlegende Veränderungen des Straßenquerschnitts realisiert werden können.

Zu diesen Maßnahmen zählen unter anderem Fahrbahnerneuerungen, Markierungen, die Anlage oder Verbesserung von Querungshilfen sowie kleinere bauliche Anpassungen an Knotenpunkten und Streckenabschnitten. Dadurch können kritische Situationen schnell entschärft, die Orientierung im Straßenraum verbessert und Verkehrsabläufe stabilisiert werden. Grundlage dafür ist eine systematische Zustandserfassung des Straßennetzes, beispielsweise durch Kamerabefahrungen oder digitale Erfassungssysteme. Auf Basis der Ergebnisse kann eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgen, um die verfügbaren finanziellen Mittel möglichst effizient und zielgerichtet einzusetzen.

Darüber hinaus wird eine enge Abstimmung mit laufenden und geplanten Infrastrukturmaßnahmen, etwa im Bereich Leitungsbau, Breitbandausbau oder Energieversorgung, angestrebt. So können Baumaßnahmen gebündelt und sogenannte „Doppelaufbrüche“ vermieden werden, um Kosten zu reduzieren und Belastungen für Anwohnende zu minimieren.

Im Rahmen des Sofortprogramms sollen ergänzend auch klimaorientierte Maßnahmen, wie beispielsweise hitzereduzierende Materialien, punktuelle Begrünung oder Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, berücksichtigt werden. So kann das Programm einen Beitrag zur Klimaanpassung im Straßenraum leisten.

Das Sofortprogramm Straße ermöglicht kurzfristig eine flexible, effiziente und sichtbare Verbesserung des Straßennetzes und stellt damit eine wichtige Ergänzung zu langfristigen und größeren Infrastrukturprojekten dar.



### Unterziele

- C5 Zukunftsfähige, klimaangepasste Entwicklung von Straßenräumen und Plätzen
- D1 Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit (Vision Zero) & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D3 Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.3 Zustandserfassung und Instandsetzung der Gehwege
- 1.5 Komfortabel zu Fuß unterwegs
- 1.4 Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.7 Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen
- 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten
- 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 4.3 Qualifizierung von Knotenpunkten
- 4.5 Förderung der Verkehrssicherheit
- 4.8 Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Ladezonenmanagement
- 5.3 Kommunales Verkehrssicherheitsprogramm
- 5.4 Aufenthaltsqualität stärken
- 5.6 Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 4.5 Förderung der Verkehrssicherheit

Handlungsfeld	Motorisierter Verkehr
Priorisierung	
Zeitraumen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Polizei
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

### Bausteine

- Geschwindigkeits- und Kontrollmanagement
- Geschwindigkeitskontrollen und -verdeutlichungen
- Ausweitung von Tempo 30
- Straßenbauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung
- Sicherheitsaudits bei größeren Planungsvorhaben
- Modale Filter zugunsten der Nahmobilität
- Verkehrsberuhigung an Ortsein- und -ausfahrten
- Baustellenmanagement mit klarer Verkehrsführung
- Kommunikationskampagnen zu Rücksichtnahme, Sicherheit und Lärminderung

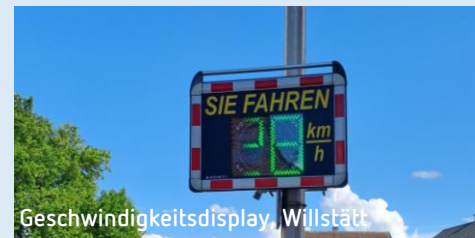
### Beschreibung

Die Förderung der Verkehrssicherheit ist insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Fuß- und Radverkehr) essenziell. Ein zentrales Element stellt dabei die Reduktion von Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr dar. Der Einsatz von stationären und mobilen Messungen, wie Radarkontrollen oder Dialogdisplays, kann zur Geschwindigkeitsreduktion beitragen. Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen und -verdeutlichungen entlang bedeutender Achsen, wie etwa der Königsdorfer Straße, der Schießstättstraße, der Bahnhofstraße oder der Äußeren Beuerberger Straße, tragen zur Erhöhung der Sicherheit bei. Ergänzend unterstützt eine klare und gut sichtbare Beschilderung, insbesondere an Gefahrenstellen, die Einhaltung von Geschwindigkeiten.

Darüber hinaus soll die Ausweitung von Tempo-30-Regelungen, mindestens im Umfeld sensibler Einrichtungen wie Schulen, Kitas oder Pflegeeinrichtungen wie z. B. an der Äußeren Beuerberger Straße geprüft und weiterentwickelt werden, beispielsweise im Zusammenhang einer Fortschreibung des Lärmaktionsplans.



Tempo 30, Bahnhofstraße Wolfratshausen



Geschwindigkeitsdisplay, Willstätt



Mobiler Blitzer, Offenburg



### Unterziele

- C1 Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastungen reduzieren
- D1 Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit (Vision Zero) & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D3 Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.4 Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.6 Erstellung von Schulwegeplänen
- 1.7 Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- 1.8 Fortführung Planungen Marktstraße – Sichere und historische Altstadt für alle
- 1.9 Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußv.
- 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten
- 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 5.2 Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen
- 5.3 Kommunales Verkehrssicherheitsprogramm

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 4.5 Förderung der Verkehrssicherheit

### Bauliche Geschwindigkeitsdämpfung

Ergänzend sind straßenbauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung umzusetzen. Dazu gehören Temposchwellen, Kreisverkehre, Fahrbahnverschwenkungen, Gehwegnasen, (Teil-)Aufpflasterungen oder Begrünung sowie baulich gesicherte Querungen oder Markierungen.

Insbesondere an Ortseingängen ist eine solche Verkehrsberuhigung wichtig. Es empfiehlt sich dabei eine wiedererkennbare, ortsspezifische Gestaltung mit einer abgestimmten Kombination gestalterischer und baulicher Elemente.

### Modale Filter

Zur Sicherung der schwächeren Verkehrsteilnehmenden können weitere modale Filter (z. B. Poller, wie bereits zwischen Farchet und Waldram umgesetzt) eingesetzt werden, um an geeigneten Stellen Durchgangsverkehr im Kfz-Verkehr zu verhindern und sichere, ruhige Verkehrsverbindungen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen.

### Planung und Kommunikation

Eine Durchführung von Sicherheitsaudits bei größeren Neu-, Um- und Ausbauprojekten stellt sicher, dass Verkehrssicherheitsaspekte frühzeitig und systematisch in die Planung integriert werden. Ein professionelles Baustellenmanagement mit klarer Verkehrsführung, gesicherten Umleitungen für alle Verkehrsarten und frühzeitiger Information minimiert Unfallrisiken und Beeinträchtigungen.

Flankierend tragen Kommunikationskampagnen zu Rücksichtnahme, Sicherheit und Lärminderung durch Sensibilisierung bei allen Verkehrsteilnehmenden bei. Die Arbeit der Unfallkommission des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen kann damit fortgeführt werden.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit geht in Verknüpfung mit weiteren Maßnahmen einher, wie u. a. dem Thema sichere Querungen, einem Parkraummanagement und der Schulwegsicherheit.



Teilaufpflasterung, Leutkirch



Fahrbahnverschwenkung, Stuttgart



Modaler Filter, Karlsruhe



Modaler Filter mit versenkbaren Pollern, Wolfratshausen



Baustellenbeschilderung, Karlsruhe

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 4.6 Ausbau Ladeinfrastruktur

Handlungsfeld	Motorisierter Verkehr
Priorisierung	
Zeitraumen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Betreiber von Ladeinfrastruktur, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

### Bausteine

- Identifizierung des abschätzbaren Bedarfs bis 2035
- Ausbau öffentlicher Ladepunkte in allen Ortsteilen
- Weiterführung von Schnellladeeinrichtungen
- Kooperation mit Einzelhandel, Gewerbe und Wohnungswirtschaft für halböffentliches Angebot
- Unterstützung und Beratung durch die Stadtverwaltung bei der Ausweisung zusätzlicher Ladepunkte an Mobilpunkten auf privaten Grundstücken
- Kombination von Ladeinfrastruktur mit Photovoltaikanlagen auf Parkplätzen und Gewerbeflächen

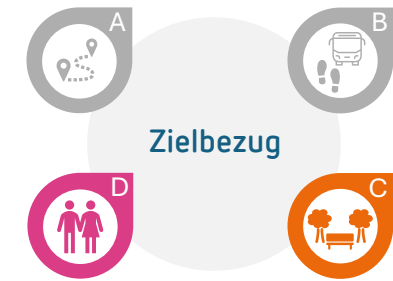
### Beschreibung

Angesichts der zunehmenden und für die Erreichung der Klimaschutzziele notwendigen Verbreitung von Elektrofahrzeugen besteht auch in Wolfratshausen ein wachsender Bedarf an einer strategischen Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur. Damit verbunden ist die Erarbeitung einer kommunalen Bedarfsplanung, mit der ein ortsspezifischer Bedarf ermittelt wird. Dabei sind der Stand der Praxis im Metropolraum München sowie technologische Entwicklungen bei Ladeleistung und Energieverbrauch zu berücksichtigen; Zielwerte sind regelmäßig anzupassen.

Zur Deckung des künftig steigenden Ladebedarfs ist insbesondere an Wohn- und Arbeitsstandorten sowie an größeren Stellplatzanlagen mit längerer Parkdauer eine Ausweitung des Ladeangebots erforderlich. Ergänzend ist ein bedarfsgerechter Ausbau öffentlicher und halböffentlicher Ladepunkte in allen Ortsteilen vorzusehen, insbesondere an Zielen mit Publikumsverkehr sowie an Arbeitgeberstandorten.

Der gezielte Ausbau von Schnellladeeinrichtungen an strategischen Standorten – etwa auf Parkplätzen der Nahversorgungseinrichtungen, Kurzzeitparkplätzen im Straßenraum sowie bei neuen Parkbauten wie möglicherweise am Hatzplatz oder Märchenwald – trägt zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Versorgung bei. Ebenso ist der Bedarf an Ladeinfrastruktur für Lkw (z.B. KEP-Fahrzeuge) zu prüfen und ggf. an geeigneten Standorten auszubauen (vgl. Maßnahme 4.9).

Zur Ergänzung der öffentlichen Infrastruktur sind Kooperationen mit Einzelhandel, Gewerbe und Wohnungswirtschaft anzustreben, um private und halböffentliche Ladeangebote zu schaffen. Die Stadtverwaltung unterstützt diesen Prozess durch Beratungs- und Informationsangebote sowie durch bestehende kommunale Förderprogramme. Hierzu zählen insbesondere das Programm zur Förderung nachhaltiger Mobilität, über das unter anderem Ladeinfrastruktur gefördert werden kann, sowie das Programm zur Förderung des Ausbaus von Photovoltaikanlagen. Der Ausbau soll nach Möglichkeit mit Photovoltaikanlagen auf Parkplätzen und Gewerbeflächen kombiniert werden, um eine klimafreundliche Energieversorgung zu fördern.



### Unterziele

- C1 Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastungen reduzieren
- C5 Zukunftsfähige, klimaangepasste Entwicklung von Straßenräumen und Plätzen
- D4 Kommunikation u. Öffentlichkeitsarbeit verstetigen

### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 3.4 Mobilitätsstationen/Mobilpunkte
- 3.6 Sharing-Angebote ausbauen
- 3.7 Anschlussmobilität am Bahnhof stärken – Mobilitätsdrehscheibe für S-Bahn- Start-/Endpunkt
- 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 4.7 Wolfratshausen als Smart City
- 4.8 Ladezonenmanagement
- 5.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung
- 5.2 Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Betriebe
- 5.5 Integrierte Informations- u. Kommunikationsstrategie

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 4.6 Ausbau Ladeinfrastruktur

Der im StandortTOOL ermittelte Bedarf beschreibt die künftig benötigte elektrische Ladeleistung im öffentlichen Raum in Wolftratshausen, die sich aus prognostizierten Ladevorgängen ergibt. Grundlage ist ein Modell, das den erwarteten Elektrofahrzeugbestand, das Ladeverhalten (z. B. Anteil privates Laden) sowie Verkehrs-, Siedlungs- und sozioökonomische Daten einbezieht. Die Karte zeigt einen aus diesen Faktoren abgeleiteten, räumlich verteilten Leistungsbedarf. Der kW-Wert steht dabei für die insgesamt bereitzustellende Ladeleistung (Summe der Leistungen von Ladepunkten). Er kann als planerische Größe interpretiert werden, die angibt, wie viel zusätzliche Ladeinfrastrukturleistung notwendig ist, um den zukünftigen Bedarf in Wolftratshausen zu decken.

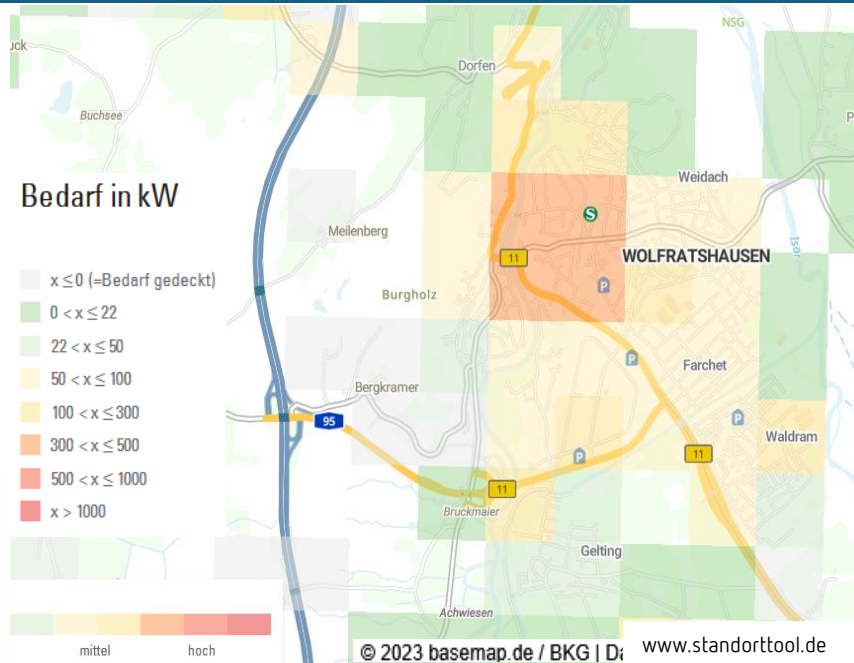
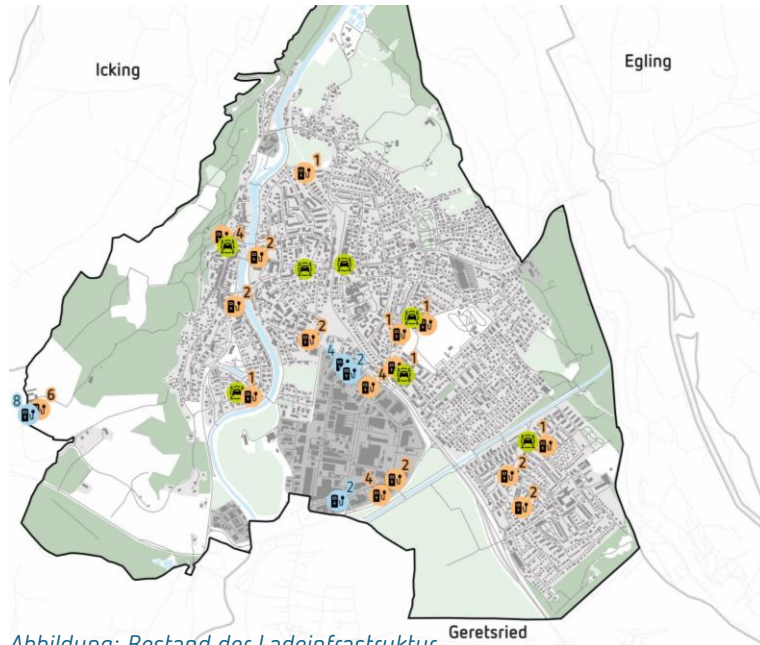


Abbildung: StandortTOOL: Bedarf der Ladeinfrastruktur bis 2035


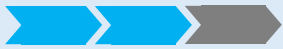



### MOBILITÄTSANGEBOTE

- Bestand Carsharing
- Bestand Ladestationen (Ladesäulenregister):
- Schnellladeeinrichtung
- Normalladeeinrichtung
- Anzahl Ladepunkte 2



## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 4.7 Wolfratshausen als Smart City

Handlungsfeld	Motorisierter Verkehr
Priorisierung	
Zeitraumen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, MVV, TU München, Metropolregion München, IBA Metropolregion München
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Aufbau einer digitalen Datengrundlage
- Identifikation geeigneter Pilotbereiche für intelligente Verkehrssteuerung
- Einführung und Test smarter Lichtsignalanlagen und adaptiver Steuerungssysteme
- Entwicklung eines digitalen Parkraummanagementsystems
- Durchführung von Verkehrsversuchen
- Aufbau eines kontinuierlichen Monitoringsystems für Verkehr und Mobilität
- Verstetigung erfolgreicher Pilotanwendungen

#### Beschreibung

Mobilität in Wolfratshausen soll künftig stärker datenbasiert, flexibel und in Echtzeit steuerbar werden. Die Stadt kann digitale Technologien und vernetzte Systeme nutzen, um Verkehrsabläufe besser zu verstehen, gezielt zu steuern und den bestehenden Straßenraum effizienter zu nutzen. Dabei steht nicht der Aufbau komplexer Strukturen im Vordergrund, sondern der Einsatz ausgewählter, skalierbarer Anwendungen, die zur Größe Wolfratshausens passen.

Eine Möglichkeit ist eine intelligente Verkehrsführung, die sich an den tatsächlichen Bedarfen orientiert. Dazu gehören intelligente Lichtsignalanlagen, dynamisch anpassbare Verkehrsführungen sowie zeitlich differenzierte Regelungen für bestimmte Straßenabschnitte. Durch eine solche Verkehrsführung kann der Verkehr verträglicher abgewickelt werden, zudem können Sicherheit und Flüssigkeit erhöht werden. Im Kontext Wolfratshausen sind hier insbesondere einzelne Knotenpunkte und Hauptachsen relevant, an denen heute bereits hohe Belastungen oder Konflikte bestehen (z.B. Königsdorfer Str. und Sauerlacher Str.).

Darüber hinaus soll eine breite Nutzung von Mobilitäts- und Verkehrsdaten erfolgen. Dazu gehören unter anderem Open-Data-Quellen (z. B. OpenStreetMap, Landbedeckungsdaten wie CORINE oder Urban Atlas), Floating-Car- und Floating-Phone-Daten, ÖPNV- und Echtzeitdaten aus Fahrgastinformationssystemen (z. B. GTFS als standardisiertes Fahrplandatenformat und ITCS als rechnergestütztes Betriebs- und Fahrgastinformationssystem) sowie Daten aus Buchungs- und Sharingplattformen oder über Programmierschnittstellen (APIs), über die Mobilitätsanbieter ihre Angebots- und Echtzeitdaten automatisiert bereitstellen. Diese Daten bilden die Grundlage für eine evidenzbasierte Verkehrsplanung und -steuerung.

Auch der Straßenraum selbst soll flexibler werden. Denkbar sind adaptive Nutzungen einzelner Fahrstreifen, intelligente Beleuchtungssysteme (z.B. etwa entlang der Loisach) oder innovative, ggf. energieeffiziente Oberflächen. Der Straßenraum wird damit stärker als dynamisches System verstanden, das sich an unterschiedliche Tageszeiten und Nutzungsanforderungen anpassen kann.



#### Unterziele

- C5 Zukunftsfähige, klimaangepasste Entwicklung von Straßenräumen und Plätzen
- D1 Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit (Vision Zero) & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D3 Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten
- 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 4.3 Qualifizierung von Knotenpunkten
- 4.4 Sofortprogramm Straße
- 4.5 Förderung der Verkehrssicherheit
- 4.8 Ladezonenmanagement
- 4.9 Strategisches Wirtschaftsverkehrsmanagement
- 5.4 Aufenthaltsqualität stärken
- 5.5 Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie
- 5.6 Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 4.7 Wolfratshausen als Smart City

Im Bereich des Parkens wird ein digitales Parkraummanagement angestrebt. Dieses umfasst eine einheitliche Strategie mit appgestützter Stellplatz-Information, dynamischen Belegungsdaten und abgestimmten Gebührenstrukturen. Dadurch soll insbesondere der Parksuchverkehr reduziert und die Auslastung optimiert werden (vgl. Maßnahme 4.2).

