



Radverkehrskonzept für die Stadt Weilheim i.OB

Bericht



Radverkehrskonzept für die Stadt Weilheim i.OB

Bericht

Im Auftrag der Stadt Weilheim i.OB

März 2022

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

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik mbH
München - Karlsruhe
Aschauer Straße 30
81549 München

Telefon 089 489085-0
Telefax 089 489085-55
E-Mail muenchen@gevas-ingenieure.de
www.gevas-ingenieure.de

© gevas humberg & partner 2022

Inhaltsverzeichnis

1	Übersicht	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Vorgehensweise	3
2	Ziele und Leitlinien des Radverkehrskonzeptes	5
3	Maßnahmenentwicklung	8
3.1	Bestandsaufnahme	8
3.2	Führungsformen für den Radverkehr	10
3.3	Zielnetz	13
3.4	Radverkehrsinfrastruktur - Bestandsanalyse	18
3.5	Radverkehrsinfrastruktur - Maßnahmen	20
3.6	Geschätzte Kosten, Priorisierung und Realisierungszeitraum	23
3.7	Fahrradabstellanlagen	24
3.8	Radverkehrswegweisung	25
3.9	Öffentlichkeitsarbeit	28
3.10	Radtourismus	32
4	Zusammenfassung / Ausblick	34
5	Quellenverzeichnis	35
	Anlage	37

Abbildungen

Abbildung 1	Vorhandene Radverkehrsinfrastruktur im Bestand	8
Abbildung 2	Übersicht der Radverkehrsinfrastruktur im Haupt- und Sekundärnetz	13
Abbildung 3	Beispiele Querungsmöglichkeiten im Hauptnetz	14
Abbildung 4	Übersicht Hauptverkehrsstraßen in Weilheim i.OB mit Einteilung nach möglicher Radverkehrsführung in beidseitiger Richtung	15
Abbildung 5	Ausschnitt Münchener Straße in Weilheim i.OB mit Einteilung nach möglicher Radverkehrsführung in beidseitiger Richtung	16
Abbildung 6	Geplantes Zielnetz für das Stadtgebiet Weilheim i.OB	17
Abbildung 7	Mängelplan: Netzlücken im Zielnetz	18
Abbildung 8	Mängelplan: Querungen	20
Abbildung 9	Übersicht Abschnitte mit Maßnahmen im Hauptnetz	21
Abbildung 10	Doppelstockfahrradabstellanlagen am Bahnhof, hohe Kapazität, Überdacht und sicheres Anschließen möglich (eigene Aufnahme)	24
Abbildung 11	Beispiel Zielverknüpfung und Kontinuität ([5], S.9, Bild 2)	27
Abbildung 12	Dos and Don'ts der Pressearbeit des AGFK Bayern [13]	30

Tabellen

Tabelle 1	Anwendungsbereich der Wegweisertypen ([5], S.12, Tabelle 3)	26
-----------	---	----

1 Übersicht

Die Stadt Weilheim i.OB liegt im Landkreis Weilheim-Schongau zwischen den Städten München und Garmisch-Partenkirchen in der Nähe des Starnberger Sees. Mit ca. 23.000 Einwohnern ist Weilheim i.OB seit 2018 Oberzentrum und besteht aus der Stadt Weilheim i.OB und den eingemeindeten Ortschaften Marnbach, Deutenhausen, Unterhausen, Lichtenau und Tankenrain. Weilheim i.OB ist für Bewohner und Touristen eine attraktive Stadt durch die Nähe zu München und zum Starnberger See, durch eine gute eigene Wirtschaft sowie durch die Lage im Alpenvorland.

In den letzten Jahren hat das Fahrrad als Verkehrsmittel einen neuen Stellenwert erreicht. Zum einen durch ein gesteigertes Umweltbewusstsein im Zuge der Klimakatastrophe, zum anderen durch die immer stärker verbreiteten Pedelecs, die die Reichweiten erhöhen und Fahrradfahren für neue Nutzergruppen öffnen. Mit geringen Höhenunterschieden, einem zentralen Stadtkern und einem Durchmesser im Stadtgebiet von ca. 3,0 km bietet Weilheim i.OB gute Grundvoraussetzungen, Wege innerhalb des Gemeindegebietes mit dem Fahrrad zurückzulegen.

1.1 Ausgangslage

Die Stadt Weilheim i.OB fördert den Radverkehr und ist seit 2019 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Kommunen“ (AGFK). Im Jahr 2007 wurden bereits erste Maßnahmen in einem Gesamtverkehrskonzept aufgenommen. Die derzeitigen städtebaulichen Ziele und Entwicklungen wurden 2012/13 im städtebaulichen Entwicklungskonzept formuliert. 2019 hat der Landkreis Weilheim-Schongau ein neues Alltagsroutennetz für die überregionalen Verbindungen erstellt [9]. Darauf aufbauend soll ein Radverkehrskonzept durch das Büro gevas humberg & partner für die Stadt Weilheim i.OB entwickelt werden.

Dass das Thema Fahrradfahren auch bei den Bürgern eine große Rolle spielt, zeigt der im März 2020 gestartete Radentscheid und die Veröffentlichung eines Radverkehrskonzeptes der Arbeitsgruppe Agenda 21 [8].

1.2 Vorgehensweise

Das folgende Radverkehrskonzept hat die bereits guten Ausführungen der Agenda 21 genutzt und darauf aufgebaut. Als Grundlage der vorliegenden Bearbeitung dienen eine umfassende Bestandsaufnahme der vorhandenen Radinfrastruktur, Wegweisung, Fahrradabstellanlagen und der ungesicherten Führung des Radverkehrs, sowie Angaben der Stadtverwaltung und des Landkreises.

Anhand von wichtigen Quellen und Zielen soll ein sicheres, den Richtlinien entsprechendes Alltagsradnetz entwickelt werden. Zudem sollen wichtige Radverbindungen priorisiert werden, um die Reisezeiten zu verkürzen.

Zum Auftakt wurde ein Starttermin mit der Verwaltung durchgeführt. Der Prozess der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes wird von einem Arbeitskreis (AK) bestehend aus Interessensverbänden, Teilen der Stadtverwaltung und einem Stadtrat je Fraktion begleitet. Insgesamt werden an vier Terminen vorhandene Problempunkte aufgezeigt und das Radverkehrskonzept diskutiert. Aufgrund der Corona-Lage entstand eine längere Pause zwischen dem zweiten und dritten Termin. Hier wurden die geplanten Maßnahmen in einem umfangreichen schriftlichen Austausch mit den Teilnehmern des Arbeitskreises ausführlich diskutiert und behandelt.

Zudem gab es eine Fraktionsführersitzung, bei der die Fraktionen tiefer in die Thematik von Fahrradstraßen eingebunden wurden und einen abschließend Stadtratstermin.

Termine:

- Starttermin mit Auftraggeber (27.05.2020)
- 1. Termin mit AK – Kick-Off (28.07.2020)
- 2. Termin mit AK – Ziele und Leitlinien (08.09.2020)
- Schriftlicher Austausch (digital)
- 3. Termin mit AK – Maßnahmenplan 1 (05.05.2021 – digital)
- Fraktionsführersitzung (21.06.2021)
- Stadtrat (07.10.2021)
- 4. Termin mit dem AK – Maßnahmenplan 2 (10.02.2022 – digital)

2 Ziele und Leitlinien des Radverkehrskonzeptes

Die Ziele und Leitlinien wurden im Arbeitskreis diskutiert und an die Fraktionen weitergegeben. Das Thema Sicherheit wird als wichtigstes Thema erachtet, danach folgen Flächengerechtigkeit und ein zielorientiertes Radverkehrsnetz. Mit dem Beschluss für das Radkonzept wurde den Zielen und Leitlinien zugestimmt.

Sicherheit

Schnelle Alltagsradler*innen, Menschen mit hohem Sicherheitsbedürfnis wie insbesondere Kinder und ältere Menschen müssen bei der Gestaltung der Radwege soweit möglich gleichermaßen berücksichtigt werden. Im Falle einer Abwägung sind Bedürfnisse von Menschen mit hohem Sicherheitsbedürfnis zu bevorzugen. Ein möglicher Ansatz wäre bei der Einrichtung von Schutzstreifen für schnelle Radfahrende, dies zu kombinieren mit Radfahren im Seitenraum (Gehweg „Rad frei“, Radweg) für unsichere Radfahrende, wenn ausreichend Straßenraum vorhanden ist. Alternativ könnte beispielsweise der Radverkehr auf Fahrradstraßen gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr und damit gesondert vom Fußgängerverkehr geführt werden.

Flächengerechtigkeit

Alle Verkehrsteilnehmer sind zu berücksichtigen, ohne Einzelne zu benachteiligen. Dabei sind die vorhandenen Flächen gerecht zu verteilen, um die Nutzung aller Verkehrsmittel gleichrangig mit einem besonderen Fokus auf die schwächeren Verkehrsmittel zu gewährleisten. Dies kann auch bedeuten, dass bereits vergebene Flächen neu unter folgenden Aspekten zugeordnet werden müssen:

- Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs und des ÖPNV
- ggfs. vermehrte Einrichtung von Fahrradstraßen mit Vorrang Rad
- ggfs. Entfall von Kfz-Stellplätzen für Schutzstreifen, etc.
- ggfs. Ausbau von Radabstellplätzen an Stelle von Pkw-Stellplätzen
- etc.

Zielorientiertes Radverkehrsnetz

Für den Radverkehr ist ein durchgängiges, schnelles und bevorrechtigtes Hauptnetz zu schaffen. Das Hauptnetz ermöglicht es sicher, auf kurzen Wegen und komfortabel die wichtigen Ziele in Weilheim i.OB anzufahren. Lücken in diesem Hauptnetz werden geschlossen. Im Hauptnetz sind Radfahrende abgesehen von den Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs bevorrechtigt. Diese Straßen sollen über signalisierte oder höhenfreie Knoten sicher gequert werden können. Entlang von Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs sind Schutzstreifen oder Radverkehrsstreifen die bevorzugte Lösung. Alternativ wird eine Bevorrechtigung des Radverkehrs im Nebennetz des Kfz-Verkehrs mit der Einrichtung z.B. von Fahrradstraßen erreicht. Ergänzt wird das Hauptnetz durch ein Sekundärnetz, um die Feinverteilung zu gewährleisten. Dort sind auch gemeinsame Führungen mit dem Kfz-Verkehr oder dem Fußgängerverkehr zulässig, sofern dies nach den gültigen Richtlinien möglich ist.

