

● ● ● **Radverkehrskonzept für die Stadt Weilheim
in Oberbayern**
Anlage 2

Steckbriefe

März 2022

Christoph Hessel, Dr.-Ing.
Valentin Tangl, M.Sc.



- Grundlagen
- Übersicht
- Routen
 - Route A - über B2, Münchener Straße, Bahnhof Schwaigerstraße, Franziskusweg, Am Achalaich
 - Route B - über Nordendstraße, Karl-Böhaimb-Straße, Altstadt, Prälatenweg (Schulen)
 - Route C - über Dietlhofer See, Römerstraße, Steinstraße, Krottenkopfstraße
 - Route D - über Narbonner Ring, Fortsetzung Narbonner Ring bis Johann-Baur-Straße
 - Route E - über Tankenrainer Straße, Ammerstraße, Badeweg, Theatergasse, Johann-Baur-Straße
 - Route F - über Bahnhof, Andreas-Schmidtner-Straße, Am Betberg, nach Marnbach
 - Route G - Mittlerer Graben, Angerkappellenstraße, Am Betberg
 - Route H - von der Römerstraße bis Marnbach entlang der Deutenhausener Straße und Marnbacher Straße
 - Route I - In der Au, Geistbühelstraße, Jahnstraße
 - Route J - Oderdinger Straße, Waisenhausstraße, Heselohherstraße
 - Route K - Entlang der Ammer
 - Route L - Wessobrunner Straße, Am Öferl
 - Sekundärnetz

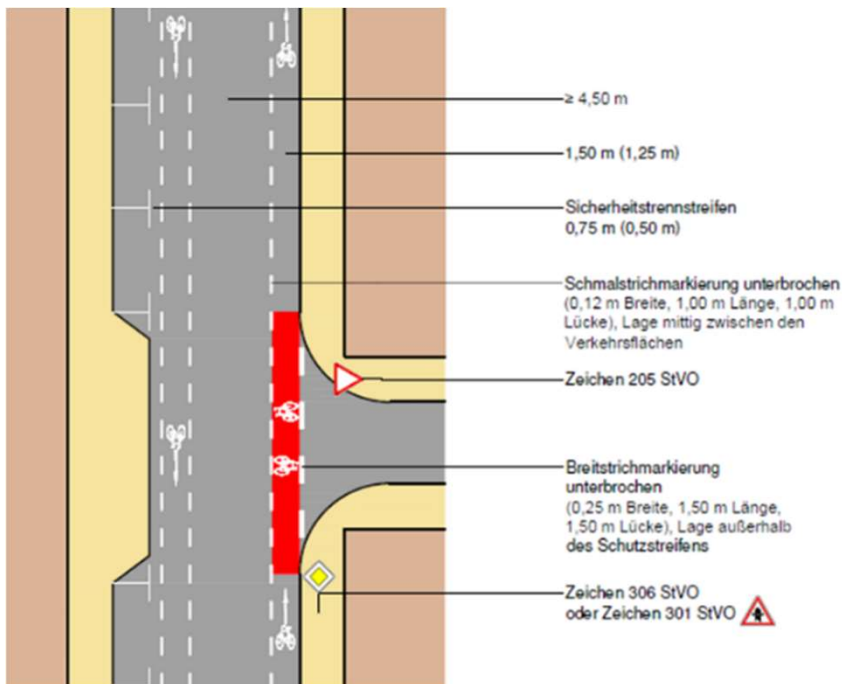
Grundlagen

Grundlagen Mischverkehr

- Mischverkehr > 400 Kfz/h bei 6 - 7 m Fahrbahnbreite sind problematisch
→ Überholvorgänge mit zu geringem Sicherheitsabstand
 - Mischverkehr ≤ 700 Kfz/h bei < 6 m Fahrbahnbreite verträglich
 - Mischverkehr ≤ 700 Kfz/h bei > 7 m Fahrbahnbreite verträglich
→ ab 7,50 m (eingeschränkt 7,00 m) Fahrbahnbreite sind Schutzstreifen zu prüfen

 - Übersteigt die Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite die oben genannten Grenzen, ist eine andere Führungsform anzustreben.
 - Ist dies nicht möglich, sind verkehrsplanerische oder verkehrstechnische Maßnahmen, die die Sicherheit der Radfahrer erhöhen, zu prüfen.
→ andernfalls sind Alternativstrecken im Erschließungsstraßennetz zu prüfen.
 - Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen
- Empfehlung:
Verwendung der Grenzwerte der ERA 2010 und nicht der RAST 2006 mit teilw. abweichende Abmessungen, da die ERA neuer ist und damit dem aktuelleren Stand der Wissenschaft entspricht.

Grundlagen Schutzstreifen



Regelungen: • ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche: • Innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

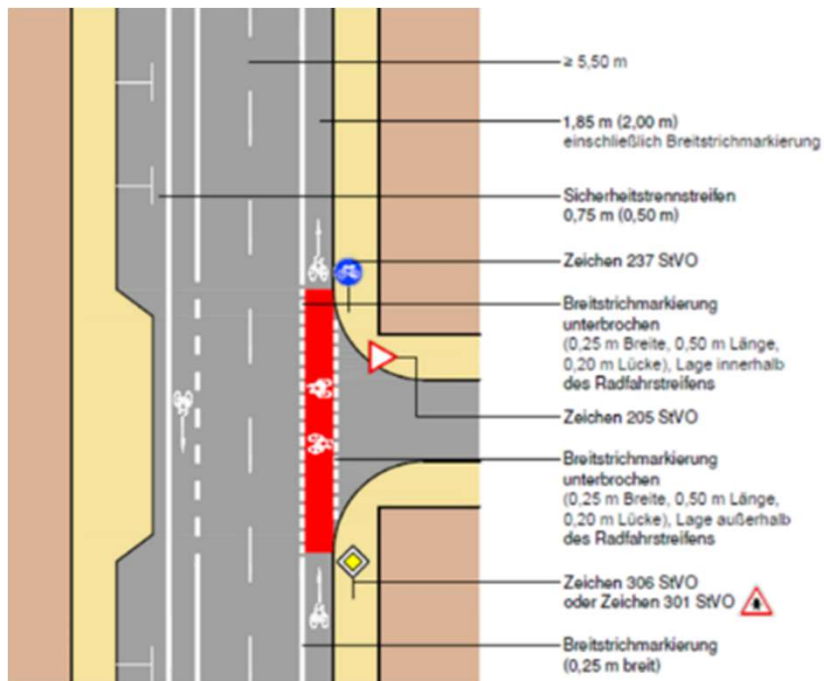
Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg –
Ministerium für Verkehr BW

- Schutzstreifen:
7,50 m (eingeschränkt 7,00 m) ohne Parkstreifen
- je Parkstreifen
 - auf der Fahrbahn
 - + 2,75 m (min. 2,50 m) (Sicherheitstrennstreifen 0,75 m (0,50 m)
 - + Parken 2,00 m, ggfs. weiterer Zuschlag für Breite Parken)
 - neben der Fahrbahn + 0,75 m (0,50 m) Sicherheitstrennstreifen

empfohlener Einsatzbereich:

- innerorts (≥ 30km/h)
- bei ca. 300-1.800 Kfz/h
- Fahrbahnbreite (2-streifig) 7,00-10,00m (ohne Parkstreifen)
- rote Einfärbung von Furten optional, bei Gefahrenstellen oder besonderer Aufmerksamkeit erforderlich (Einmündung, Grundstückszufahrt)

Grundlagen Radfahrstreifen



Regelungen: • ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche: • innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg –
Ministerium für Verkehr BW

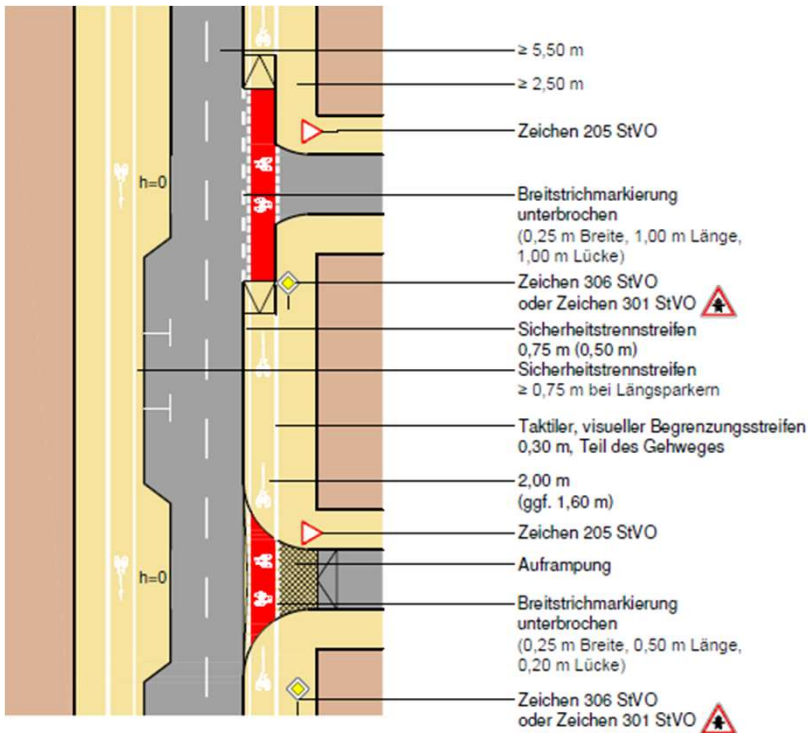
● je Parkstreifen

- auf der Fahrbahn
 - + 2,75 m (min. 2,50 m) (Sicherheitsstrennstreifen 0,75 m (0,50 m)
 - + Parken 2,00 m, ggfs. weiterer Zuschlag für Breite parken)
- neben der Fahrbahn + 0,75 m (0,50 m) Sicherheitsstrennstreifen

empfohlener Einsatzbereich:

- Innerorts (≥ 30km/h)
- ca. 500-2.000 Kfz/h
- Fahrbahnbreite ab ca. 9,50 m (9,20 m) (ohne Parkstreifen)
- rote Einfärbung von Furten optional, bei Gefahrenstellen oder besonderer Aufmerksamkeit erforderlich (Einmündung, Grundstückzufahrt)

Grundlagen Getrennter Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 24 f., S. 77 f.

Anwendungsbereiche:

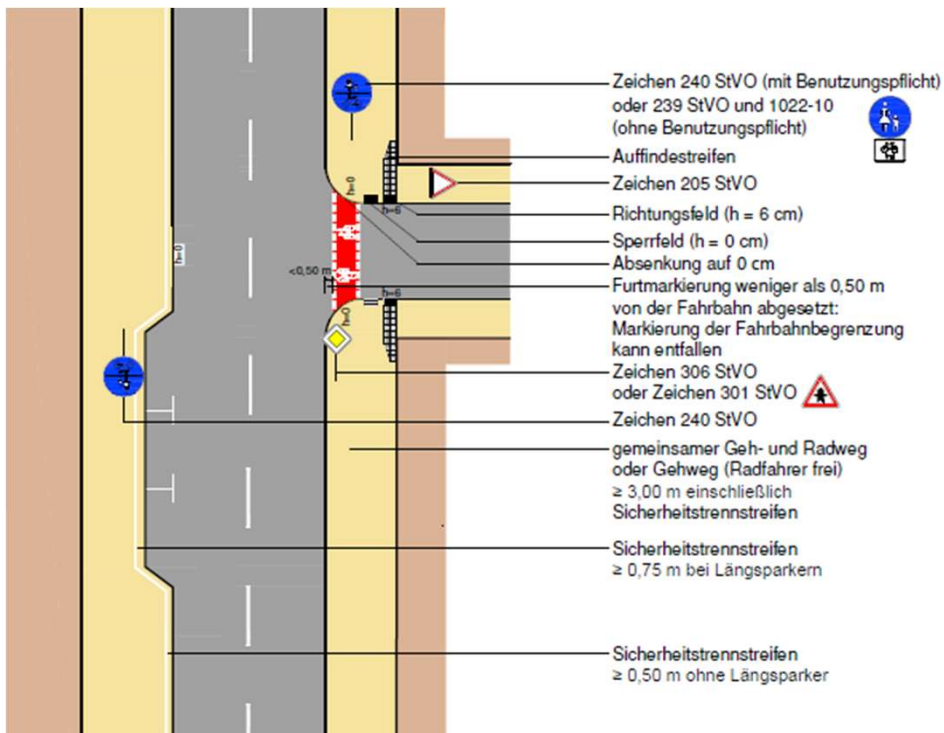
- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. > 1.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg –
Ministerium für Verkehr BW

- Breite min. 4,10 m je Seite + Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder Längsparkern

→ In Weilheim aufgrund der vorhandenen Straßenquerschnitte nur schwer umzusetzen

Grundlagen Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen: • ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche: • beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg –
Ministerium für Verkehr BW

- problematisch bei hohen Fuß- und/ oder Radverkehrsmengen
- min. Breite 2,50 m + Sicherheitstrennstreifen 0,50 m
(bei Längsparken 0,75 m)

→ innerorts nicht empfohlen für das Hauptradverkehrsnetz

Grundlagen Fahrradstraßen - Übersicht



Fahrradstraße



echte
Fahrradstraße

➔ In Weilheim derzeit nicht umsetzbar

unechte
Fahrradstraße

➔ geringe Kfz-Verkehrsmengen
geringe Kfz-Geschwindigkeiten

Einbahnstraßen

Verkehrsberuhigung
durch z.B.
Fahrbahnverengungen

Sackgassen



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim



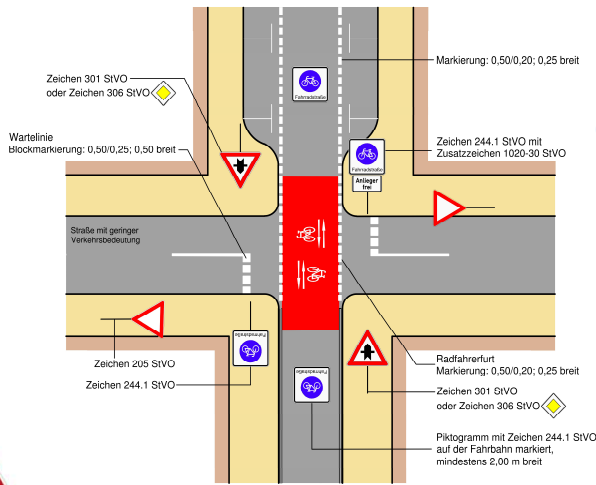
Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

➔ Poller/Sperrfläche:
Überwiegend nicht
ausreichender Platz für
Wendehämmer o.ä. in
Weilheim.

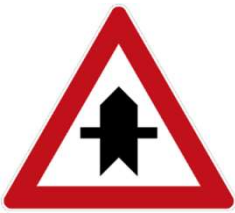
➔ Diagonalsperre: Sehr
starker Eingriff in die
Verkehrslenkung, derzeit
nicht weiter untersucht.

- in Fahrradstraßen gilt generell eine maximal Geschwindigkeit von 30 km/h ohne zusätzliche Beschilderung (auch für Radfahrer)
- andere Verkehrsmittel dürfen eine Fahrradstraße nur befahren, wenn sie freigegeben sind durch Zusatzzeichen (unechte Fahrradstraße)
- Fahrräder dürfen nebeneinander fahren - Kfz müssen sich einordnen und dürfen nur Überholen, wenn dies gefahrlos möglich ist
- der Kfz-Verkehr sollte 400 Kfz/h nicht überschreiten
- es gilt, wenn nicht anders ausgeschildert, rechts vor links
➔ eine Fahrradstraße sollte jedoch bevorzugt geführt werden

Grundlagen Fahrradstraßen - Bevorrechtigungsmöglichkeiten

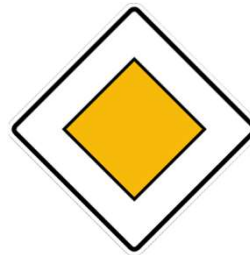


- bevorrechtigte Knotenpunkte führen zu einer hohen Attraktivität einer Fahrradstraße



VwV StVO Z 301

- Maximal 3 Mal nacheinander
- Ausnahme bei der Bevorrechtigung von Bussen



VwV StVO Z 306

- Nur an Straßen des überörtlichen Verkehrs und an wesentlichen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
- Prinzipiell auch an Hauptverkehrsstraßen des Radverkehrs denkbar → Im Einzelfall zu prüfen



Quelle: adfc hh / Andrea Kupke

§ 10 StVO Abgesenkter Bordstein

- Einmündungen mit abgesenktem Bordstein
- Vorfahrt Gewähren bei Überfahren von abgesenktem Bordstein

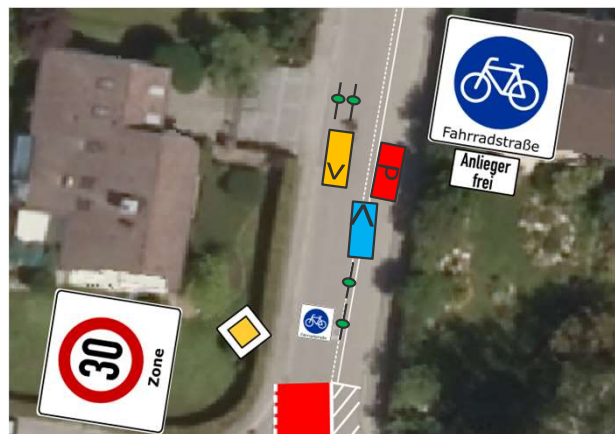
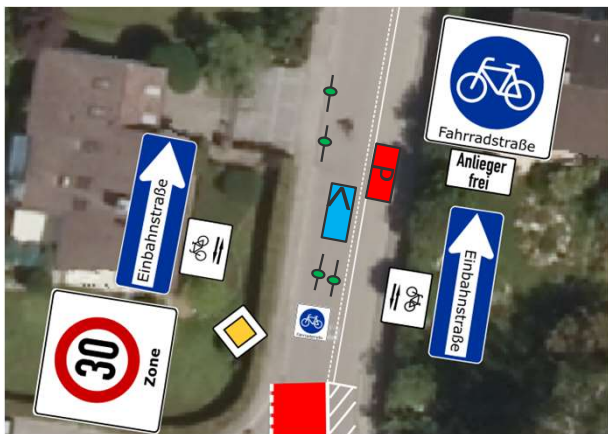
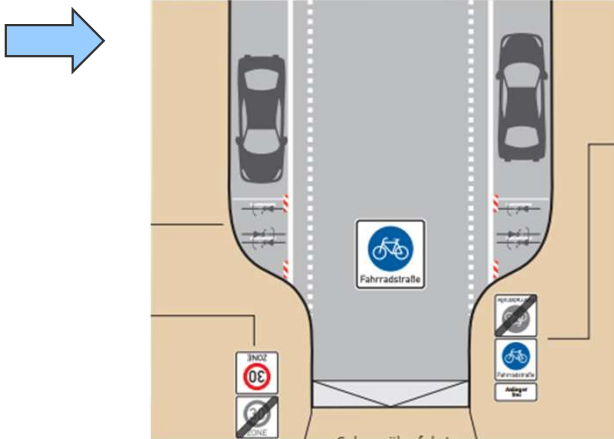


Z 325.1 Verkehrsberuhigter Bereich

- Vorfahrt durch Wartepflicht für ausfahrende Fahrzeuge aus verkehrsberuhigten Bereichen

Grundlagen Fahrradstraßen - Hindernisse

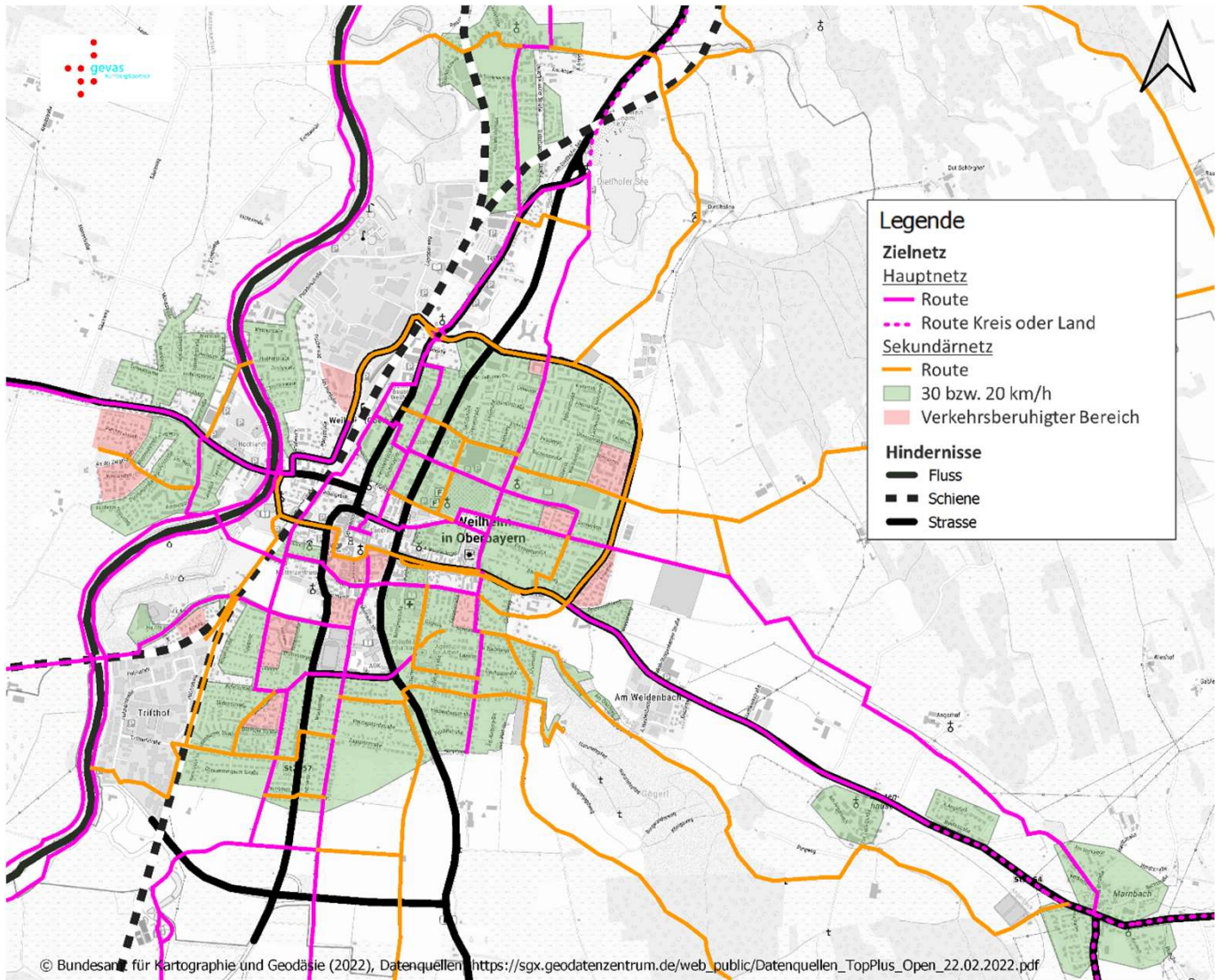
- so wenig Hindernisse wie möglich führen zu einer hohen Attraktivität einer Fahrradstraße
 - Geordnete Fahrbahn durch Markierungen
→ flüssige Befahrbarkeit
 - Engstellen durch z.B. parkende Kfz und sich begegnende Kfz vermeiden oder gezielt einsetzen



- In manchen Straßen in Weilheim ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreiten die Einrichtung von Einbahnstraßen zu empfehlen, alternativ müssten teilweise Parkverbote im Straßenraum erlassen werden oder es entstehen unerwünschte Engstellen, die auch Radfahrer blockieren können.

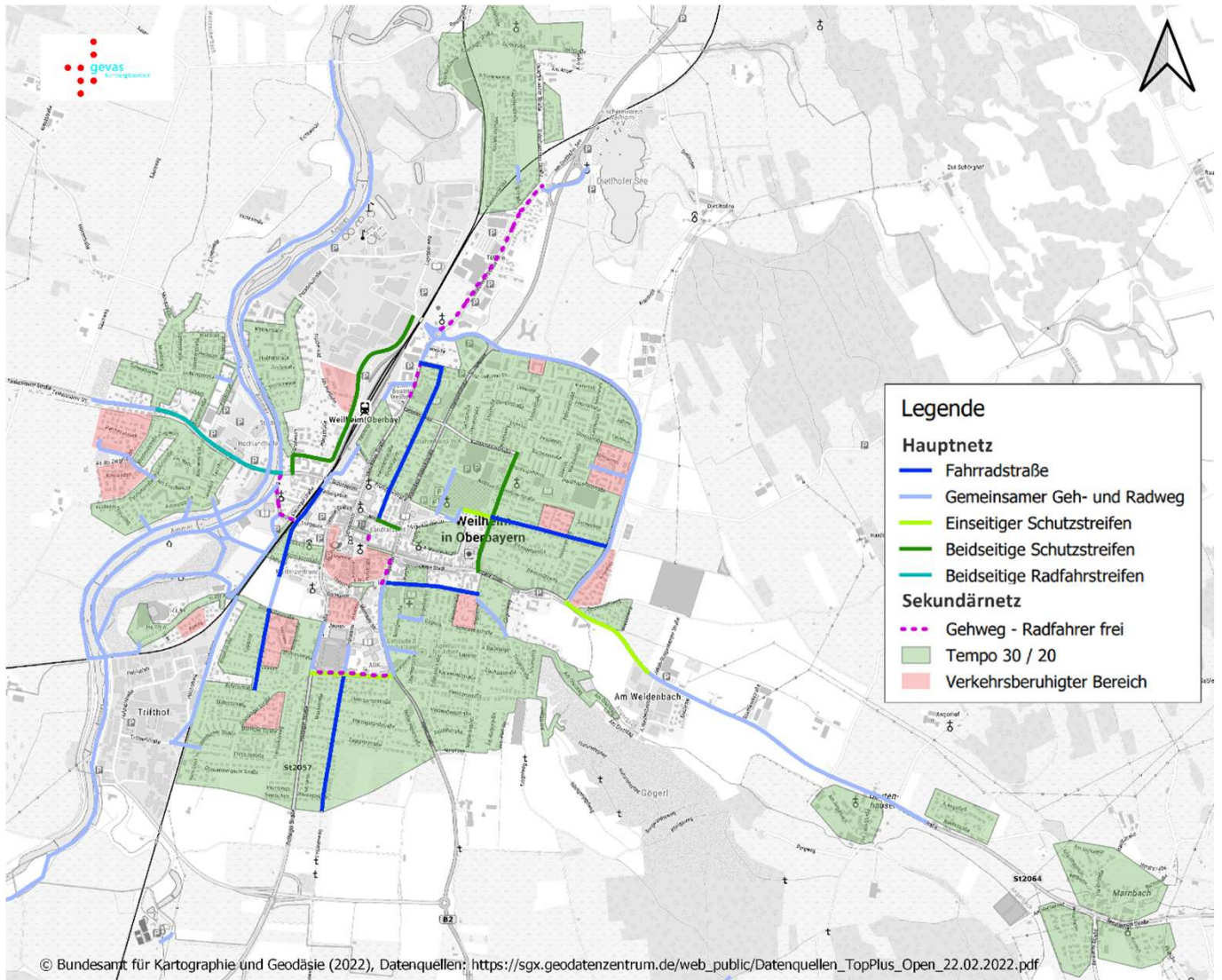
Übersicht

Übersicht vorläufiges Hauptnetz



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Übersicht vorhandene Radfahrinfrastruktur



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Erklärung

Nachfolgend wird das Radnetz in Routen unterteilt und für jede Route einzeln die Maßnahmen in einer schematischen Darstellung behandelt.

Die vorrangige Führung in West-Ost-Richtungen stellt sich allgemein als schwierig heraus. Auf der Kaltenmoserstraße ist aufgrund der gegebenen Bedingungen keine Führung im Hauptnetz möglich. Als Alternative wird in dieser Ausarbeitung eine Führung über die Andreas-Schmidtner-Straße vorgeschlagen.

An Knotenpunkten oder Zufahrten können Fahrradstraßen, Schutzstreifen und Radfahrstreifen mithilfe von roter Markierung hervorgehoben werden. Dadurch wird die Führung von Radfahrern an dieser Stelle verdeutlicht. Dies ist jedoch nur an konflikträchtigen Stellen notwendig. Im Rahmen dieses Konzept wurden alle Furten an Knotenpunkten rot markiert, da eine Einschätzung im Konzept nicht möglich war. Bei der Detailplanung ist dies zu klären.

Wie beschrieben wird in der Pilotphase noch untersucht, welche Lösungsansätze für die Fahrradstraßen in welcher Form für Weilheim i.OB geeignet sind. Die exemplarisch in den Steckbriefen dargestellten Kfz-Führungen mit Einbahnstraßen sowie die Häufigkeit der Wechsel von Einbahnstraßen stehen unter diesem Vorbehalt.

Dem Radkonzept lagen keine Vermessungen der Straßen vor. Daher können die hier angegebenen aus Luftbildern gemessenen Breitenangaben von der Realität abweichen.

Legende



Haupttrichtung für den Fahrradverkehr



Fahrradstraße



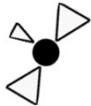
Taster für eine Anforderung des Radverkehrs



Detektoren für eine Anforderung des Radverkehrs
und Kfz-Verkehrs



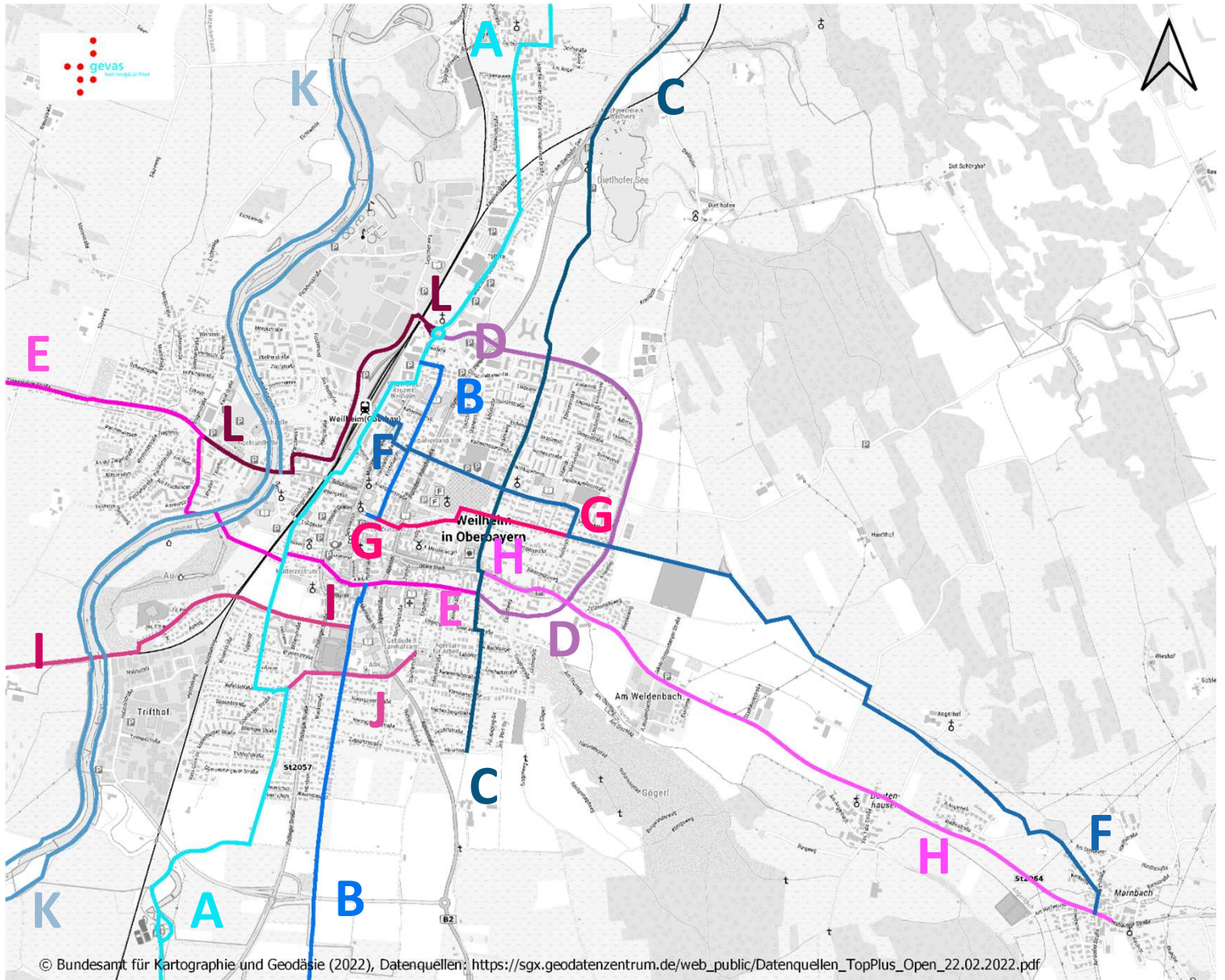
Vorsignal - um Einmündungen freizuhalten



Signal



Rot - Gelb - Signal - für einfahrende Verkehre zur
Verdeutlichung der Situation

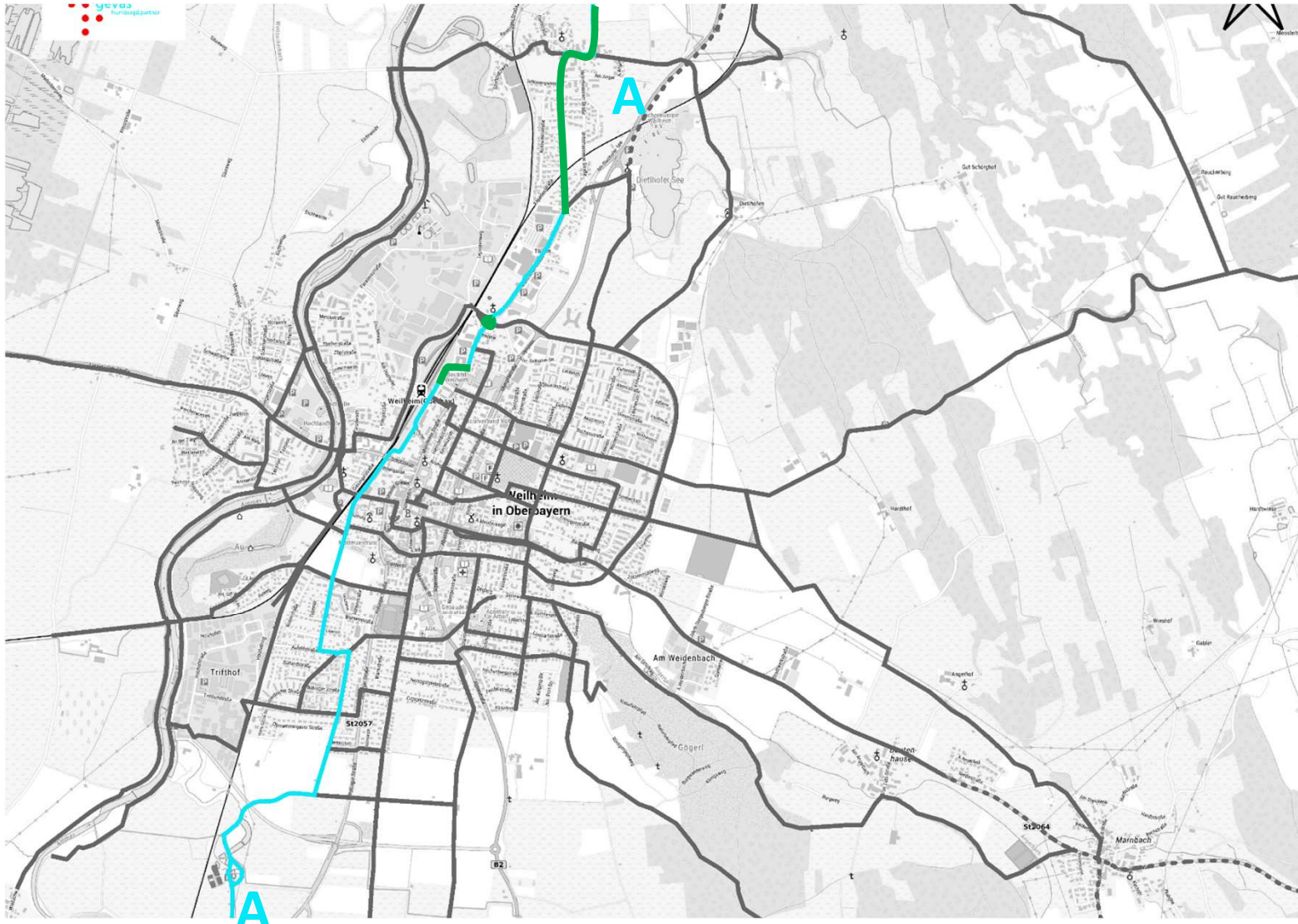


© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2022), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_22.02.2022.pdf

Legende

- Route A - über B2, Münchener Straße, Bahnhof Schwaigerstraße, Franziskusweg, Achalaich
- Route B - über Nordendstraße, Karl-Böhaimb-Straße, Altstadt, Prälatenweg (Schulen)
- Route C - über Dietlhofer See, Römerstraße, Steinstraße, Krottenkopfstraße
- Route D - über Narbonner Ring, Fortsetzung Narbonner Ring bis Johann-Baur-Straße
- Route E - über Tankenrainer Straße, Ammerstraße, Badeweg, Theatergasse, Johann-Baur-Straße
- Route F - über Bahnhof, Andreas-Schmidtner-Straße, Am Betberg, nach Marnbach
- Route G - Mittlerer Graben, Angerkappellenstraße, Am Betberg
- Route H - von der Römerstraße bis Marnbach entlang der Deutenhausener Straße und Marnbacher Straße
- Route I - In der Au, Geistbühelstraße, Jahnstraße
- Route J - Oderdinger Straße, Waisenhausstraße, Heseloherstraße
- Route K - Entlang der Ammer
- Route L - Wessobrunner Straße, Am Öferl

Route A - über B2, Pollinger Straße, Bahnhof Schwaigerstraße, Franziskusweg



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Legende



Route A



derzeit keine Maßnahmen
vorgesehen

A1 - Münchener Straße (Einkaufspark – Unterhausener Kreisel)

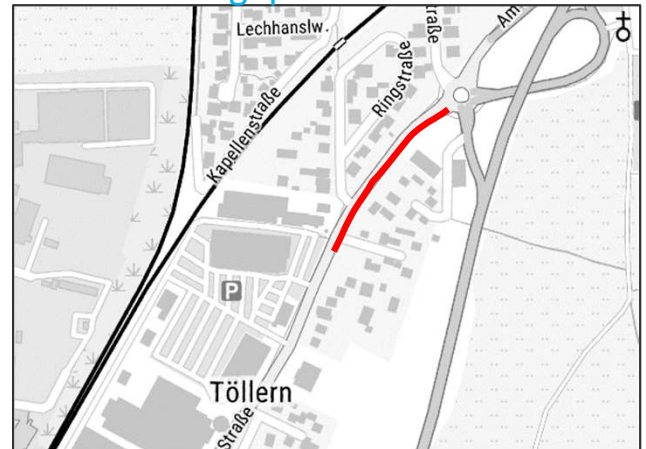
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h
- ca. 7.200 Kfz/24h
- Gehweg parallel zur Münchener Straße vorhanden (Fahrrad in Schrittgeschwindigkeit frei)

Maßnahme

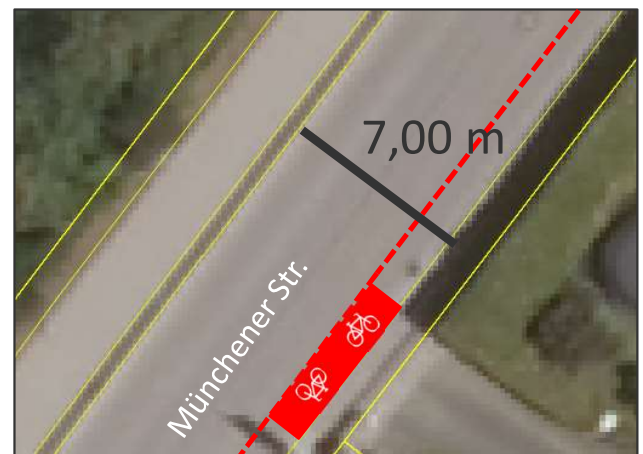
- Errichtung eines breiten Schutzstreifens (1,50 m) auf der östlichen Seite der Münchener Straße → Gewerbegebiet Restfahrbahnbreite bei Radfahrstreifen nicht ausreichend für den Begegnungsfall Lkw-Lkw Lkw-Lkw (6,50 m erforderlich → Schutzstreifen darf überfahren werden)
- bereits beschlossen und in Planung
- Prüfen des Fußgängeraufkommens in der Gegenrichtung - ggfs. umwidmen zu gemeinsamer Geh- und Radweg

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
kurzfristig	I

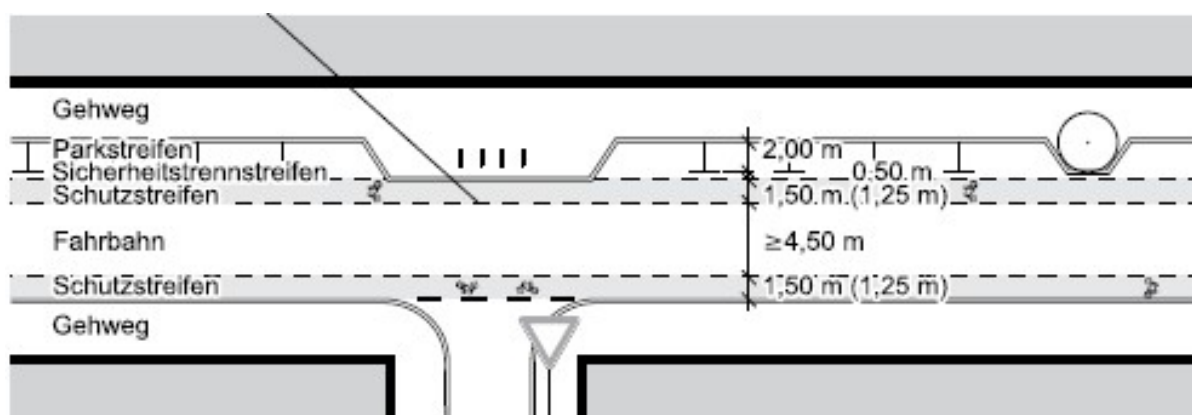
Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
 Breiten

Musterlösung



Quelle: ERA 2010

A2 - Münchener Straße (Getränkemarkt – nördliche Ausfahrt Einkaufspark)

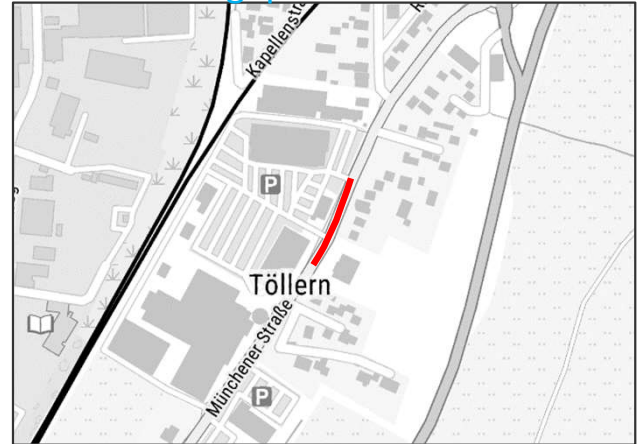
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h
- ca. 6.400 Kfz/24h
- Gehweg parallel zur Münchener Straße auf westlicher Seite vorhanden (Fahrrad in Schrittgeschwindigkeit frei)

Maßnahme

- Errichtung eines breiten Schutzstreifen (1,50 m) auf der östlichen Seite der Münchener Straße → Gewerbegebiet Restfahrbahnbreite bei Radfahrstreifen nicht ausreichend für den Begegnungsfall Lkw-Lkw (6,50 m erforderlich → Schutzstreifen darf überfahren werden)
- bereits beschlossen und in Planung
- Prüfen des Fußgängeraufkommens in der Gegenrichtung - ggfs. umwidmen zu gemeinsamer Geh- und Radweg

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
kurzfristig	I

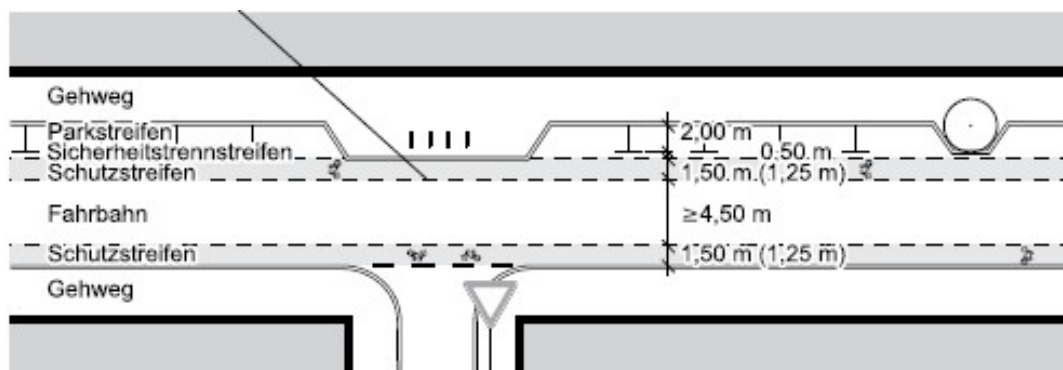
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



Quelle: ERA 2010

A3 - Münchener Straße (Querungshilfe Aldi – nördliche Zufahrt Getränkemarkt)

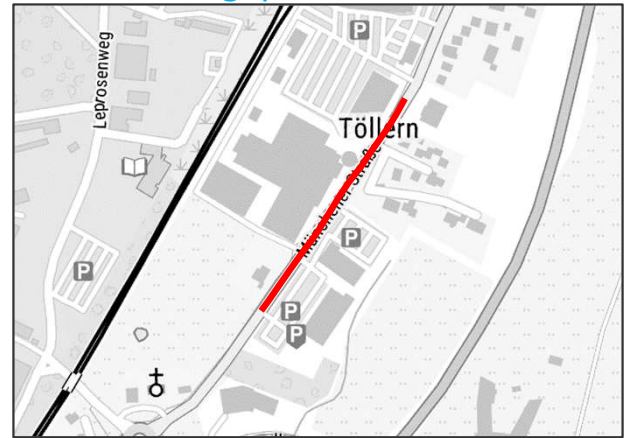
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h
- ca. 10.500 Kfz/24h
- Gehweg parallel zur Münchener Straße auf westlicher Seite vorhanden (Fahrrad in Schrittgeschwindigkeit frei)

Maßnahme

- Errichtung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (min. 2,50 m) auf östlicher Straßenseite zwischen der Querungshilfe beim Supermarkt Aldi bis zur nördlichen Zufahrt des Getränkemarktes
- bereits beschlossen und in Planung (Gründerwerb noch ungeklärt)
- Prüfen des Fußgängeraufkommens in der Gegenrichtung - ggfs. umwidmen gemeinsamer Geh- und Radweg

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

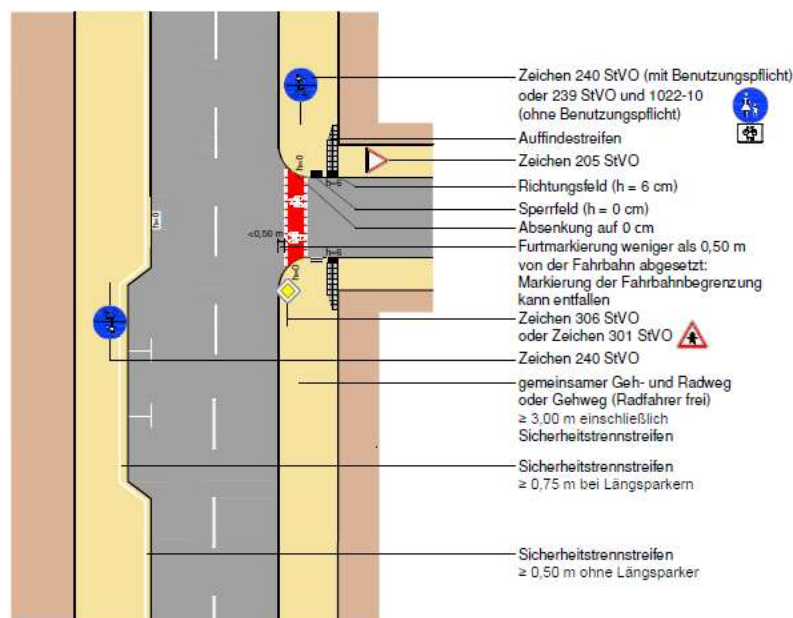
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



A4 - Münchener Straße (Töllernkreisel bis Querungshilfe Aldi)

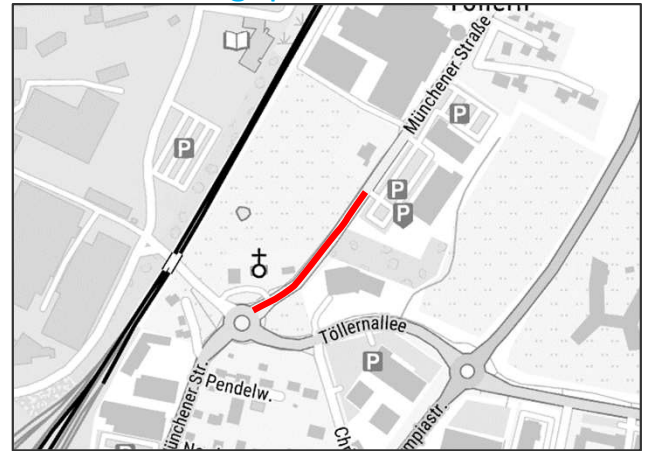
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h
- ca. 11.000 Kfz/24h
- Gehweg parallel zur Münchener Straße auf westlicher Seite vorhanden (Fahrrad in Schrittgeschwindigkeit frei)

Maßnahme

- Errichtung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (min. 2,50 m) auf östlicher Straßenseite zwischen Töllernkreisel und Querungshilfe beim Supermarkt Aldi
- Fußgängerverkehrsmengen prüfen, ob verträglich
- bereits beschlossen und in Planung
- Prüfen des Fußgängeraufkommens in der Gegenrichtung - ggfs. umwidmen zu gemeinsamer Geh- und Radweg

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

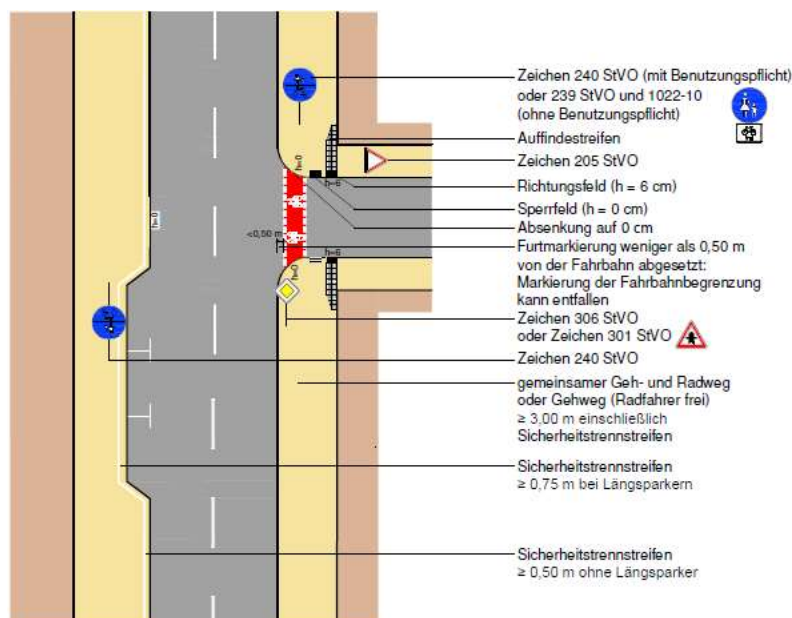
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



A5 - Münchener Straße zwischen Töllernkreisel und Bahnhofplatz

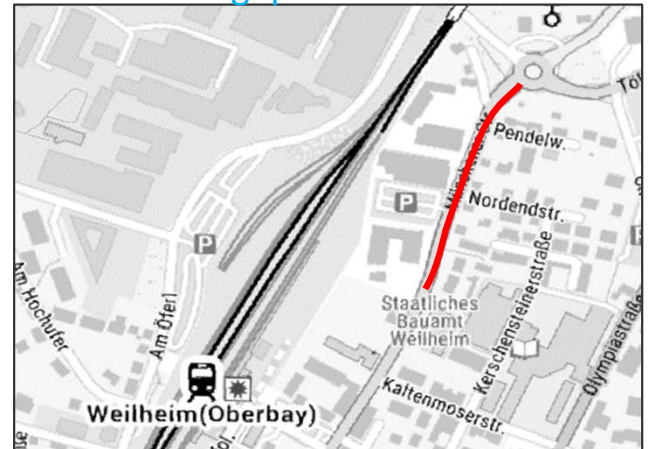
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Verkehrsmengen: ca. 10.000 Kfz/24 h
- West- und Ostseite bis Nordendstr. gemeinsamer Geh- und Radweg (Ostseite im Zweirichtungsverkehr)
- Gehweg - Rad frei Westseite (3,30 m) bis Hebammenpraxis
- Fahrbahnbreite: 9,00- 10,40 m
- Stellenweise einseitiges Parken

Maßnahme

- kurzfristig: Prüfen der Fußgängerverkehrsmengen → bei geringem Fußgängeraufkommen ggfs. gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Nordendstraße und Hebammenpraxis auf der Westseite und einseitiger Schutzstreifen auf der Ostseite
- mittel- bis langfristig: Umbau der Straße mit Schutzstreifen (ggfs. entfall von Stellplätzen oder Abbiegespuren)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum

kurzfristig/ mittel-
langfristig

Priorität

K-I /M-L-III

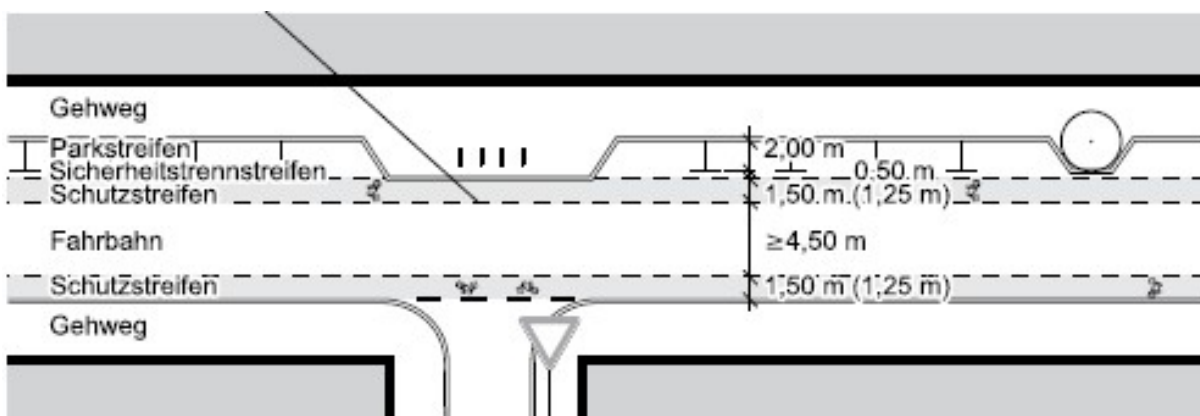
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

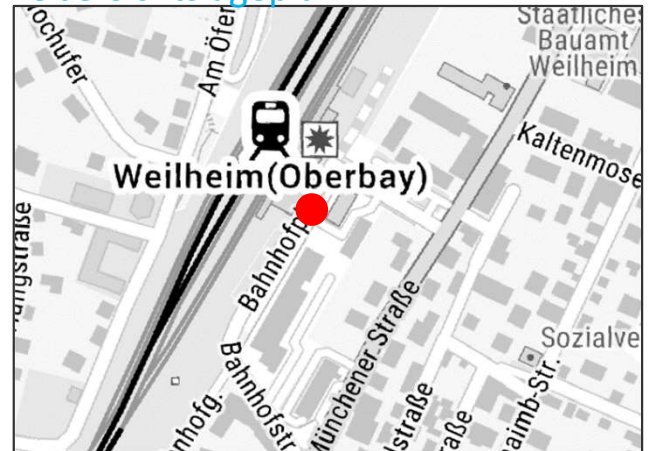


A6 - Bahnhofplatz / Bahnhofstraße

Aktuelle Situation

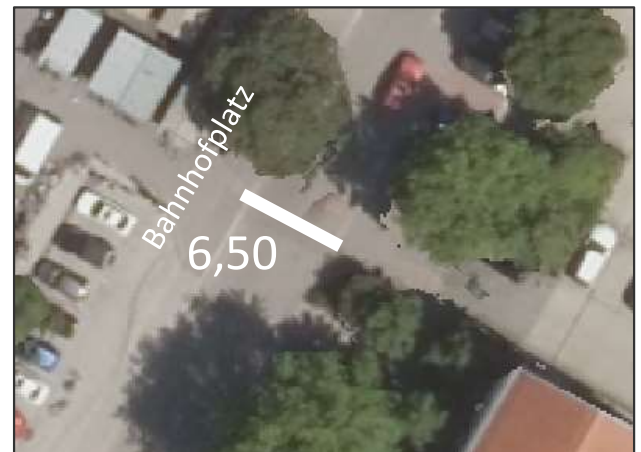
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Bring- und Holverkehre, Parkverkehre, Busverkehr
- Fahrbahnbreite: ca. 6,50 m (Bahnhofplatz)
- nördlich der Bahnhofsallee nur Bus und Betriebs- und Versorgungsdienste erlaubt
- Fahrbahnbreite: 7,50-12,00 m (Bahnhofsallee)
- „Shared Space“ vor dem Bahnhofsgebäude von der Stadt geplant

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Maßnahme

- Markieren von Schutzstreifen aufgrund der Fahrbahnbreiten am Bahnhofplatz nicht möglich
- Umgestaltung des Bahnhofplatzes und der Bahnhofstraße im Sinne einer weichen Separation („Shared Space“)
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 bzw. 20 km/h zum Schutz des Fuß- und Radverkehrs
- Bahnhofplatz derzeit in Planung und Bahnhofstraße derzeit vorerst zurückgestellt nach Aussage der Stadt

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
 Breiten

A7 - Bahnhofallee

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Bring- und Holverkehre, Parkverkehre, Busverkehr
- Fahrbahnbreite: 7,50-12,00 m (Bahnhofallee)

Derzeit geplant:

- an die nördliche Fahrbahnseite sollen Taxi Stellplätze eingerichtet werden

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Maßnahme

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zum Schutz des Fuß- und Radverkehrs
- Ausreichende Fahrbahnbreite in der Bahnhofallee für Schutzstreifen auch mit einseitigen Stellplätzen und Sicherheitstrennstreifen
- alternativ: bauliche Umgestaltung der Straße, um ein besseres Miteinander zu erreichen → jedoch Busverkehre beachten

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

A8 - Bahnhofgasse

Aktuelle Situation

- selbstständiger Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
- Breite ca. 2,20-3,00 m
- Engstelle Brücke und südlich der Schützenstraße
- Oberfläche stellenweise beschädigt
- vmtl. hohes Radverkehrsaufkommen

Maßnahme

- Umbau des Areals nördlich der Schützenstraße
- im gleichen Zuge: Ausbau des Weges nördlich der Brücke (ideal getrennt Fahrrad und Fußgänger min. je 2,50 m)
- Umbau der Brücke nur im Zuge anderer Baumaßnahmen
- Umbau südlich der Schützenstraße durch Wohnbebauung und Böschung nicht möglich

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
Mittel-/langfristig	II

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

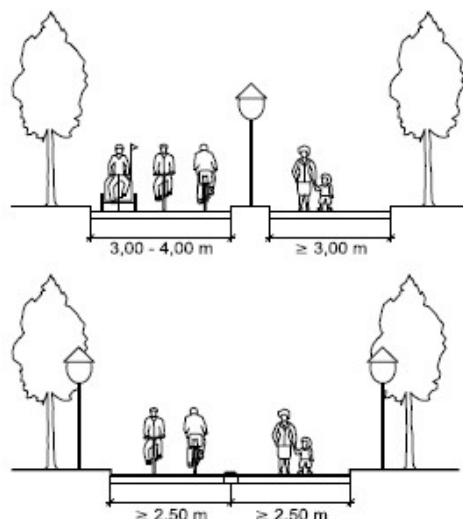


Bild 82: Beispiele für Querschnitte von nebeneinander liegenden Geh- und Radwegen

A9 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Färbergasse / Türlmühlstraße / Schwaigerstraße

Aktuelle Situation

- vorhandene Fahrradstraße Färbergasse / Türlmühlstraße / Schwaigerstraße
- keine Bevorrechtigung des Fahrradverkehrs
- Vermeiden von durchfahrenden Kfz-Verkehre mit hohen Geschwindigkeiten durch ggfs. gegenläufige Einbahnrichtungen (maximal Variante dargestellt).