Gleichzeitig ist die regionale Kooperation und Vernetzung von besonderer Bedeutung. Die Stadt Wolfratshausen kann dabei bestehende Smart-City-Kompetenzen der Region München nutzen und diese in eigene Projekte integrieren, um Synergien zu schaffen und Entwicklungen zu beschleunigen. Die Landeshauptstadt München verfolgt im Rahmen ihrer Smart-City-Strategie bereits seit mehreren Jahren einen integrierten Ansatz zur Digitalisierung von Mobilität und Verkehrssteuerung. Zentrale Grundlage ist das Integrierte Smart City Handlungsprogramm (ISCH), das datenbasierte Anwendungen referatsübergreifend bündelt und explizit am Leitbild der Smart City Charta des Bundes ausgerichtet ist. Ein Schwerpunkt liegt auf der Zusammenführung und Nutzung hochwertiger Mobilitätsdaten, etwa über das Open-Data-Portal der Stadt, multimodale Mobilitätsdatenplattformen sowie den Aufbau eines digitalen Zwillings, der unter anderem für Verkehrsanalysen, Simulationen und Szenarien genutzt wird. Diese Ansätze dienen für Wolfratshausen vor allem als Orientierungsrahmen, sind jedoch nur in modularer und deutlich reduzierter Form übertragbar.

Im Bereich der praktischen Umsetzung setzt München auf intelligente Verkehrssteuerung, smarte ÖPNV- und Sharing-Angebote sowie digitale Parkrauminformationen (z. B. Handyparken und vernetzte Parkleitsysteme). Ergänzt wurde dies durch Reallabore und Pilotprojekte wie das EU-Projekt Smarter Together in Neuaubing-Westkreuz und Freiham, in denen vernetzte Mobilitätsstationen, digitale Informationssysteme und datenbasierte Steuerungsansätze im realen Betrieb erprobt und evaluiert wurden. Die dort gewonnenen Erfahrungen fließen mittlerweile in strategische Beschlüsse und die stadtweite Weiterentwicklung der Mobilitätswende ein. Für Wolfratshausen ist insbesondere der Ansatz der Pilotierung relevant: Maßnahmen zunächst kleinräumig testen, evaluieren und anschließend schrittweise ausrollen. Ein besonderes Instrument stellen dafür Verkehrsversuche dar. Temporäre Maßnahmen nach § 45 StVO ermöglichen es, neue Lösungen im realen Betrieb zu testen, um deren Wirkung realitätsnah zu testen, Akzeptanz zu erhöhen und Anpassungen vor einer dauerhaften Umsetzung vorzunehmen. Nach erfolgreicher Evaluation können geeignete Maßnahmen schrittweise verstetigt und baulich umgesetzt werden.

In der Summe entsteht ein Ansatz, der klassische Verkehrsplanung um digitale Möglichkeiten erweitert und damit eine schrittweise Transformation hin zu einer smart gesteuerten Mobilität unterstützt.

Die Maßnahme orientiert sich an den Leitlinien der Smart City Charta des Bundes, die digitale Technologien als Instrument einer nachhaltigen, integrierten und gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung versteht. Die datenbasierte und flexible Steuerung von Mobilität unterstützt zentrale Ziele der Charta, insbesondere die effizientere Nutzung bestehender Infrastrukturen, die Reduktion von Umweltbelastungen und die Erhöhung der Lebensqualität im urbanen Raum.

Der geplante Einsatz offener und interoperabler Mobilitätsdaten sowie der lernorientierte Ansatz mit Verkehrsversuchen entsprechen dem Grundverständnis der Smart City Charta von Transparenz, kommunaler Datenhoheit und schrittweiser, evaluierter Umsetzung. Zugleich knüpft die Maßnahme an den in der Charta betonten Ansatz der regionalen Kooperation an und nutzt bestehende Smart-City-Strukturen der Region München zur Stärkung kommunaler Handlungsspielräume.



Digitales Parkleitsystem mit Echtzeitdaten zur Verknüpfung von Pkw- und ÖPNV-Nutzung, Dortmund

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 4.8 Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Ladezonenmanagement

Handlungsfeld	Motorisierter Verkehr
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung, Logistikunternehmen, KEP-Dienste, IHK, Gewerbetreibende, Einzelhandel
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Analyse von Standorten für Lade- und Lieferzonen
- Einrichtung und Beschilderung von Lieferzonen
- Prüfung und Einführung von Lieferzeitfenstern in sensiblen Bereichen
- Konzeption und Erprobung von Mikro-Hubs / städtischen Umschlagpunkten
- Aufbau von Lieferketten mit Kleinfahrzeugen
- Integration von Paketstationen, Quartiersboxen und White-Label-Lösungen
- Durchführung von Reallaboren und Pilotprojekten
- Monitoring und Anpassung der Maßnahmen

#### Beschreibung

Der Liefer- und Wirtschaftsverkehr ist ein zentraler Bestandteil urbaner Mobilität, führt jedoch insbesondere in engen Straßenräumen und sensiblen Innenstadtbereichen häufig zu Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr sowie zu Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität. Eine effiziente, geordnete und möglichst emissionsarme Abwicklung des Lieferverkehrs ist daher in Wolfratshausen von großer Bedeutung.

Ein wesentlicher Baustein ist die gezielte Organisation von Lade- und Lieferzonen im öffentlichen Straßenraum. Hierzu erfolgt eine Standortanalyse zur Identifikation geeigneter Flächen, insbesondere in der Altstadt sowie entlang zentraler Achsen mit Versorgungsfunktion. In diesen Bereichen sollen klar definierte Lieferzonen ausgewiesen und entsprechend beschildert werden, um ein geordnetes Be- und Entladen zu ermöglichen und das „Zweite-Reihe-Halten“ zu reduzieren.

Ergänzend soll die Einführung von Mikro-Hubs bzw. städtischen Umschlagpunkten geprüft werden. An geeigneten Standorten können Lieferverkehre gebündelt und anschließend durch emissionsarme Kleinfahrzeuge wie Cargo-Bikes oder E-Transportfahrzeuge in der Innenstadt verteilt werden. Dadurch können Verkehrsbelastungen und Emissionen in sensiblen Bereichen reduziert werden. Die Förderung emissionsarmer Lieferverkehre kann durch geeignete städtische Rahmenbedingungen unterstützt werden. Hierzu zählen privilegierte Lade- und Haltemöglichkeiten für entsprechende Fahrzeuge sowie die gezielte Steuerung von Zufahrts- und Lieferzeiten in besonders belasteten Bereichen. Auch die Weiterentwicklung digitaler und dezentraler Zustelllösungen, etwa durch Paketstationen, Quartiersboxen oder White-Label-Systeme, die von verschiedenen Anbietern genutzt werden können, trägt dazu bei, den Lieferverkehr im Straßenraum zu reduzieren.

Zur Erprobung neuer Ansätze können Reallabore und Pilotprojekte, beispielsweise für Mikro-Hubs oder alternative Lieferkonzepte, umgesetzt werden. Diese dienen der praktischen Evaluation und Weiterentwicklung zukunftsfähiger Logistiklösungen.



#### Unterziele

- C1** Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastungen reduzieren
- C3** Wirtschaftsverkehr effizient & umweltfreundlich abwickeln
- D3** Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.4** Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.8** Fortführung der Planungen für die Marktstraße
- 2.6** Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 3.4** Mobilitätsstationen/Mobilpunkte
- 4.1** Fortführung der Planungen für die Marktstraße
- 4.2** Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 4.5** Förderung der Verkehrssicherheit
- 5.4** Aufenthaltsqualität stärken – Erfahrbarkeit und Verkehrsversuche
- 5.5** Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie
- 5.6** Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete


### 4.8 Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Ladezonenmanagement




## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 4.9 Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Strategisches Wirtschaftsverkehrsmanagement


**Handlungsfeld** Motorisierter Verkehr


**Priorisierung** 

**Zeitrahmen** 

**Kosten** 

**Akteure** Stadtverwaltung, Logistikunternehmen, IHK, Speditionen, Gewerbetreibende, Einzelhandel

**Einflussmöglichkeit der Stadt** 

**Personalaufwand** 

#### Bausteine

- Initiierung eines Runden Tisches Wirtschaftsverkehr
- Aufbau eines Kooperationsnetzwerks
- Erarbeitung einer gesamtstädtischen Logistikstrategie
- Entwicklung eines Lkw-Positivnetzes
- Definition eines Lkw-Verbotsnetzes
- Berücksichtigung von Schwerlast- und Gefahrguttransporten im Führungsnetz
- Förderung betrieblicher Kooperationen zur Bündelung von Verkehren
- Aufbau eines Monitoringsystems für Lkw- und KEP-Verkehre

#### Beschreibung

Neben der konkreten Organisation von Lieferzonen und Umschlagpunkten (vgl. 4.8) ist eine übergeordnete, strategische Steuerung des Wirtschaftsverkehrs erforderlich, um langfristig effiziente, verträgliche und zukunftsfähige Logistikstrukturen in Wolfratshausen zu etablieren.

Ein zentraler Ansatz ist die Vernetzung und Koordination relevanter Akteure. Hierzu zählen insbesondere Logistikunternehmen, lokale Gewerbebetriebe, Einzelhandel sowie kommunale und regionale Institutionen. Als Auftakt bietet sich die Einrichtung eines „Runden Tisches Wirtschaftsverkehr“ an, der langfristig verstetigt werden kann. In diesem Rahmen können gemeinsame Lösungen entwickelt, Pilotprojekte angestoßen und Synergien genutzt werden.

Darauf aufbauend soll eine kommunale Logistikstrategie für Wolfratshausen erarbeitet werden. Diese dient als Leitlinie für die zukünftige Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs und bündelt Maßnahmen zur Verkehrs- und Emissionsminderung sowie zur effizienten Organisation von Lieferprozessen.

Die strategische Ausrichtung des Wirtschaftsverkehrs in Wolfratshausen kann sich dabei an der regionalen Vision der Allianz Mobile Zukunft München & Region orientieren, die den schrittweisen Übergang zu vernetzten, digital gesteuerten und zukunftsfähigen Güterverkehrssystemen vorsieht. Im Vordergrund steht dabei zunächst nicht die unmittelbare Umsetzung einzelner Technologien oder neuer Mobilitätsangebote, sondern vielmehr der Aufbau geeigneter organisatorischer, räumlicher und datenbasierter Voraussetzungen.

Durch koordinierte Akteursformate, kontinuierliches Monitoring der Wirtschaftsverkehre sowie die Einbindung in regionale Logistik- und Innovationsnetzwerke kann Wolfratshausen frühzeitig Anschlussfähigkeit an zukünftige Entwicklungen im Güterverkehr herstellen. Damit wird die Kommune Teil einer lernenden Region, die urbane Logistik langfristig effizienter, sicherer und umweltverträglicher gestaltet.



#### Unterziele

- C1** Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastungen reduzieren
- C3** Wirtschaftsverkehr effizient & umweltfreundlich abwickeln
- D3** Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.4** Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren
- 1.8** Fortführung der Planungen für die Marktstraße
- 2.6** Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 3.4** Mobilitätsstationen/Mobilpunkte
- 4.1** Fortführung der Planungen für die Marktstraße
- 4.2** Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 4.5** Förderung der Verkehrssicherheit
- 5.5** Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie
- 5.6** Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 4.9 Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Strategisches Wirtschaftsverkehrsmanagement

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der gezielten Lenkung des Lkw-Verkehrs. Durch die Definition eines Lkw-Positivnetzes wird ein geeignetes und leistungsfähiges Straßennetz festgelegt, das gezielt für den Schwerverkehr zur Verfügung steht. Ergänzend kann ein Lkw-Verbotnetz entwickelt werden, um sensible Bereiche, wie beispielsweise enge innerstädtische Straßenräume, gezielt zu entlasten. Ergänzend ist zu prüfen, inwieweit im Stadtgebiet Bedarf für Ladeinfrastruktur für elektrische Lkw besteht. Hierfür ist zunächst eine differenzierte Analyse der lokalen Ausgangslage erforderlich, insbesondere hinsichtlich der Anteile von ansässigen Gewerbebetrieben mit eigenen Lkw-Flotten sowie des lediglich durchfahrenden Schwerververkehrs auf den klassifizierten Straßen. Auf dieser Grundlage kann bewertet werden, ob und in welchem Umfang ein Bedarf für depotnahe oder öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten besteht und welche Standorte hierfür geeignet wären.

Zusätzlich kann die Bündelung von Logistikverkehren durch betriebliche Kooperationen gefördert werden, um Fahrten zu reduzieren und die Auslastung von Fahrzeugen zu verbessern. Dies kann insbesondere im Zusammenspiel mit Mikro-Hubs und alternativen Zustellkonzepten erfolgen.

Zur Sicherstellung einer zielgerichteten Steuerung ist ein kontinuierliches Monitoring der Verkehrsströme erforderlich. Hierbei werden insbesondere das Aufkommen von Schwerverkehr sowie Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP) analysiert, um Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und Maßnahmen entsprechend anzupassen.



A scenic view of a paved path leading to a river with a bridge, framed by large trees and a building with a red roof. The path is made of light-colored paving stones and leads towards a river. On the left, there is a large, old tree with a thick trunk and bare branches. In the background, a building with a red-tiled roof is visible. On the right, a wooden bridge spans across the river. The sky is blue with some light clouds.

# 6.5 Handlungsfeld Querschnittsthemen

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

# Querschnittsthemen

Querschnittsthemen spielen eine zentrale Rolle für die ganzheitliche und nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Wolfratshausen. Sie wirken verkehrsträgerübergreifend und ergänzen die infrastrukturellen Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern. Insbesondere durch organisatorische, kommunikative und verhaltensorientierte Ansätze können sie einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern und bestehende Maßnahmen wirksam zu unterstützen.

Neben der vorhandenen Infrastruktur ist Mobilität maßgeblich durch das Verhalten der Menschen geprägt. Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements, der Verkehrssicherheit sowie der Information und Kommunikation setzen genau hier an. Sie schaffen Anreize für ein verändertes Mobilitätsverhalten, erhöhen die Akzeptanz neuer Angebote und tragen dazu bei, bestehende Nutzungshürden abzubauen. Gleichzeitig ermöglichen sie es, Maßnahmen flexibel zu erproben und weiterzuentwickeln.

Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand sowie auf zielgruppenspezifischen Ansätzen, etwa im Kontext von Schulen, Kindertagesstätten und Betrieben. Durch gezielte Angebote und Programme können sichere und nachhaltige Mobilitätsformen frühzeitig verankert und langfristig etabliert werden. Ergänzend leisten ein systematisches Verkehrssicherheitsmanagement sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität des öffentlichen Raums.

Das Mobilitätskonzept verfolgt das Ziel, diese Querschnittsthemen strategisch zu bündeln und als integralen Bestandteil der Mobilitätsentwicklung in Wolfratshausen zu verankern. Durch eine abgestimmte Kombination aus Mobilitätsmanagement, Kommunikation, Verkehrsversuchen und organisatorischen Maßnahmen sollen nachhaltige Veränderungen im Mobilitätsverhalten angestoßen und die Wirkung der infrastrukturellen Maßnahmen verstärkt werden.

Die folgenden Maßnahmenpakete wurden für die Querschnittsthemen in Wolfratshausen entwickelt:

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

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 5.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung

Handlungsfeld	Querschnittsthemen
Priorisierung	
Zeitraumen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Erarbeitung und Umsetzung eines verwaltungsinternen Mobilitätskonzeptes
- Einführung und Ausbau konkreter Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Arbeitswege
- Schrittweise Umstellung des städtischen Fuhrparks
- Durchführung von Informations- und Schulungsangeboten für Mitarbeitende
- Initiierung eines „Runden Tisches Mobilität“
- Beratung und Unterstützung externer Akteure bei der Einführung eigener Maßnahmen
- Prüfung und Umsetzung geeigneter Zertifizierungen

#### Beschreibung

Die Stadtverwaltung nimmt eine zentrale Vorbildfunktion für nachhaltige Mobilität in Wolfratshausen ein. Durch die Entwicklung und Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements können Arbeits- und Dienstwege effizienter, umweltfreundlicher und zukunftsfähiger gestaltet werden. Grundlage bildet die Erarbeitung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts für die Stadtverwaltung, orientiert an etablierten Leitfäden wie dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement der Metropolregion München. Dieses umfasst infrastrukturelle, organisatorische und verhaltensorientierte Maßnahmen.

Zur Förderung klimafreundlicher Arbeitswege sollen der Rad- und Fußverkehr gestärkt, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs attraktiver gestaltet und Sharing-Angebote integriert werden. Ergänzend können Anreizsysteme wie Jobtickets, Dienstradleasing oder Mobilitätsbudgets ausgebaut werden. Auch flexible Arbeitsmodelle, beispielsweise mobiles Arbeiten, können zur Reduzierung von Pendelwegen beitragen, soweit dies mit den jeweiligen Tätigkeitsfeldern vereinbar ist.

Die dienstliche Mobilität soll ebenfalls nachhaltig ausgerichtet werden. Die Stadtverwaltung verfügt bereits über einen elektrifizierten Fuhrpark. Perspektivisch ist zu prüfen, inwieweit weitere kommunale Fahrzeuge, insbesondere in technischen und betrieblichen Aufgabenbereichen, schrittweise auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden können. Ergänzend können Poolfahrzeuge, E-Carsharing oder digitale Buchungssysteme zur effizienteren Nutzung beitragen.

Flankierend sind Informations- und Schulungsangebote für die Beschäftigten sinnvoll, um das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität im Arbeitsalltag zu stärken. Darüber hinaus kann eine Zertifizierung als fahrradfreundlicher oder klimafreundlicher Arbeitgeber die Vorbildwirkung der Stadtverwaltung zusätzlich erhöhen. Neben der internen Umsetzung übernimmt die Stadtverwaltung auch eine Rolle als Multiplikator. Durch Austauschformate wie einen „Runden Tisch Mobilität“ können lokale Betriebe, Institutionen und Gewerbetreibende vernetzt und bei der Einführung eigener Mobilitätsmaßnahmen unterstützt werden.



#### Unterziele

- B1** Anteil des Umweltverbunds am Personenverkehr erhöhen
- D2** Mobilitätsmanagement in den Settings Bildungseinrichtung & Betrieb
- D4** Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit verstetigen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 2.5 Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen
- 3.4 Mobilitätsstationen/Mobilpunkte
- 3.6 Sharing-Angebote ausbauen
- 5.2 Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen sowie Betriebe
- 5.5 Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie
- 5.6 Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 5.2 Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen

Handlungsfeld	Querschnittsthemen
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Kitas und Schulen, Polizei
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Analyse und Bewertung der Kita- und Schulwege
- Entwicklung und Umsetzung standortspezifischer Mobilitätskonzepte für Kitas und Schulen
- Klare Verkehrsführung im Umfeld der Einrichtungen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch bauliche und organisatorische Maßnahmen
- Förderung eigenständiger Mobilität
- Durchführung von Kampagnen, Workshops und Kommunikationsmaßnahmen
- Ausbau sicherer Abstellanlagen für Fahrräder und Tretroller

#### Beschreibung

Die tägliche An- und Abreise zu Kitas und Schulen ist häufig von hohem Verkehrsaufkommen, unübersichtlichen Situationen und Konflikten zwischen den Verkehrsarten geprägt. Insbesondere der Bring- und Holverkehr mit dem Pkw („Elterntaxi“) führt zu Gefährdungen und Belastungen im Umfeld der Einrichtungen.

Ein systematisches und dauerhaft angelegtes Mobilitätsmanagement für Kitas und Schulen in Wolfratshausen soll diesen Problemen entgegenwirken, die selbstständige und altersgerechte Mobilität von Kindern fördern und den motorisierten Bring- und Holverkehr reduzieren.

Grundlage ist eine Analyse der Schul- und Kitawege (vgl. Maßnahme 1.6), um Gefahrenstellen frühzeitig zu erkennen. Darauf aufbauend werden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt, etwa sichere Querungen, klare Wegeführungen und die Entschärfung kritischer Situationen. Ergänzend wird der Bring- und Holverkehr durch „Kiss-and-Go“-Zonen und eine geordnete Verkehrsführung koordiniert. Gleichzeitig sollen attraktive Alternativen zum Elterntaxi gestärkt werden, etwa durch Laufbusse, gemeinsame Treffpunkte oder Aktionen wie „Zu Fuß zur Schule“, die die eigenständige Mobilität der Kinder fördern und ihr Gemeinschaftsgefühl stärken.

Ergänzend sind Maßnahmen in den Bereichen Mobilitätsbildung, Kommunikation und Kontrolle vorgesehen. Eine Sensibilisierungskampagne unter dem Motto „Rücksicht beginnt vor der Schule“ kann dazu beitragen, Eltern und andere Verkehrsteilnehmende auf die besonderen Anforderungen im Schulumfeld aufmerksam zu machen. In Kooperation mit der Polizei sollen zudem regelmäßige Schwerpunktkontrollen, insbesondere zur Einhaltung der Geschwindigkeit, sowie der Einsatz von Verkehrslotsen zu Schulbeginn erfolgen. Die Maßnahmen greifen dabei auch die Ziele des Art. 9 BayRadG auf, das der schulischen Verkehrserziehung und der Radfahrausbildung eine besondere Bedeutung beimisst.