→ In diesem Rahmen können auch Nebenrouten für den MIV durch z.B. Geschwindigkeitsreduktion, Knotenpunktgestaltung, etc. verlangsamt werden.

Netzplanung

Als wichtige Aufgabe obliegt der Stadt Weilheim i.OB die Netzplanung und -gestaltung. Hier ist ein Ausbauplan mit Maßnahmen und Priorisierung für alle Verkehrssysteme aufzustellen. Dabei sollte immer eine Abwägung zwischen dem Nutzen für ein einzelnes Verkehrsmittel und den Einschränkungen für die anderen Verkehrsmittel stattfinden. Eine Verzahnung der Verkehrsmittel untereinander ist fortzuführen und anzustreben. Die nachhaltigen Mobilitätssysteme sind zu fördern, um dadurch eine höhere Lebensqualität für die Anwohner Weilheims i.OB zu ermöglichen.

Qualität

Die Radverkehrsinfrastruktur muss mindestens den Anforderungen der gültigen Rechtsnormen und Richtlinien entsprechen, um damit die Radfahrenden sicher und attraktiv zu führen.

Fahrradabstellmöglichkeiten

Das Abstellen von Fahrrädern ist in ausreichendem Maß in der Altstadt, am Bahnhof und allen öffentlichen Einrichtungen sowie Freizeitanlagen anzubieten. Dabei muss die Qualität der Anlagen mindestens die Möglichkeit gewährleisten, ein Fahrrad sicher anzuschließen. Sind die

Rahmenbedingungen gegeben, ist ebenfalls ein Schutz vor Witterung anzubringen. Es ist regelmäßig zu prüfen, ob Fahrradabstellanlagen erweitert werden müssen.

Wegweisung

Die Wegweisung soll Radfahrende auf kurzem Weg, wenn möglich über das Radhauptnetz, an das gewünschte Ziel bringen. Dabei soll es übersichtlich, strukturiert und kontinuierlich vom Start bis zum Ziel entsprechend der Richtlinien ausgeschildert sein. D.h. es darf nur eine begrenzte Anzahl an Schildern an einem Standort stehen. Ggfs. muss mit Oberzielen in ein Zielgebiet geführt werden, bevor sich dieses Oberziel in Unterziele aufteilt. Einmal aufgenommen muss das Ziel an jedem maßgeblichen Entscheidungspunkt aufgeführt werden. Routenführungen sind ggfs. mit Zwischenwegweisern zu verdeutlichen.

3 Maßnahmenentwicklung

Für die Ausarbeitung der Maßnahmen orientiert sich gevas humberg & partner an den gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien. Maßgebend ist hier die StVO [1] ergänzt durch die VwV-StVO [2]. Zur Vertiefung der einzelnen Themen wird die RAST06 [4] und die ERA 2010 [3] hinzugezogen. Zudem wird sich an den Musterlösungen und Leitlinien anderer Bundesländer orientiert, die auf der StVO, der RAST06 und der ERA 2010 basieren.

3.1 Bestandsaufnahme

Ein Radverkehrsnetz sollte aus einer attraktiven und sicheren Infrastruktur für alle Nutzergruppen bestehen. Hierauf wird das vorhandene Netz geprüft. Die Stadtverwaltung hat verschiedene Unterlagen zur Verfügung gestellt, unter anderem das Radkonzept Weilheim-Schongau und das Radkonzept des Weilheimer Arbeitskreises Agenda 21 [8][9]. Ergänzend stellte die Stadtverwaltung geplante Veränderungen im Stadtgebiet, Unfallschwerpunkte und Grundlagen, wie z.B. Geschwindigkeiten auf den Straßen zur Verfügung.

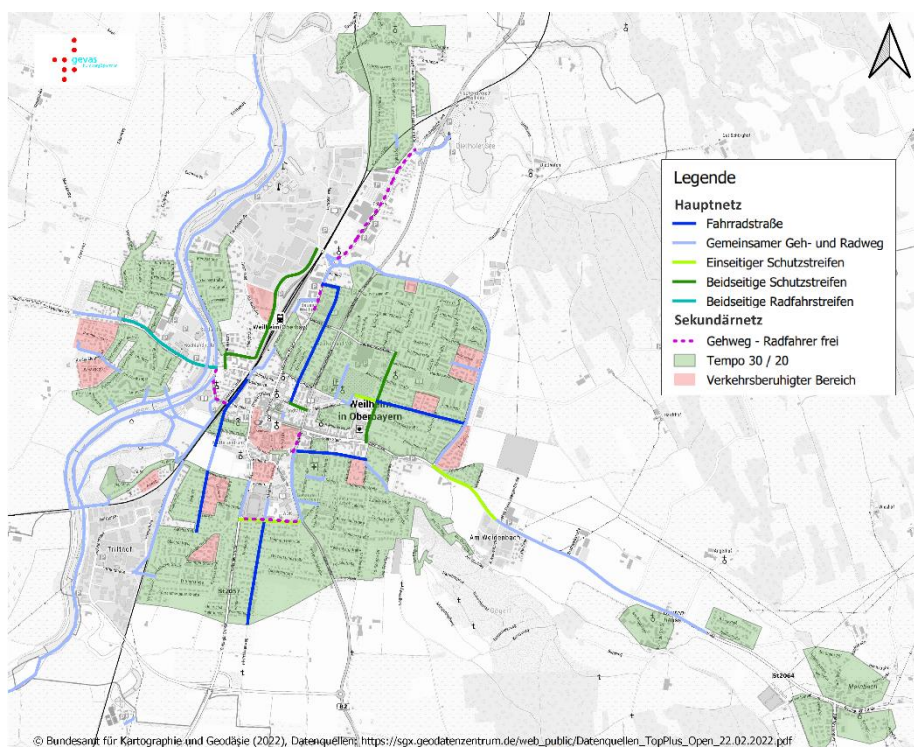


Abbildung 1 Vorhandene Radverkehrsinfrastruktur im Bestand

Die Bestandsaufnahme erfolgt mit dem Fahrrad in den Kernzonen Weilheims i.OB, um Problemstellen zu identifizieren und diese aus der Sicht der Radfahrenden einschätzen zu können. Zusätzlich wird weitläufiger mit dem Pkw eine Bestandsaufnahme durchgeführt, um einen Gesamteindruck über das gesamte Gemeindegebiet zu erlangen. Dabei wurde die bestehende Radinfrastruktur aufgenommen. Zudem wurden die Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich und am Bahnhof erfasst, sowie die Wegweisungsbeschilderung für den Radverkehr im gesamten Gemeindegebiet.

3.2 Führungsformen für den Radverkehr

Der Radverkehr kann grundsätzlich getrennt vom Kfz-Verkehr oder gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt werden. Bei sehr breiten Straßenquerschnitten kann auch beides umgesetzt werden. I.d.R. ist der verfügbare Straßenraum bzw. die Aufteilung des Straßenraums für die Radverkehrsinfrastruktur ausschlaggebend. Die Verkehrsstärken dienen zur Orientierung. Nachfolgend ist eine kurze Übersicht über die verschiedenen Radverkehrsführungen innerorts gegeben mit den wichtigsten Punkten. Außerorts wird der Radverkehr i.d.R. einseitig auf einem Zweirichtungsradweg oder auf Wirtschaftswegen geführt. Nachfolgende Angaben sind aus der RAST06 [4] und der ERA2010 [3] sowie der StVO [1].

Getrennte Führung vom Kfz-Verkehr.

Als Führungsformen kommen Radfahrstreifen, Radwege gemeinsame Geh- und Radwege sowie Gehwege mit Radfahrer frei in Betracht:

- Radfahrstreifen:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von 500- 2.000 Kfz/h
- Breite je Seite 1,85 m (2,00 m)
- Fahrbahnbreite $\geq 5,50$ m
- Sicherheitstrennstreifen zu Stellplätzen 0,75 m (0,50 m)
- ca. 9,20 m Fahrbahnbreite ohne Parkstreifen
- Benutzungspflicht durch Zeichen 237
- rote Furtmarkierung an konfliktträchtigen Knotenpunkten oder Ausfahrten



- Radwege:

getrennter Geh- und Radweg:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von > 1.000 Kfz/h
- Breite je Seite 2,00 m (1,60 m)
- Gehweg $\geq 2,50$ m
- Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn 0,75 m (0,50 m)



- Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkern $\geq 0,75$ m
- Benutzungspflicht durch Zeichen 241-30/31
- rote Furtmarkierung an konfliktträchtigen Knotenpunkten oder Ausfahrten

gemeinsamer Geh- und Radweg:

- außerorts (bei geringem Fußgängeraufkommen und wenig Platz auch innerorts möglich)
- Breite $\geq 2,50$ m
- Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn außerorts 1,75 m
- Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn innerorts siehe getrennter Geh- und Radweg
- Benutzungspflicht durch Zeichen 240
- rote Furtmarkierung an konfliktträchtigen Knotenpunkten oder Ausfahrten



• Gehweg – Radfahrer frei:

- innerorts (bei geringem Fußgängeraufkommen auch außerorts möglich)
- Radfahrer nachgeordnet
- Breite $\geq 2,50$ m
- rote Furtmarkierung an konfliktträchtigen Knotenpunkten oder Ausfahrten



Gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr.