Übersichtslageplan - geplante Einbahnstraßenrichtung



A9 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Färbergasse / Türlmühlstraße / Schwaigerstraße

Maßnahme

- Bevorrechtigung durch Zeichen (oder Z301), verkehrsberuhigte Bereiche und abgesenkte Bordsteine sowie private Wege und Zufahrten sind nachrangig
- markante Markierung zur Verdeutlichung der veränderten Situation
- Markieren der Stellplätze im Straßenraum
- teilweise Verengung der Fahrbahn an Einmündungen durch Sperrflächen oder baulich
- Anlieger frei auf der Fahrradstraße

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

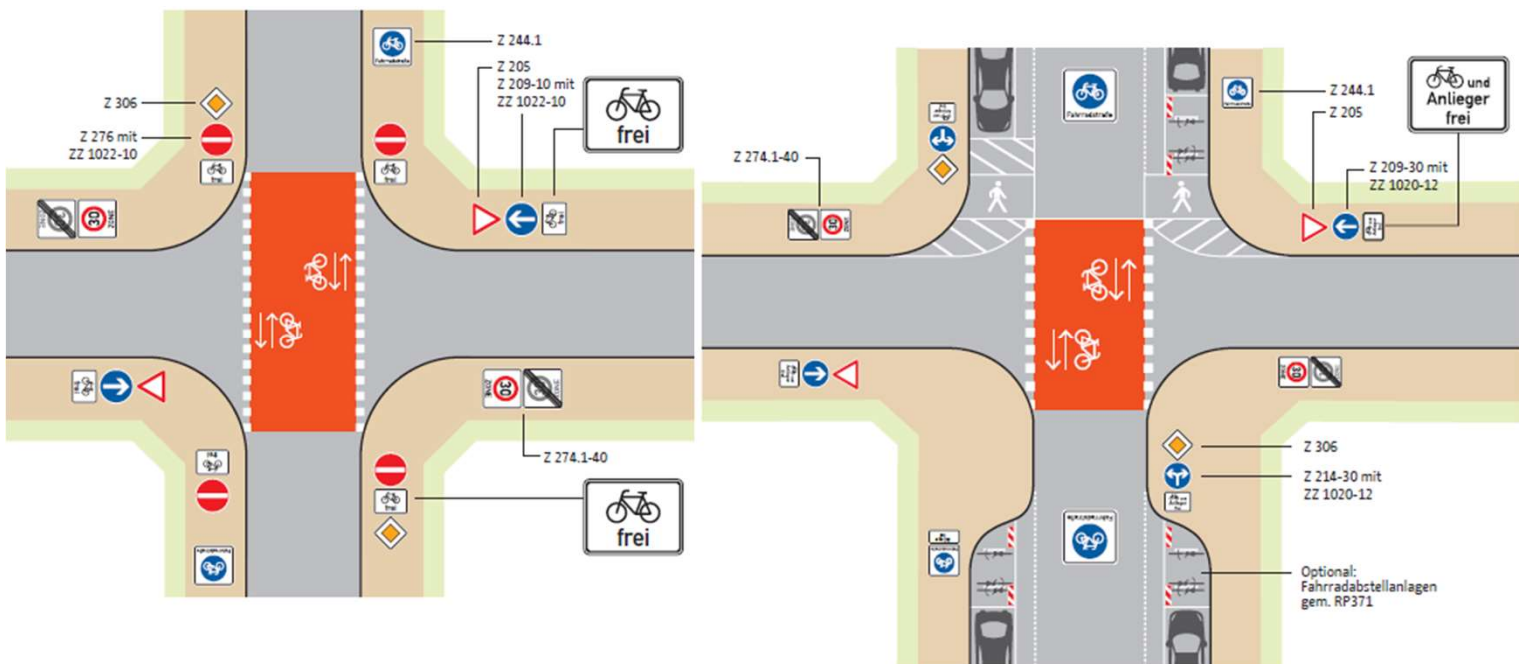
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

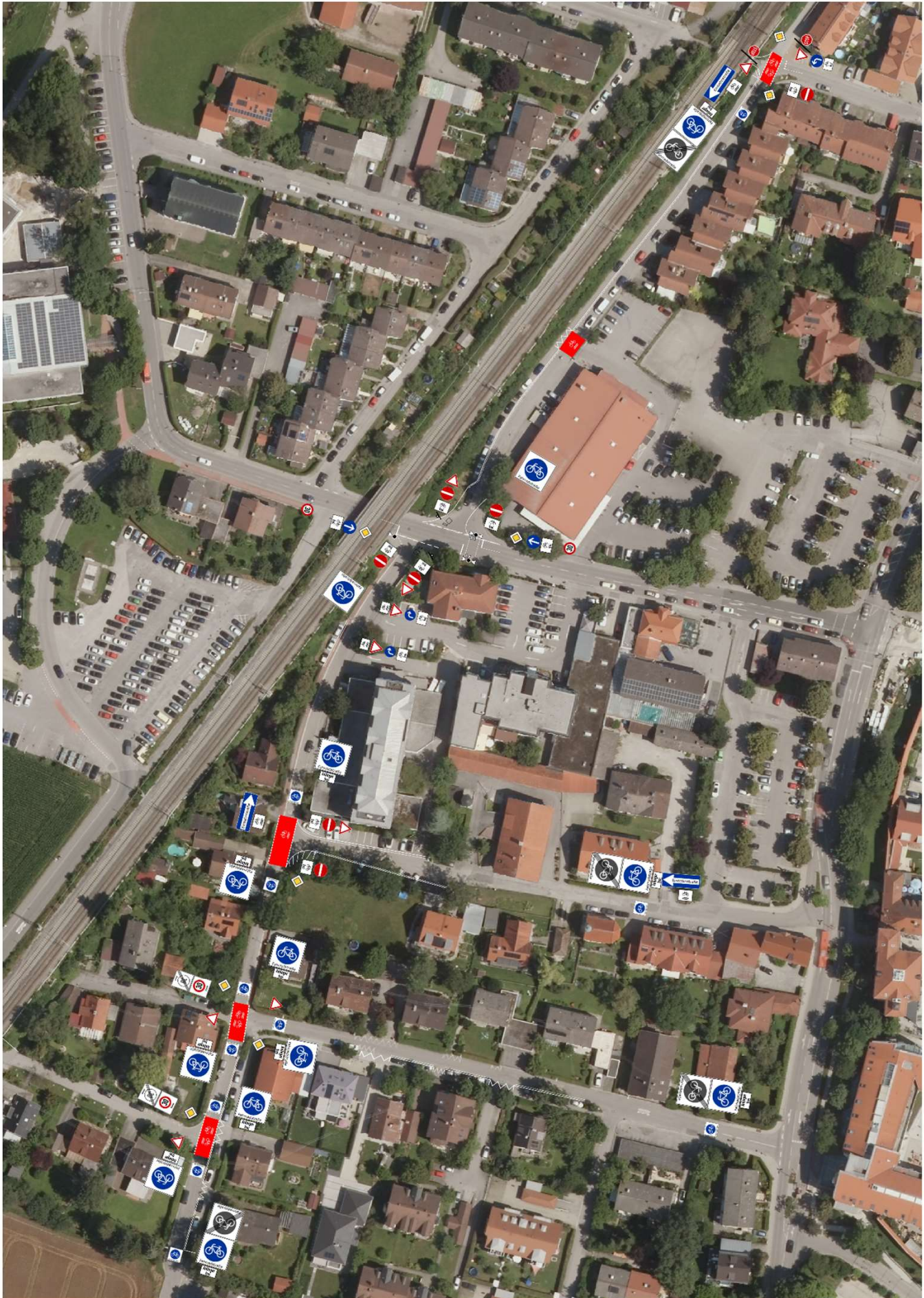
Musterlösung



Quelle: Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin - Leitfaden - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 2020

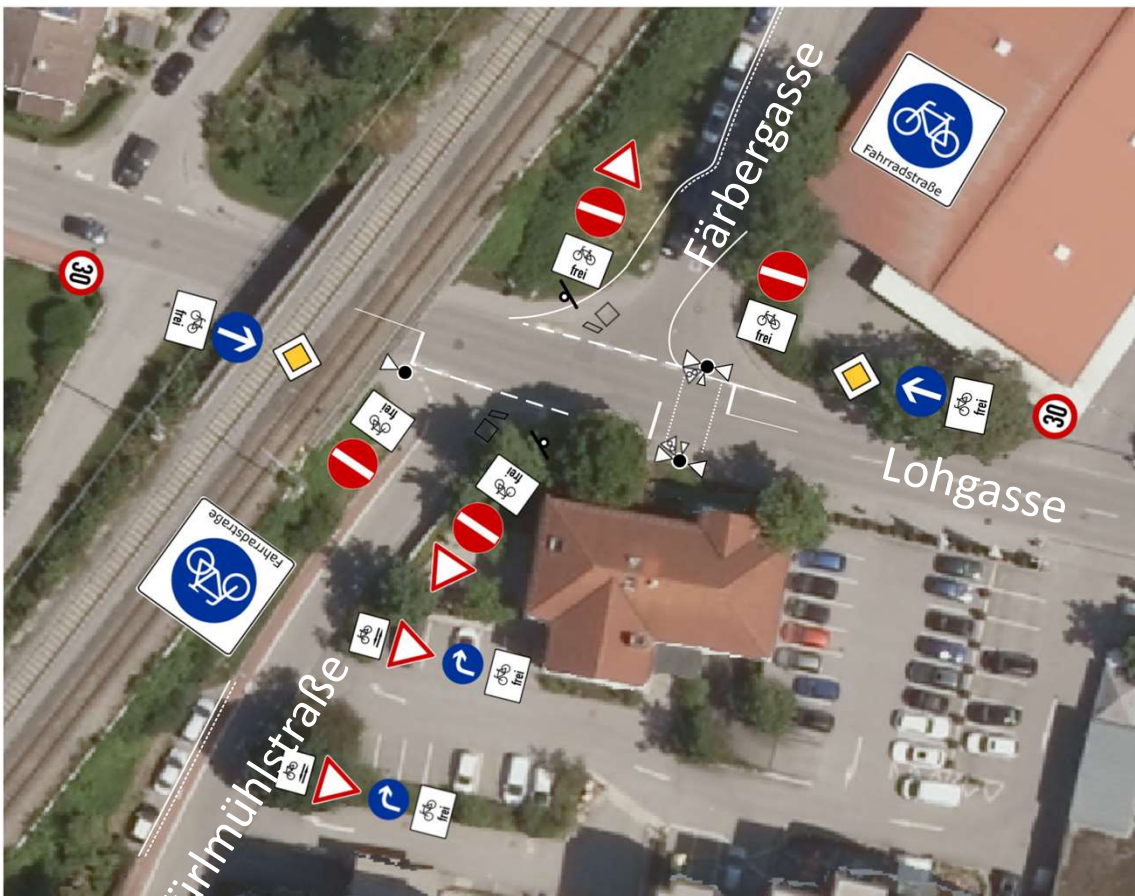
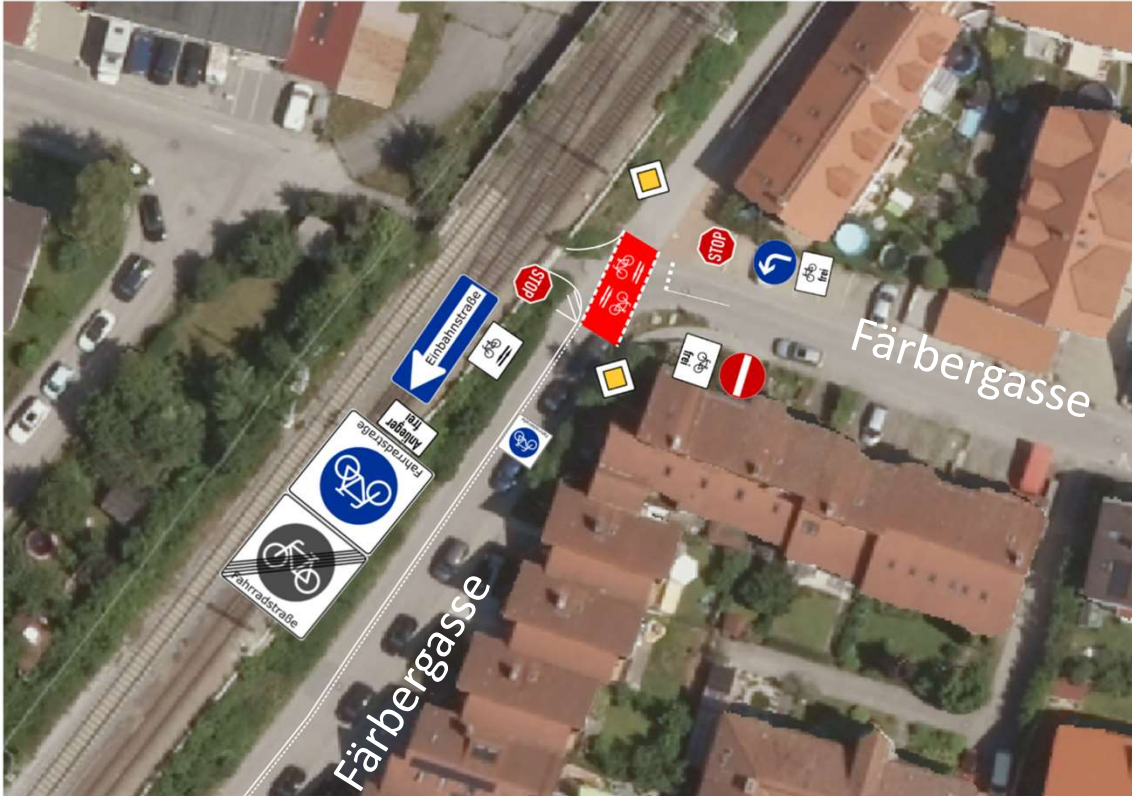
A9 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



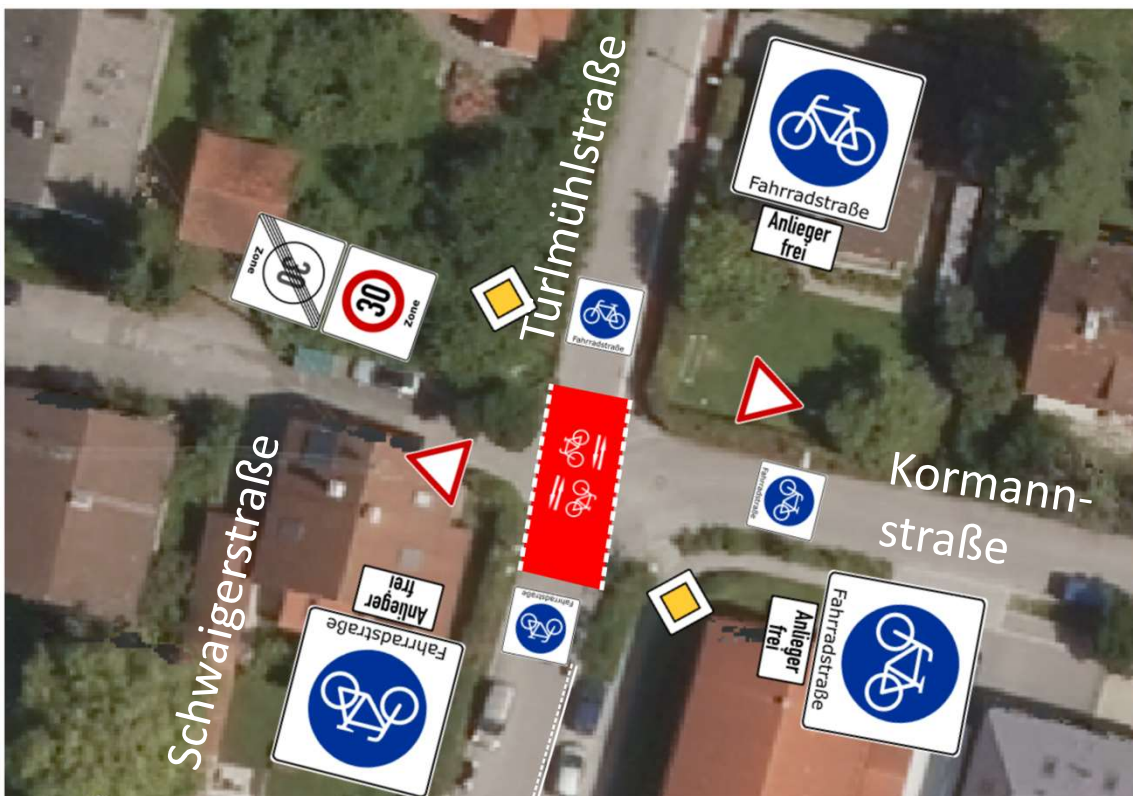
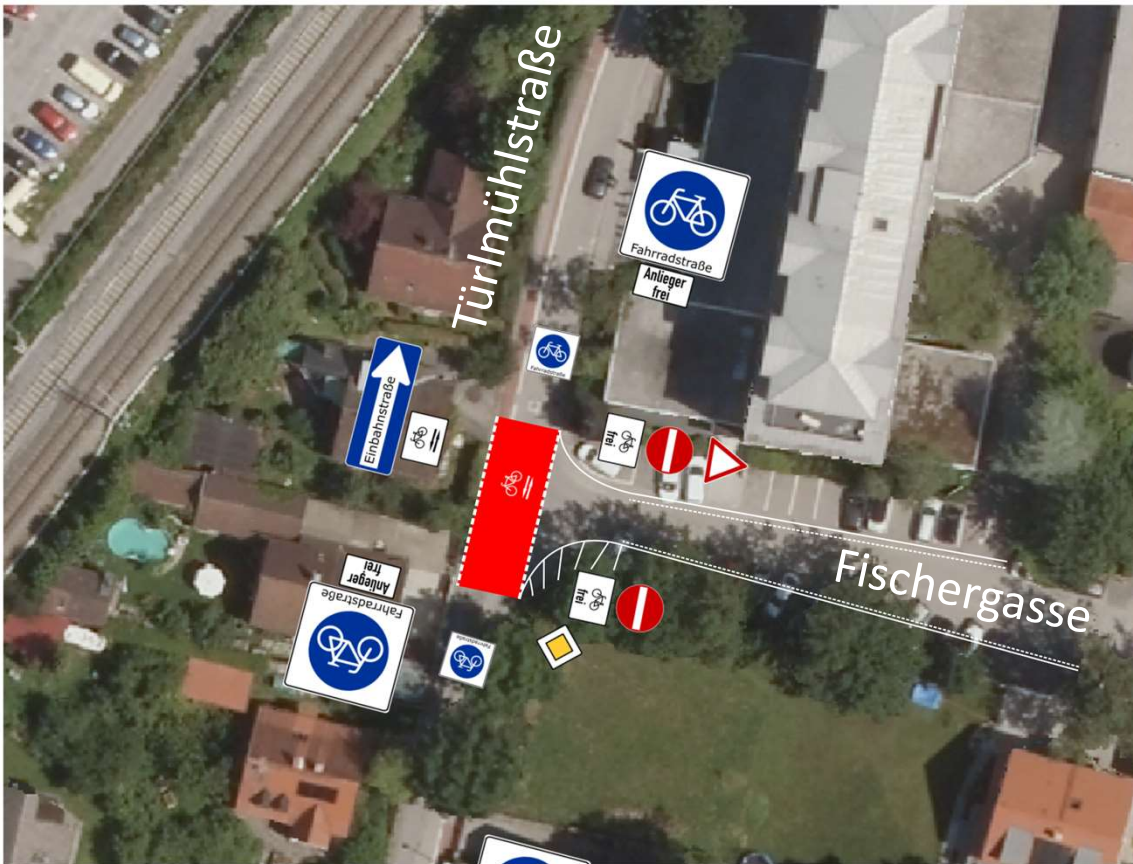
A9 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



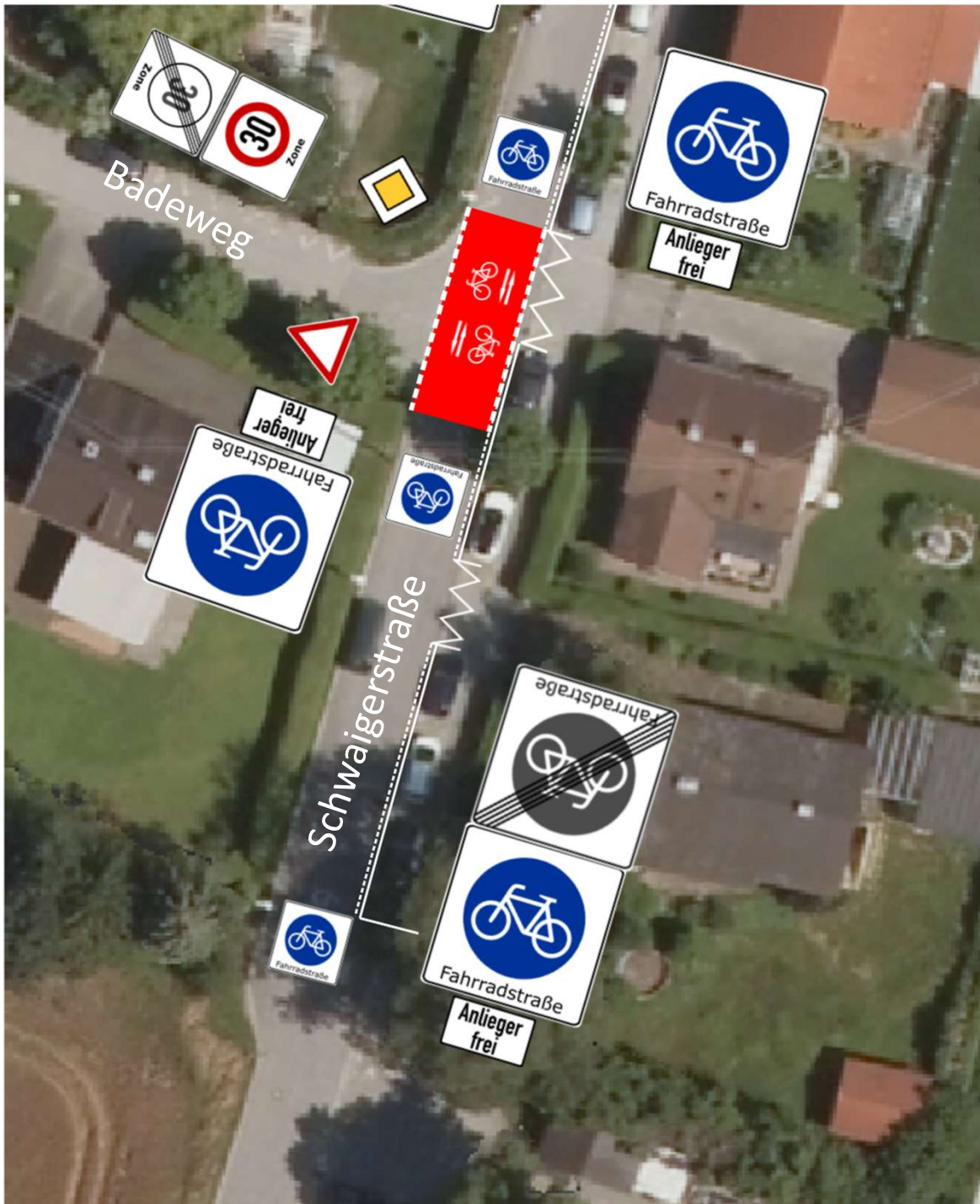
A9 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



A9 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



A9.1 - Knotenpunkt Bahnhofgasse / Färbergasse

Aktuelle Situation

- Stoppschild an Bahnhofgasse für von Norden kommende Radfahrer
- Fußgänger von Rechts
- Kfz-Verkehre mit eingeschränkter Sicht von Links

Maßnahme

- Prüfen der Fußgängerverkehre
- ggfs. Pufferzone für Fußgänger mit Verschwenk Radfahrer
- Ändern der Vorfahrt auf Bahnhofgasse / Färbergasse (Nord-Süd)
- Anbringen von Spiegeln zur besseren Sicht auf Bahnhofgasse von Osten kommend
- markante Markierung zur Verdeutlichung der Vorfahrtsrichtung
- ggfs. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für alle Verkehrsteilnehmer

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum

mittelfristig

Priorität

I

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Bild - aktuelle Situation



Quelle: Eigenes Bild

A9.2 - Lohgasse / Färbergasse / Türmühlstraße

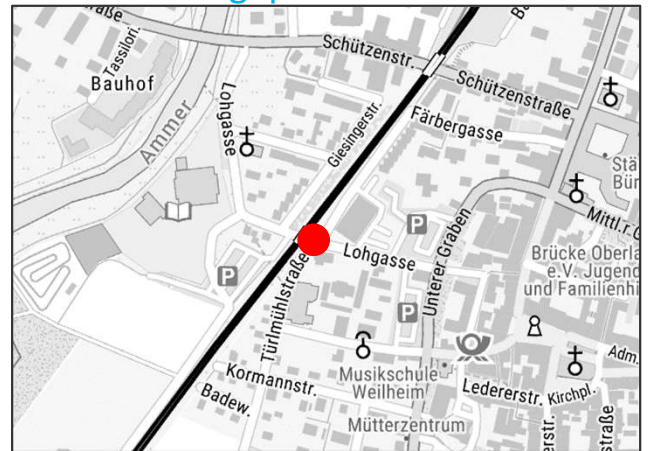
Aktuelle Situation

- Vorrangstraße Lohgasse im Bereich der Querung, Geschwindigkeit: 50 km/h
- kreuzende Fahrradstraße Färbergasse / Türmühlstraße
- Verkehrsmengen: ca. 7.700 Kfz/24h

Maßnahme

- Keine Empfehlung für eine Bevorrechtigung des Radverkehrs aufgrund der hohen Verkehrsmengen und den ungünstigen Sichtbeziehungen
- Steigerung der Sicherheit für Radfahrer und querender Fußgänger durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h aufgrund von Schülerverkehren
- Installieren einer erweiterten Fußgänger-signalisierung mit Taster oder Detektoren für den Radverkehr (Anforderung nur bei Bedarf, durch Detektoren auch für den Kfz-Verkehr aus der Nebenrichtung nutzbar)
- Prüfung einer möglichen Belieferung des Supermarktes über den Parkplatz notwendig, ansonsten Freigabe der Einbahnstraße für Anlieferverkehr (in diesem Fall entfallen die Stellplätze in der Färbergasse zwischen Lohgasse und der Einfahrt zum Supermarkt)

Übersichtslageplan



Skizze



Maßnahmenart:

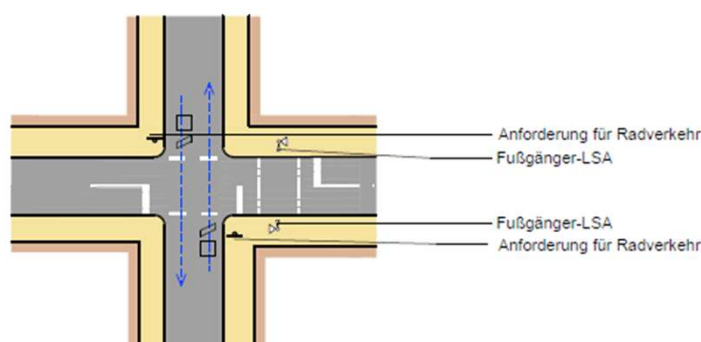
- baulich
- Markierung
- StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
- Breiten

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

Musterlösung



A10 - Schwaigerstraße (Badeweg - Geistbühelstraße)

Aktuelle Situation

- selbstständiger Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
- standardmäßige Lösung
- vmtl. hohes Radverkehrsaufkommen

Maßnahme

- Umbau im Zuge der Bebauung in Planung
- Trennen von Fuß- und Radverkehr empfohlen
- Radverkehr min. 2,50 m (RASt06)
- Fußverkehr min. 2,50 m (RASt06)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität III
---	-------------------------

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

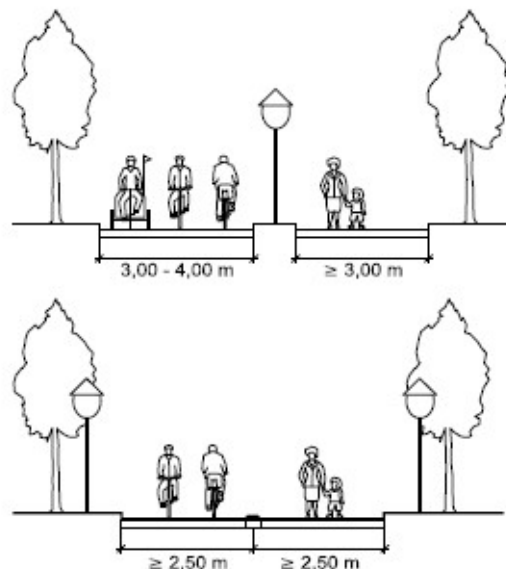


Bild 82: Beispiele für Querschnitte von nebeneinander liegenden Geh- und Radwegen

A11 - Knotenpunkt Geistbühelstraße / Schwaigerstraße

Aktuelle Situation

- Tempo 30 auf der Geistbühelstraße
- geringe Kfz-Verkehre (ca. 2.000 Kfz/24h)
- Vorrangrichtung Geistbühelstraße
- Querungsbedarf einer Hauptachse des Radverkehrs

Maßnahme

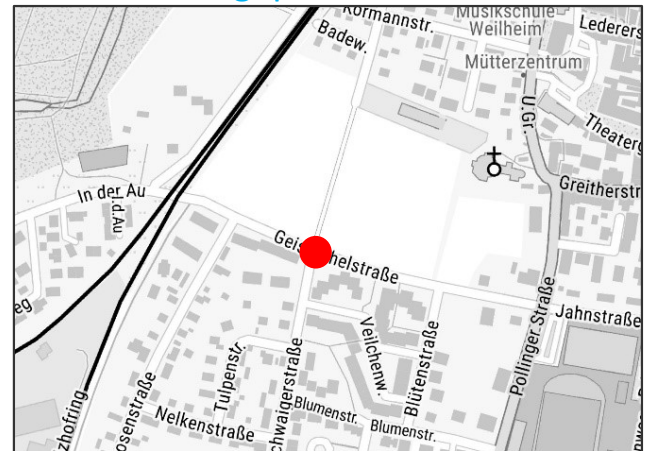
Variante 1:

- Änderung der Vorfahrtrichtung auf Schwaigerstraße
- markante Markierung (ggfs. Anrampung o.ä.) zur Verdeutlichung der Situation

Variante 2:

- Minikreisverkehr für gleichberechtigte und zügige Führung des Radverkehrs
- ➔ Verkehrsmengenermittlung im Zuge der Bebauung nötig für Detailplanung

Übersichtslageplan



Skizze



Realisierungszeitraum

mittelfristig

Priorität

I

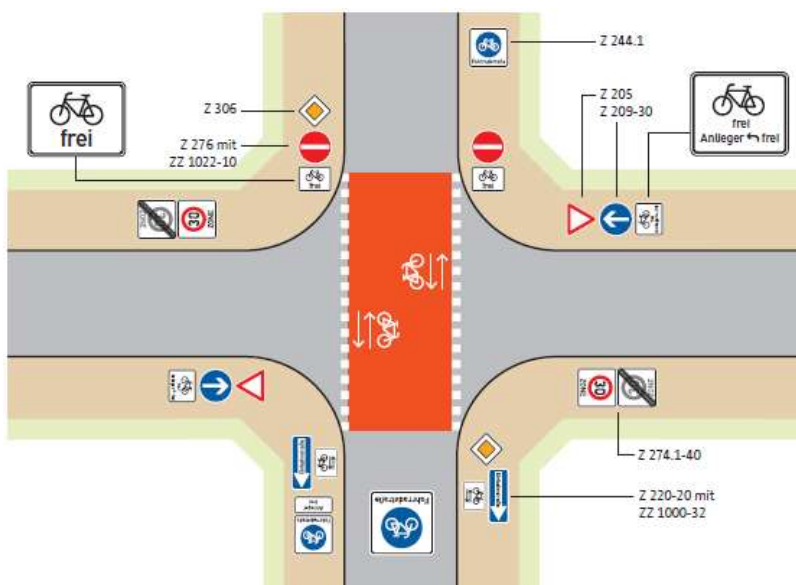
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



A12 - Schwaigerstraße (Geistbühelstraße - Aufeldweg)

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen
- Fahrbahnbreiten: ca. 6,0 – 6,5 m
- stellenweise einseitiges Längsparken
- Busverkehr zwischen Aufeldstraße und Rosenstraße

Maßnahme

- Ausweisen als Fahrradstraße
- Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken (min.0,5m) einzeichnen (ERA 2010)

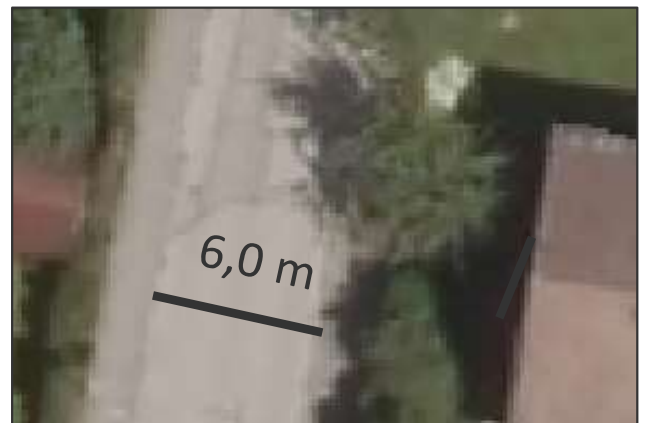
→ Bereits beschlossen

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weillheim

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

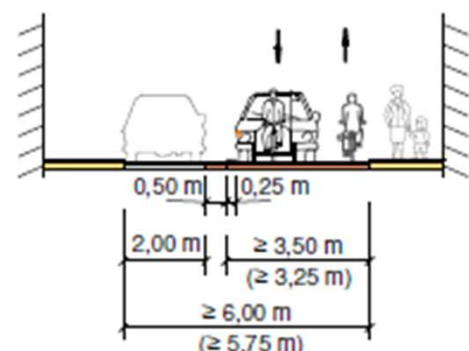
Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



A13 - Aufeldstraße - Franziskusweg (bis Heinrichsstraße)

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen
- Fahrbahnbreiten: ca. 6,0 – 6,5 m
- stellenweise einseitiges Längsparken
- Busverkehre auf Aufeldstraße /Oderdinger Straße

Maßnahme

- Ausweisen als Fahrradstraße
- Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken (min. 0,5 m) einzeichnen (ERA 2010)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

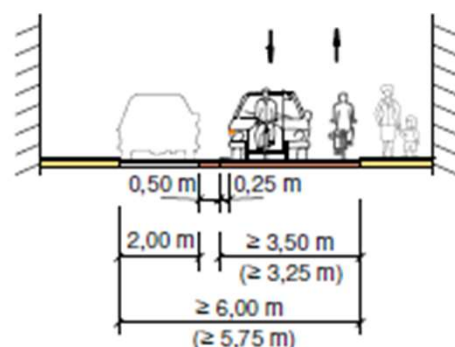
Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden

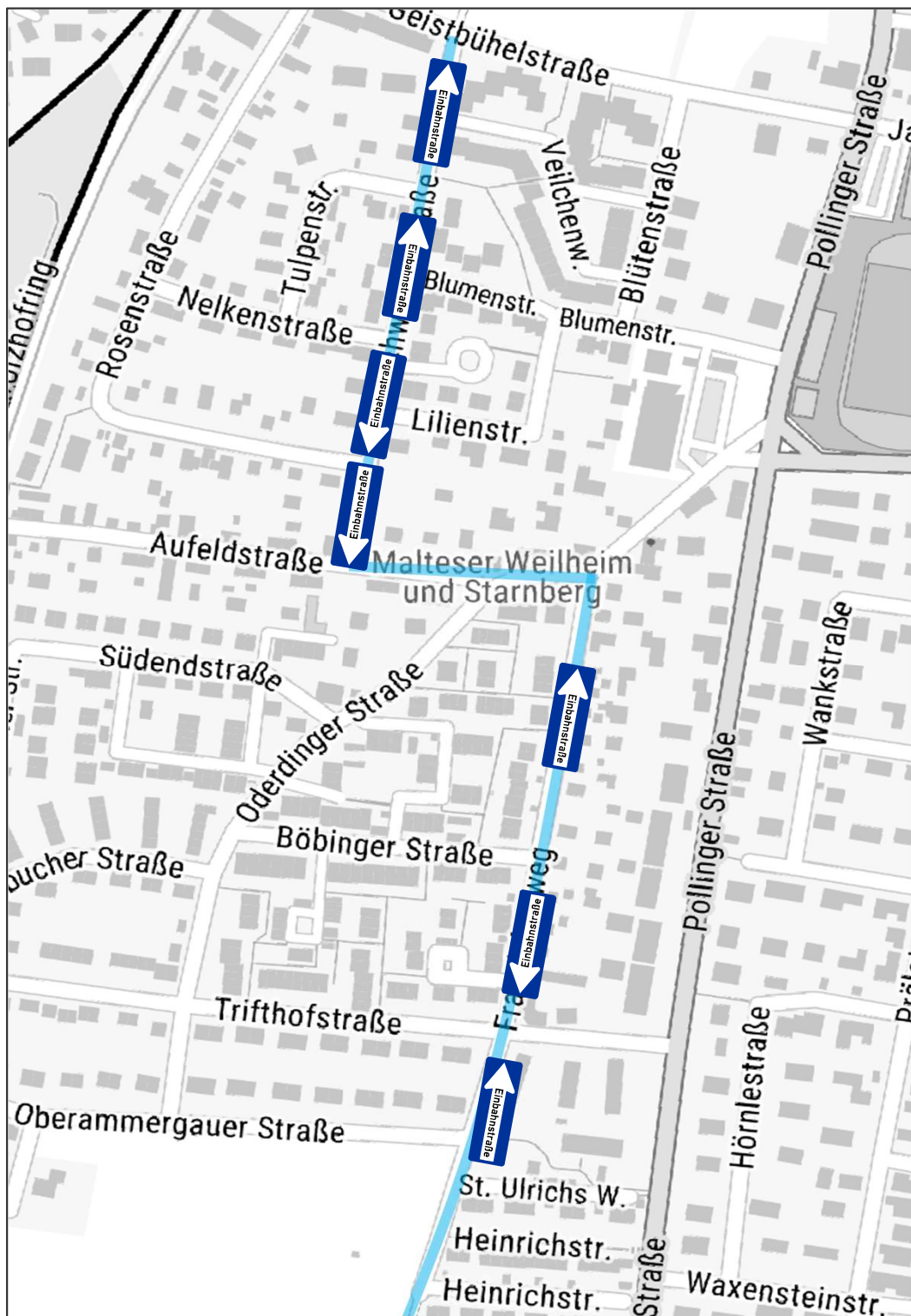


A14 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Aktuelle Situation

- geplante Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg
- keine Bevorrechtigung des Fahrradverkehrs auf der geplanten Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg
- Busverkehre über Oderdinger Straße, Aufeldstraße, Rosenstraße und auf Trifthofstraße
- Vermeiden von durchfahrenden Kfz-Verkehre mit hohen Geschwindigkeiten durch ggfs. gegenläufige Einbahnrichtungen (maximal Variante dargestellt).

Übersichtslageplan - geplante Einbahnstraßenrichtung



A14 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Maßnahme

- Bevorrechtigung durch Zeichen (oder Z301), verkehrsberuhigte Bereiche und abgesenkte Bordsteine sowie private Wege und Zufahrten sind nachrangig
- markante Markierung zur Verdeutlichung der veränderten Situation
- Markieren der Stellplätze im Straßenraum
- teilweise Verengung der Fahrbahn an Einmündungen durch Sperrflächen oder baulich
- Anlieger frei auf der Fahrradstraße (Ausnahme Busverkehre)

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

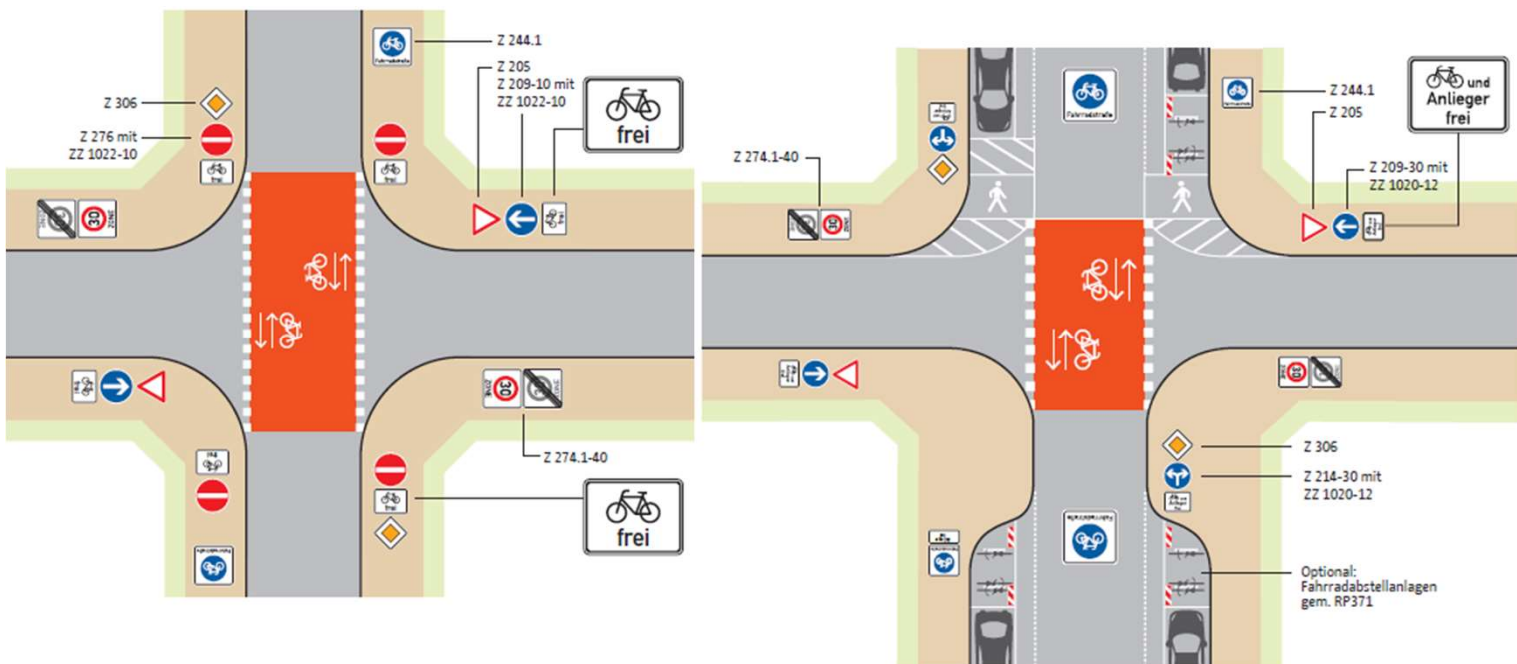
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

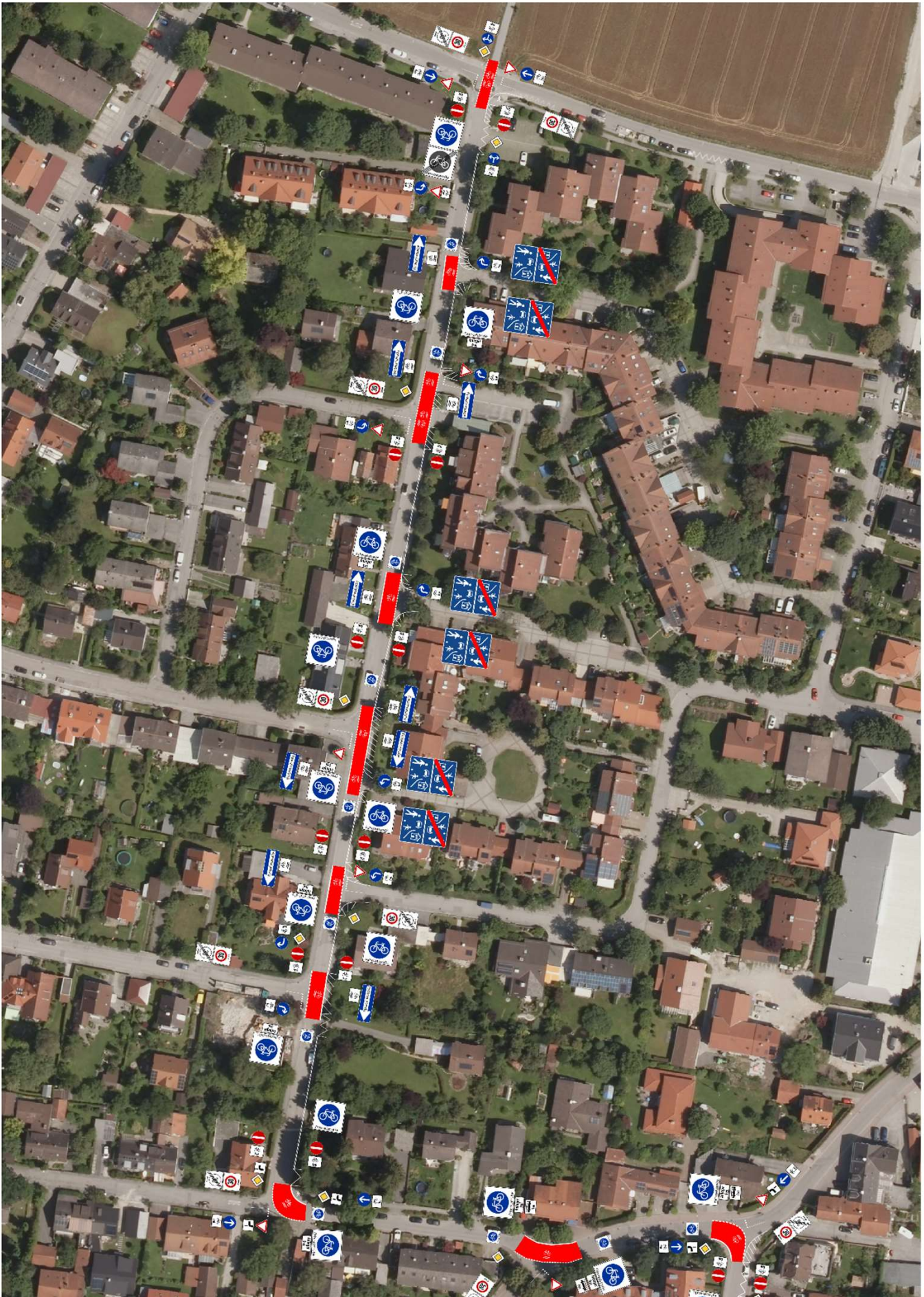
Musterlösung



Quelle: Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin - Leitfaden - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 2020

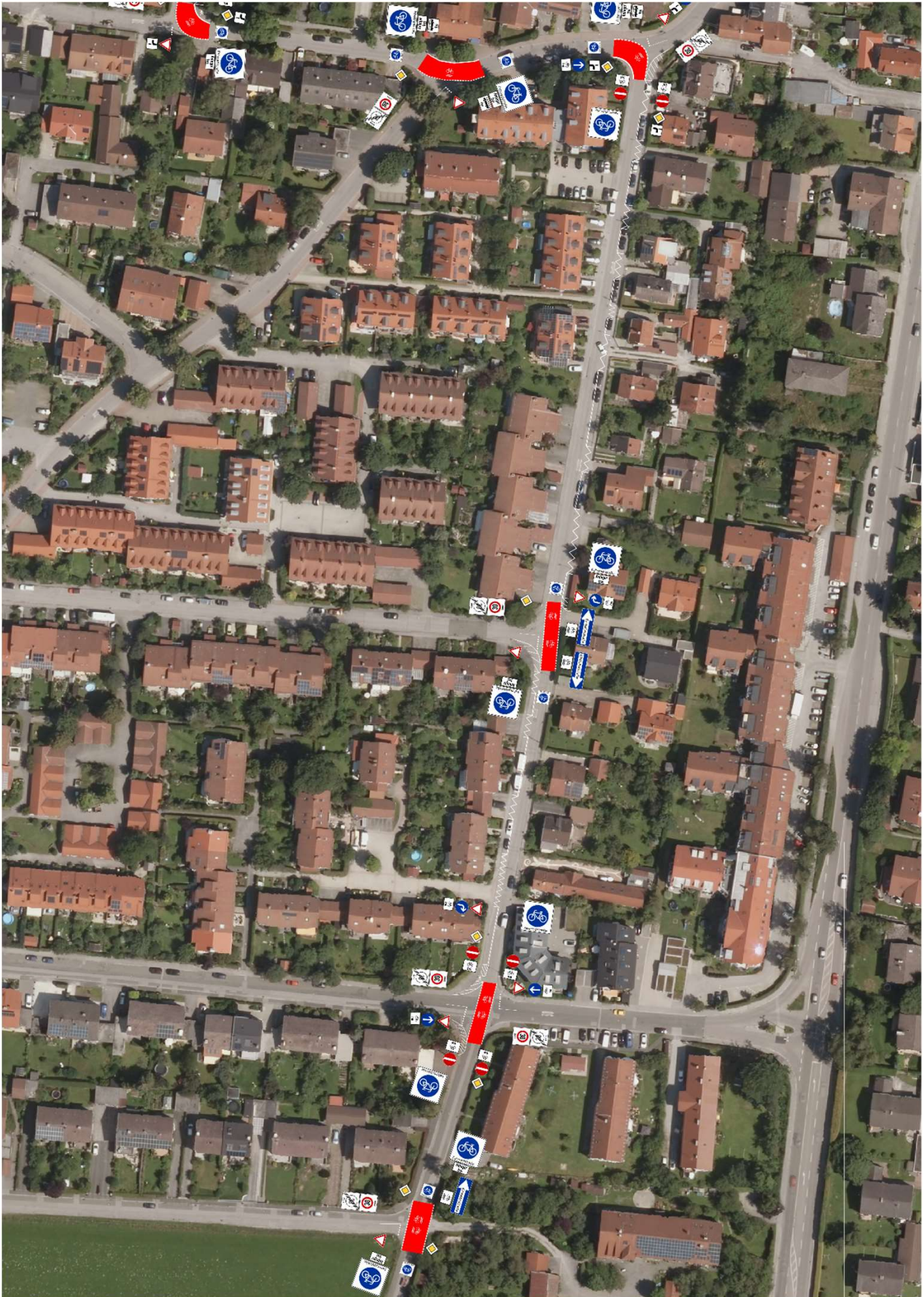
A14 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



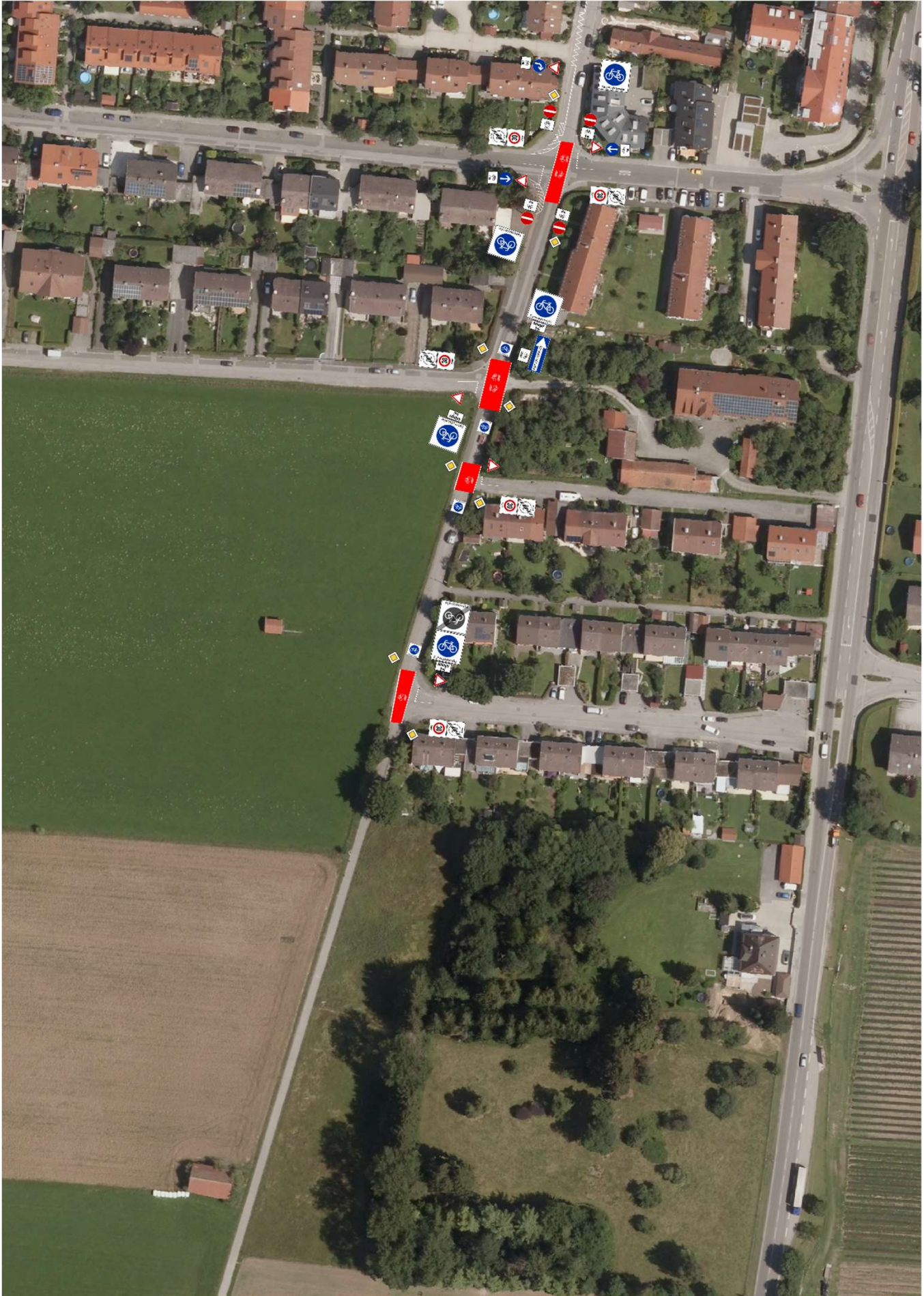
A14 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



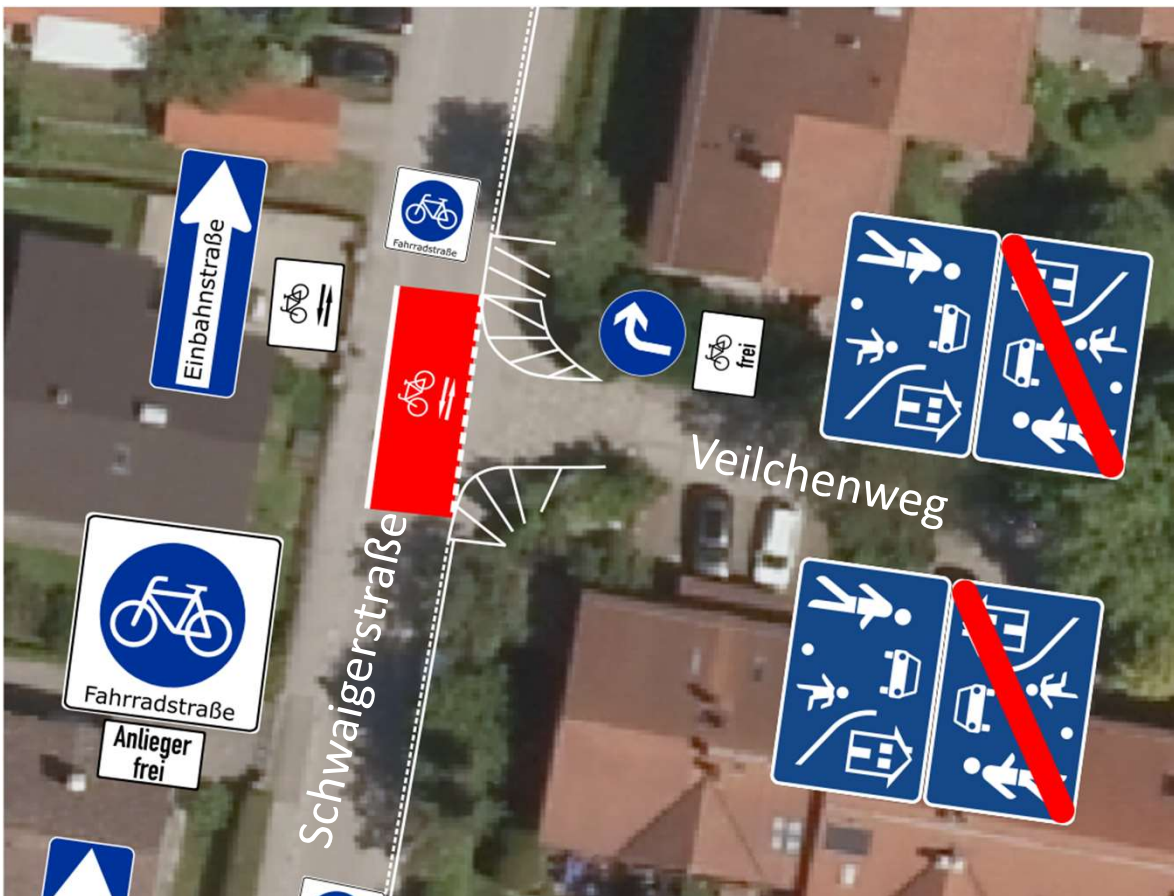
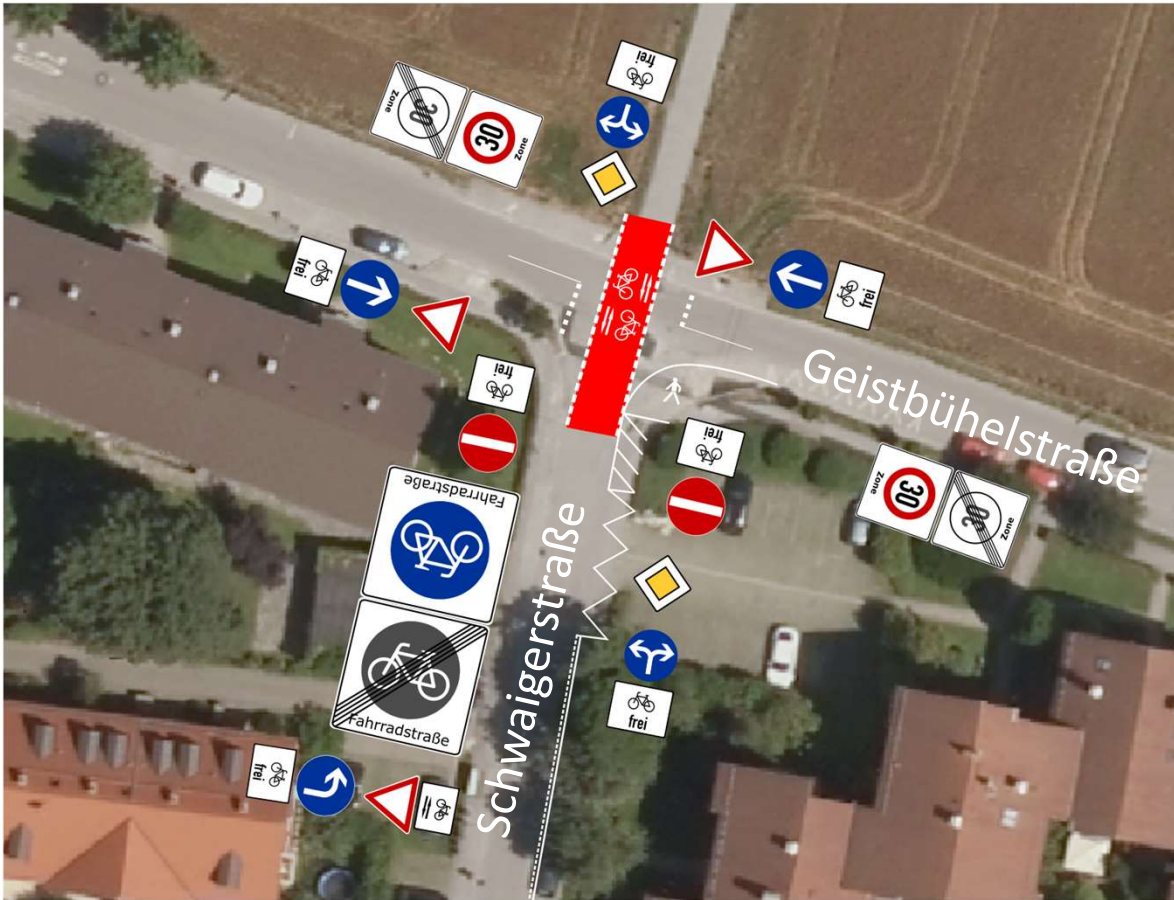
A14 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



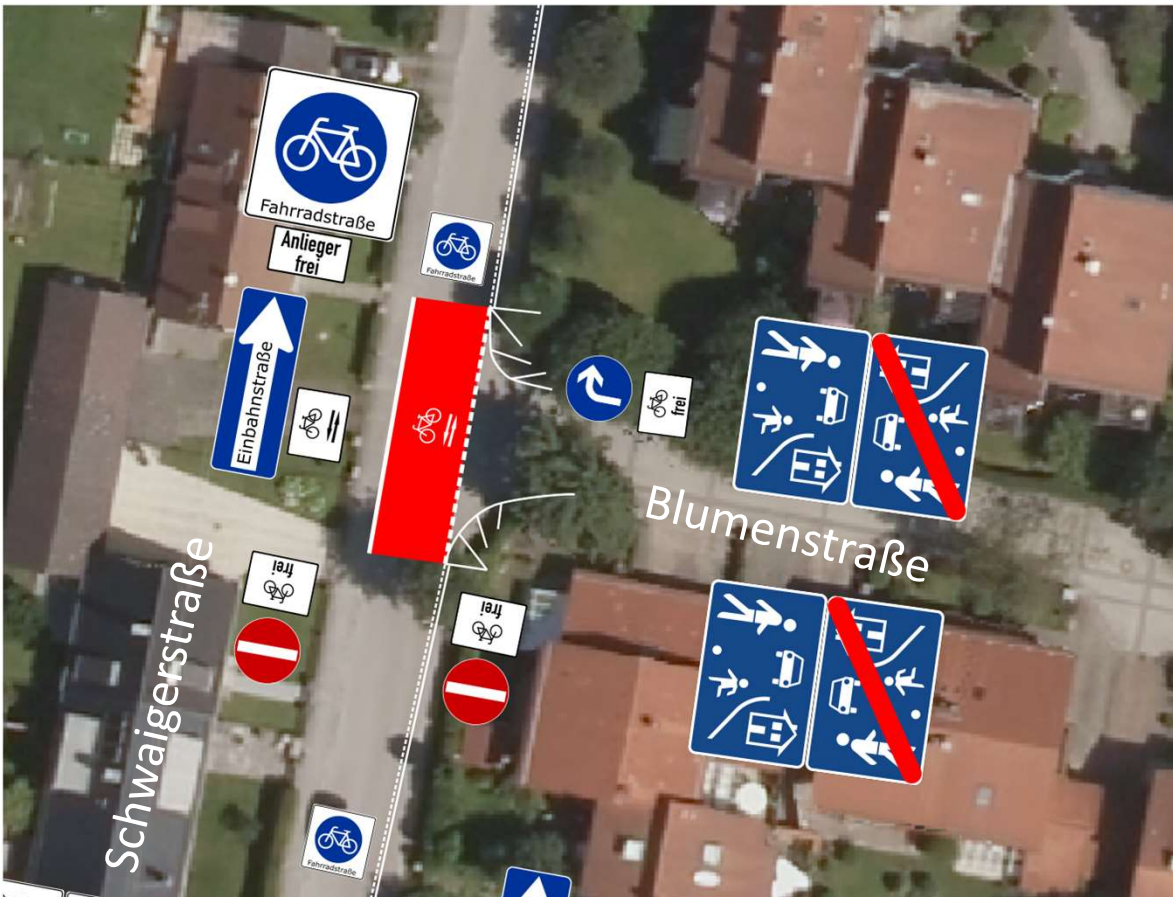
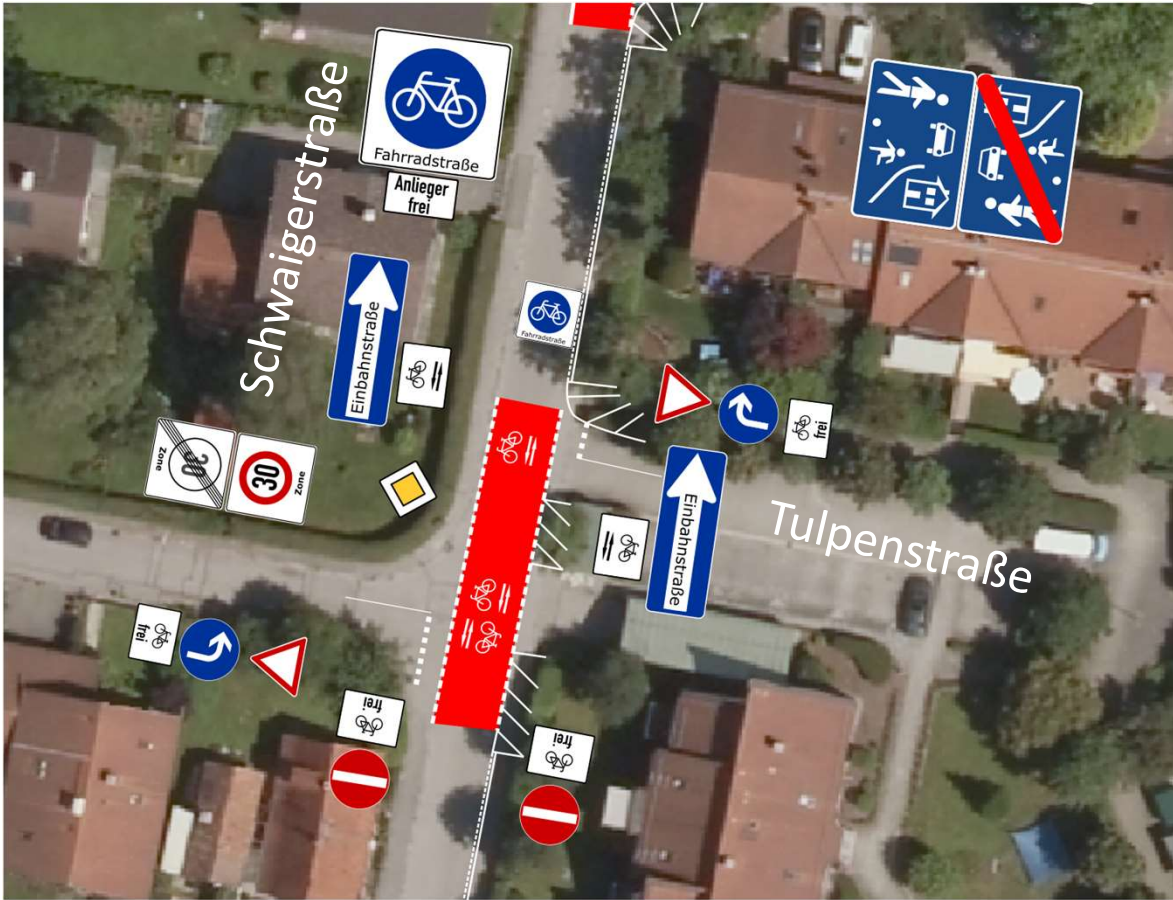
A14 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



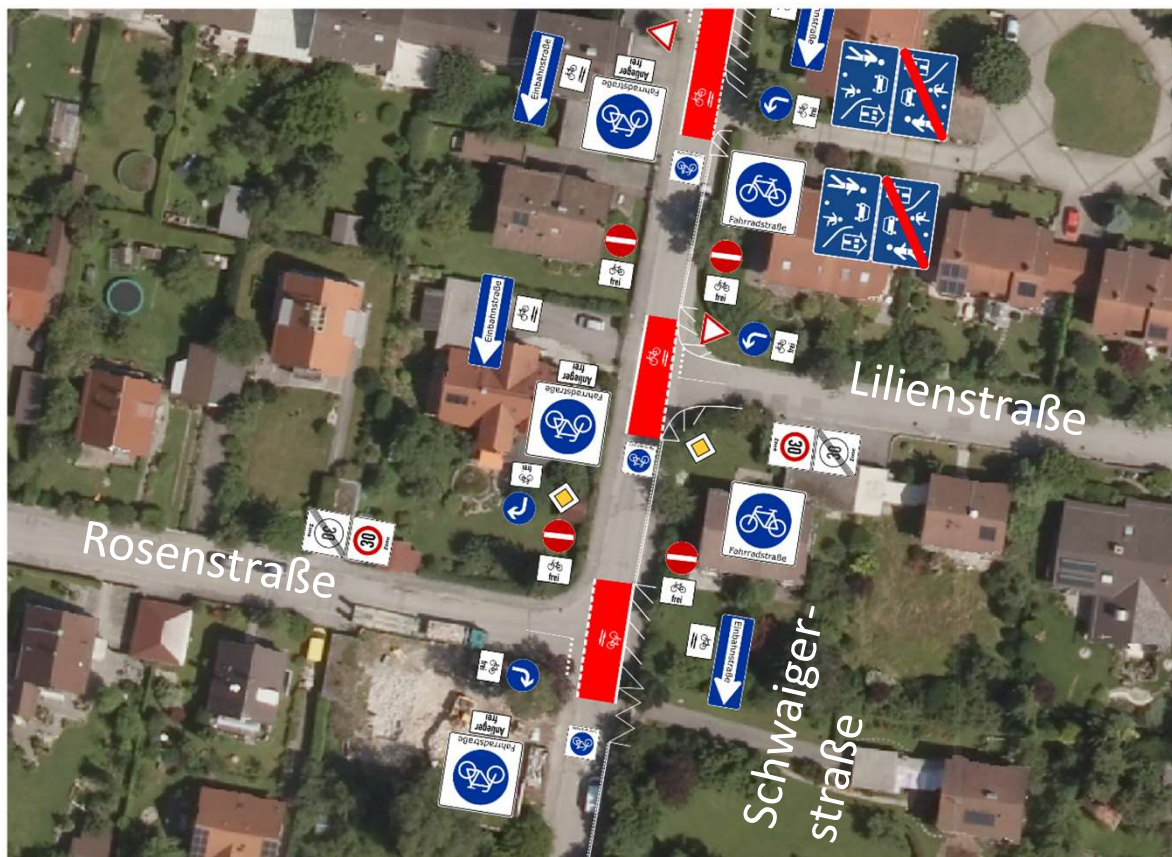
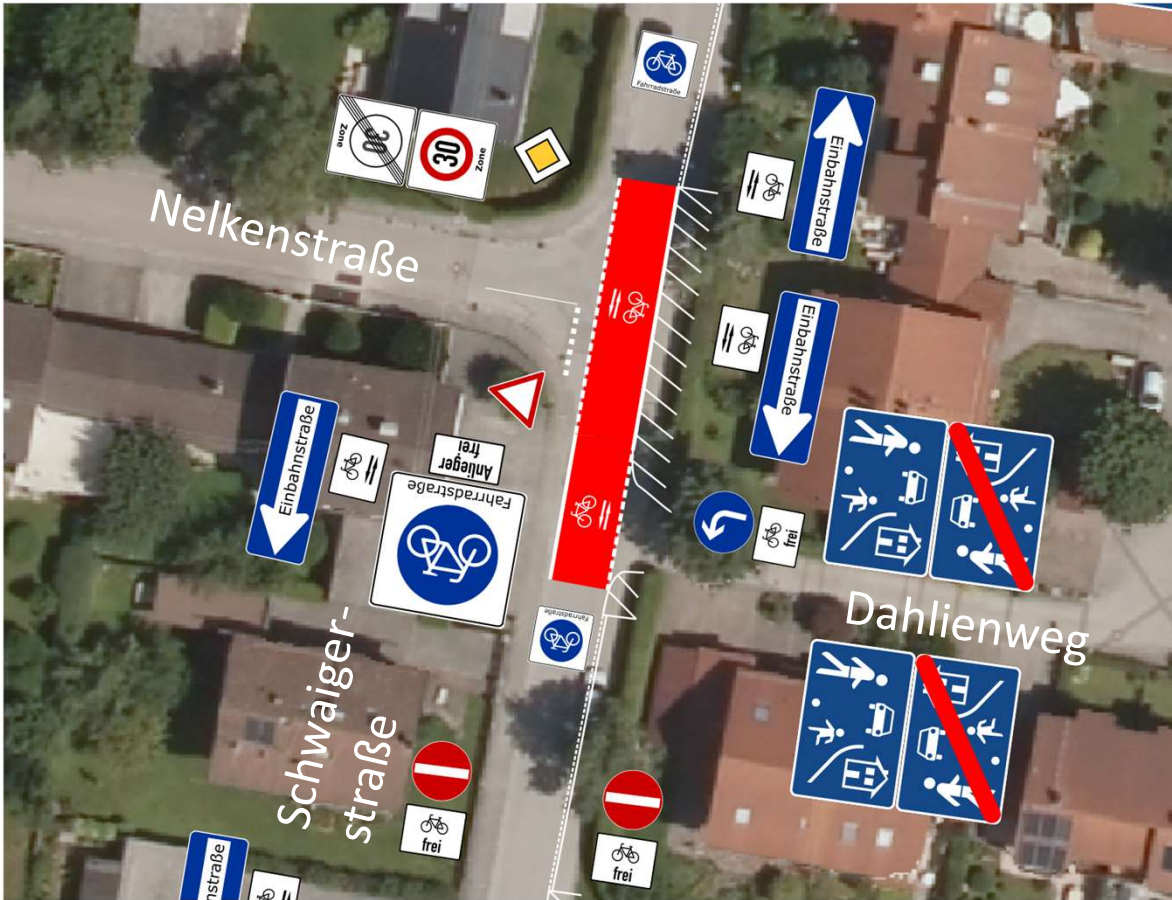
A14 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