#### Unterziele

- A5** Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen
- B1** Umweltverbund am Personenverkehr erhöhen
- D1** Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit (Vision Zero) & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D4** Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit verstetigen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.6 Erstellung von Schulwegeplänen
- 1.7 Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- 2.3 Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten
- 2.5 Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen
- 2.6 Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 5.5 Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie
- 5.6 Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 5.2 Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Betriebe

Handlungsfeld	Querschnittsthemen
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Polizei, Unternehmen und Gewerbebetriebe
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Analyse der verkehrlichen Situation in Gewerbegebieten und an großen Betriebsstandorten
- Beratung und Unterstützung von Betrieben bei der Entwicklung betrieblicher Mobilitätskonzepte
- Entwicklung standortspezifischer Anfahrtskonzepte
- Durchführung von Schulungen für Mitarbeitende
- Ausbau und Qualifizierung von Radabstellanlagen
- Förderung der Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel für Arbeits- und Dienstwege
- Durchführung regelmäßiger Mobilitätsworkshops und Austauschformate für Betriebe

#### Beschreibung

Der Wirtschaftsverkehr und die täglichen Pendelwege der Beschäftigten sind ein wesentlicher Bestandteil des städtischen Verkehrsaufkommens. Insbesondere in Gewerbegebieten und an größeren Betriebsstandorten kommt es häufig zu erhöhtem Parkdruck, unübersichtlichen Verkehrssituationen sowie Nutzungskonflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten.

Betriebe in Wolfratshausen sollen bei der Einführung und Umsetzung eines systematischen Mobilitätsmanagements unterstützt werden. Dadurch soll einerseits die Erreichbarkeit der Standorte verbessert und andererseits die Verkehrssicherheit erhöht sowie der Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel bei Arbeits- und Dienstwegen gesteigert werden.

Grundlage bildet die Analyse standortspezifischer Rahmenbedingungen in den jeweiligen Gewerbe- und Unternehmensstandorten. Hierzu zählen insbesondere die Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln, bestehende Konflikt- und Gefahrenpunkte sowie die Parkraumsituation. Darauf aufbauend können individuelle betriebliche Mobilitätskonzepte entwickelt werden.

Eine sichere und klare Organisation der An- und Abfahrt ist besonders relevant. Dazu gehören übersichtliche Verkehrsführungen, sichere Ein- und Ausfahrtsbereiche sowie klar definierte Lieferzonen. Ergänzend können Schulungen für Mitarbeitende, insbesondere für diejenigen, die Dienstfahrzeuge führen, dazu beitragen, das Sicherheitsbewusstsein im betrieblichen Kontext zu stärken. Zur Förderung nachhaltiger Mobilität sind zudem geeignete infrastrukturelle Maßnahmen erforderlich. Hierzu zählt insbesondere die Bereitstellung hochwertiger Fahrradabstellanlagen an den Betriebsstandorten, die stabil, sicher und möglichst überdacht sind, sowie idealerweise mit Lademöglichkeiten für E-Bikes und ergänzenden Serviceangeboten ausgestattet werden. Begleitend sollen Austausch- und Informationsformate, wie etwa regelmäßige Mobilitätsworkshops für Betriebe, etabliert werden. In Zusammenarbeit mit der Polizei können ergänzend gezielte Schwerpunktkontrollen in Gewerbegebieten durchgeführt werden, beispielsweise zur Überwachung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.



#### Unterziele

- A5** Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen
- B1** Umweltverbund am Personenverkehr erhöhen
- D1** Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit (Vision Zero) & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D4** Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit verstetigen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 2.5 Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen
- 2.7 Service und Komfort für den Radverkehr
- 4.8 Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Ladezonenmanagement
- 4.8 Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Strategisches Wirtschaftsverkehrsmanagement
- 5.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung
- 5.5 Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie
- 5.6 Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 5.2 Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Betriebe

Für die Einführung und Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements steht mit dem Leitfaden „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ des Bayerischen Landesamts für Umwelt eine landesweit anerkannte fachliche Orientierung zur Verfügung. Der Leitfaden bietet sowohl Kommunen als auch Betrieben eine strukturierte Grundlage, um Mobilitätsprozesse systematisch zu analysieren, geeignete Maßnahmen abzuleiten und diese schrittweise umzusetzen und weiterzuentwickeln.

Die Stadtverwaltung Wolfratshausen kann diesen Leitfaden als fachlichen Bezugsrahmen für Beratung, Austausch und Zusammenarbeit mit ansässigen Betrieben nutzen. Gleichzeitig erhalten Unternehmen eine praxisnahe Hilfestellung, um die Organisation von An- und Abfahrten, die Verkehrssicherheit auf und im Umfeld ihrer Standorte sowie die Förderung nachhaltiger Verkehrsformen systematisch anzugehen. Der Leitfaden unterstützt dabei einen ganzheitlichen Ansatz, der infrastrukturelle, organisatorische und kommunikative Maßnahmen miteinander verbindet.

Durchgeführte und geplante Maßnahmen zur Fahrradförderung bei der Bauer Unternehmensgruppe



Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt 2023

#### Good-Practice-Beispiel aus der Region: Bauer Unternehmensgruppe

Ein Praxisbeispiel für ein erfolgreich umgesetztes betriebliches Mobilitätsmanagement bietet die Bauer Unternehmensgruppe mit Sitz in Weilheim i. OB. Das familiengeführte Unternehmen hat seit 2019 schrittweise ein systematisches Mobilitätsmanagement etabliert, das auf einer fundierten Bestandsaufnahme der Pendelverkehre und Mobilitätsbedarfe der Beschäftigten basiert. Ausgangspunkt war eine unternehmensweite Befragung der Mitarbeitenden, die eine starke Dominanz des motorisierten Individualverkehrs, zugleich aber auch eine hohe grundsätzliche Umstiegsbereitschaft auf alternative Verkehrsmittel aufzeigte.

Auf dieser Grundlage wurde ein ganzheitlicher Maßnahmenmix umgesetzt, der infrastrukturelle, organisatorische und kommunikative Elemente miteinander verbindet. Dazu zählen unter anderem die Einführung von Dienstradleasing (inkl. E-Bikes), der Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen mit Lademöglichkeiten, die sukzessive Elektrifizierung des Fuhrparks samt öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur sowie die Überarbeitung interner Dienstreise- und Dienstwagenregelungen zugunsten emissionsärmerer Mobilitätsformen. Ergänzend wurden Informations- und Motivationsformate wie Mobilitätstage, interne Kommunikationskampagnen und Anreizsysteme etabliert.

Ein besonderer regionaler Mehrwert entstand durch die Mitbegründung der Mitfahrplattform „MiO – Mitfahren im Oberland“, die gemeinsam mit weiteren Unternehmen, Institutionen und dem Landratsamt Weilheim-Schongau aufgebaut wurde. Durch die regionale Bündelung mehrerer Arbeitgeber konnte ein ausreichend großer Nutzerkreis geschaffen werden, um Fahrgemeinschaften praktikabel und attraktiv zu machen. Eine ergänzende Mobilitätsgarantie erhöhte dabei die Akzeptanz unter den Beschäftigten. Die Mitfahrplattform MiO wurde inzwischen auch im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, unter anderem im Rahmen von Informations- und Austauschformaten mit regionalen Akteuren und Unternehmen, vorgestellt und diskutiert. Eine weitergehende Umsetzung oder Verstetigung ist bislang jedoch nicht erfolgt. Gerade vor dem Hintergrund der ausgeprägten Pendlerverflechtungen zwischen Wolfratshausen, dem Oberland und der Metropolregion München zeigt dieses Beispiel jedoch ein erhebliches Potenzial auf. Durch eine koordinierte kommunale Unterstützung und die Einbindung mehrerer Betriebe könnten Mitfahrangebote auch hier einen wirksamen Beitrag zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens, zur Entlastung von Parkflächen sowie zur Verbesserung der betrieblichen Erreichbarkeit leisten.

Das Beispiel der Bauer Unternehmensgruppe zeigt, dass betriebliches Mobilitätsmanagement auch im ländlich geprägten Umfeld erfolgreich umgesetzt werden kann, wenn es strategisch verankert, kontinuierlich weiterentwickelt und regional vernetzt gedacht wird. Für Wolfratshausen liefert dieses Good-Practice-Beispiel wertvolle Anknüpfungspunkte – sowohl für die Beratung lokaler Betriebe als auch für die Rolle der Kommune als moderierende und unterstützende Akteurin bei der Entwicklung sicherer, effizienter und nachhaltiger Arbeits- und Pendelmobilität.

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 5.3 Kommunales Verkehrssicherheitsprogramm

Handlungsfeld	Querschnittsthemen
Priorisierung	
Zeitraumen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Polizei
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Bündelung aller Maßnahmen zur Verkehrssicherheit
- Regelmäßige Auswertung von Unfall- und Gefahrenstellen
- Verknüpfung von infrastrukturellen, verkehrsrechtlichen sowie kommunikativen Maßnahmen
- Schwerpunktthema: sensible Bereiche
- Niedrigschwellige Beteiligung und Rückmeldung zu Gefahrenstellen
- Regelmäßige Berichterstattung als Transparenz
- Monitoring als kontinuierliche Erfolgskontrolle

#### Beschreibung

Die Einführung eines stadtweiten Verkehrssicherheitsprogramms ist eine zentrale Voraussetzung für die kontinuierliche und systematische Verbesserung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet. Dabei sollen alle relevanten Maßnahmen und Aktivitäten zur Verkehrssicherheit in einem gemeinsamen Dokument bzw. Rahmen gebündelt und diese als dauerhafte Querschnittsaufgabe in der kommunalen Arbeit verankert werden. Durch die regelmäßige Auswertung und das Monitoring von Unfalldaten können Unfall- und Gefahrenstellen identifiziert, bewertet und priorisiert werden, um gezielt sicherheitsrelevante Defizite zu beheben.

Das Verkehrssicherheitsprogramm sollte einen integrierten Ansatz verfolgen und infrastrukturelle Maßnahmen – etwa die Verbesserung von Querungsstellen, Sichtbeziehungen oder Beleuchtung – mit verkehrsrechtlichen Instrumenten wie Temporeduzierungen, Markierungen oder Beschilderungen kombinieren. Ergänzend tragen kommunikative Maßnahmen wie Informations- und Sensibilisierungskampagnen oder Mitmachformate zur Stärkung des Bewusstseins und somit zur Förderung der Verkehrssicherheit bei. Ein besonderer Fokus ist dabei auf sensible Bereiche um Einrichtungen besonders schutzbedürftiger Personengruppen wie Kinder, Seniorinnen und Senioren zu legen sowie auf Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (vgl. Art. 8 BayRadG Verkehrssicherheitsprogramm).

Zur Unterstützung der Umsetzung empfiehlt sich die Einführung eines niedrigschwelligen Meldewege für Gefahrenstellen, beispielsweise über ein digitales Online-Tool, das in Form eines Ideen- oder Mängelmelders Rückmeldungen und Hinweise aus der Bevölkerung sowie von Schulen, Kitas und sozialen Einrichtungen ermöglicht. Eine regelmäßige – beispielsweise jährliche – öffentlichkeitswirksame Berichterstattung zur Verkehrssicherheit trägt zur Transparenz bei und ermöglicht eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Programms.



#### Unterziele

- A5** Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen
- D1** Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit (Vision Zero) & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D4** Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit verstetigen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.9** Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußverkehr
- 2.3** Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten
- 2.6** Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten
- 4.2** Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 5.2** Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen sowie Betriebe
- 5.5** Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 5.4 Aufenthaltsqualität stärken – Erfahrbarkeit und Verkehrsversuche

Handlungsfeld	Querschnittsthemen
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung, Stadtmarketing/Tourismus, Bürgerschaft, Unternehmen und Gewerbebetriebe, Sanierungsberatung
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Identifikation geeigneter Straßenräume und Plätze für (temporäre) Maßnahmen
- Konzeption und Durchführung von Verkehrsversuchen
- Temporäre Umgestaltung durch mobiles Stadtmobiliar
- Einrichtung verkehrsberuhigender Elemente
- Prüfung und Umsetzung punktueller Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen
- Verbesserung von Ausstattungselementen
- Begleitende Beteiligung, Kommunikation und Evaluation der Maßnahmen

#### Beschreibung

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Förderung des Umweltverbundes sollen Straßenräume und öffentliche Flächen in Wolfratshausen verstärkt als Orte des Aufenthalts, der Begegnung und der Bewegung erlebbar gemacht werden. Ein zentraler Ansatz besteht darin, Veränderungen im Straßenraum zunächst temporär und ergebnisoffen zu erproben. Durch sogenannte Verkehrsversuche können neue Nutzungsansprüche sichtbar gemacht, Akzeptanz geschaffen und belastbare Erkenntnisse für eine dauerhafte Umgestaltung gewonnen werden.

Im Fokus stehen dabei insbesondere die Einrichtung temporärer autofreier oder verkehrsberuhigter Bereiche, etwa im Rahmen von Sommerstraßen oder Straßenfesten. Ergänzend können Mikroaufenthaltsorte durch den Einsatz von Stadtmobiliar, Sitzgelegenheiten, Begrünungselementen wie Pflanztrögen oder Kleinbäumen sowie durch Spiel- und Bewegungsangebote für unterschiedliche Altersgruppen geschaffen werden. Diese Maßnahmen tragen zugleich zur Klimaanpassung bei, beispielsweise durch Verschattung und Verbesserung des Mikroklimas.

Darüber hinaus sollen punktuelle Entsiegelungsmaßnahmen geprüft und umgesetzt werden, um zusätzliche Grünflächen im Straßenraum zu schaffen (vgl. Maßnahme 4.1). Auch niedrigschwellige Angebote wie öffentlich zugängliche oder kooperativ organisierte Toiletten (z. B. im Rahmen der „Netten Toilette“) sowie ein verbesserter Zugang zu Aufenthaltsqualitäten am Wasser, insbesondere entlang der Loisach, können die Nutzungsqualität öffentlicher Räume deutlich erhöhen.

Die Bürgerinnen und Bürger aus Wolfratshausen sollten im Rahmen von partizipativen Prozessen aktiv in die Planung mit eingebunden werden.

Ziel dieser Maßnahme ist es, die Potenziale des öffentlichen Raums schrittweise zu aktivieren, die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr erfahrbar zu reduzieren und die Lebensqualität in der Stadt nachhaltig zu verbessern.



#### Unterziele

- A5** Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen
- B1** Umweltverbund am Personenverkehr erhöhen
- C1** Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastungen reduzieren
- C2** Stärkung und Entwicklung hochwertiger Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- C4** Parkraum stadtverträglich organisieren
- D1** Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit (Vision Zero) & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D3** Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.5 Komfortabel zu Fuß unterwegs
- 1.8 Fortführung Planungen Marktstraße
- 2.2 Ausweisung von Fahrradstraßen
- 2.7 Service und Komfort für den Radverkehr
- 3.4 Mobilitätsstationen/Mobilpunkte
- 4.1 Fortführung Planungen Marktstraße
- 4.2 Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr
- 4.4 Sofortprogramm Straße
- 5.5 Integrierte Informations- und Kommunikationsstr.

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 5.5 Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie

Handlungsfeld	Querschnittsthemen
Priorisierung	
Zeitrahmen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Verkehrsunternehmen, Stadtmarketing/Tourismus
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Aufbau einer zentralen digitalen Mobilitätsplattform
- Einrichtung eines Mobilitätsnewsletters
- Entwicklung und Installation von Infotafeln
- Durchführung thematischer Kommunikationskampagnen, Umsetzung von Workshops und Dialogformaten in Schulen und Betrieben
- Bereitstellung relevanter Mobilitätsdaten als Open Data/Dashboard
- Einführung standardisierter Baustellen- und Maßnahmenkommunikation
- Aufbau eines digitalen Feedback- und Meldesystems für Bürgerinnen und Bürger

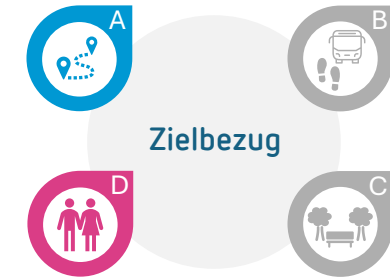
#### Beschreibung

Im Rahmen einer integrierten, transparenten und leicht zugänglichen Kommunikationsstruktur zur städtischen Mobilität in Wolfratshausen sollen Informationen gebündelt und verständlich aufbereitet werden. Diese können dann über verschiedene analoge und digitale Kanäle bereitgestellt werden. Dadurch soll sowohl die Alltagsmobilität als auch die Akzeptanz von Maßnahmen der Verkehrswende unterstützt werden.

Kernbaustein ist die Entwicklung einer zentralen Mobilitätsplattform (Web und App), die aktuelle Informationen zu ÖPNV, Baustellen, Verkehrsfluss, Parkraum-situation sowie Rad- und Fußverkehrsführungen bündelt. Ergänzend dazu informiert ein regelmäßiger Mobilitätsnewsletter („Mobilität in Wolfratshausen – kurz erklärt“) über aktuelle Entwicklungen, Maßnahmen und Beteiligungsmöglichkeiten.

Zur direkten Ansprache im Stadtraum können „Mobilität vor Ort“-Infotafeln an zentralen Punkten wie dem Bahnhof, in der Marktstraße oder an Schulen eingesetzt werden. Diese sollen barrierefrei, verständlich und niedrigschwellig über laufende Maßnahmen und Mobilitätsangebote informieren. Ergänzend sollen zielgruppenspezifische Kommunikationskampagnen zu den Themen Verkehrssicherheit, Rücksichtnahme und Förderung des Umweltverbundes umgesetzt werden. In Wolfratshausen gibt es mit der regelmäßigen Teilnahme an Aktionen wie dem Stadtradeln oder dem Sattelfest bereits erste Ansätze. Dies sollte durch Workshops und Dialogformate in Schulen und Betrieben ergänzt werden, um nachhaltige Mobilität im Alltag zu stärken (vgl. Maßnahme 5.1).

Ein weiterer Baustein ist die Bereitstellung von Mobilitätsdaten im Sinne von Open Data, etwa zu Verkehrsbelastungen, Emissionen oder Verkehrssicherheit, um Transparenz und Nachvollziehbarkeit städtischer Maßnahmen zu erhöhen. Zudem sollen Baumaßnahmen und Änderungen der Verkehrsführung durch gut sichtbare Vor-Ort-Informationen begleitet werden. Abgerundet wird die Strategie durch niedrigschwellige digitale Feedbackmöglichkeiten, über die Bürgerinnen und Bürger Hinweise oder Ideen direkt an die Verwaltung übermitteln können.



#### Unterziele

- A1 Erreichbarkeit alltäglicher Ziele erhöhen
- D1 Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit (Vision Zero) & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D4 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit verstetigen

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.9 Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußverkehr
- 2.7 Service und Komfort für den Radverkehr
- 3.4 Mobilitätsstationen/Mobilpunkte
- 3.7 Anschlussmobilität am Bahnhof stärken
- 4.4 Sofortprogramm Straße
- 4.5 Förderung der Verkehrssicherheit
- 5.2 Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen sowie Betriebe
- 5.6 Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie

## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 5.5 Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie



WOLF RATS HAUSEN **mächtig im fluss**

#WOLFRADELSHAUSEN

WOLF RATS HAUSEN FEIERT DAS RADL

**SATTELFEST**

**9. MAI 2026**

Parkplatz Loisachhalle  
10.00 - 14.00 Uhr

- Fahrradparcours
- Schneckenrennen
- Radflohmarkt
- Neuheiten & Testräder
- Büchertisch
- Verkehrsquiz

WOLF RATS HAUSEN zu Pfingstfest

Instagram: @wolfrahdor  
Facebook: KulturTourismusWolfratshausen

wolfratshausen.de



**STADTRADELN**  
Radeln für ein gutes Klima

2. Mai - 22. Mai 2026

Jetzt anmelden unter [stadtradeln.de/wolftratshausen](http://stadtradeln.de/wolftratshausen) & rauf aufs Rad!