Eine mit dem Kfz-Verkehr gemeinsame Führung ist im Mischverkehr oder mit der Einrichtung von Fahrradstraßen und Schutzstreifen möglich:

- Mischverkehr:
 - innerorts (empfohlen bei 30 km/h)
 - Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 und 7,00 m über 400 Kfz/h vermeiden
 - Fahrbahnbreiten $\leq 6,00$ m von bis zu 700 Kfz/h verträglich
 - Nebeneinander fahren von Radfahrern ohne Behinderung des Kfz-Verkehrs erlaubt

- Fahrradstraße:
 - 30 km/h bei Kfz-Verkehrsstärken von 500- 2.000 Kfz/h
 - Fahrbahnbreite von 4,00 m (3,50 m) ohne Parken
 - Sicherheitstrennstreifen zu Längsstellplätzen 0,75 m (0,50 m)
 - Sicherheitstrennstreifen zu Schräg- und Senkrechtstellplätzen 0,75 m
 - Nebeneinander fahren von Radfahrern auch bei Behinderung des Kfz-Verkehrs erlaubt
 - Stellplätze auf der Fahrbahn markiert
 - Bevorrechtigt geführt
 - Bevorrechtigung durch Zeichen 301 (Vorfahrt) oder 306 (Vorfahrtsstraße), sowie abgesenkte Bordsteine und verkehrsberuhigte Bereiche
 - der nachgeordnete Verkehr kann mit Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren!) oder 206 (Halt! Vorfahrt gewähren!) geführt werden, je nach Situation
 - die Bevorrechtigung sollte deutlich markiert werden oder auch baulich hervorgehoben werden

- Schutzstreifen:
 - innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von 500- 2.000 Kfz/h
 - Breite je Seite 1,50 m (1,25 m)
 - Fahrbahnbreite $\geq 4,50$ m ohne Schutzstreifen
 - Sicherheitstrennstreifen zu Stellplätzen 0,75 m (0,50 m)
 - 7,50 m (7,00 m) Fahrbahnbreite ohne Parkstreifen
 - rote Furtmarkierung an konflikträchtigen Knotenpunkten oder Ausfahrten



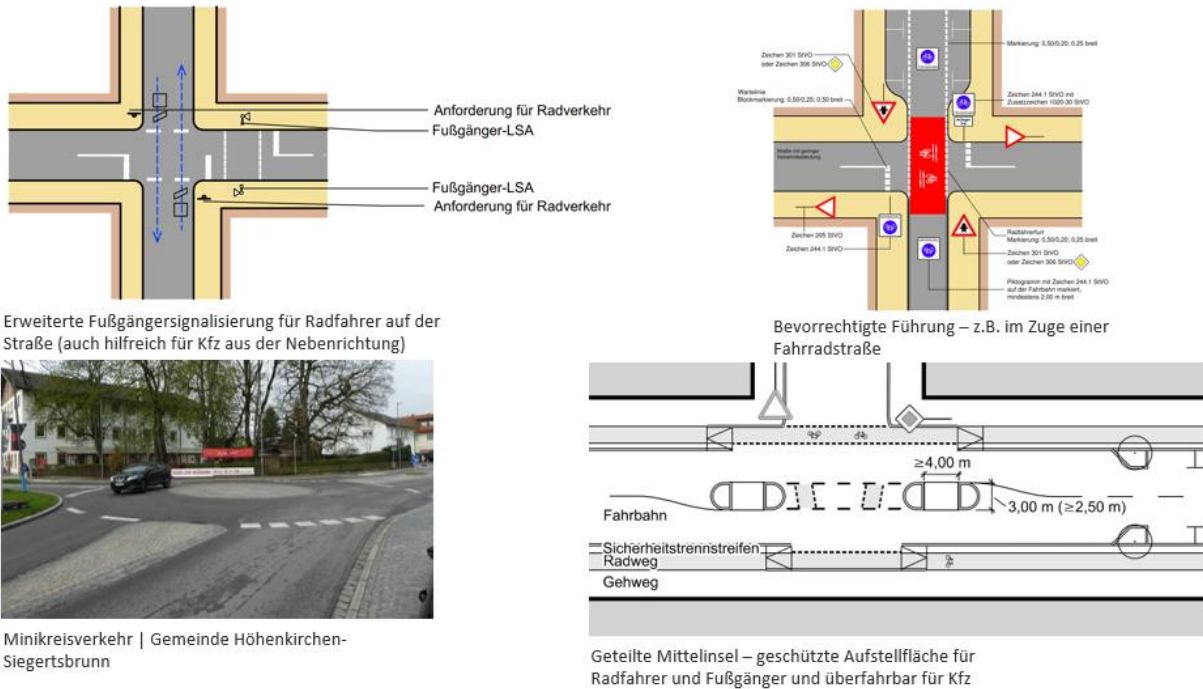
3.3 Zielnetz

Zuerst wird ein Zielnetz für Weilheim i.OB herausgearbeitet. Aufgeteilt ist das Zielnetz in ein Hauptnetz und ein Sekundärnetz. Die Führung des Radverkehrs im Hauptnetz erfordert einen höheren Standard bzgl. der Radverkehrsinfrastruktur sowie der Querungshilfen an Knotenpunkten. Hier soll der Radverkehr gesichert und zügig fahren können und nicht an jedem Knotenpunkt oder jeder Querung anhalten müssen.

Das Sekundärnetz hat einen niedrigeren Standard und dient zur Verteilung im Stadtgebiet bzw. in Wohngebieten. Hierfür eignet sich i.d.R. die bereits vorhandene Führung im Mischverkehr bei 30 km/h, abseits von Hauptverkehrsstraßen. Alle anderen Strecken können, sofern es nicht verboten ist, von geübten Radfahrenden genutzt werden. Die Radfahrenden sollen jedoch idealerweise auf dem Haupt- und Sekundärnetz fahren, um den Radverkehr zu bündeln und dadurch die Radachsen zu stärken.



Abbildung 2 **Übersicht der Radverkehrsinfrastruktur im Haupt- und Sekundärnetz**



Quellen: Bild eigene Aufnahme, Grafik oben Musterlösung für Radverkehrsanlagen BW – Ministerium für Verkehr BW, Grafik unten rechts ERA2010

Abbildung 3 Beispiele Querungsmöglichkeiten im Hauptnetz

Zu Beginn wurde im Arbeitskreis die geplante Routenführung besprochen. Idealerweise könnte der Radverkehr entlang der Hauptstraßen vorgesehen werden. Diese sind i.d.R. direkt geführt und gegenüber den Nebenrichtungen bevorrechtigt. Im Arbeitskreis wurde das Thema ausführlich diskutiert und erörtert. Auf einem Großteil der Hauptstraßen reichen die Fahrbahnbreiten nicht für die erforderliche Radverkehrsinfrastruktur aus oder nur auf Kosten von Kfz-Stellplätzen oder Abbiegespuren. Auch liegen die Verkehrsmengen teilweise über den empfohlenen Verkehrsmengen. Zudem gibt es auch gute Routen abseits der Hauptstraßen, die bereits heute überwiegend genutzt werden. Gerade unsichere Radfahrende fühlen sich im Nebennetz sicherer. Daher wurde im Arbeitskreis beschlossen, dass der Radverkehrs vorrangig im Nebennetz geführt werden soll. Eine Bündelung der Radverkehre ist zudem auch aus Sicherheitsgründen sinnvoll, da auf diesen Strecken mit Radfahrenden gerechnet wird. In nachfolgender Grafik ist eine Übersicht der Untersuchung nach beidseitigen Schutzstreifen dargestellt. Mischverkehr oder Fahrradstraßen wurden nicht untersucht, da sie keine geeignete Führungsform bei dem in den Weilheim i.OB auf den Hauptstraßen hohen Verkehrsmengen sind. Eingeteilt wurden die Hauptstraßen, in Bezug auf die gemeinsame Führung von Kfz- und Radverkehren, nach problematisch – Fahrbahnbreite unter 7,00 m oder sehr hohe

Verkehrsmengen, eingeschränkt möglich – Fahrbahnbreite ausreichend, jedoch müssten Stellplätze oder Fahrspuren entfallen und möglich.

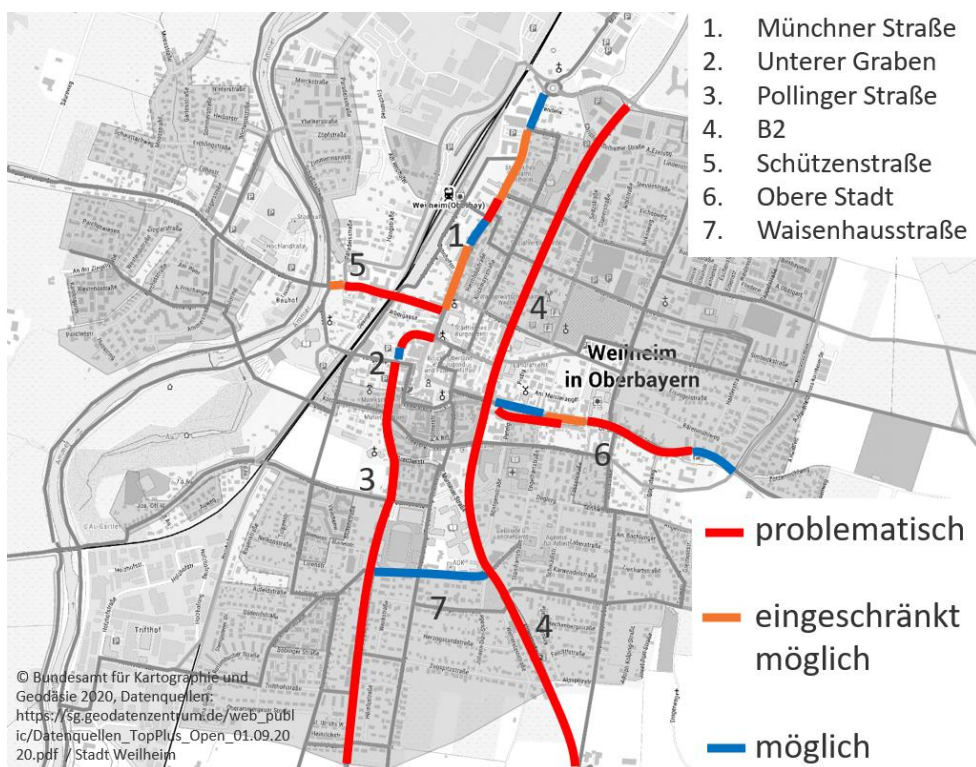


Abbildung 4 Übersicht Hauptverkehrsstraßen in Weilheim i.OB mit Einteilung nach möglicher Radverkehrsführung in beidseitiger Richtung

Exemplarisch ist ein Ausschnitt der Münchener Straße anschließend in sieben Abschnitte aufgeteilt dargestellt. In drei Abschnitten sind drei Fahrstreifen vorhanden und in weiteren drei Abschnitten sind Parkstreifen vorhanden die ganz oder teilweise entfallen müssten. Nur auf einem Abschnitt sind Schutzstreifen möglich. In Anlage 1 ist eine ausführlichere Prüfung zu sehen.