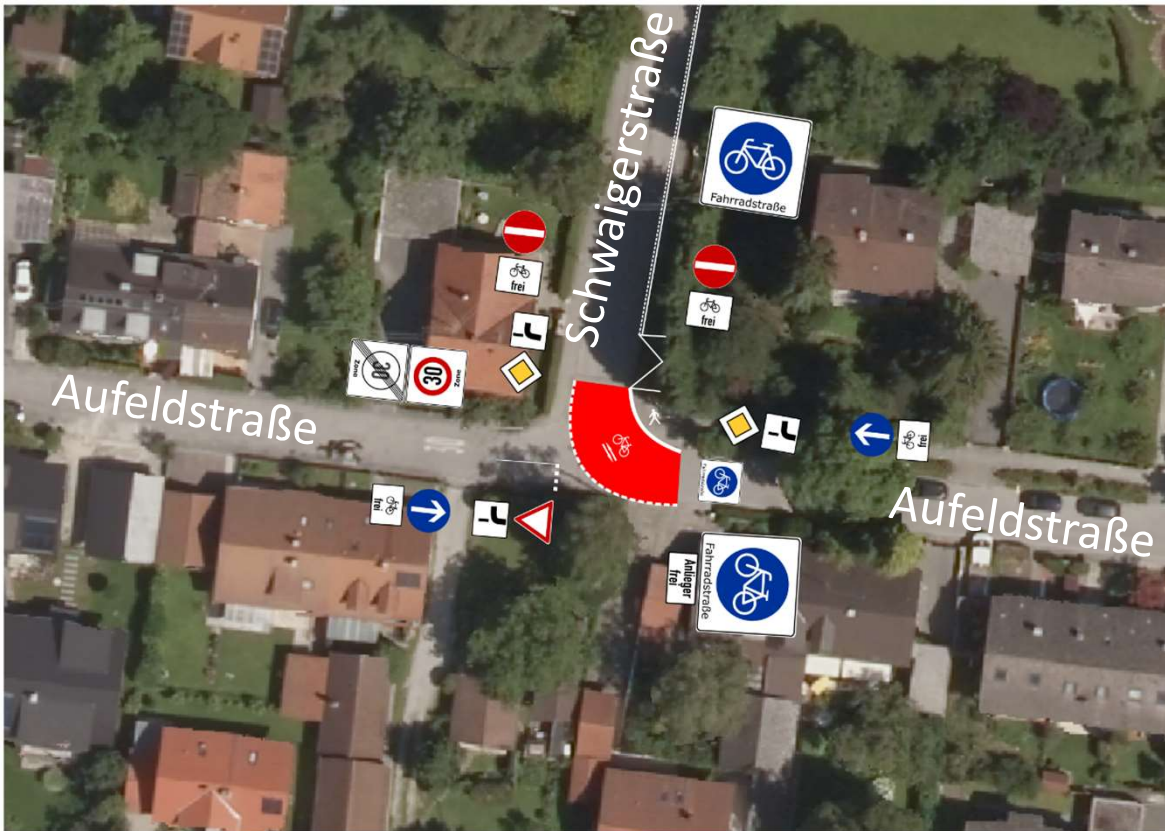
A14 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



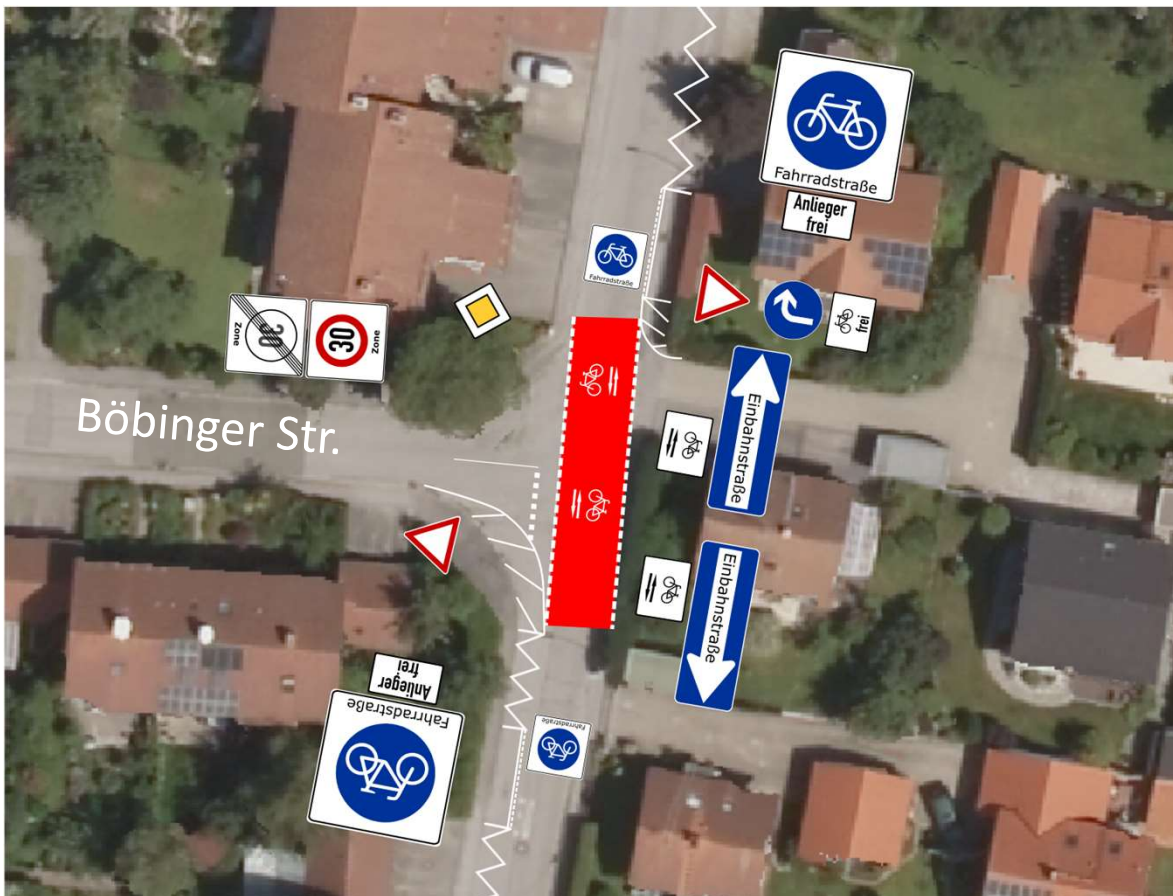
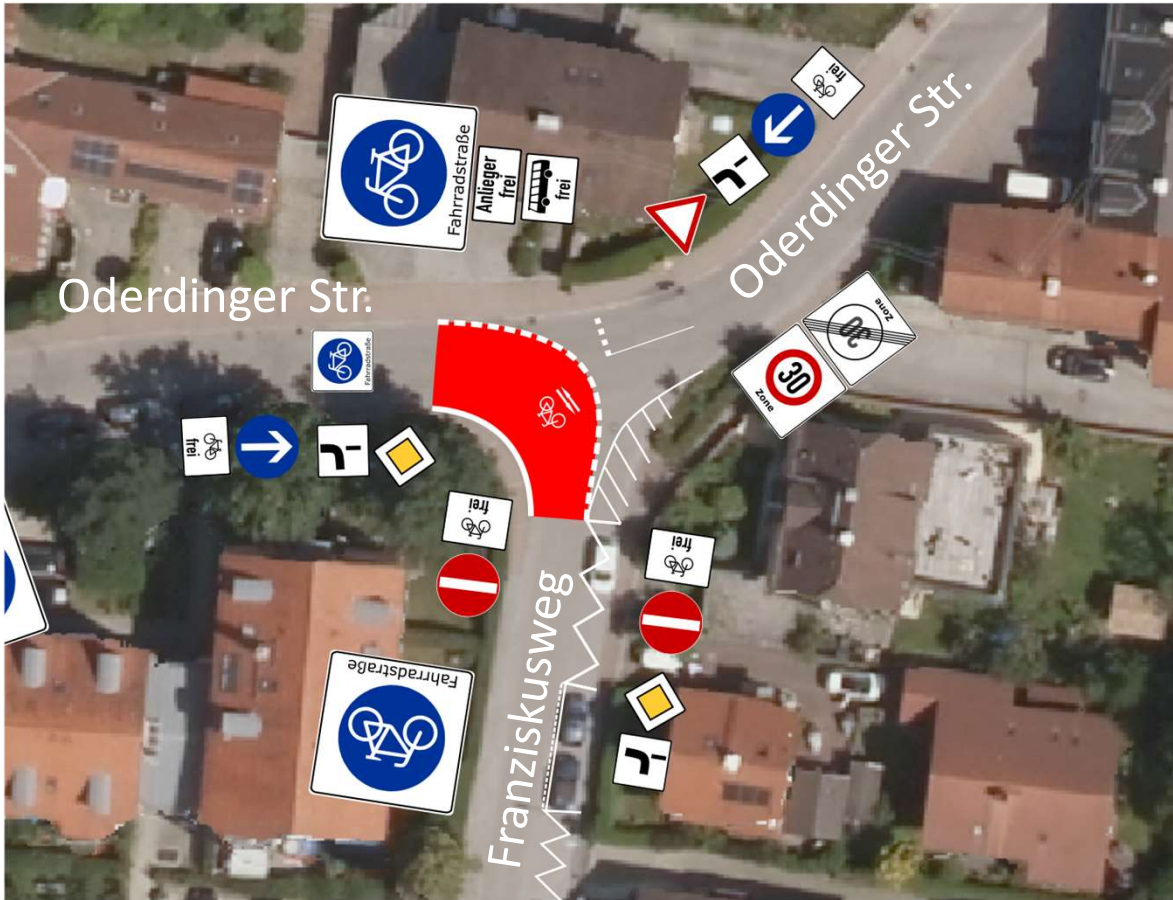
A14 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



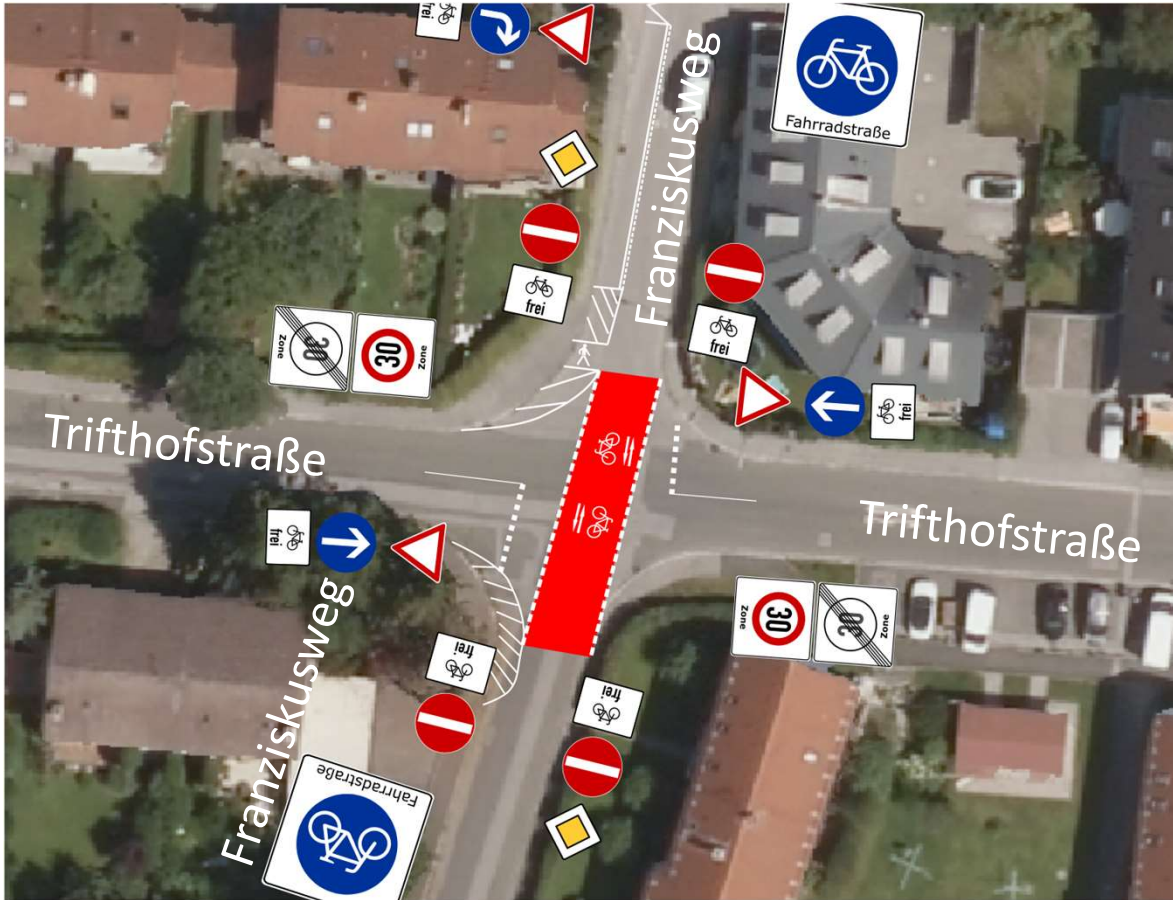
A14 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



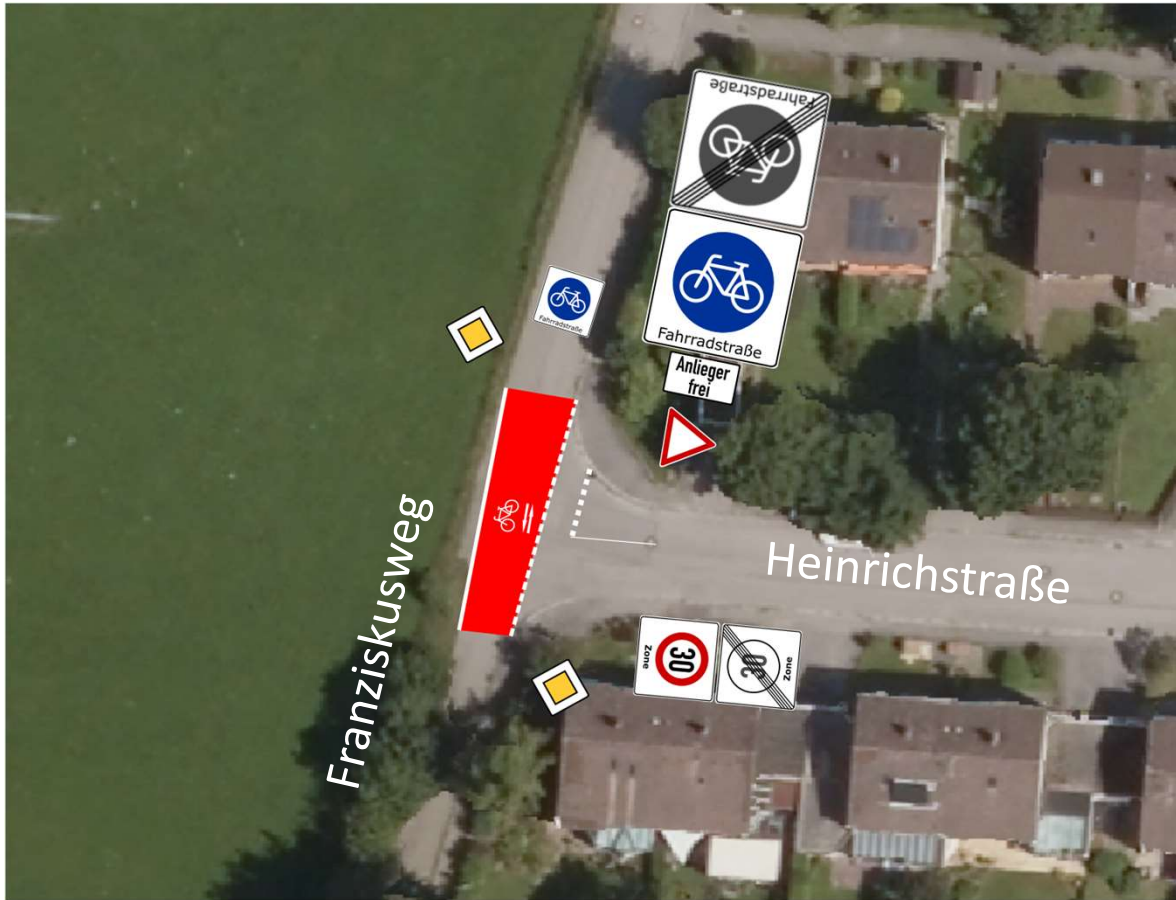
A14 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



A14 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Schwaigerstraße / Franziskusweg

Skizze



A15 - Fortführung bis zum Gewerbegebiet Achalaich

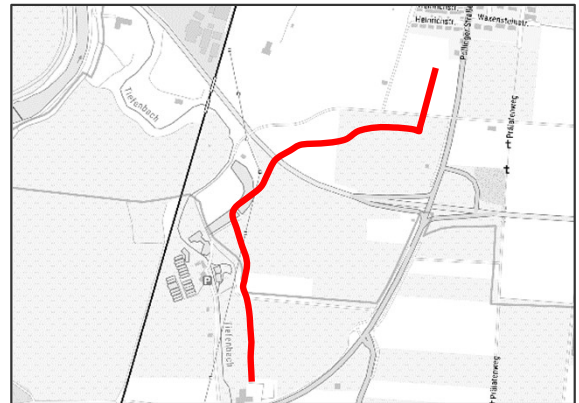
Aktuelle Situation

- durchgehender Feldweg von Franziskusweg zum Gewerbegebiet Achalaich
- Oberfläche teilweise Schotter oder in schlechtem Zustand
- ausreichende Breite (min. 2,50 m gegeben)

Maßnahme

- Sanierung und Ausbau erforderlich
- ggfs. Beleuchtung der Strecke, Anzahl und Standorte in Detailplanung zu prüfen (ggfs. mit Bewegungssensoren zum Schutz der Umwelt)
- 2 Untersuchte Varianten durch Weisser GBR

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität II
---	------------------------

Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
 Breiten

Route B - über Nordendstraße, Karl-Böhaimb-Straße, Altstadt, Prälatenweg



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Legende



Route B



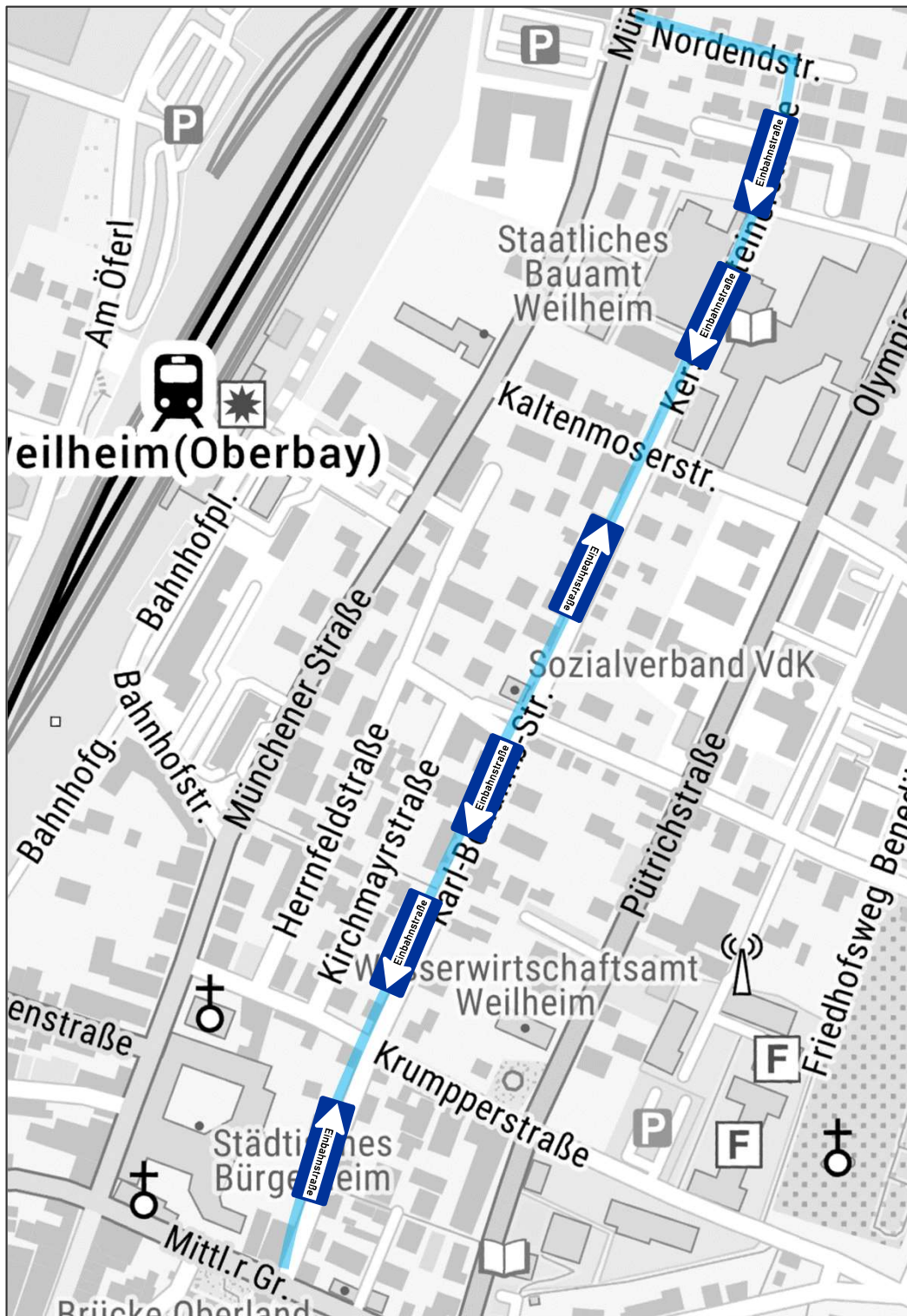
derzeit keine Maßnahmen
vorgesehen

B1 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Karl-Böhaimb-Straße

Aktuelle Situation


- geplante Fahrradstraße Karl-Böhaimb-Straße
- keine Bevorrechtigung des Fahrradverkehrs
- Vermeiden von durchfahrenden Kfz-Verkehre mit hohen Geschwindigkeiten durch ggfs. gegenläufige Einbahnrichtungen (maximal Variante dargestellt).

Übersichtslageplan - geplante Einbahnstraßenrichtung



B1 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Karl-Böhaimb-Straße

Maßnahme

- Bevorrechtigung durch Zeichen , verkehrsberuhigte Bereiche und abgesenkte Bordsteine sowie private Wege und Zufahrten sind nachrangig
- markante Markierung zur Verdeutlichung der veränderten Situation
- Markieren der Stellplätze im Straßenraum
- teilweise Verengung der Fahrbahn an Einmündungen durch Sperrflächen oder baulich
- Anlieger frei auf der Fahrradstraße

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

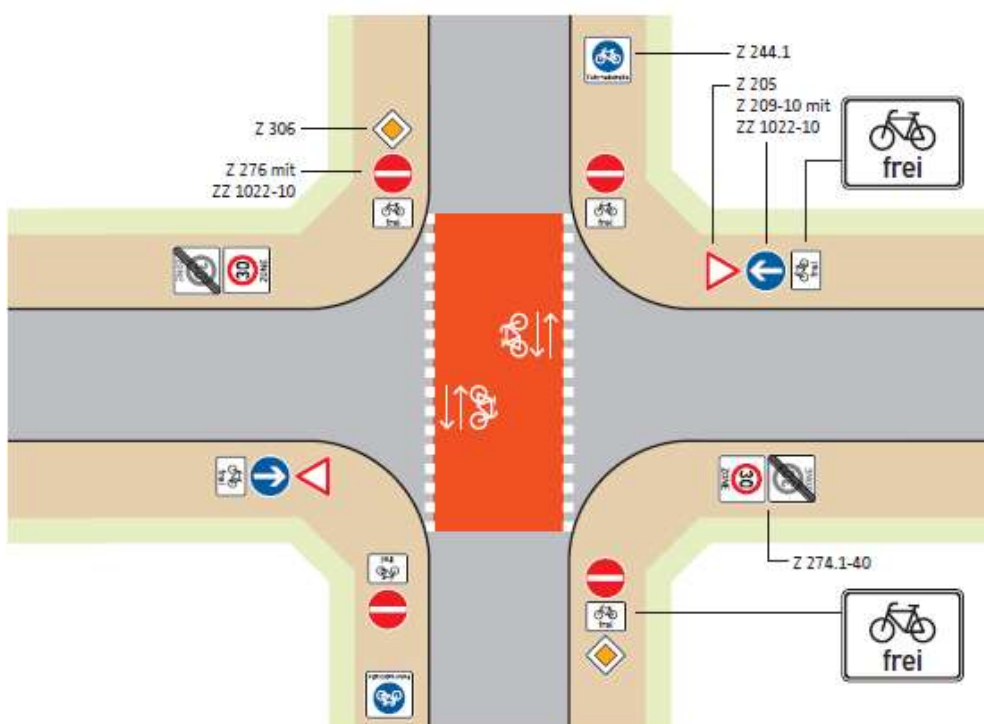
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

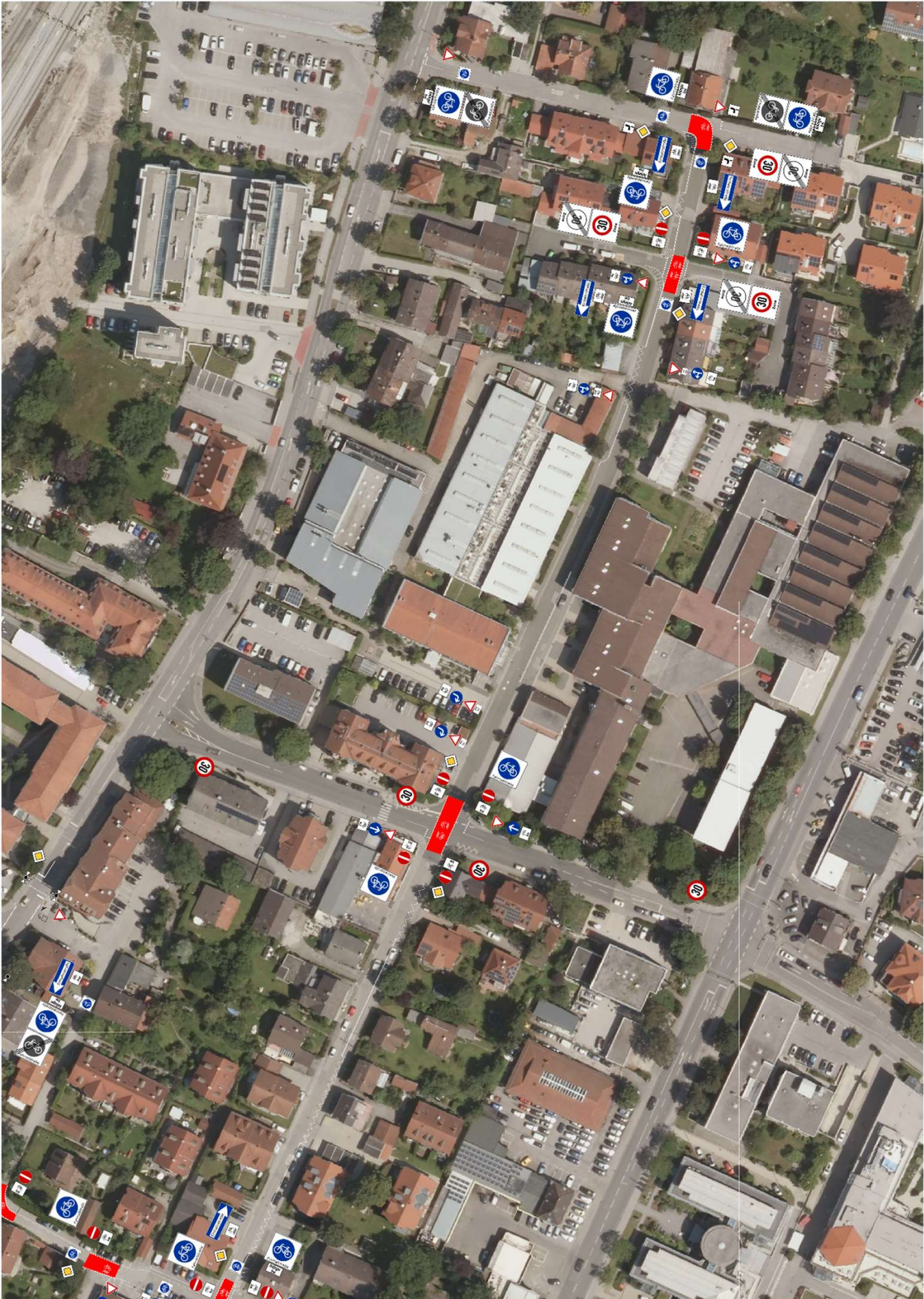
- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



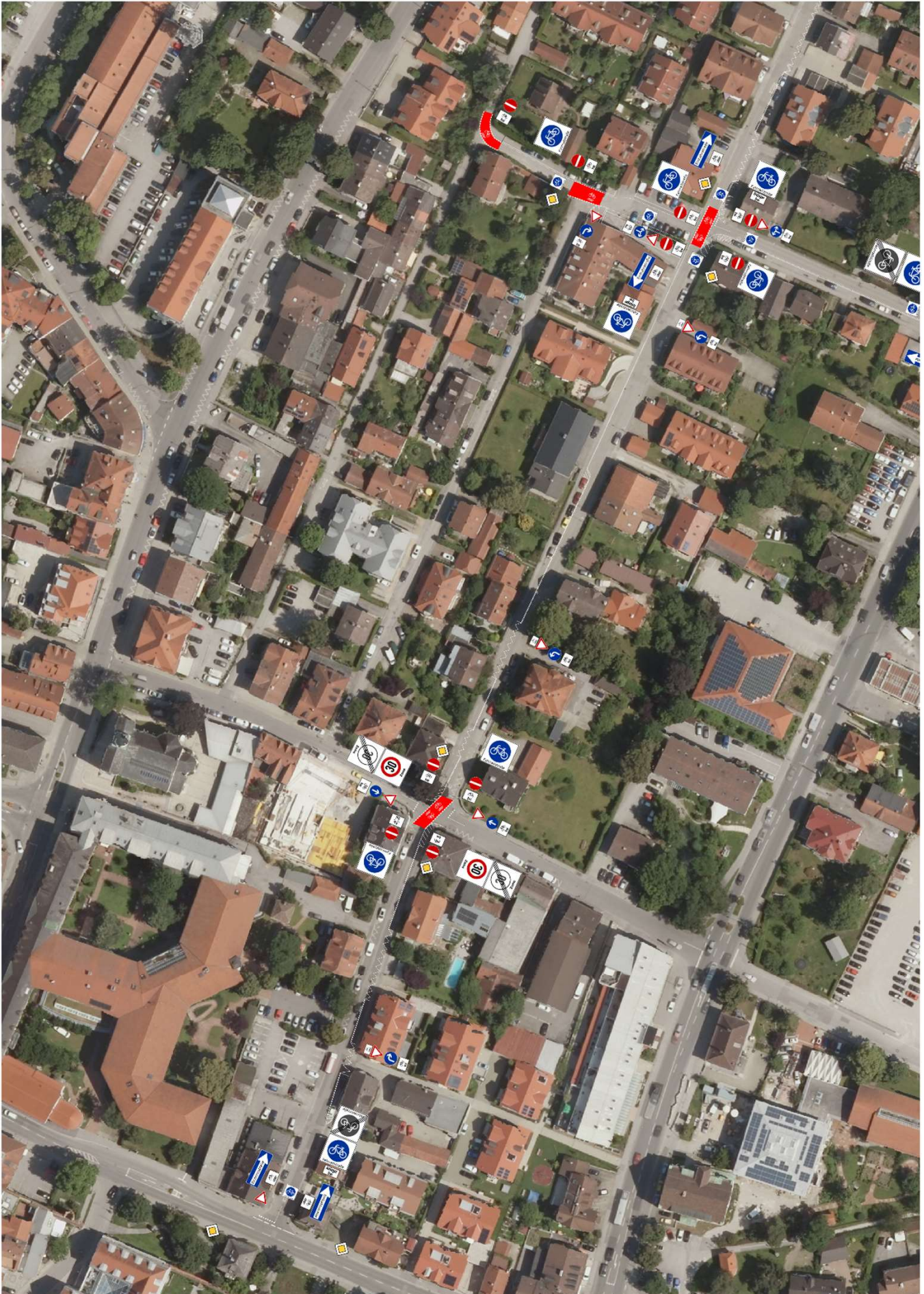
B1 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Karl-Böhaimb-Straße

Skizze



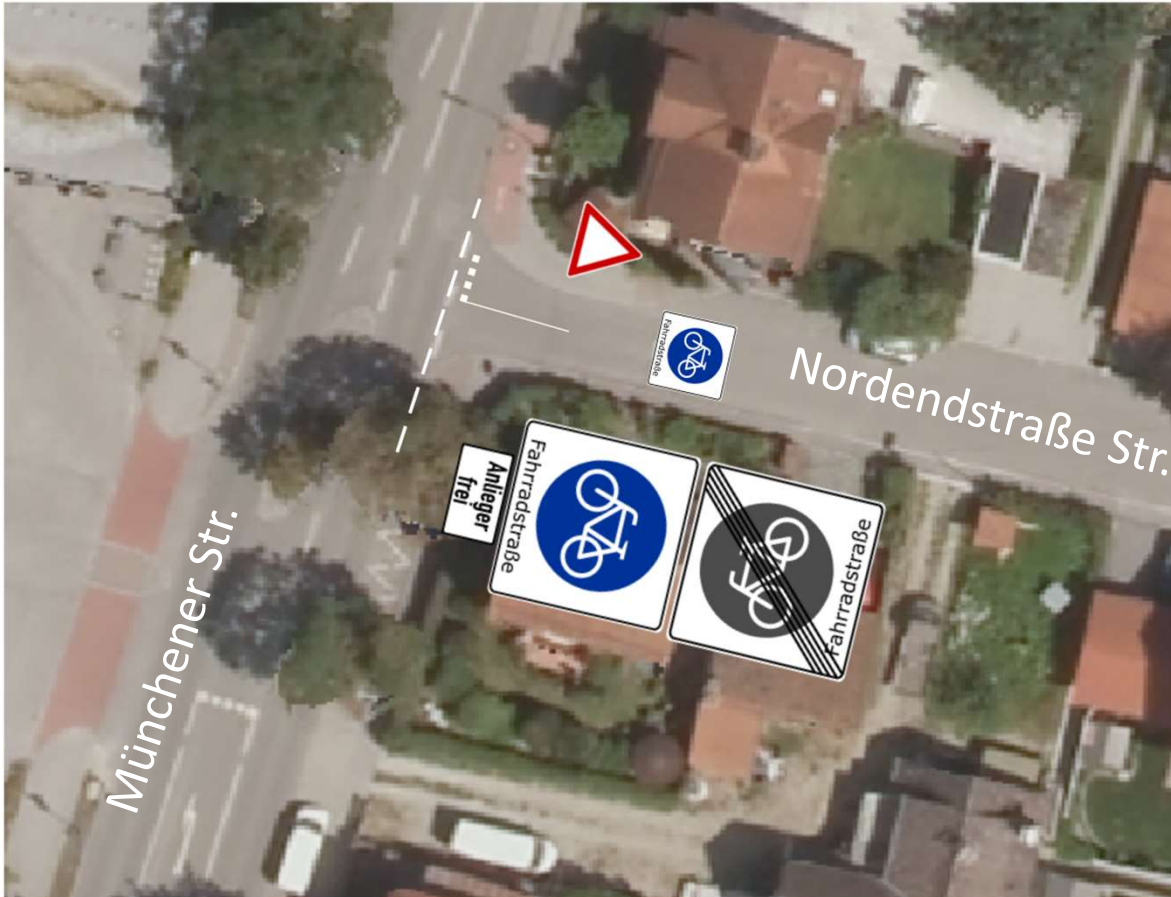
B1 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Karl-Böhaimb-Straße

Skizze



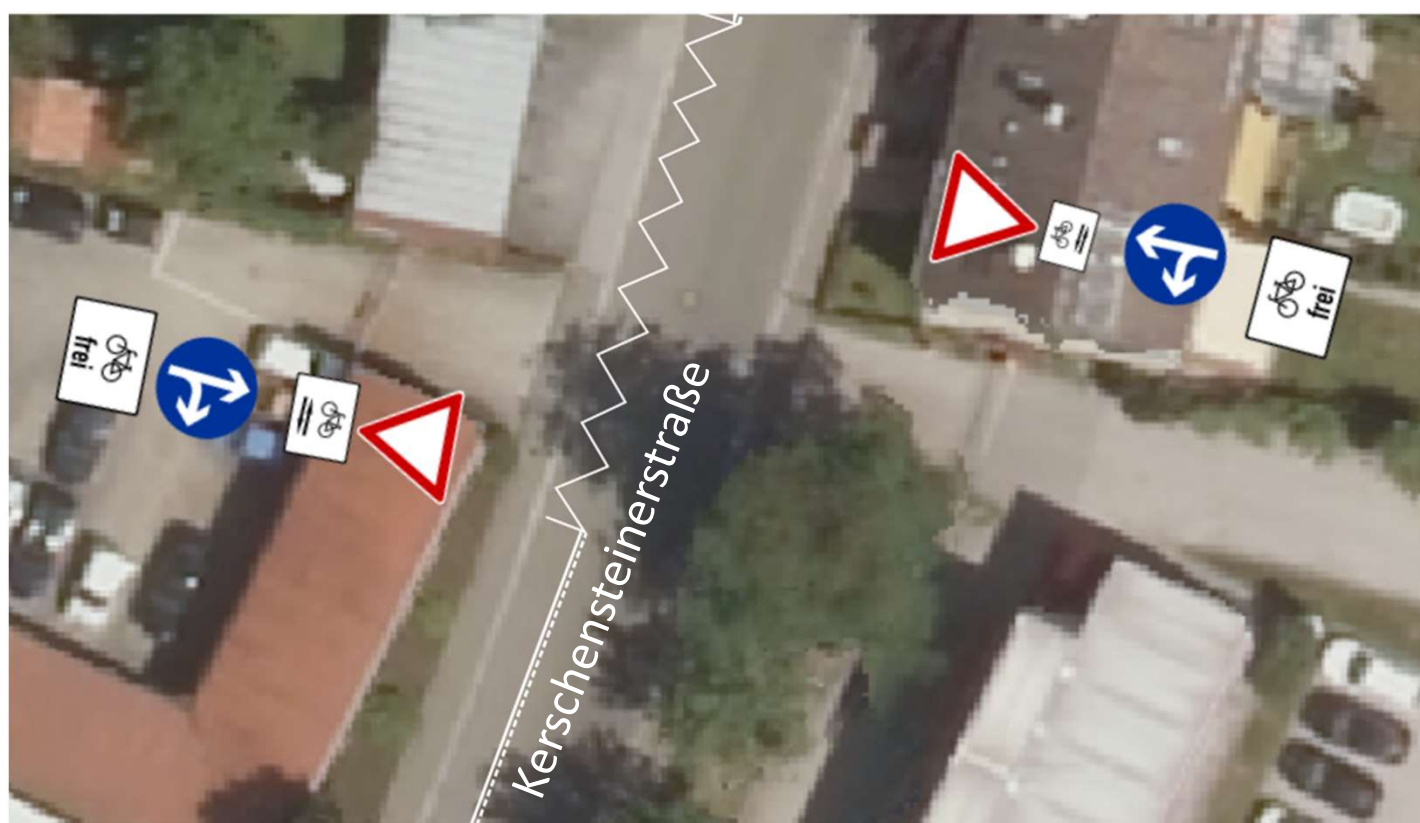
B1 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Karl-Böhaimb-Straße

Skizze



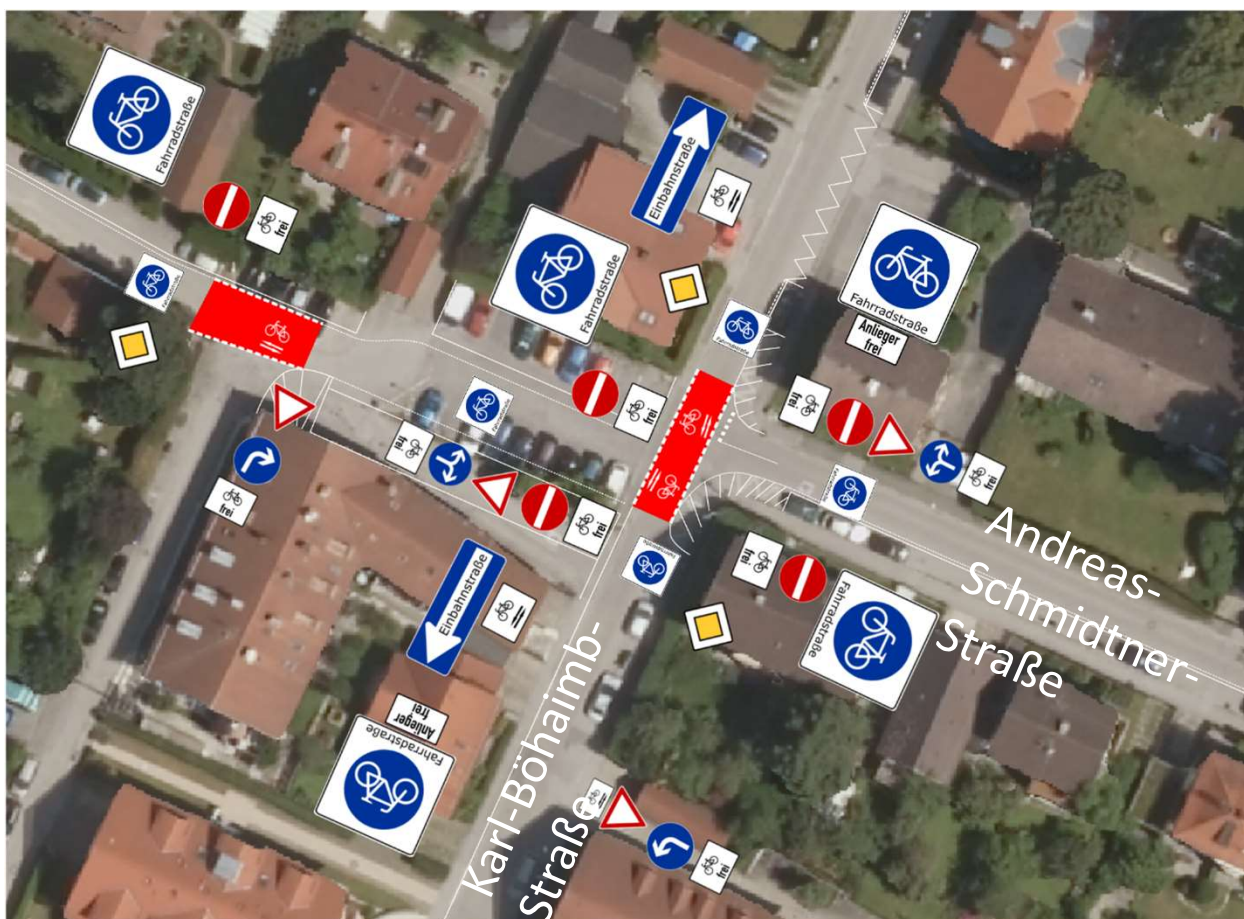
B1 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Karl-Böhaimb-Straße

Skizze



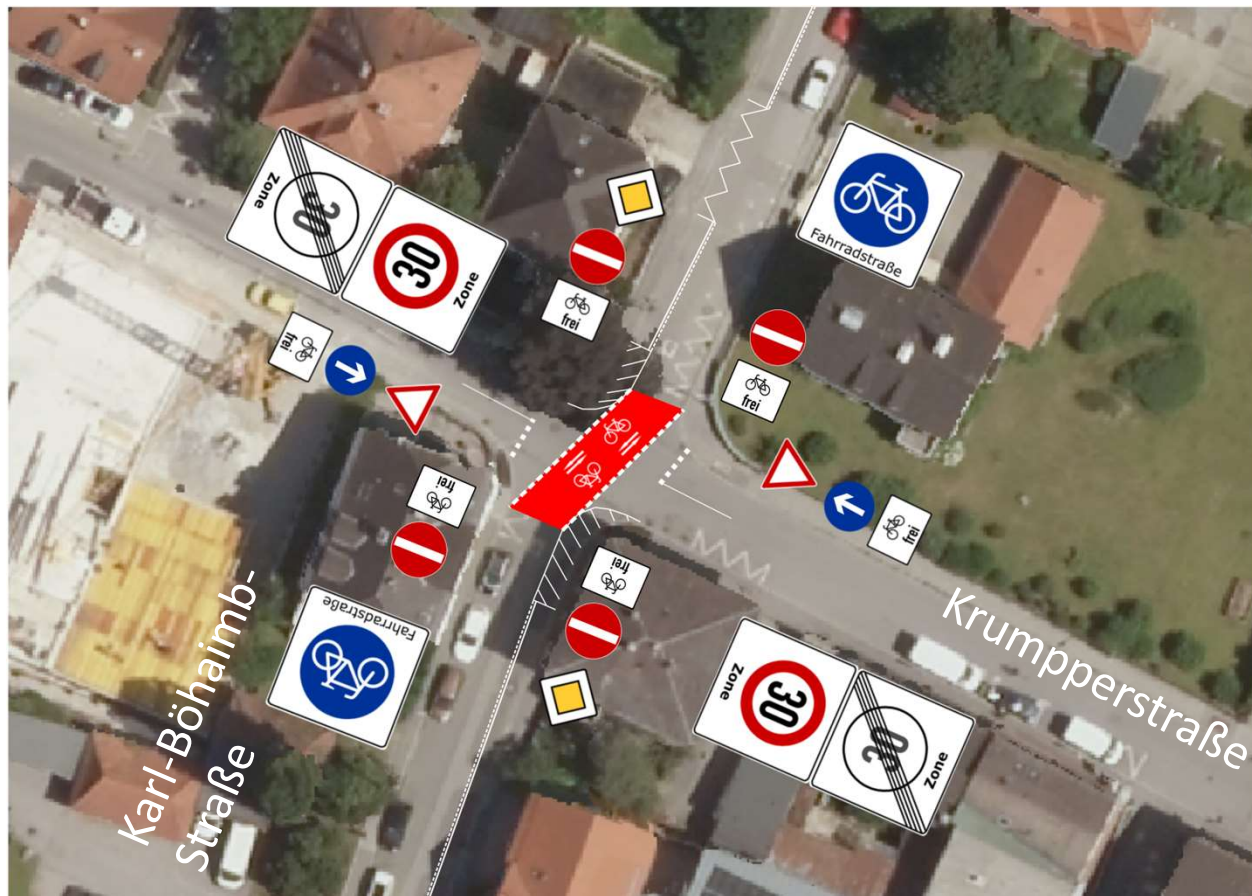
B1 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Karl-Böhaimb-Straße

Skizze



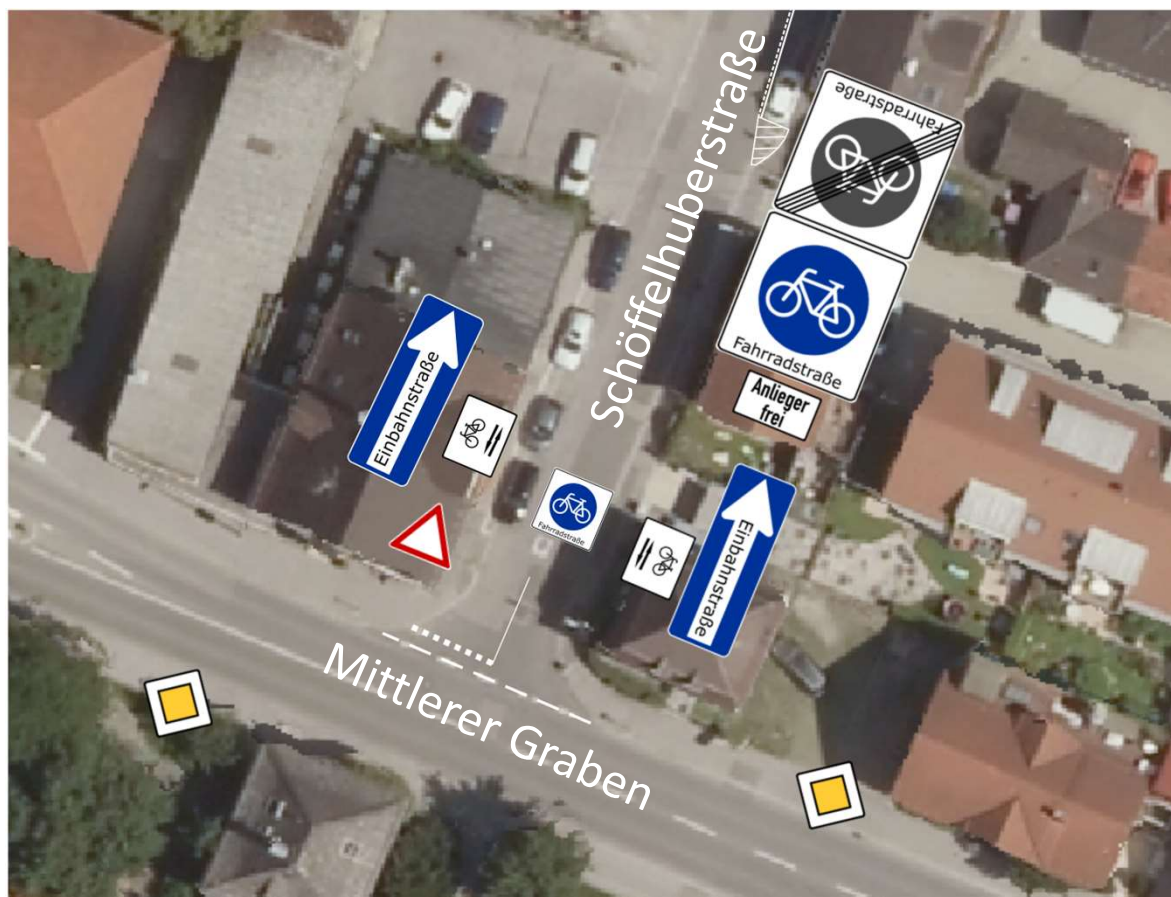
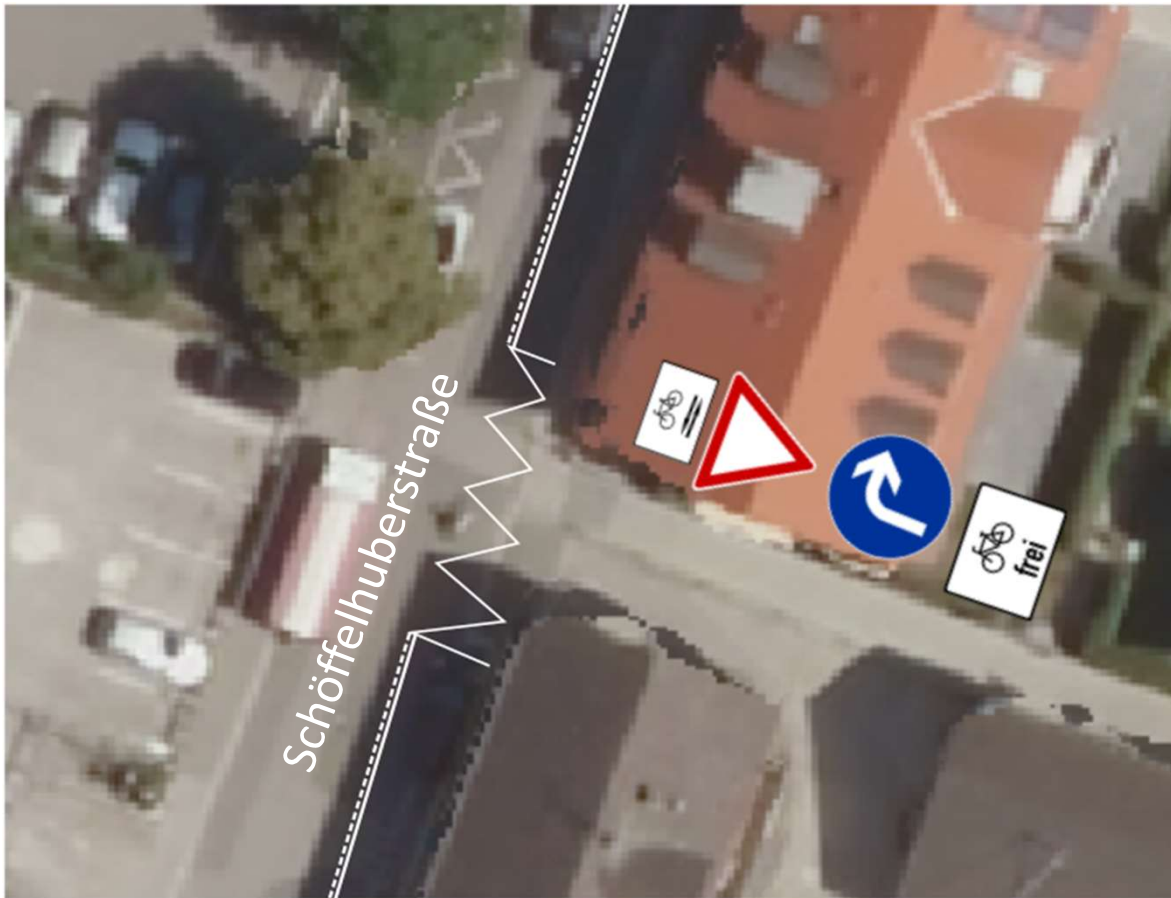
B1 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Karl-Böhaimb-Straße

Skizze



B1 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Karl-Böhaimb-Straße / Schöffelhuberstraße

Skizze



B1.1 - Knotenpunkt Karl-Böhaimb-Straße / Kaltenmoserstraße

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen
- Fahrradstraße führt über eine Kfz-Straße mit Busverkehren

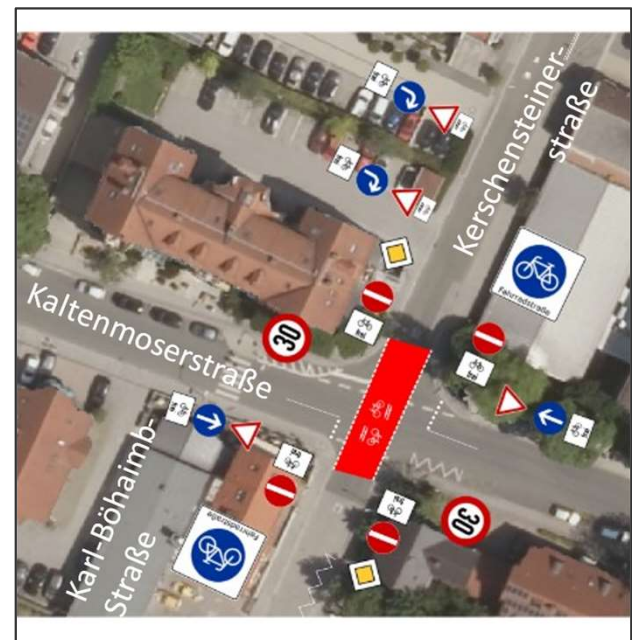
Maßnahme

- Ändern der Vorrangrichtung (Leistungsfähigkeit prüfen)
- ggfs. Auframpung zur Verdeutlichung der Situation
- ggfs. Stoppschilder anstatt Vorfahrtachten

Übersichtslageplan



Skizze



Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

B1.2 - Knotenpunkt Karl-Böhmb-Strasse / Andreas-Schmidtner-Strasse

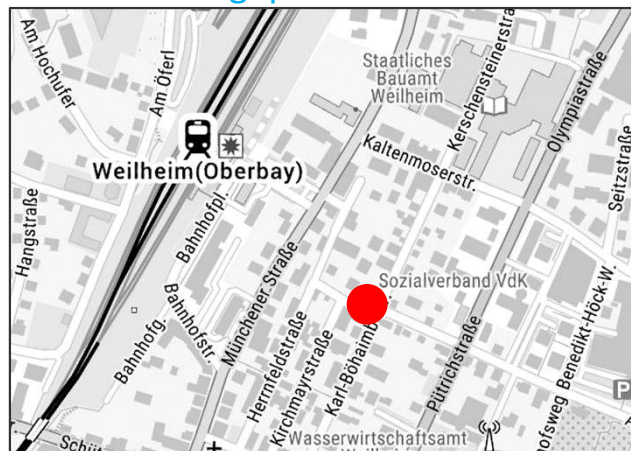
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen
- Kreuzen zweier Fahrradstraßen
- Bestand führt über Parkplatz mit Senkrechtstellplätzen

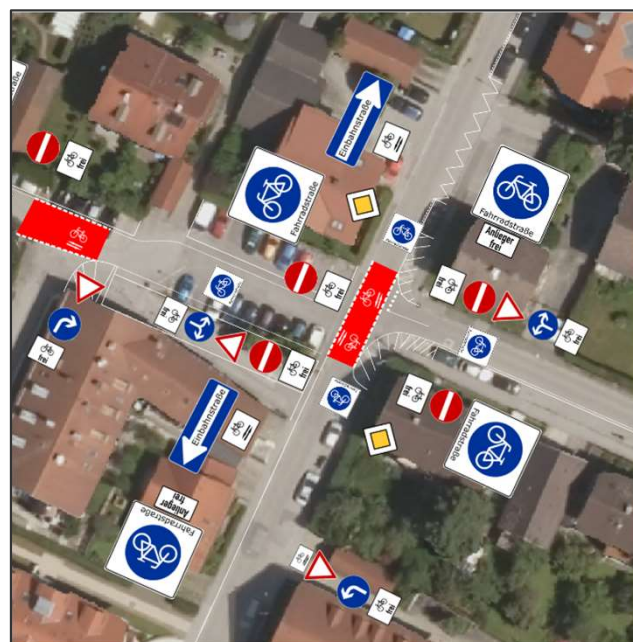
Maßnahme

- Vorrangrichtung entsprechend der Fahrradverkehrsmengen (prüfen)
- ggfs. Rechts vor Links Kreuzung, um beide Fahrradstraßen gleichrangig zu führen
- Umgestalten des Parkplatzes
- Verschieben der südlichen Stellplätze nach Süden
- Markieren von Sicherheitstrennstreifen min. 0,75 m

Übersichtslageplan



Skizze



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

B2 - Mittlerer Graben/ Schöffelhuberstraße/ Vötterlgasse

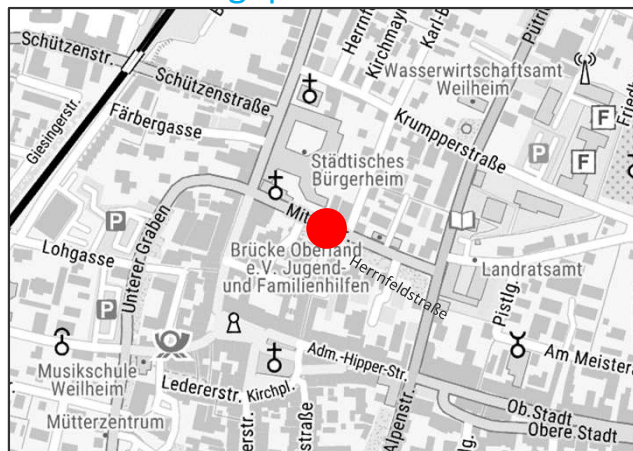
Aktuelle Situation

- derzeit keine Querungshilfe für den Radverkehr vorhanden
- Verkehrsmengen: 5.100 Kfz/24h
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Schutzstreifen bis Schöffelhuberstraße vorhanden

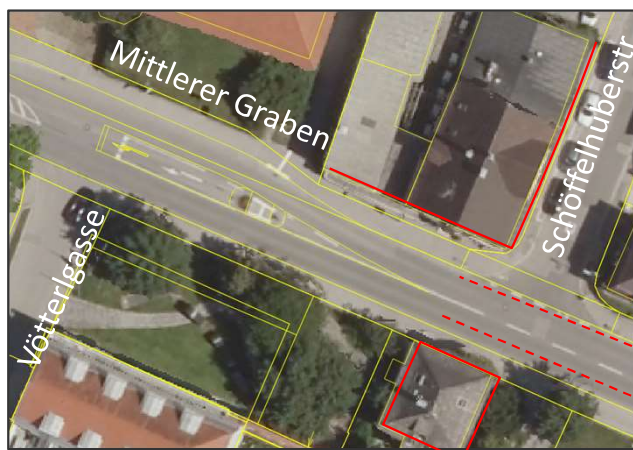
Maßnahme

- Streckenbezogenes Tempo 30 auf Mittlerer Graben durch angrenzendes Bürgerheim / Altenheim → erhöhte Sicherheit für den Fahrradverkehr
- generelles Überholverbot durch Platzverhältnisse aufgrund der Mittelinsel und der durchgezogenen Linie
- Führung der Fahrradfahrer im Mischverkehr ggfs. Unterstützung durch Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn (Testphase)
- nicht ausreichend Platz auf der Fahrbahn für Radinfrastruktur
- Führen des Radverkehrs abseits der Fahrbahn durch Bebauung nicht möglich
- Führung mit Gehweg - Radfahrer frei ohne Querungshilfe nicht sinnvoll - vorhandene Querungshilfe zu schmal für den Radverkehr

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
kurzfristig	I

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

B3 - Buxbaumgasse

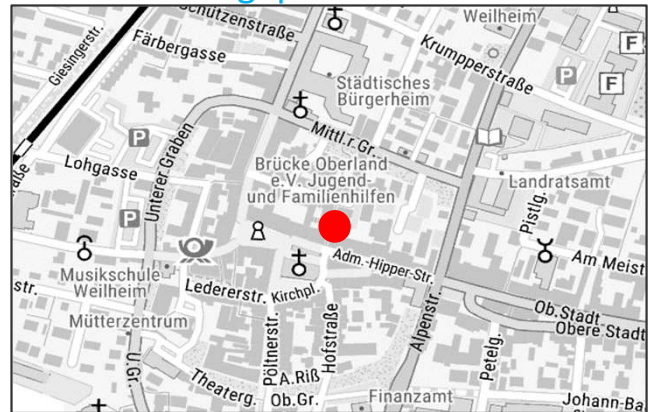
Aktuelle Situation

- Fußgängerweg
- Breite ca. 2,10 - 3,40 m

Maßnahme

- Beschluss durch den Stadtrat einer teilweise Öffnung der Buxbaumgasse für einen Probezeitraum von einem Jahr in dem „breiteren“ Abschnitt als gemeinsamer Geh- und Radweg
- Sensibilisieren mithilfe von Öffentlichkeitsarbeit des Fuß- und Radverkehrs zu einem Konfliktfreien miteinander, ggfs. in einen Gehweg – Radfahrer frei umwandeln
- Umsetzung bereits 2021

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Maßnahmenart:

- baulich
- Markierung
- StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
- Breiten

Realisierungszeitraum umgesetzt	Priorität II
---------------------------------	--------------

B4 - Hofstraße

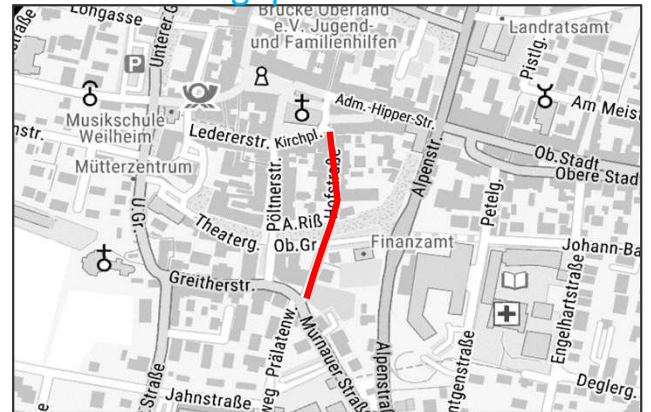
Aktuelle Situation

- innenstadtnah
- verkehrsberuhigter Bereich
- Einbahnstraße (von Nord nach Süd)

Maßnahme

- Beibehalten des Verkehrsberuhigten Bereiches zum Schutz der Fußgänger im Innenstadtbereich
- Verbreitern der Fahrbahnbreite nur durch Einschränkungen beim Parken möglich
- Beurteilung der benötigten Stellplätze ohne Untersuchung nicht möglich

Übersichtslageplan



Skizze



Realisierungszeitraum Mittel-/langfristig	Priorität III
---	-------------------------

Maßnahmenart:

- baulich
- Markierung
- StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

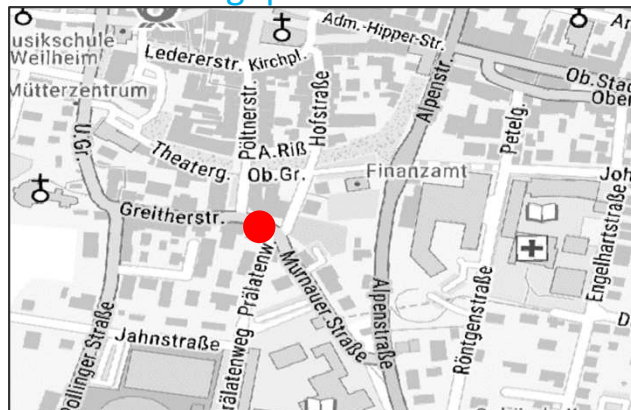
- Verkehrsmengen
- Breiten

B5 - Prälatenweg / Murnauer Straße / Pöltnerstraße / Augsburgener Straße

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h auf Pöltnerstraße / Murnauer Straße (Staatsstraße)
- schlechte Sichtbeziehungen durch Kurve und Parkplätze westlich des Prälatenwegs
- vmtl. hohes Schülerverkehrsaufkommen und wichtige Achse im Radverkehr
- Spiegel vorhanden

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Maßnahme

- Entfernen der Stellplätze im Sichtfeld
- Bedarf einer Detailuntersuchung und -planung des Knotenpunktes

Mögliche Varianten:

- Minikreisverkehr
- Bevorrechtigung Nord-Süd und ggfs. Anhebung als Plateau
- Lichtsignalanlage

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum Kurz-/mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

B6 - Prälatenweg – Jahnstraße und Parkplatz

Aktuelle Situation

- abbiegende Vorfahrtsbeziehung Nord-West
- Führung über Parkplatz

Maßnahme

- Umgestaltung des Knotenpunktes im Sinne einer weichen Separation („Shared Space“) durch Gestaltung (Auframpung, Pflasterung, etc.), aufgrund von unterschiedlichen Nutzungsansprüchen wie erhöhtes Fußgängeraufkommen (u.a. Schule), Radachse, Erschließungsstraße Wohngebiet, Busverkehre, etc.
- Umgestaltung des Parkplatzes zur Fahrradstraße mit 0,75 m Sicherheits-trennstreifen je Seite zu den Stellplätzen und einer Fahrbahn von ca. 4,50 m

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
kurzfristig	I

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

B7 - Knotenpunkt Prälatenweg / Waisenhausstraße

Aktuelle Situation

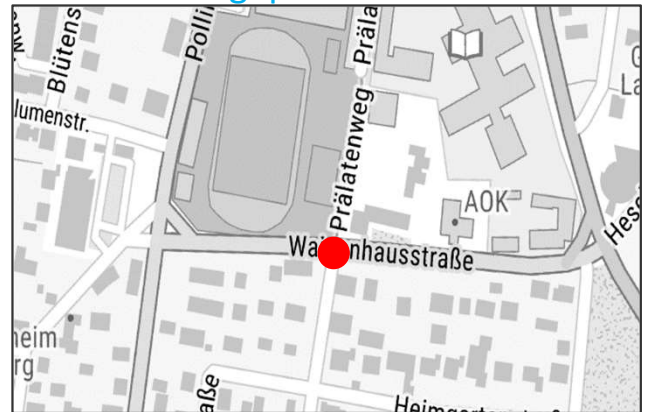
- Tempo 50 auf der Waisenhausstraße
- hohe Kfz-Verkehre (ca. 12.000 Kfz/24h)
- Querungsbedarf Schülerverkehre und wichtige Achse im Radverkehr
- Querungshilfe für Fußgänger

Maßnahme

- unterstützend: Geschwindigkeitsreduzierung (Streckenbezogen) aufgrund von Schülerverkehren im Bereich der Mittelinsel
- Variante 1 (siehe Skizze):
 - erweiterte Fußgängersignalisierung - Anforderung bei Bedarf
 - aufgrund der hohen Verkehrsmengen empfohlen
- Variante 2 (wenn keine Staatsstraße mehr):
 - Bevorrechtigung für den Radverkehr und verbreiteter Mittelinsel für den Fußverkehr, ggfs. auch mit Signalisierung

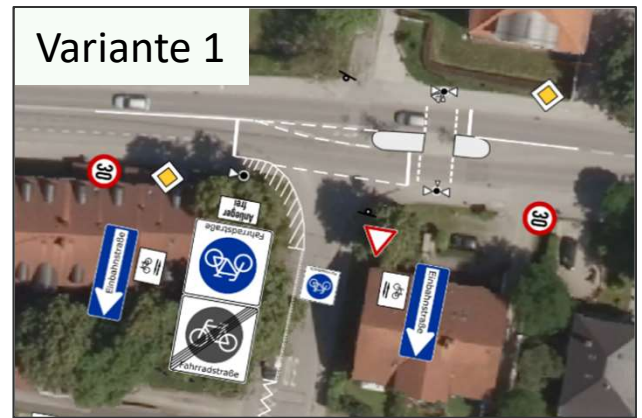
→ Leistungsfähigkeit muss nachgewiesen werden. Detailuntersuchung ist erforderlich mit Ermittlung der Verkehrsmengen in den verschiedenen Verkehrsarten und Abschätzung der künftigen Nachfrage im Radverkehr.