Eine gemeinsame Aktion von:

- KLIMA BÜNDNIS SERVICE
- ENERGIE WESTER OBERLAND
- REO
- Gesundheitsregion Leobershausen-Grünberg
- Zugspitze-Region
- Landkreis Bad Salzungen
- Landkreis Gera
- Landkreis Sonneberg
- Landkreis Schmalko
- Landkreis Suhl



## 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

### 5.6 Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie

Handlungsfeld	Querschnittsthemen
Priorisierung	
Zeitraumen	
Kosten	
Akteure	Stadtverwaltung, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, Nachbarkommunen, Staatliches Bauamt Weilheim, MVV
Einflussmöglichkeit der Stadt	
Personalaufwand	

#### Bausteine

- Aufbau einer zentralen Koordinationsstelle für Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltung
- Definition von Zuständigkeiten, Rollen und Abläufen
- Einführung eines regelmäßigen Mobilitätsmanagement-Zyklus
- Entwicklung eines Monitoringsystems
- Einrichtung einer regelmäßigen verwaltungsinternen und ämterübergreifenden Mobilitätsrunde
- Ausbau und Verstetigung der Zusammenarbeit mit externen Akteuren
- Regelmäßige Berichterstattung zur Umsetzung

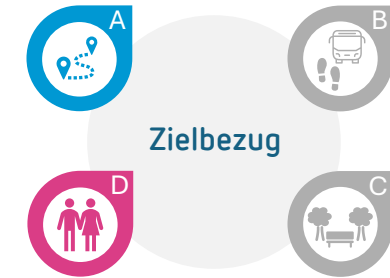
#### Beschreibung

Der Aufbau und die Verstetigung eines zentral gesteuerten Mobilitätsmanagements innerhalb der Stadtverwaltung sind entscheidend, um die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts zu bündeln, effizient zu steuern und umzusetzen. Eine klare Koordination stellt sicher, dass Maßnahmen ineinandergreifen, Synergien genutzt und die Ziele der Mobilitätsentwicklung erreicht werden. Im Kern steht die strukturelle Verankerung des bereits bestehenden kommunalen Mobilitätsmanagements. Die Mobilitätsmanagerin übernimmt bereits zentrale Aufgaben der Koordination, Priorisierung und Fortschreibung von Maßnahmen in den Handlungsfeldern Fuß-, Rad-, ÖPNV-, Kfz- und Wirtschaftsverkehr sowie Querschnittsthemen. Diese Rolle wird durch eine stärkere organisatorische Einbindung weiter gestärkt.

Zur Umsetzung wird ein kontinuierlicher Mobilitätsmanagement-Zyklus aus Planung, Umsetzung, Monitoring und Evaluation etabliert. Er ermöglicht eine regelmäßige Überprüfung und Anpassung der Maßnahmen sowie die Integration neuer Entwicklungen. Das Vorgehen orientiert sich am Plan-Do-Check-Act-Prinzip und unterstützt eine adaptive Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie.

Ein weiterer Baustein ist die ämterübergreifende Zusammenarbeit. Hierfür werden bestehende verwaltungsinterne Abstimmungen weitergeführt, in denen relevante Referate und Sachgebiete (u. a. Planen und Umwelt, Bauen und Liegenschaften, Finanzen, Wirtschaftsförderung sowie Bildung und Soziales) regelmäßig Maßnahmen abstimmen und Synergien nutzen.

Parallel dazu werden die bestehenden Kooperationsstrukturen mit externen Akteuren weiter ausgebaut und systematisiert. Hierzu zählen insbesondere der MVV, der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen sowie Nachbarkommunen. Mit dem Landkreis finden bereits regelmäßige Abstimmungen statt, die künftig noch stärker in eine strategische, kontinuierliche Abstimmung der Mobilitätsentwicklung überführt werden sollen. Eine enge Abstimmung ist insbesondere bei regionalen Verkehrsverbindungen wichtig, um stadtgrenzenübergreifende Maßnahmen wirksam umzusetzen.



#### Unterziele

- A5** Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen
- D1** Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit (Vision Zero) & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- D2** Mobilitätsmanagement in den Settings Bildungseinrichtung & Betrieb

#### Schnittstellen und Bezugspunkte

Der Maßnahmenvorschlag 5.6 Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie ist als Querschnittsaufgabe zu verstehen und hat Bezüge zu allen weiteren Maßnahmenvorschlägen.

# 6. Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

## 5.6 Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie

Als Kommune in der Metropolregion München ist Wolfratshausen in übergeordnete regionale Mobilitätsprozesse eingebunden, die über die Stadtgrenzen hinaus wirken. Vor diesem Hintergrund orientiert sich die kommunale Mobilitätsmanagementstrategie auch an den Zielen und Arbeitsstrukturen der Initiative „Mobile Zukunft München (MZM) – Strategische Allianz für Mobilität & Logistik im Großraum München“. Die im September 2022 gegründete Allianz verfolgt das Ziel, gemeinsam mit dem Freistaat Bayern, der Landeshauptstadt München, den Landkreisen der Region, dem MVV, der Deutschen Bahn sowie Akteuren aus Wirtschaft und Wissenschaft eine abgestimmte Gesamtmobilitätsstrategie für den Großraum München zu entwickeln und konkrete, wirksame Maßnahmen umzusetzen.

Für Wolfratshausen ergibt sich daraus die Chance, eigene kommunale Maßnahmen frühzeitig mit regionalen Strategien abzugleichen, Synergien zu nutzen und von bestehenden Netzwerken, Pilotprojekten und Erkenntnissen zu profitieren. Ein strategisch verankertes kommunales Mobilitätsmanagement bildet dabei die Voraussetzung, um regionale Impulse – etwa in den Bereichen ÖPNV, Verkehrsvernetzung, betriebliches Mobilitätsmanagement oder Mobilitätsdaten – strukturiert aufzunehmen und in lokale Planungs- und Entscheidungsprozesse zu integrieren. Gleichzeitig kann Wolfratshausen seine spezifischen Bedarfe und Erfahrungen aktiv in regionale Abstimmungsprozesse einbringen und damit zur Weiterentwicklung einer integrierten Mobilitätsstrategie für Stadt und Umland beitragen.

Um sowohl regionale Zielsetzungen als auch lokale Anforderungen systematisch in die tägliche Verwaltungspraxis zu überführen, wird zur Qualitätssicherung eine standardisierte Mobilitätsprüfung für relevante Planungen eingeführt.



Abbildung: PDCA-Zyklus im Mobilitätsmanagement (eigene Darstellung)

Mithilfe von Checklisten wird sichergestellt, dass bei neuen Projekten alle verkehrlichen Aspekte – von Fuß- und Radverkehr über ÖPNV bis hin zu Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität – systematisch berücksichtigt werden.

Ergänzend erfolgt eine Orientierung an den Grundsätzen einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (SUMP), die insbesondere eine integrierte, partizipative und langfristig ausgerichtete Planung verfolgt. Ein entsprechender Selbstcheck dient der kontinuierlichen Weiterentwicklung der kommunalen Planungsprozesse.

Darüber hinaus wird geprüft, inwieweit ein kommunaler Förderansatz (z. B. ein Mobilitätsfonds) etabliert werden kann, um Maßnahmen der aktiven Mobilität auch durch externe Akteure wie Vereine, Initiativen oder Betriebe gezielt zu unterstützen.

A hand holding an orange marker is writing on a whiteboard. The whiteboard is covered with handwritten text and diagrams in blue and orange. A large blue circle contains the word 'Talent' written upside down. Other words like 'Kern' and 'Kernkompetenz' are visible. The background is slightly blurred, showing a person in a blue shirt.

**7. Handlungs-**

**& Umsetzungsstrategie**

## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

Aufbauend auf den im vorangegangenen Kapitel dargestellten Maßnahmen der einzelnen Handlungsfelder bildet die vorliegende Handlungs- und Umsetzungsstrategie den zentralen Baustein zur Realisierung des Mobilitätskonzeptes der Stadt Wolfratshausen. Sie überführt die entwickelten Maßnahmenpakete in einen integrierten Umsetzungsrahmen und schafft damit die Grundlage für eine schrittweise und zielgerichtete Mobilitätsentwicklung in den kommenden Jahren. Die einzelnen Maßnahmen wurden auf Basis der Bestandsanalyse, des Zielkonzeptes sowie der umfassenden Beteiligung von Öffentlichkeit, Verwaltung und Politik entwickelt und hinsichtlich ihres Beitrags zur Zielerreichung bewertet und priorisiert.

Nicht alle aufgezeigten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes können zeitgleich umgesetzt werden. Je nach Umfang, kommunalem Finanzbudget, vorhandenen Personalkapazitäten oder abhängig von vorgelagerten Maßnahmen bzw. Handlungsschritten erfordern sie einen unterschiedlichen Planungsvorlauf.

Des Weiteren müssen Maßnahmen teilweise in politische oder ggf. auch in öffentliche Entscheidungs- und Abstimmungsprozesse eingebracht werden. Zu dem gibt es auch Maßnahmen, wo die Einflussmöglichkeit der Stadt geringer ist als bei anderen und wo die Stadt demensprechend auf andere Akteure angewiesen ist. Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes erfolgt dabei auch vor dem Hintergrund dynamischer Veränderungen in der Metropolregion München, in die Wolfratshausen funktional eng eingebunden ist. Die Stadt ist geprägt durch intensive Pendlerverflechtungen, insbesondere in Richtung München, sowie durch ihre Rolle als Endhaltepunkt der S-Bahn-Linie S7. Gleichzeitig führen gesellschaftliche Trends, wie zunehmende Suburbanisierung, flexible Arbeitsmodelle, steigende Pendlerzahlen und neue Mobilitätsangebote, zu einer stetigen Veränderung der Mobilitätsanforderungen im gesamten Verflechtungsraum.

Diese dynamischen Entwicklungen erfordern eine flexible und adaptive Umsetzungsstrategie, die nicht nur auf den lokalen Bedarf reagiert, sondern auch regionale Veränderungen frühzeitig berücksichtigt.

Die Handlungs- & Umsetzungsstrategie verfolgt daher das Ziel, eine klare Priorisierung und zeitliche Struktur für die Umsetzung zu schaffen. Im Mittelpunkt stehen dabei die Fragen, welche Maßnahmen den größten Beitrag zur Erreichung der im Zielkonzept definierten Leit- und Handlungsziele leisten, in welcher Reihenfolge diese sinnvoll umgesetzt werden können und welche Maßnahmen eine besondere Wirkung für eine sichere, umweltfreundliche und Mobilität für alle in Wolfratshausen besitzen. Dabei wird ein integrativer Ansatz verfolgt, der die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Handlungsfeldern berücksichtigt und Synergien gezielt nutzt.

## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

Da die Maßnahmen unterschiedliche Anforderungen an Planung, Finanzierung und Abstimmung stellen, erfolgt die Umsetzung in gestuften Zeithorizonten. Kurzfristige Maßnahmen bis etwa 2028 zielen auf schnell umsetzbare Verbesserungen und „Quick Wins“ ab. Mittelfristig bis ca. 2033 stehen strukturelle Anpassungen, insbesondere im Rad- und Fußverkehrsnetz, im Fokus.

Langfristige Maßnahmen bis ca. 2040 umfassen größere infrastrukturelle Eingriffe, die häufig von übergeordneten Entwicklungen abhängen. Ergänzt wird dies durch Daueraufgaben wie Mobilitätsmanagement, Kommunikation und Verkehrssicherheit.

Die Umsetzung erfolgt unter Berücksichtigung der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen. Die Maßnahmen werden in grobe Kostenkategorien eingeordnet und durch Fördermöglichkeiten auf EU-, Bundes- und Landesebene ergänzt.

Es ist ratsam, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Maßnahme förderfähig ist. Durch das vorliegenden Mobilitätskonzept liegen bereits Projektvorbereitungen mit Kostenschätzungen vor, wodurch sich die Erfolgsaussichten wesentlich verbessern. Zu dem ermöglicht das Mobilitätskonzept grundsätzlich die Akquirierung von Fördergeldern. So werden bspw. im "Sonderprogramm Stadt und Land" vom Land Bayern bereits nur noch Vorhaben gefördert, die aus einem kommunalen oder regionalen nachhaltigen Mobilitätsplan abgeleitet werden können.

Ein wesentliches Merkmal der Strategie ist der integrierte Ansatz. Die einzelnen Maßnahmen sind eng miteinander verknüpft und entfalten ihre Wirkung insbesondere im Zusammenspiel. So kann der Ausbau des Radverkehrsnetzes nur dann sein volles Potenzial entfalten, wenn gleichzeitig der Straßenraum neu organisiert und sicher gestaltet wird.

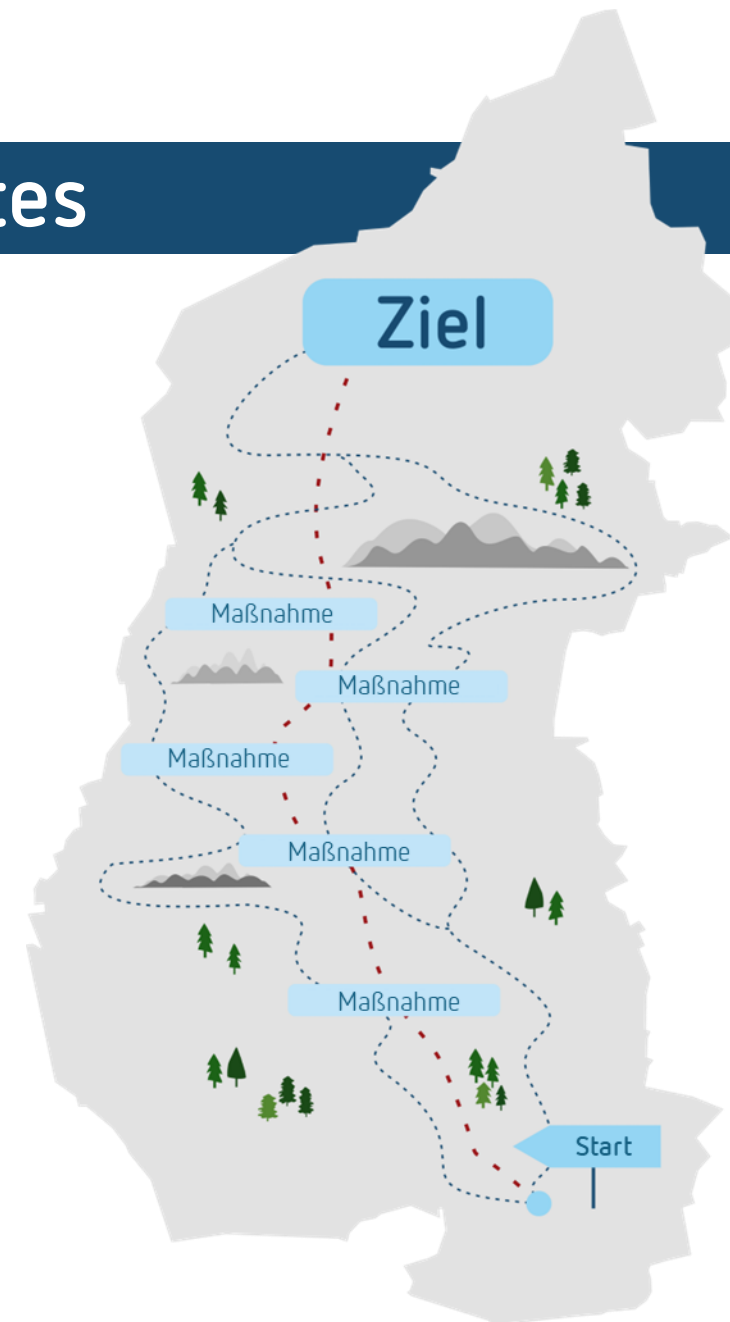
Ebenso erfordert eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs attraktive Umstiegsmöglichkeiten und eine gute Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten, die vorab bspw. erst in Zusammenarbeit mit dem MVV in Wolfratshausen angeboten werden müssen. Maßnahmen im Parkraummanagement beeinflussen wiederum direkt die Verkehrsmittelwahl und tragen dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Gleichzeitig ist eine enge Zusammenarbeit mit zentralen Akteuren – insbesondere dem Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, dem MVV, dem Staatlichen Bauamt Weilheim und lokalen Akteuren – erforderlich, um die Maßnahmen wirksam umzusetzen. Ziel ist daher eine ganzheitliche Transformation des Mobilitätssystems hin zu einer sicheren, nachhaltigen und vernetzten Mobilität, die insbesondere die bestehenden Potenziale kurzer Wege in Wolfratshausen stärker nutzt.

## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

Darüber hinaus ist die Handlungs- & Umsetzungsstrategie als dynamisches Instrument angelegt. Die Umsetzung der Maßnahmen wird kontinuierlich durch ein Monitoring- und Evaluationssystem begleitet, das eine regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung ermöglicht. Auf dieser Grundlage können Maßnahmen angepasst, weiterentwickelt oder nachgesteuert werden. Gleichzeitig sorgt eine transparente Kommunikation über Fortschritte und Wirkungen für eine hohe Akzeptanz in Politik und Öffentlichkeit.

Insgesamt stellt die Handlungs- & Umsetzungsstrategie den verbindenden Rahmen zwischen den strategischen Zielen des Mobilitätskonzeptes und deren praktischer Umsetzung dar. Sie ermöglicht eine strukturierte, effiziente und ressourcenschonende Realisierung der Maßnahmen und bildet damit die Grundlage für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung in der Stadt Wolfratshausen.



## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Handlungs- und Umsetzungskonzept

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Zeitraumen	Kosten	Akteure	Einflussmöglichkeit der Stadt	Personal-aufwand	Fördermöglichkeiten
1	<b>Fußverkehr</b>							
1.1	Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes	Mittel	Langfristig	Hoch	Stadtverwaltung Wolftratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim	Hoch	Mittel	Förderungen nach Art. 2 BayGVFG (Straßen- und Brückenbau), Förderungen nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)
1.2	Wege zum ÖPNV	Gering	Langfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolftratshausen	Hoch	Mittel	Förderung nach Art. 2 Nr. 3 BayGVFG in Verbindung mit RZÖPNV Ziffer 2.1.3
1.3	Zustandserfassung und Instandsetzung der Gehwege	Mittel	Kurzfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolftratshausen, Sanierungsberatung	Mittel	Mittel	Förderung nach StBauFR
1.4	Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren	Mittel	Kurzfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolftratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim	Mittel	Mittel	Förderung nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)
1.5	Komfortabel zu Fuß unterwegs	Mittel	Mittelfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolftratshausen, Sanierungsberatung	Hoch	Mittel	Förderung nach StBauFR
1.6	Erstellung von Schulwegeplänen	Mittel	Langfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolftratshausen, Schulen, Polizei	Hoch	Mittel	Förderung nach StBauFR
1.7	Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	Mittel	Mittelfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolftratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim, Polizei, Sanierungsberatung	Mittel	Mittel	Förderung nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)
1.8	Fortführung Planungen Marktstraße – Sichere und historische Altstadt für alle	Hoch	Mittelfristig	Hoch	Stadtverwaltung Wolftratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim, Gewerbetreibende & Gastronomie, Sanierungsberatung	Mittel	Mittel	Förderung nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)
1.9	Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußverkehr	Mittel	Kurzfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolftratshausen, Polizei, Sanierungsberatung	Hoch	Gering	Förderung nach StBauFR

## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Handlungs- und Umsetzungskonzept

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Zeitraumen	Kosten	Akteure	Einflussmöglichkeit der Stadt	Personal-aufwand	Fördermöglichkeiten
2	Radverkehr							
2.1	Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes	Hoch	Mittelfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim, Nachbarkommunen	Hoch	Mittel	Sonderprogramm Stadt und Land, Förderungen nach Art. 2 BayGVFG (Straßen- und Brückenbau), Radoffensive Klimaland Bayern, Förderungen nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)
2.2	Ausweisung von Fahrradstraßen	Mittel	Mittelfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Polizei, Sanierungsberatung	Hoch	Mittel	Sonderprogramm Stadt und Land, Radoffensive Klimaland Bayern
2.3	Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten	Hoch	Mittelfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim, Polizei	Mittel	Mittel	Förderung nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)
2.4	Regionale Verbindungen stärken	Mittel	Mittelfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, Nachbarkommunen, Staatliches Bauamt Weilheim	Gering	Mittel	Sonderprogramm Stadt und Land
2.5	Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen	Mittel	Kurzfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Grundstückseigentümer, Deutsche Bahn, Gewerbetreibende, Sanierungsberatung	Hoch	Mittel	Sonderprogramm Stadt und Land
2.6	Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten	Hoch	Kurzfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim, Polizei	Hoch	Mittel	-
2.7	Service und Komfort für den Radverkehr	Mittel	Kurzfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Gewerbetreibende, private Anbieter, ggf. Stadtwerke Wolfratshausen, Sanierungsberatung	Hoch	Gering	Sonderprogramm Stadt und Land

## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Handlungs- und Umsetzungskonzept

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Zeitraumen	Kosten	Akteure	Einflussmöglichkeit der Stadt	Personal-aufwand	Fördermöglichkeiten
3	ÖPNV & Vernetzung							
3.1	Neukonzeption Stadtbus	Hoch	Kurzfristig	Hoch	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, MVV	Hoch	Mittel	Förderung nach Art. 2 Nr. 3 BayGVFG in Verbindung mit RZÖPNV Ziffer 2.1.3, Förderung des Baus oder Ausbaus von Verkehrswegen und -anlagen des ÖPNV nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG
3.2	Attraktive Verbindung in die Region	Gering	Langfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, MVV	Gering	Gering	Mobilität im ländlichen Raum, Förderung des Baus oder Ausbaus von Verkehrswegen und -anlagen des ÖPNV nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG
3.3	Lokal emissionsfreier Stadtbus	Hoch	Kurzfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolfratshausen, MVV, Verkehrsunternehmen	Hoch	Gering	ÖPNV-Infrastrukturförderung nach BayGVFG, Förderung zur Anschaffung von Kraftomnibussen im ÖPNV nach BayGVFG, Förderungen nach Art. 2 BayGVFG (Straßen- und Brückenbau)
3.4	Mobilitätsstationen/Mobilpunkte	Mittel	Mittelfristig	Hoch	Stadtverwaltung Wolfratshausen, MVV, DB InfraGO, Betreiber von Mobilitätsangeboten, Sanierungsberatung	Hoch	Gering	Förderung des Baus oder Ausbaus von Verkehrswegen und -anlagen des ÖPNV nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG, Förderungen nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)

## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Handlungs- und Umsetzungskonzept

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Zeitraumen	Kosten	Akteure	Einflussmöglichkeit der Stadt	Personal-aufwand	Fördermöglichkeiten
3	ÖPNV & Vernetzung							
3.5	Ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur für den ÖPNV	Gering	Langfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, MVV	Hoch	Mittel	Förderung des Baus oder Ausbaus von Verkehrswegen und -anlagen des ÖPNV nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG
3.6	Sharing-Angebote ausbauen	Mittel	Mittelfristig	Hoch	Stadtverwaltung Wolfratshausen, MVV, Sharing-Anbieter	Gering	Gering	
3.7	Anschlussmobilität am Bahnhof stärken – Mobilitätsdrehscheibe für S-Bahn- Start- /Endpunkt	Gering	Langfristig	Hoch	Stadtverwaltung Wolfratshausen, MVV, DB InfraGO, lokale Akteure	Gering	Mittel	Förderung nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG

## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Handlungs- und Umsetzungskonzept

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Zeitraumen	Kosten	Akteure	Einflussmöglichkeit der Stadt	Personal-aufwand	Fördermöglichkeiten
4	<b>Motorisierter Individualverkehr</b>							
4.1	Fortführung Planungen Marktstraße - Schaffung attraktiver Räume durch Umnutzung von Parkraum	Mittel	Mittelfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim, Gewerbetreibende und Gastronomie, Sanierungsberatung	Mittel	Mittel	Förderung nach StBauFR
4.2	Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr	Mittel	Mittelfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Polizei	Hoch	Mittel	-
4.3	Qualifizierung von Knotenpunkten	Mittel	Mittelfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Staatliches Bauamt Weilheim	Mittel	Mittel	Förderung nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)
4.4	Sofortprogramm Straße	Hoch	Dauer-aufgabe	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Stadtwerke Wolfratshausen, Leitungsträger	Hoch	Mittel	Förderung nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)
4.5	Förderung der Verkehrssicherheit	Hoch	Mittelfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Polizei	Mittel	Mittel	Förderungen nach Art. 2 BayGVFG (Straßen- und Brückenbau)
4.6	Ausbau Ladeinfrastruktur	Mittel	Mittelfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Betreiber von Ladeinfrastruktur, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen	Gering	Mittel	7070-W Richtlinien zum Förderprogramm „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern“

## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Handlungs- und Umsetzungskonzept

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Zeitraumen	Kosten	Akteure	Einflussmöglichkeit der Stadt	Personal-aufwand	Fördermöglichkeiten
4	Motorisierter Individualverkehr							
4.7	Wolfratshausen als Smart City	Mittel	Mittelfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, MVV, Metropolregion München, TU München, IBA Metropolregion München	Hoch	Mittel	-
4.8	Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Ladezonenmanagement	Mittel	Kurzfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Logistikunternehmen, KEP-Dienste, IHK, Gewerbetreibende, Einzelhandel	Hoch	Mittel	Verkehrstechnologien und Logistikkonzepte nach Art. 23 und 44 Haushaltsordnung des Freistaates Bayern
4.9	Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Strategisches Wirtschaftsverkehrsmanagement	Mittel	Mittelfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Logistikunternehmen, IHK, Speditionen, Gewerbetreibende, Einzelhandel	Mittel	Mittel	-

## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Handlungs- und Umsetzungskonzept

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Zeitraumen	Kosten	Akteure	Einflussmöglichkeit der Gemeinde	Personal-aufwand	Fördermöglichkeiten
5	<b>Querschnittsthemen</b>							
5.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement In der Stadtverwaltung	Mittel	Kurzfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolfratshausen	Hoch	Mittel	Förderprogramm IKK – Nachhaltige Mobilität
5.2	Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen	Mittel	Kurzfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Kitas und Schulen, Polizei	Hoch	Mittel	Förderungen nach Art. 2 BayGVFG (Straßen- und Brückenbau)
5.2	Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für Betriebe	Mittel	Mittelfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Polizei, Unternehmen und Gewerbebetriebe	Mittel	Mittel	-
5.3	Kommunales Verkehrssicherheitsprogramm	Mittel	Mittelfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Polizei	Hoch	Mittel	Förderungen nach Art. 2 BayGVFG (Straßen- und Brückenbau)
5.4	Aufenthaltsqualität stärken – Erfahrbarkeit und Verkehrsversuche	Mittel	Kurzfristig	Gering	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Stadtmarketing/Tourismus, Unternehmen und Gewerbebetriebe, Bürgerschaft, Sanierungsberatung	Hoch	Mittel	Förderung nach StBauFR
5.5	Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie	Mittel	Mittelfristig	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Verkehrsunternehmen, Stadtmarketing/Tourismus	Hoch	Mittel	Förderprogramm IKK – Nachhaltige Mobilität
5.6	Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie	Hoch	Daueraufgabe	Mittel	Stadtverwaltung Wolfratshausen, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, Nachbarkommunen, Staatliches Bauamt Weilheim, MVV	Hoch	Hoch	Förderprogramm IKK – Nachhaltige Mobilität

## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Personal und Strukturen

Nach der Erarbeitung und dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes der Stadt Wolfratshausen beginnt die Phase der konkreten Umsetzung. Die Ziele sind definiert, Maßnahmen festgelegt und ein Fahrplan zur Umsetzung erarbeitet. Nun stehen die Stadtverwaltung – insbesondere die zuständigen Fachbereiche – vor weiteren vielfältigen Aufgaben und Herausforderungen.

Häufig zeigt sich, dass es neben begrenzten finanziellen Spielräumen zunehmend an personellen Ressourcen fehlt, um die Umsetzung effektiv zu steuern. So werden Fachkräfte benötigt, die Prozesse koordinieren, Abstimmungen durchführen, Maßnahmen detailliert planen und deren Umsetzung begleiten. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, Aufgaben innerhalb der Verwaltung neu zu strukturieren, interdisziplinäre Teams aufzubauen und zusätzliche personelle Kapazitäten zu schaffen. Ein wichtiger Baustein hierfür ist bspw. die Einrichtung weiterer Stellen im Referat 05 - Planen und Umwelt, die die Umsetzung des Konzeptes maßgeblich unterstützen.

Das Mobilitätskonzept stellt auf verschiedenen Ebenen neue und teils komplexe Anforderungen an die Verwaltung der Stadt Wolfratshausen. Es erfordert eine kontinuierliche Koordination sowie eine begleitende Steuerung während der gesamten Umsetzungs- und Evaluationsphase. Diese Aufgaben sind zentraler Bestandteil einer integrierten Mobilitäts- und Verkehrsplanung und gehen mit einem erheblichen Abstimmungsbedarf innerbehördlich, aber auch mit anderen Akteuren einher. Darüber hinaus besteht ein hoher Bedarf an aktivierender und moderierender Arbeit. Dazu zählen unter anderem die Initiierung und Begleitung politischer Entscheidungsprozesse, das Zusammenbringen zentraler Akteure, die Einwerbung von Fördermitteln sowie die Zusammenarbeit mit benachbarten Kommunen und regionalen Partnern in der Metropolregion München.

Für die Stadt Wolfratshausen ist es sinnvoll, die anstehenden Aufgaben künftig auf mehrere Personen mit unterschiedlicher fachlicher Ausrichtung zu verteilen. Hintergrund ist, dass Mobilität zahlreiche Schnittstellen

zu anderen Themenfeldern aufweist und daher nur interdisziplinär wirksam bearbeitet werden kann. Dies betrifft insbesondere Bereiche wie Stadt-/Bauleitplanung, Wirtschaftsförderung, Digitalisierung, Tourismus, öffentliche Sicherheit und Ordnung, Klimaschutz sowie Tiefbau. Dies gilt in Wolfratshausen insbesondere die Bereiche des Referats 05 – Planen und Umwelt, aber auch das Referat 04, wo die Verkehrsüberwachung verortet ist oder das Referat 06, wo Angelegenheiten des Tiefbaus geregelt werden. Themen der Wirtschaftsförderung sind sogar in einer eigenen Stabstelle verortet.

Grundsätzlich ist zwischen strategischer und baulicher Mobilitäts- und Verkehrsplanung zu unterscheiden. Während die strategische Planung vor allem konzeptionelle und koordinierende Aufgaben innerhalb der Verwaltung umfasst, liegt die bauliche Umsetzung überwiegend bei den technischen Fachbereichen sowie externen Planungsbüros. Dabei werden konkrete Maßnahmen von der Planung bis zur Realisierung umgesetzt.

## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Finanzierung und Förderung

Die für die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Wolfratshausen erforderlichen Finanzmittel setzen sich aus kommunalen Eigenmitteln sowie aus Förderprogrammen der EU, des Bundes und des Freistaats Bayern zusammen. Diese Fördermittel sind ein zentraler Baustein zur Realisierung vieler Projekte. Einen Überblick über aktuelle Programme bietet unter anderem die [Förderdatenbank des Bundes](#) sowie der [Förderfinder des Landes Bayern](#).

Grundsätzlich sind zahlreiche Maßnahmen – insbesondere in den Bereichen Nahmobilität, Digitalisierung und Klimaschutz – förderfähig und können mit hohen Förderquoten unterstützt werden. Vor dem Hintergrund des hohen Investitionsvolumen sind Förderungen unabdingbar zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. So sollen sich bspw. für den Radverkehr gemäß des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 aus dem Jahr 2022 finanzielle Ausgaben (investive und nicht-investive Maßnahmen) perspektivisch an rund 30 Euro je Einwohner und Jahr orientieren.

Auf Landesebene spielt hierbei vor allem das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) eine wichtige Rolle, das Investitionen in die kommunale Verkehrsinfrastruktur fördert. Ergänzend bestehen Programme wie die Radoffensive Bayern zur Stärkung des Radverkehrs, die Förderung von Mobilitätsstationen sowie weitere Programme im Rahmen der Klimaschutzoffensive Bayern. Auf Bundesebene kommen unter anderem Förderprogramme im Rahmen des Sonderprogramms "Stadt und Land" oder das „Förderprogramm IKK – Nachhaltige Mobilität“ in Betracht.

Es ist davon auszugehen, dass EU, Bund und Freistaat Bayern auch künftig erhebliche Mittel zur Unterstützung nachhaltiger Mobilitätslösungen bereitstellen werden, insbesondere vor dem Hintergrund klimapolitischer Zielsetzungen. Dennoch sind Förderverfügbarkeiten und Haushaltslagen mittelfristig nicht verlässlich prognostizierbar und müssen bei der schrittweisen Umsetzung berücksichtigt werden.

Zudem liegen Zuständigkeiten und Finanzierungspflichten einzelner Maßnahmen nicht ausschließlich bei der Stadt Wolfratshausen. Insbesondere bei übergeordneten Verkehrswegen oder infrastrukturellen Maßnahmen können auch der Bund, der Freistaat Bayern oder weitere Akteure – etwa im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs – beteiligt sein. Bei Maßnahmen mit überörtlicher Bedeutung ist daher eine frühzeitige Abstimmung erforderlich.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Finanzierung einzelner Maßnahmen projektabhängig ist und im Detail geprüft werden muss. Vor allem bei größeren Vorhaben sind vertiefende Planungen sowie gesonderte Beschlüsse erforderlich, um Fördermöglichkeiten optimal zu nutzen und eine gesicherte Finanzierung zu gewährleisten. Exemplarisch werden im Anhang einige Förderprogramme und die betreffenden Maßnahmen aufgelistet. Die Liste ist nicht abschließend.

## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Empfehlung zur zeitlichen Umsetzung der Maßnahmen

In den nachfolgenden Abbildungen wird aus den Beiträgen zur Zielerreichung, der Priorisierung und dem Zusammenwirken der Maßnahmen eine zeitliche Abfolge zur Umsetzung dargestellt. Die Maßnahmen sind gemäß dieser Abfolge aus den Maßnahmentabellen der Handlungsfelder geordnet (nicht nach Einschätzung der Priorität) und stellen jeweilige Einschätzungen zum Umsetzungshorizont dar.

Einige Maßnahmen erfordern je nach Intensität und finanzieller Wirkung einen unterschiedlichen planerischen Vorlauf und müssen in politischen, kommunalen und oft auch öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Teilweise sind auch die notwendigen Rahmenbedingungen für die Umsetzung einer Maßnahme noch nicht gegeben. Andere Maßnahmen müssen zudem mit überregionalen Akteuren abgestimmt werden (z. B. MVV). Deswegen werden die Maßnahmen beim Zeithorizont in unterschiedliche Abschnitte der Umsetzung unterteilt. Daueraufgaben werden ohne Start- und Endpunkt in der

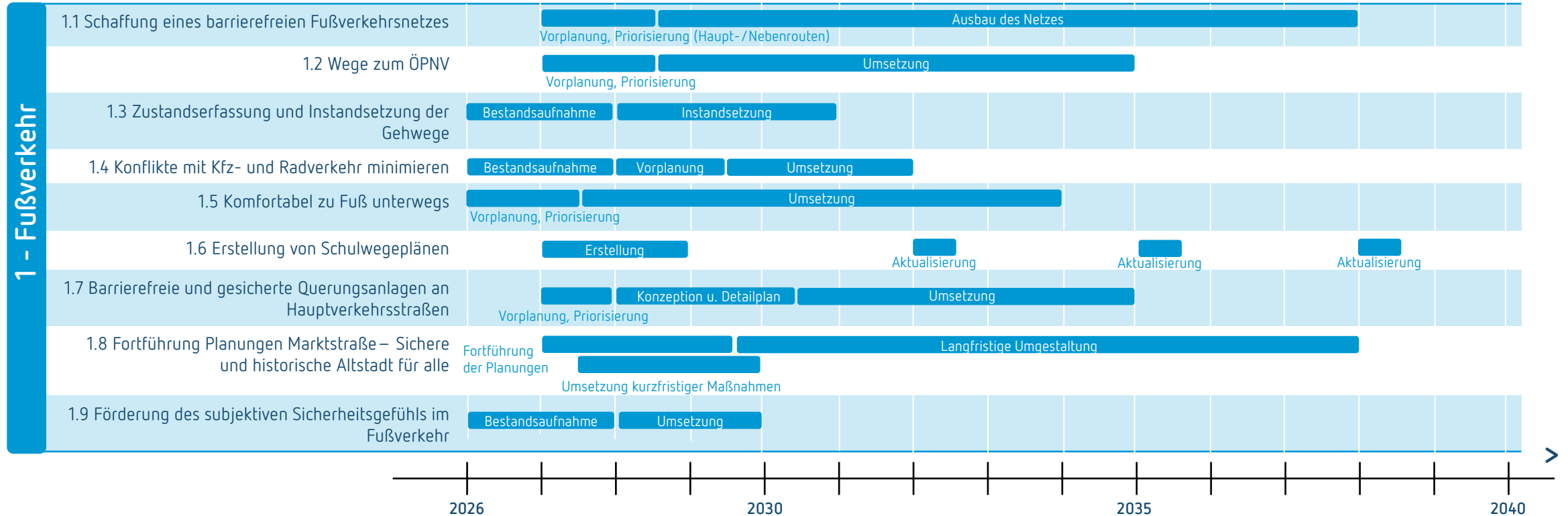
Abbildung dargestellt.

Es ist nochmal darauf hinzuweisen, dass für die Umsetzung der im Mobilitätskonzept vorgesehenen Maßnahmen die zuvor vorgenannten Rahmenbedingungen von zentraler Bedeutung sind. Sie bilden die Grundlage für eine verlässliche Planung, Priorisierung und Steuerung aller Handlungsschritte. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass aufgrund begrenzter finanzieller Ressourcen sowie eingeschränkter personeller Kapazitäten, erforderlicher politischer Beschlüsse oder externer Einflüsse zeitliche Anpassungen oder Verschiebungen einzelner Maßnahmen auftreten können. Bei Veränderung der Rahmenbedingungen ist eine Neubetrachtung des Umsetzungskonzeptes erforderlich.

Eine fortlaufende Evaluierung der verfügbaren Mittel sowie eine entsprechend flexible Termin- und Maßnahmenplanung sind daher unerlässlich, um eine sachgerechte und effiziente Umsetzung sicherzustellen.

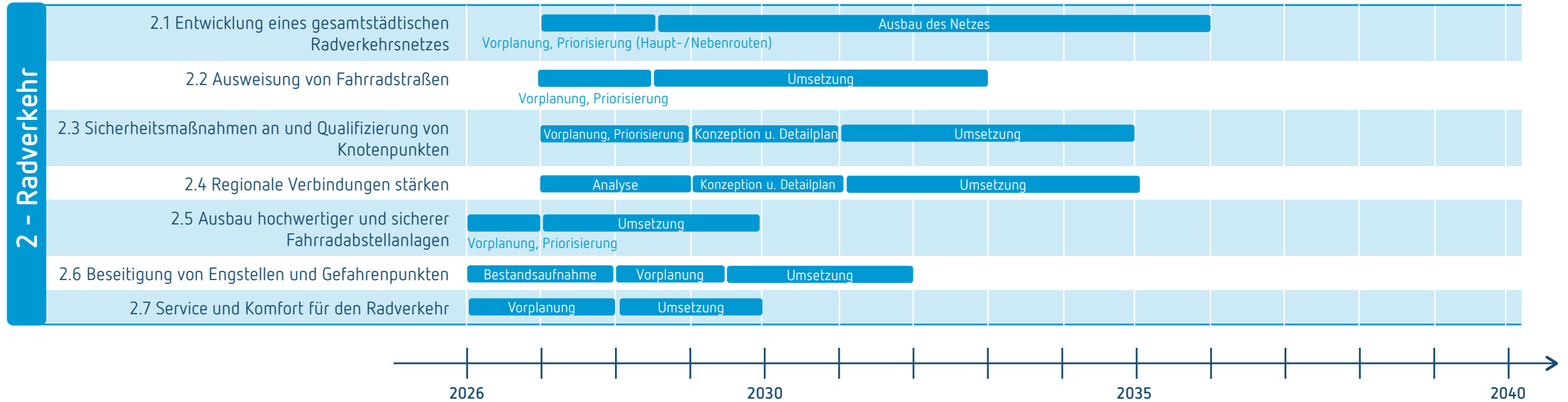
## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Zeitliche Abfolge der Maßnahmenpakete



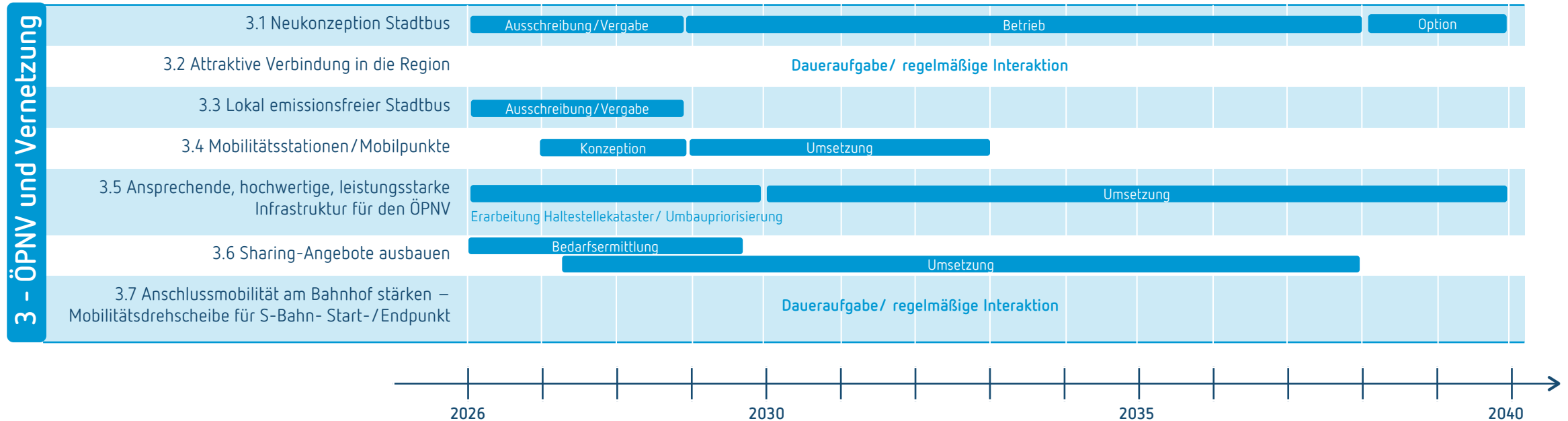
## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Zeitliche Abfolge der Maßnahmenpakete