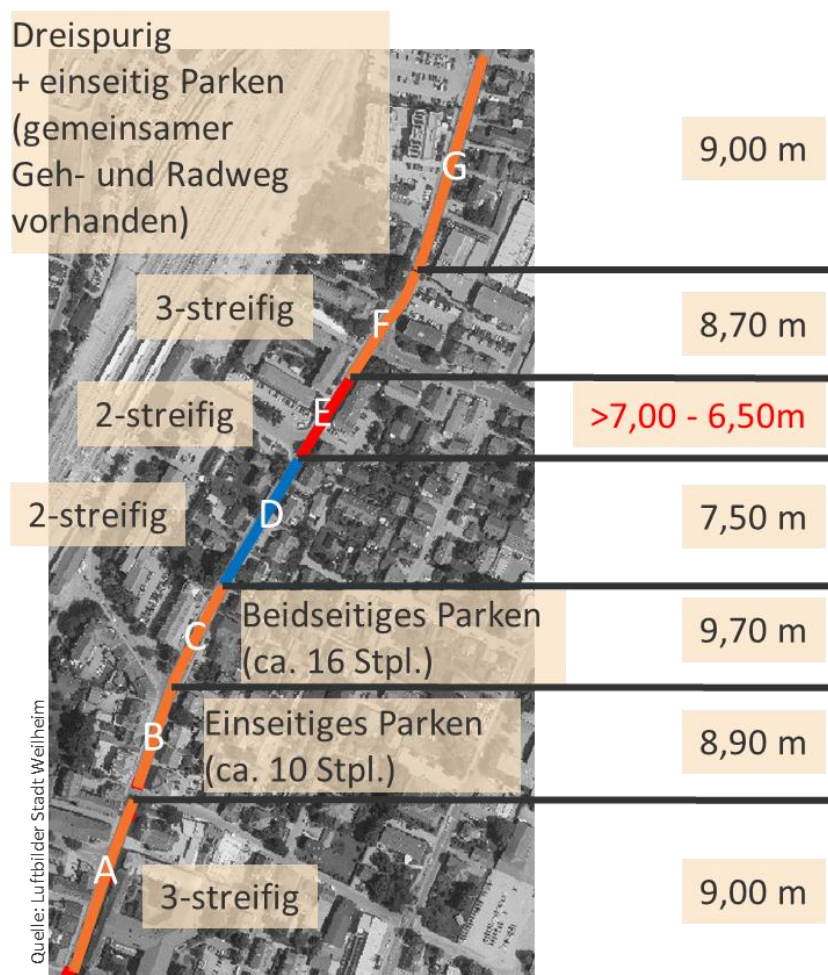


Abbildung 5 Ausschnitt Münchener Straße in Weilheim i.OB mit Einteilung nach möglicher Radverkehrsführung in beidseitiger Richtung

Im Zielnetz sind alle wichtigen Routen zur Verknüpfung der inner- und überörtlichen Ziele dargestellt. Es berücksichtigt die bereits vorhandene Radverkehrsinfrastruktur, die bereits heute genutzten Radrouten sowie die kürzesten bzw. direktesten Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen und der höchstmöglichen Sicherheit für Radfahrende. Orientiert wurde sich dabei auch an dem Radnetz der Agenda 21 sowie dem Zielnetz des Landkreises [8][9]. In der folgenden Abbildung ist das Zielnetz dargestellt. Das Sekundärnetz verläuft auch in allen Tempo-30- bzw. Tempo-20-Bereichen sowie in Verkehrsberuhigten Bereichen. Orange hervorgehoben sind nur einzelne Verbindungen zur Verdeutlichung von Routen. Außerorts kommen auch noch Wirtschaftswege hinzu, die nicht alle explizit hervorgehoben sind, jedoch durch den Radverkehr nutzbar sind.

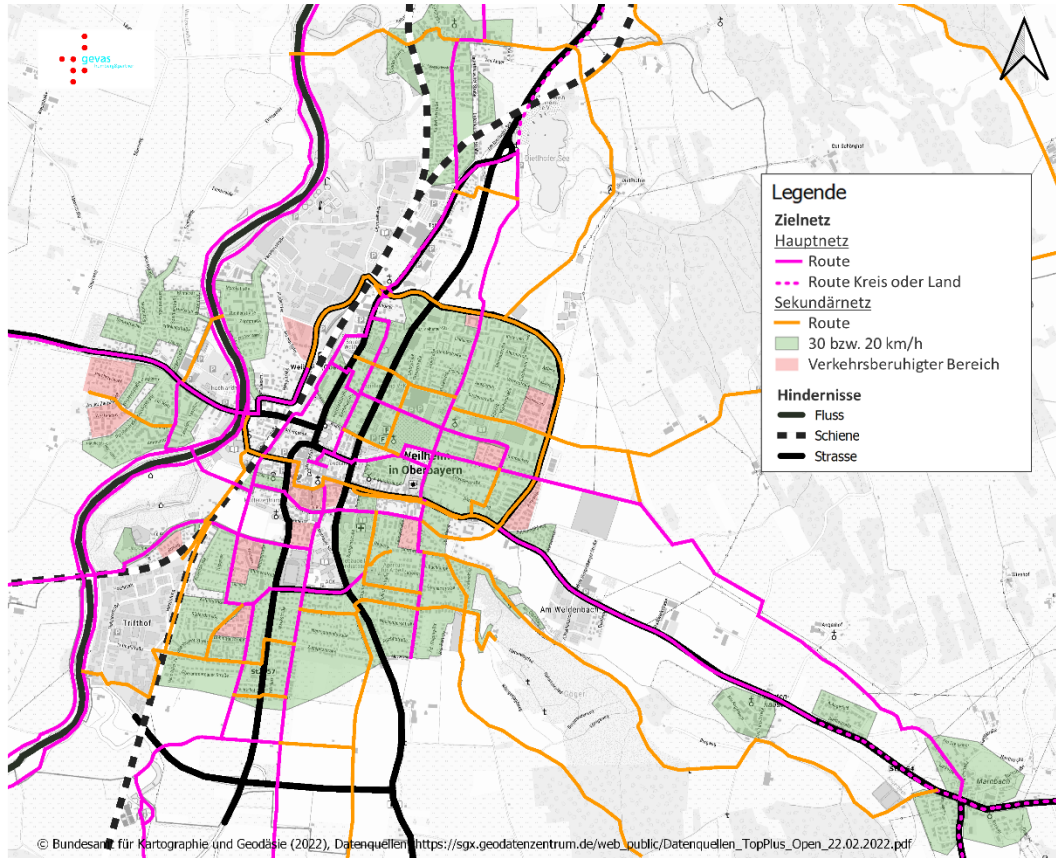


Abbildung 6 Geplantes Zielnetz für das Stadtgebiet Weilheim i.Ob

3.4 Radverkehrsinfrastruktur - Bestandsanalyse

Insgesamt verfügt Weilheim i.OB über gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Es gibt nur geringe Höhenunterschiede im Stadtgebiet und durch die kompakte Form sind meistens keine langen Strecken zurückzulegen. Die Wohngebiete sind bereits größtenteils als Tempo 30 Zone ausgeschildert und bieten dadurch gute Bedingungen für eine Erschließung durch den Radverkehr. Hinzu kommen mehrere Fahrradstraßen, Schutzstreifen, Radfahrstreifen und gemeinsame Geh- und Radwege. Umgeben ist Weilheim i.OB von Land- und Forstwirtschaftswegen, die gerade für den Tourismus attraktive Strecken bieten, aber auch für Pendler.

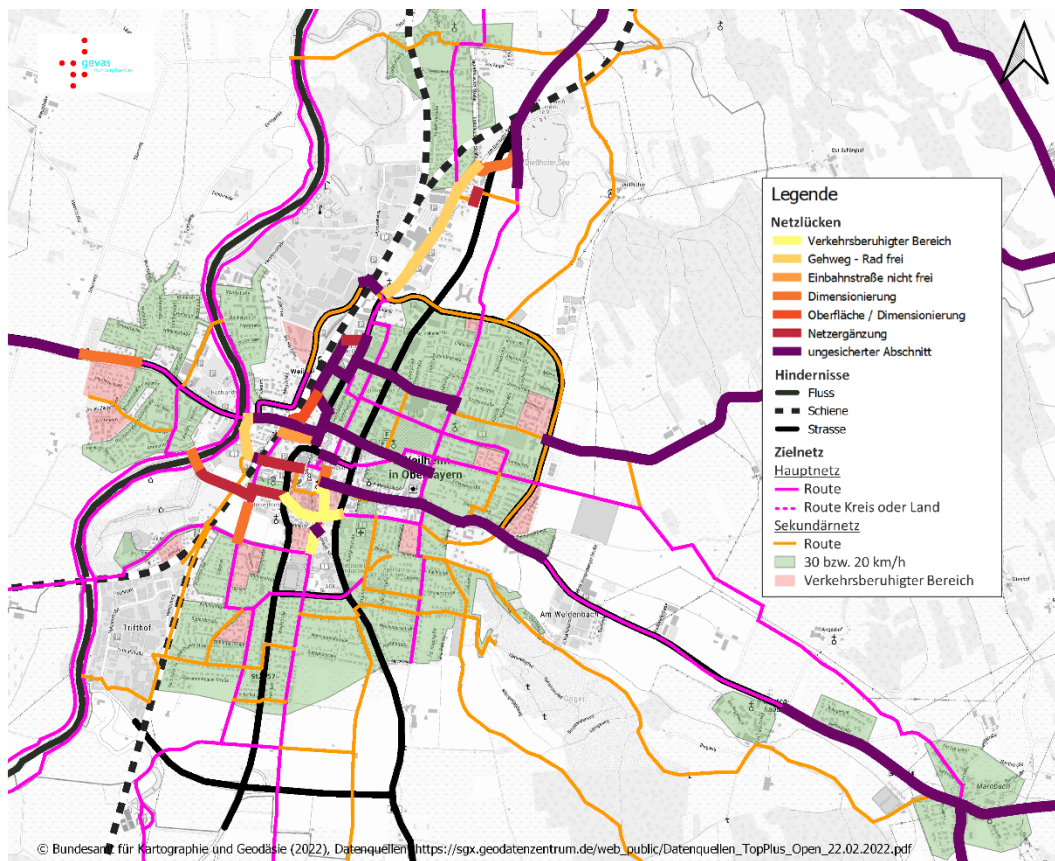


Abbildung 7 Mängelplan: Netzlücken im Zielnetz

Wie im Kapitel 3.3 erläutert, soll der Radverkehr überwiegend im Nebennetz des Kfz-Verkehrs geführt werden. Hier gibt es mögliche Routen, diese liegen überwiegend in Wohngebieten mit Tempo 30 Zone und werden bereits heute durch viele Radfahrende genutzt. Jedoch verlieren diese

Routen durch die „Rechts vor Links“ Regelungen oder Unterordnung an Vorfahrtsstraßen an Attraktivität. Zudem wird teilweise mit der Regelung „Gehweg - Rad frei“ geführt. Dies ist beispielsweise auf der Münchener Straße ab dem Töllernkreisverkehr der Fall und für den Radverkehr nicht attraktiv.