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Maßnahmenart:

- baulich
- Markierung
- StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
- Breiten

Realisierungszeitraum Kurz-/mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

B8 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Prälatenweg → Pilotprojekt

Aktuelle Situation


- keine Bevorrechtigung des Fahrradverkehrs
- Vermeiden von durchfahrenden Kfz-Verkehre mit hohen Geschwindigkeiten durch gegenläufige Einbahnrichtungen (einmaliger Wechsel).
- Pilotprojekt mit einmaligem Wechsel der Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr wurde durch den Stadtrat beschlossen

Übersichtslageplan - geplante Einbahnstraßenrichtung



B8 - Knotenpunkte auf der Prälatenweg

Maßnahme

- Bevorrechtigung durch Zeichen , verkehrsberuhigte Bereiche und abgesenkte Bordsteine sowie private Wege und Zufahrten sind nachrangig
- markante Markierung zur Verdeutlichung der veränderten Situation
- Markieren der Stellplätze im Straßenraum
- teilweise Verengung der Fahrbahn an Einmündungen durch Sperrflächen oder baulich
- Anlieger frei auf der Fahrradstraße
- Freigabe von Busverkehren auf der Einbahnstraße im südlichen Abschnitt (ab Zugspitzstraße)

Realisierungszeitraum	Priorität
kurzfristig	I

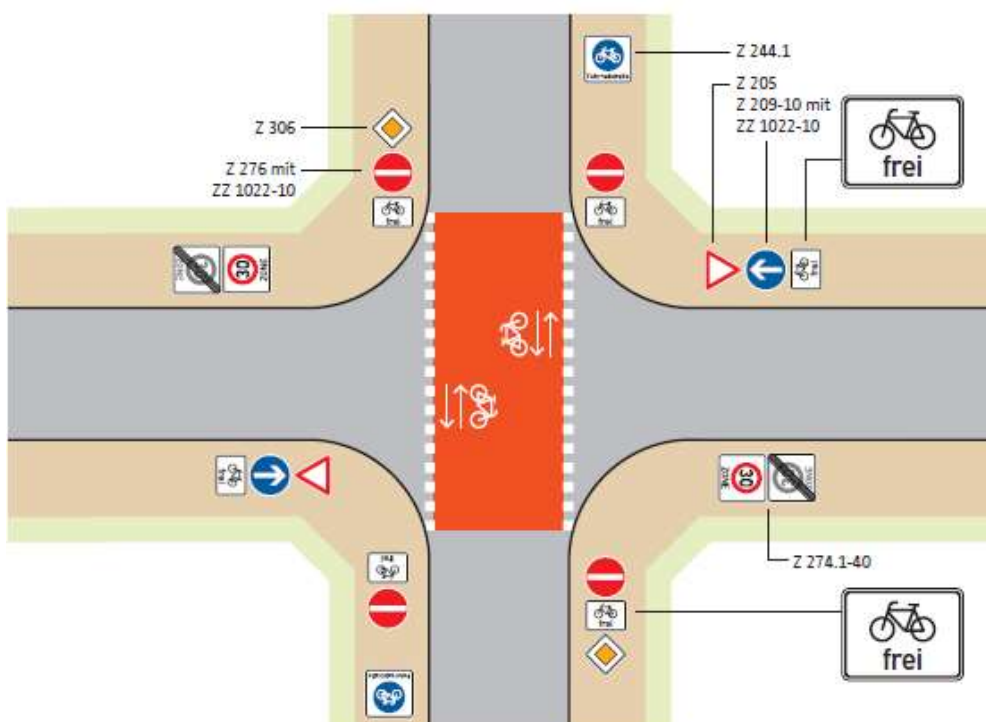
Maßnahmenart:

- baulich
- Markierung
- StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

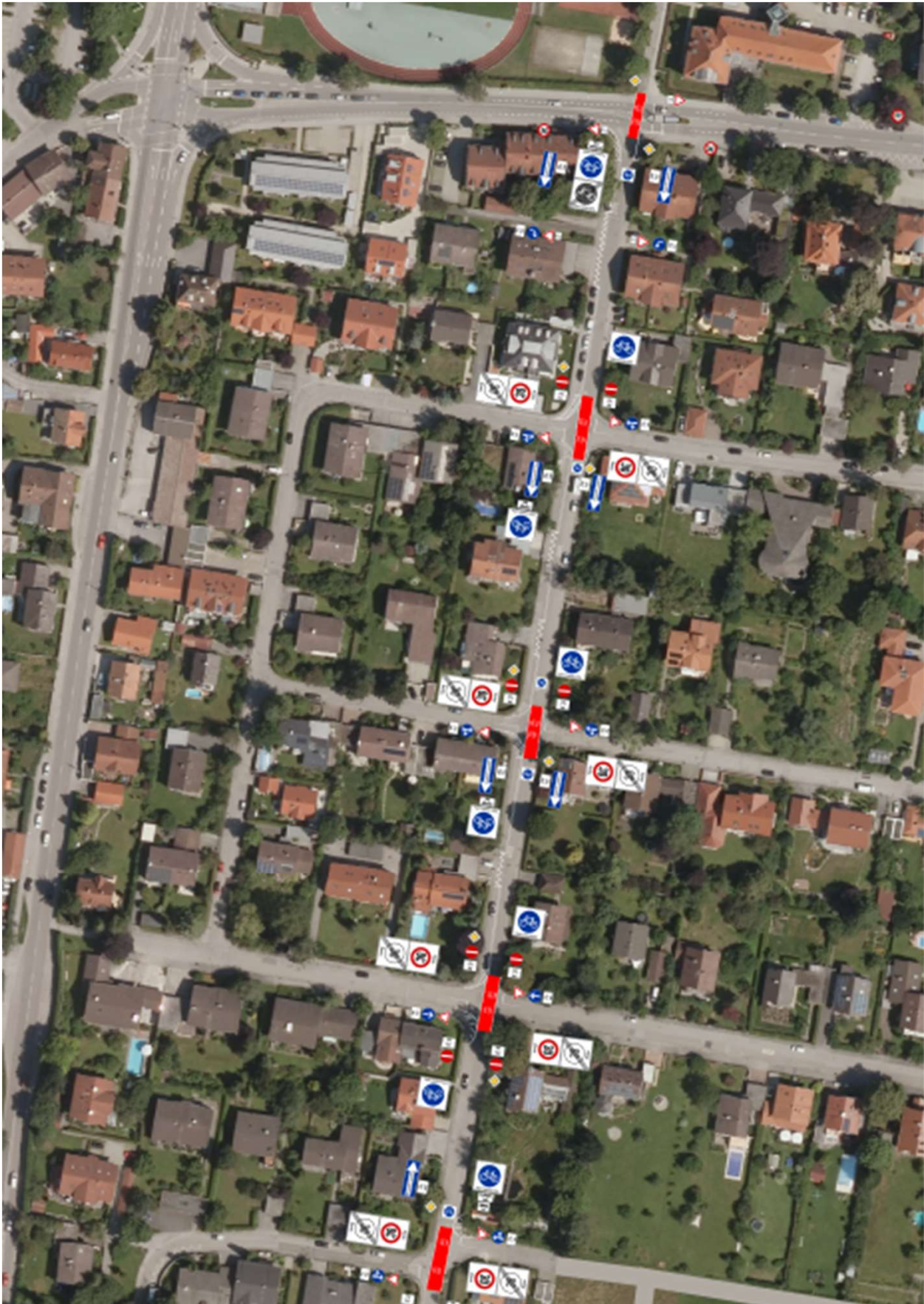
- Verkehrsmengen
- Breiten

Musterlösung



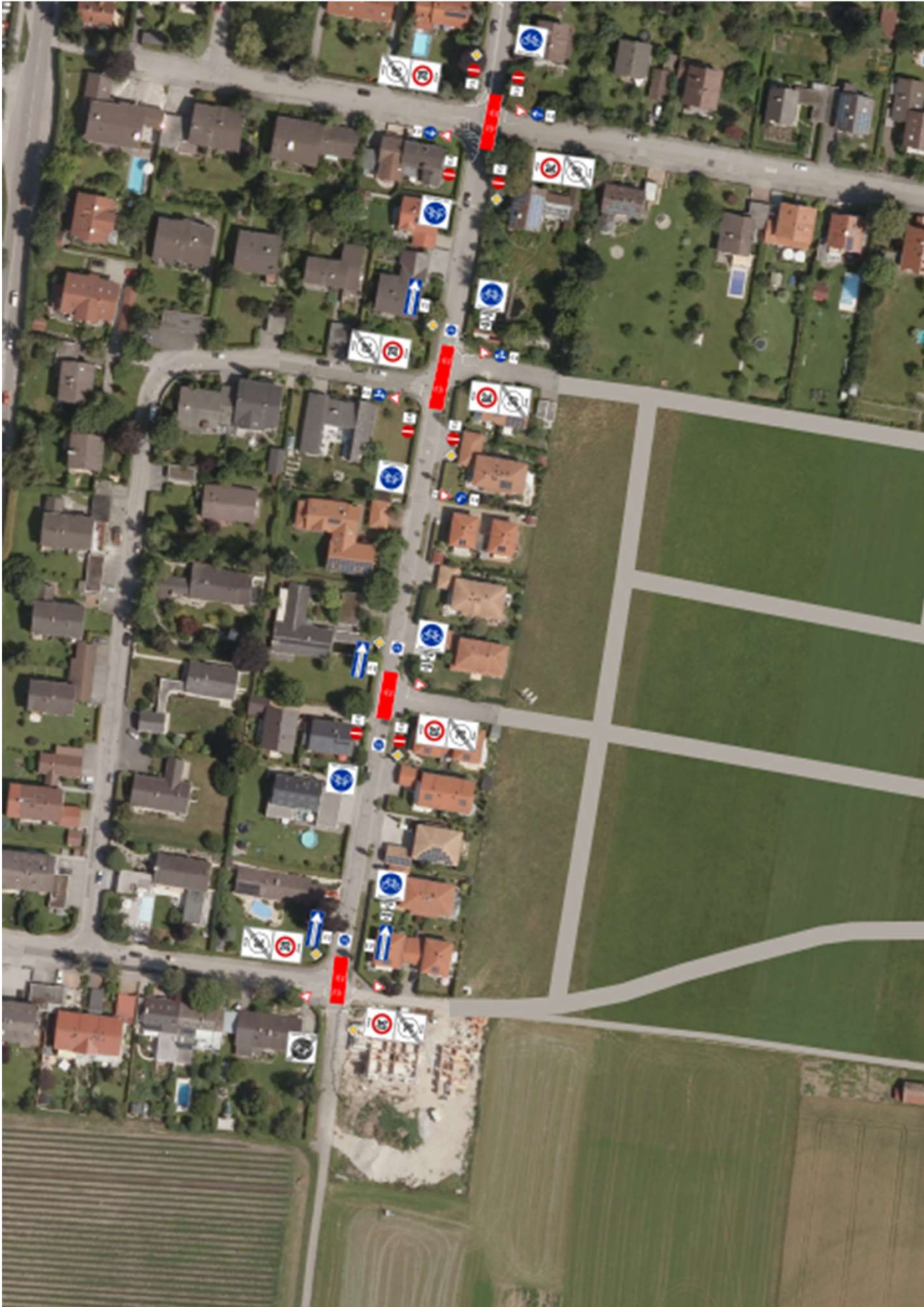
B8 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Prälatenweg

Skizze



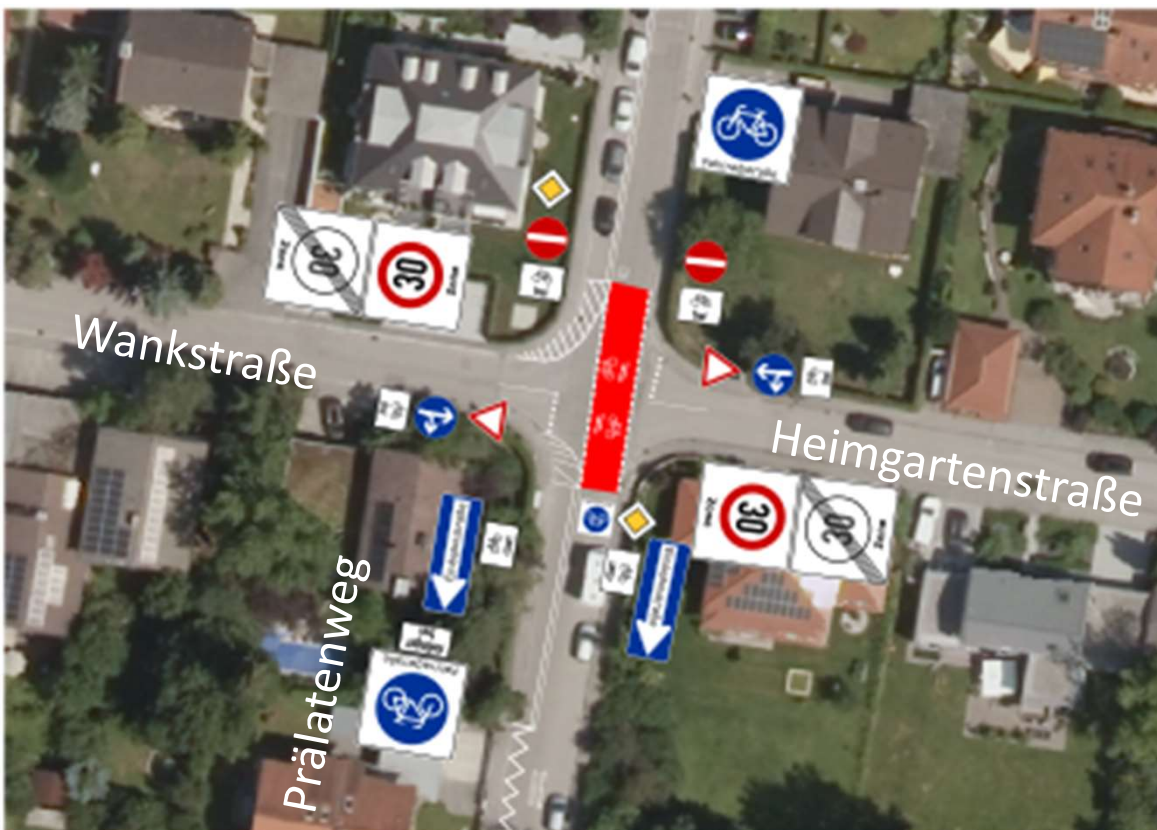
B8 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Prälattenweg

Skizze



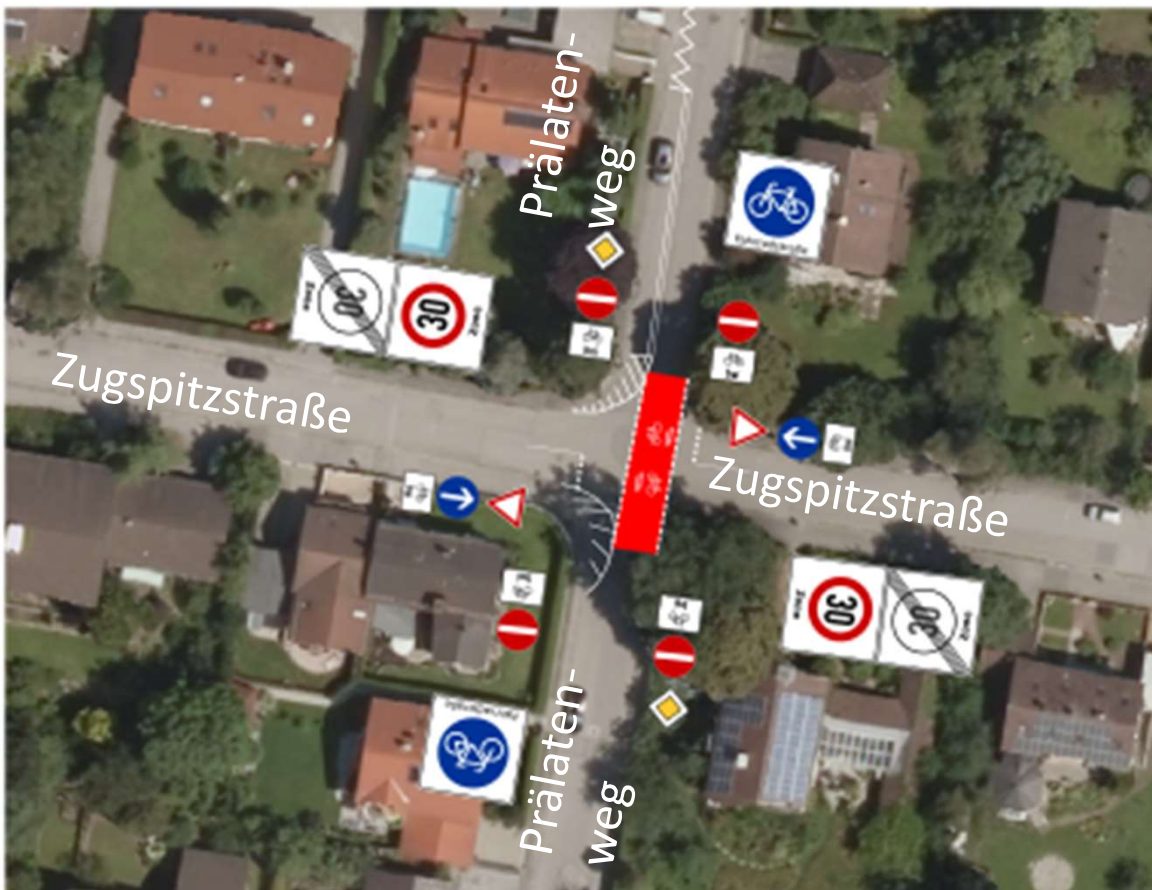
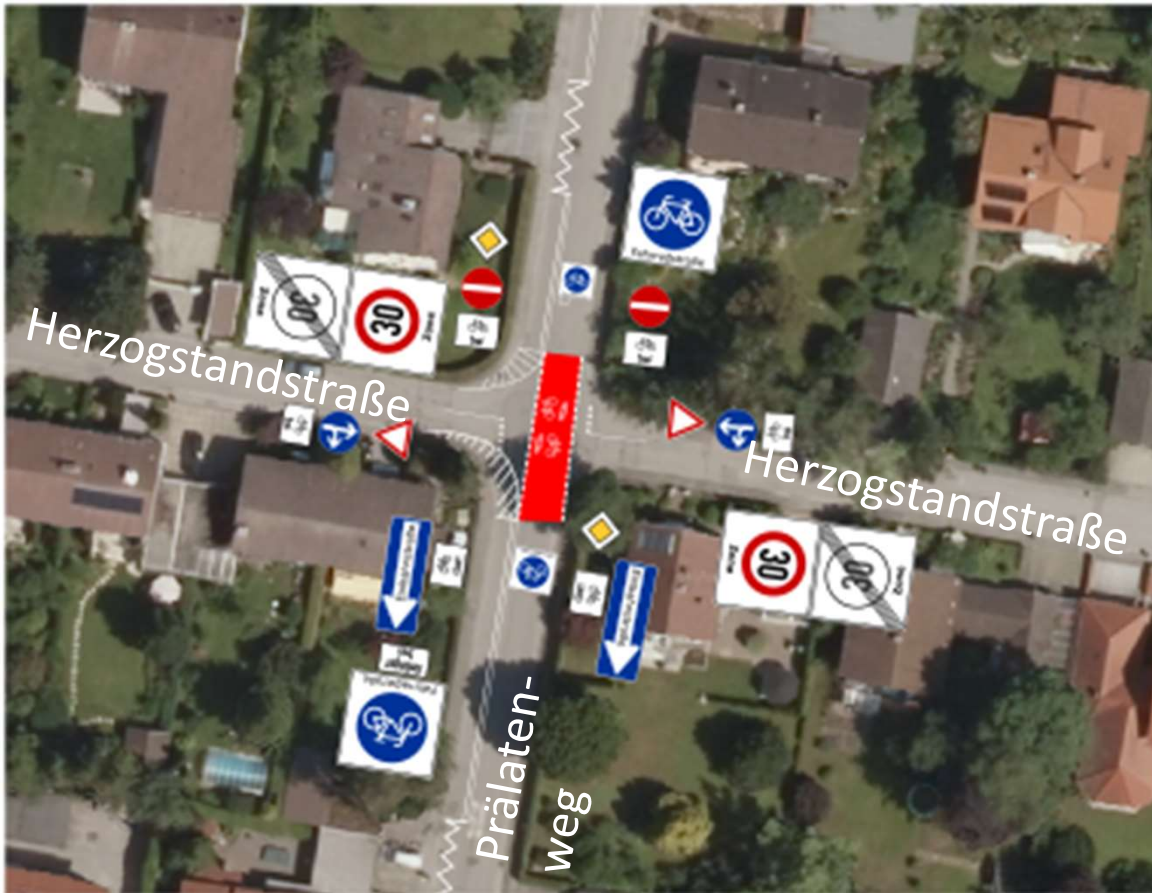
B8 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Prälatenweg

Skizze



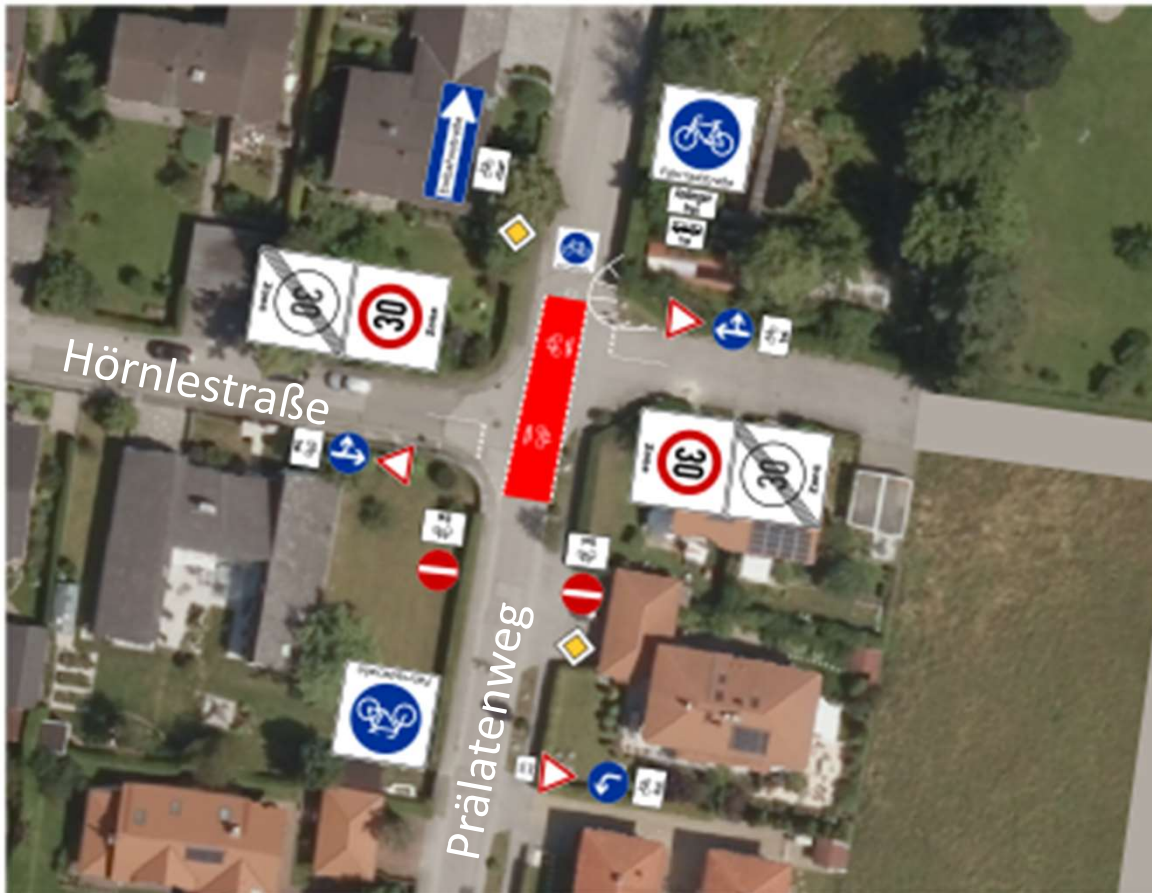
B8 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Prälatenweg

Skizze



B8 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Prälatenweg

Skizze

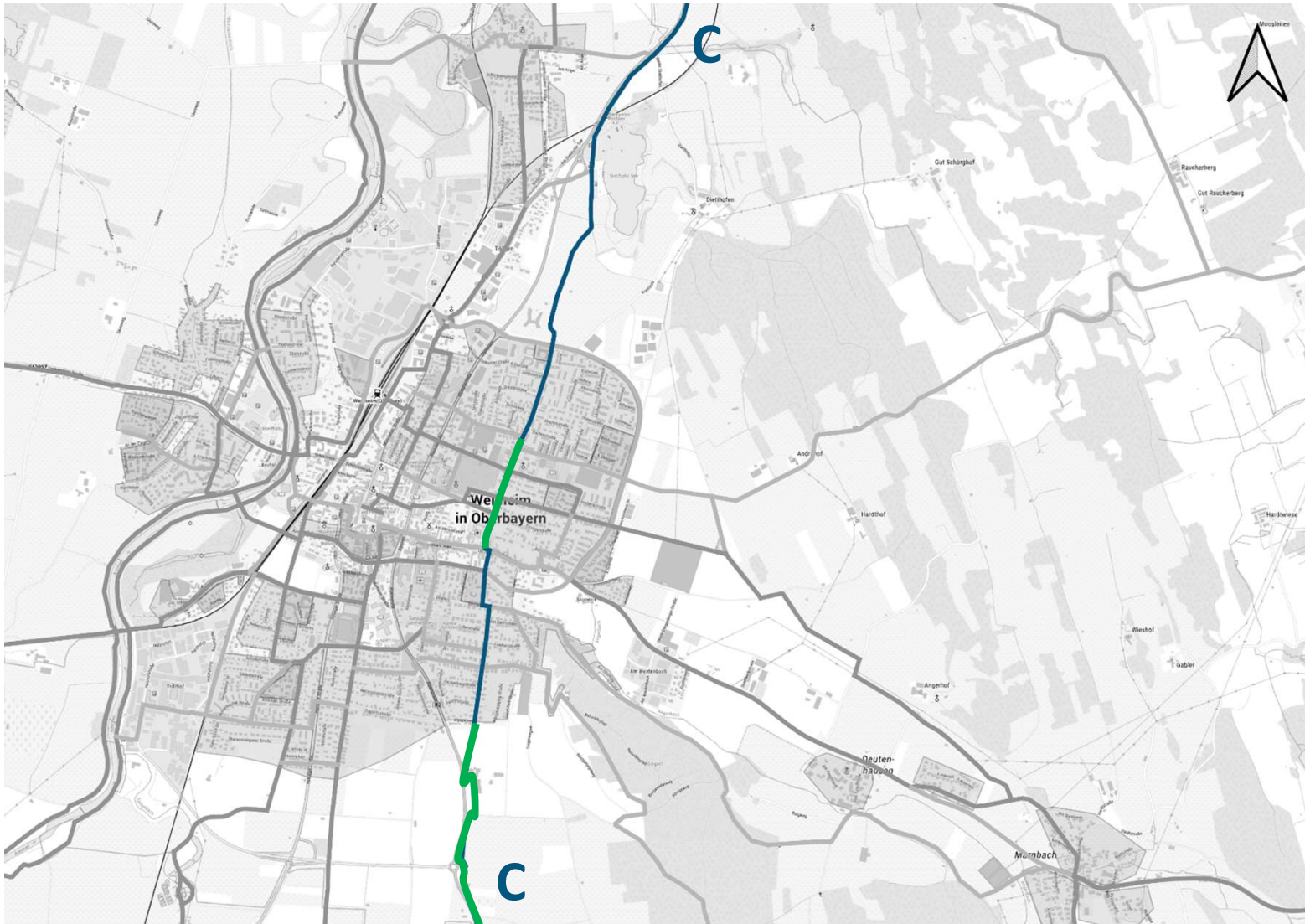


B8 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Prälatenweg

Skizze





Route C -über Dietlhofer See, Römerstraße, Steinstraße, Krottenkopfstraße



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Legende

-  Route C
-  derzeit keine Maßnahmen vorgesehen

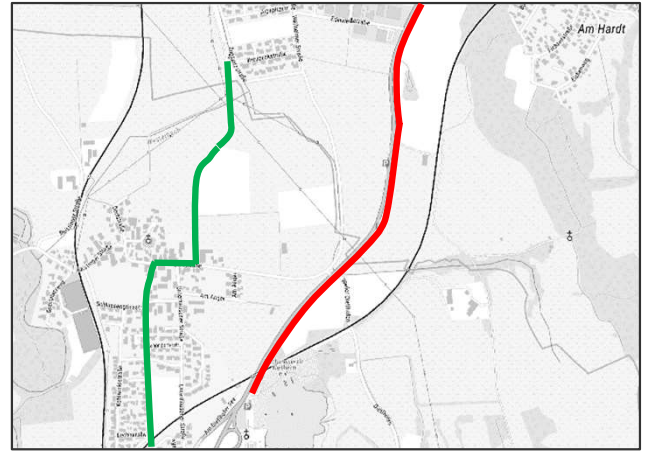
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeiten: bis zu 100 km/h
- keine Radinfrastruktur entlang der B2 zwischen Dietlhofer See und Wielenbach

Maßnahme

- Bau eines einseitigen fahrbahnbegleitenden Radweges entlang der B2
- Bestandteil des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Weilheim-Schongau
- alternative Führung über Unterhausen nach Wielenbach vorhanden (—)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum langfristig	Priorität III - Umsetzung durch Landkreis
---	---

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

C2 - Römerstraße zwischen Narbonner Ring und Kaltenmoserstraße

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- Verkehrsmengen: ca. 2.000-3.000 Kfz/24h
- Fahrbahnbreite: ca. 7,00m
- stellenweise einseitiges Längsparken

Maßnahme

- Ausweisen als Fahrradstraße
- Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken (min. 0,5 m) einzeichnen (ERA 2010)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

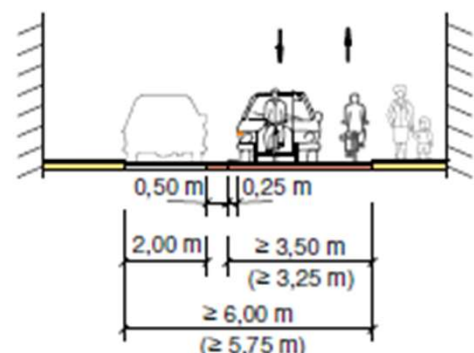
Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



C3 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Römerstraße (Kaltenmoserstraße - Narbonner Ring)

Aktuelle Situation

- keine Bevorrechtigung des Fahrradverkehrs auf der geplanten Fahrradstraße Römerstraße
- Busverkehr über Ahornstraße / Römerstraße
- Vermeiden von durchfahrenden Kfz-Verkehre mit hohen Geschwindigkeiten durch ggfs. gegenläufige Einbahnrichtungen (maximal Variante dargestellt).

Maßnahme

- Bevorrechtigung durch Zeichen (oder Z301), verkehrsberuhigte Bereiche und abgesenkte Bordsteine sowie private Wege und Zufahrten sind nachrangig
- markante Markierung zur Verdeutlichung der veränderten Situation
- Markieren der Stellplätze im Straßenraum
- teilweise Verengung der Fahrbahn an Einmündungen durch Sperrflächen oder baulich
- Anlieger frei auf der Fahrradstraße

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

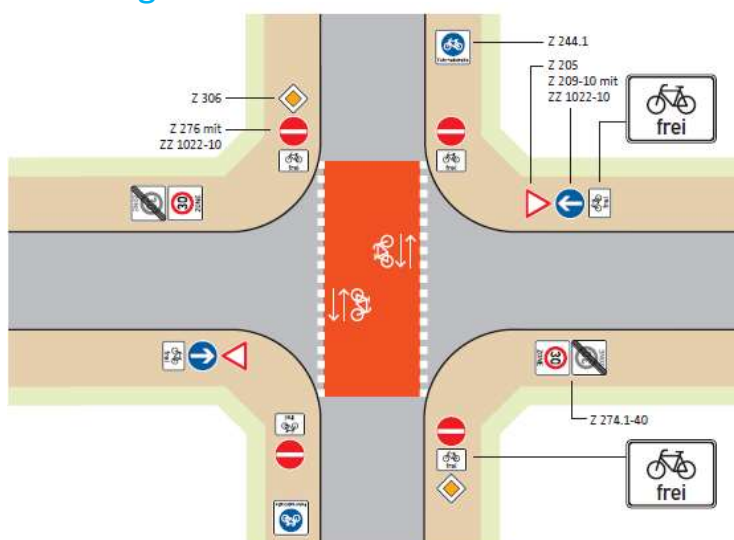
Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Realisierungszeitraum
mittelfristig

Priorität
I

Musterlösung



C3 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Römerstraße (Kaltenmoserstraße - Narbonne Ring)

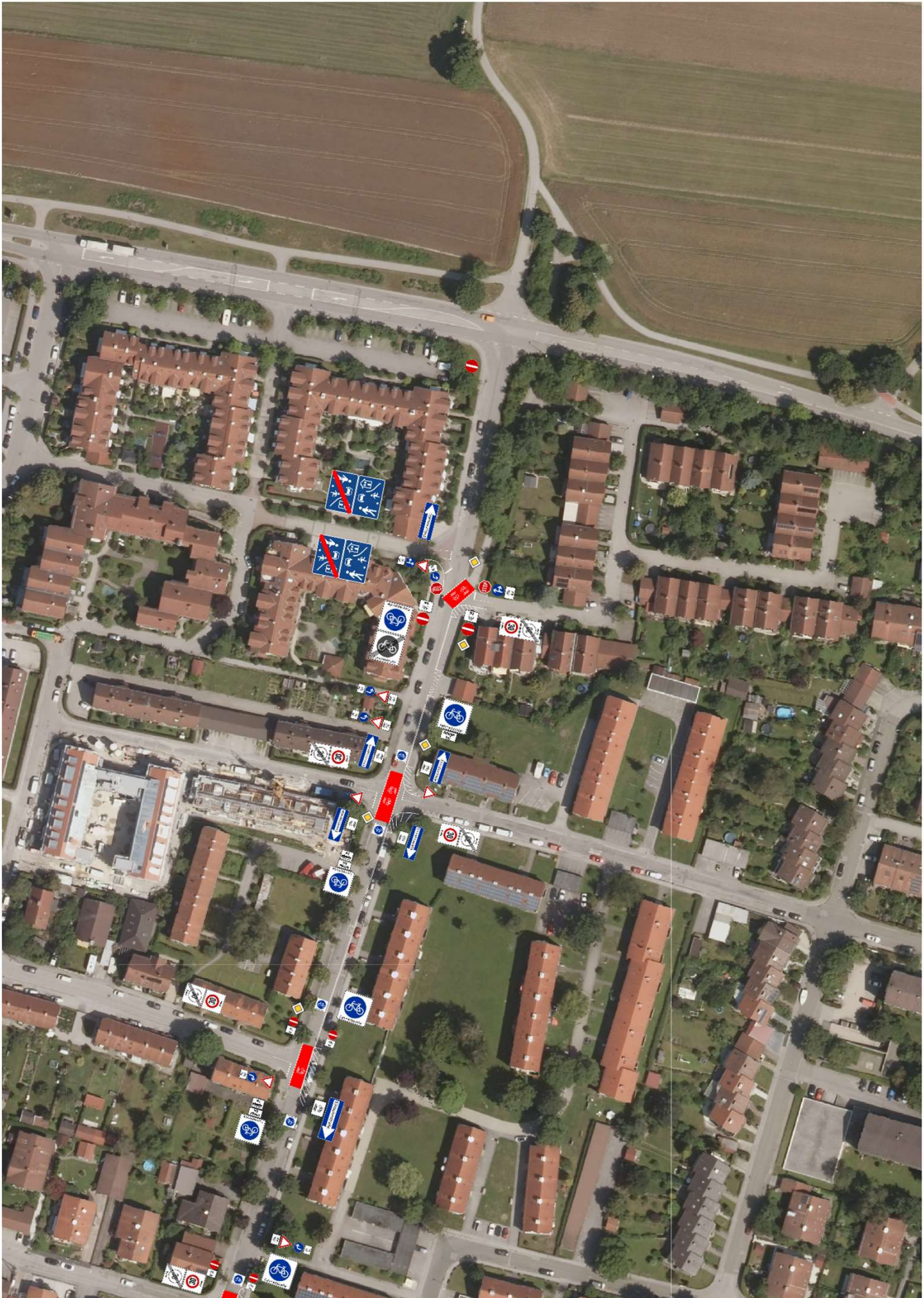
Übersichtslageplan - geplante Einbahnstraßenrichtung



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

C3 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Römerstraße (Kaltenmoserstraße - Narbonner Ring)

Skizze



C3 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Römerstraße (Kaltenmoserstraße - Narbonner Ring)

Skizze



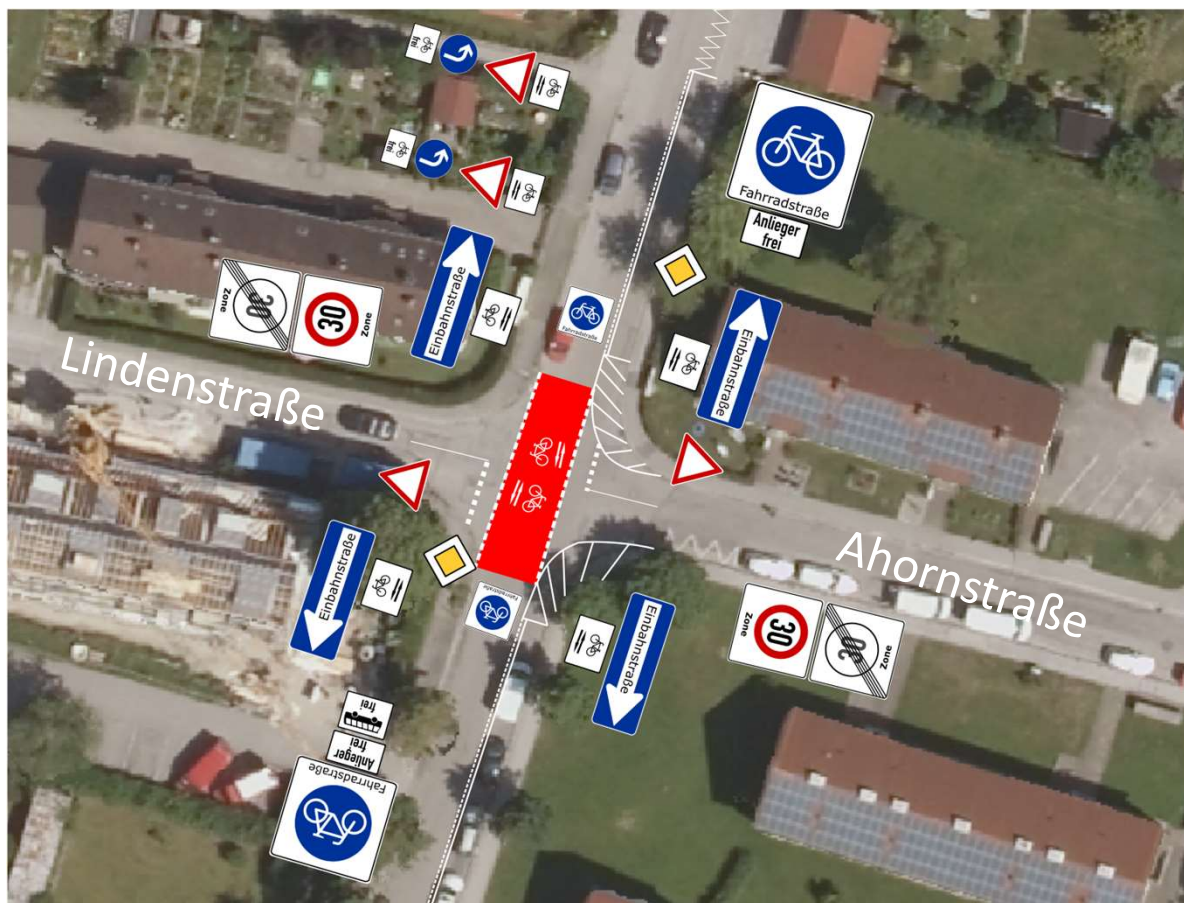
C3 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Römerstraße (Kaltenmoserstraße - Narbonner Ring)

Skizze



C3 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Römerstraße (Kaltenmoserstraße - Narbonner Ring)

Skizze



C3 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Römerstraße (Kaltenmoserstraße - Narbonner Ring)

Skizze



C3.1 - Knotenpunkt Römerstraße / Anton-Mangold-Weg / Amselweg

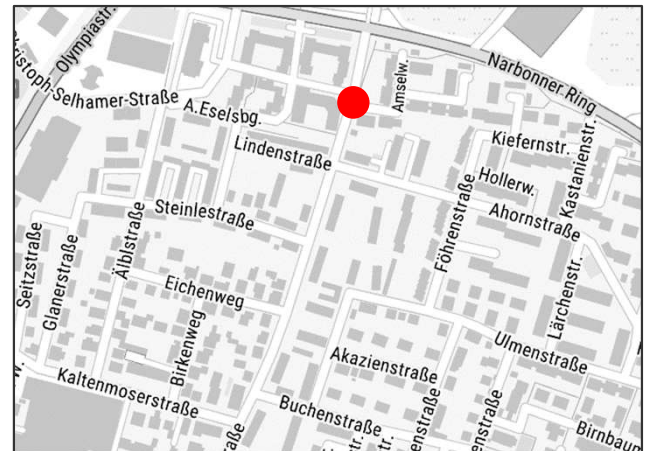
Geplante Situation

- Beginn / Ende der Fahrradstraße Römerstraße
- Überleitung auf separaten Zweirichtungsradweg auf der östlichen Straßenseite

Maßnahme

- Bevorrechtigung des separaten Zweirichtungsradwegs auf die Fahrbahn
- westliche Zufahrt mit geteilter links und geradeaus Spur
- zusätzliches Schild Vorfahrt gewähren vor Furtmarkierung

Übersichtslageplan



Skizze



Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

Maßnahmenart:

- baulich
- Markierung
- StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
- Breiten

C3.2 - Knotenpunkt Kaltenmoserstraße / Römerstraße



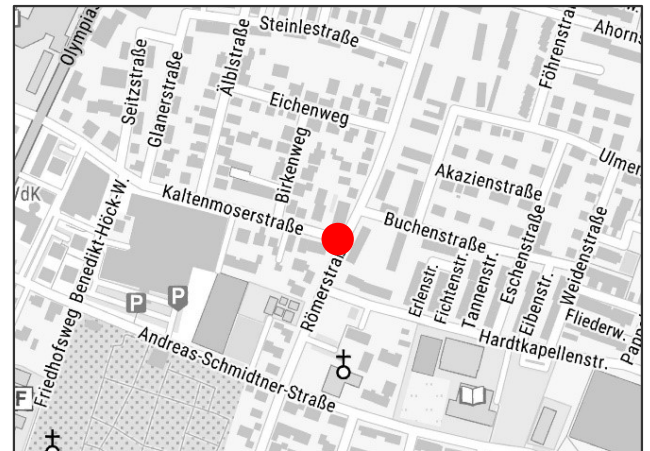
Aktuelle Situation

- abknickende Vorfahrtsstraße (Römerstr. In Kaltenmoserstraße) mit 50 km/h
- Einschränkung für den von Norden kommenden Radverkehr

Maßnahme

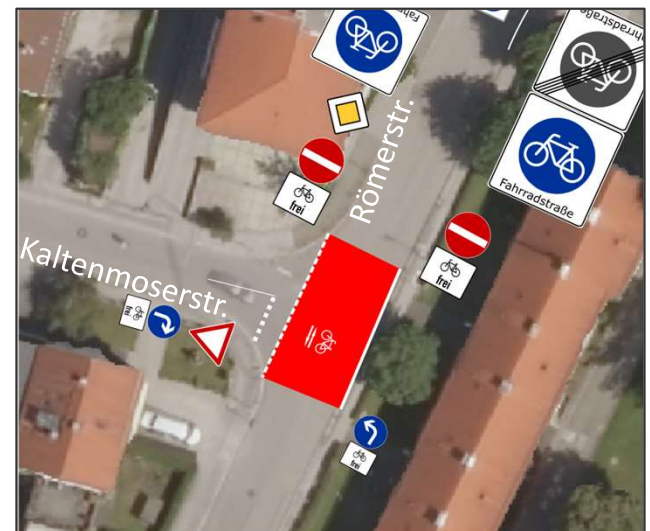
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, um den Mischverkehr verträglicher zu gestalten und die Übersichtlichkeit am Knotenpunkt zu erhöhen
- ggfs. Änderung der Vorfahrtsrichtung zur Römerstraße → Verkehrsmengen und Leistungsfähigkeit prüfen
- durch Änderung der Vorfahrtsrichtung könnten Verkehre ungewollt in die Andreas-Schmidtner-Straße verlagert werden

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

C4 - Obere Stadt / Römerstraße

Aktuelle Situation

- nur schmale Querungshilfe für den Fußverkehr über den Angerbach mit anschließender Fußgängerlichtsignalanlage für die Straße Obere Stadt vorhanden

Maßnahme

- Bau einer ausreichend breiten Querungsmöglichkeit für den Radverkehr über den Angerbach gegenüber der Römerstraße
- Anbringen von Tastern für den Radverkehr zur Mitverwendung der Fußgängerlichtsignalanlage
- ggfs. Versatz der Fußgängerlichtsignalanlage um eine gemeinsame Querung für Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
langfristig	I

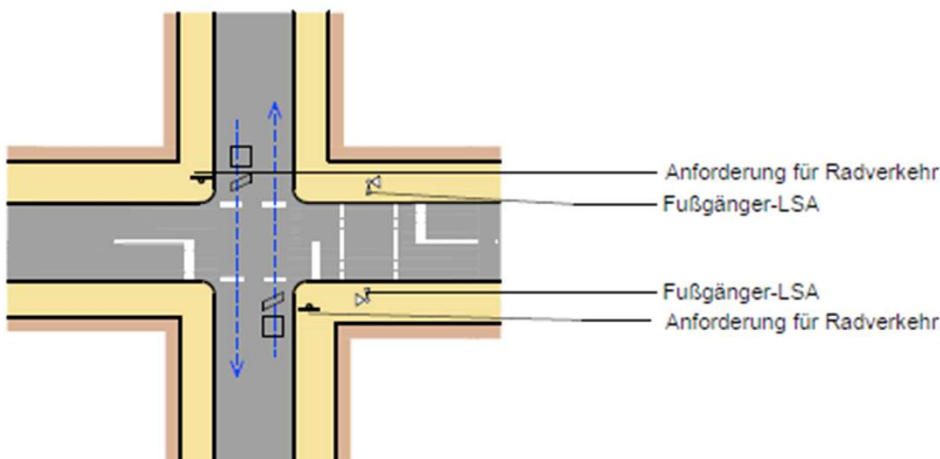
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



C5 - Rastkappellenstraße / Steinstraße

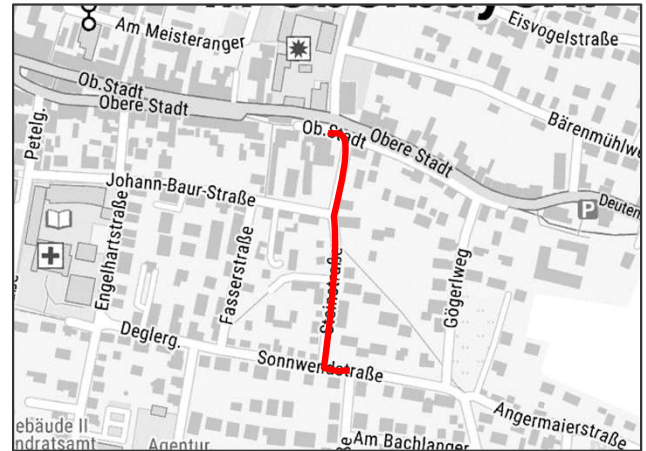
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen
- Fahrbahnbreiten: ca. 6,5 -7,0 m
- größtenteils einseitiges Längsparken

Maßnahme

- ausweisen als Fahrradstraße
- Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken (min. 0,5 m) einzeichnen (ERA 2010)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

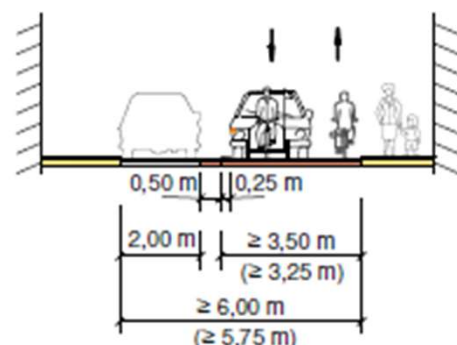
Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



C6 - Krottenkopfstraße (Sonnwendstraße – Alpspitzstraße)

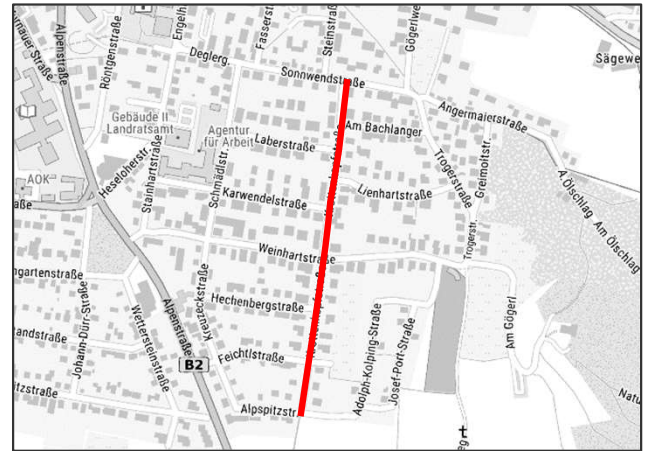
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen
- Fahrbahnbreiten: ca. 6 m
- stellenweise einseitiges Längsparken

Maßnahme

- Ausweisen als Fahrradstraße
- Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken (min. 0,5 m) einzeichnen (ERA 2010)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

Maßnahmenart:

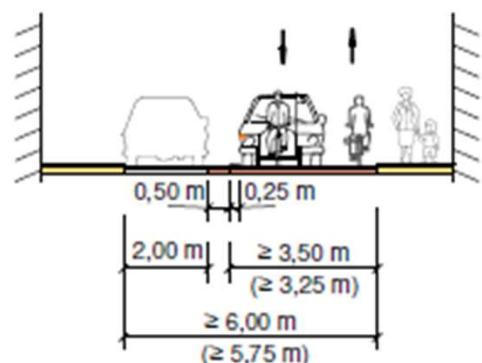
- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden




C7 - Bevorrechtigung der Fahrradstraßen Steinstraße und Krottenkopfstraße

Aktuelle Situation

- keine Bevorrechtigung des Fahrradverkehrs auf den geplanten Fahrradstraßen Steinstraße und Krottenkopfstraße
- Busverkehr über Feichtlstraße / Krottenkopfstraße/ Weinhartstraße/ Trogerstraße/ Sonnwendstraße
- Vermeiden von durchfahrenden Kfz-Verkehre mit hohen Geschwindigkeiten durch ggfs. gegenläufige Einbahnrichtungen (maximal Variante dargestellt).

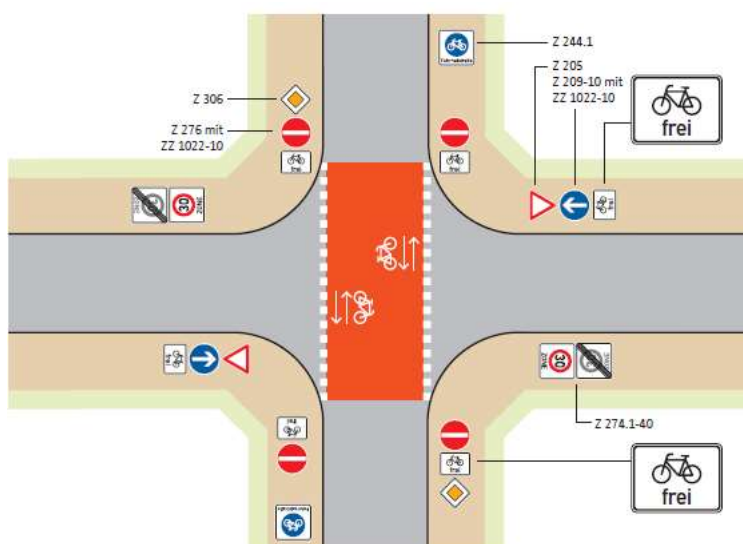
Maßnahme

- Bevorrechtigung durch Zeichen , verkehrsberuhigte Bereiche und abgesenkte Bordsteine sowie private Wege und Zufahrten sind nachrangig
- markante Markierung zur Verdeutlichung der veränderten Situation
- Markieren der Stellplätze im Straßenraum
- teilweise Verengung der Fahrbahn an Einmündungen durch Sperrflächen oder baulich
- Anlieger frei auf der Fahrradstraße - Bus in Teilbereichen freigegeben

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I	Maßnahmenart: <input type="checkbox"/> baulich <input checked="" type="checkbox"/> Markierung <input checked="" type="checkbox"/> StVO Beschilderung <input type="checkbox"/> Signalisierung
---	-----------------------	---

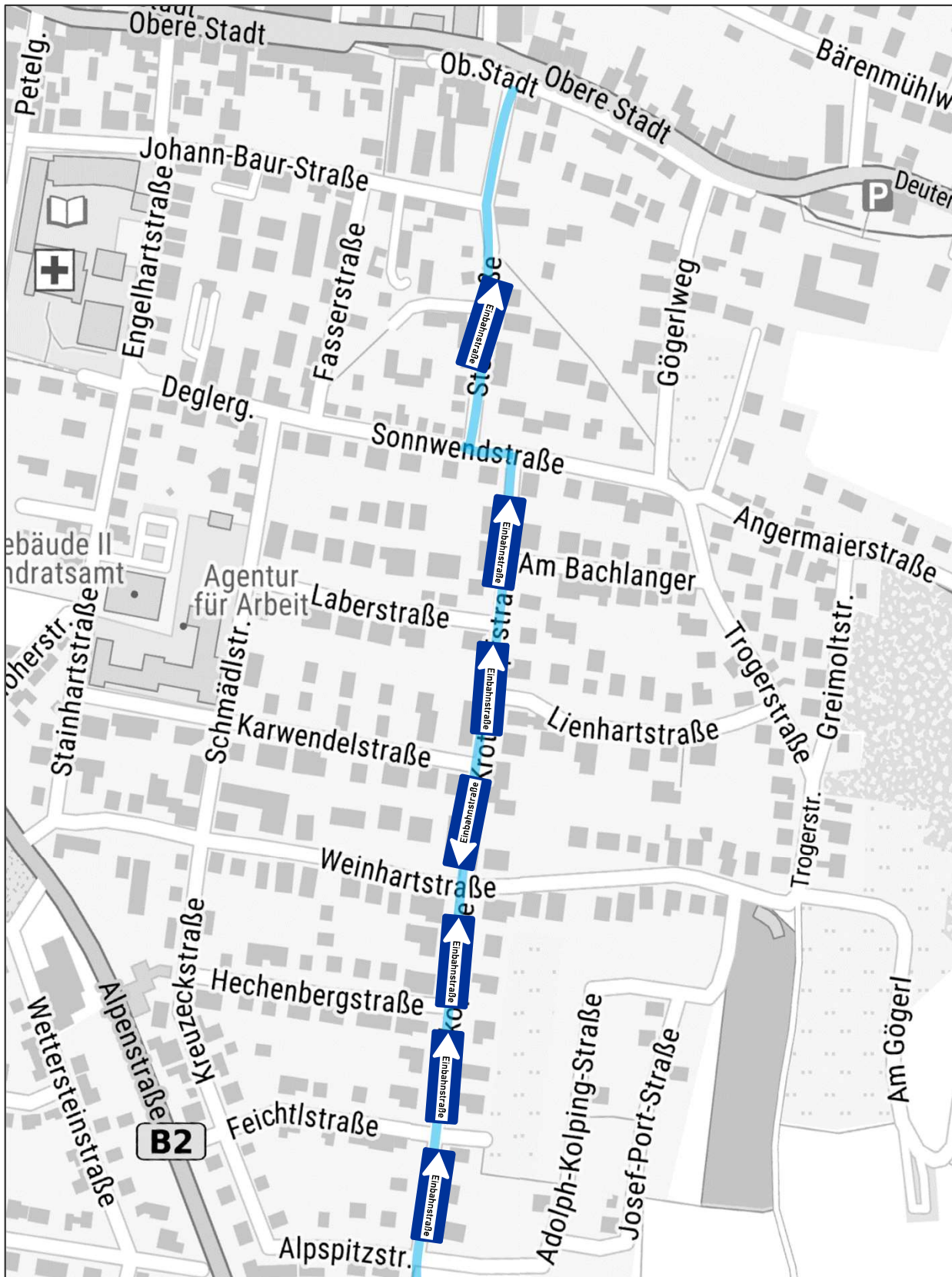
Musterlösung

- Weiterer Untersuchungsbedarf:**
- Verkehrsmengen
 - Breiten



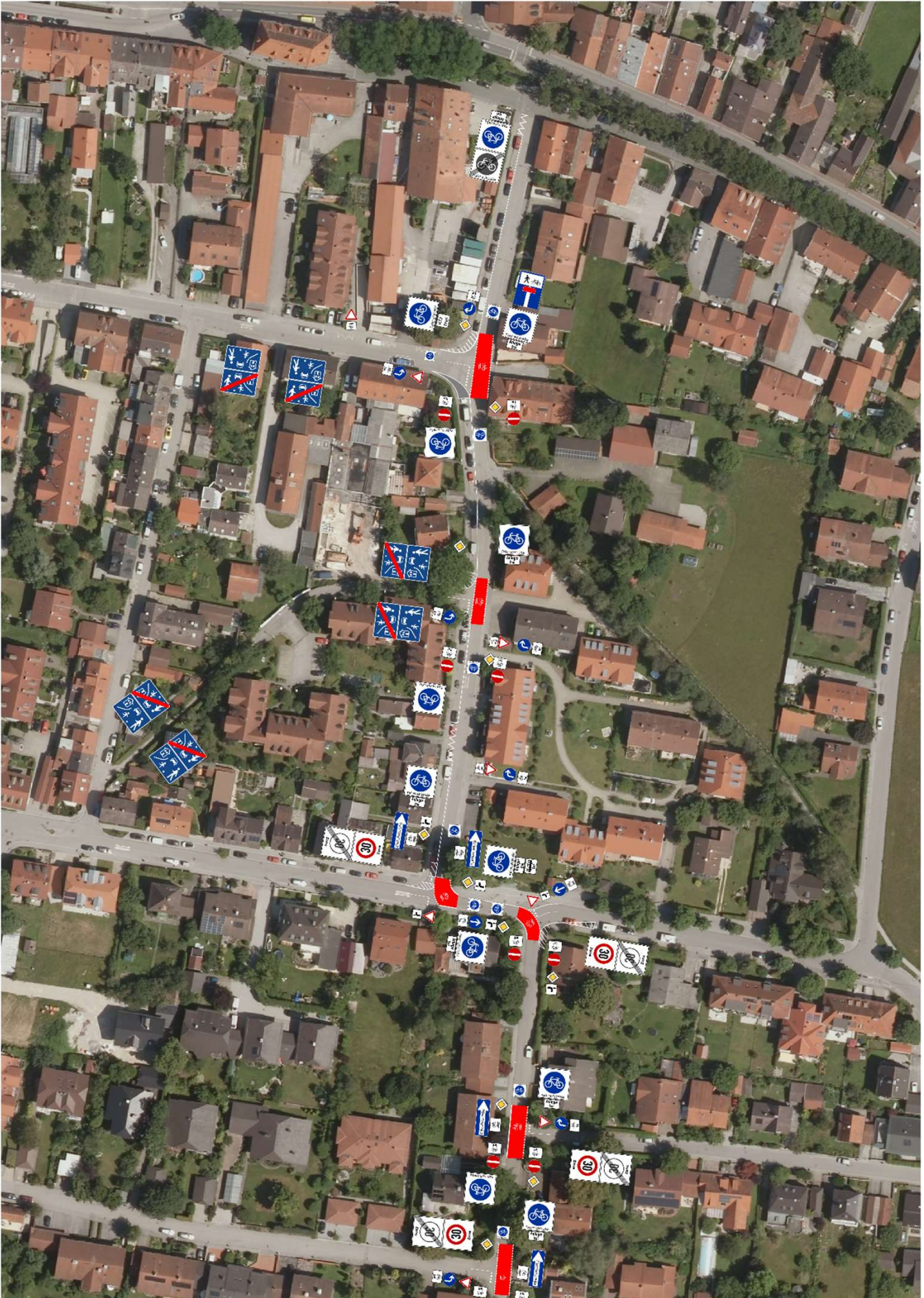
C7 - Bevorrechtigung der Fahrradstraßen Steinstraße und Krottenkopfstraße

Übersichtslageplan - geplante Einbahnstraßenrichtung



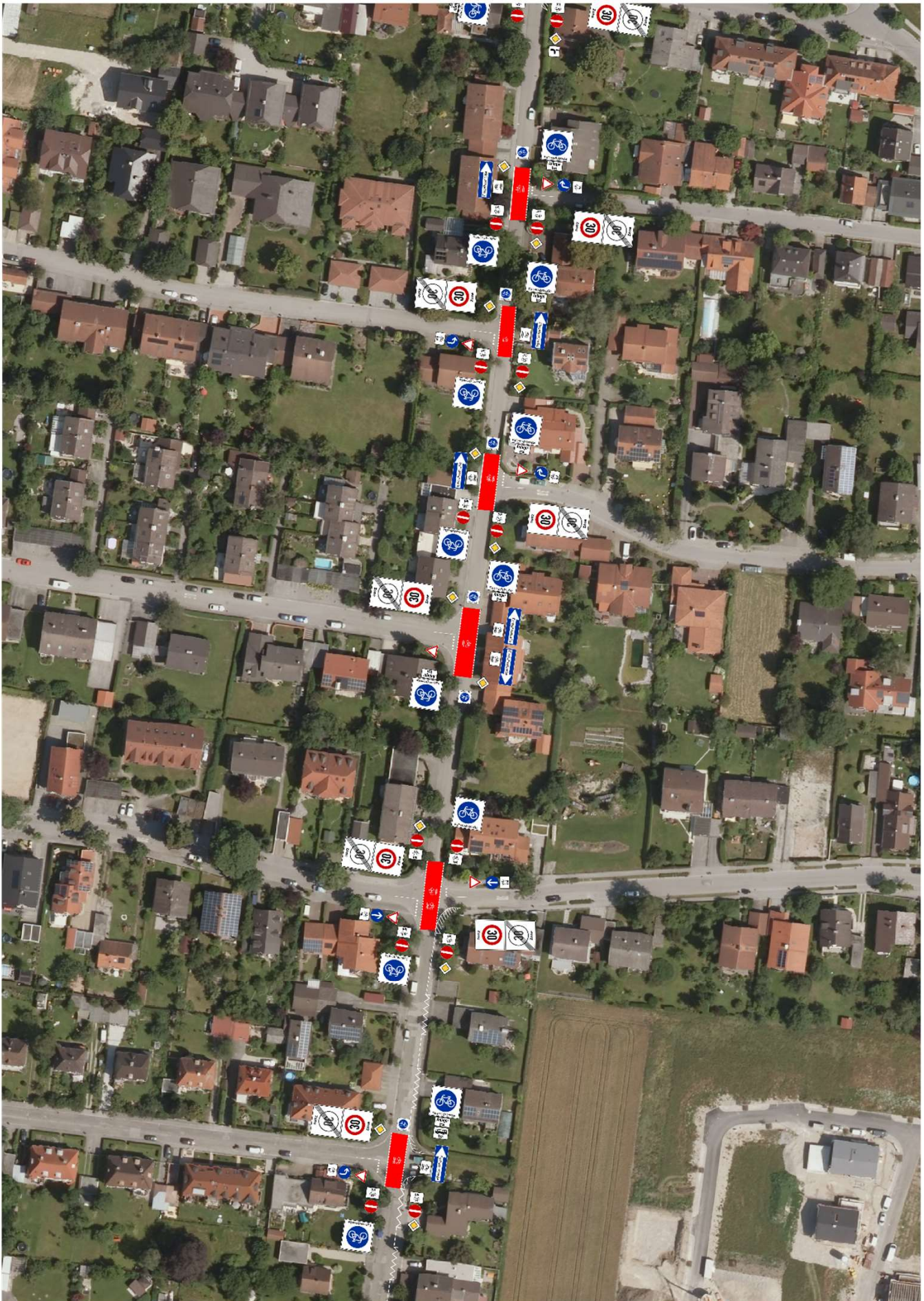
C7 - Bevorrechtigung der Fahrradstraßen Steinstraße und Krottenkopfstraße

Skizze



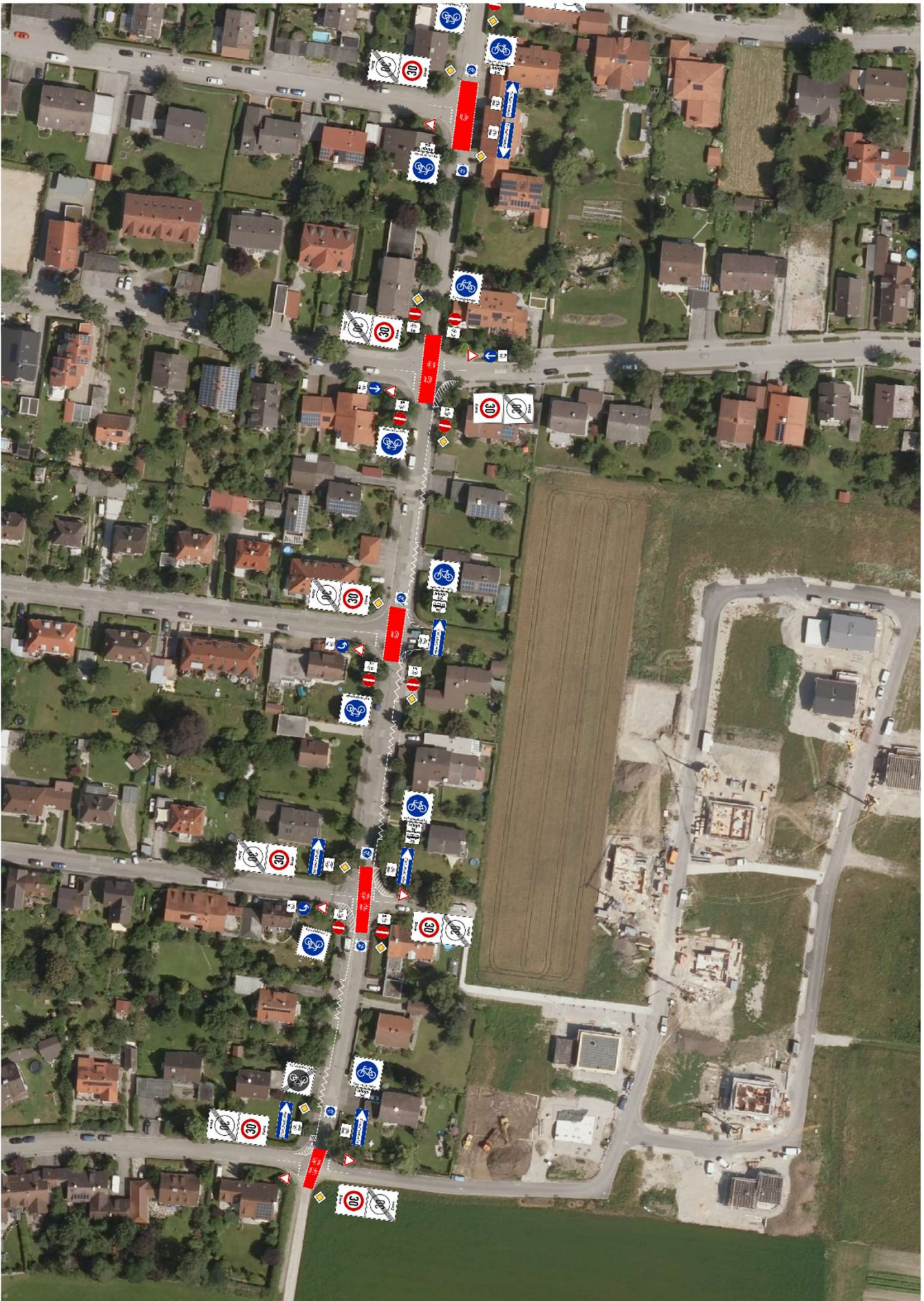
C7 - Bevorrechtigung der Fahrradstraßen Steinstraße und Krottenkopfstraße