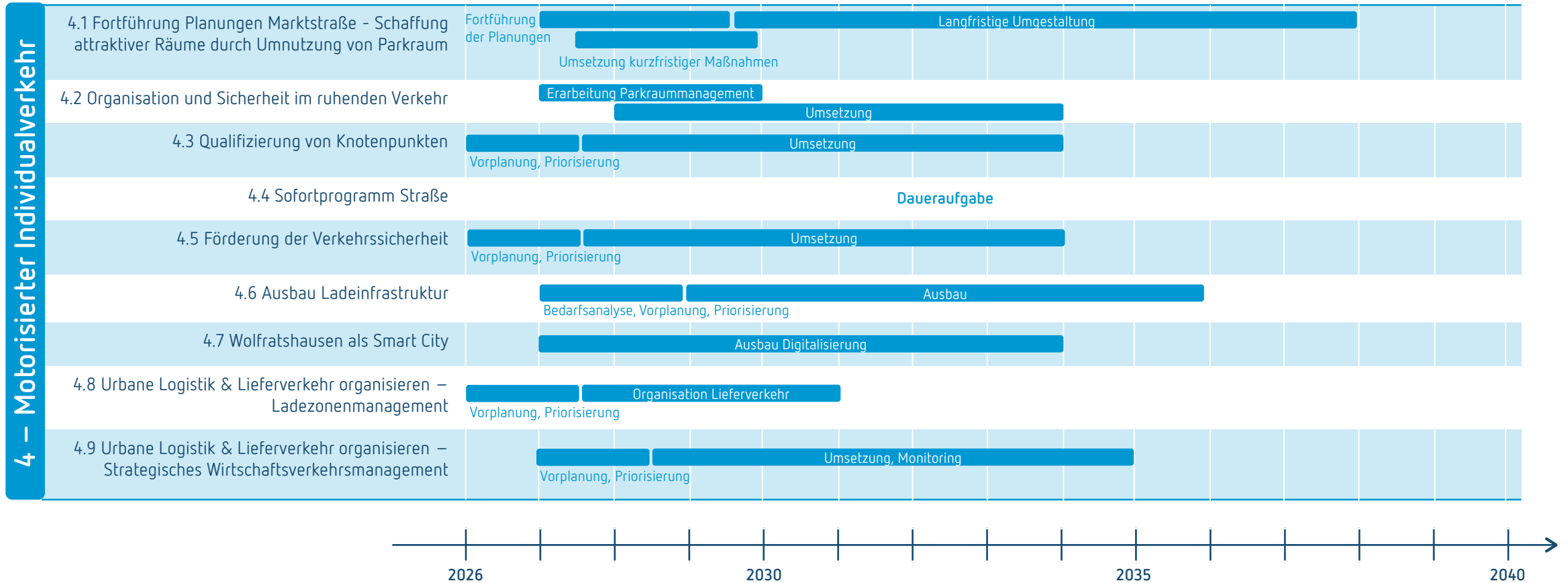
## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Zeitliche Abfolge der Maßnahmenpakete



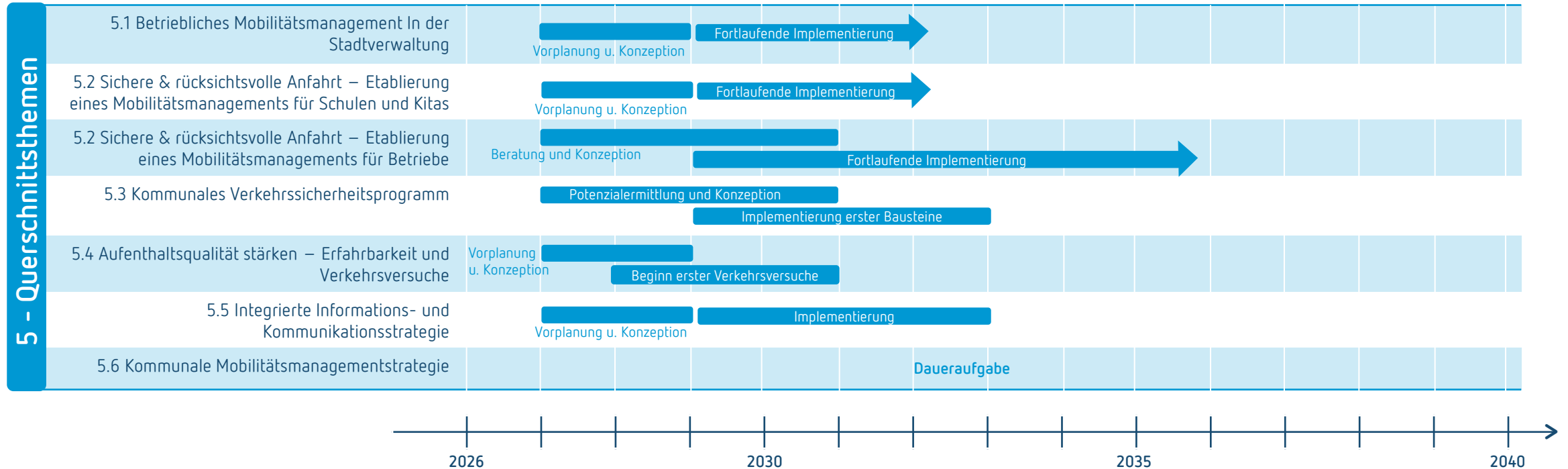
## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Zeitliche Abfolge der Maßnahmenpakete



## 7. Handlungs- & Umsetzungsstrategie

# Zeitliche Abfolge der Maßnahmenpakete





# 8. Evaluations- & Monitoringkonzept

## 8. Evaluations- & Monitoringkonzept

# Aufbau eines mess- und überprüfbaren Indikatorensystems

Die Wirkungen der Maßnahmen im Mobilitätskonzept der Stadt Wolfratshausen sollen nicht nur prognostiziert, sondern auch regelmäßig überprüft werden. Ein kontinuierliches Monitoring und eine systematische Evaluation sind zentrale Bestandteile einer nachhaltigen Mobilitätsplanung und tragen wesentlich zur Qualität und Wirksamkeit der Umsetzung bei. Die Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne der Europäischen Kommission empfehlen, im Rahmen von Verkehrskonzepten die Umsetzung anhand von Evaluationskonzepten kontinuierlich zu überprüfen.

Das Mobilitätskonzept ist als dynamischer Prozess zu verstehen: Verkehr und Mobilität unterliegen stetigen Veränderungen, etwa durch neue gesetzliche Rahmenbedingungen, technologische Entwicklungen oder gesellschaftliche Trends. Daher sollte das Konzept regelmäßig überprüft, weiterentwickelt und bei Bedarf angepasst werden. Gleichzeitig ermöglicht die Evaluation,

Umsetzungsfortschritte sichtbar zu machen und die Wirkung einzelner Maßnahmen zu bewerten.

Zur Sicherstellung von Transparenz und Akzeptanz werden regelmäßige Berichte empfohlen, die Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit einbeziehen. Die konkrete Ausgestaltung der Kommunikation soll im Zusammenspiel mit den verschiedenen Referaten unter Federführung des Referats 05 – Planen und Umwelt erfolgen. Vorgesehen sind:

- eine Umsetzungsevaluation im Abstand von ein bis zwei Jahren
- eine umfassende Wirkungsevaluation etwa alle fünf Jahre
- ein Evaluationsbericht ebenfalls im Fünfjahresrhythmus

Voraussetzung für eine verlässliche Umsetzung und Evaluation ist die Bereitstellung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen. Für die Stadt Wolfratshausen empfiehlt sich die Einrichtung einer klar zugeordneten

Stelle beziehungsweise einer zentralen Zuständigkeit für Evaluation und Controlling im Bereich der Mobilitätsplanung. So kann die kontinuierliche Überprüfung, Weiterentwicklung und Erfolgskontrolle des Mobilitätskonzeptes dauerhaft sichergestellt werden.

Das vorliegende Evaluationskonzept stellt dabei einen fundierten Ansatz dar, der regelmäßig auf Praxistauglichkeit und Zielgenauigkeit überprüft und bei Bedarf angepasst werden sollte. Das zugrunde liegende Indikatorensystem ist fortlaufend zu hinterfragen und gegebenenfalls zu ergänzen, etwa wenn sich Rahmenbedingungen verändern oder neue Anforderungen ergeben.

Gleichzeitig wurde auf eine möglichst einfache und praktikable Umsetzung geachtet. Dennoch kann es künftig sinnvoll sein, einzelne Indikatoren anzupassen oder auszutauschen, beispielsweise wenn erforderliche Daten nur mit unverhältnismäßigem Aufwand erhoben werden können.

## 8. Evaluations- & Monitoringkonzept

# Wirkungsevaluation

Als Hilfestellung für die empfohlene Wirkungsevaluation werden neben den Wirkungs- und Umsetzungszielen weitere mögliche Indikatoren dargestellt. Diese Indikatoren sind in der nachstehenden Tabelle in zeitliche Stufen der Evaluation eingeordnet und beziehen sich größtenteils auf die vom Bundesministerium für Verkehr veröffentlichte Handreichung „Indikatoren leicht gemacht“ und gehen mit dem entwickelten Zielkonzept einher. Die Veröffentlichung beinhaltet ein neu entwickeltes Indikatorenset, das für den Kontext in deutschen Kommunen – unabhängig von ihrer Größe – geeignet ist. Es ist somit ein methodisch sorgfältig entwickeltes und praktisch leicht anwendbares Werkzeug für die evidenzbasierte Mobilitätsplanung und die Erfolgskontrolle entsprechender Maßnahmen.

Aus den Veränderungen (vorher ↔ nachher) lassen sich Schlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i. d. R. mehrere Monate bis hin zu einem

Jahr), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

Wichtig ist dabei die Handhabbarkeit der Evaluation: Das Evaluationskonzept soll kein „Papiertiger“ werden, sondern zielgerichtet zur Überprüfung und Fortschreibung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes eingesetzt werden. Das vorgeschlagene Indikatorenset soll der Stadt Wolfratshausen als Anhaltspunkt für die Evaluation dienen. Es müssen nicht zwingend alle Indikatoren erfasst werden. Wo immer möglich, sollte auf bereits bestehende Indikatoren bzw. Daten der Stadt Wolfratshausen oder einfach erfassbare Daten zurückgegriffen werden. Wichtig ist eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre oder Zeiträume gewährleisten zu können.

Konstante bzw. einheitlich erhobene Indikatoren und Datensätze können auch für einen regelmäßigen Bericht (vgl. Evaluationsbericht) genutzt werden. Diese Berichte könnten ca. alle fünf Jahre erarbeitet werden. Auch wenn das Evaluationskonzept überwiegend mit bestehenden Indikatoren bzw. Daten hinterlegt wird, werden für die Zusammenstellung und Auswertung der Daten sowie deren Interpretation und Bewertung, wie bereits erwähnt, personelle Ressourcen benötigt. Sofern eine Evaluation des Mobilitätskonzeptes erfolgen soll, müssen Zuständigkeiten geregelt und personelle Ressourcen reserviert oder ggf. geschaffen werden.

## 8. Evaluations- & Monitoringkonzept

# Wirkungsevaluation – Vorschlag für Indikatoren

### Kurzfristig überprüfbare Indikatoren (alle 1-2 Jahre)

Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit (z. B. ausgebaute Querungen oder ÖPNV-Haltestellen)

Entwicklung der Verunglücktenzahlen (inkl. Schwere) und Unfälle mit Sachschaden

Anzahl der intermodalen Schnittstellen (Mobilstationen)

Anzahl geschaffener Radabstellanlagen

Art von B+R (Anteil überdacht, Anteil abschließbar, Anteil Bügel etc.)

Anzahl öffentlicher (+ ggf. privater) Ladesäulen in Wolfratshausen

Anzahl zugelassener Kfz insgesamt sowie nach Schadstoffklassen und rein elektrisch betriebener Kfz in Wolfratshausen

Anzahl/Anteil alternativ betriebener Linienbusse

V85-Geschwindigkeiten auf Gemeindestraßen\*

Fahrgastzahlen Stadtbus

ÖPNV-Angebot (z. B. km-Leistung, Pünktlichkeit)

Zählungen Radverkehr auf übergeordneten Radhauptverbindungen (z. B. im Rahmen allgemeiner Verkehrszählungen oder durch Radzählstellen)

Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests

Herstellung von Grünflächen/Bäumen pro Jahr (Anzahl oder m<sup>2</sup>)

Anzahl und Nutzungsgrad von Sharingangeboten (Car-, Bike-, E-Scootersharing)

Anzahl von Öffentlichkeitskampagnen/-veranstaltungen pro Jahr

Anzahl geschaffener Stellen im Verkehrsplanungsbereich

### Periodisch zu überprüfende Indikatoren, v. a. direkte Maßnahmenwirkungen

(ca. alle 3-5 Jahre)

Reisezeitvergleiche zwischen Individual- und öffentlichen Verkehren ins regionale Umland (mittels Online-Routenplanern mit Echtzeitdaten)

Auslastung der intermodalen Schnittstellen (P+R/B+R)

Ergebnisse der Lärmaktionsplanung (Lärmbetroffene nach Pegelklassen)

Emissionswerte

Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie der Schwerverkehre

Pkw-Dichte (Pkw-Bestand/1.000 Einwohner)

Belegungsgrad von Radabstellanlagen

Anzahl von Betrieben/Schulen mit aktivem Mobilitätsmanagement

ÖPNV-Erschließungsgrad bzw. Erfassung des Mobilitätsangebots von neu entwickelten Wohngebieten (300m-Radien)

### Mittel- bis langfristige Wirkungen der Maßnahmen, insbesondere indirekte Maßnahmenwirkungen (ca. alle 5 Jahre)

Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)

Ergebnisse von Mobilitätsbefragungen/Haushaltsbefragungen (subjektive Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen, intermodale Wegeketten)

\* Ist die Geschwindigkeit, die von 85 % der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird. Sie zeichnet damit das vorherrschende Geschwindigkeitsniveau auf.

## 8. Evaluations- & Monitoringkonzept

# Umsetzungsevaluation und Evaluationsbericht

### Umsetzungsevaluation:

Zusätzlich zur Wirkungsevaluation bietet es sich an, in regelmäßigen Abständen den Stand der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zu dokumentieren. Dies kann über ein einfaches System verfolgt werden, das z. B. wie folgt aufgebaut ist:

- „Grüne Ampel“: Maßnahme wurde bereits (in Teilen) umgesetzt
- „Gelbe Ampel“: Maßnahme ist in konkreter Planung/Vorbereitung/Umsetzung
- „Rote Ampel“: Maßnahme ist noch nicht umgesetzt/es wurde noch nicht in die Detailplanung eingestiegen
- „Graue Ampel“: Maßnahme wurde negativ geprüft und wird nicht weiterverfolgt

Diese kurzen Übersichten (in einfacher Tabellenform) sollten in regelmäßigen Abständen (z. B. alle zwei Jahre) erstellt und auf dem aktuellen Stand gehalten werden. So können z. B. der Stadtrat sowie die Öffentlichkeit über den Fortgang der Projekte informiert werden.

### Evaluationsbericht:

In einem Evaluationsbericht sollten die im Rahmen der Wirkungs- und der Umsetzungsevaluation gewonnenen Informationen systematisch aufbereitet, anhand bestimmter Regeln bewertet sowie anschließend kommuniziert werden.

Auf Basis des oben vorgeschlagenen Evaluationskonzeptes könnte ungefähr alle 5 Jahre ein Evaluationsbericht zusammengestellt werden. Dieser Evaluationsbericht dient dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufzubereiten, zu bewerten sowie diese dann zu kommunizieren. Das Zeitintervall von 5 Jahren eignet sich, weil einige Elemente der Evaluation aufgrund ihres Aufwandes nur alle 5 Jahre durchführbar sind bzw. mehrjährige Datenreihen wesentlich aussagekräftiger sind.

In diesen Evaluationsberichten sollten auch die in dem Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes dargestellt werden (vgl. Umsetzungsevaluation).

Zudem können die Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes kurz überprüft und ggf. neue Handlungsfelder bzw. Schwerpunktthemen aufgeführt werden.

## 8. Evaluations- & Monitoringkonzept

# Umsetzungsevaluation und Evaluationsbericht

Der Evaluationsbericht sollte folgende Inhalte umfassen:

- Darstellung der allgemeinen, aber auch der wolfratshausenspezifischen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Wolfratshausen (z. B. Fördermittelentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Kraftstoffpreise, regional bedeutende Planungen, insbesondere S-Bahn Verlängerung); Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen sowie Auswirkungen auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes
- Darstellung der mobilitätsbezogenen Ziele, zum Beispiel bundesweite/EU-weite Ziele zum Klimaschutz
- Erstellung einer Zwischenbilanz im Sinne der Wirkungsevaluation: Darstellung der Ergebnisse von Indikatoren für die Evaluation und Interpretation der Entwicklung

- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte des Mobilitätskonzeptes (mit den jeweils relevanten Daten für den Evaluationsprozess)

Auf Basis dieser Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist,
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind,
- welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind,
- ob es (bei den Maßnahmen bzw. Maßnahmenfeldern) Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen gab und ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen; ggf. Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes).

A photograph of a person's hands holding a pair of red binoculars with black accents. The person is wearing a light-colored t-shirt with a graphic design that includes the text "TRADE 1964 TROPICAL GRADED GOODS CO.". The background is a clear, bright blue sky with some tall, thin grasses in the foreground. The overall scene suggests an outdoor activity like birdwatching or nature exploration.

**9. Fazit**

**& Ausblick**

## 9. Fazit & Ausblick

# Ein Blick in die Zukunft

Mit dem Mobilitätskonzept liegt der Stadt Wolfratshausen ein umfassender und strategisch ausgerichteter Handlungsrahmen vor, der die Mobilität im Stadtgebiet langfristig zukunftsfähig gestaltet. Die Vielzahl der entwickelten Maßnahmen verdeutlicht die Breite moderner Mobilitätsplanung – von der gezielten Förderung der Nahmobilität über die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs bis hin zu einer verträglichen Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs sowie der Integration neuer Mobilitätsangebote. Alles vor dem Aspekt der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Das Konzept basiert auf einer fundierten Bestandsanalyse sowie einem breit angelegten Beteiligungsprozess, in dem die Perspektiven von Verwaltung, Politik, Einwohnenden und relevanten Akteuren systematisch eingebunden wurden.

Auf dieser Grundlage wurden sowohl kurzfristig umsetzbare Maßnahmen („Quick Wins“) als auch strategische und langfristige Handlungsschwerpunkte entwickelt, die aufeinander aufbauen und in ihrer Gesamtheit wirken.

Das zentrale Leitmotiv lautet „Zusammen & sicher unterwegs – für eine Mobilität im Fluss“ und beinhaltet die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Entwicklung eines attraktiven, vernetzten und nachhaltigen Mobilitätssystems, das allen Bevölkerungsgruppen gerecht wird und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz leistet. Die Maßnahmen zeigen konkrete Wege auf, wie Mobilität in Wolfratshausen sicherer, effizienter, barrierefreier und umweltfreundlicher gestaltet werden kann. Gleichzeitig hebt das Konzept die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure sowie einer transparenten Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit hervor.

Darüber hinaus steht Wolfratshausen als Teil der Metropolregion München vor besonderen Herausforderungen und Chancen. Die enge funktionale und räumliche Verflechtung mit der Landeshauptstadt führt zu hohen Pendlerströmen und steigenden Anforderungen an leistungsfähige, zuverlässige und nachhaltige Verkehrsangebote. Zugleich ergeben sich daraus erhebliche Entwicklungspotenziale, etwa durch eine verbesserte Anbindung an den Schienenverkehr mittels Optimierung von Zubringerverkehren, die Stärkung intermodaler Verknüpfungen sowie den Ausbau moderner und digital unterstützter Mobilitätsangebote. Das Mobilitätskonzept trägt diesen Rahmenbedingungen Rechnung und stärkt die Rolle Wolfratshausens als attraktiven Wohn- und Arbeitsstandort im regionalen Kontext.

## 9. Fazit & Ausblick

# Ein Blick in die Zukunft

Die Umsetzung der Maßnahmen wird ein kontinuierlicher und langfristiger Prozess sein, der organisatorische Anpassungen, personelle Ressourcen sowie eine fortlaufende Priorisierung erfordert. Ein wichtiger Baustein für die Umsetzung ist dabei die Zusammenarbeit mit den einzelnen Akteuren. Deutlich wird, dass die Maßnahmen nur mit einem hohen Personal- und Investitionsaufwand zu bewältigen sind. Dieser Mehrbedarf ist von der Stadt Wolfratshausen zu berücksichtigen. Dabei kommt die Verantwortung aber nicht nur der Verwaltung zu, vielmehr ist ein Zusammenspiel zwischen den Akteuren (z. B. Stadtverwaltung, Straßenbaulastträger, Politik, ÖPNV-Aufgabenträger, etc.) wichtig, um eine Umsetzung im Planungshorizont zu erreichen. Viele Maßnahmen erfordern ein gemeinsames Vorgehen.