Als problematisch stellen sich vor allem die Lücken in den Radverkehrsverbindungen heraus. Auch erfordern die Querungen der Ammer und des Angerbaches sowie der Bahntrasse aufwendige Querungshilfen. Viele der bestehenden Querungen sind nicht für den Radverkehr geeignet, da keine ausreichenden Breiten oder Höhen gegeben sind (z.B. am Badeweg). Hinzu kommen die überregionalen Straßen B2 sowie zwei Staatsstraßen, die durch das Stadtgebiet verlaufen, Barrieren bilden und ebenfalls schwer zu queren sind. Hierfür wurden einige Mittelinseln eingerichtet, diese sind jedoch i.d.R. für Radfahrende nur über Fußgängerwege zu erreichen und die Mittelinseln sollten deshalb, wenn möglich, für das Hauptnetz aufgewertet werden (z.B. entlang der B2 an der Krumpferstraße und Andreas-Schmidtner-Straße). Das gleiche gilt für Fußgängersignalanlagen z.B. über die Münchener Straße beim Bahnhof.

Des Weiteren ist die Querung der Altstadt von Weilheim i.OB für Radfahrende nur schlecht in Nord-Süd-Richtung zu queren, weil es in der Altstadt nur zwei Möglichkeiten von Nord nach Süd zu queren gibt. Die eine Möglichkeit ist die Schmiedstraße, die ein Teil der Fußgängerzone ist und die andere Möglichkeit die Buxbaumgasse, die für eine gemeinsame Führung von Rad und Fuß, nach den Regelwerken nicht über eine ausreichende Breite (2,00 m, erforderlich 2,50 m) über die gesamte Länge verfügt. In der nachfolgenden Abbildung ist eine Übersicht der Querungen zu finden. Unterteilt sind die Querungen nach fehlenden Querungshilfen, vorhandenen aber für den Radfahrer ungünstig bzw. nicht nutzbaren Querungen, signalisierten Querungen und vorhandenen Querungshilfen auch für den Radverkehr.

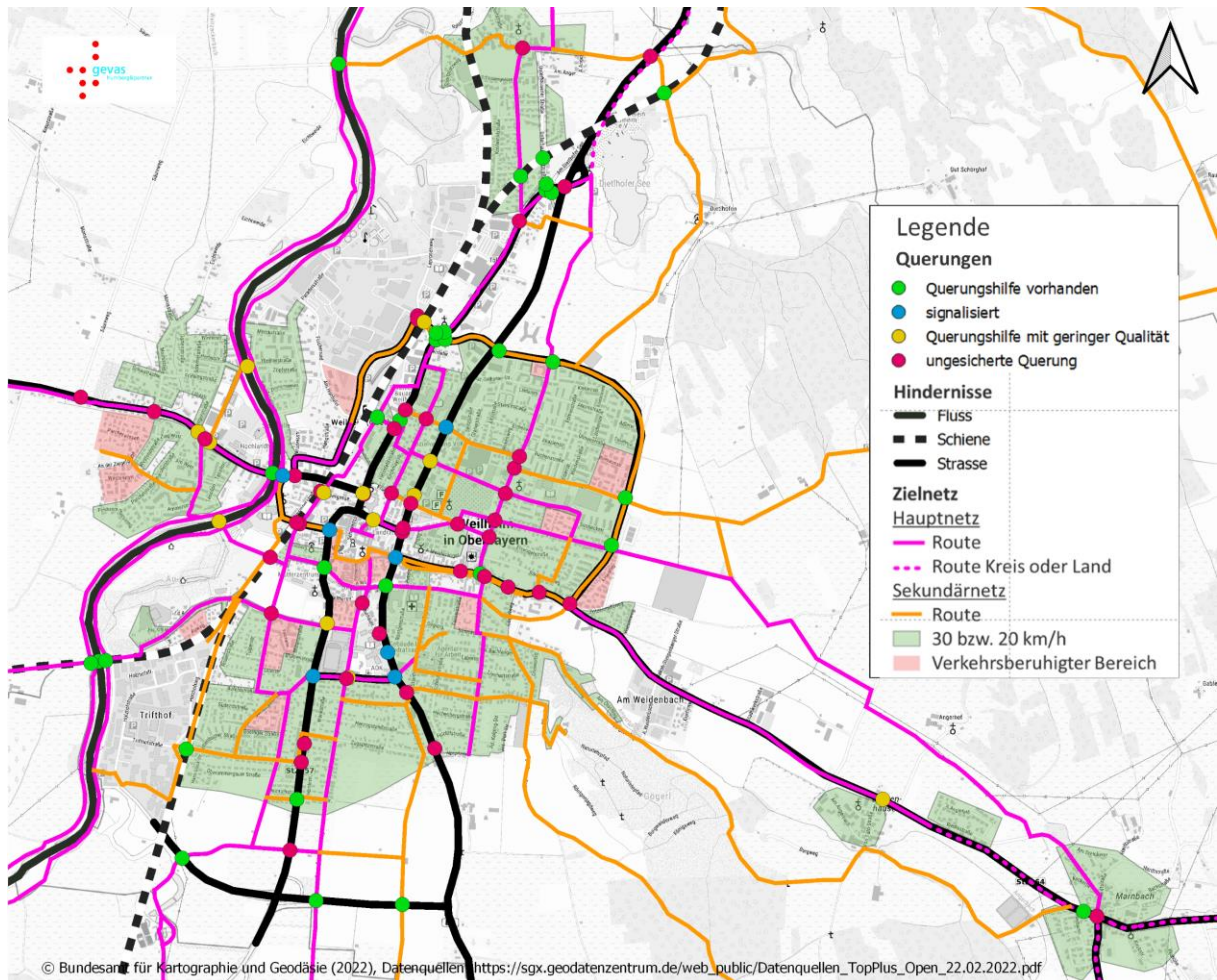


Abbildung 8 Mängelplan: Querungen

Unfallschwerpunkte sind aus den vorliegenden Unterlagen nach der Definition nicht zu entnehmen. Einzelne Unfälle wurden bei der Ausarbeitung der Maßnahmen berücksichtigt.

3.5 Radverkehrsinfrastruktur - Maßnahmen

Auf den Abschnitten im Zielnetz sind Maßnahmen durchzuführen, auf denen keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist oder diese nicht mehr den heutigen Qualitätsstandards genügt sowie an Querungen ohne für den Radverkehr geeigneten Querungshilfen. Es wurden Maßnahmen für die Problemstellen herausgearbeitet und dem Arbeitskreis schriftlich vorgelegt.

Nach anschließenden Rückmeldungen wurden die Maßnahmen in 2 Arbeitskreissitzungen abgestimmt.

In der nachfolgenden Abbildung ist eine Übersicht der Abschnitte mit Maßnahmen dargestellt:

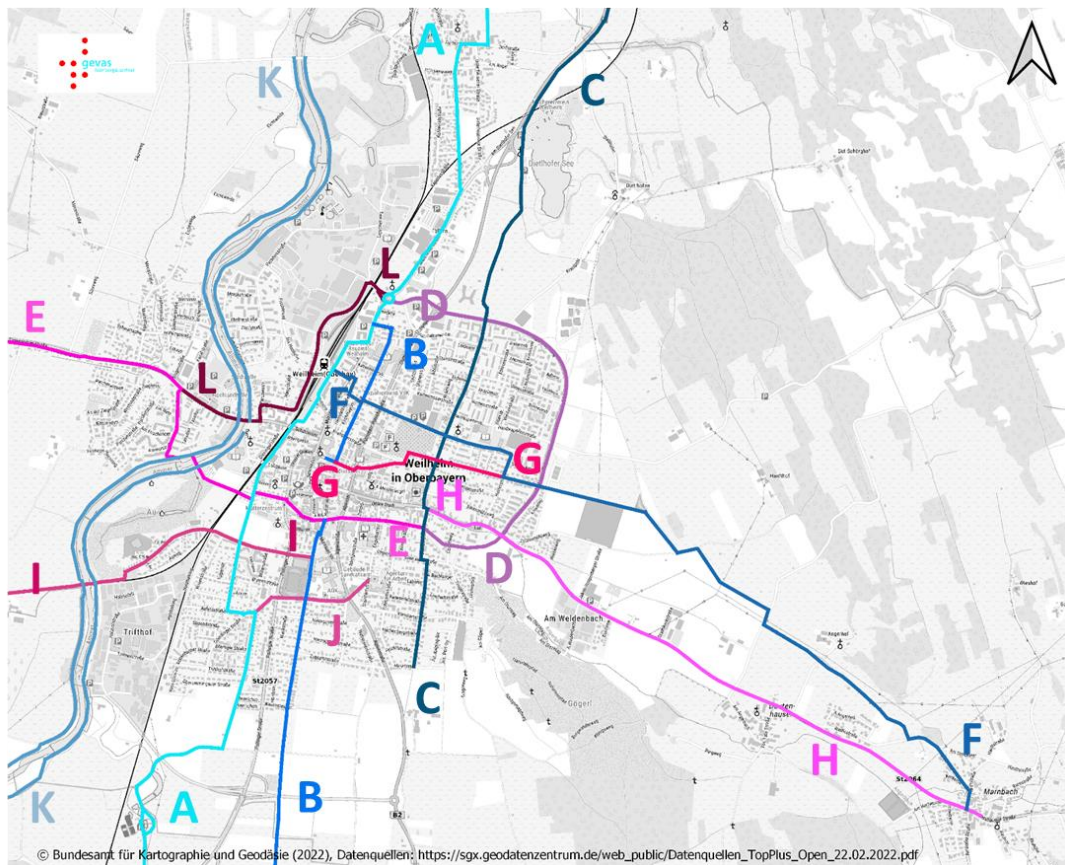


Abbildung 9 Übersicht Abschnitte mit Maßnahmen im Hauptnetz

Ein Kernpunkt der Maßnahmen umfasst die Führung in Wohngebieten, die i.d.R. bereits als Tempo 30 Zonen oder Fahrradstraßen (ohne Bevorrechtigung an Knotenpunkten) ausgewiesen sind. Für eine Steigerung der Attraktivität und eine kürzere Reisezeit können hier anders ausgestaltete Fahrradstraßen eingesetzt werden. Durch eine Bevorrechtigung an Knotenpunkten (mit Ausnahme von wenigen Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen oder bei Kreuzen zweier Fahrradstraßen) sollten diese Fahrradrouten deutlich aufgewertet werden. Der Radverkehr kommt durch eine Bevorrechtigung an diversen Knotenpunkten zügiger und unkomplizierter voran und dadurch steigert

sich die Attraktivität des Radverkehrs deutlich. Durch entsprechende Markierungen und Beschilderungen werden die Fahrradrouten auch optisch hervorgehoben.