Skizze



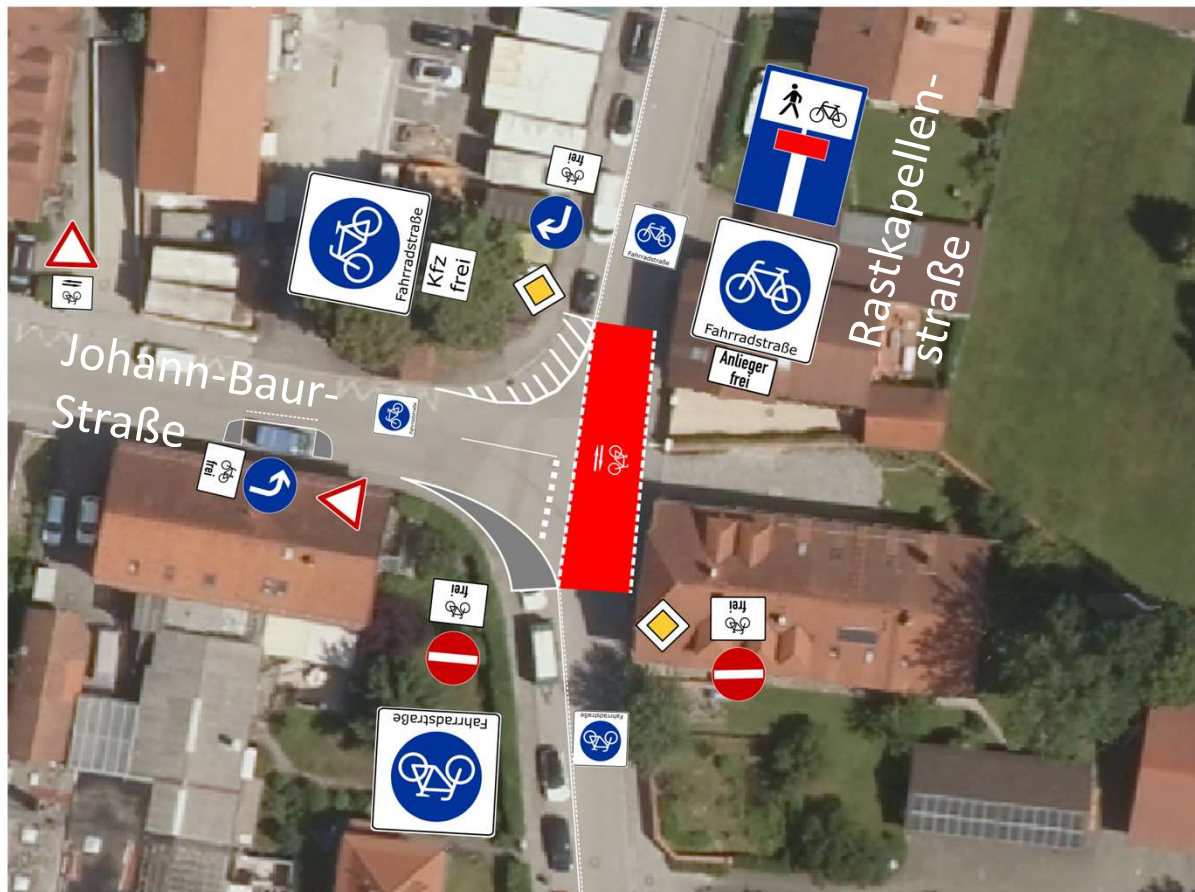
C7 - Bevorrechtigung der Fahrradstraßen Steinstraße und Krottenkopfstraße

Skizze



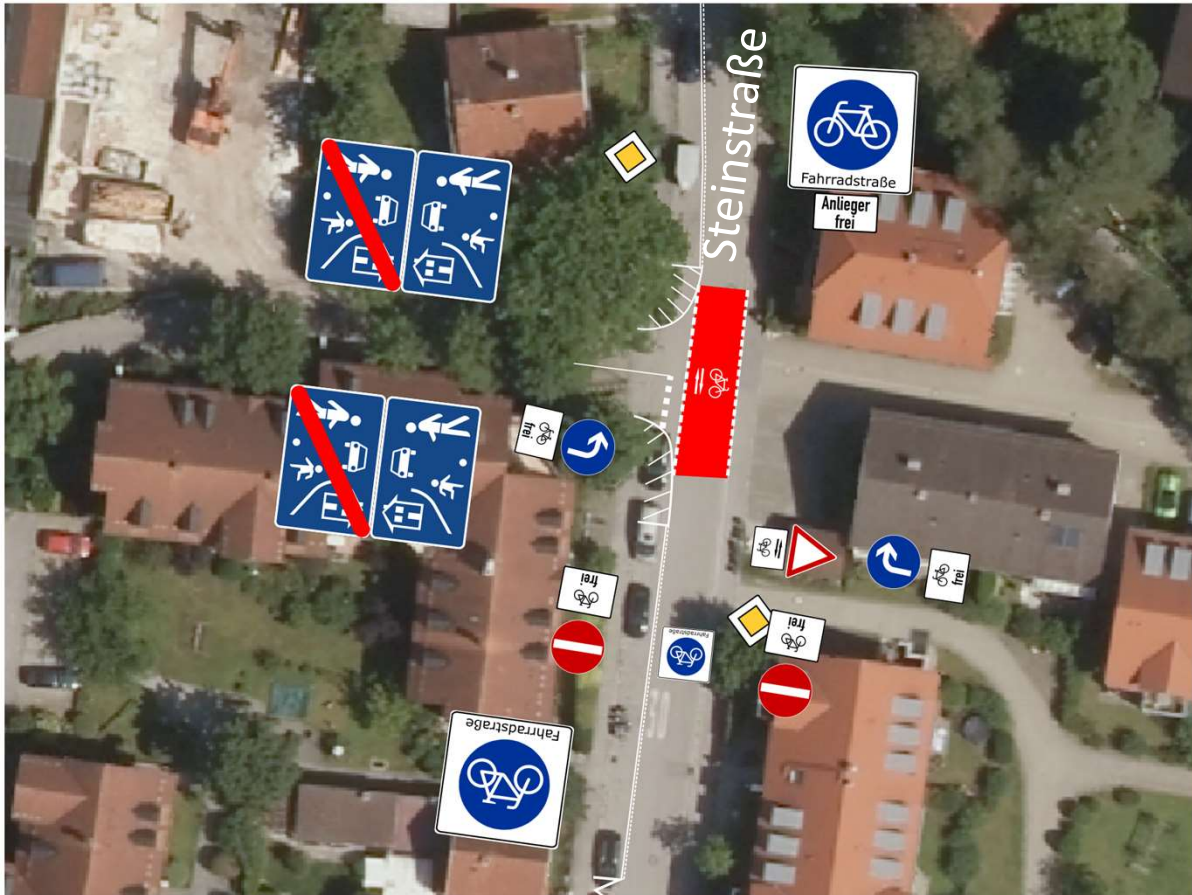
C7 - Bevorrechtigung der Fahrradstraßen Steinstraße und Krottenkopfstraße

Skizze



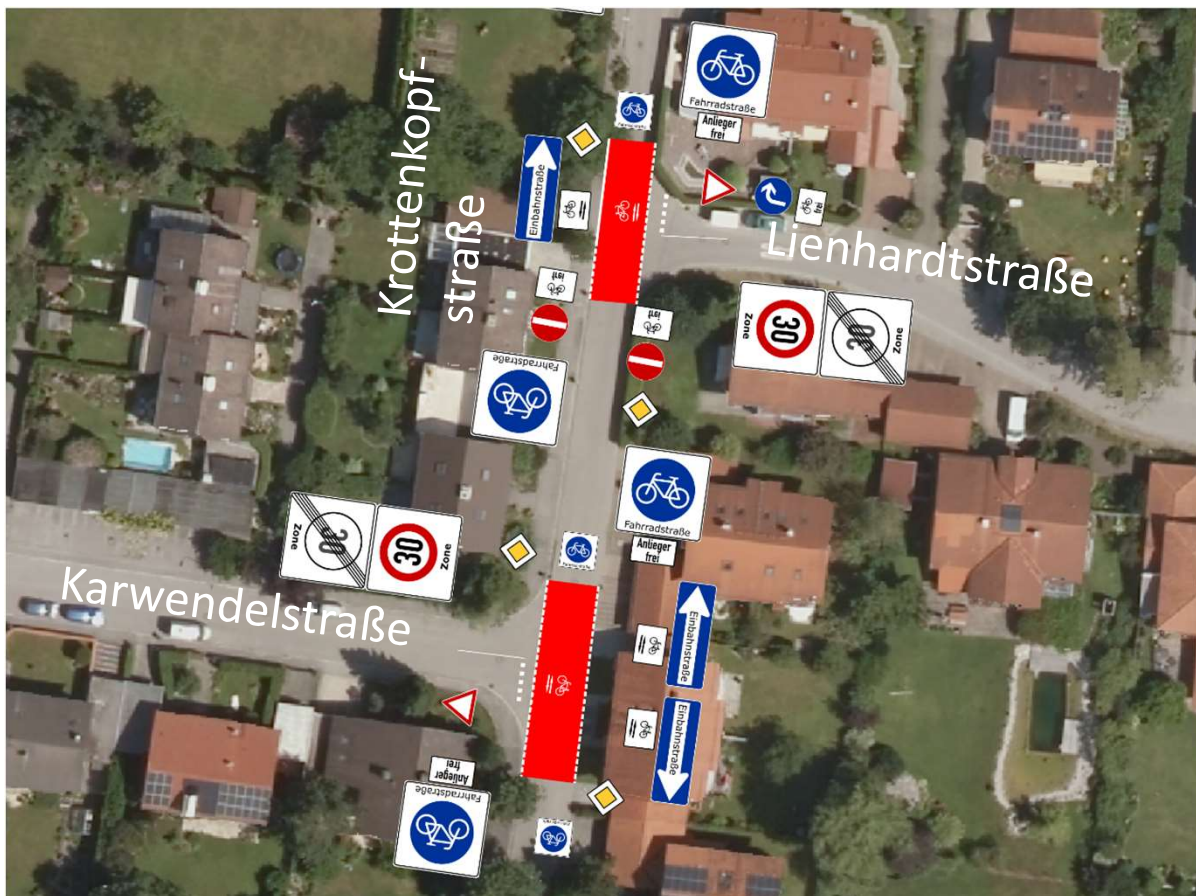
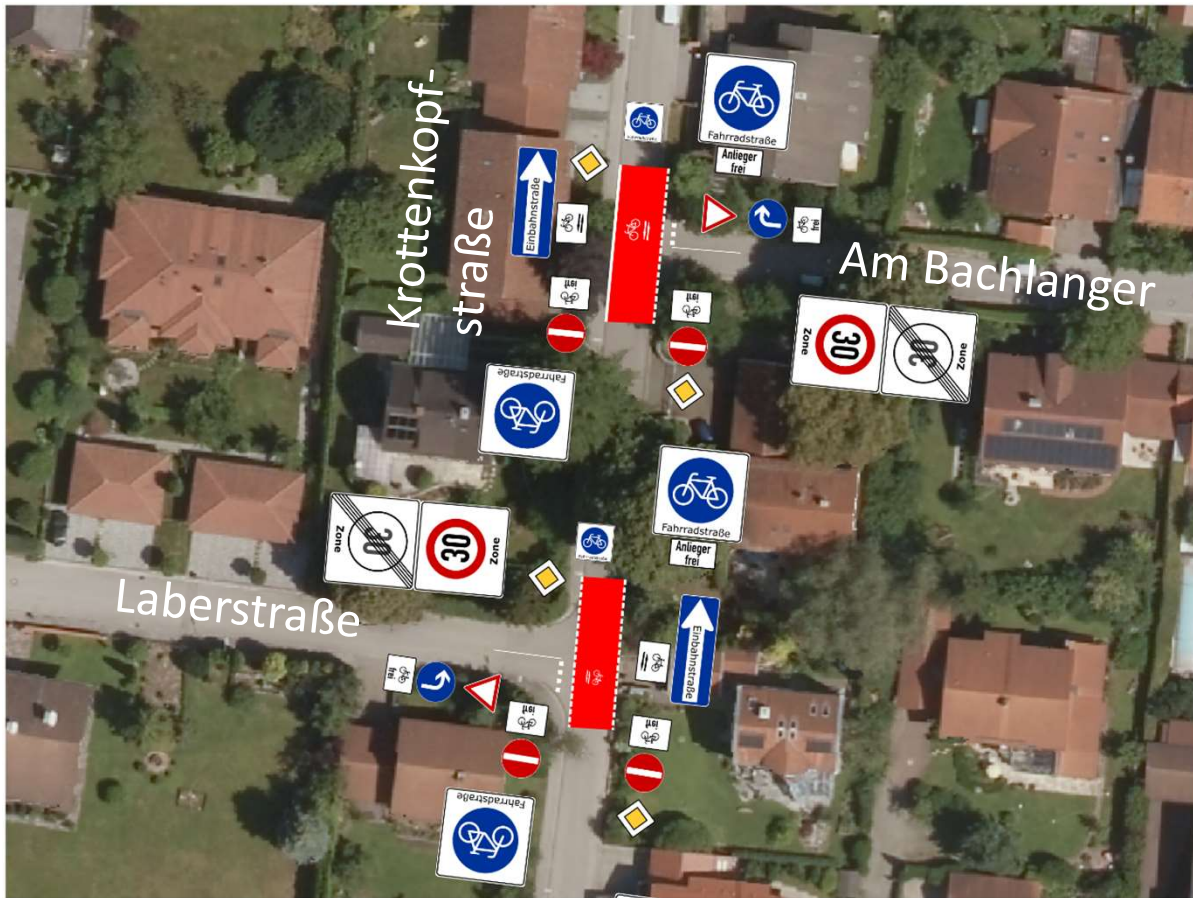
C7 - Bevorrechtigung der Fahrradstraßen Steinstraße und Krottenkopfstraße

Skizze



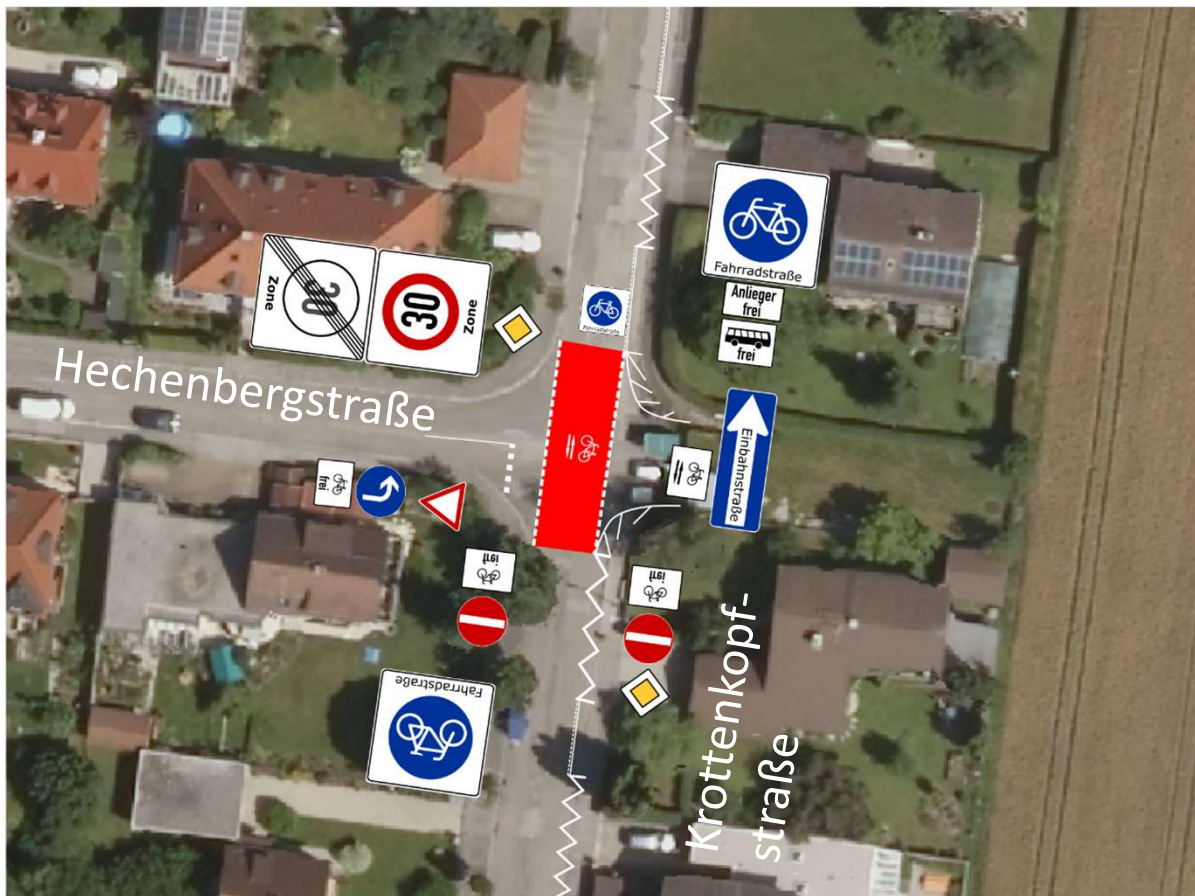
C7 - Bevorrechtigung der Fahrradstraßen Steinstraße und Krottenkopfstraße

Skizze



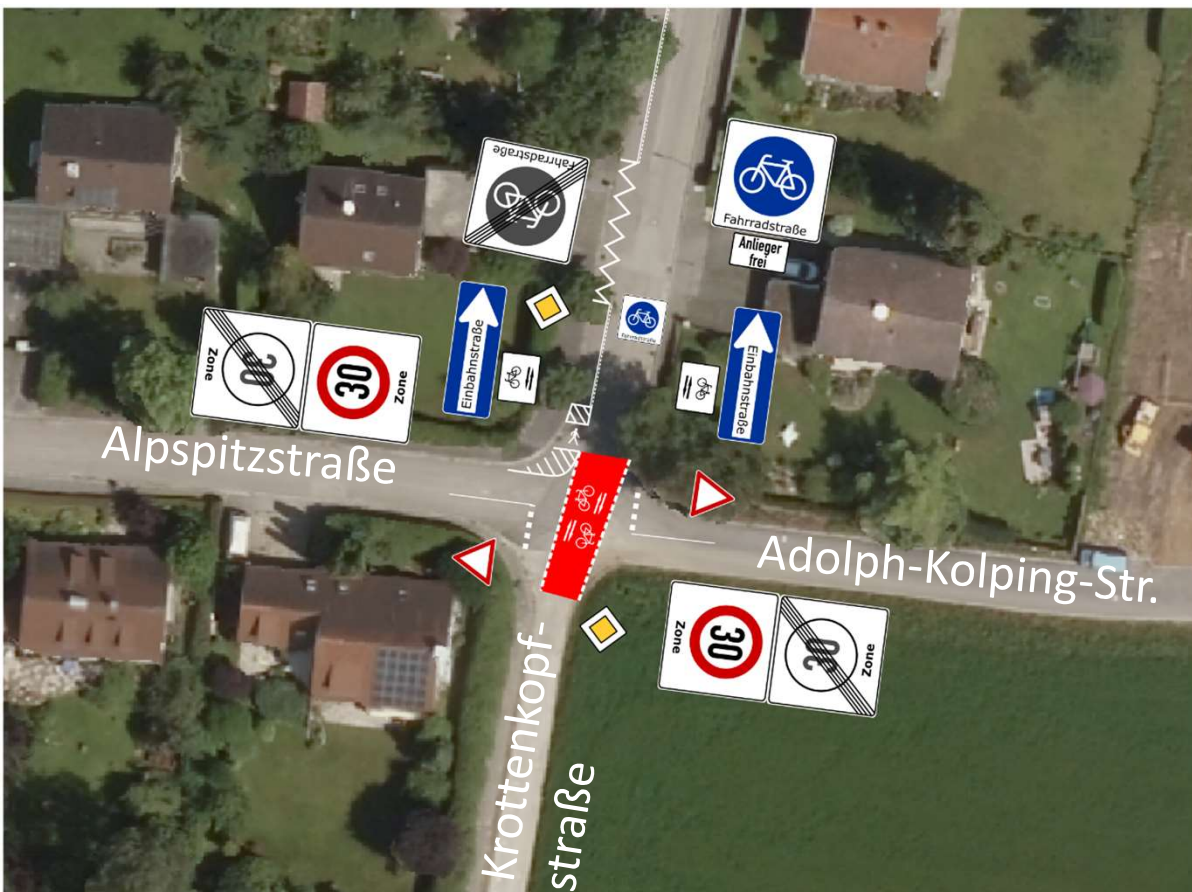
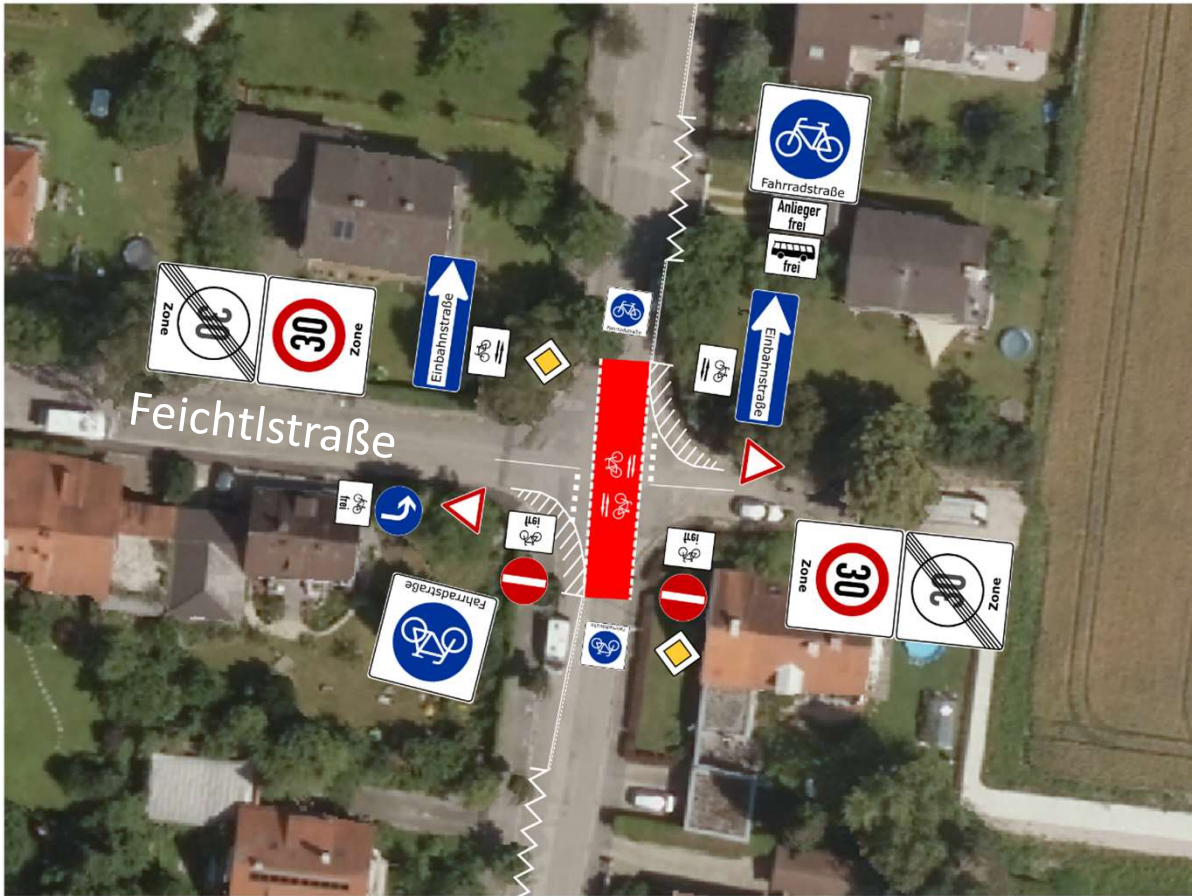
C7 - Bevorrechtigung der Fahrradstraßen Steinstraße und Krottenkopfstraße

Skizze



C7 - Bevorrechtigung der Fahrradstraßen Steinstraße und Krottenkopfstraße

Skizze



C7.1 - Steinstraße / Sonnwendstraße / Krottenkopfstraße

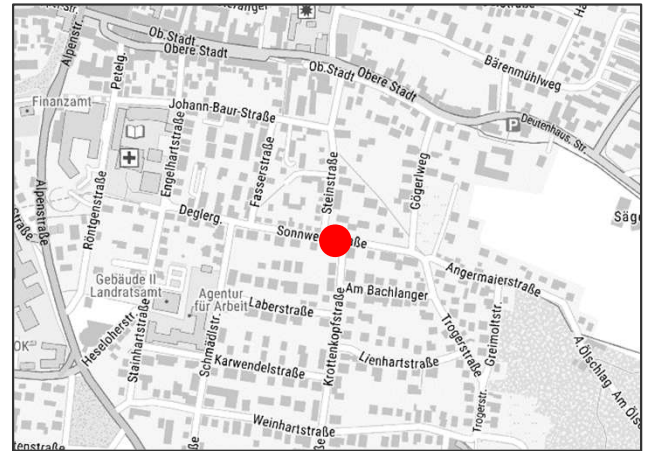
Aktuelle Situation

- Fahrbahnbreite: ca. 4,0 m
- Bushaltestelle

Maßnahme

- Möglichkeiten:
 1. Versetzen der Bushaltestelle ggfs. Fahrbahn verbreitern
 2. Behalten der Bushaltestelle, unterbrechen der Fahrradstraße auf Sonnwendstraße notwendig
- Ausweisen als Fahrradstraße
- markante Markierung

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

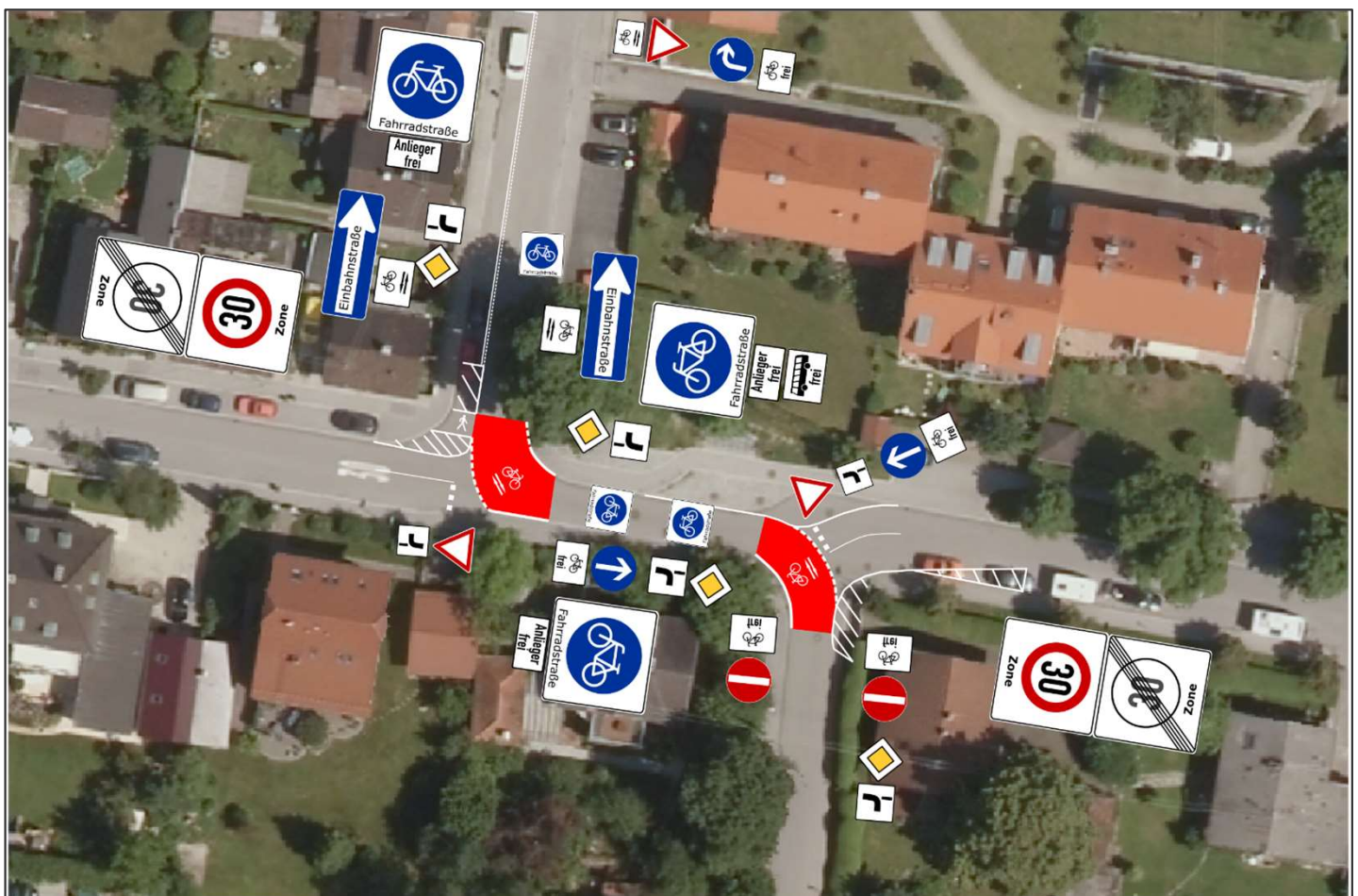
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

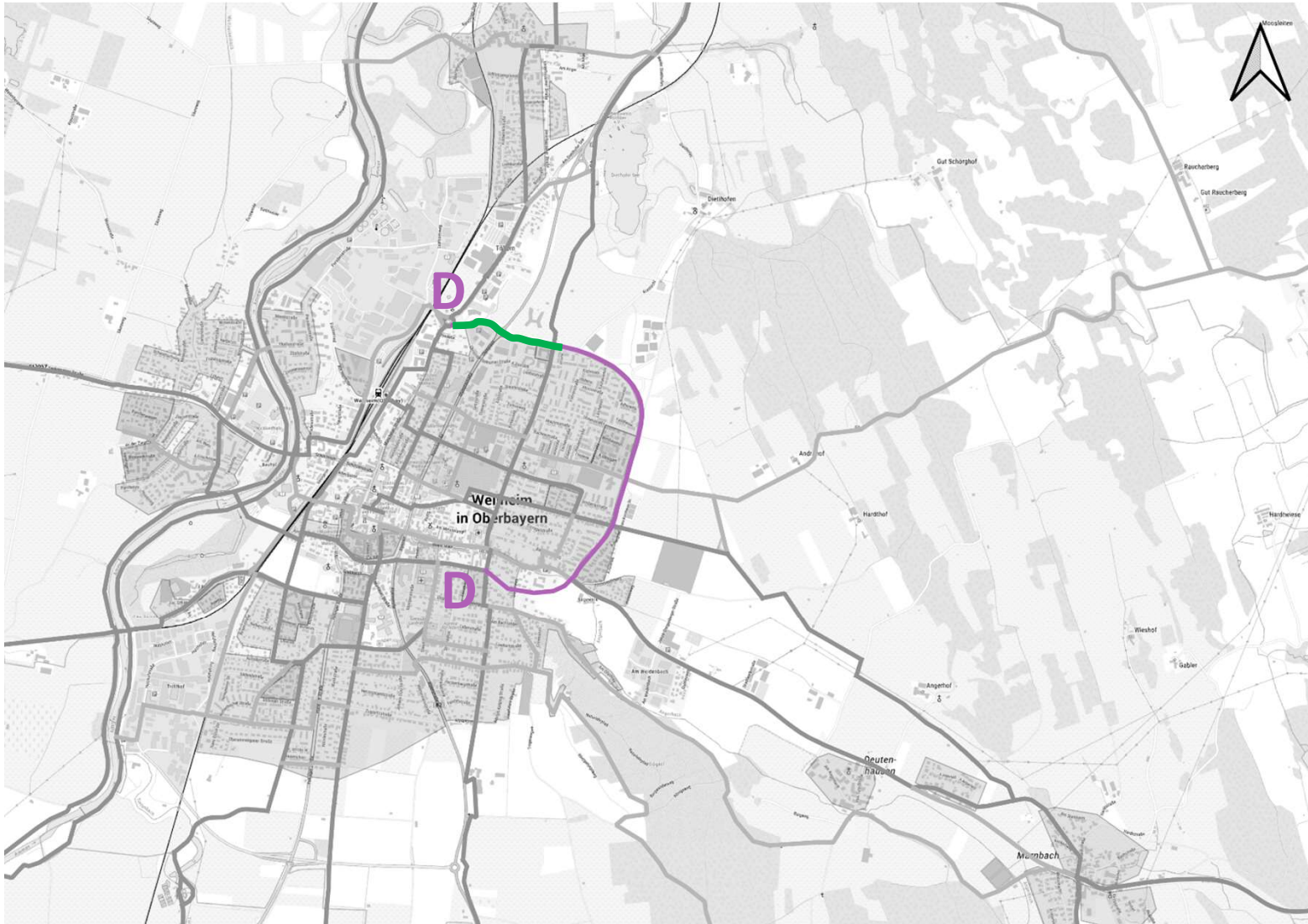
- Verkehrsmengen Breiten

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Route D - über Narbonner Ring, Fortsetzung Narbonner Ring bis Johann-Baur-Straße



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Legende



Route D



derzeit keine Maßnahmen
vorgesehen

D1 - Narbonner Ring

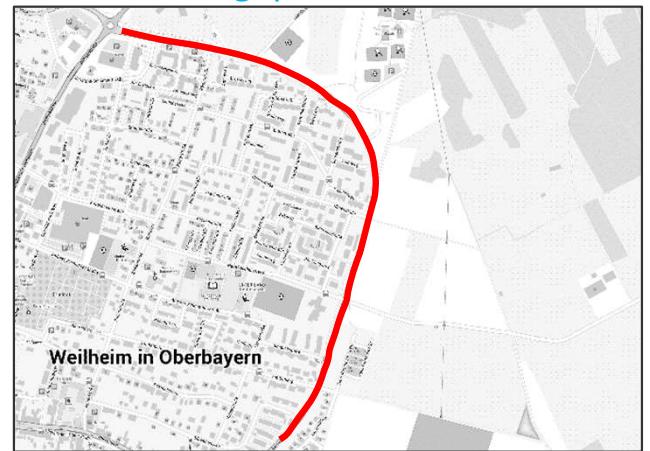
Aktuelle Situation

- derzeit keine durchgehende Bevorrechtigung des Radweges entlang des Narbonner Ring

Maßnahme

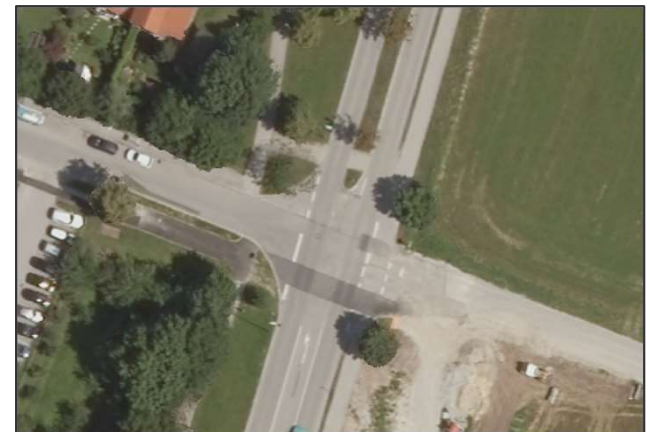
- Bevorzugen des Radweges und hervorheben der veränderten Vorfahrtssituation durch farbige Furtmarkierungen
- Beschilderung Zeichen 205 muss mit Zusatzschild, auf Radverkehr von links und rechts achten, ergänzt und vor die Furt versetzt werden
- Versetzen des Radweges ggfs. notwendig (Abstand zur Fahrbahn max. 4 m)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	II

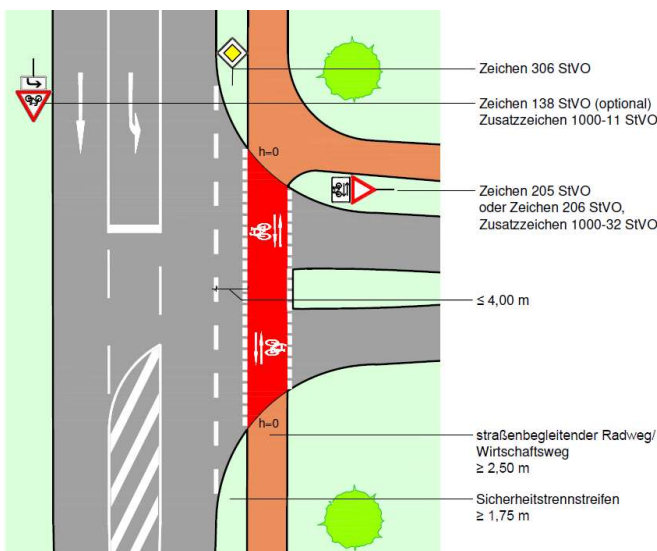
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



Quelle: BASt StVO 205, BASt StVO 1000-32

D2 - Narbonner Ring bis Johann-Baur-Straße

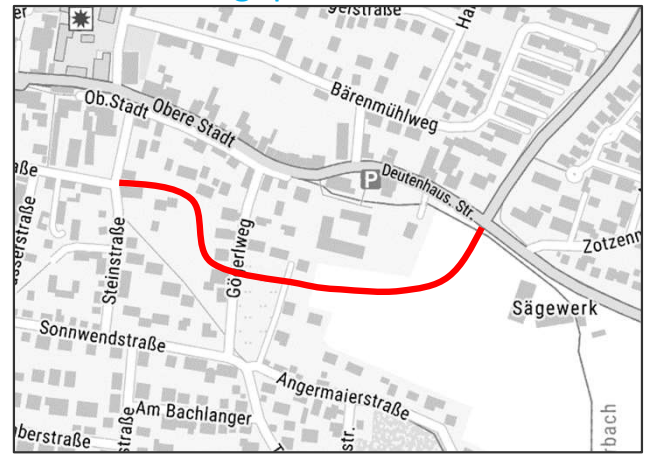
Aktuelle Situation

- derzeit keine direkte Verbindung von Narbonner Ring zur Johann-Baur-Straße
- Vorschlag aus Arbeitsgruppe

Maßnahme

- Bau eines Geh- und Radweges zum Lückenschluss
- Prüfen des Fuß- und Fahrradverkehrs ggfs. getrennte Führung
- Knotenpunkt Narbonner Ring / Deutenhausener Straße mit Querungshilfe ausstatten zum neuen Radweg
- Realisierung derzeit zurückgestellt nach Aussage der Verwaltung

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
langfristig	II

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

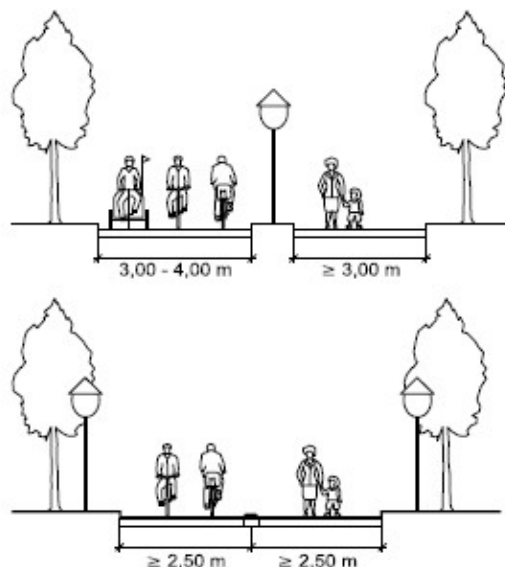
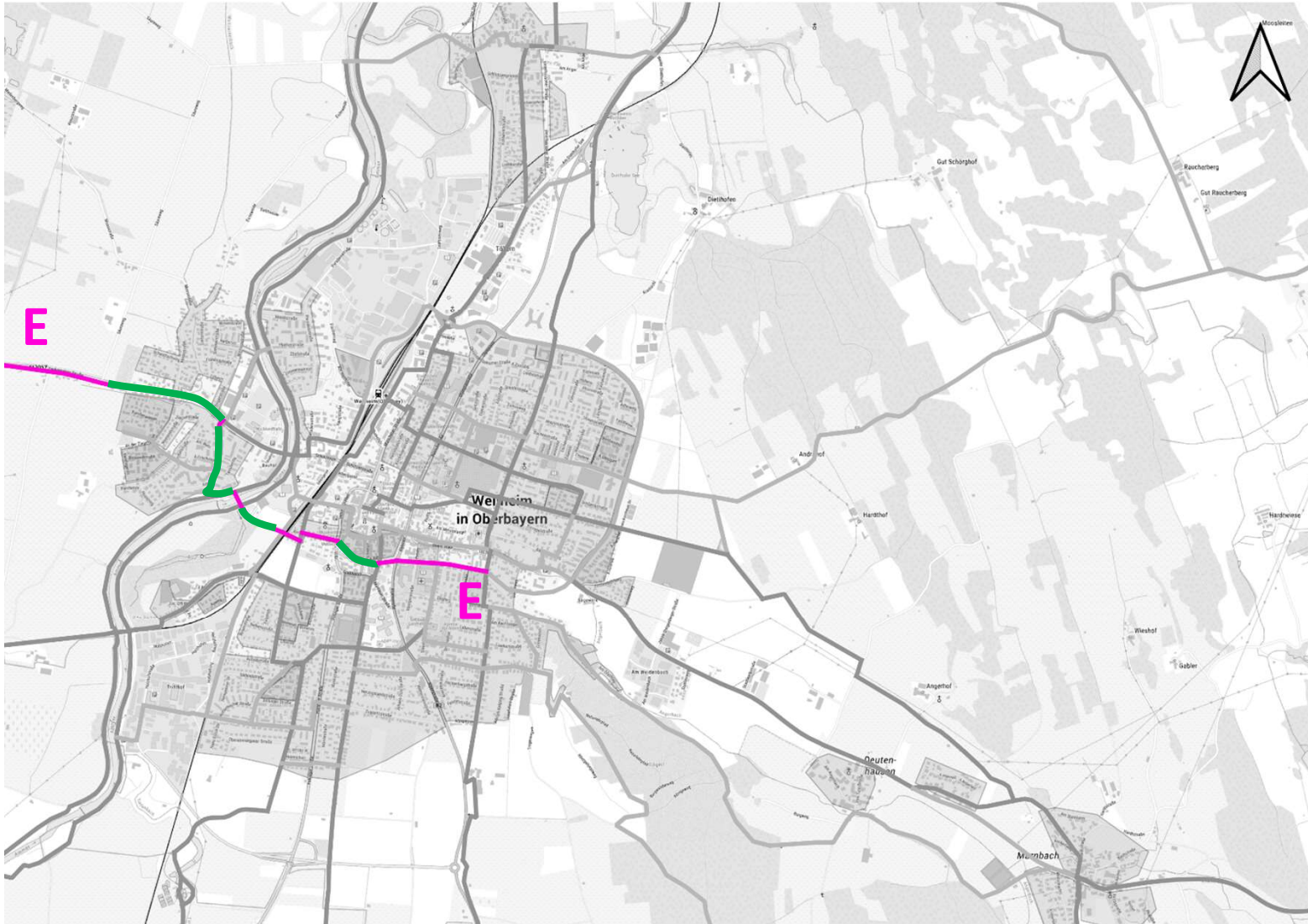


Bild 82: Beispiele für Querschnitte von nebeneinander liegenden Geh- und Radwegen

Quelle: RAST 06

Route E - über Tankenrainer Straße, Ammerstraße, Badeweg, Theatergasse, Johann-Baur-Straße



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Legende



Route E



derzeit keine Maßnahmen
vorgesehen

E1 - Tankenrainer Straße

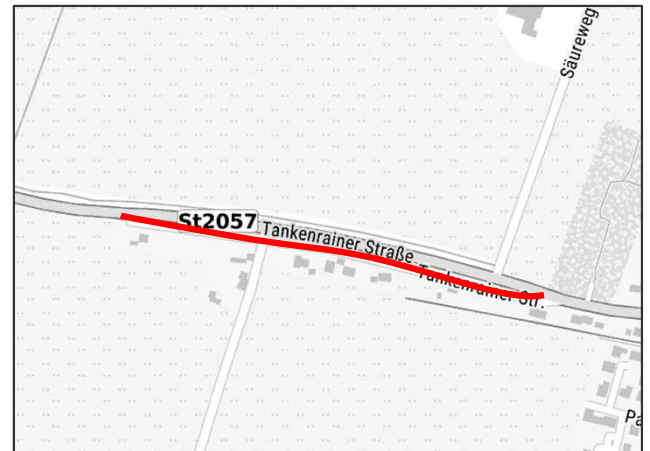
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h
- bis zu 7.900 Kfz/24h auf Hauptast - Nebenast vmtl. mit geringen Verkehrsmengen

Maßnahme

- Reduzieren der Geschwindigkeit auf 30 km/h

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum kurzfristig	Priorität III
---	-------------------------

Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
 Breiten

E2 - Knotenpunkt Wessobrunnerstraße / Ammerstraße / Kanalstraße

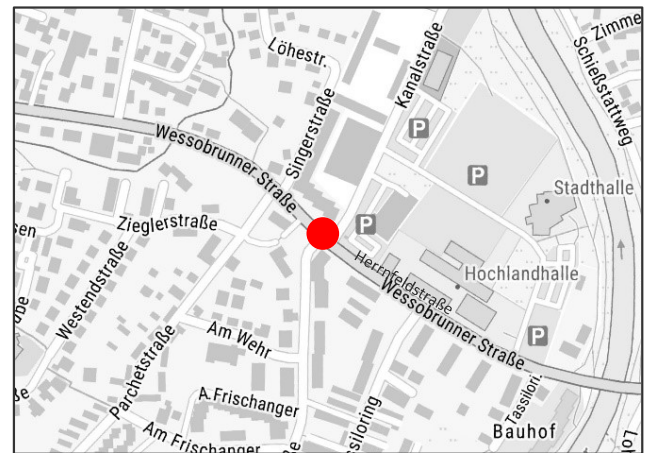
Aktuelle Situation

- keine Querungshilfen für Radfahrer direkt an der Kreuzung
- bestehende Querungshilfe an der Wessobrunner Straße etwas östlich der Kreuzung

Maßnahme

- Ausbau Fußgängersignalisierung mit Taster oder Detektoren für den Radverkehr (Anforderung nur bei Bedarf, durch Detektoren auch für den Kfz-Verkehr aus der Nebenrichtung nutzbar)
- ggfs. zusätzliches Vorsignal erforderlich
- bestehende signalisierte Querungshilfe temporär ausreichend
- Empfehlung einer Lösung mit erweiterter Fußgängersignalisierung im Zuge von größeren baulichen Veränderungen an der Wessobrunner Straße
- ggfs. auch Vollsignalisierung, dafür allerdings eigene Erhebung und Untersuchung / Planung notwendig

Übersichtslageplan



Skizze



Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

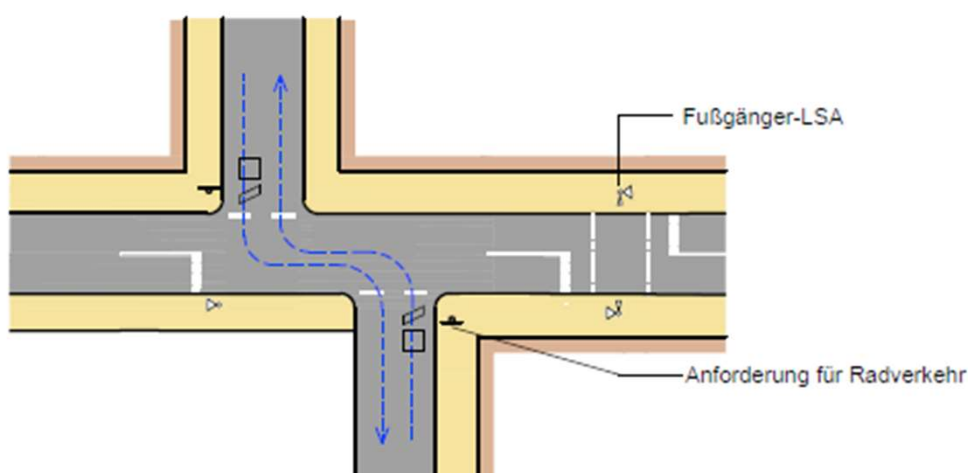
Realisierungszeitraum

mittelfristig

Priorität

II

Musterlösung



E3 - Brücke Ammer

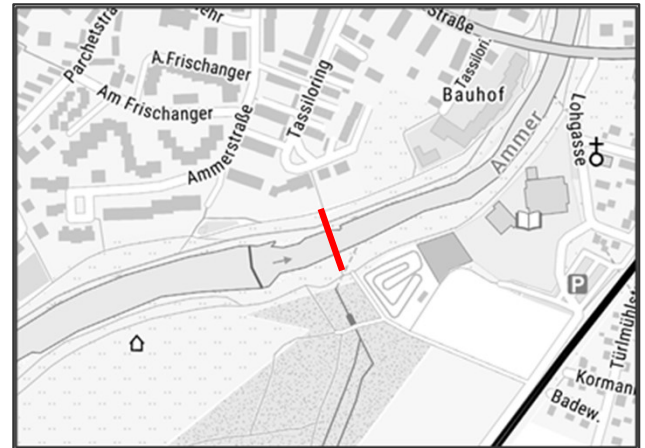
Aktuelle Situation

- Fußgänger und Radfahrer Brücke
- Breite: ca. 2,00 m

Maßnahme

- Brücke zu schmal
- Ausbau auf min. 2,50 m erforderlich, größere Breiten empfohlen
- getrennter Geh- und Radweg empfohlen
- Bau einer neue Brücke derzeit nicht umsetzbar, erst wenn Erneuerung insgesamt erforderlich ist

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum

langfristig

Priorität

II

Musterlösung

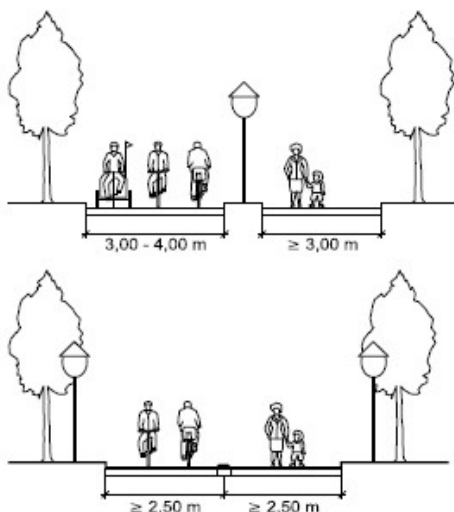


Bild 82: Beispiele für Querschnitte von nebeneinander liegenden Geh- und Radwegen

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

E4 - Unterführung am Badeweg

Aktuelle Situation

- Fußgänger Unterführung
- Breite: ca. 1,80 m
- Höhe: ca. 2,00 m
- wichtige Verbindung im Hauptnetz

Maßnahme

- Unterführung zu schmal und zu niedrig
- Ausbau auf min. 2,50 m erforderlich, größere Breiten, sowie getrennte Fuß- und Radverkehrsführung empfohlen
- Höhe von min 2,50 m herstellen

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
langfristig	I

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

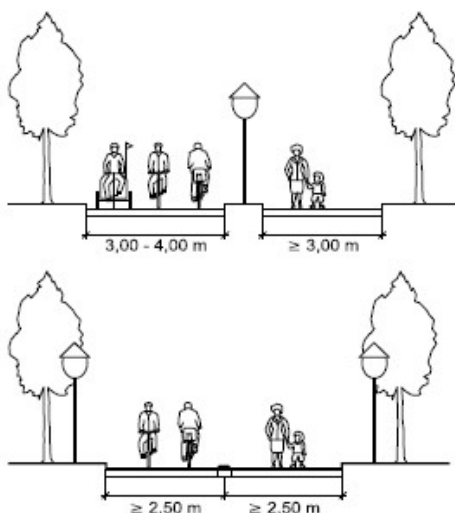


Bild 82: Beispiele für Querschnitte von nebeneinander liegenden Geh- und Radwegen

E5 - Kormannstraße

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- Fahrbahnbreiten: 4,60 m + 2,60 m Parkstreifen
- einseitiges Längsparken

Maßnahme

- Ausweisen als Fahrradstraße
- Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken (min. 0,5 m) einzeichnen (ERA 2010)
- Bevorrechtigen des einen Knotenpunktes

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
kurzfristig	II

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

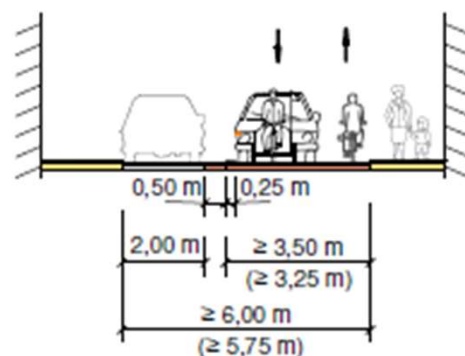
Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

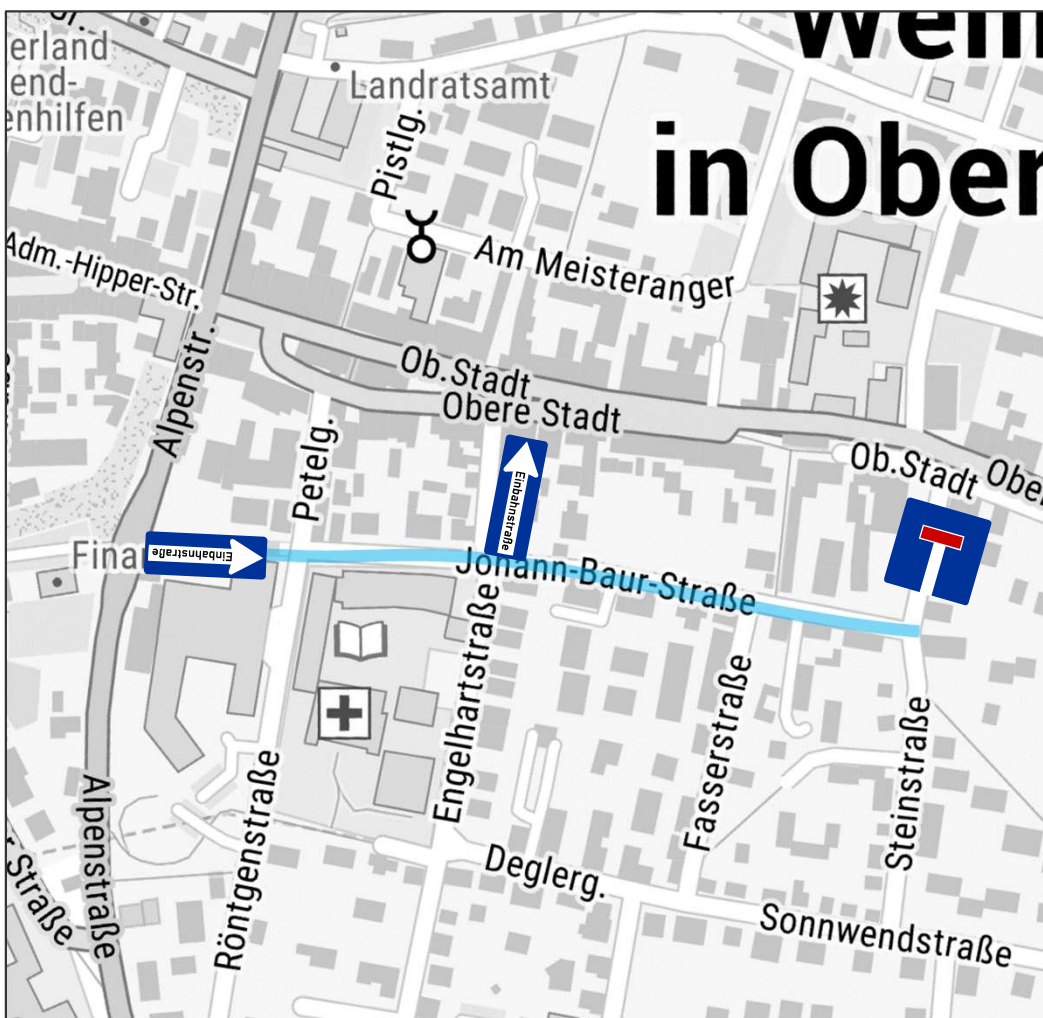
- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



E6 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Johann-Baur-Straße → Pilotprojekt

Aktuelle Situation


- Bereits als Fahrradstraße ausgewiesen
- keine Bevorrechtigung des Fahrradverkehrs
- in der Nähe des Krankenhauses - für Einsatzfahrwege sollten keine Änderungen auftreten - Abstimmung erforderlich
- Busverbindungen auf der Johann-Baur-Straße:
 - Der Stadtbus quert die Johann-Baur-Straße an der Röntgenstraße/ Petelgasse.
 - Linienbusse fahren über die B2 und die Röntgengasse über die Johann-Baur-Straße in die Engelhardtstraße.
 - Haltestelle für Kleinbusse und Busse für den Sportunterricht in der Johann-Baur-Straße.



E6 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Johann-Baur-Straße → Pilotprojekt



Maßnahme

- Bevorrechtigung durch Zeichen , verkehrsberuhigte Bereiche und abgesenkte Bordsteine sowie private Wege und Zufahrten sind nachrangig
- markante Markierung zur Verdeutlichung der veränderten Situation
- Markieren der Stellplätze im Straßenraum
- Kfz frei auf der Fahrradstraße
- Einrichten von Engstellen o.ä. zur Verkehrsberuhigung, um durchfahrende Kfz-Verkehre mit hohen Geschwindigkeiten zu vermeiden
- direkte Situation am Krankenhaus unverändert - Einbahnstraße zwischen Röntgenstraße und B2 bleibt bestehen
- Engstellen ab Röntgenstraße:
 - Zwischen der Röntgenstraße und der Engelhardtstraße können Engstellen auf der Nordseite mit genügend Abstand zu den Knotenpunkten angebracht werden, um die Busverkehre nicht einzuschränken.
 - Zu beachten ist hier die südliche Bucht. Vormittags halten hier Kleinbusse und Busse für die Förderschule, ansonsten wird die Bucht als Parkbucht genutzt.
 - Von der Engelhardtstraße bis zur Steinstraße kann mit Engstellen o.ä. zur Verkehrsberuhigung gearbeitet werden.
- Eine Restfahrbahnbreite von ca. 4,00 m sollte an der Engstelle vorhanden sein. Dadurch können sich Kfz nicht oder nur langsam begegnen, während Fahrradfahrer sich auch nebeneinanderfahrend begegnen können.