Die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes wird ein langfristiger Prozess sein, der organisatorische Weiterentwicklungen, personelle Ressourcen und eine kontinuierliche Priorisierung erfordert.

Durch das integrierte Evaluationskonzept ist gewährleistet, dass Fortschritte sichtbar gemacht, Wirkungen überprüft und Maßnahmen bei Bedarf nachgeschärft werden können.

Eine langfristige Strategie ist immer dem Spannungsfeld konkreter und zielgerichteter Maßnahmen auf der einen und der Flexibilität gegenüber sich ändernden gesellschaftlichen, technologischen und rechtlichen Rahmenbedingungen auf der anderen Seite unterworfen. Die aktuelle Veröffentlichung der FGSV zu notwendigen Änderungen zur Erreichung der nationalen und kommunalen Klimaschutzziele deuten auch im Bereich der technischen Regelwerke auf tiefgreifende Änderungen und Paradigmenwechsel hin. Veränderungen sind auch durch Vorgaben seitens der Politik auf EU-, Bundes- und Landesebene zu erwarten. Daher ist der Mobilitätskonzept stetig auf die Aktualität der gesetzten Standards und Maßnahmen hin zu überprüfen.

Die beschriebenen Maßnahmenpakete zeigen einen Weg entsprechend der abgestimmten Ziele auf, sind jedoch offen gegenüber neuen Entwicklungen und sich daraus ergebenden neuen Handlungsoptionen. Das integrierte Mobilitätskonzept darf daher nicht als ein festgeschriebenes Planwerk verstanden werden, sondern muss kontinuierlich überprüft, bedarfsorientiert angepasst und aktualisiert werden.

Insgesamt bietet das Mobilitätskonzept eine belastbare Grundlage, um die Mobilitätsentwicklung in Wolfratshausen aktiv zu steuern und die aktuellen wie zukünftigen Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen. Es schafft Orientierung für die kommenden Jahre und setzt zugleich Impulse, um die Lebensqualität in der Stadt nachhaltig zu stärken, sodass sich so eine veränderte und nachhaltige Mobilitätskultur in der Stadt Wolfratshausen langfristig etablieren kann.

## Quellenverzeichnis

**Apel, D.; Brandt, E. (1982):** Stadtverkehrsplanung, Teil 2: Stadtstraßen – Umwelanforderungen und Straßengestaltung. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)

**Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) (2024):** Musterblätter Radverkehr Bayern – Musterblatt 6.3 1: Fahrradstraße mit Bevorrechtigung (innerorts).

**Bayrisches Landesamt für Statistik (2025):** Heft 557: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2043

**Bayerisches Landesamt für Umwelt; Umwelt und Klimapakt Bayern (2023):** Betriebliches Mobilitätsmanagement – Leitfaden. Augsburg. Verfügbar unter: <https://www.umweltpakt.bayern.de/download/pdf/BetrieblichesMobilit%C3%A4tsmanagementLeitfaden.pdf>

**Bayerisches Landesamt für Umwelt; Umwelt und Klimapakt Bayern (2023):** Good Practice: Bauer Unternehmensgruppe – Betriebliches Mobilitätsmanagement. Augsburg. Verfügbar unter: <https://www.umweltpakt.bayern.de/download/pdf/FallbeispielBauerGruppe.pdf>

**Bayerisches Staatsministerium für Digitales (seit 2024):** Förderfinder – Digitale Suchplattform für Förderleistungen. München. Verfügbar unter: <https://foerderfinder.digital/bayern/suche/>

**Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (2025):** Richtlinien zum Förderprogramm „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern“ (BayMBl. Nr. 496).

**Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr; Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat (2023):** Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV Zuwendungsrichtlinien – RZÖPNV) (BayMBl. Nr. 622).

**Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (seit 2022):** Radoffensive „Klimaland Bayern“ – Förderprogramm zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. München. Verfügbar unter: <https://www.stmb.bayern.de/miniwebs/radverkehr/radoffensive/>

**Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2026):** Richtlinien zur Förderung städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen (Städtebauförderungsrichtlinien – StBauFR) (BayMBl. Nr. 524)

**Bergische Universität Wuppertal; Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Hrsg.) (2017):** Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, Berlin.

**Bundesamt für Strassen (ASTRA) (2015):** Fusswegnetzplanung, Bern.

**Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) (2024):** Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. 4. aktualisierte Auflage, Bergisch Gladbach.

**Bundesinstitut für Bau , Stadt und Raumforschung (BBSR); Bundesministerium des Innern und für Heimat (2021):** Smart City Charta – Digitale Transformation in den Kommunen nachhaltig gestalten. Bonn/Berlin: BBSR/BMI

**Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2025):** Indikatoren leicht gemacht – Wie können Kommunen Indikatoren auf ihrem Weg zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität nutzen?, Köln.

**Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2021):** Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR).

**Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2021):** Nationaler Radverkehrsplan 3.0 – Fahrradland Deutschland 2030, Berlin.

**Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2026):** Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32). Berlin: Bundesgesetzblatt, 2013.

**Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (seit 2020):** Sonderprogramm „Stadt und Land“ zur Förderung des Radverkehrs, Berlin.

## Quellenverzeichnis

**Bundesministerium für Verkehr (2025):** Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs Ordnung (VwV StVO) vom 26. Januar 2001, zuletzt geändert 2025 (BAnz AT). Berlin: Bundesanzeiger, 2001.

**Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWK) (o.J):** Förderdatenbank des Bundes – Übersicht zu Förderprogrammen von Bund, Ländern und EU. Berlin, o. J. Online verfügbar unter: <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/DE/Home/home.html>

**Bundesrepublik Deutschland (2026):** Personenbeförderungs-gesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 148)

**Europäische Kommission (2019):** Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP), 2. Ausgabe, Brüssel.

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2009):** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln: FGSV Verlag, 2002 (zuletzt überarbeitet 2009). ISBN: 978-3-937356-28-0

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010):** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln: FGSV Verlag. ISBN/ISSN: 978-3-941790-63-6

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012):** Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Köln: FGSV Verlag, 2010. ISBN/ISSN: 978-3-941790-99-5

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2022):** Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima). Köln: FGSV Verlag. ISBN: 978-3-86446-351-8

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012):** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA). Köln: FGSV Verlag. ISBN: 978-3-939715-97-9

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012):** Hinweise zum Fahrradparken. Köln: FGSV Verlag. ISBN: 978-3-86446-027-2

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2021):** Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV). Köln: FGSV Verlag. ISBN: 978-3-86446-291-7

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2015):** Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Köln: FGSV Verlag. ISBN: 978-3-939715-91-7

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006):** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln: FGSV Verlag. ISBN: 978-3-937356-86-0

**Freistaat Bayern (2026):** Bayerisches Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Staat, Gemeinden und Gemeindeverbänden (Bayerisches Finanzausgleichsgesetz – BayFAG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. April 2013 (GVBl. S. 210), zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. Mai 2026.

**Freistaat Bayern (2023):** Gesetz zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayRadG).

**Freistaat Bayern (2025):** Haushaltsordnung des Freistaates Bayern (Bayerische Haushaltsordnung – BayHO) vom 8. Dezember 1971 (BayRS 630 1 F), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Juli 2025.

**Gesetz über Zuwendungen des Freistaates Bayern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (2023):** (Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – BayGVFG) vom 8. Dezember 2006 (GVBl. S. 969), zuletzt geändert durch Gesetz vom 27. Februar 2023.

**GS Marketing/Initiative „Nette Toilette“:** Die „Nette Toilette“ – Konzept und Standorte. Online verfügbar unter: <https://www.die-nette-toilette.de/>

**Mobilitätskonzept Wolfratshausen Ideenkarte (2025):** Abrufbar unter: <https://projekt-ygjiukg.mitmachen.app/ideaMaps/VbsTp4ff0bEnq5zkoRAI>

## Quellenverzeichnis

**infas, DLR, IVT und infas 360 (2025):** Mobilität in Deutschland – MiD 2023. Ergebnisbericht. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), Bonn/Berlin. Online verfügbar unter: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de>

**Koppers, A., Ruf, S., Gerlach, J., Leven, T., & Hagemeister, C. (2021):** Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit. Kurzbericht. Verfügbar unter <https://www.svpt.uni-wuppertal.de/de/home/forschung/projekte/radfahren-bei-beengten-verhaeltnissen.html>

**Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Stand 11/2025**

**Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) (2026):** IKK – Nachhaltige Mobilität (Programm 267) – Investitionskredit für Kommunen. Frankfurt a. M., laufend. Online verfügbar unter: <https://www.kfw.de>

**Landeshauptstadt München (o.J.):** München als Smart City – Integriertes Smart City Handlungsprogramm (ISCH). München, o. J. Online verfügbar unter: <https://stadt.muenchen.de/infos/muenchen-smart-city.html>

**Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (2013):** Integriertes Klimaschutzkonzept

**Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (2023):** Nahverkehrsplan, Verfügbar unter <https://www.lra-toelz.de/de/leben-im-landkreis/mobilitaet/nahverkehrsplan/nvp-toel-endbericht-stand-juli.pdf>

**Mobile Zukunft München (MZM) (seit 2022):** Strategische Allianz für Mobilität und Logistik im Großraum München – Regionale Vision und Ziele der Gesamtmobilitätsstrategie, München. Verfügbar unter: <https://www.mzm-allianz.net/>

**Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) (2025):** Leitfaden MoveRegioM – Mobilitätsbaukasten für die Region München, München. Verfügbar unter: [https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/mediapool/downloads/mobilitaet/2025\\_MP\\_Leitfaden\\_final.pdf](https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/mediapool/downloads/mobilitaet/2025_MP_Leitfaden_final.pdf)

**Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) (2026):** MoveRegioM – Umweltfreundliche und sichere Mobilität für die Stadt und Region München. Verfügbar unter: <https://www.mvv-muenchen.de/mvv-im-ueberblick/die-gesellschaft/planungen-und-projekte/moveregiom/>

**Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) (o.J.):** MyRadl – Standorte. Verfügbar unter: <https://www.myradl.de/de/standorte/>

**Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NOW GmbH) (o.J.):** StandortTOOL – Planungsinstrument für Ladeinfrastruktur in Deutschland. Verfügbar unter: <https://www.standorttool.de/>

**Netzwerk KlimaZukunft (o.J.):** Abrufbar unter: <https://netzwerk-klimazukunft.de/kommune/>

© **OpenStreetMap** – Mitwirkende (Lizenz: ODbL). <https://www.openstreetmap.org/copyright>

**Rat der Europäischen Union (2024):** Euro 7: Council adopts new rules on emission limits for cars, vans and trucks. Online verfügbar unter: <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2024/04/12/euro-7-council-adopts-new-rules-on-emission-limits-for-cars-vans-and-trucks/>

**Stadt Dortmund (2022):** Sachstand zum Haushaltsbegleitbeschluss zur Entwicklung eines Aktionsplanes „Angsträume City“, Drucksache 25188 22 E4. Verfügbar unter: <https://rathaus.dortmund.de/dosys/doRat.nsf/DrucksacheXP.xsp?drucksache=25188-22-E4>

**Stadt Geretsried (2024):** Zukunftsweisendes Mobilitätskonzept Geretsried. Verfügbar unter: [https://www.geretsried.de/user\\_uploads/de/bauen-verkehr-umwelt/verkehr/mobiliaetskonzept/Mobilitaetskonzept%20Stadt%20Geretsried.pdf](https://www.geretsried.de/user_uploads/de/bauen-verkehr-umwelt/verkehr/mobiliaetskonzept/Mobilitaetskonzept%20Stadt%20Geretsried.pdf)

## Quellenverzeichnis

**Stadt Wolfratshausen (2017):** Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Wolfratshausen. Verfügbar unter: [https://www.wolfratshausen.de/fileadmin/Stadt\\_Wolfratshausen/Dateien/Stadtmarketing/Konzepte/180220\\_ISEK\\_genehmigt\\_compressed.pdf](https://www.wolfratshausen.de/fileadmin/Stadt_Wolfratshausen/Dateien/Stadtmarketing/Konzepte/180220_ISEK_genehmigt_compressed.pdf)

**Stadt Wolfratshausen (o.J.):** Mobilitätsstationen – Car- und Bike-Sharing. Verfügbar unter: <https://www.wolfratshausen.de/dienstleistungen-der-stadt/herzlich-willkommen/mobilitaetsstationen>

**Stadt Wolfratshausen (2023):** Parkraumkonzept Wolfratshausen. Verfügbar unter: [https://www.wolfratshausen.de/fileadmin/Stadt\\_Wolfratshausen/Dateien/Stadtmarketing/Konzepte/2023-05-22\\_Abschlussdokumentation\\_Parkraumkonzept\\_Wolfratshausen.pdf](https://www.wolfratshausen.de/fileadmin/Stadt_Wolfratshausen/Dateien/Stadtmarketing/Konzepte/2023-05-22_Abschlussdokumentation_Parkraumkonzept_Wolfratshausen.pdf)

**Stadt Wolfratshausen (2019):** Satzung über Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StellpIS)

**Stadt Wuppertal (2021):** AngstFreiRäume in Wuppertal schaffen. Wuppertal: Ratsinformationssystem der Stadt Wuppertal, Verfügbar unter: <https://ris.wuppertal.de/vo0050.asp>

**Statistische Ämter der Länder (o.J.):** Pendleratlas Deutschland, abrufbar unter: [www.pendleratlas.statistikportal.de](http://www.pendleratlas.statistikportal.de)

**Statistische Ämter der Länder (o.J.):** Unfallatlas Deutschland, abrufbar unter: [www.unfallatlas.statistikportal.de](http://www.unfallatlas.statistikportal.de)

A close-up photograph of a stack of papers and folders. The stack is slightly out of focus, with a purple folder prominently visible at the top. A white rectangular text box is overlaid on the left side of the image, containing the text '10. Anhang'.

# 10. Anhang

## 10. Anhang

# Fördermöglichkeiten

Maßnahmen-Nr.	Maßnahme	Förderprogramm/ Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördersatz (bis zu...)	Ablaufdatum	Fördernehmende	Quelle
1	Fußverkehr						
1.1	Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes	Förderungen nach Art. 2 BayGVFG (Straßen- und Brückenbau)	U.a. • selbstständigen Geh- und Radwegen	Die Bemessung der Höhe der Förderung richtet sich nach Nr. 7 RZStra	31.12.2030	Kommunen,  Landkreise, Gemeinden und kommunale Zusammenschlüsse, soweit sie Träger der Baulast der förderfähigen Straßen sind	Radwegeninfrastruktur, Straßen- und Brückenbau nach Art. 2 BayGVFG-Förderfinder
		Förderungen nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)	U.a.: • Bau von unselbständigen (Geh- und) Radwegen an Staatsstraßen, soweit die Gemeinde die Kosten übernimmt • Bau oder Ausbau von Radschnellwegen und anderen Geh- und Radwegen im Sinn von Art. 53 Nr. 2 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes sowie der Ausbau von öffentlichen Feld- und Waldwegen im Sinn von Art. 53 Nr. 1 BayStrWG, die für den überörtlichen Radverkehr von Verkehrsbedeutung sind und bei denen die Gemeinden Träger der Baulast oder die Landkreise Träger der Sonderbaulast sind	Die Bemessung der Höhe der Förderung richtet sich nach Nr. 7 RZStra.	31.12.2030	Kommunen  (Gemeinden und Landkreise)	Radwegeninfrastruktur, Straßen- und Brückenbau nach Art. 13f BayFAG (kommunales Sonderbaulastprogramm)-Förderfinder
1.2	Wege zum ÖPNV	Förderung nach Art. 2 Nr. 3 BayGVFG in Verbindung mit RZÖPNV Ziffer 2.1.3	• Bau oder Ausbau von Umstiegsanlagen, zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen	80%	31.12.2027	Kommunen,  Landkreise, Gemeinden und kommunale Zusammenschlüsse, soweit sie Träger der Baulast der förderfähigen Straßen sind	
1.3	Zustandserfassung und Instandsetzung der Gehwege	Förderung nach StBauFR	• die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen, wenn sie zur Zielerreichung nötig und gemeindlich zu tragen sind. Dazu zählen Straßen, Wege, Plätze, Grünflächen, Spiel- und Stellplätze sowie Lärmschutzanlagen	80-90%	31.12.2028	Kommunen und Privatpersonen	<a href="https://foerderfinder.digital/bayern/suche/detail/56d14b5b-6e44-4125-8755-5928b48dbc97?area=82515+Wolfratshausen">https://foerderfinder.digital/bayern/suche/detail/56d14b5b-6e44-4125-8755-5928b48dbc97?area=82515+Wolfratshausen</a>

## 10. Anhang

# Fördermöglichkeiten

Maßnahmen-Nr.	Maßnahme	Förderprogramm/ Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördersatz (bis zu...)	Ablaufdatum	Fördernehmende	Quelle
1	<b>Fußverkehr</b>						
1.4	Konflikte mit Kfz- und Radverkehr minimieren	Förderung nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau von unselbständigen (Geh- und) Radwegen an Staatsstraßen, soweit die Gemeinde die Kosten übernimmt</li> <li>• bauliche Maßnahmen der Gemeinden und Landkreise zur Herstellung der Barrierefreiheit und Verbesserung der Zuwegung im Übergangsbereich vom Individual- zum öffentlichen Verkehr,</li> <li>• Planungen im Hinblick auf Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnstationen.</li> </ul>	Die Bemessung der Höhe der Förderung richtet sich nach Nr. 7 RZStra.	31.12.2030	Kommunen (Gemeinden und Landkreise)	<a href="https://foerderfinder.digital/bayern/suche/detail/30202c21-5ecd-47e6-9d6b-de8d491db3ac?area=82515+Wolftratshausen">https://foerderfinder.digital/bayern/suche/detail/30202c21-5ecd-47e6-9d6b-de8d491db3ac?area=82515+Wolftratshausen</a>
1.5	Komfortabel zu Fuß unterwegs	siehe 1.3					
1.6	Erstellung von Schulwegeplänen	siehe 1.3					
1.7	Barrierefreie und gesicherte Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	siehe 1.4					
1.8	Fortführung Planungen Marktstraße – Sichere und historische Altstadt für alle	siehe 1.4					
1.9	Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Fußverkehr Maßnahmenübersicht Mobilitätskonzept Stadt Wolftratshausen	siehe 1.3					

## 10. Anhang

# Fördermöglichkeiten

Maßnahmen-Nr.	Maßnahme	Förderprogramm/ Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördersatz (bis zu...)	Ablaufdatum	Fördernehmende	Quelle
2	Radverkehr						
2.1	Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes	Sonderprogramm Stadt und Land	U.a. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze</li> <li>• eigenständige Radwege</li> <li>• Fahrradstraßen</li> <li>• Radwegebrücken oder -unterführungen (inkl. Beleuchtung und Wegweisung)</li> </ul>	75-90%	31.12.2030	Kommunen, Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, Landkreise und kreisfreie Städte	Radverkehrsinfrastrukturförderung "Sonderprogramm Stadt und Land"-Förderfinder
		Förderungen nach Art. 2 BayGVFG (Straßen- und Brückenbau)	U.a. <ul style="list-style-type: none"> <li>• selbstständigen Geh- und Radwegen, öffentlichen Feld- und Waldwegen mit Bedeutung für den Radverkehr</li> <li>• unselbstständigen Radwegen an Staats- und Kreisstraßen</li> </ul>	Die Bemessung der Höhe der Förderung richtet sich nach Nr. 7 RZStra	31.12.2030	Kommunen, Landkreise, Gemeinden und kommunale Zusammenschlüsse, soweit sie Träger der Baulast der förderfähigen Straßen sind	Radweginfrastruktur, Straßen- und Brückenbau nach Art. 2 BayGVFG-Förderfinder
		Radoffensive Klimaland Bayern	U.a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innovationen im Radwegebau</li> <li>• Interkommunale Radwege</li> <li>• Radwege im Wald</li> <li>• Radwege entlang von Bahnlinien</li> <li>• Touristische Radwege</li> <li>• Innerstädtischer Lückenschluss von Radschnellverbindungen</li> </ul>	80%	31.12.2028	Kommunen  Gemeinden, Landkreise und deren Zusammenschlüsse; für Radwege im Wald auch die Bayerischen Staatsforsten (BaySF)	Radoffensive Klimaland Bayern-Förderfinder