Zudem sollten die Kfz-Verkehre gering gehalten und speziell Durchgangsverkehre sowie die Beschleunigung des Kfz-Verkehrs durch bevorrechtigte Knotenpunkte vermieden werden. Dafür bieten sich beispielsweise gegenläufige Einbahnstraßen für Kfz-Verkehre oder der Einbau von Engstellen an. Einbahnstraßen für Kfz-Verkehre haben zudem den Vorteil, dass i.d.R. mehr Kfz-Stellplätze erhalten bleiben können, da geringere Fahrbahnbreiten für den Begegnungsfall Kfz-Fahrrad erforderlich sind als für den Begegnungsfall Kfz-Kfz. Die Stellplatzsituation sollte bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

Da durch Einbahnstraßen für Kfz-Verkehre und Engstellen Änderungen im Straßennetz stattfinden, will die Stadt Weilheim i.OB gegenläufige Einbahnstraßen für Kfz-Verkehre und Engstellen zuerst in Pilotprojekten testen. In den Maßnahmen werden Fahrradstraßen daher nur exemplarisch mit gegenläufigen Einbahnstraßen für Kfz-Verkehre dargestellt. Die Ergebnisse der Pilotprojekte müssen bei der Umsetzung der Fahrradstraßen mit einfließen. Als Pilotprojekte wurden der Prälatenweg (gegenläufige Einbahnstraßen) und die Johann-Baur-Straße (Engstellen) ausgewählt und durch den Stadtrat beschlossen.

Die Pilotprojekte sollen über ein Jahr laufen und dabei evaluiert werden. Die Bürger Weilheims i.OB sollen dabei mit integriert werden, damit alle Verkehrsteilnehmer die Fahrradstraßen richtig nutzen, um frühzeitig auf Problemstellen aufmerksam gemacht zu werden und eine hohe Akzeptanz zu schaffen. Dazu gehört unter anderem eine öffentliche Befahrung der neuen Infrastruktur mit Informationsständen sowie ggfs. Anpassung der Fahrradstraßen nach der Bewertung von kritischen Stellen.

Für die Fußgängerzone gab es ebenfalls Überlegungen im Arbeitskreis, mithilfe eines einjährigen Pilotprojektes, die Fußgängerzone durchgehend für den Radverkehr zu öffnen. Im Stadtrat wurde der Antrag jedoch zum Schutz der Fußgänger abgelehnt.

In Anlage 2 sind die Maßnahmen in Form von Steckbriefen dargestellt. 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.

3.6 Geschätzte Kosten, Priorisierung und Realisierungszeitraum

Die Kosten wurden durch Erfahrungswerte überschlägig berechnet. I.d.R. wurden die minimalen, nach den Richtlinien erforderlichen, Ausbaustandards gewählt. Planungskosten, eventuelle Grunderwerbskosten oder Kosten zur Baustelleinrichtung bzw. Verkehrssicherung sind nicht Bestandteil der geschätzten Kosten. Aufgrund der derzeitigen Material- und Lieferengpässe sowie weitere Besonderheiten vor Ort können die Kosten deutlich von den angegebenen Werten abweichen. Deshalb wird sicherheitshalber noch ein Zuschlag in Höhe von 20% angesetzt, da auch nicht alle Kosten in der Kostenschätzung berücksichtigt werden, z.B. große Baumaßnahmen wie Unterführungen, die aufgrund des Umfangs und des derzeit zu geringen Detaillierungsgrades keine sinnvolle Kostenschätzung zulassen. Alle Angaben sind als Netto-Kosten ohne Mehrwertsteuer ausgewiesen.

Jede Maßnahme wurde in die drei Priorisierungsstufen sehr wichtig (I), wichtig (II) und weniger wichtig (III) eingeteilt. Maßgebend für die Einteilung ist, ob bereits Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist, ob es eine Schulroute ist, ob die Maßnahme an einer gefährlicheren Straße oder Querung liegt oder welchen Mehrwert sie für den Radverkehr im Zusammenhang bietet.

Der Realisierungszeitraum umfasst kurzfristige Maßnahmen (bis 2 Jahre), mittelfristige Maßnahmen (3 bis 5 Jahre) und langfristige Maßnahmen (länger als 5 Jahre). Die Einteilung erfolgt in Abstimmung mit der Stadt. I.d.R. sind kurzfristige Maßnahmen Markierungs- oder Beschilderungsarbeiten, mittelfristige Maßnahmen einfache bauliche Änderungen und langfristige Maßnahmen größere bauliche Maßnahmen.

Maßnahmen können die Priorität I haben, jedoch aufgrund der Komplexität und der Kosten dennoch erst langfristig umgesetzt werden. In Weilheim i.OB sind dies beispielsweise die Unterführungen der Bahntrasse.

3.7 Fahrradabstellanlagen

Aufgenommen wurden vereinbarungsgemäß alle öffentlich zugänglichen Fahrradabstellanlagen im Bereich der Altstadt und am Bahnhof. Eine flächendeckende Aufnahme aller Abstellanlagen im Gemeindegebiet Weilheim i.OB wurde somit nicht erreicht, jedoch wurden zusätzliche Fahrradabstellanlagen im Zuge der Aufnahme der Radinfrastruktur und durch Angaben in der Arbeitsgruppe in Abstimmung mit den Vertretern der Verwaltung, des Stadtrates sowie von Interessensverbänden ergänzt.

Bereits heute ist ein gutes Angebot an Fahrradabstellanlagen in der Altstadt vorhanden. Viele der Fahrradabstellanlagen wurden in den letzten Jahren errichtet oder erneuert. Zudem wurden neue Doppelstockfahrradabstellanlagen am Bahnhof für zusätzliche Kapazitäten gebaut. Aufgrund der geplanten Stärkung des Radverkehrsanteils sollte die Auslastung der Fahrradabstellanlagen beobachtet werden und diese bei Bedarf sukzessive erweitert werden.



Abbildung 10 Doppelstockfahrradabstellanlagen am Bahnhof, hohe Kapazität, Überdacht und sicheres Anschließen möglich (eigene Aufnahme)

Eine Übersicht der Fahrradabstellanlagen sowie eine qualitative Bewertung der Fahrradabstellanlagen und eine Bewertung der Stellplatzsitzung sind in Anlage 3 zu finden. Orientiert wurde sich an den „Hinweisen zum Fahrradparken“ der FGSV [10] und „Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen“ des ADFC [11].

3.8 Radverkehrswegweisung

Die wegweisende Beschilderung ist ein wichtiger Bestandteil guter Radverkehrsinfrastruktur. Als wichtige Orientierung dient das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ [5], das „Radverkehrshandbuch Radland Bayern“ [6] und die „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern“ [7].

Die durchgehende Radwegweisung unterstützt sowohl ortsfremde wie auch ortskundige Radfahrende bei der Wegfindung und steigert dabei den Fahrkomfort und die direkte Führung. Zudem werden Radfahrende gezielt über die gewünschten Wege geführt und dadurch eine Bündelung des Radverkehrs erlangt, die die Aufmerksamkeit bei diesen Strecken auf den Radverkehr lenkt und dadurch die Verkehrssicherheit der Radfahrenden erhöht.

Die Radverkehrswegweisung im Stadtgebiet von Weilheim i.OB wurde aufgenommen und auf Lücken und fehlende Wegweiser geprüft. Entsprechend des geplanten Zielnetzes wurden die Zielspinnen und die Schildstandorte angepasst. Die Zielspinnen sollten sukzessive mit der Umsetzung der Routen angepasst werden.

Es können drei verschiedene Wegweisertypen (Tabellen-, Pfeil- und Zwischenwegweiser) eingesetzt werden, die einheitlich grün dargestellt werden. Nachfolgende Tabelle erklärt den Unterschied und Einsatzort. Unter die Tabellen- und Pfeilwegweiser können touristische Routen in Form von Plaketten eingehängt werden. Ergänzend können Zielangaben mit Zielpiktogrammen unterstützt werden, z.B. wenn ein Bahnhof vorhanden ist.


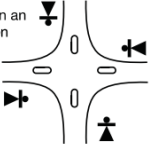
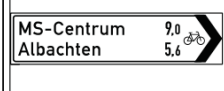
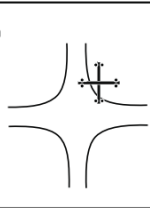

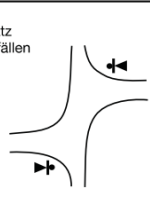
Wegweiser mit Zielangabe	Typ	Standort	Vorteile	Nachteile
<p>Einsatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verzweigung von Fahrradrouten - Querung und Einmündung wichtiger Straßen mit Radverkehr <p>Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zielangabe - Entfernungsangabe - Richtungsangabe - Fahrradpiktogramm 	<p>Tabellenwegweiser</p> 	<p>vor den Knoten an allen relevanten Zuläufen</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - geringer lichter Raum erforderlich - an großen Knoten verwendbar 	<ul style="list-style-type: none"> - bis zu vier Standorte je Knoten erforderlich - Zusatzplaketten sind nicht direkt den Richtungspfeilen zuzuordnen
	<p>Pfeilwegweiser</p> 	<p>im Knoten von allen Straßen sichtbar</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - ein Standort für einen Knoten ausreichend - große, gut sichtbare Wegweiser verwendbar - Routenpiktogramme können als Plaketten eingehängt werden 	<ul style="list-style-type: none"> - höherer Lichtraum erforderlich - Geradeaus-Richtung mitunter schlecht zu erkennen
<p>Zwischenwegweiser</p> <p>Einsatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Versatz einer Fahrradroute - zur Bestätigung auf einer Fahrradroute <p>Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Richtungsangabe - Fahrradpiktogramm 	<p>Zwischenwegweiser</p> 	<p>vor dem Versatz auch in Einzelfällen im Knoten</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - flexibel, d. h. gut auf vorhandenem Pfosten unterzubringen - standardisierbar - Darstellung versetzter Wegführung möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - weniger auffällig, müssen daher stets in Augenhöhe angebracht werden

Tabelle 1 Anwendungsbereich der Wegweisertypen ([5], S.12, Tabelle 3)

Bei der Wegweisung ist darauf zu achten, dass die Kontinuität eingehalten wird. An jedem Knotenpunkt auf der Route der Wegweisung, an dem eine Entscheidung getroffen werden muss oder die Fortführung nicht eindeutig ist, sollte ein Wegweiser stehen. Ein einmal aufgenommenes Ziel ist bis zur Zielerreichung auszuweisen. Auf den Tabellen- und Pfeilwegweisern steht immer ein Hauptziel und ein Unter- oder Nebenziel. Die nachfolgende Abbildung zeigt ein Beispiel mit verschiedenen Zielen.