Realisierungszeitraum kurzfristig	Priorität I
---	-----------------------

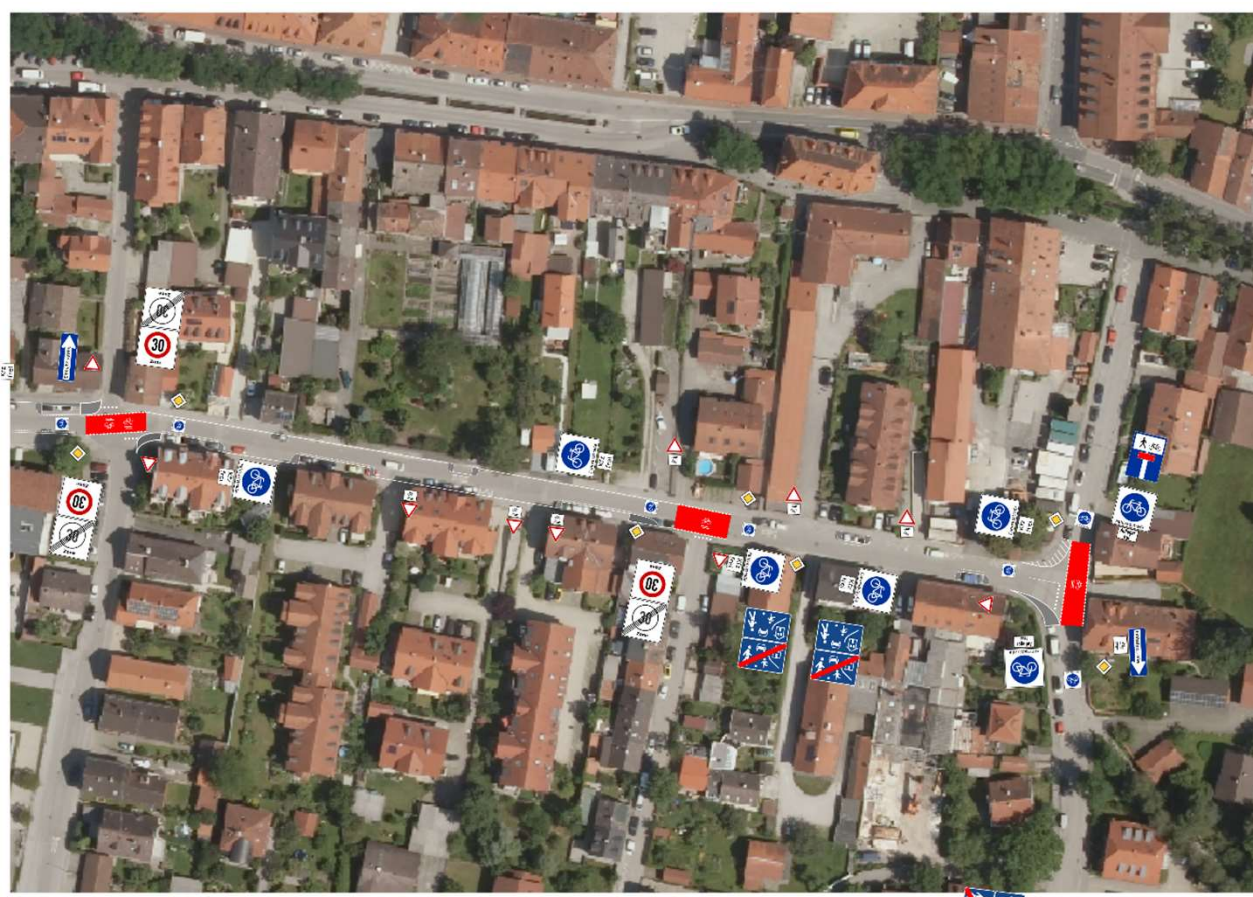
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

E6 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Johann-Baur-Straße



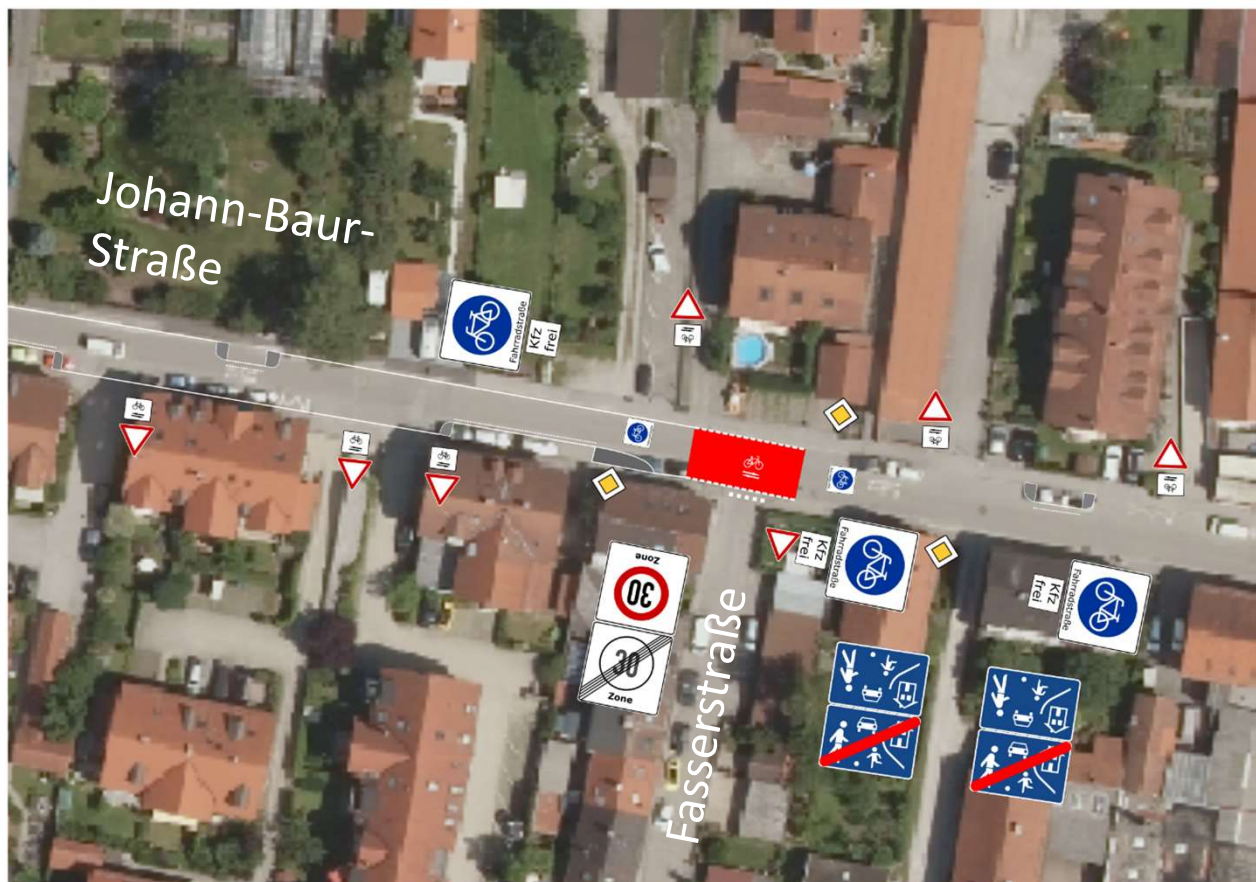
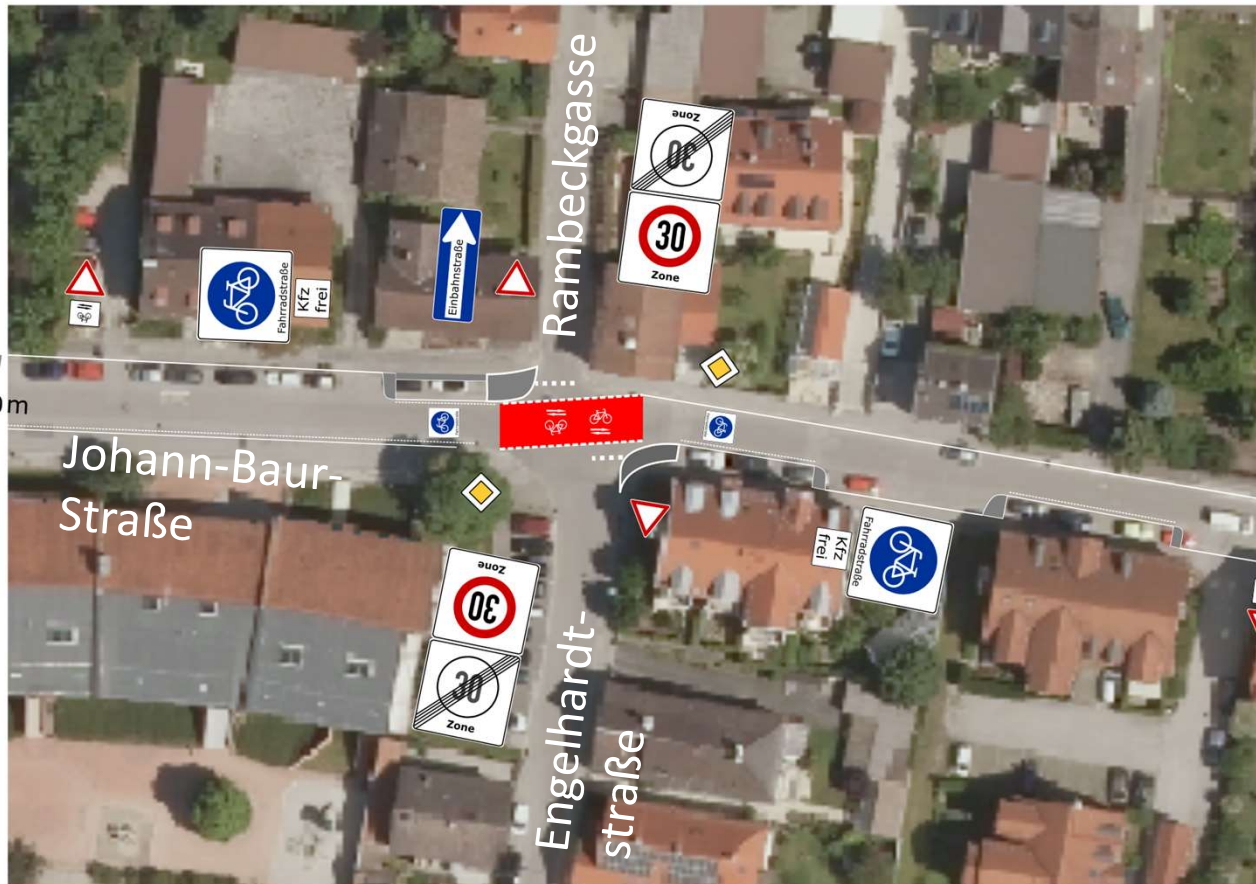
E6 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Johann-Baur-Straße

Skizze



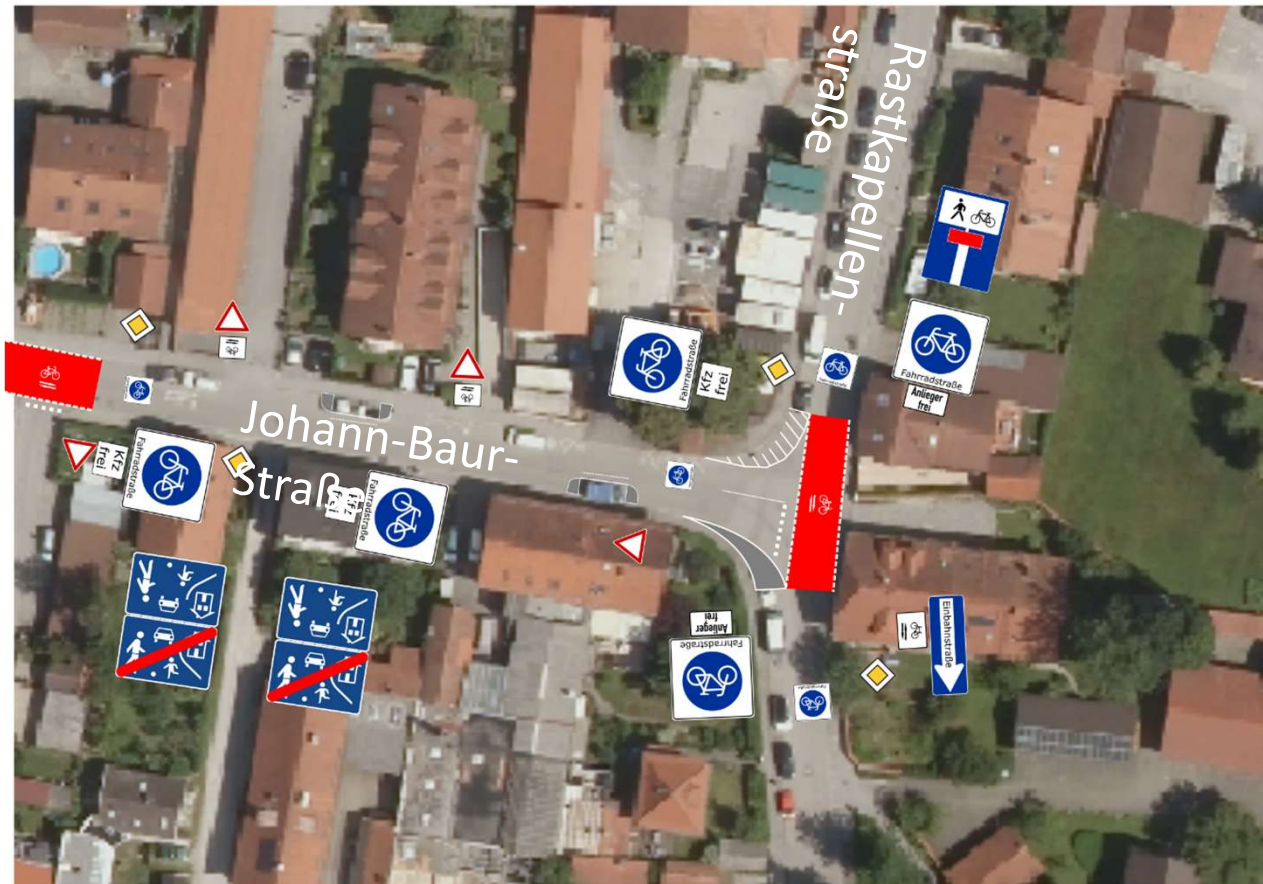
E6 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Johann-Baur-Straße

Skizze



E6 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Johann-Baur-Straße

Skizze



E7 - Knotenpunkt Johann-Baur-Straße / B2

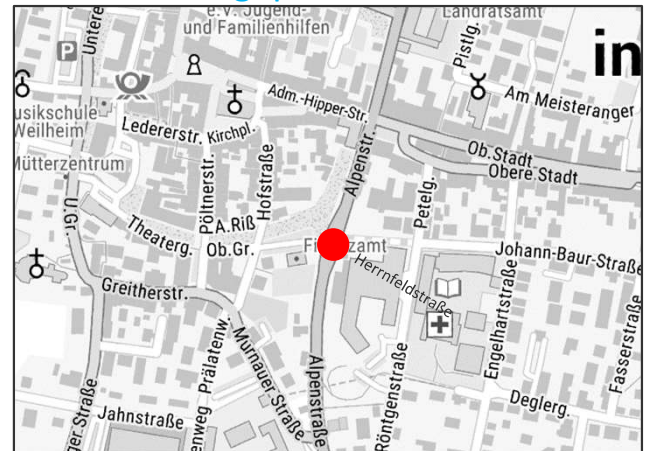
Aktuelle Situation

- Mittelinsel zur Querung der B2 vorhanden. Mindestmaße gegeben (4,50 m x 2,50 m)
- B2 ca. 23.100 Kfz/24h
- B2 Geschwindigkeit 50 km/h

Maßnahme

- Verkehrsmengen und 50 km/h auf der B2 rechtfertigen nach der RAST06 eine Querungshilfe in Form einer LSA
- Installieren einer erweiterten Fußgänger-signalisierung mit Radverkehrsschutz
- keine Querung der Radfahrer am Ende der Johann-Baur-Straße über die heutige Furt notwendig
- entfernen eines Teilstücks des Grünstreifens auf der westlichen Seite der B2 und Bau einer Mittelinsel für Radfahrer
- Entfall des Linksabbiegers auf der B2 in Richtung Johann-Baur-Straße (Fahrweg RTW prüfen, ggfs. ohne bauliche Mittelinsel)
- Umbau der Mittelinsel 2021 bereits erfolgt ohne gesonderte Fahrradführung

Übersichtslageplan

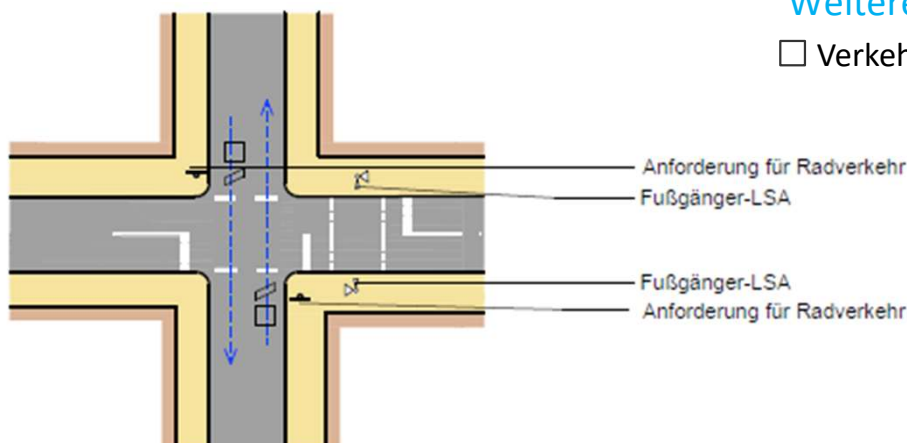


Skizze



Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	II

Musterlösung



Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

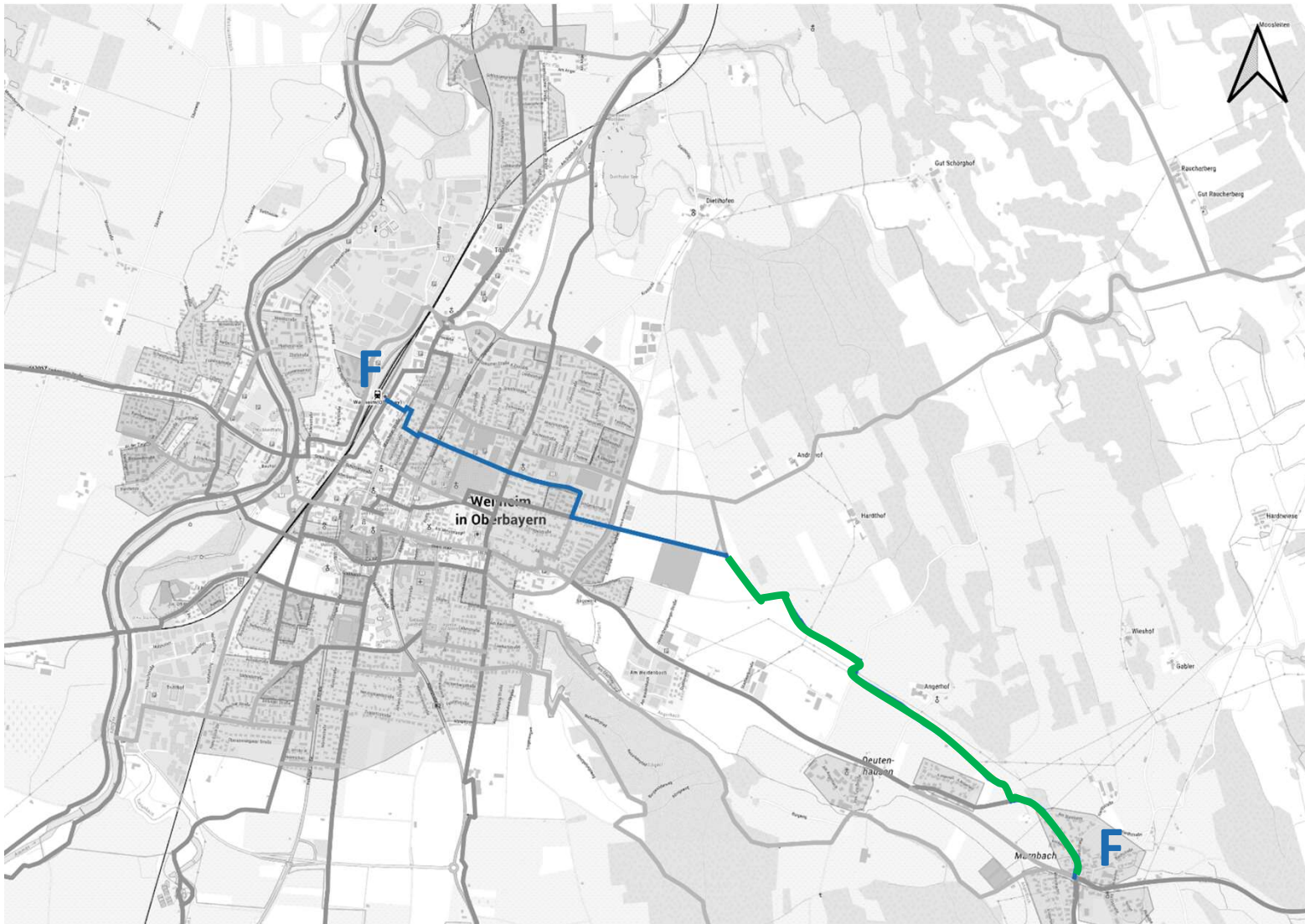
Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Route F - über Bahnhof, Andreas-Schmidtner-Straße, Am Betberg, nach Marnbach



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Legende

-  Route F
-  derzeit keine Maßnahmen vorgesehen

F1 - Knotenpunkt Münchener Straße / Herrnfeldstraße / Bahnhofallee

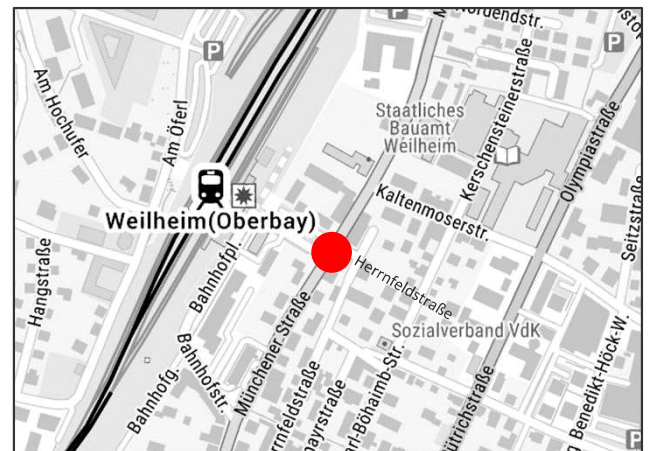
Aktuelle Situation

- keine Querungshilfe für den Radverkehr vorhanden
- Münchener Straße mit 10.500 - 13.000 Kfz/24h

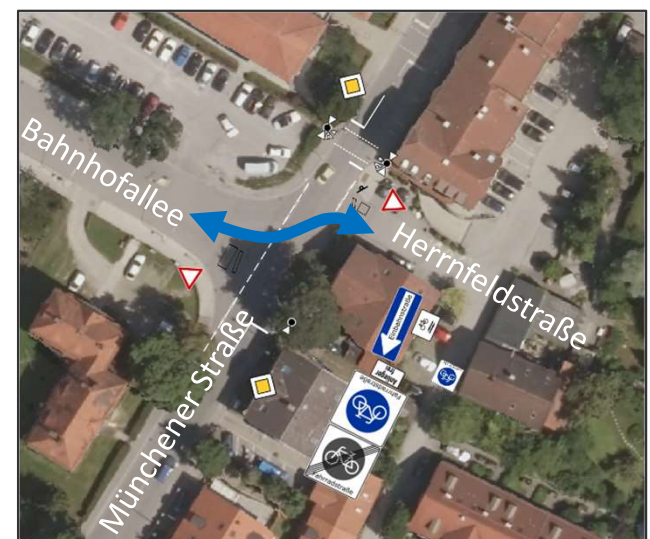
Maßnahme

- Versetzen der nördlichen Fußgängerlichtsignalanlage an die Querungsstelle
- Ausstatten der Fußgängerlichtsignalanlage mit Detektoren oder Taster für den Radverkehr (die Detektoren können auch von Bussen und Pkw genutzt werden)
- vsl. zusätzliches Vorsignal im Süden erforderlich

Übersichtslageplan

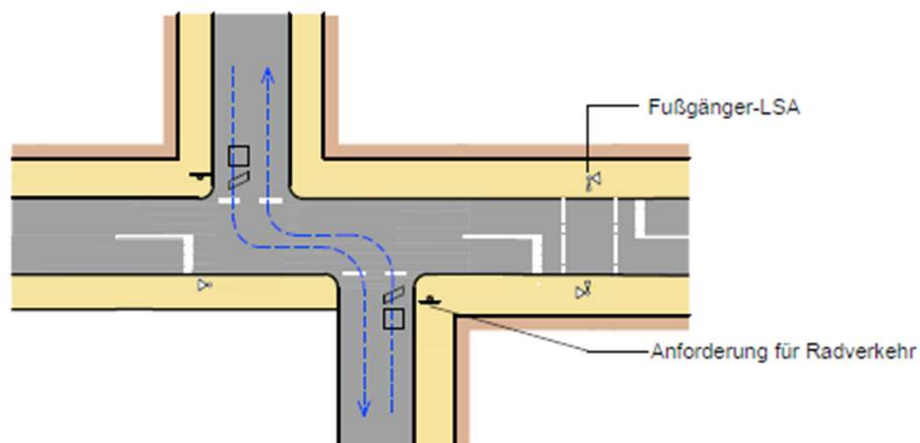


Skizze



Realisierungszeitraum	Priorität
	I

Musterlösung



Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

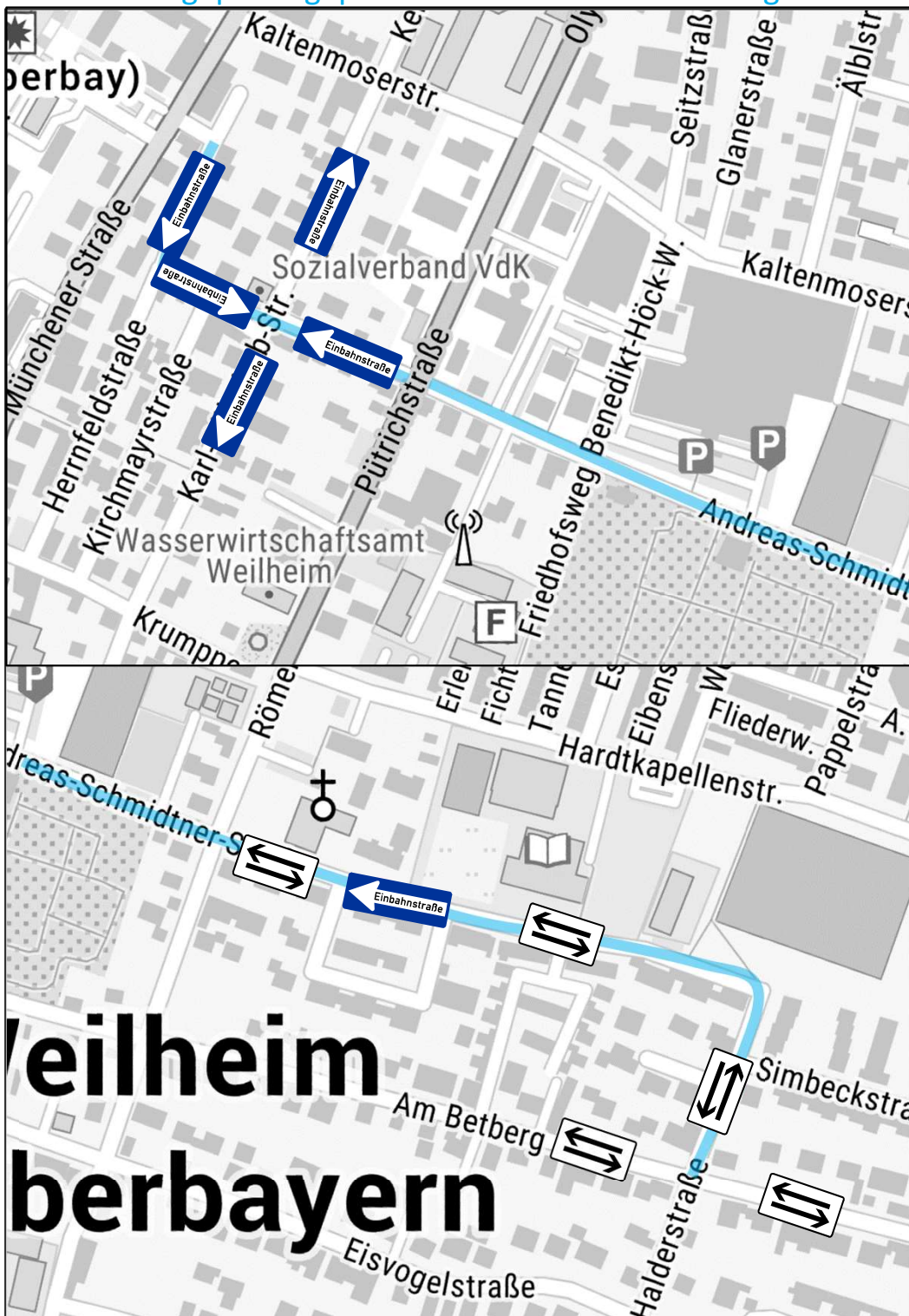
- Verkehrsmengen Breiten

F2 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Andreas-Schmidtner-Straße

Aktuelle Situation


- keine Bevorrechtigung des Fahrradverkehrs
- Vermeiden von durchfahrenden Kfz-Verkehre mit hohen Geschwindigkeiten durch ggfs. gegenläufige Einbahnrichtungen (maximal Variante dargestellt).
- östlich der Pütrichstraße keine Einbahnrichtung geplant, aufgrund der Einsatzfahrzeuge
- westlich der Römerstraße kurzer Abschnitt Einbahnstraße als Unterbrechung

Übersichtslageplan - geplante Einbahnstraßenrichtung



F2 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Andreas-Schmidtner-Straße

Maßnahme

- Bevorrechtigung durch Zeichen  (oder Z301), verkehrsberuhigte Bereiche und abgesenkte Bordsteine sowie private Wege und Zufahrten sind nachrangig
- markante Markierung zur Verdeutlichung der veränderten Situation
- Markieren der Stellplätze im Straßenraum
- teilweise Verengung der Fahrbahn an Einmündungen durch Sperrflächen oder baulich
- Anlieger bzw. Kfz frei auf der Fahrradstraße
- Situation durch Supermarkt erfordert eine genaue Betrachtung der Fahrradstraße zwischen B2 und Römerstraße

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

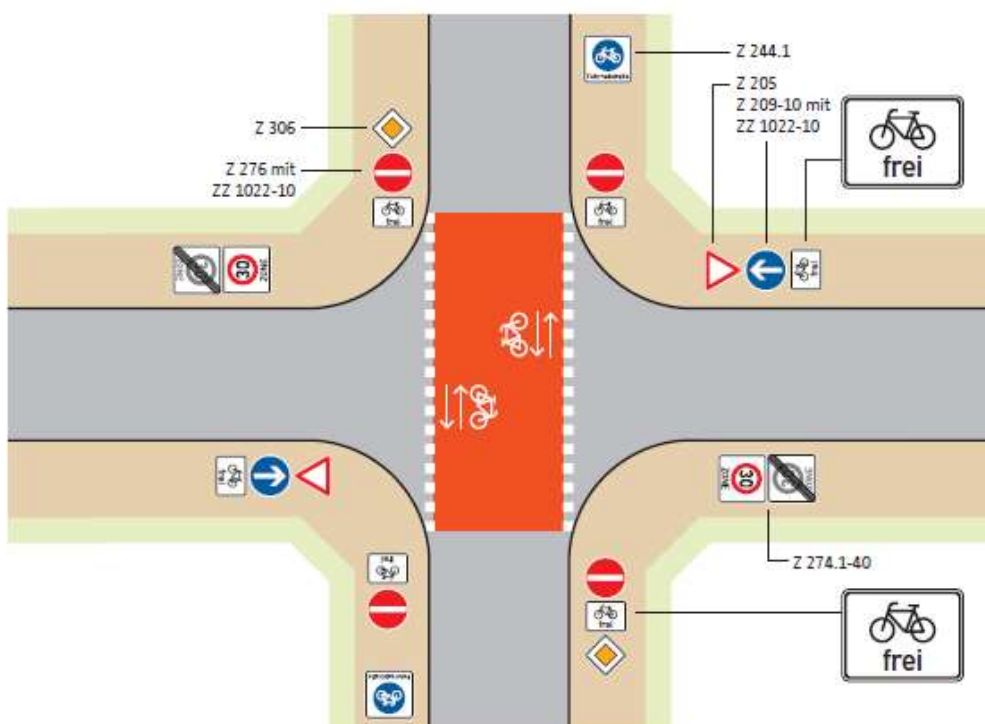
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

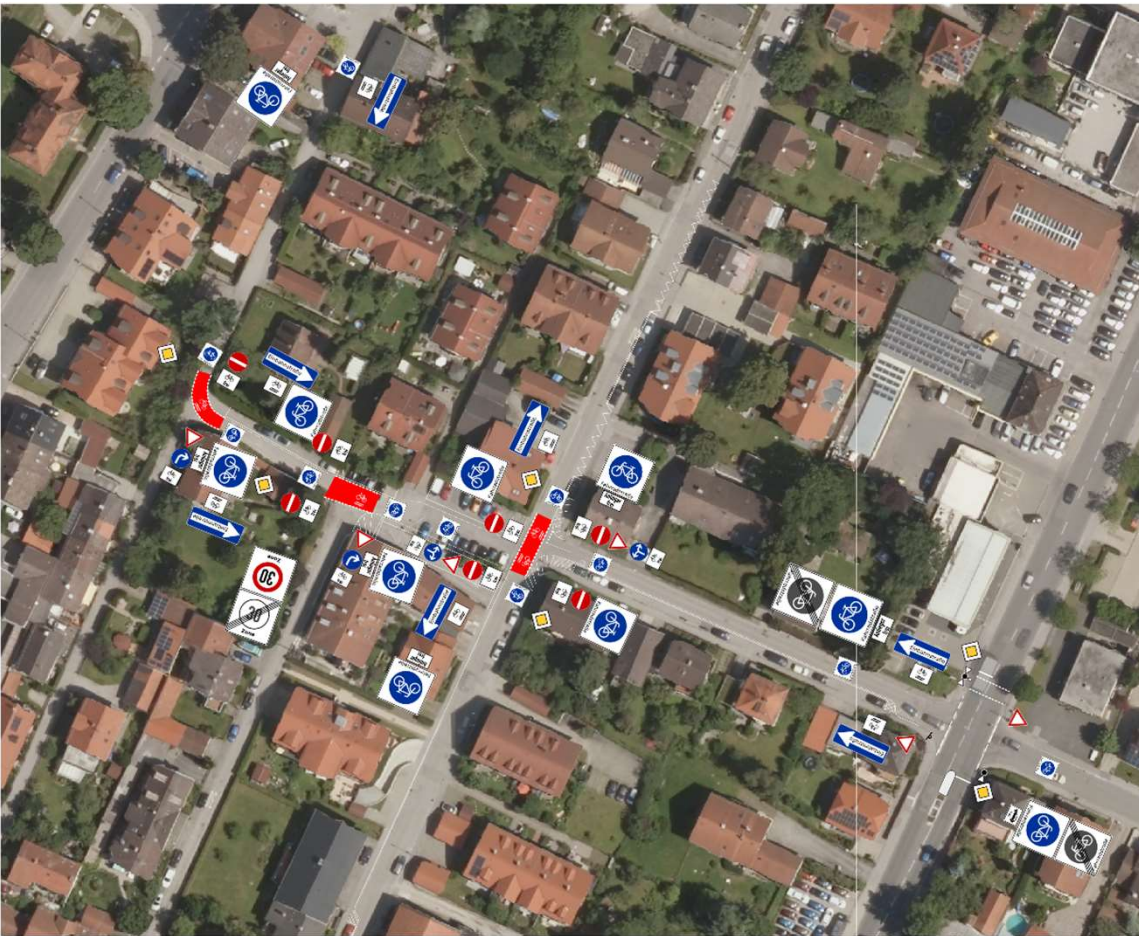
- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



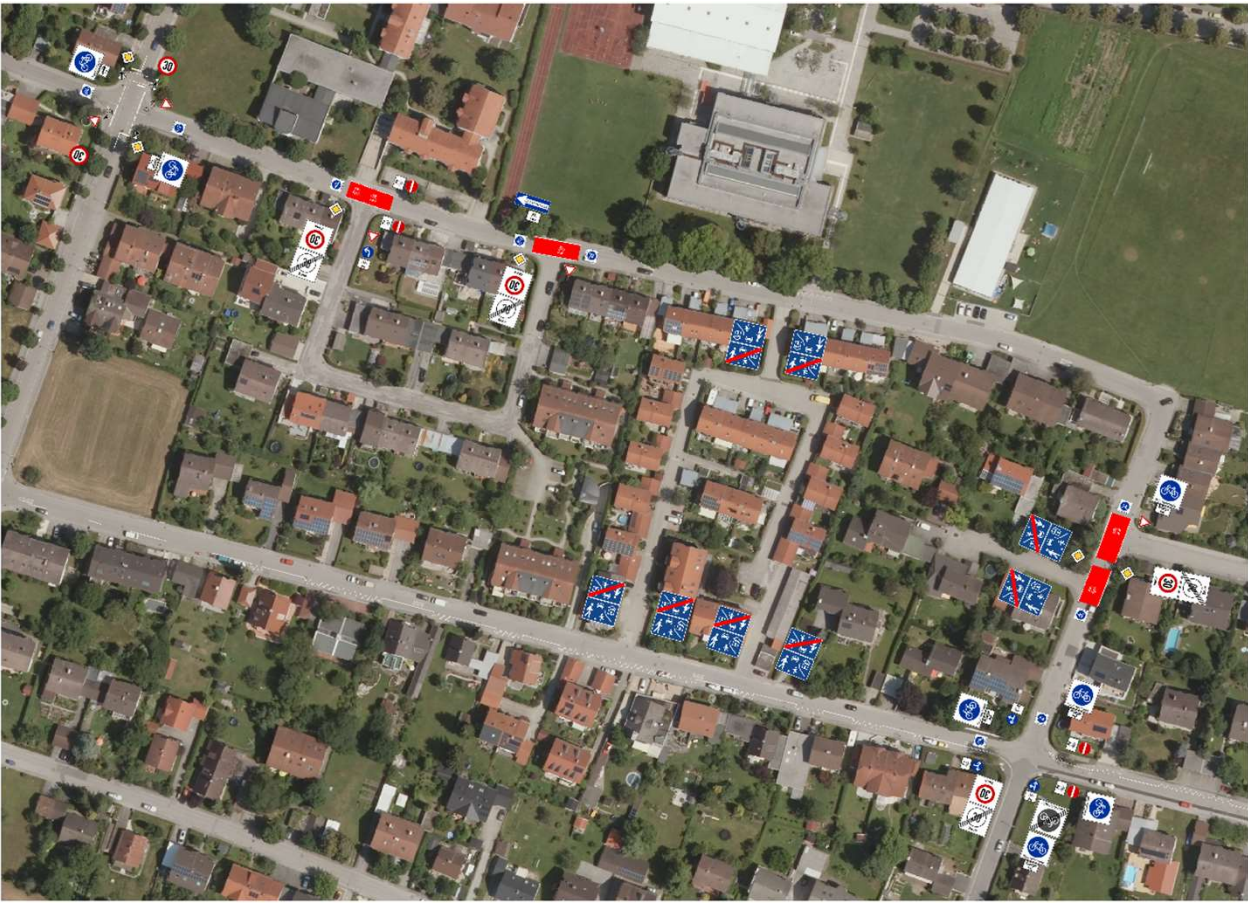
F2 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Andreas-Schmidtner-Straße

Skizze



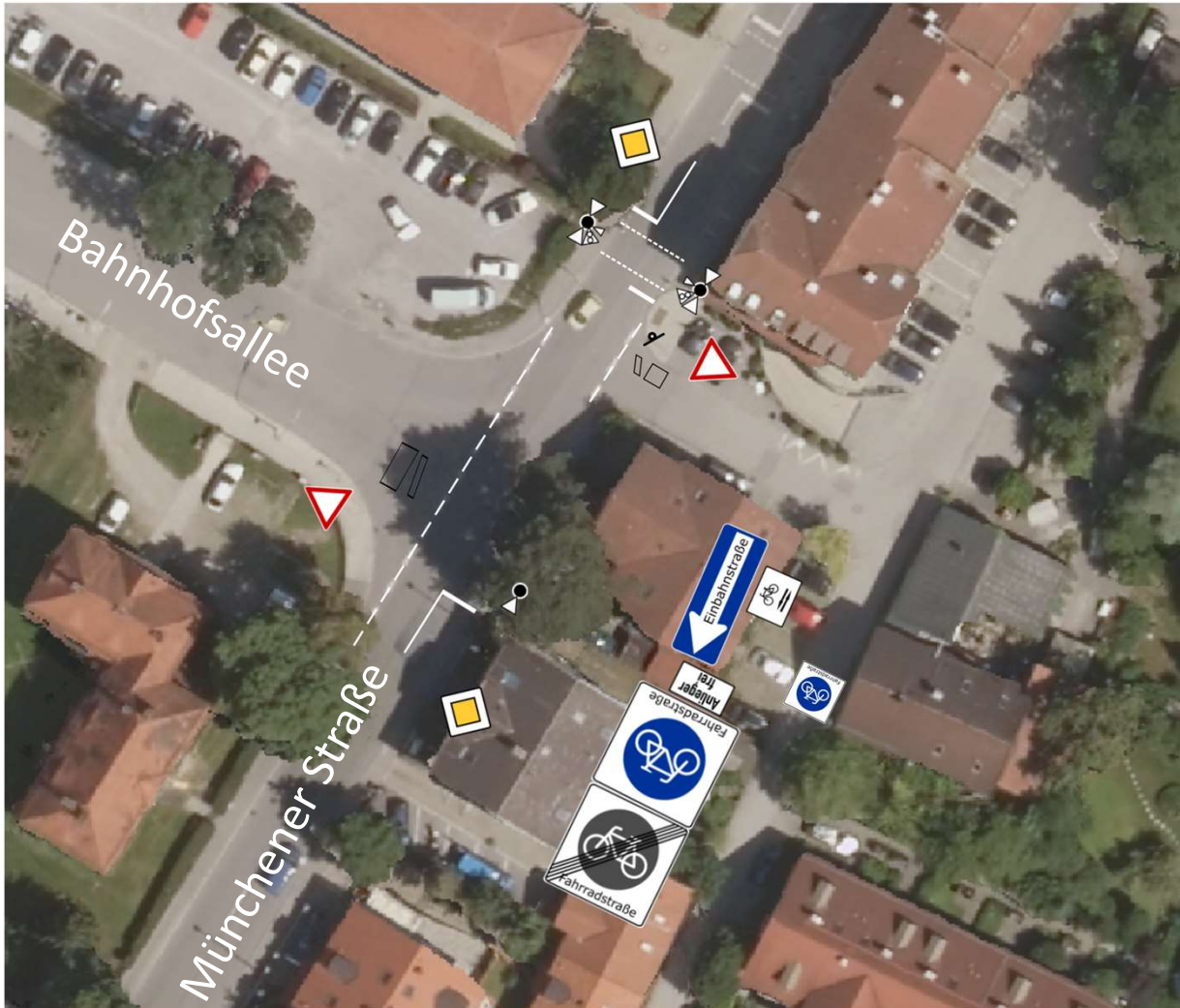
F2 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Andreas-Schmidtner-Straße

Skizze



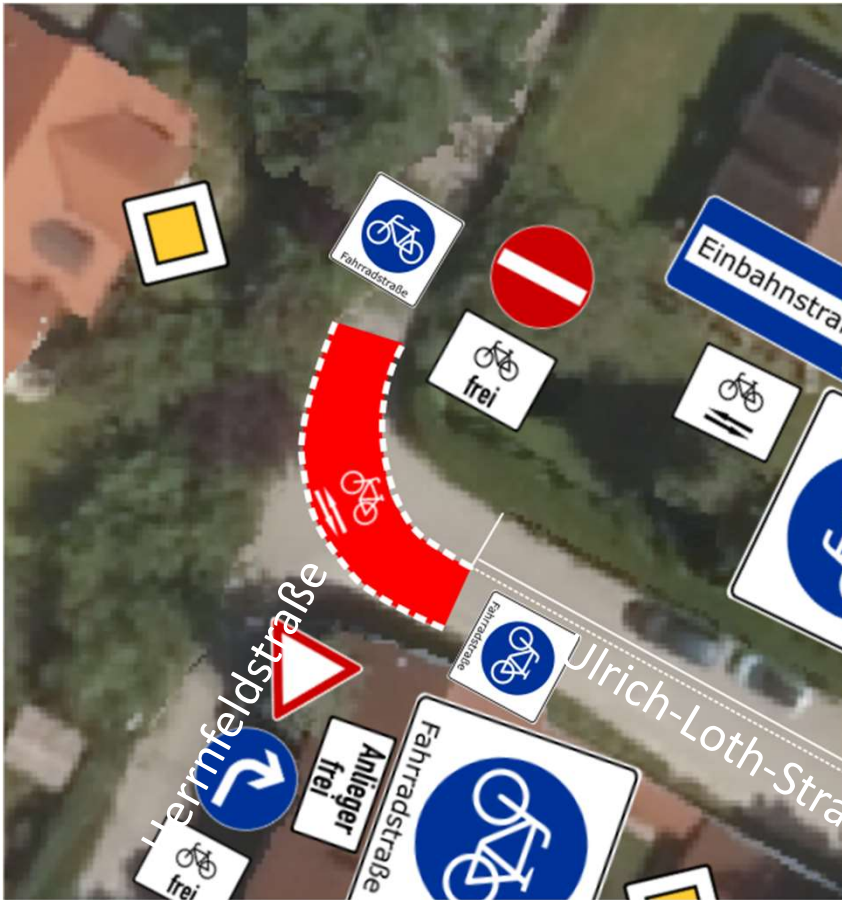
F2 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Andreas-Schmidtner-Straße

Skizze



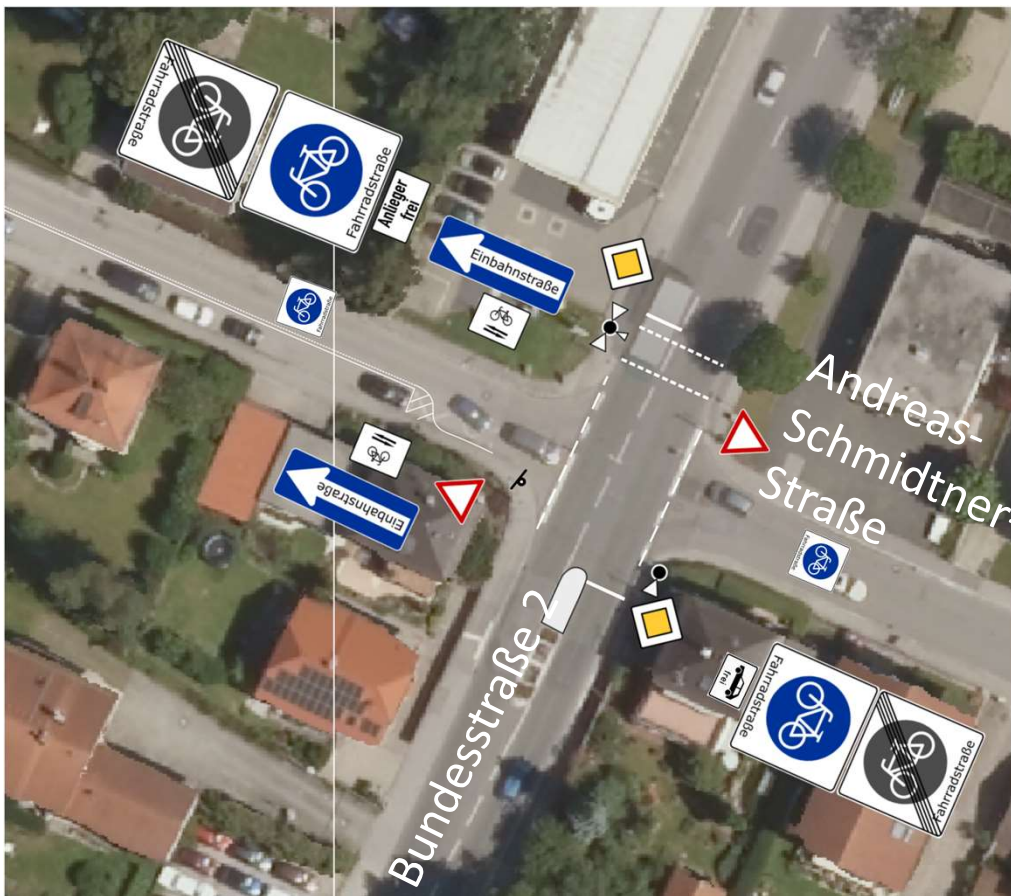
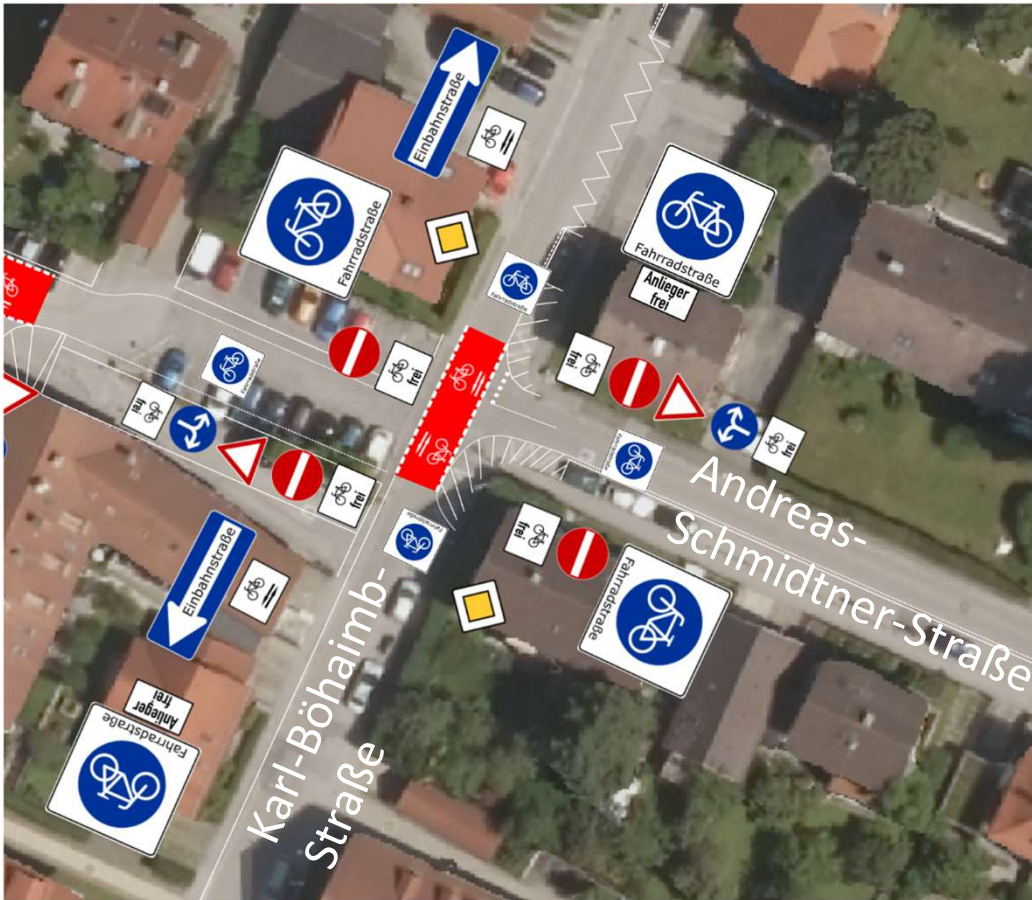
F2 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Andreas-Schmidtner-Straße

Skizze



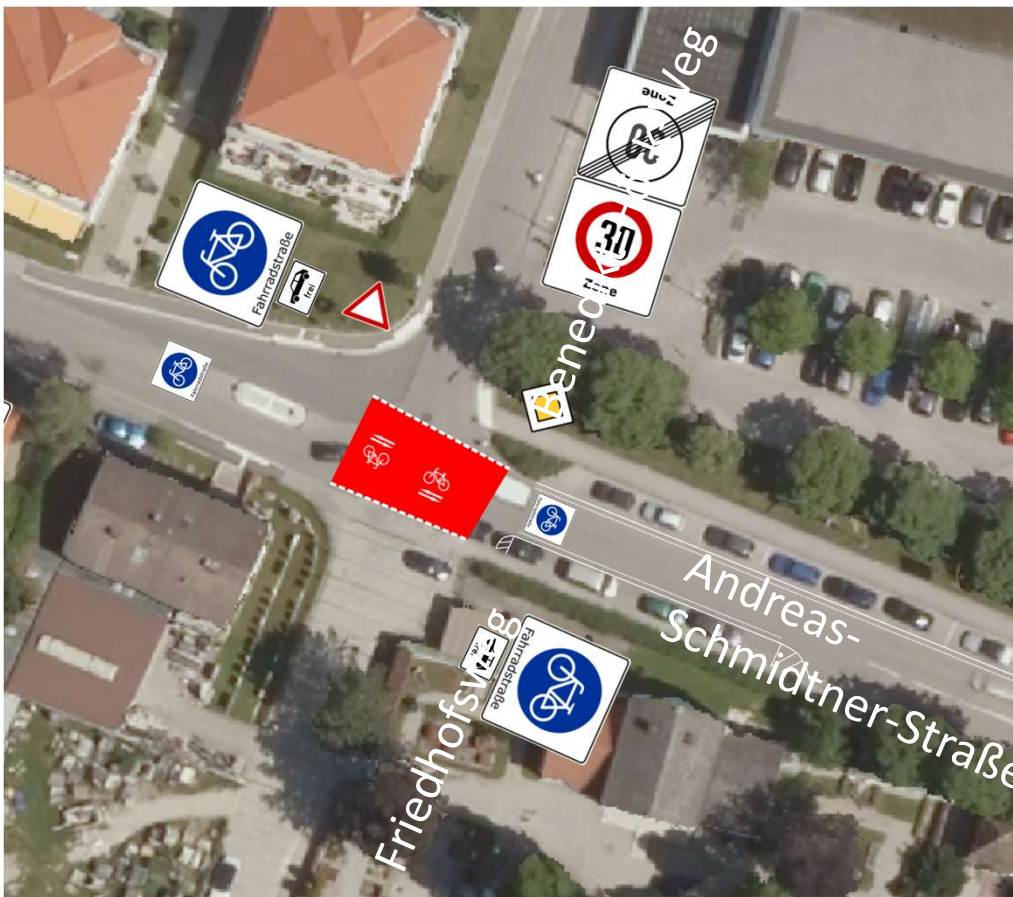
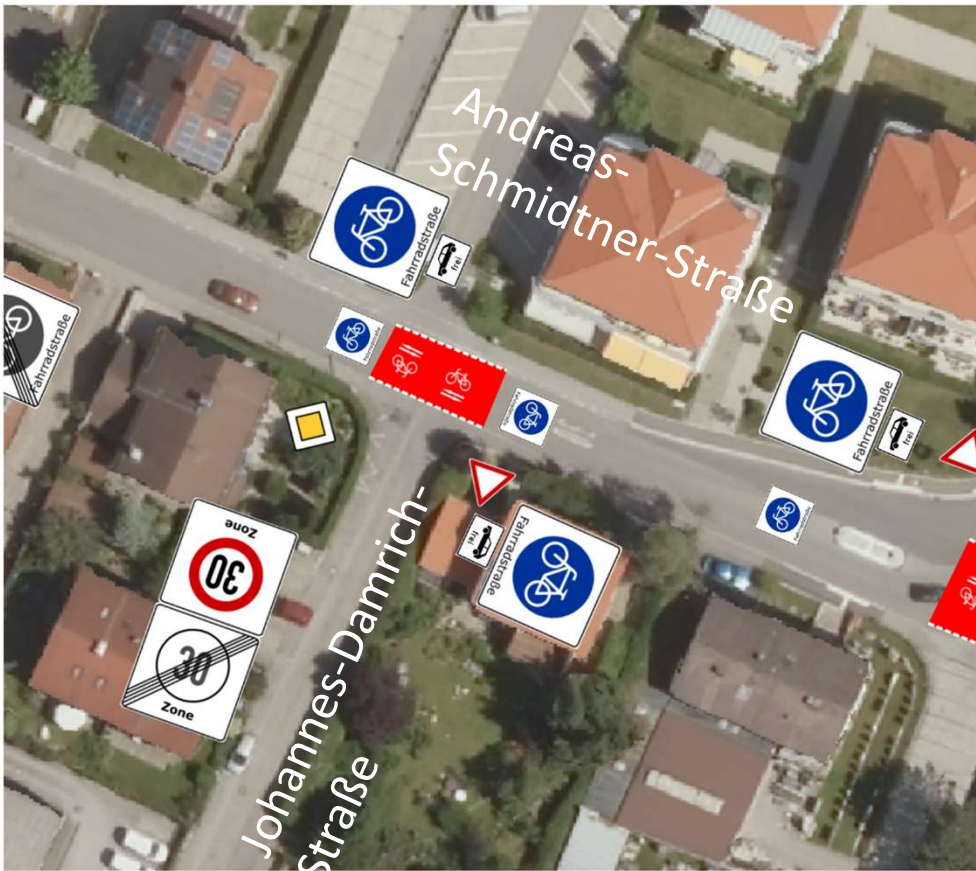
F2 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Andreas-Schmidtner-Straße

Skizze



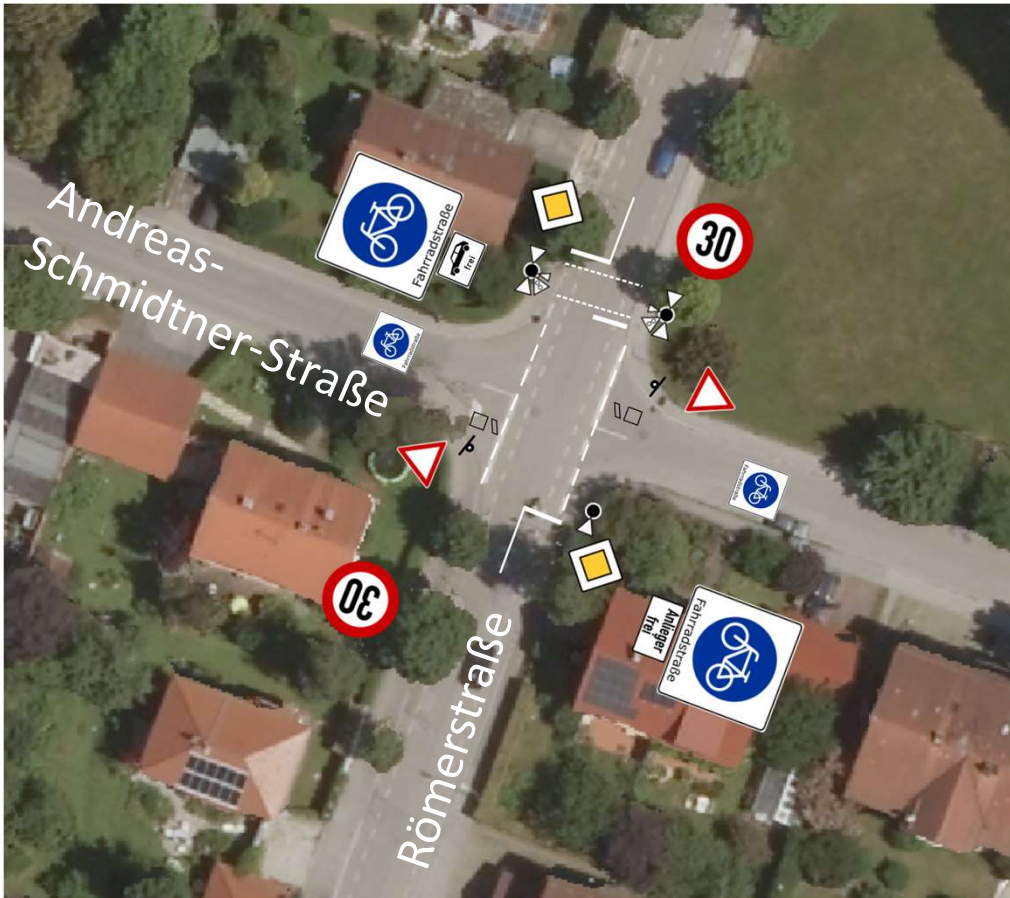
F2 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Andreas-Schmidtner-Straße

Skizze



F2 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Andreas-Schmidtner-Straße

Skizze



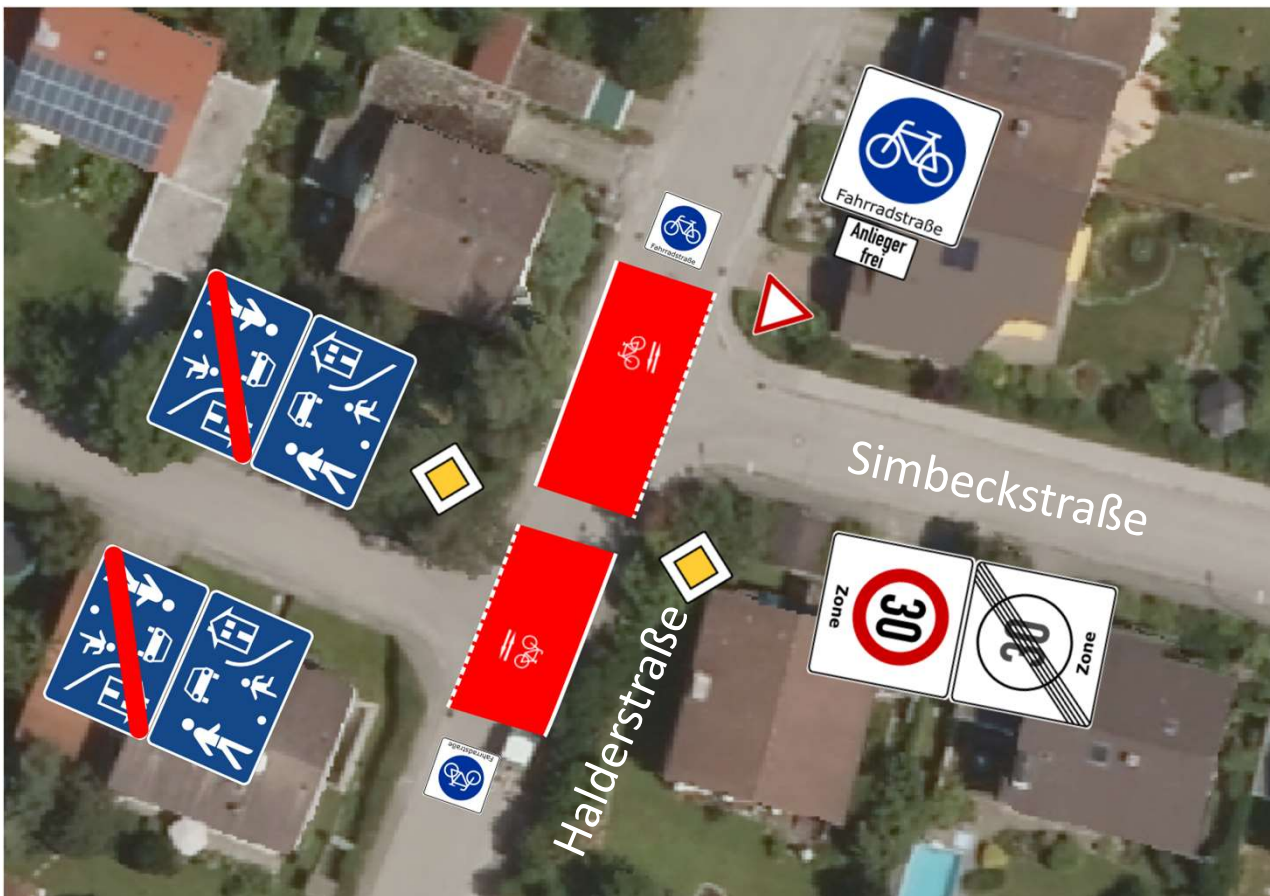
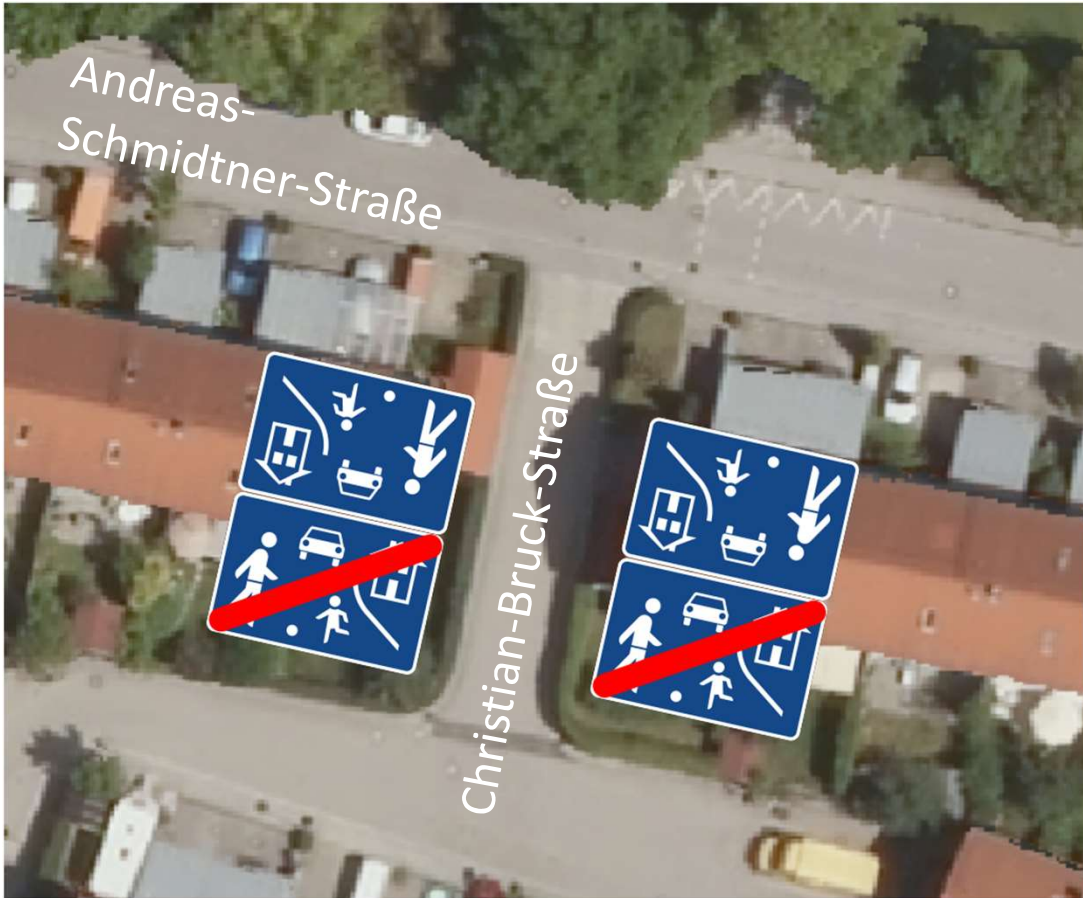
F2 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Andreas-Schmidtner-Straße

Skizze



F2 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Andreas-Schmidtner-Straße

Skizze



F2 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Andreas-Schmidtner-Straße

Skizze



F3 - Herrnfeldstraße zwischen Ulrich-Loth-Straße und Münchener Straße und Ulrich-Loth-Straße

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen
- Fahrbahnbreiten: ca. 4,50 m - 6,00 m

Maßnahme

- Ausweisen als Fahrradstraße
 - Untersagen von Längsparken, Mindestbreite nicht gegeben
- es sollten ausreichend private Stellplätze zur Verfügung stehen

Übersichtslageplan

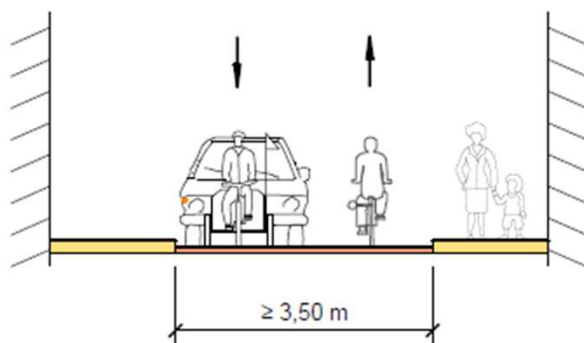


Skizze



Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

Musterlösung



Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Querschnitt für eine Fahrbahnbreite bis 5,75 m

- Fahrbahnbreite (Regelmaß): 4,00 m
- Fahrbahnbreite (Mindestmaß): 3,50 m
- punktuelle Engstellen bis 3,00 m
- Parken unzulässig

F4 - Andreas-Schmidtner-Straße I-III (Karl-Böhaimb-Straße – Pütrichstraße)

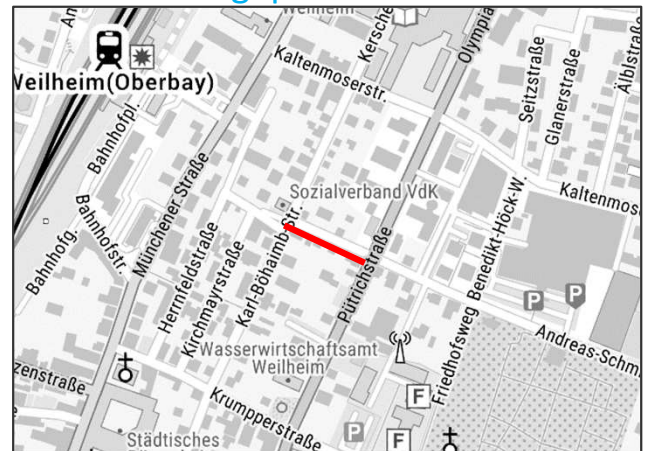
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen
- Fahrbahnbreiten: ca. 6,00 m
- einseitiges Längsparken

Maßnahme

- Ausweisen als Fahrradstraße (Verkehrsmengen sind zu überprüfen)
- Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken (min. 0,5 m) einzeichnen (ERA 2010)
- Anlieger frei

Übersichtslageplan



Skizze



Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

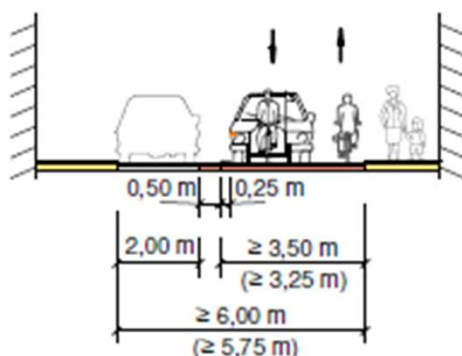
Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
 Breiten

Musterlösung



Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden

F5 - Knotenpunkt Andreas-Schmidtner-Straße / Pütrichstraße (B2)

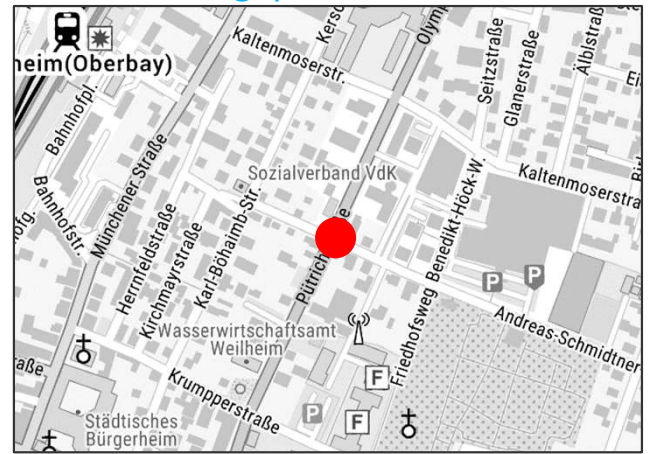
Aktuelle Situation

- keine Querungshilfe für den Radverkehr vorhanden
- hohe Verkehrsmengen B2 ca. 18.000 Kfz/24h

Maßnahme

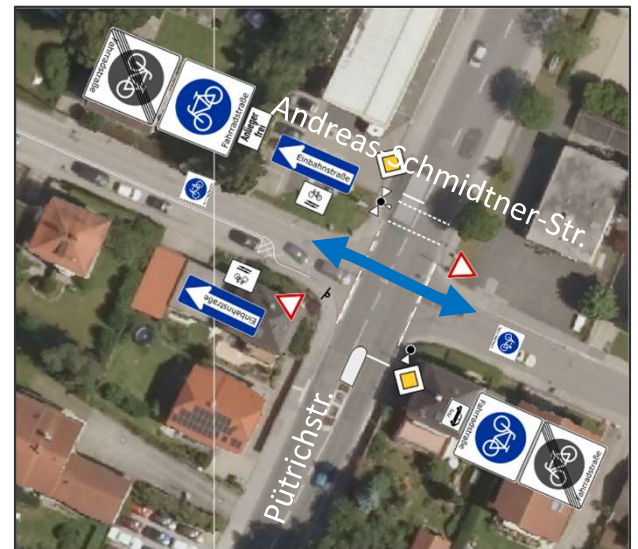
- Sichern des Knotenpunktes bei der Aufnahme ins Hauptnetz aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsmengen auf der Pütrichstraße (B2)
- Abhängen der Andreas-Schmidtner-Straße von der B2 platztechnisch notwendig für eine Unter- oder Überführung → aufgrund von Einsatzfahrzeugen nicht möglich
- Installieren einer erweiterten Fußgängersignalisierung ggfs. problematisch aufgrund der naheliegenden signalisierten Kreuzung an der Kaltenmoserstraße
- mit einer Koordinierung beider Signalanlagen möglich - empfohlene Variante
 - eine Koordinierung von LSA bedeutet, dass die LSA-Programme aufeinander abgestimmt sind (grüne Welle)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

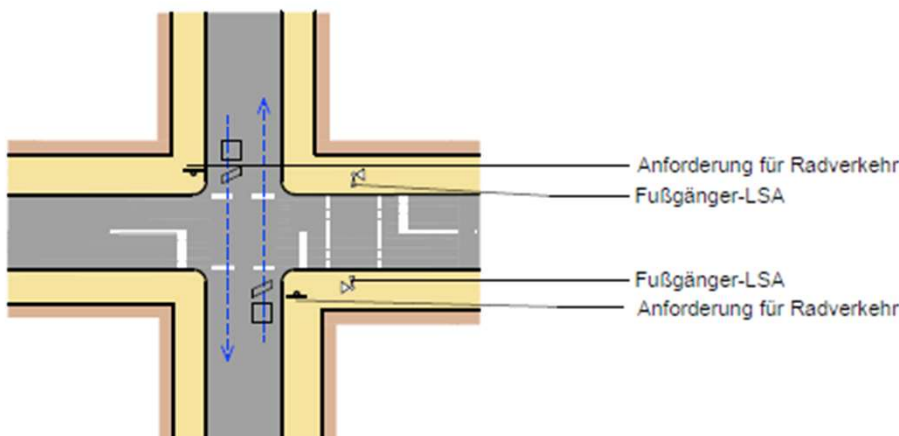
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