## 10. Anhang

# Fördermöglichkeiten

Maßnahmen-Nr.	Maßnahme	Förderprogramm/ Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördersatz (bis zu...)	Ablaufdatum	Fördernehmende	Quelle
2	Radverkehr						
2.1	Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes	Förderungen nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)	U.a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau von unselbständigen (Geh- und) Radwegen an Staatsstraßen, soweit die Gemeinde die Kosten übernimmt</li> <li>• Bau oder Ausbau von Radschnellwegen und anderen Geh- und Radwegen im Sinn von Art. 53 Nr. 2 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes sowie der Ausbau von öffentlichen Feld- und Waldwegen im Sinn von Art. 53 Nr. 1 BayStrWG, die für den überörtlichen Radverkehr von Verkehrsbedeutung sind und bei denen die Gemeinden Träger der Baulast oder die Landkreise Träger der Sonderbaulast sind</li> </ul>	Die Bemessung der Höhe der Förderung richtet sich nach Nr. 7 RZStra.	31.12.2030	Kommunen  (Gemeinden und Landkreise)	Radweginfrastruktur, Straßen- und Brückenbau nach Art. 13f BayFAG (kommunales Sonderbaulastprogramm)-Förderfinder
2.2	Ausweisung von Fahrradstraßen	Sonderprogramm Stadt und Land	U.a. Schaffung von Fahrradstraßen	75-90%	31.12.2030	Kommunen, Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, Landkreise und kreisfreie Städte	Radverkehrsinfrastrukturförderung "Sonderprogramm Stadt und Land"-Förderfinder
		Radoffensive Klimaland Bayern	U.a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradstraßen</li> </ul>	80%	31.12.2028	Kommunen  Gemeinden, Landkreise und deren Zusammenschlüsse; für Radwege im Wald auch die Bayerischen Staatsforsten (BaySF)	Radoffensive Klimaland Bayern-Förderfinder
2.3	Sicherheitsmaßnahmen an und Qualifizierung von Knotenpunkten	siehe 4.3					

## 10. Anhang

# Fördermöglichkeiten

Maßnahmen-Nr.	Maßnahme	Förderprogramm/ Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördersatz (bis zu...)	Ablaufdatum	Fördernehmende	Quelle
<b>2</b>	<b>Radverkehr</b>						
2.4	Regionale Verbindungen stärken	Sonderprogramm Stadt und Land	U.a. Schaffung von Stadt-Umland-Verbindungen einschließlich Maßnahmen zur Bildung interkommunaler Radverkehrsnetze	75-90%	31.12.2030	Kommunen, Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, Landkreise und kreisfreie Städte	Radverkehrsinfrastrukturförderung "Sonderprogramm Stadt und Land"-Förderfinder
2.5	Ausbau hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen	Sonderprogramm Stadt und Land	U.a. Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser	75-90%	31.12.2030	Kommunen, Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, Landkreise und kreisfreie Städte	Radverkehrsinfrastrukturförderung "Sonderprogramm Stadt und Land"-Förderfinder
2.6	Beseitigung von Engstellen und Gefahrenpunkten	-					
2.7	Service und Komfort für den Radverkehr	Sonderprogramm Stadt und Land	U.a. Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr wie getrennte Ampelphasen (Grünphasen)	75-90%	31.12.2030	Kommunen, Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, Landkreise und kreisfreie Städte	Radverkehrsinfrastrukturförderung "Sonderprogramm Stadt und Land"-Förderfinder
<b>3</b>	<b>ÖPNV &amp; Vernetzung</b>						
3.1	Neukonzeption Stadtbus	siehe 1.2					
3.2	Attraktive Verbindung in die Region	Mobilität im ländlichen Raum	Einrichtung von flexiblen und bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten im ÖPNV sowie landkreisübergreifende Expressbusverbindungen	75% (degressiv)	31.01.2027	Kommunen	Mobilität im ländlichen Raum; Förderung ergänzender Nahverkehrsangebote (ErNa)-Förderfinder
		Förderung des Baus oder Ausbaus von Verkehrswegen und -anlagen des ÖPNV nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG	U.a.: Bau oder Ausbau von • Verkehrswege der Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen • Verkehrswege der S-Bahnen	90%	31.12.2027	Kleine und mittlere Unternehmen, Einzelunternehmen, Großunternehmen, Kommunen	Komplementäre Förderung des Baus oder Ausbaus von Verkehrswegen und -anlagen des allgemeinen ÖPNV und von S-Bahnen nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG-Förderfinder

## 10. Anhang

# Fördermöglichkeiten

Maßnahmen-Nr.	Maßnahme	Förderprogramm/ Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördersatz (bis zu...)	Ablaufdatum	Fördernehmende	Quelle
3	ÖPNV & Vernetzung						
3.3	Lokal emissionsfreier Stadtbus	ÖPNV-Infrastrukturförderung nach BayGVFG	U.a.: • Fahrzeugförderung • Ladeinfrastruktur in Omnibusbetriebshöfen soweit sie dem ÖPNV dienen	-	31.12.2027	Kommunen, Einzelunternehmen	ÖPNV-Infrastrukturförderung nach BayGVFG-Förderfinder
		Förderungen nach Art. 2 BayGVFG (Straßen- und Brückenbau)	die Beschaffung von Linienomnibussen und Gelenkomnibussen sowie Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe, soweit diese zum Erhalt und zur Verbesserung von Linienverkehren nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erforderlich sind und überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden sowie von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs.		31.12.2030	Kommunen  Zuwendungen können Landkreise, Gemeinden und kommunale Zusammenschlüsse erhalten, soweit sie Träger der Baulast der förderfähigen Straßen sind.	<a href="https://foerderfinder.digital/bayern/suche/detail/c17e9686-c9f4-4709-976f-7947b8d3d3c4?area=82515+Wolftratshausen">https://foerderfinder.digital/bayern/suche/detail/c17e9686-c9f4-4709-976f-7947b8d3d3c4?area=82515+Wolftratshausen</a>
		Förderung zur Anschaffung von Kraftomnibussen im ÖPNV nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG)	U.a.: • Fahrzeugförderung • Ladeinfrastruktur in Omnibushöfen und auf der Strecke • Förderung der antriebsbedingten Mehrkosten	80%		Der Antragsteller muss ÖPNV-Linienverkehr nach § 42 PBefG als Konzessionär, Betriebsführer oder Auftragsunternehmer überwiegend in Bayern betreiben.	<a href="https://www.bayernportal.de/dokumente/leistung/621417111589?plz=82515&amp;behoerde=58331175465&amp;gemeinde=174969025668">https://www.bayernportal.de/dokumente/leistung/621417111589?plz=82515&amp;behoerde=58331175465&amp;gemeinde=174969025668,</a> <a href="https://formularserver.bayern.de/intelliform/forms/stmi+regierungen/rop/b2/23/rop_23-016/index;jsessionid=lvkp0XXnXwATLvx1feihXM3vdxdpWyuUNMVYLm5L.IF0?download=pdf">https://formularserver.bayern.de/intelliform/forms/stmi+regierungen/rop/b2/23/rop_23-016/index;jsessionid=lvkp0XXnXwATLvx1feihXM3vdxdpWyuUNMVYLm5L.IF0?download=pdf,</a> <a href="https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/eckpunkte_klimabusse_2024.pdf">https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/eckpunkte_klimabusse_2024.pdf</a>

## 10. Anhang

# Fördermöglichkeiten

Maßnahmen-Nr.	Maßnahme	Förderprogramm/ Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördersatz (bis zu...)	Ablaufdatum	Fördernehmende	Quelle
3	ÖPNV & Vernetzung						
3.4	Mobilitätsstationen/Mobilitätspunkte	Förderung des Baus oder Ausbaus von Verkehrswegen und -anlagen des ÖPNV nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG	U.a.: Bau oder Ausbau von <ul style="list-style-type: none"> <li>• öffentliche Umsteigeparkplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder an Haltestellen des ÖPNV, soweit sie dazu bestimmt und geeignet sind, dem Übergang zwischen Individualverkehr und ÖPNV zu dienen</li> </ul>	90%	31.12.2027	Kleine und mittlere Unternehmen, Einzelunternehmen, Großunternehmen, Kommunen	Komplementäre Förderung des Baus oder Ausbaus von Verkehrswegen und -anlagen des allgemeinen ÖPNV und von S-Bahnen nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG-Förderfinder
		Förderungen nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)	U.a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• bauliche Maßnahmen der Gemeinden und Landkreise zur Herstellung der Barrierefreiheit und Verbesserung der Zuwegung im Übergangsbereich vom Individual- zum öffentlichen Verkehr</li> </ul>	Die Bemessung der Höhe der Förderung richtet sich nach Nr. 7 RZStra.	31.12.2030	Kommunen  (Gemeinden und Landkreise)	Radwegeninfrastruktur, Straßen- und Brückenbau nach Art. 13f BayFAG (kommunales Sonderbaulastprogramm)-Förderfinder
3.5	Ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur für den ÖPNV	Förderung des Baus oder Ausbaus von Verkehrswegen und -anlagen des ÖPNV nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG	U.a.: Bau oder Ausbau von <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zentrale Omnibusbahnhöfe</li> <li>• Haltestelleneinrichtungen zum Ein- und Aussteigen von Fahrgästen bei Fahrzeugen des ÖPNV,</li> <li>• Betriebshöfen und zentralen Werkstätten,</li> <li>• Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen (also z. B. Busvorrangschaltungen und Busspuren)</li> </ul>	90%	31.12.2027	Kleine und mittlere Unternehmen, Einzelunternehmen, Großunternehmen, Kommunen	Komplementäre Förderung des Baus oder Ausbaus von Verkehrswegen und -anlagen des allgemeinen ÖPNV und von S-Bahnen nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG-Förderfinder
		Förderungen nach Art. 2 BayGVFG (Straßen- und Brückenbau)	U.a. <ul style="list-style-type: none"> <li>• besonderen Fahrspuren für Omnibusse</li> <li>• öffentlichen Umsteigeanlagen an Straßen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs</li> </ul>	Die Bemessung der Höhe der Förderung richtet sich nach Nr. 7 RZStra	31.12.2030	Kommunen,  Landkreise, Gemeinden und kommunale Zusammenschlüsse, soweit sie Träger der Baulast der förderfähigen Straßen sind	Radwegeninfrastruktur, Straßen- und Brückenbau nach Art. 2 BayGVFG-Förderfinder

## 10. Anhang

# Fördermöglichkeiten

Maßnahmen-Nr.	Maßnahme	Förderprogramm/ Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördersatz (bis zu...)	Ablaufdatum	Fördernehmende	Quelle
3	ÖPNV & Vernetzung						
3.5	Ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur für den ÖPNV	ÖPNV-Infrastrukturförderung nach BayGVFG	U.a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsteigeanlagen</li> <li>• Haltestelleneinrichtungen</li> <li>• Betriebshöfe,</li> <li>• Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV</li> </ul>	-	31.12.2027	Kommunen, Einzelunternehmen	ÖPNV-Infrastrukturförderung nach BayGVFG-Förderfinder
		Förderungen nach Art. 13f BayFAG (Sonderbaulast)	U.a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungen im Hinblick auf Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnstationen</li> </ul>	Die Bemessung der Höhe der Förderung richtet sich nach Nr. 7 RZStra.	31.12.2030	Kommunen (Gemeinden und Landkreise)	Radweginfrastruktur, Straßen- und Brückenbau nach Art. 13f BayFAG (kommunales Sonderbaulastprogramm)-Förderfinder
3.6	Sharing-Angebote ausbauen	-					
3.7	Anschlussmobilität am Bahnhof stärken – Mobilitätsdrehscheibe für S-BahnStart-/Endpunkt	Förderung nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zentrale Omnibusbahnhöfe,</li> <li>• Haltestelleneinrichtungen zum Ein- und Aussteigen von fahrgästen bei Fahrzeugen des ÖPNV,</li> <li>• Betriebshöfen und zentralen Werkstätten</li> <li>• öffentliche Umsteigeparkplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder an Haltestellen des ÖPNV, soweit sie dazu bestimmt und geeignet sind, dem Übergang zwischen Individualverkehr und ÖPNV zu dienen.</li> </ul>	Die Bemessung der Höhe der Förderung des Einzelfalls richtet sich nach Nr. 6.4 RZÖPNV.	31.12.2027	Gemeinden, Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse in Bayern (zum Beispiel Zweckverbände)  öffentliche und private Verkehrsunternehmen sowie andere Vorhabenträger, wenn sie ihr Vorhaben in Bayern umsetzen	<a href="https://foerderfinder.digital/bayern/suche/detail/96b61ea0-5aa1-4563-b35e-9ebf63ca14b7?area=82515+Wolftratshausen">https://foerderfinder.digital/bayern/suche/detail/96b61ea0-5aa1-4563-b35e-9ebf63ca14b7?area=82515+Wolftratshausen</a>

## 10. Anhang

# Fördermöglichkeiten

Maßnahmen-Nr.	Maßnahme	Förderprogramm/ Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördersatz (bis zu...)	Ablaufdatum	Fördernehmende	Quelle
4	MIV						
4.1	Fortführung Planungen Marktstraße - Schaffung attraktiver Räume durch Umnutzung von Parkraum	siehe 1.3					
4.2	Organisation und Sicherheit im ruhenden Verkehr	-					
4.3	Qualifizierung von Knotenpunkten	siehe 1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Änderung von bestehenden Kreuzungen von Staatsstraßen mit Kreis- und/oder Gemeindestraßen, soweit die betroffenen Gemeinden und Landkreise die Änderungskosten übernehmen</li> </ul>				
4.4	Sofortprogramm Straße	siehe 1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bauliche Maßnahmen der Gemeinden und Landkreise zur Herstellung der Barrierefreiheit und Verbesserung der Zuwegung im Übergangsbereich vom Individual- zum öffentlichen Verkehr</li> </ul>				
4.5	Förderung der Verkehrssicherheit	Förderungen nach Art. 2 BayGVFG (Straßen- und Brückenbau)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• intelligenten straßenseitigen Verkehrssystemen zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs</li> </ul>		31.12.2030	<p>Kommunen</p> <p>Zuwendungen können Landkreise, Gemeinden und kommunale Zusammenschlüsse erhalten, soweit sie Träger der Baulast der förderfähigen Straßen sind.</p>	<a href="https://foerderfinder.digital/bayern/suche/detail/c17e9686-c9f4-4709-976f-7947b8d3d3c4?area=82515+Wolfratshausen">https://foerderfinder.digital/bayern/suche/detail/c17e9686-c9f4-4709-976f-7947b8d3d3c4?area=82515+Wolfratshausen</a>

## 10. Anhang

# Fördermöglichkeiten

Maßnahmen-Nr.	Maßnahme	Förderprogramm/ Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördersatz (bis zu...)	Ablaufdatum	Fördernehmende	Quelle
4	MIV						
4.6	Ausbau Ladeinfrastruktur	7070-W Richtlinien zum Förderprogramm „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern“	Neubau und/oder die Modernisierung von Ladepunkten für die Elektromobilität in sämtlichen Anwendungsbereichen	Die Zuwendungshöhe richtet sich nach dem jeweiligen Förderaufuf. Sie kann pauschal, prozentual nach tatsächlich angefallenen Kosten oder als Kombination aus prozentualer Zuwendung mit einer maximalen Obergrenze definiert werden.	31.12.2029	Privatpersonen, Kleine und mittlere Unternehmen, Einzelunternehmen, Unternehmen mit ausländischem Mehrheitsbesitz, Großunternehmen, Forschungseinrichtungen, Freiberufler, Kommunen, Vereine, Stiftungen, Verbände	<a href="https://www.verkuendung-bayern.de/baymbf/2025-496">https://www.verkuendung-bayern.de/baymbf/2025-496</a>

## 10. Anhang

# Fördermöglichkeiten

Maßnahmen-Nr.	Maßnahme	Förderprogramm/ Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördersatz (bis zu...)	Ablaufdatum	Fördernehmende	Quelle
4	MIV						
4.7	Wolfratshausen als Smart City	Förderung für Modellprojekte Smart Cities	<ul style="list-style-type: none"> <li>• suchen nach Wissen und Lösungen, die modellhaft für nicht unmittelbar geförderte Kommunen sind. Dabei spielen folgende Hauptkategorien in besonderem Maße eine Rolle: Zukunftsfähigkeit, Skalierbarkeit und Übertragbarkeit.</li> <li>• verknüpfen Anforderungen der integrierten Stadtentwicklung mit den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (Ökonomie, Ökologie und Soziales) und den neuen Chancen der Digitalisierung. Leitbild und normativer Rahmen der zu entwickelnden integrierten Digitalisierungsstrategien ist die Smart City Charta.</li> <li>• zielen auf integrierte, sektorenübergreifende Strategien der Stadtentwicklung und deren Umsetzung. Sie sollen die Lebensqualität in bestehenden und neuen Stadtstrukturen verbessern und der Aufwertung des öffentlichen Raumes dienen. Die Strategien und deren Umsetzung sollen sich nicht in sektoralen Ansätzen erschöpfen. Eine Förderung von isolierten, spezifischen Einzelprojekten ist nicht möglich.</li> <li>• bestehen grundsätzlich aus zwei Phasen: Zuerst werden kommunale und fachübergreifende Strategien entwickelt, dann werden diese umgesetzt. Dabei kann und soll die Kommunalverwaltung auch mit anderen Akteuren in der Kommune (zum Beispiel Stadtwerke, Verkehrsbetriebe, Wohnungswirtschaft, Technologieunternehmen, lokales Gewerbe, gemeinnützige Träger) oder auch der Wissenschaft zusammenarbeiten</li> </ul>	65 Prozent, bei Kommunen in Haushaltsnotlage 90 Prozent der förderfähigen Kosten, jedoch höchstens 2,5 Millionen EUR für die Entwicklung kommunaler Ziele, Strategien und Maßnahmen in einem Zeitraum von 12 Monaten, davon 1 Million EUR für erste Umsetzungsmaßnahmen, 15 Millionen EUR für die Umsetzung der Ziele, Strategien und Maßnahmen innerhalb des Förderzeitraums von maximal 4 Jahren.			<a href="https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004472_M_436_Smart_Cities.pdf">https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004472_M_436_Smart_Cities.pdf</a>

## 10. Anhang

# Fördermöglichkeiten

Maßnahmen-Nr.	Maßnahme	Förderprogramm/ Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördersatz (bis zu...)	Ablaufdatum	Fördernehmende	Quelle
4	MIV						
4.8	Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Ladezonenmanagement						
		Verkehrstechnologien und Logistikkonzepte nach Art. 23 und 44 Haushaltsordnung des Freistaates Bayern	Pilotprojekte und Demonstrationsvorhaben zur beschleunigten Einführung neuer Verkehrstechnologien sowie innovative Logistikkonzepte und Einzelmaßnahmen zur Optimierung des (Schiene-)Güterverkehrs	2,5 Millionen EUR für die Entwicklung kommunaler Ziele, Strategien und Maßnahmen in einem Zeitraum von 12 Monaten, davon 1 Million EUR für erste Umsetzungsmaßnahmen	-	Kleine und mittlere Unternehmen, Einzelunternehmen, Großunternehmen, Forschungseinrichtungen, Kommunen	Verkehrstechnologien und Logistikkonzepte; Beantragung einer Förderung-Förderfinder
4.9	Urbane Logistik & Lieferverkehr organisieren – Strategisches Wirtschaftsverkehrsmanagement	-					
5	Querschnittsthemen						
5.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung	Förderprogramm IKK – Nachhaltige Mobilität	Nachhaltige Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) für Mobilität	Maximal 150 Millionen Euro pro Jahr pro Antragsteller. · Es werden bis zu 100 % der förderfähigen Kosten finanziert.		Kommune	<a href="https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004892_M_267_Nachhaltige_Mobilit%C3%A4t.pdf">https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004892_M_267_Nachhaltige_Mobilit%C3%A4t.pdf</a>

## 10. Anhang

# Fördermöglichkeiten

Maßnahmen-Nr.	Maßnahme	Förderprogramm/ Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördersatz (bis zu...)	Ablaufdatum	Fördernehmende	Quelle
5	<b>Querschnittsthemen</b>						
5.2	Sichere & rücksichtsvolle Anfahrt – Etablierung eines Mobilitätsmanagements für... ...Kitas und Schulen ...Betriebe	siehe 4.5					
5.3	Kommunales Verkehrssicherheitsprogramm	siehe 4.5					
5.4	Aufenthaltsqualität stärken – Erfahrbarkeit und Verkehrsversuche	siehe 1.3					
5.5	Integrierte Informations- und Kommunikationsstrategie	Förderprogramm IKK – Nachhaltige Mobilität	Nachhaltige Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) für Mobilität	Maximal 150 Millionen Euro pro Jahr pro Antragsteller. · Es werden bis zu 100 % der förderfähigen Kosten finanziert.		Kommune	<a href="https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004892_M_267_Nachhaltige_Mobilit%C3%A4t.pdf">https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004892_M_267_Nachhaltige_Mobilit%C3%A4t.pdf</a>
5.6	Kommunale Mobilitätsmanagementstrategie	siehe 1.3	Nachhaltige Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) für Mobilität	Maximal 150 Millionen Euro pro Jahr pro Antragsteller. · Es werden bis zu 100 % der förderfähigen Kosten finanziert.		Kommune	<a href="https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004892_M_267_Nachhaltige_Mobilit%C3%A4t.pdf">https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004892_M_267_Nachhaltige_Mobilit%C3%A4t.pdf</a>