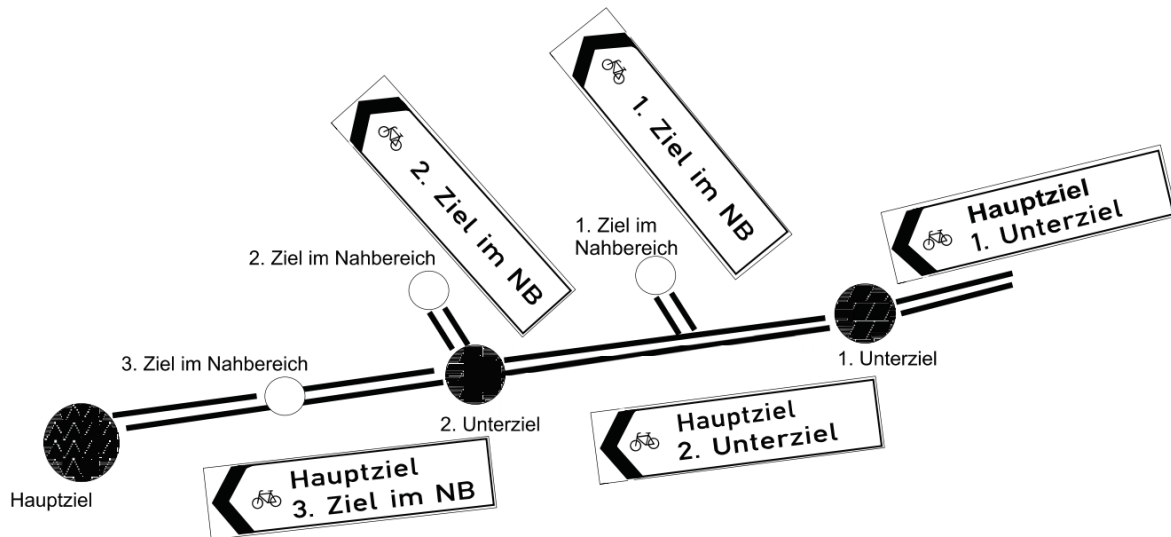


Abbildung 11 Beispiel Zielverknüpfung und Kontinuität ([5], S.9, Bild 2)

Die vorhandene Beschilderung und Zielspinnen sowie die geplanten Zielspinnen sind in Anlage 4 finden.

3.9 Öffentlichkeitsarbeit

Das Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist eine längerfristige Bewusstseins- und Verhaltensänderung auf das Mobilitätsverhalten sowohl allgemein wie auch in Bezug auf das Fahrradfahren (sowohl von Radfahrern wie auch Anderen) zu erreichen. Dafür sollten Informationen über das (geplante) Radverkehrsangebot einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Damit steigert sich der Bekanntheitsgrad des Radverkehrsangebots und auch neue Zielgruppen werden angesprochen. Zudem ist eine positive Medienberichterstattung über den Radverkehr äußerst wichtig. Die ERA gibt für eine gute Öffentlichkeitsarbeit eine Empfehlung ab.

Die ERA definiert die Merkmale einer guten Öffentlichkeitsarbeit wie folgt [3]:

- **Systematik:** Planung in Jahresprogrammen, im Vorfeld bei Infrastrukturmaßnahmen Öffentlichkeitsarbeit mit einplanen.
- **Vielseitigkeit:** Vielfalt an Medien- und Aktionsformen, um alle Zielgruppen anzusprechen.
- **Kontinuität:** Eine Dachmarke als Bündelung der kommunalen Radverkehrsförderung unter regelmäßige Informationsvermittlung an Medien und Öffentlichkeit.
- **Glaubwürdigkeit:** Geprüfte und glaubwürdige Informationen, Vorbildfunktion der Akteure, professioneller Eindruck.
- **Integration:** Aktivitäten übergeordneter Planungsebenen aufnehmen.

Bestand:

Die Stadt Weilheim i.OB nimmt seit 2011 am STADTRADELN teil. An der letzten Aktion 2021 gab es 802 registrierte Teilnehmer. Durch die Aktion STADTRADELN wird der Radverkehr spielerisch durch einen Wettkampf in das Bewusstsein gerückt. Zudem ist eine Defizit Analyse über die Plattform möglich. Informationen zu STADTRADELN sind nur indirekt über Aktuelles aus Weilheim zu finden.

Im April 2018 wurde eine polizeiliche Präventionskampagne „Operation Drahtesel“ durchgeführt, die zur Aufklärung und Schutz vor Fahrraddiebstählen beiträgt. Seit November 2019 ist Weilheim i.OB Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern). Im Juli 2020 gab es einen neuen Flyer „Radeln rund um Weilheim“

Auf der Website der Stadt Weilheim i.OB ist Radverkehr derzeit nicht übergeordnet dargestellt. Informationen sind teilweise nicht einfach zu finden und müssen teilweise aktualisiert werden. Im September 2020 liegen folgende Informationen vor:

- Förderprogramm Radverkehr
- Leitbild / Weilheimer Agenda 21
- Fahrradnetz auf der Website
- Wander- und Radwege
- Rad- und Wandertouren

Maßnahmen:

Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr ist gerade dann wichtig, wenn neue Infrastruktur realisiert wird. Dieser Prozess sollte öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Anwohner sowie Nutzer jeglicher Verkehrsmittel können dadurch auf die neue Infrastruktur aufmerksam und vertraut gemacht werden. Zudem können vor der Realisierung Bedenken eingebracht und geklärt werden. Der Aufwand ist dadurch höher, die Akzeptanz i.d.R. ebenfalls. Gerade bei Anwohner*innen können Änderungen, bei denen Sie nicht mit einbezogen werden, zu Unverständnis und Kritik führen, auch wenn Sie der Sache eigentlich positiv gegenüberstünden. Die Stadt Münster hat bei der Umsetzung von Fahrradstraßen nicht ausreichende Kommunikation betrieben und dadurch negative Kritik bekommen, die die eigentlichen Vorteile der Maßnahmen in den Hintergrund rücken ließ. Anschließend hat die Stadt eigens hierfür Kommunikationslinien mit entsprechenden Beteiligungsformaten festgelegt. [12]

Eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit ist auch bei dem vorgesehenen Modell- bzw. Pilotprojekten zu empfehlen. Sowohl die Anwohner als auch die Allgemeinheit sollten hier mit einbezogen werden, um eine positive Evaluierung zu erreichen. Dabei geht es nicht darum, zu entscheiden, ob und was realisiert werden soll, sondern wie, warum und wann.

Allgemein bieten sich Veranstaltungen von gemeinsamen Befahrungen und einem Treffen mit Ausstellung an einem prägnanten Punkt bei Einrichtung von neuer Radverkehrsinfrastruktur an. Dies kann auch in Form von Aktionstagen zum Radverkehr, wie z.B. dieses Jahr im Rahmen des Klimafrühlings Oberland 2022 stattfinden soll. Institutionen wie ADFC, Radentscheid und Agenda21 sollten mit eingebunden und unterstützt werden.

Zudem sollte zu jeder Maßnahme eine Presseinformation abgegeben und bei Veranstaltungen die Presse eingeladen werden. Der AGFK Bayern hat hierzu Empfehlungen herausgegeben, an denen sich orientiert werden kann. Eine Übersicht der Dos and Don'ts der Pressearbeit gibt folgende Abbildung:

Dos!	Don'ts!
<ul style="list-style-type: none"> • Qualifizierte Medienkontakte • Fakten und relevante Infos mit Nachrichtenwert • Zeitnahe Übermittlung von Informationen • Deadlines einhalten • „Aufhänger“ für 4 bis 6 Presseaussendungen zu Jahresbeginn entwickeln und mit gutem Fotomaterial versenden. Beispiele dazu finden Sie im auf der Homepage der AGFK Bayern • Journalisten zu besonderen Anlässen persönlich einladen 	<ul style="list-style-type: none"> • Geschönte Infos und werbliche Texte • Langsame oder fehlende Reaktion auf Anfragen • Pressevertreter zu unwichtigen Anlässen einladen • Fehlerhafte Texte, Bilder in schlechter Qualität • Falsche Ansprache • Thema mit geringem/keinem Nachrichtenwert • Reichweite der Anzeigenblätter unterschätzen • Telefonisches Nachfassen

Abbildung 12 Dos and Don'ts der Pressearbeit des AGFK Bayern [13]

Ein guter Internetauftritt mit Informationen zu allen Themen rund um den Radverkehr ist ebenfalls wichtig. Daher sollte die Webseite der Stadt Weilheim i.OB, für einfach zugängliche Informationen zum Radverkehr wie folgt angepasst werden:

- Ergänzen eines eigenen Radverkehrsreiters oder unter einem neuen Reiter Mobilität auf der Startseite
- Alle Informationen zum Radverkehr sollten unter einem Punkt zu finden sein. Weiterleitungen von z.B. der Touristik können bestehen
- Alle aktuellen Informationen und Schlagzeilen wie z.B. zu Aktionstagen
- Darstellen des aktuellen Radnetzes. Möglicherweise mit Angabe von z.B. Einschränkungen durch Baustellen
- Ergänzen von allgemeinen Informationen zu Radverkehrsinfrastruktur, z.B. was ist eine Fahrradstraße, was ist erlaubt und was für Vorteile bieten sich dadurch (ggfs. reicht auch eine Verlinkung zu offiziellen Seiten aus), welche Regelungen gelten, Winterdienst, etc.

Unterstützend können auch Social-Media-Plattformen eingesetzt werden. Hier können vor allem junge Menschen angesprochen werden.

Mithilfe von Kampagnen kann auf Fehlverhalten aufmerksam gemacht und richtiges Verhalten unterstützt werden. Hier gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten, bei denen Mitgliedskommunen wie Weilheim i.OB auch mit kostenfreien Vorlagen und Informationen unterstützt werden [13]. Zudem kann auch auf Infomaterial von STADTRADELN zugegriffen werden. Auch hilft eine Vorbildfunktion der kommunalen Repräsentanten im Alltag, aber auch bei Aktionen.