F6 - Andreas-Schmidtner-Straße II-III (Römerstraße – Pütrichstraße)

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- ggfs. hohe Verkehrsmengen durch real
- Fahrbahnbreiten: ca. 5,80 m -10,00 m
- auf ca. 50 m beidseitiges Längsparken
- eine Zufahrt Parkplatz real Busstrecke

Maßnahme

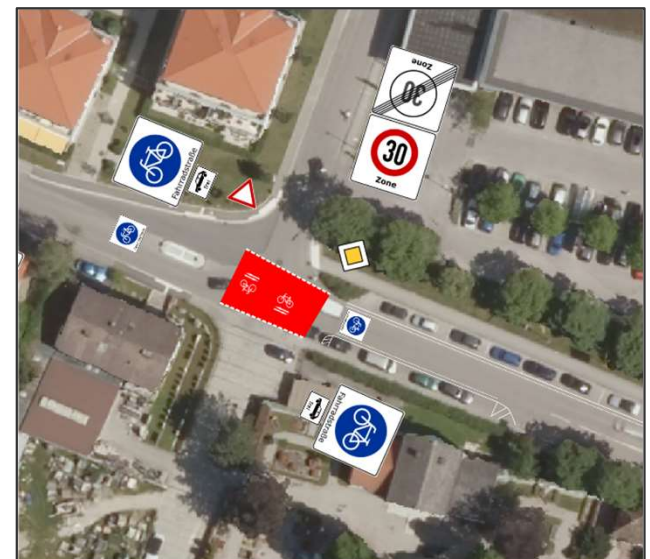
- Ausweisen als Fahrradstraße
- durch Einkaufsverkehre genau zu evaluieren
- Umwandlung zur Einbahnstraße für Kfz-Verkehre aufgrund Feuerwehr und BRK nicht möglich
- relativ kurzer Abschnitt zwischen 2 Knotenpunkten ohne Vorfahrt
- leichte Verkehrsberuhigung durch Mittelinseln und Verschwenk
- ggfs. leichte Einschränkung der Bus-Verkehre durch Fahrradstraße (Auswirkungen sind zu prüfen)
- Supermarkt weiterhin über beide Zufahrten erreichbar

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

F7 - Knotenpunkt Andreas-Schmidtner-Straße / Römerstraße

Aktuelle Situation

- fehlende Querungshilfe für den Radverkehr bei 50 km/h auf Römerstraße

Maßnahme

- Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h (streckenbezogene) aufgrund von Schulwegen
- Bevorzugen der West-Ost Fahrradrouten benachteiligt Fahrradrouten Nord-Süd (Zielkonflikt)

Variante 1 (siehe Skizze):

- Installieren einer erweiterten Fußgänger-signalisierung mit Taster oder Detektoren für den Radverkehr (Anforderung nur bei Bedarf, durch Detektoren auch für den Kfz-Verkehr aus der Nebenrichtung nutzbar)

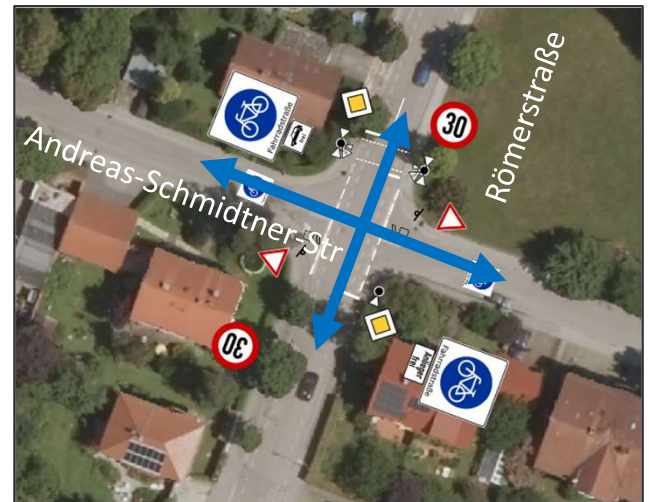
Variante 2:

- Einrichten eines Minikreisverkehrs (gleichberechtigte Führung)

Übersichtslageplan



Skizze



Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

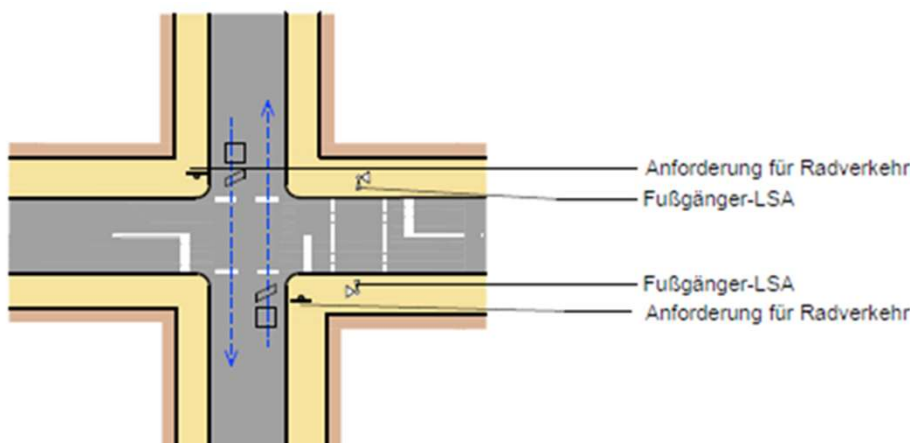
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



F8 - Andreas-Schmidtner-Straße III-III (Halderstraße – Römerstraße)

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen
- Fahrbahnbreiten: ca. 5,80 m -6,00 m
- stellenweise einseitiges Längsparken

Maßnahme

- Ausweisen als Fahrradstraße
- Längsparken durch Busverkehre aufgrund der Restfahrbahnbreite kritisch (Bedarf prüfen)
- bei Längsparken Fahrradstraße und Busverkehr nicht möglich (5,80 m bei Busverkehr nicht ausreichend - 6,50 m erforderlich)

Übersichtslageplan



Skizze



Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

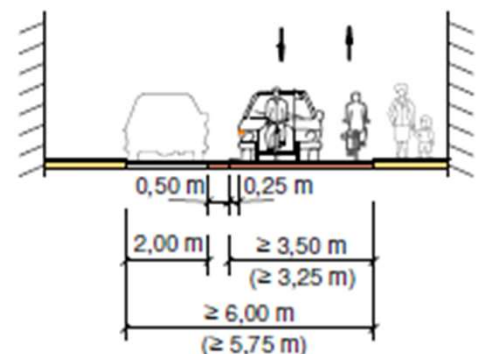
Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



F9 - Halderstraße zwischen Am Betberg und Andreas-Schmidtner-Straße

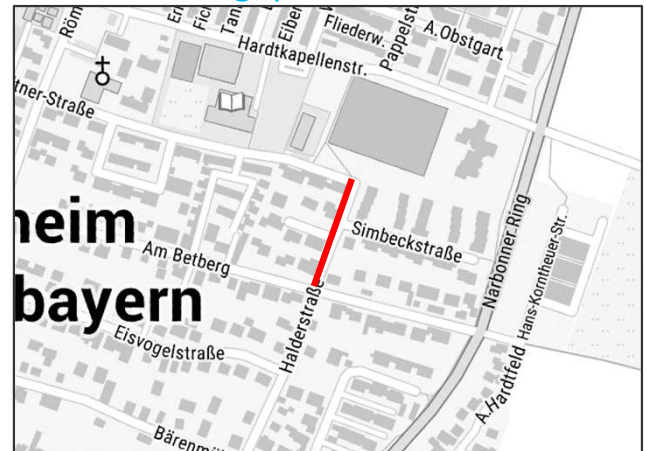
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen
- Fahrbahnbreiten: ca. 7,00 m

Maßnahme

- Ausweisen als Fahrradstraße
- Prüfen des Bedarf von Längsparken
- bei Längsparken aufgrund der Busverkehre Einbahnstraßenregelung erforderlich (Begegnungsfall Bus - Pkw + Längsparken 7,75 m)
- Mögliche Alternativen:
 - Linienverlauf des Busses anpassen und über andere Strecke führen
 - Längsparken entfernen
 - keine Fahrradstraße ausweisen

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Realisierungszeitraum

mittelfristig

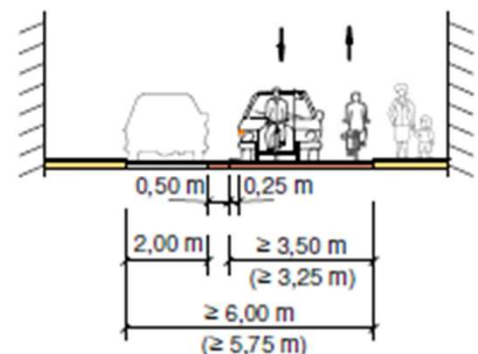
Priorität

I

Musterlösung

Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



F10 - Knotenpunkt Am Betberg / Halderstraße

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen

Maßnahme

- Treffen zweier Fahrradstraßen
- Einrichten eines Minikreisverkehrs zur gleichrangigen Führung beider Radachsen (minimal Breiten mit einem Durchmesser von ca. 13,00 m vsl. vorhanden)
- Alternativ: Rechts vor Links beibehalten zur gleichrangigen Führung

Übersichtslageplan



Skizze



Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

Maßnahmenart:

- baulich
- Markierung
- StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
- Breiten

F11 - Forst- und Landwirtschaftsweg östlich der Straße Am Betberg

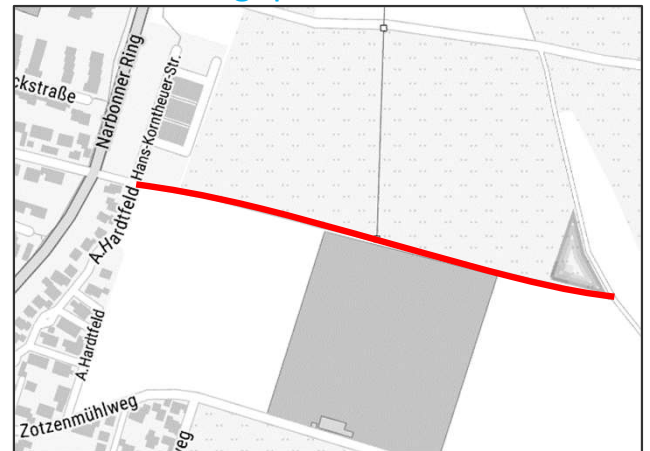
Aktuelle Situation

- Forst- und Landwirtschaftsweg
- Fahrbahnbreiten ca. 2,50 m
- nicht asphaltiert

Maßnahme

- Asphaltieren des Forst- und Landwirtschaftsweg
- alternative Route über Am Hardtfeld und Zotzenmühlweg vorhanden
- direkter Weg, schönere und sichere Route

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum mittel-/langfristig	Priorität III
---	-------------------------

Musterlösung

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:



- Verkehrsmengen Breiten

Route G - Mittlerer Graben, Angerkappellenstraße, Am Betberg



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Legende

-  Route G
-  derzeit keine Maßnahmen vorgesehen

G1 - Führung Krumpperstraße / Angerkapellenstraße

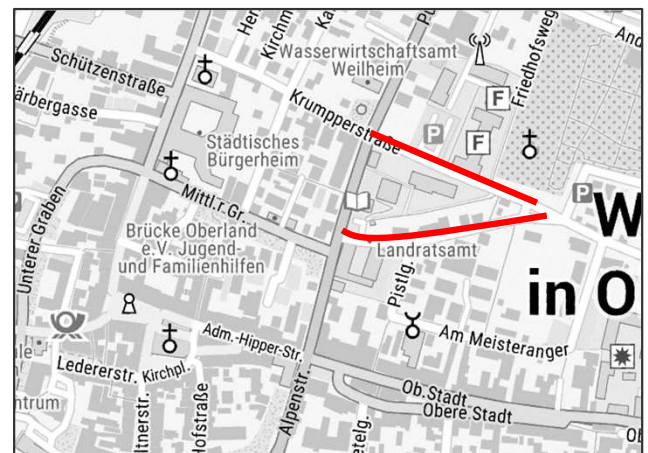
Aktuelle Situation

- fehlende Querungshilfen für den Radverkehr in West-Ost-Richtung über die B2 an beiden Straßen
- Einsatzfahrzeuge auf der Krumpperstraße
- Nähe der Krumpperstraße zur Andreas-Schmidtner-Straße bei einer Signalisierung
- schwierige Doppelkreuzung auch für den Kfz-Verkehr bei Angerkapellenstraße

Maßnahme

- vorläufige Planungen einer Signalisierung durch das Staatliche Bauamt an beiden Knotenpunkten mit der B2 vorhanden
→ derzeit ist eine Realisierung noch nicht absehbar
- Abwägen der beiden Straßen zueinander:
 - Angerkapellenstraße:
 - direkterer Weg in die Innenstadt
 - nicht bei der Ausfahrt der Einsatzfahrzeuge
 - Krumpperstraße:
 - einfacherer Knotenpunkt
 - direktere Anbindung an Bahnhof
 - Keine Einbahnstraße aufgrund von Einsatzfahrzeugen möglich
- Entscheidung Abhängig von Querungsmöglichkeit der B2 treffen

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

G2.1 - Knotenpunkt Mittlerer Graben / Pütrichstraße (B2)

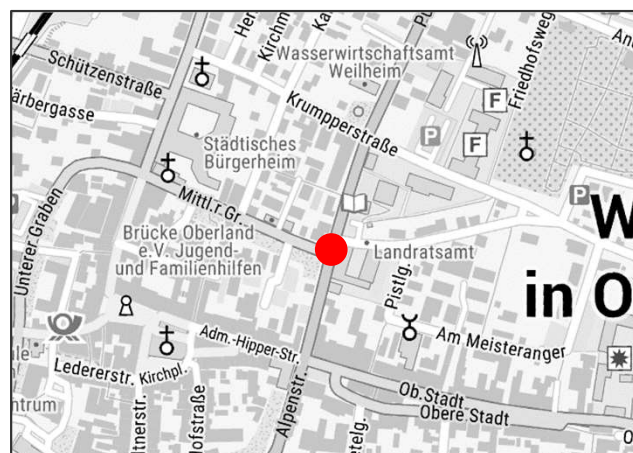
Aktuelle Situation

- fehlende Querungshilfen für den Radverkehr in West-Ost-Richtung über die B2
- schwierige Doppelkreuzung auch für den Kfz-Verkehr

Maßnahme

- vorläufige Planung einer Signalisierung durch das Staatliches Bauamt → derzeit ist eine Realisierung noch nicht absehbar
- angepasster Plan mit Radführung in Skizze
- Angerkapellenstraße:
 - durch Detektor mit Fußgängersignalanlage gekoppelt
- Mittlerer Graben:
 - Überleitung von Schutzstreifen auf Gehweg und Führung über zwei Furten
 - Verkürzte Rechtsabbiegespur aufgrund der Führung des Schutzstreifen bis zur Gehwegbreite von ca. 3,00 m (davor ca. 2,40 m)
 - (Führung des Radverkehrs mit Schutzstreifen für Linksabbieger nicht möglich aufgrund der Fahrbahnbreite - durch SV 10,50 m benötigt)
- keine Kfz-Linksabbieger von der B2 in die Angerkapellenstraße aufgrund der Einbahnstraße

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I/III

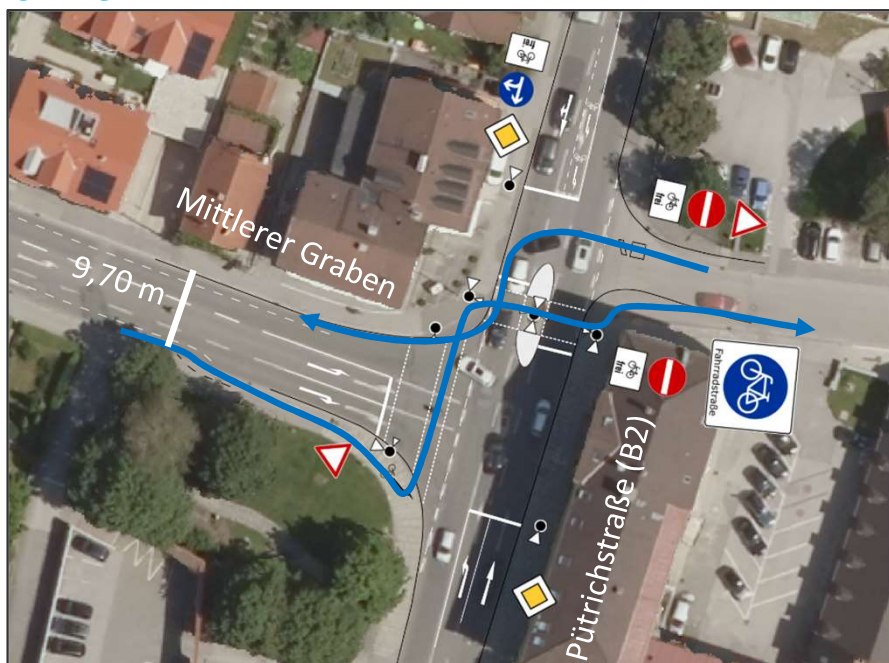
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

G2.2 - Knotenpunkt Krumpperstraße/ Pütrichstraße

Aktuelle Situation

- keine ausreichende Querungshilfe für den Radverkehr im Hauptnetz vorhanden
- nur Fußgängerquerungshilfe vorhanden

Maßnahme

- Ausstatten des Knotenpunktes bei der Aufnahme ins Hauptnetz mit einer Voll- oder erweiterter Fußgängersignalisierung aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsmengen auf der Pütrichstraße (B2)
- erste Entwürfe durch Staatliches Bauamt mit Vollsignalisierung
- Ausreichende Querungshilfe für das Sekundärnetz im Bestand, dennoch wird auch hier eine Querungshilfe für den Radverkehr empfohlen

Übersichtslageplan



Skizze



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I/III
---	---------------------------

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

G3.1 - Möglichkeit Angerkapellenstraße

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen
- Fahrbahnbreiten: ca. 6,50 m-7,00 m
- stellenweise einseitiges Längsparken

Maßnahme

- Ausweisen als Fahrradstraße
- Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken (min. 0,5 m) einzeichnen (ERA 2010)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität I
---	-----------------------

Maßnahmenart:

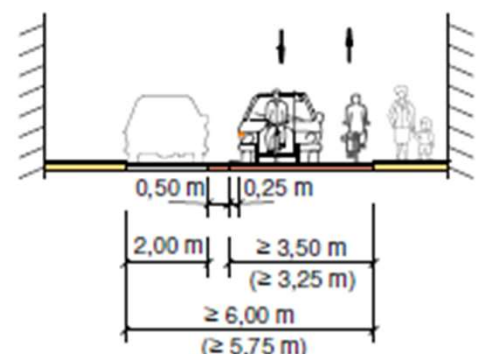
- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



G3.2 - Möglichkeit Krumpperstraße

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen
- Fahrbahnbreiten: ca. 5,50 m -6,00 m
- stellenweise Längsparken

Maßnahme

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h
- erhöht Sicherheit im Mischverkehr und Knotenpunkt zur Karl-Böhaimb-Straße
- ggfs. Ausweisen als Fahrradstraße
- durch die direkte Nähe zum Hauptnetz Sekundärnetz ausreichend (Bahnhof über Andreas-Schmidtner-Straße / Innenstadt über Angerkapellenweg - sollte die Routenführung über den Angerkapellenweg nicht möglich sein → Aufwertung Hauptnetz und Aufwertung zu Fahrradstraße)

Übersichtslageplan



Skizze



Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

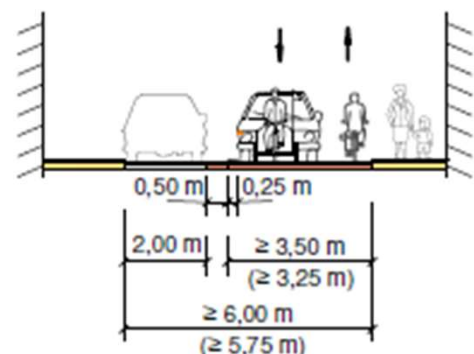
Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



G4 - Am Betberg zwischen Römerstraße und Krumpperstraße

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- vmtl. geringe Verkehrsmengen
- Fahrbahnbreiten ca. 6,50 m - 8,00 m
- Einbahnstraße mit Schutzstreifen in Gegenrichtung
- Längs- und Senkrechtparken

Maßnahme

- Ausweisen als Fahrradstraße (Verkehrsmengen sind zu überprüfen) mit Kfz-Verkehr als Einbahnstraße.
- Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken (min. 0,5 m) einzeichnen, bei Senkrechtparken breiterer Sicherheitstrennstreifen (min. 0,75 m (hier breiter empfohlen)) (ERA 2010)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	III

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

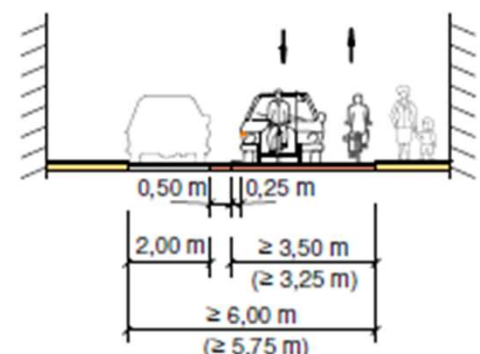
Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



G5 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Angerkappellenstraße / Am Betberg

Aktuelle Situation

- keine Bevorrechtigung des Fahrradverkehrs
- westlich der Römerstraße auf Am Betberg bereits Einbahnstraße vorhanden

Maßnahme

- Einbahnstraße zum Erhalten der Stellplätze auf Angerkappellenstraße möglich
- östlich der Römerstraße keine Einbahnrichtung notwendig

Übersichtslageplan - geplante Einbahnstraßenrichtung



G5 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Angerkappellenstraße / Am Betberg

Maßnahme

- Bevorrechtigung durch Zeichen (oder Z301) , verkehrsberuhigte Bereiche und abgesenkte Bordsteine sowie private Wege und Zufahrten sind nachrangig
- markante Markierung zur Verdeutlichung der veränderten Situation
- Markieren der Stellplätze im Straßenraum
- teilweise Verengung der Fahrbahn an Einmündungen durch Sperrflächen oder baulich
- Anlieger frei / Kfz frei auf der Fahrradstraße
- Führung abhängig der Querung des Knotens an der B2
- Führung über Krummerstraße ohne Einbahnregelung, da keine Stellplätze im Straßenraum bekannt sind
- Darstellung der komplexeren Führung über die Angerkappellenstraße auf nachfolgenden Folien

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

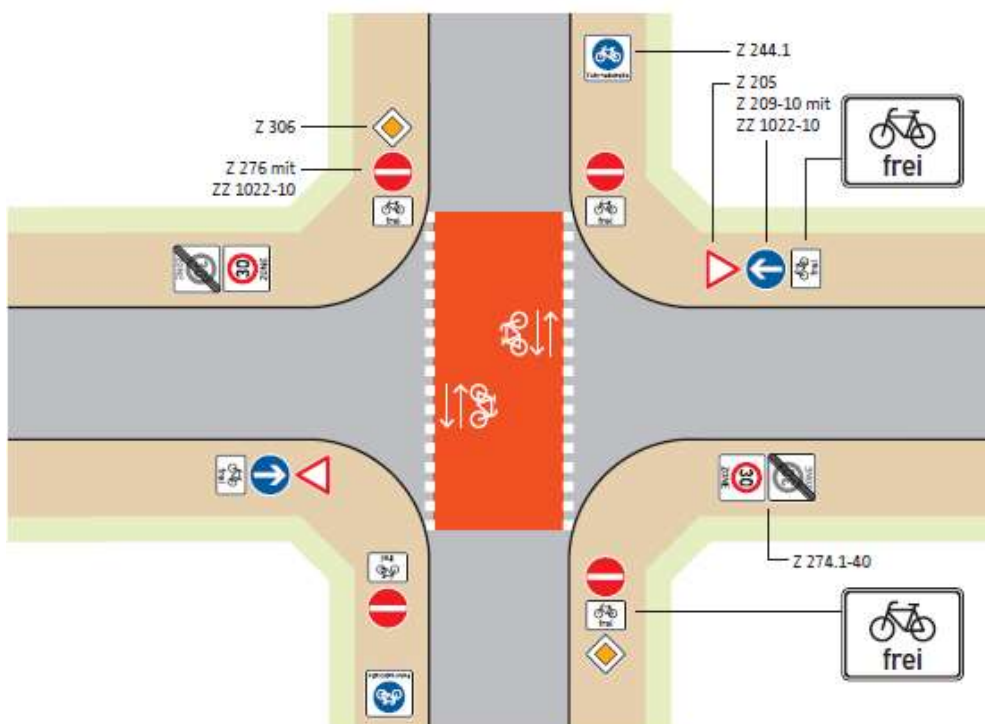
Realisierungszeitraum

mittelfristig

Priorität

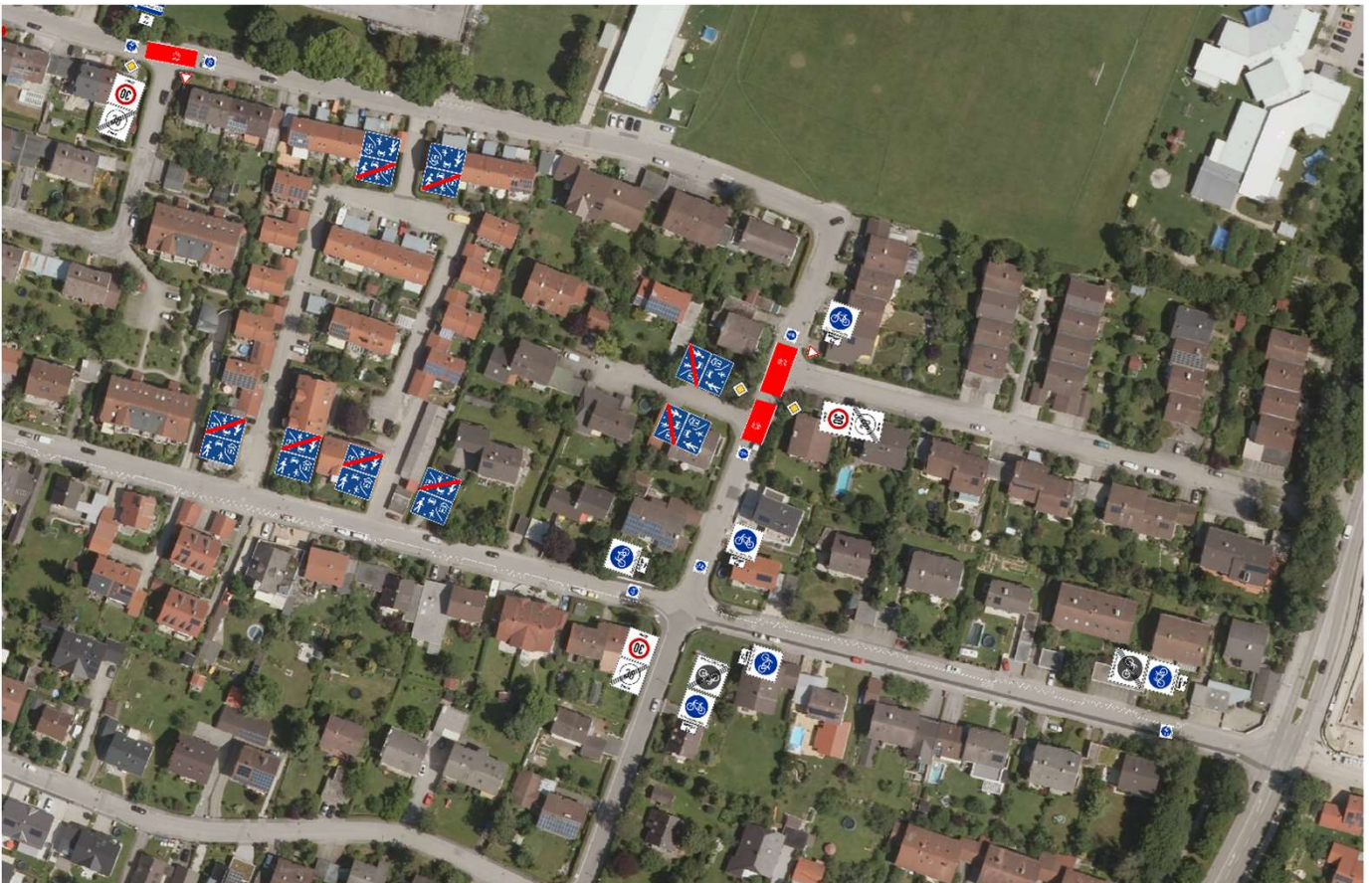
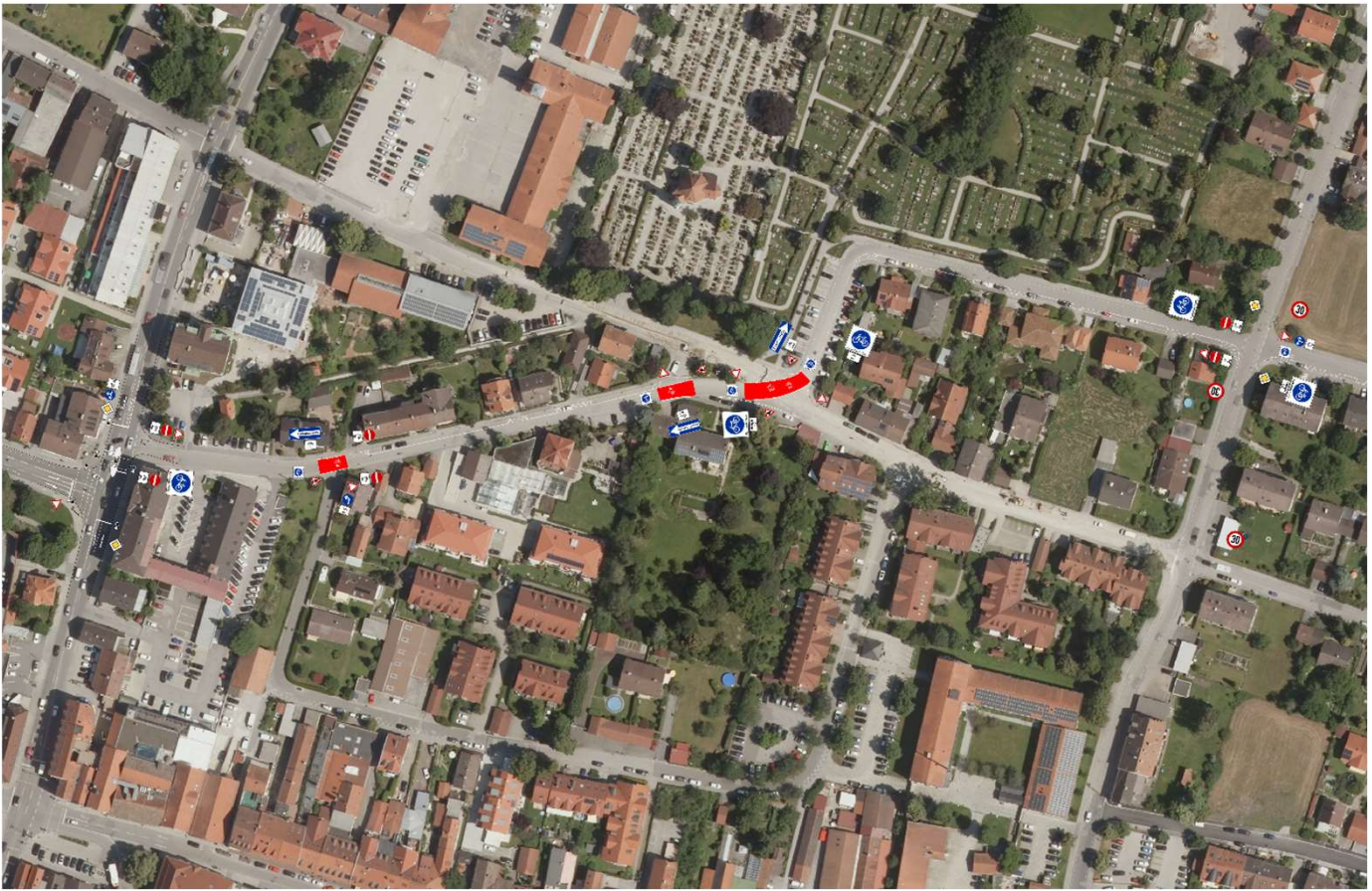
I

Musterlösung



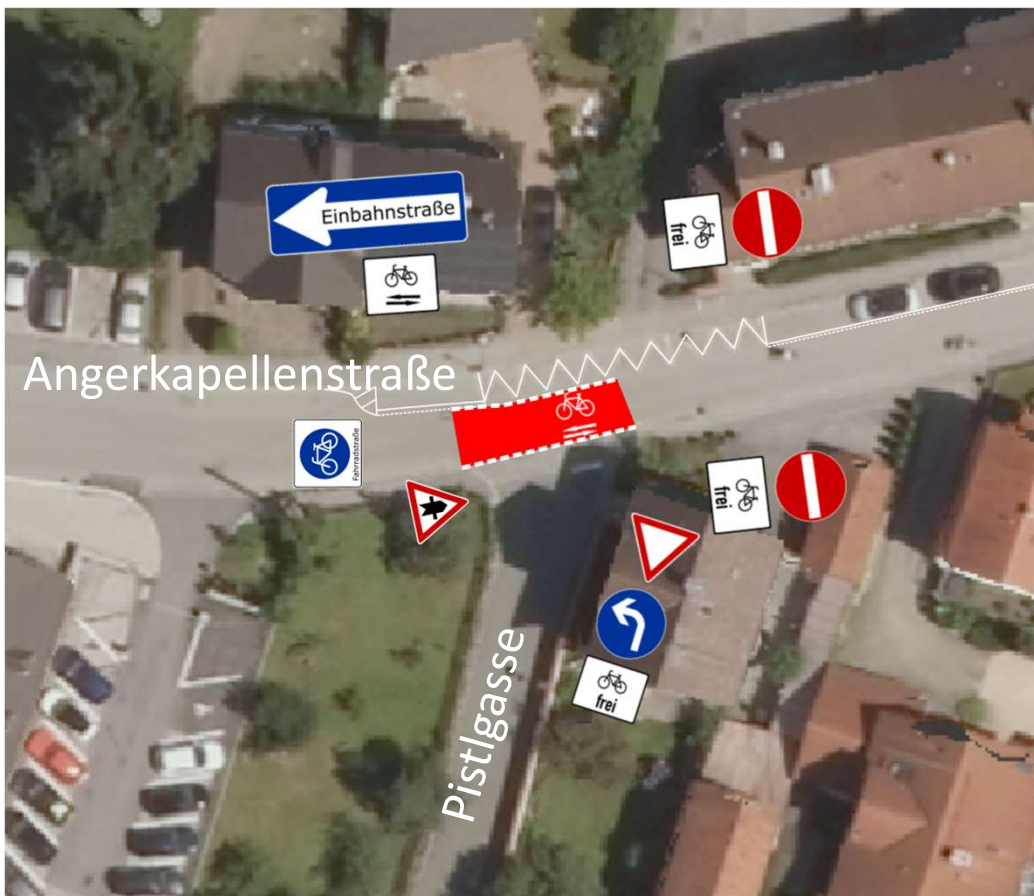
G5 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Angerkappellenstraße / Am Betberg

Skizze



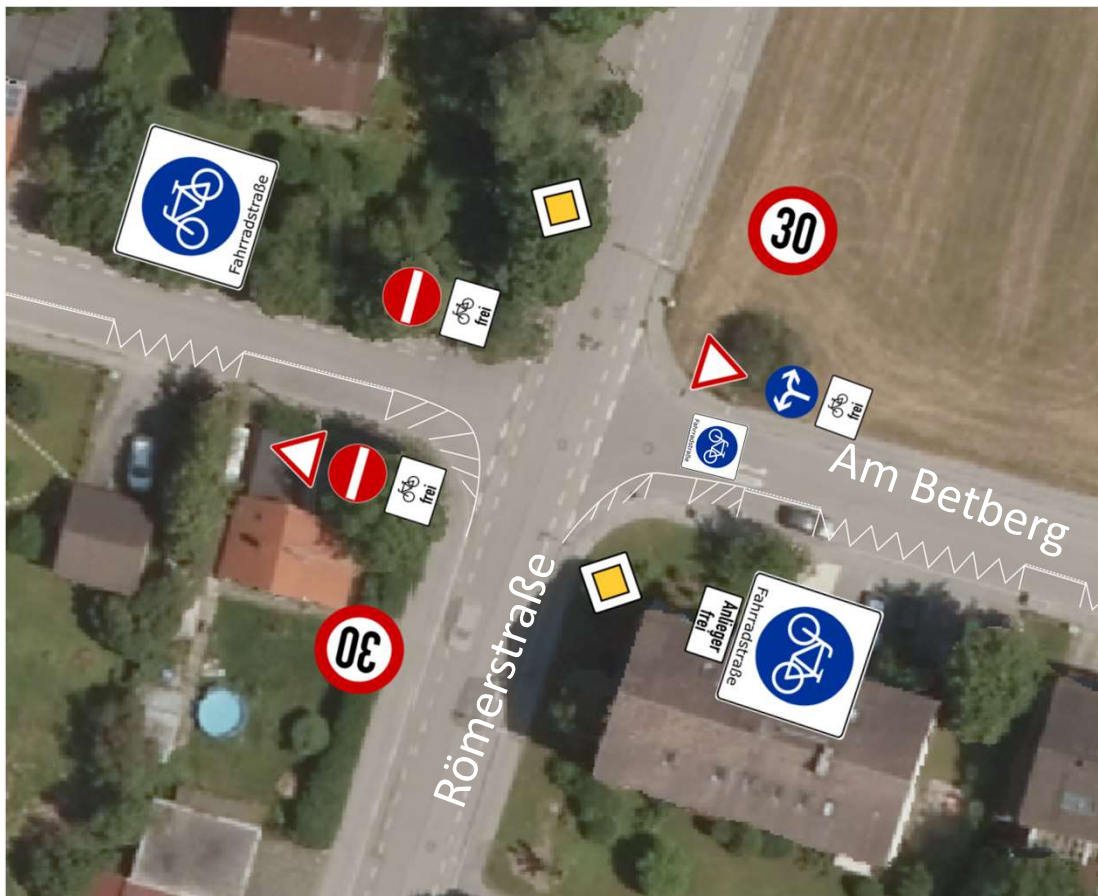
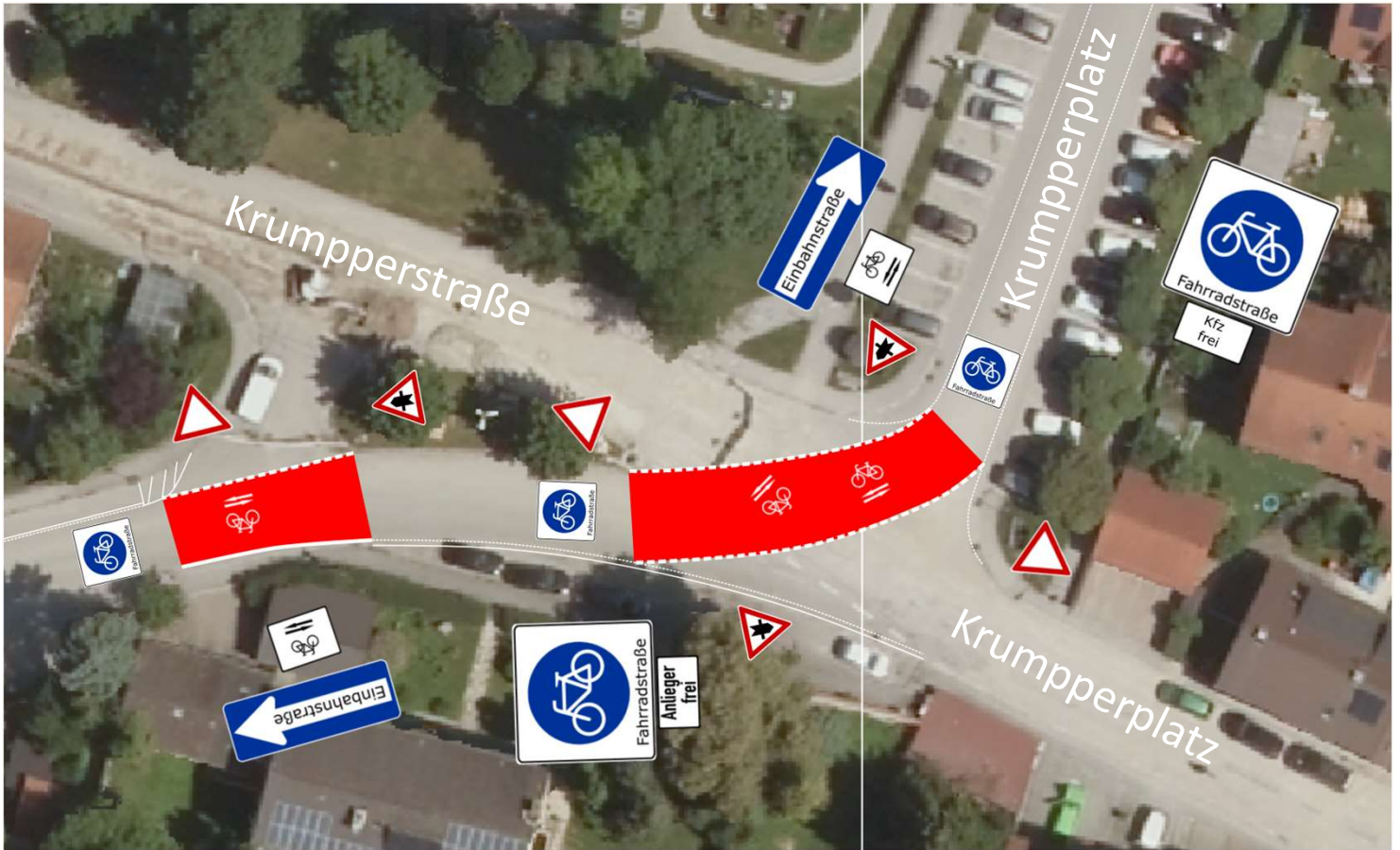
G5 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Angerkapellenstraße / Am Betberg

Skizze



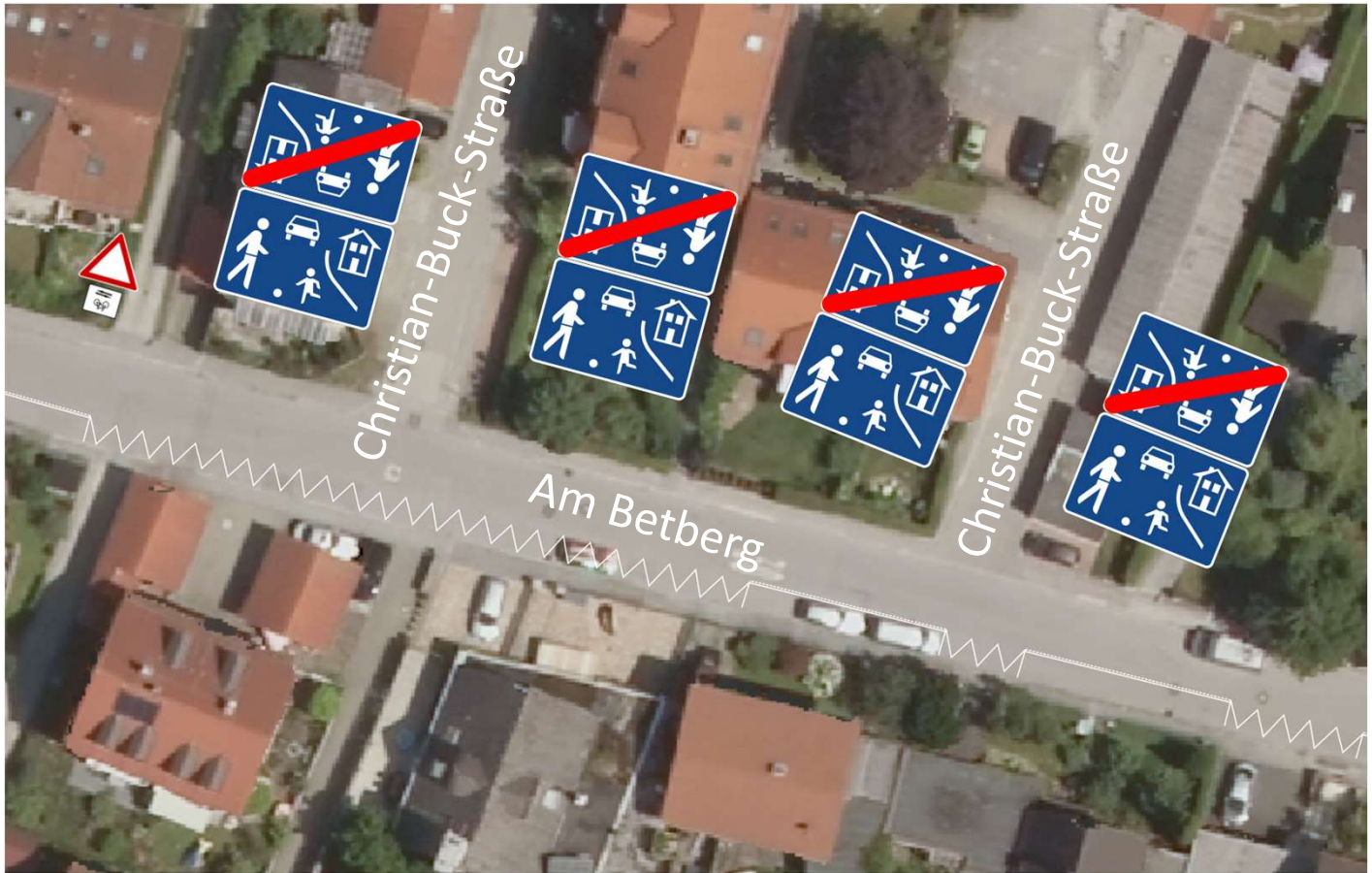
G5 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Angerkappellenstraße / Am Betberg

Skizze



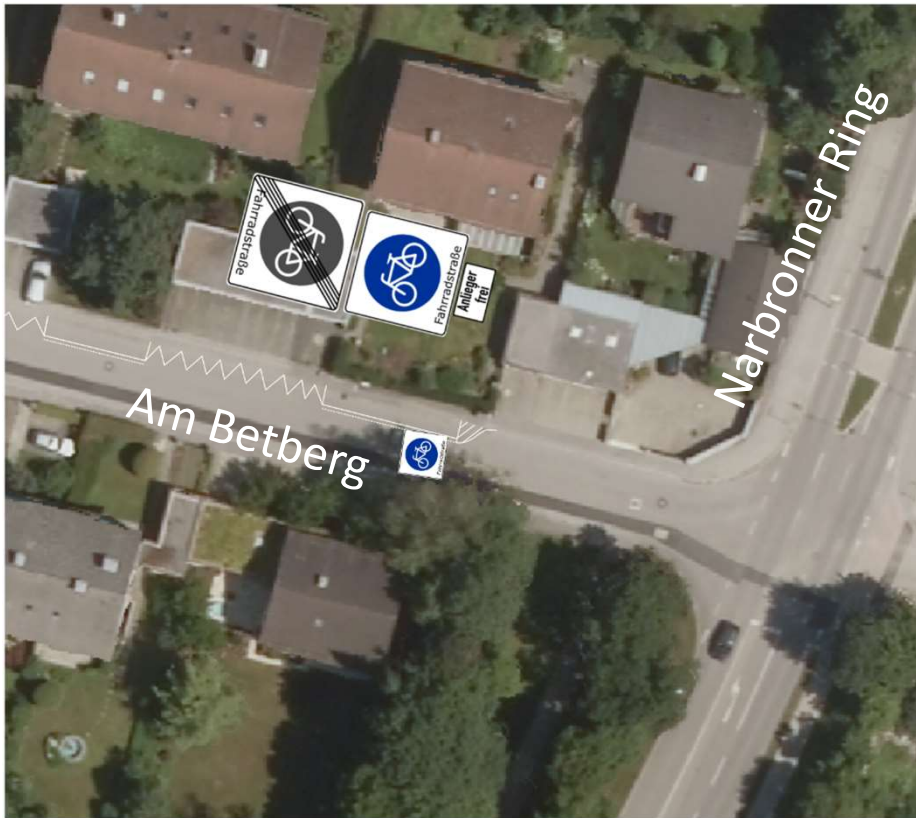
G5 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Angerkappellenstraße / Am Betberg

Skizze



G5 - Bevorrechtigung der Fahrradstraße Angerkappellenstraße / Am Betberg

Skizze



G5.1 - Knotenpunkt Am Betberg / Römerstraße

Aktuelle Situation

- Vorfahrtsstraße Römerstr. mit 50 km/h
- queren der Römerstraße aus am Betberg

Maßnahme

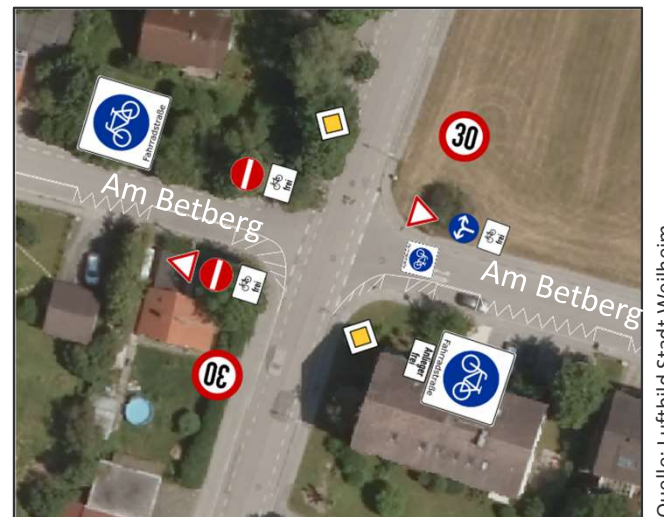
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, um den Knotenpunkt verträglicher zu gestalten
- Breite nicht ausreichend für Mittelinsel
- ggfs. erweiterte Fußgängersignalanlage mit Taster für den Radverkehr
- alternativ kann ein Minikreisverkehr eine gleichberechtigte Führung bieten

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

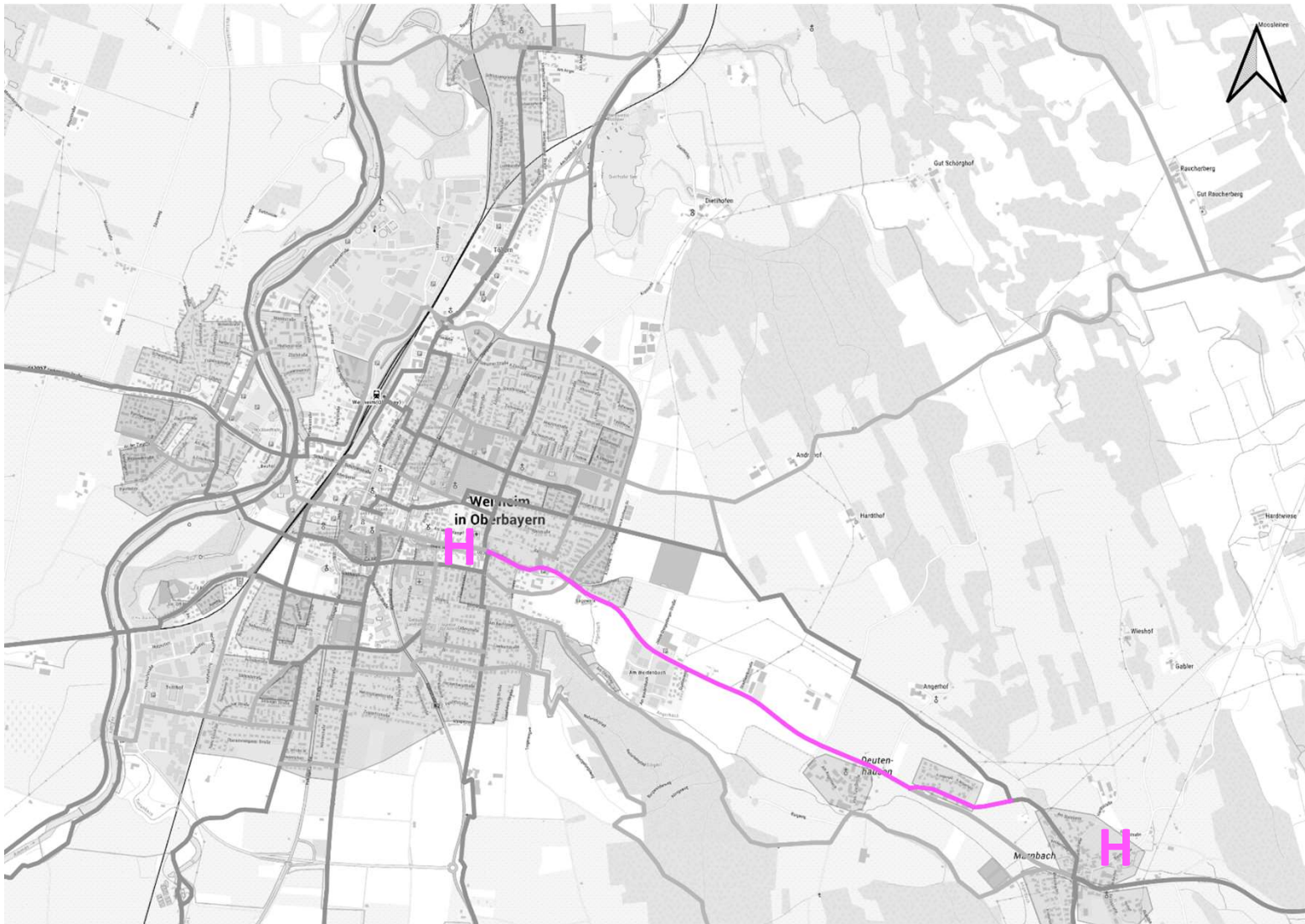
Realisierungszeitraum

mittelfristig

Priorität

II

Route H - von der Römerstraße bis Marnbach entlang der Deutenhausener Straße und Marnbacher Straße



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Legende



Route H



derzeit keine Maßnahmen
vorgesehen

H1 - Deutenhausener Straße (Obere Stadt (geteilte Fahrbahn)-Bärenmühlenweg)

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit 50 km/h
- Verkehrsmengen: ca. 10.000 Kfz/24h
- Fahrbahnbreite: ca. 7,70 m - 11,20 m

Maßnahme

- Markieren von einseitigem Schutzstreifen auf nördlicher Seite
- Gegenrichtung auf Parallelstraße (ca. 70 m ungesichert auf Fahrbahn)
- Admiral-Hipper-Straße bis einseitiger Schutzstreifen ungesichert (theoretisches Überholverbot aufgrund der Fahrbahnbreiten)
- nicht ausreichend für Aufnahme ins Hauptnetz, aber Steigerung der Sicherheit für Fahrradfahrer

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum mittelfristig	Priorität II
---	------------------------

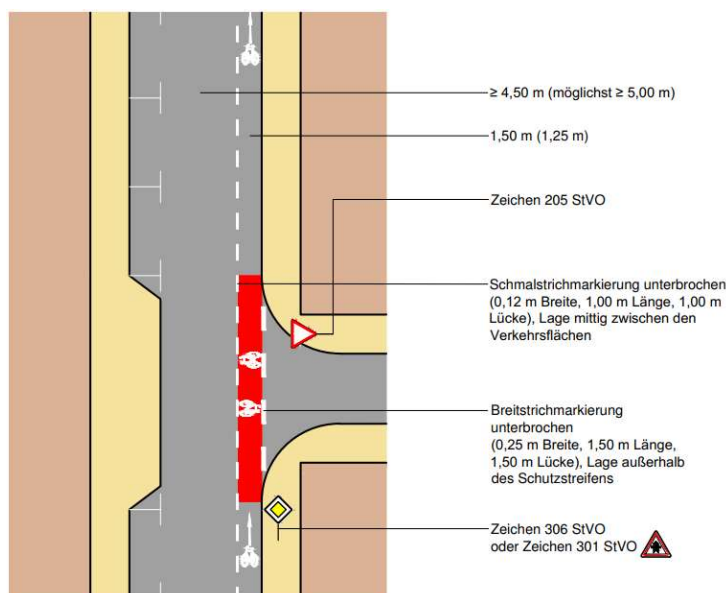
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



H2 - Deutenhausener Straße (Bärenmühlweg-Narbonner Ring)

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50km/h
- Verkehrsmengen: ca. 10.000 Kfz/24h
- Fahrbahnbreite: ca. 7,70 m - 11,20 m

Maßnahme

- Markieren von beidseitigen Schutzstreifen
- Prüfen von Schleppkurven und der Fahrbahnbreite

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum

kurzfristig

Priorität

II

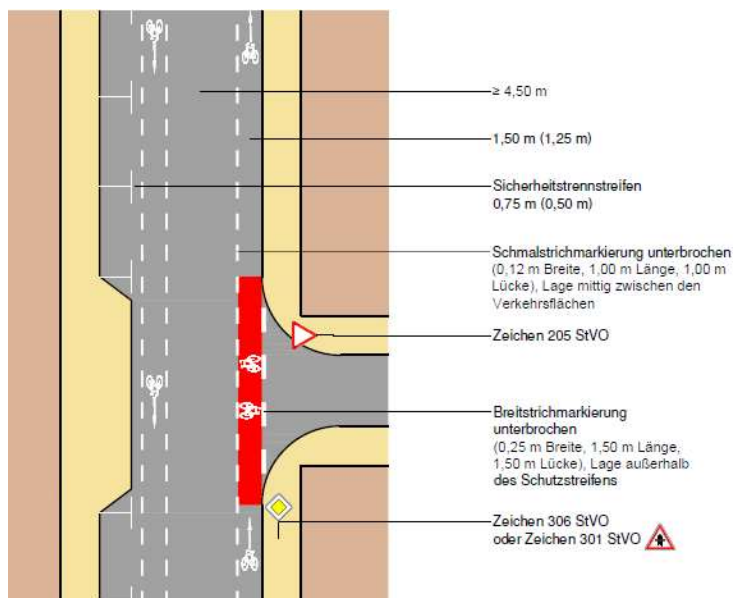
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



H3 - Deutenhausener Straße

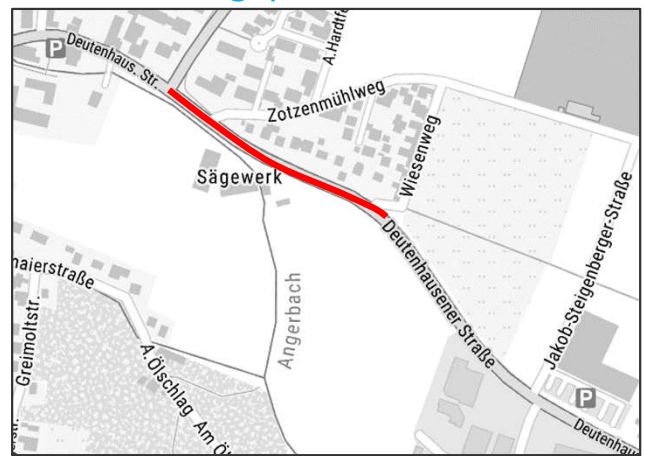
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h auf der Deutenhausener Straße
- Verkehrsmengen: ca. 13.000 Kfz/24h
- Fahrbahnbreite: ca. 6,30 m -7,00 m
- einseitiger Schutzstreifen auf südlicher Seite vorhanden

Maßnahme

- Entfernen der Mittelmarkierung auch bei einseitigem Schutzstreifen
- alternativ: Ausbau des nördlichen Gehwegs auf 2,50 m als gemeinsamer Geh- und Radweg
- wird derzeit von der Stadt untersucht und geplant
- Fahrbahnbreite eventuell hierfür nicht ausreichend durch SV
- ggfs. Verbreiterung der Fahrbahn nötig

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	II

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

H4 - Knotenpunkt Deutenhausener Straße / Wiesenweg

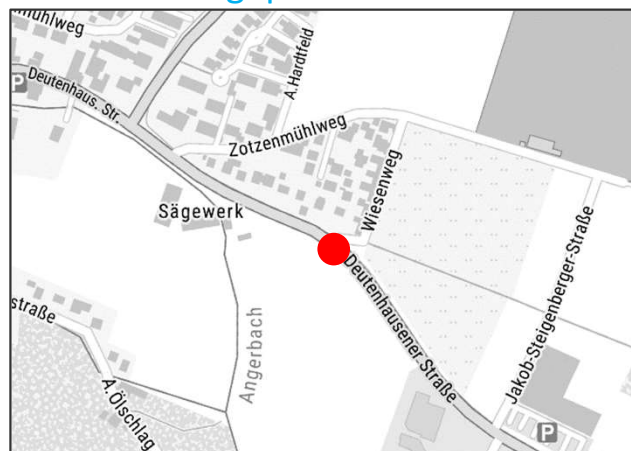
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h auf der Deutenhausener Straße
- Verkehrsmengen: ca. 13.000 Kfz/24h
- Fahrbahnbreite: ca. 7,00 m
- keine Querungshilfe über die Deutenhausener Straße

Maßnahme

- Errichtung einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel mit einer Breite von min. 2,50 m (empfohlen 3,50 m)
- Verbreitern der Fahrbahn im Bereich der Mittelinsel auf 10,00 m (min. 3,50 m Fahrbahnbreite je Richtung für Schutzstreifen bei Unterbrechung der Schutzstreifen 3,25 m)
- angrenzendes Grundstück benötigt
- zusätzliche Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme am Ortseingang

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	II

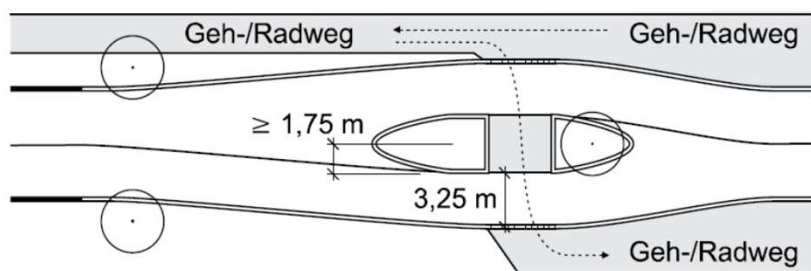
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



Quelle: ERA 2010

H5 - Deutenhausener Straße / Marnbacher Straße (zwischen Weilheim und Marnbach)

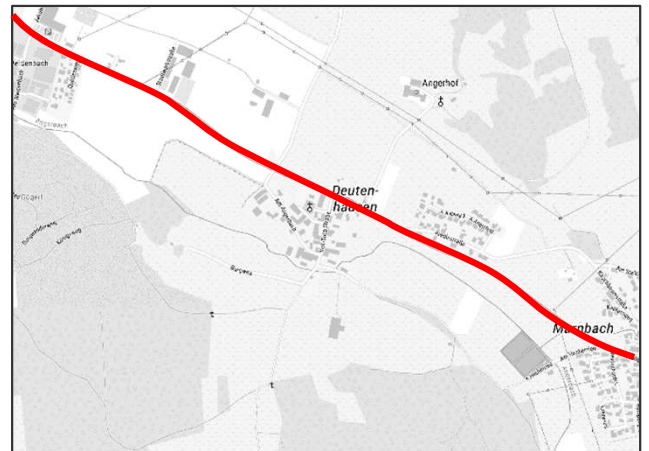
Aktuelle Situation

- fahrbahnbegleitender Geh- und Radweg vorhanden
- Breite: 2,00 m bis 2,50 m

Maßnahme

- Ausbau des Geh- und Radwegs im Zuge baulicher Maßnahmen auf durchgehend min. 2,50 m, besser min. 3,00 m

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
langfristig	III

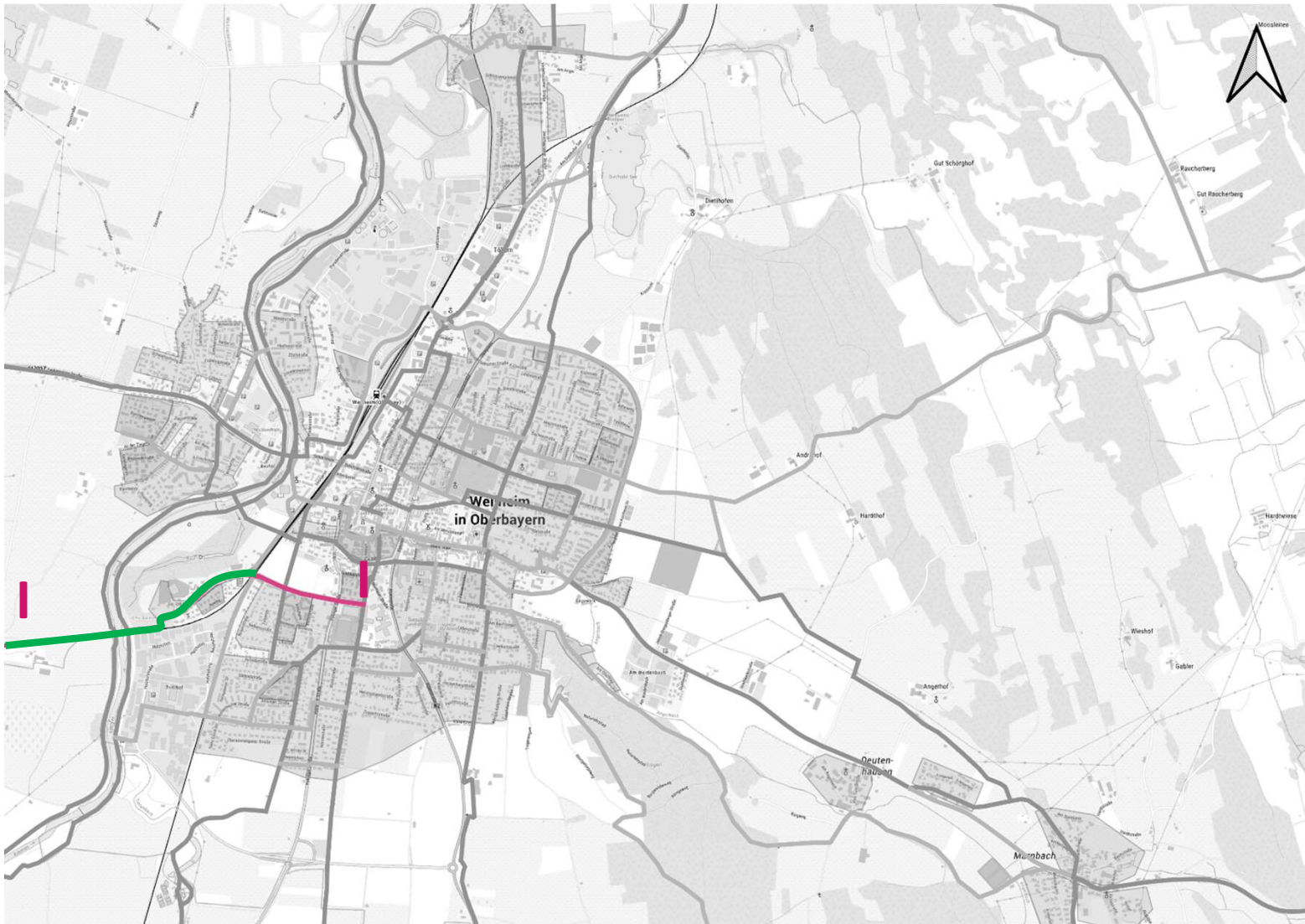
Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:



- Verkehrsmengen
 Breiten

Route I - In der Au, Geistbühelstraße, Jahnstraße



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Legende

-  Route I
-  derzeit keine Maßnahmen vorgesehen

I1 - Geistbühelstraße

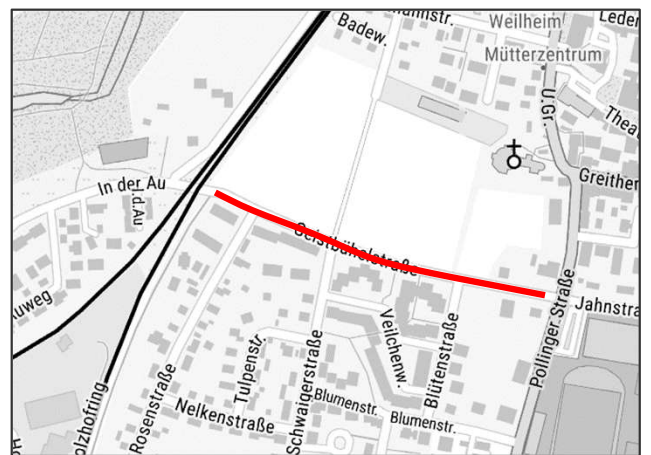
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- geringe Verkehrsmengen
- Fahrbahnbreiten: 4,50 m - 8,00 m
- einseitiges Längsparken
- wichtiger Schulweg, hohes Fahrradaufkommen

Maßnahme

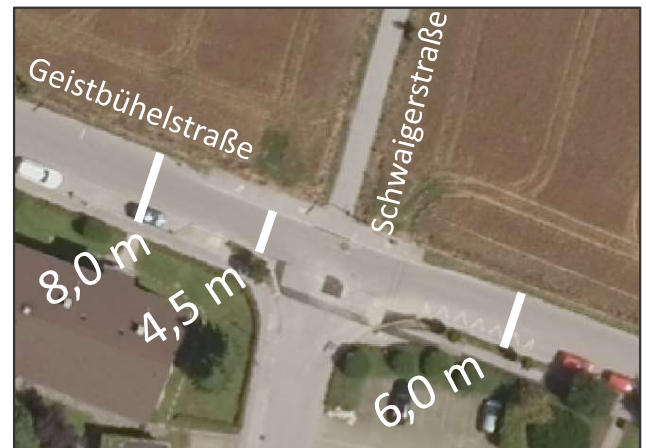
- Ausweisen als Fahrradstraße (prüfen der Verkehrsmengen)
- Sicherheitstrennstreifen zu Stellplätzen
- Prüfen der Breiten mit neuer Bebauung
- Vorfahrt beibehalten bis auf Knotenpunkt Geistbühelstraße/ Schwaigerstraße
- Kennzeichnen kritischer Knotenpunkte mit roter Furtmarkierung

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	II

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

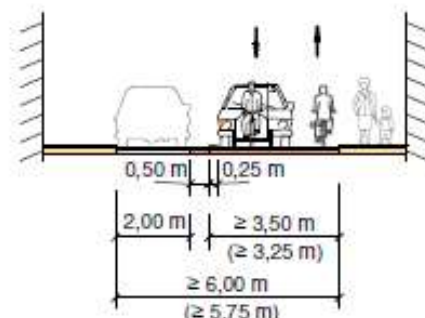
Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



I2 - Knotenpunkt Pollinger Straße / Jahnstraße / Geistbühelstraße

Aktuelle Situation

- keine ausreichende Querungshilfe zur Querung der stark befahrenen Pollinger Straße (ca. 12.200 Kfz/24h) für den Radverkehr vorhanden

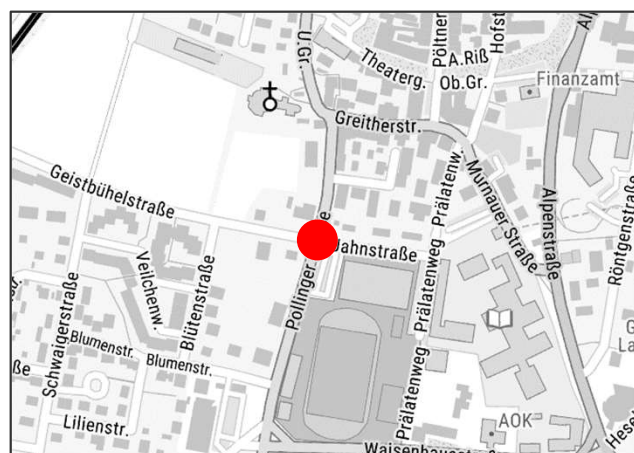
Maßnahme

- sichere Gestaltung des Knotenpunkt aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsmengen auf der Pollinger Straße und dem Schülerverkehr

Signalisierung

- Installieren einer erweiterten Fußgängersignalisierung mit Taster oder Detektoren für den Radverkehr (Anforderung nur bei Bedarf, durch Detektoren auch für den Kfz-Verkehr aus der Nebenrichtung nutzbar)
- alternativ: Vollsignalisierung
- derzeit: Prüfen der Stadt eines Kreisverkehrs

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum

mittelfristig

Priorität

I

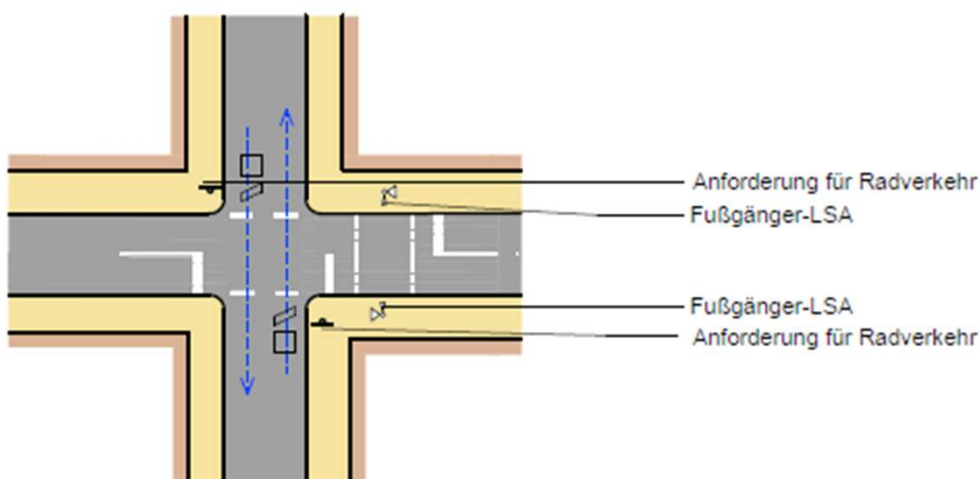
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



Route J - Oderdinger Straße, Waisenhausstraße, Heselohrerstraße



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Legende



Route J



derzeit keine Maßnahmen
vorgesehen

J1 - Knotenpunkt Pollinger Straße / Waisenhausstraße/ Oderdinger Straße

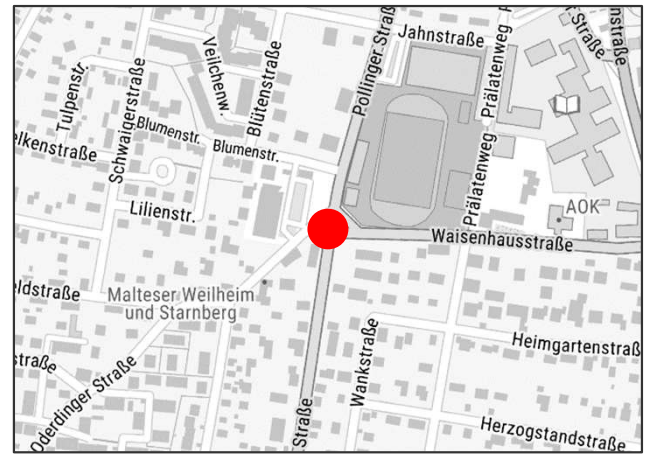
Aktuelle Situation

- fehlende Radinfrastruktur für die querenden Radfahrer der Pollinger Straße am signalisierten Knotenpunkt

Maßnahme

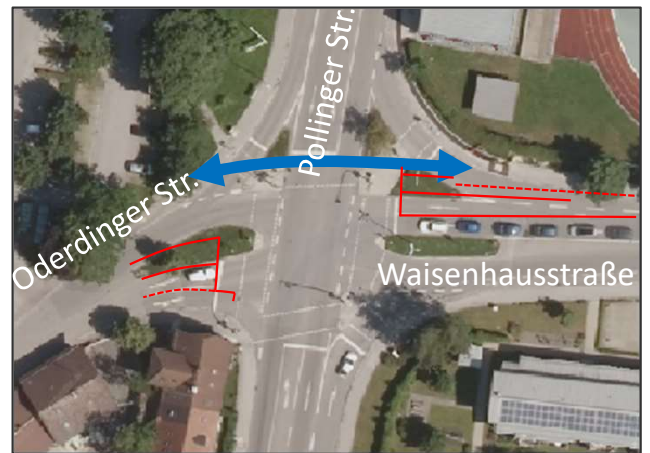
- Anlegen von Schutzstreifen für den querenden Radverkehr der Pollinger Straße
- Umbau der Mittelinseln notwendig
- ggfs. Versatz von Masten erforderlich
- ggfs. Anpassung Signalprogramm erforderlich

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



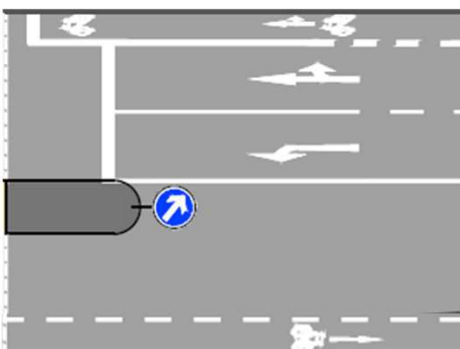
Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum langfristig	Priorität I	<input checked="" type="checkbox"/> baulich <input checked="" type="checkbox"/> Markierung <input type="checkbox"/> StVO Beschilderung <input checked="" type="checkbox"/> Signalisierung
---	-----------------------	--

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

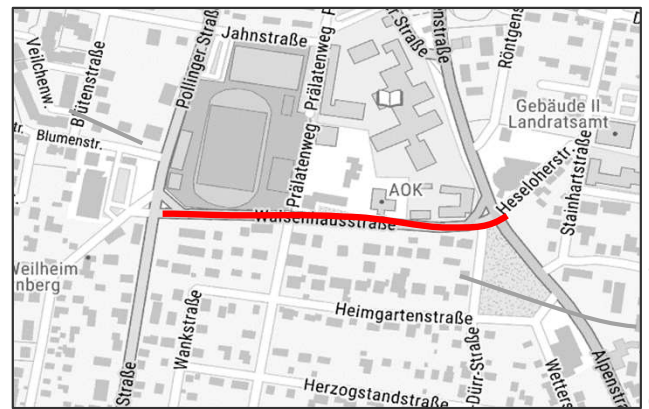


J2 - Waisenhausstraße

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Verkehrsmengen: ca. 12.400 Kfz/24 h
- Fahrbahnbreiten: ca. 7,00 m – 12,40 m (inkl. Längsparken)
- Längsparken einseitig und stellenweise beidseitig
- einseitiger Schutzstreifen auf der Südseite bis zur Mittelinsel Höhe Prälatenweg

Übersichtslageplan

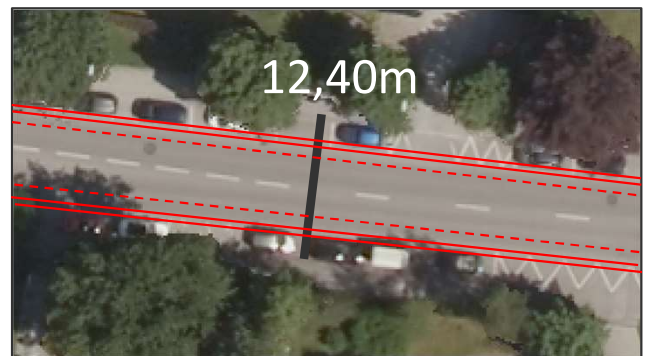


© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Maßnahme

- Markieren von durchgehenden Schutzstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn
- Sicherheitstrennstreifen (min. 0,5 m) zu Längsparken (ERA 2010)
- Prüfen der Breiten im Bereiche der beidseitigen Längsparken (min. 12,00m erforderlich)
- unterbrochene Schutzstreifen bei Mittelinsel Prälatenweg
- ggfs. Prüfung weiterer Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung im Zuge einer Umwidmung/ Abwertung der Waisenhausstraße

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

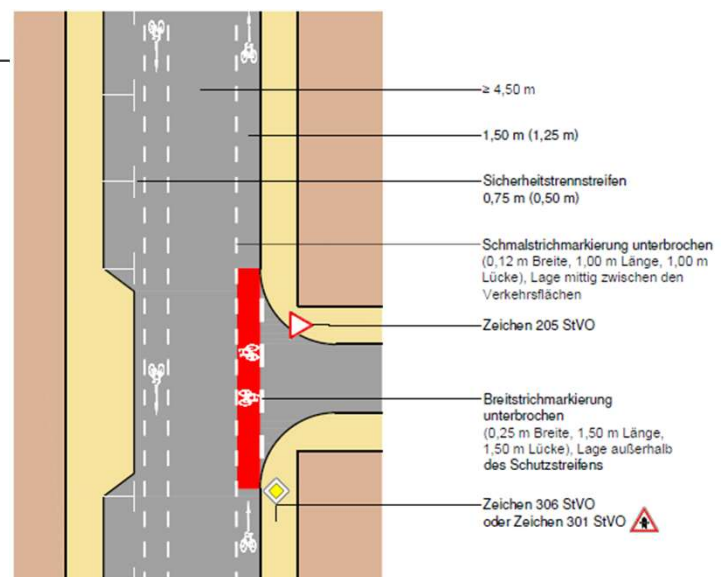
Realisierungszeitraum

kurzfristig

Priorität

I

Musterlösung



J3 - Knotenpunkt Alpenstraße (B2) / Waisenhausstraße / Heseloherstraße

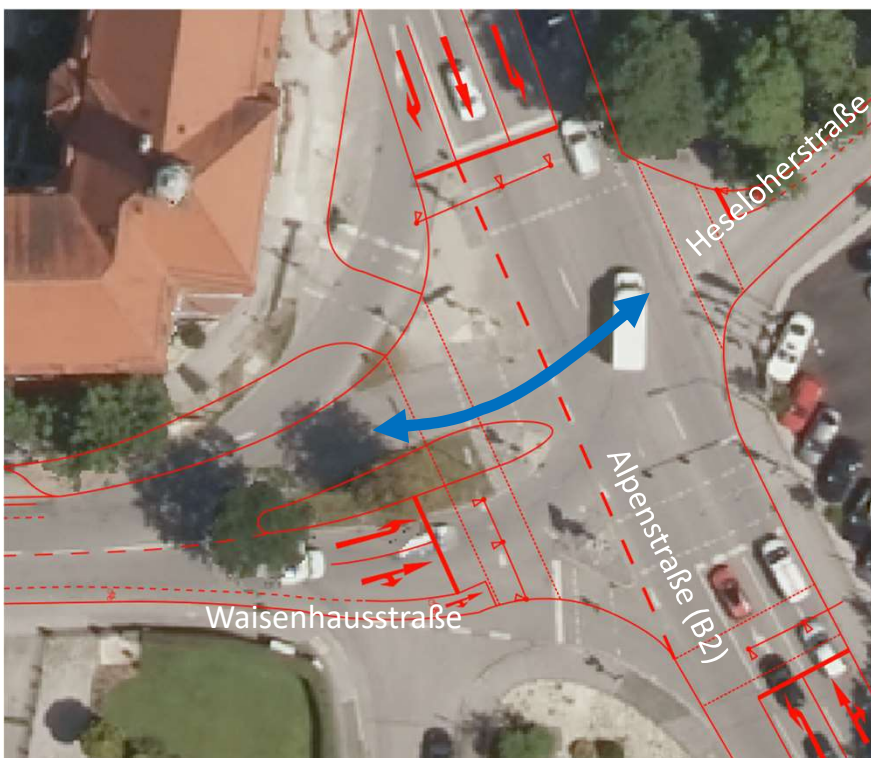
Aktuelle Situation

- fehlende Radinfrastruktur an der Signalanlage für die querenden Radfahrer der Alpenstraße (B2)
- Einbahnstraße Heseloherstraße (ca. 5,75 m) nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben

Maßnahme

- Knotenpunkt durch Staatliches Bauamt in Planung
- zusätzlich für den Radverkehr bei Umbau empfehlen sich:
 - Anlegen von Schutzstreifen für den querenden Radverkehr der Alpenstraße
 - Freigabe der Heseloherstraße für den Radverkehr mit eigenem Fahrradsignal am KP in Richtung Westen (Fahrbahnbreite prüfen 3,00 m (mit Busverkehr 3,50 m) erforderlich ohne Parken (+2,50 m bei Längsparken))
- Anpassung des Signalprogrammes erforderlich
- **vorher Leistungsfähigkeit prüfen**

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Realisierungszeitraum

langfristig

Priorität

I

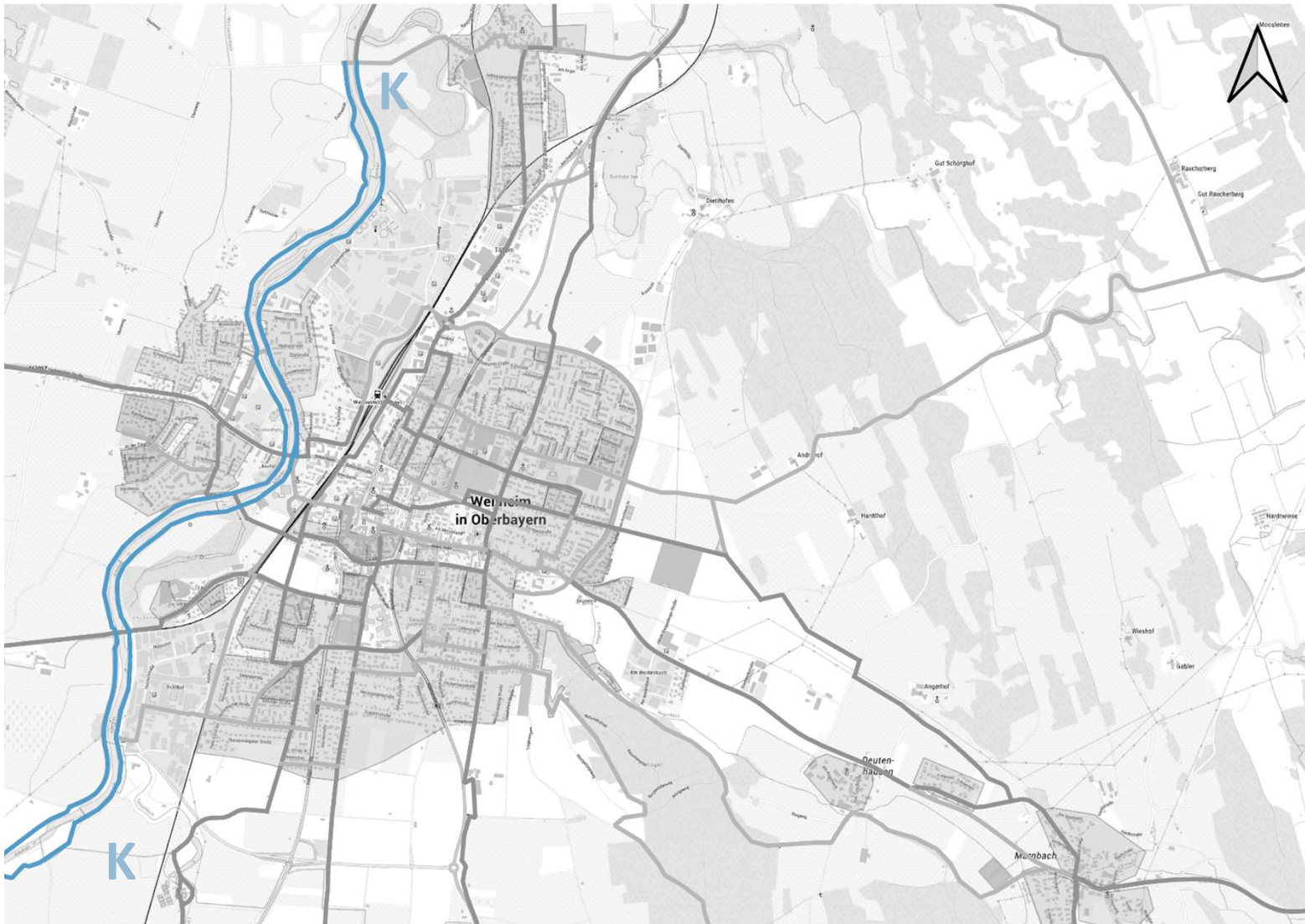
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:



- Verkehrsmengen Breiten

Route K - Entlang der Ammer



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Legende

-  Route K
-  derzeit keine Maßnahmen vorgesehen

K1 - An der Ammer (zwischen Grundschule und BMX-Bahn)

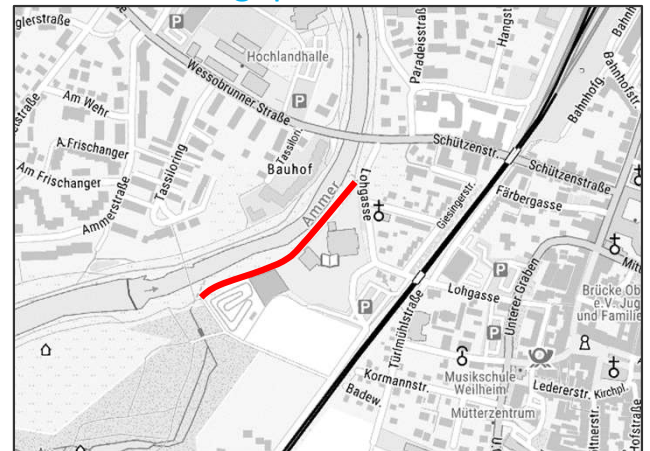
Aktuelle Situation

- Fuß- und Radweg entlang der Ammer
- durch Schule vmtl. hohes Fuß- und Fahrradaufkommen
- Standardbreite: 2,50 m

Maßnahme

- Verbreiterung des Weges empfohlen aufgrund der vmtl. hohen Fuß- und Fahrradverkehre zwischen der Grundschule und dem BMX-Bahn
- Prüfen der Geländegegebenheiten und Verkehrsmengen
- getrennter Geh- und Radweg mit je 2,50 m empfohlen

Übersichtslageplan



Skizze



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
langfristig	III

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung

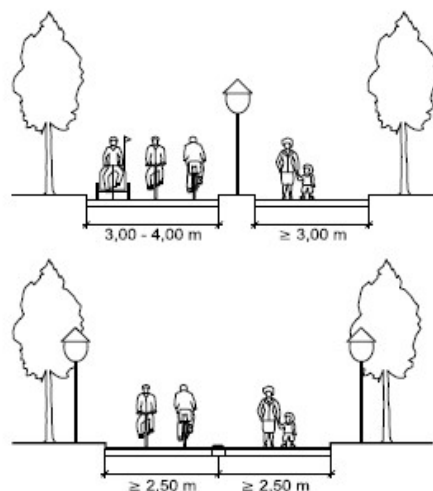


Bild 82: Beispiele für Querschnitte von nebeneinander liegenden Geh- und Radwegen

Aktuelle Situation

- nur teilweise Asphaltiert
- außerhalb vom Stadtgebiet oft geschottert
- stellenweise Oberflächenschäden

Maßnahme

- Asphaltieren und Sanierung der Oberfläche im Bereich der Alltagsrouten

Bild



Quelle: eigene Aufnahme

Realisierungszeitraum langfristig	Priorität III
---	-------------------------

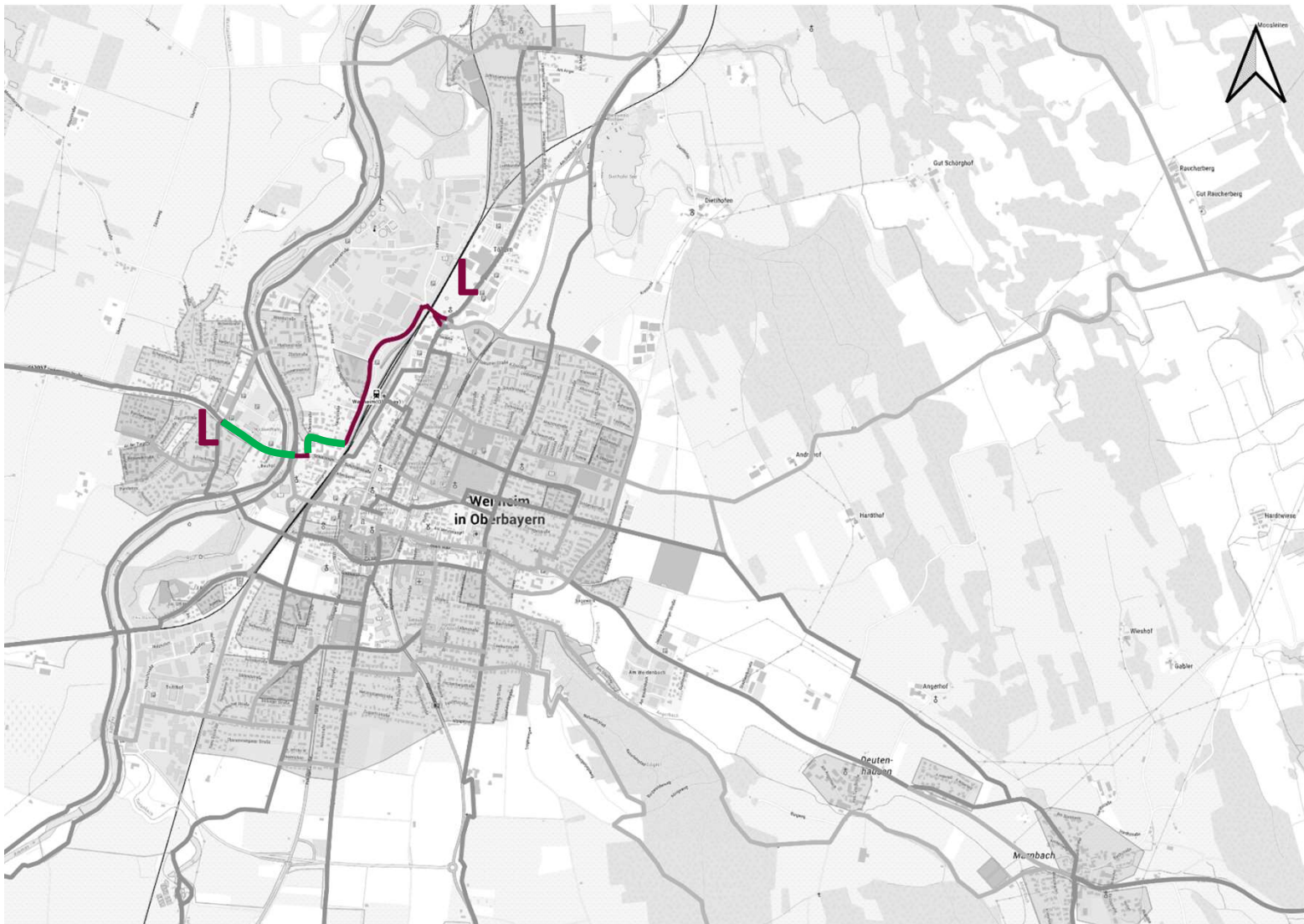
Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
 Breiten

Route L -Wessobrunner Straße, Am Öferl



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Legende



Route L



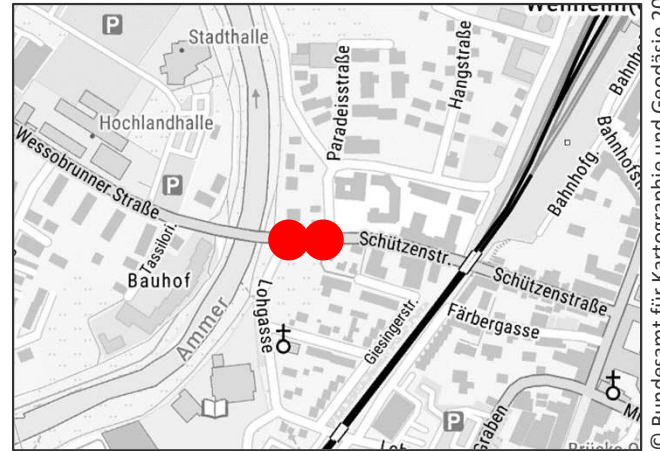
derzeit keine Maßnahmen
vorgesehen

L1 - Knotenpunkte Schützenstraße / Wessobrunner Str. / Lohgasse und Schützenstraße / Schießstattweg I-II

Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h
- bis zu 14.000 Kfz/24h auf der Schützenstraße
- Fahrbahnbreite: ca. 9,20 m
- zurückverlagerter Signalgeber östlich von Schießstattweg
- keine Querungshilfe für Radfahrer
- Radfahrstreifen auf der Wessobrunner Straße bis Knotenpunkt

Übersichtslageplan



Maßnahme

- Fahrbahnbreiten nicht ausreichend für Schutzstreifen oder Radfahrstreifen bei 3-Spurigem Ausbau
- keine praktikable Umfahrung auf parallel Routen vorhanden

kurzfristig

- Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicherheitsgründen auf 30 km/h empfohlen (Schulverkehre), um den Mischverkehr verträglicher zu gestalten

langfristig

- ggfs. Ankauf des südlichen Grundstückes und Verbreiterung des südlichen Gehwegs zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg (min. 3,00 m) (siehe auch S10)
- ggfs. mit Verbreiterung des Gehwegs auch Verbreiterung der Fahrbahn auf 9,50 m und einrichten einer Mittelinsel für Fußgänger und unsichere Radfahrer zwischen den Abbiegespuren → dadurch ggfs. Reduzieren der Linksabbiegespur in den Schießstattweg zu einer Aufweitung notwendig / nördlicher Gehweg zu schmal für gemeinsame Führung (Radfahrende müssten hier schieben)
- Parkplatz in Giesingerstraße müsste verschoben oder Stellplätze reduziert werden.
- In einer Detailplanung zu prüfen.

Realisierungszeitraum	Priorität
langfristig	III

Maßnahmenart:

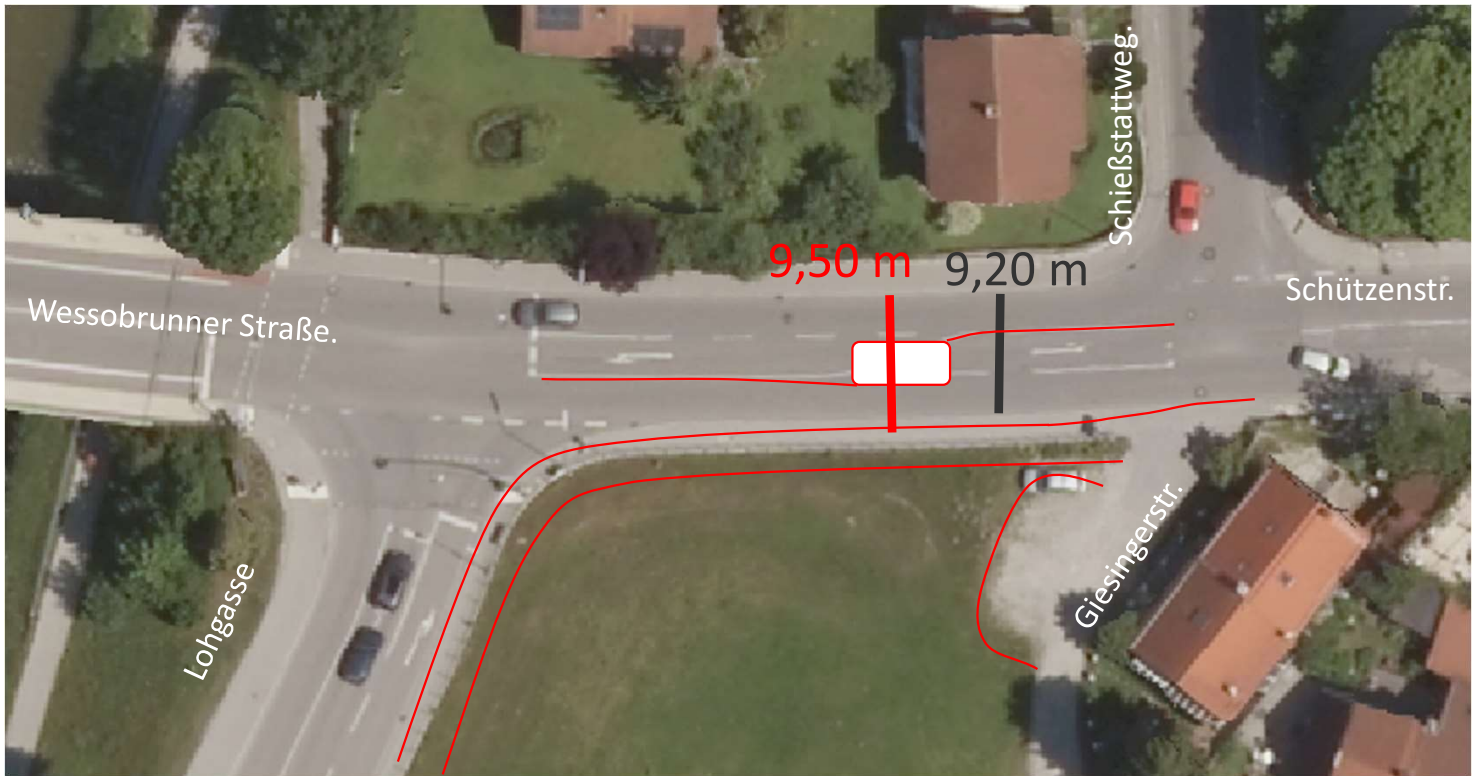
- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

L1 - Knotenpunkte Schützenstraße / Wessobrunner Str. / Lohgasse und Schützenstraße / Schießstattweg II-II

Skizze



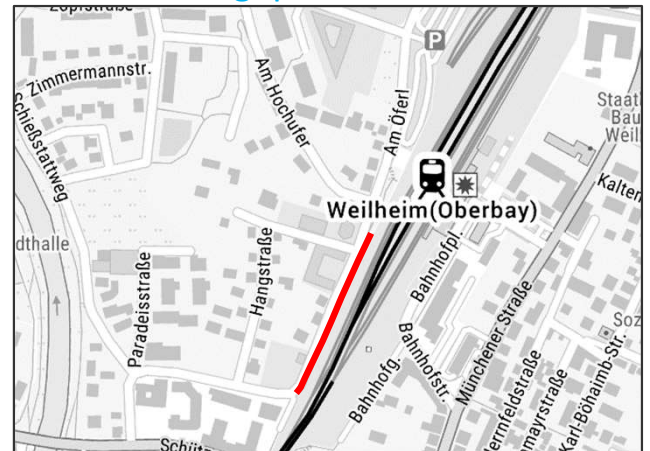
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h
- ca. 7.400 - 8.700 Kfz/24h (vmtl. hoher SV)
- Industrieverkehr
- Fahrbahnbreite 7,00 m
- beidseitige Schutzstreifen vorhanden (1,25 m)

Maßnahme

- kurzfristig Tempo 30 zum Schutz der Fahrradfahrer, Schul-/ Kindergartenweg
 - aufgrund der Straßenbreite (Fahrbahn und Gehweg) und der angrenzenden Bebauung sind breitere Schutzstreifen oder eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr nicht möglich
 - Umfahrungsmöglichkeit eines Teilstückes über die Hangstraße → jedoch keine Möglichkeit für Querungshilfen zu Beginn und Ende der Umfahrung
 - auf der östlichen Seite zwischen dem separaten Gehweg vom Bahnhof kommend und der Kurve Nord-West kann mit Grundstücken der Bahn der Gehweg verbreitert werden um eine gemeinsame Führung auf diesem Teilstück zu ermöglichen
- Untersuchung durch Bausausschuss genehmigt
- ggfs. anschließend Verbreiterung des gegenläufigen Schutzstreifens auf 1,50 m
- nördlich des Bahnhofes Schrebergärten vorhanden, daher hier ein Ausbau derzeit nicht möglich

Übersichtslageplan



Skizze



Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	II

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

L3 - Knotenpunkt Am Öferl / Zargesstraße

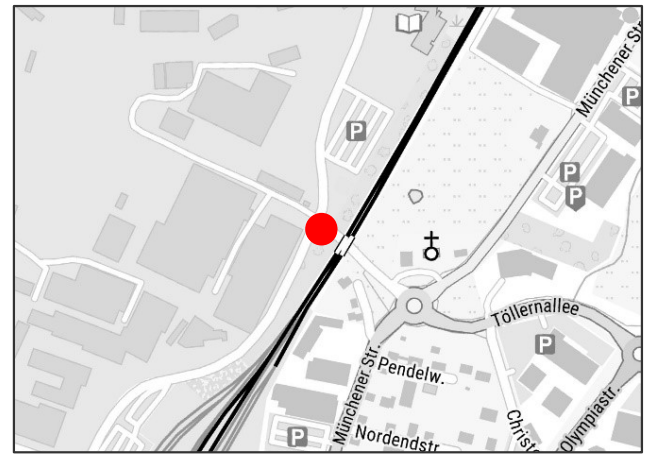
Aktuelle Situation

- abbiegende Vorfahrtsstraße
- Industriegebiet vmtl. hoher SV-Anteil
- keine Radinfrastruktur vorhanden

Maßnahme

- Anbringen einer Mittelinsel (min. 3,50 m) auf der Zargesstraße zur Verbesserung der Querung
- Verbreitern der Fahrbahn erforderlich
- Verschwenk des Fußweges erforderlich
- verengte Fahrbahn verhindert Überholmanöver im Kreuzungsbereich
- nicht ausreichende Fahrbahnbreite für eine Mittelinsel Am Öferl
- Baum auf vorhandener Mittelinsel entfällt ggfs.
- Detailplanung erforderlich

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

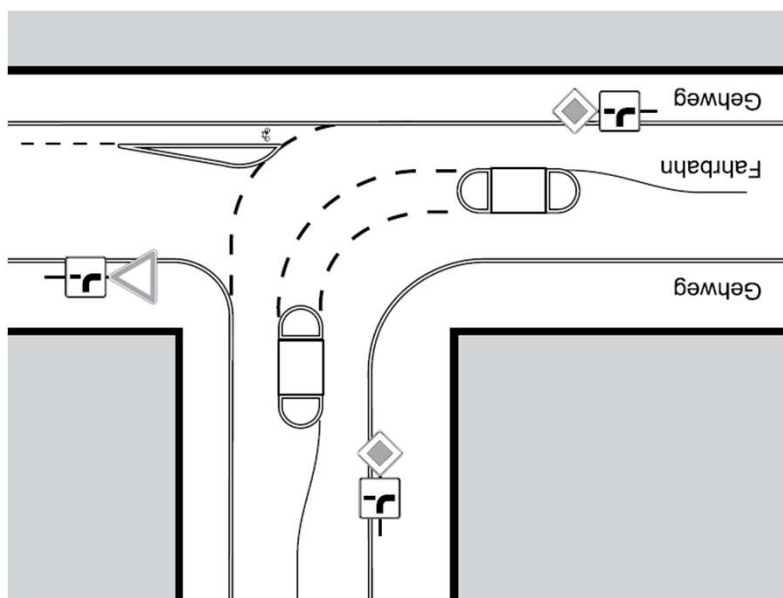
Realisierungszeitraum

langfristig

Priorität

III

Musterlösung



Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

L4 - Unterführung Zargesstraße

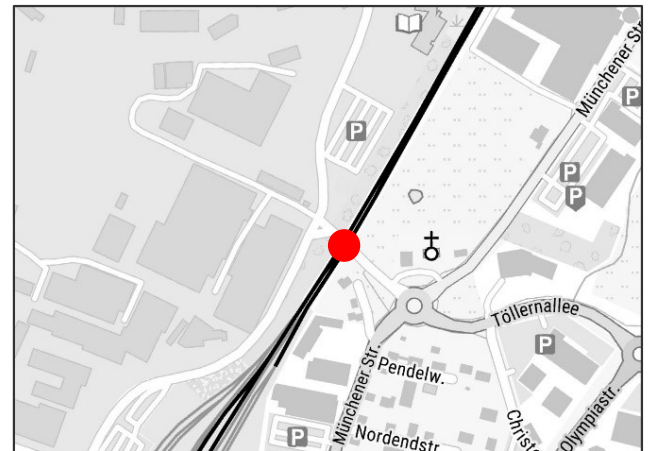
Aktuelle Situation

- Schmale Unterführung, Fahrbahnbreite 7,00 m und Gehwegbreite je 1,50 m
- Industriegebiet vmtl. hoher SV-Anteil
- Keine Radinfrastruktur vorhanden
- Schülerverkehre

Maßnahme

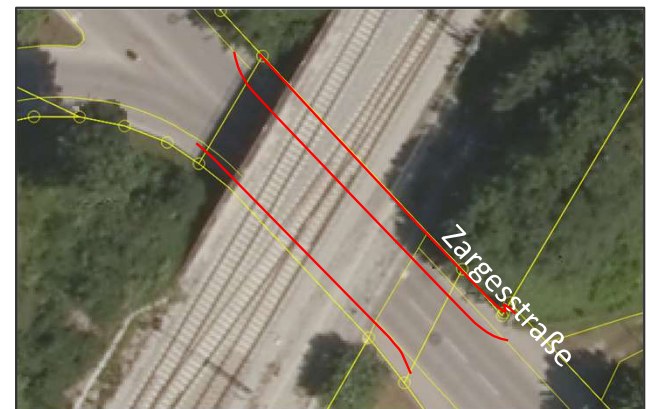
- nur geringen Spielraum bei der Fahrbahnbreite durch Begegnungsverkehre SV (6,50 m erforderlich)
- Schutzstreifen mit reduzierter Breite möglich, jedoch bei hohem SV-Anteil nicht empfohlen
- mit Querungshilfe nördlich: Umbau des nördlichen Gehwegs auf 3,00 m, bei gleichzeitigem Entfall des südlichen Gehwegs (Hochboard muss als Abstandshalter erhalten bleiben)
- gemeinsamer Geh- und Radweg in beide Richtungen auf der Nordseite
- andere Maßnahmen nur im Zuge eines Umbaus der Brücke möglich

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
langfristig	III

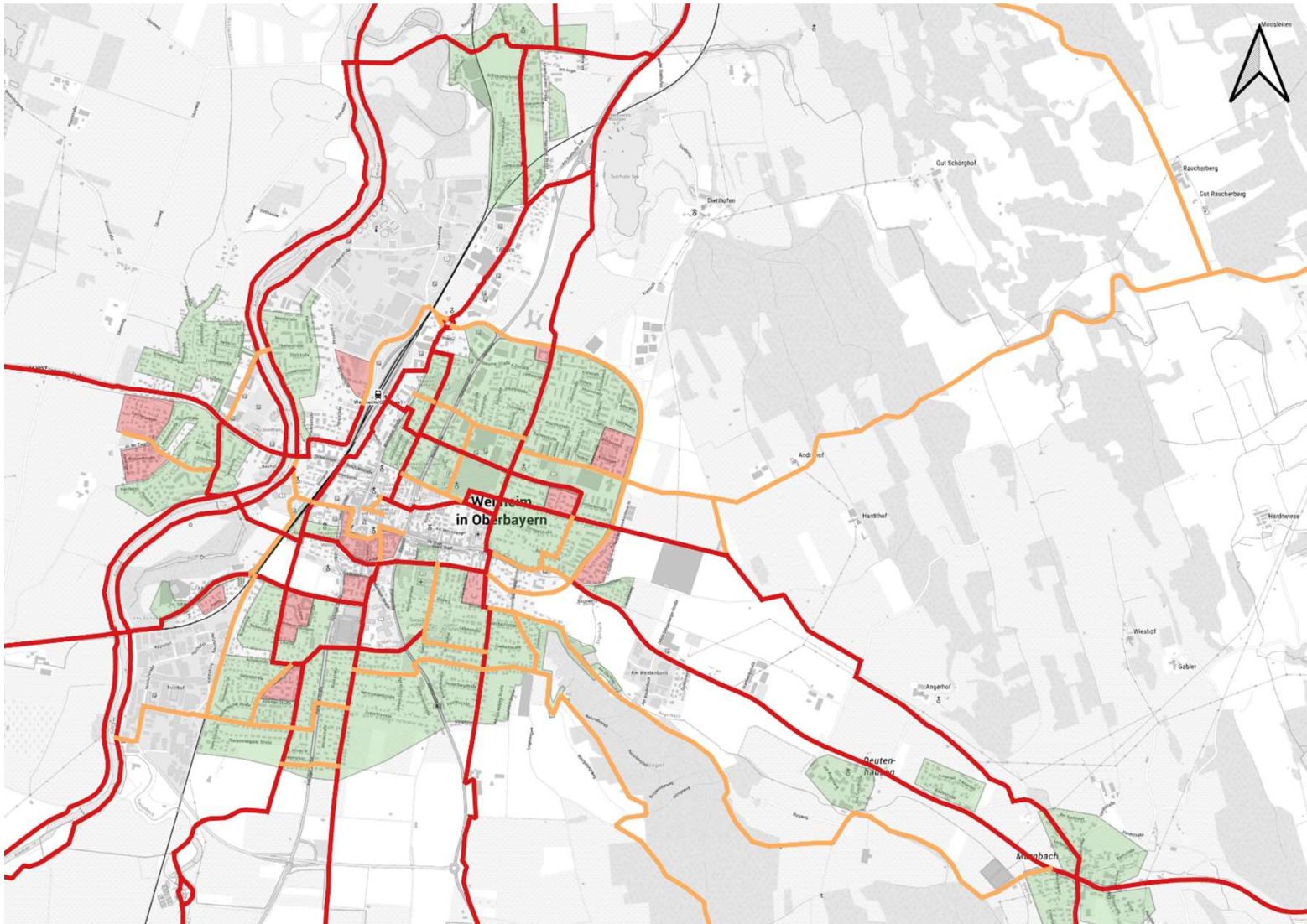
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten


Sekundärnetz - Maßnahmen zur Verbesserung des Sekundärnetzes




© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020


Legende


Hauptnetz

 Routen

Sekundärnetz

 Routen

 ≤ 30 km/h

 Verkehrsberuhigter Bereich

S1 - Unterführung B2 / Münchener Straße

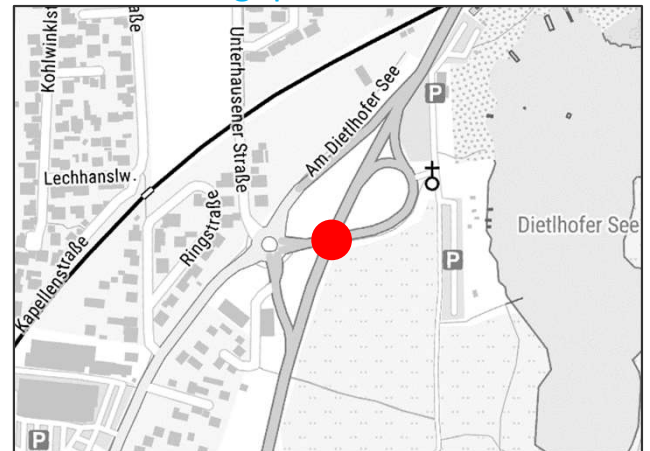
Aktuelle Situation

- einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg in beide Richtungen
- Breite: ca. 2,00 m
- Fahrbahnbreite: ca. 5,90 m

Maßnahme

- Umbau der Unterführung und Verbreiterung des Geh- und Radweges auf min. 2,50 m
- Maßnahme nur in Zusammenhang eines Umbaus der Brücke

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum langfristig	Priorität III - nur in Zusammenhang mit Umbau Brücke
---	--

Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
 Breiten

S2 - Knotenpunkt Pollinger Straße / Waxensteinstraße

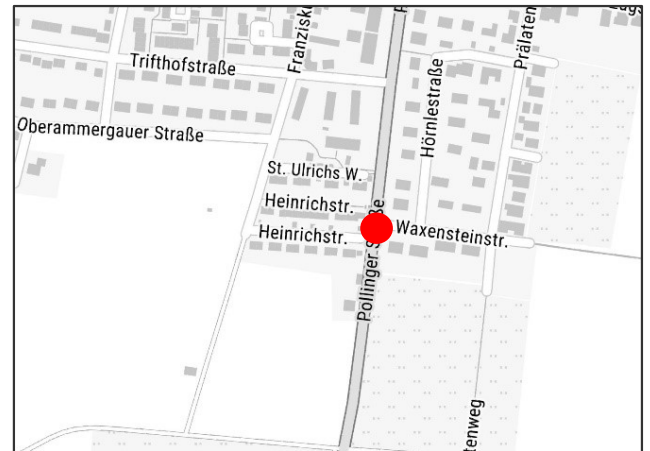
Aktuelle Situation

- Mittelinsel mit Verschwenkung
- Zugang zur Pollinger Straße von Westen nur über eine Treppe

Maßnahme

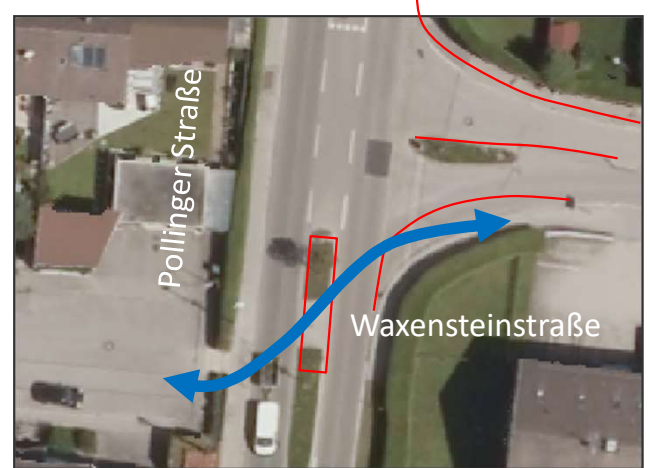
- ggfs. Aufweitung des östlichen Gehwegs für ein verträgliches Miteinander von Fuß und Rad und eine Verbreiterung der Aufstellfläche für ein direkteres Quer
- ggfs. Entfall der Mittelinsel auf der Waxensteinstraße, um die Schleppkurven zu gewährleisten
- Ersetzen der Treppe durch eine Rampe mit Aufstellfläche → Raum durch Verkleinern der Wendeplatte

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
langfristig	II

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

S3 - Knotenpunkt Pollinger Straße / Hörnlestraße

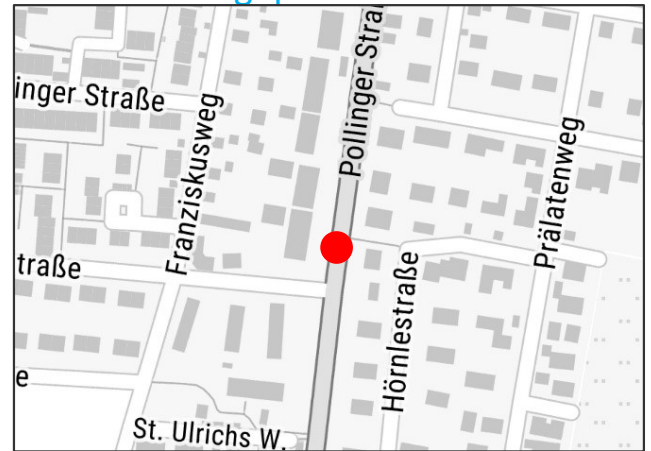
Aktuelle Situation

- fehlende Mittelinsel über starkbefahrene Straße
- keine gerade Querung aufgrund eines Grünstreifens möglich
- Fahrbahnbreite: ca. 7,50 m

Maßnahme

- Aufweitung der Straße zur Errichtung einer Mittelinsel
- vsl. Entfernen des Grünstreifens
- Gehweg – Rad frei im Zweirichtungsverkehr auf Westseite (2,50 m vorhanden)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
langfristig	III

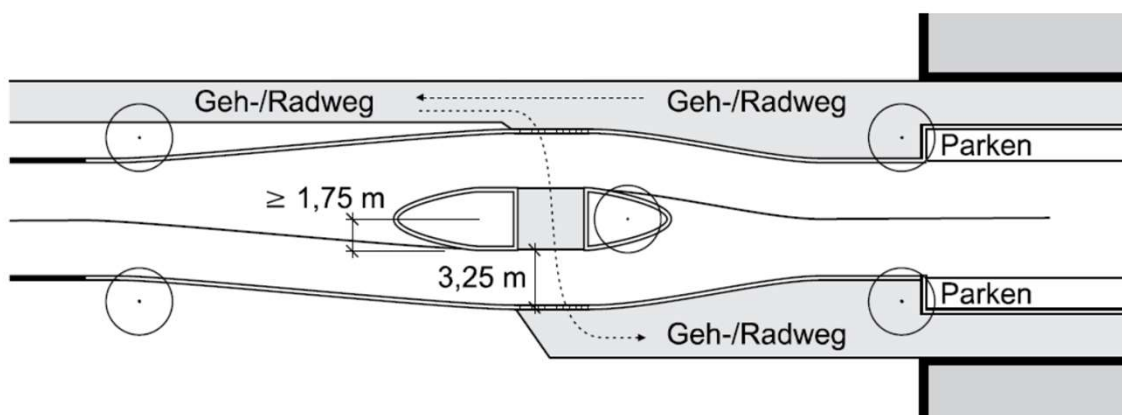
Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Musterlösung



S4 - Knotenpunkt Wettersteinstraße / Alpenstraße (B2) / Weinhartstraße (102)

Aktuelle Situation

- keine Querungshilfe vorhanden, queren der stark befahrenen B2
- an dieser Stelle 4-streifig

Maßnahme

- Einrichten einer Mittelinsel auf der B2
- Entfall der Rechtsabbiegespur auf der B2 in die Wettersteinstraße, um eine ausreichend Aufstellfläche zu generieren (Prüfen der Verkehrsmengen)
- Reduzieren der Grünfläche auf Seite der Weinhartstraße zum Erlangen von ausreichend Aufstellfläche
- bei hohen Querungs-Frequenzen: Ergänzen einer Fußgängersignalanlage

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

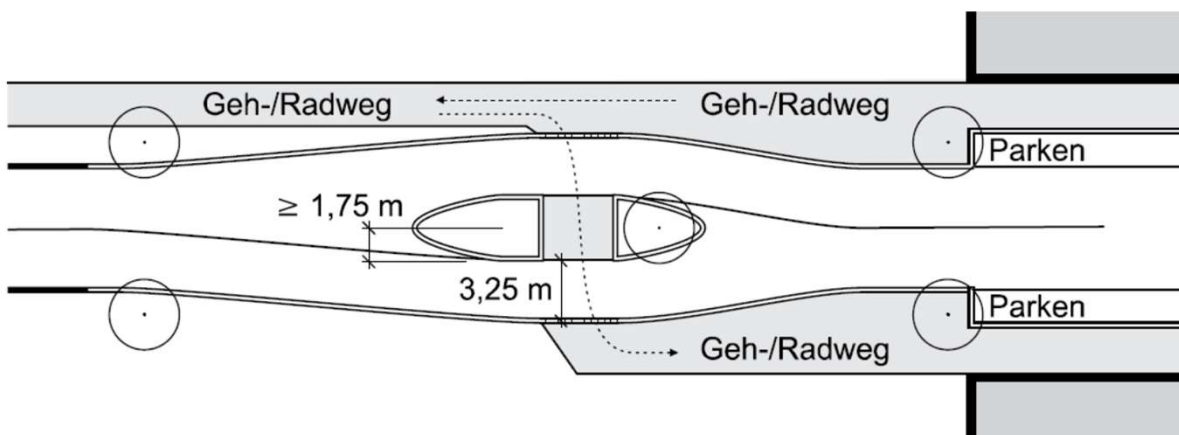
Realisierungszeitraum

langfristig

Priorität

III

Musterlösung



Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Verkehrsmengen: ca. 3.000-5.000 Kfz/24h
- Fahrbahnbreiten zwischen 5,40 m und 9,00 m

Maßnahme

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, um die Verträglichkeit zwischen Kfz- und Fahrradverkehr zu erhöhen
- Schutzstreifen (Breiten zu gering) oder Fahrradstraße (Kfz-Verkehrsmengen zu hoch) nicht möglich
- Sekundärnetz
- vorerst: Beibehalten um Kfz-Verkehr eine Alternative zu den Radrouten zu lassen

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum langfristig	Priorität II
---	------------------------

Maßnahmenart:

- baulich
- Markierung
- StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
- Breiten

S6 - Fischergasse (Sekundärnetz)

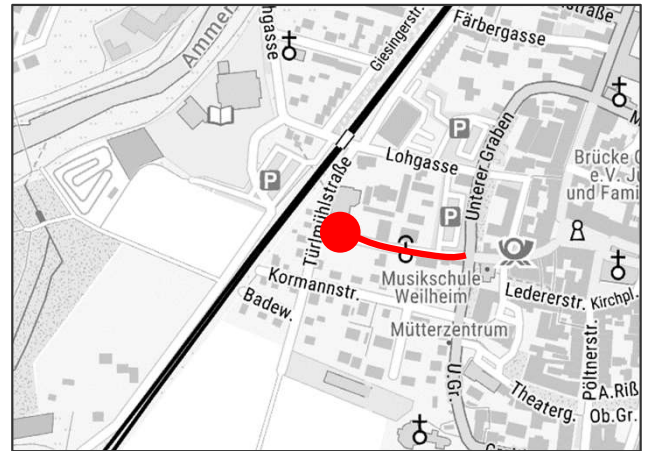
Aktuelle Situation

- Geschwindigkeit: 30 km/h
- Problemstelle: Parkplatz mit Schräg- und Senkrechtparken (ca. 16 Stellplätze öffentlich/ 12 Stellplätze privat)
- restliche Fahrbahnbreite: ca. 3,50 m - 4,50 m
- Gefahr für Radfahrer beim Ausparken der Pkws

Maßnahme

- Umgestaltung der öffentlichen Stellplätze in Längsparken. (ca. 8 Stellplätze entfallen)
- Problem nur einseitig verbessert, Linienhafte Begrenzung in Zone-30 nicht erlaubt.
- mit entsprechenden Verkehrsmengen: Umwidmung zu Fahrradstraße
- markierter Sicherheitstrennstreifen zu den nördlichen privaten Stellplätzen um einen Sicherheitsabstand (min. 0,75 m) zwischen Radfahrern und ausparkenden Pkws zu erlangen (gemäß ERA 2010)
- zu den südlichen Stellplätzen empfiehlt sich ein Sicherheitstrennstreifen mit min. 0,50 m (gemäß ERA 2010)
- beachten von erforderlichen Breiten zum Ausparken
- sensibilisieren für Gefahrenstellen durch Öffentlichkeitsarbeit

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
kurzfristig	I

Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
 Breiten
 186

Aktuelle Situation

- Fußgängerzone / verkehrsberuhigte Bereiche
- Innenstadtbereich
- Einbahnstraße (von Süd nach Nord)
- Oberfläche wird bemängelt
- stellenweise als schmal und unübersichtlich beschrieben

Maßnahme

- Innenstadtbereich – Abwägung zur Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr ganztägig
Aufenthaltsqualität ↔ Erreichbarkeit
- **Durch Stadtrat abgelehnt**
- Änderungen der Breiten in der Ledererstraße oder Kirchstraße aufgrund der Bebauung nicht möglich
- Engstellen bei Bedarf durch Reduzierung von Stellplätzen beseitigen (Einzelfall Prüfung notwendig)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum abgelehnt	Priorität III
------------------------------------	------------------

Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
 Breiten

S8 - Knotenpunkt Kaltenmoserstr. / Püttrichstr. (B2)

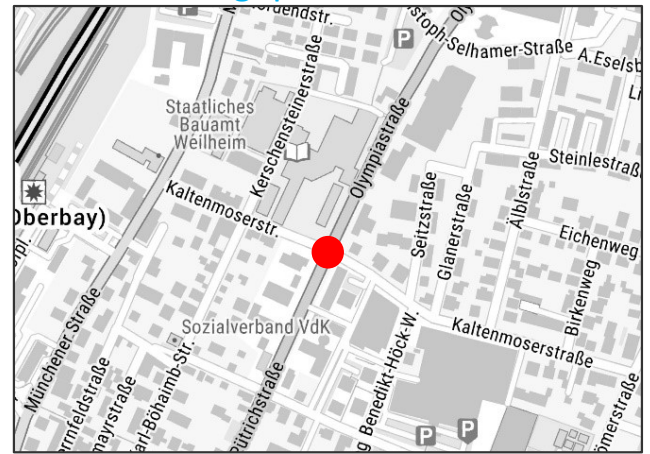
Aktuelle Situation

- signalisierte Kreuzung ohne Radinfrastruktur
- Fahrbahnbreite West ca. 8,70 m und Ost 9,00 m

Maßnahme

- Einrichten von Radfahrinfrastruktur nur durch größere Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes möglich, da die Breiten nicht für 3 Kfz-Spuren und Schutzstreifen ausreichen
- zum Schutz der Radfahrer:
Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h
→ nur ausreichend für Sekundärnetz

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
	III

Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
 Breiten

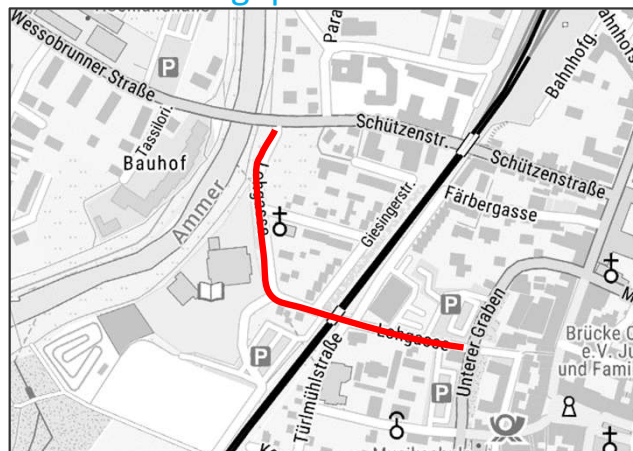
Aktuelle Situation

- Verkehrsaufkommen (ca. 8.000 Kfz/24h) - für Mischverkehr nicht empfohlen
- fehlende Radinfrastruktur
- westlich der Schienen Gehweg- Radfahrer frei
- teilweise 50 km/h

Maßnahme

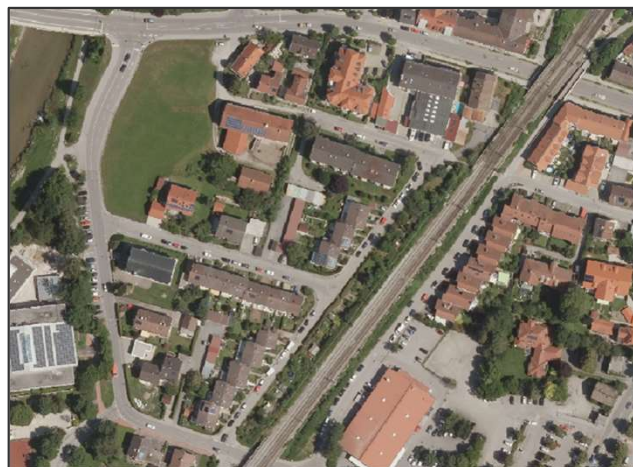
- Geschwindigkeitsreduktion durchgehend auf 30 km/h aufgrund von Schülerverkehren
- ggfs. weitere Maßnahmen zur Entschleunigung und Verkehrsreduktion

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
kurzfristig	II

Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
 Breiten

S10 - Giesingerstraße

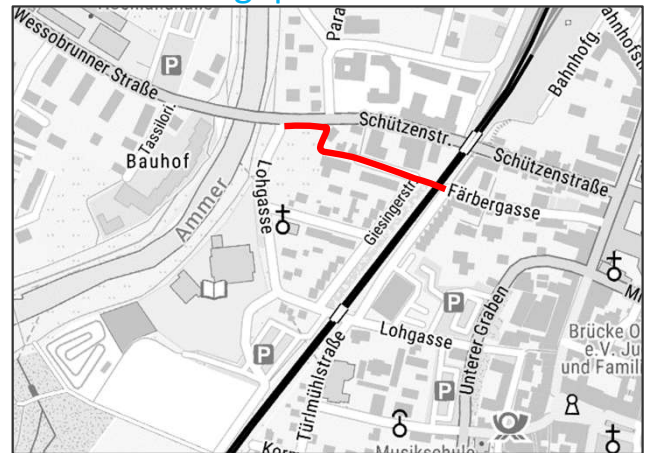
Aktuelle Situation

- Giesingerstraße teilweise unbefestigt
- zu schmale Unterführung für Radfahrer (siehe auch Badweg)
- Gehweg entlang Schützenstraße nicht ausreichend
- gute und wichtige Verknüpfung der Ziele westlich der Ammer und der Hauptroute A

Maßnahme

- Verbreitern des Gehwegs mit Grundstückserwerb (siehe auch L1)
- Ausbau der Giesingerstraße
- Ausbau der Unterführung (langfristig)
- Beschildern der Unterführung mit bitte Absteigen, Rücksicht nehmen (kurzfristig)

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
mittelfristig	I

Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
 Breiten

S11 - Erweiterung Radweg Ludwig-Thoma-Straße

Aktuelle Situation

- keine Radweg vorhanden
- derzeitige Führung über Lena-Christ-Straße

Maßnahme

- Bau eines Fuß- und Radweges, min. 3,00 m (2,50) breit
- Anbindung an Ludwig-Thoma-Straße

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Realisierungszeitraum	Priorität
langfristig	III

Maßnahmenart:

- baulich
 Markierung
 StVO Beschilderung
 Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen
 Breiten

S12 - Querungshilfe Münchner Straße

Aktuelle Situation

- keine Querungshilfe vorhanden
- Bushaltestelle
- Fahrbahnbreite: ca. 7,20m
- Bushaldebucht: ca. 1,00 -2,60 m

Maßnahme

- Bushaldebucht bei Querungshilfe „im Weg“
- Anbringen der Querungshilfe leicht versetzt zur Ludwig-Thoma-Straße

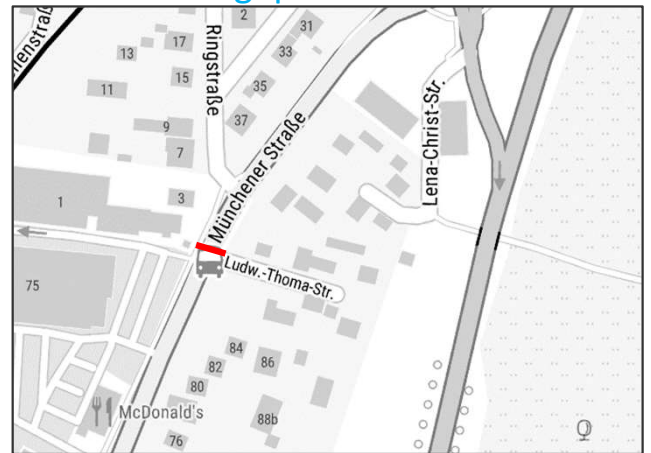
Variante1:

- Mittelinsel nicht realisierbar, Busbucht müsste entfallen. Zudem ist auch die Fahrbahnbreite nicht durchgehend Breit genug für eine Mittelinsel.

Variante 2:

- erweiterte Fußgängerschutzanlage
- haltender Bus darf nicht in die Furt beim halten hineinreichen
- Anbringen eines Gehwegs auf der Ostseite zwischen FSA und Ludwig-Thoma-Straße

Übersichtslageplan



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

Skizze



Quelle: Luftbild Stadt Weilheim

Maßnahmenart:

- baulich Markierung StVO Beschilderung
- Signalisierung

Weiterer Untersuchungsbedarf:

- Verkehrsmengen Breiten

Realisierungszeitraum	Priorität
langfristig	III

Quellen

- © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
2020 Datenquellen:
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_28.11.2020.pdf