Neubürger sollten direkt auf das Radverkehrsangebot aufmerksam gemacht und ggfs. durch Angebote zum Radfahren motiviert werden, da nach einem Umzug der Wechsel des Verkehrsmittels am wahrscheinlichsten ist.

Schulkinder ab der 4. Klasse sollten für das Radfahren gewonnen und begeistert werden (→ Best-Practice-Beispiele). Ausstiegsbereiche für „Elterntaxen“ an Schulen und Kindergärten sollten möglichst mit etwas Entfernung eingerichtet werden, damit die Zuwegungen zu Fuß und mit dem Rad sicherer werden. Auch auf eine attraktive Lage und qualitätsvolle Ausbildung von Fahrradabstellanlagen sollte geachtet werden.

Eine Form einer kontinuierlichen Radverkehrsförderung wäre auch die Weiterführung des Arbeitskreises mit Teilnehmern der Institutionen, der Verwaltung und der Politik, zur regelmäßigen Diskussion über aktuelle Radverkehrsthemen in Weilheim i.OB. Eine wie bislang erfolgte externe Moderation könnte durch die Stadtverwaltung übernommen werden.

3.10 Radtourismus

Radtourismus wird ein immer größerer Bestandteil der Tourismusbranche. Durch ein gesteigertes Umweltbewusstsein wird der Radurlaub für viele interessant und durch Corona hat sich der Urlaub daheim weiter verbreitet. Aber auch Touristen aus dem Ausland werden in die schönen Landschaften des Alpenvorlandes gelockt. Hinzu kommen Tagesausflügler aus München, aber auch von weiter her. Wichtig sind auch für Touristen i.d.R. eine gute Radinfrastruktur sowie einfach zu bekommende Informationen zu den Angeboten vor Ort.

Bestand:

Die Stadt Weilheim i.OB führt auf der Webseite Informationen zu geführten Fahrradtouren, Radtouren, Fahrrad- und E-Bike-Vermietung sowie eine Verlinkung zur Internetseite „RadlLand Bayern“.

Auf der Internetseite „RadlLand Bayern“ können Radtouren auch in, um und durch Weilheim i.OB einfach geplant werden. Theoretisch können diese auch über eine App auf dem Smartphone zur direkten Navigation mitgenommen werden.

Zu den geführten Fahrradtouren „Storchenrunde“, „Kapellenrunde“ und „Eibenwaldrunde“ sind Übersichtskarten mit einem Höhenprofil vorhanden. Zudem finden sich die geführten Fahrradtouren auch in der Radverkehrswegweisung durch Einschubplaketten wieder. Zusätzlich sind in der Radverkehrswegweisung auch der „Ammer-Amper Radweg“, „Bayernnetz für Radler“, der „Johann-Baptist-Baader-Radfahrweg“ und der „Ring der Region“ im Stadtgebiet Weilheim i.OB vorhanden.

Maßnahmen:

Für den Radtourismus spielt Natur und Aktivsein eine elementare Rolle. Viele Touristen zieht es in den ländlichen Raum zu Privatpensionen und kleinen Hotels für Tagestouren oder Touren auf den Radfernwegen mit Zwischenstopps. Für die Radtouristen sollte eine gute Radinfrastruktur abseits von großen Straßen vorhanden sein, sowie eine unkomplizierte Übersicht mit Angeboten und Zielen in der Region. Dabei sollten die Angebote auch die Bevölkerung vor Ort mit einbinden und zum Urlaub vor der Haustür anregen. [15]

Der ADFC gibt hierzu wichtige Punkte an [14]:

- Sichere Routenführung abseits des motorisierten Verkehrs auf breiten Radwegen mit sicheren Kreuzungen
- Lückenlose, einheitliche Beschilderung zur Orientierung und Lenkung der Besucher
- Hochwertige digitale Daten zur Ausweisung aktueller Routenverläufe
- Ausstattung mit fahrradtouristischer Infrastruktur: Rastplätze, Abstellanlagen, Infotafeln und Serviceangebote
- Unterstützung der Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe zur kurzfristigen Ausstattung mit sicheren Abstellmöglichkeiten und Akkuladestationen
- Förderung der Fahrradvermietung

Zudem ist auch für den Radtourismus ein guter Internetauftritt wichtig. Ein Großteil der touristischen Online- Inhalte wird bereits durch die Internetseite „RadLand Bayern“ abgedeckt. Dadurch sind bereits viele wichtige Punkte behandelt und es muss keine „konkurrierende“ Plattform aufgebaut werden, sondern die vorhandene Plattform sollte unterstützt werden. Ein Ausbau des Online-Auftrittes (siehe auch Öffentlichkeitsarbeit) sowie eine Verknüpfung zur Touristinfo ist dennoch zu empfehlen. Hier sollen, wie im Bestand die wichtigsten lokalen Informationen zum Radtourismus aufgeführt werden. Unterstützt werden sollten die heutigen Informationen durch eine Karte mit den Fahrradtouren sowie den wichtigen Ausflugszielen in und um Weilheim, damit Touristen einen schnellen Überblick bekommen, welche Möglichkeiten für sie bestehen. Zudem sollten möglichst alle Fahrradhändler mit Fahrradverleih auf der Webseite aufgeführt werden.

Die Fahrradtouren sind bereits gut erschlossen und liegen überwiegend auf dem Zielnetz. Die überörtliche Route des Bayernnetzes bindet auch die Innenstadt Weilheims i.OB gut an. Zusätzlich können weitere Fahrradtouren entwickelt werden mit ggfs. spezifischen Zielgruppen, wie Rennradfahrer, Mountainbiker oder auch Familien.

An den wesentlichen touristischen „Radzufahrten“ nach Weilheim i.OB wie am „Ammer-Amper Radweg“ oder Bayernnetz könnten Informationen zum nächsten Radhändler/ -reparatur Service, Gaststätten und Hotels (jeweils mit oder ohne Lademöglichkeit) ausgewiesen werden.

4 Zusammenfassung / Ausblick

Im Radverkehrskonzept wurde eine Bestandsaufnahme der Radinfrastruktur in Weilheim i.OB durchgeführt. Das darauf aufbauende Zielnetz bietet ein zusammenhängendes und lückenloses Netz, das alle wichtigen Ziele in Weilheim i.OB miteinander verbindet. Mithilfe der vorgeschlagenen Maßnahmen sollen die Lücken geschlossen und die Radverkehrsführung sicherer und zügiger befahrbar gestaltet werden. Die Hauptproblematik besteht in den Querungen sowohl an stark belasteten Straßen, Schienen, Flüssen, als auch an Knotenpunkten in Wohngebieten mit „Rechts-vor-links-Regelung“. Teilweise sind hier größere Baumaßnahmen an Brücken und Unterführungen notwendig, die vmtl. erst langfristig im Zuge von Sanierungsarbeiten oder Neubauten angegangen werden können. Mithilfe von Fahrradstraßen kann zumindest die Führung in den Wohngebieten verbessert werden. Wichtig ist hierbei darauf zu achten, dass die Routen möglichst als Ganzes umgesetzt werden, damit nicht aufeinanderfolgende Knotenpunkte unterschiedlich geregelt sind.

Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen umzusetzen. Die Priorisierung zeigt lediglich die Bedeutung, gibt jedoch nicht unbedingt die Reihenfolge der Maßnahmen vor. Für jede empfohlene Maßnahme muss ein Genehmigungs- und Abstimmungsverfahren mit Vor- und Detailplanung erfolgen. Zu berücksichtigen sind u.a. auch Planungsverfahren, Grundstücksverhältnisse, Naturschutz und finanzielle Möglichkeiten, die nicht alle in dem Konzept berücksichtigt werden konnten und einem vertieften Planungsprozess vorbehalten sind. Dadurch kann es zu Verzögerungen und ggfs. auch zu einer Anpassung von Maßnahmen kommen.

Wichtig ist es, möglichst bald die Pilotprojekte durchzuführen, da sie Grundlage für viele andere Maßnahmen sind. Kleinere Markierungs- oder Beschilderungsarbeiten sowie Maßnahmen an kritischen Stellen sollte zeitgleich angegangen werden.

Die Öffentlichkeitsarbeit sollte ausgeweitet und der Radverkehr dadurch gestärkt werden. Mit Kampagnen und Aktionen soll die Motivation zum Radfahren gesteigert werden. Zudem soll das Angebot für den Radtourismus ausgebaut und dadurch Radurlauber angelockt werden.

Für viele Maßnahmen gibt es zahlreiche Fördermöglichkeiten von Bund und Land, die eine schnelle Realisierung von Maßnahmen unterstützen.

5 Quellenverzeichnis

- [1] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO),
Bundesgesetzblatt,
Bonn, 2013
Zuletzt geändert durch Art. 13 G v. 12.7.2021 I 3091
- [2] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)
von Januar 2001,
Fassung von November 2021
- [3] Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA),
FGSV-Verlag
Köln 2010
- [4] Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt),
FGSV-Verlag,
Köln 2006
- [5] Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr FGSV 245
FGSV-Verlag
Köln 1998
- [6] Radverkehrshandbuch Radland Bayern
Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
München 2011
- [7] Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern
Bayrisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
München 2020
- [8] Konzept zur Verbesserung der Fahrradwege-Infrastruktur in Weilheim i.OB
AGENDA 21
Weilheim i.OB 2020
- [9] Erstellung eines Konzeptes für ein Alltagsradroutennetz für den Landkreis
Weilheim-Schongau
Landratsamt Weilheim-Schongau
Weilheim i.OB 2019
- [10] Hinweise zum Fahrradparken FGSV 239
FGSV-Verlag
Köln 2012

- [11] Empfehlenswerte Fahrrad Abstellanlagen
ADFC
Bremen 2011
- [12] Fahrradstraßen neu denken in Münster
Straße und Autobahn
2021
- [13] Leitfaden für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
AGFK Bayern
2018
- [14] TourismusNeustart per Rad: Chance – Potentiale – Forderungen
ADFC
2020
- [15] Förderung des Radtourismus in der Post-Corona-Zeit
ADFC
2020

Anlage

Anlage 1 Untersuchung Hauptstraßen

Anlage 2 Steckbriefe

Anlage 3 Fahrradabstellanlagen

Anlage 4 Radverkehrswegweisung