

2016

Radverkehrskonzept für Garmisch-Partenkirchen 2030



Dr. Stephan Thiel

Referent für Umwelt und Mobilität

Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	6
1 Einleitung.....	7
2 Radverkehr in Garmisch-Partenkirchen – Die Ausgangslage	10
2.1 Die allgemeine Verkehrssituation	10
2.2 Der Ist-Zustand	20
2.3 Die Bewertung des Ist-Zustandes.....	25
3 Radverkehr in Garmisch-Partenkirchen – Die Ziele.....	26
3.1 Die politischen Ziele	26
3.2 Die Wünsche und Ziele der Bürgerinnen und Bürger	29
4 Das Maßnahmenprogramm	31
4.1 Die gesamtverkehrskonzeptionellen Voraussetzungen	31
4.2 Die Grundkonzeption des Radverkehrsnetzes	38
4.2.1 Die Planungsgrundlagen und Führungsformen.....	38
4.2.2 Die grundkonzeptionellen Regeln	40
4.2.3 Die Radverkehrsanlagen.....	42
4.2.4 Die Konzeption der Fahrradachsen	45
4.3 Der Maßnahmenkatalog für ein Alltagsradverkehrsnetz.....	47
4.3.1 Die Fahrradachsen.....	48
4.3.2 Kritische Kreuzungen.....	96
4.4 Ergänzende Maßnahmen zu einem Radwegenetz.....	108
4.4.1 Maßnahmen mit Fotos	110
4.4.2 Maßnahmen ohne Fotos	117
4.4.3 Die Beschilderung.....	121
4.4.4 Die Radabstellanlagen	122
5 Radtourismus in Garmisch-Partenkirchen	125
5.1 Einführung	125
5.2 Allgemeine Maßnahmen	127
5.2.1 Anbindung Garmisch-Partenkirchens an bestehende Radfernwanderwege.....	127
5.2.2 Ein touristischer Radrundweg durch Garmisch-Partenkirchen.....	128
5.2.3 Ein Themenhotel „Radfahren“	129
5.3 Konzeptvorschlag Mountainbiken.....	130
5.3.1 Was ist Mountainbiken?.....	130
5.3.2 Was braucht der MTB-Freizeitsportler und -Gast?	131
5.3.3 Müssen und dürfen MTBs auf schmalen Wegen fahren?	131

5.3.4	Status quo im Werdenfelser Land	132
5.3.5	(Grob)Konzeptvorschlag MTB Werdenfels 2020	133
5.3.6	Zusammenfassung	136
6	Finanzierung, Priorisierung und Umsetzungsstrategie	137
6.1	Gesamtkosten und Priorisierung der Maßnahmen	137
6.2	Umsetzungsstrategie	138
6.2.1	Erreichen der Ziele	138
6.2.2	Finanzierung	139
6.2.3	Strukturelle Anpassung	140
6.2.4	Reihenfolge der Umsetzungsschritte	141
7	Quellen	142
8	Anhang	144
8.1	Die Liste aller Einzelmaßnahmen	144
8.2	Die Sitzungsprotokolle der „Radlgruppe Garmisch-Partenkirchen“	147
8.2.1	1.Sitzung: 07.01.2015	147
8.2.2	2.Sitzung: 04.02.2015	152
8.2.3	3.Sitzung: 26.03.2015	156
8.2.4	Außerordentliche Sitzung: 27.04.2015	161
8.2.5	4.Sitzung: 21.05.2016 (Radtourismus)	162
8.2.6	5.Sitzung: 23.06.2015	166
8.2.7	Außerordentliche Sitzung: 23.07.2015	170
8.2.8	6.Sitzung: 23.09.2015	171
8.2.9	7.Sitzung: 22.10.2015	176
8.2.10	8.Sitzung: 29.10.2015 (Radtourismus)	180
8.2.11	9.Sitzung: 26.11.2015	182
8.2.12	10.Sitzung: 16.12.2015	187
8.2.13	11.Sitzung: 12.02.2016	188
8.3	Würdigung der Eingaben im Bürgerbeteiligungsverfahren	191

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Durchschnittliche Fortbewegungsdauer verschiedener Verkehrsmittel in Städten bei Weglängen kleiner 8 km (EU, 1999).	7
Abbildung 2: a) Durchschnittliche Anzahl der Verkehrsmittel pro Haushalt im Markt Garmisch-Partenkirchen. b) Privater KFZ-Stellplatz vorhanden. c) Bevorzugtes Verkehrsmittel der Touristen für die Anreise im Sommer (oben) und Winter (unten). d) Bevorzugtes Verkehrsmittel der Touristen vor Ort im Sommer (oben) und Winter (unten). (alle Fraunhofer IAO)	11
Abbildung 3: Abdeckung des Gemeindegebietes durch den ÖPNV. Die roten Kreise stellen einen 300 m Umkreis um die aktuellen Haltestellen dar. (Fraunhofer IAO)	12
Abbildung 4: Beurteilung des ÖPNV durch die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde (Fraunhofer IAO).	13
Abbildung 5: Beurteilung der aktuellen Radverkehrssituation durch die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde (Fraunhofer IAO).....	14
Abbildung 6: Täglich zurückgelegte Entfernungen der Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde (Fraunhofer IAO).	15
Abbildung 7: Nutzung der Verkehrsträger durch die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde für den Weg zur Arbeit (Fraunhofer IAO).	16
Abbildung 8: Nutzung der Verkehrsträger durch die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde für Freizeit- und Kulturaktivitäten (Fraunhofer IAO).	16
Abbildung 9: Beurteilung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes durch die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde in Abhängigkeit des verwendeten Verkehrsmittels (Fraunhofer IAO).	17
Abbildung 10: Beurteilung der Erreichbarkeit des Kultur- und Freizeiteinrichtungen durch die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde in Abhängigkeit des verwendeten Verkehrsmittels (Fraunhofer IAO).	18
Abbildung 11: Beurteilung des Verkehrs in der Marktgemeinde. a) Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde. b) Touristen. Bei den Touristen wurde jeweils nach Winter und Sommer unterschieden (Fraunhofer IAO).	19
Abbildung 12: Zeichen und Typbezeichnung der im Marktgebiet vorkommenden Radverkehrsschilder (wiki.openstreetmap.org).	20
Abbildung 13: Zeichen und Typbezeichnung der Radverkehrswegweisung (www.commonswikimedia.org).	21
Abbildung 14: Übersicht der Radwege und Radwegeschilder im Marktgebiet Garmisch-Partenkirchen (Fraunhofer IAO).	21
Abbildung 15: Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Thema Radverkehr (Fraunhofer IAO).....	25
Abbildung 16: Einkaufswert pro Kunde und Monat im Supermarkt (S) bzw. Kaufhaus (K) in Abhängigkeit vom verwendeten Verkehrsmittel.	28
Abbildung 17: Karte von Garmisch-Partenkirchen mit den verbleibenden Tempo-50-Strecken (rot), den bereits vorhandenen Tempo-30-Zonen (grün) und den Bereichen mit den geplanten Tempo-30-Zonen (lila). Zudem sind verkehrsberuhigte Bereiche (blau) und einzelne Strecken mit Tempo 20 bzw. Tempo 30 aus Gründen der lokalen Verkehrssicherheit (z.B. Kindergärten und Schulen) eingezeichnet.	32
Abbildung 18: Die Summe aller Unfälle mit Radfahreteiligung in Garmisch-Partenkirchen zwischen 2010 und 2014. Die größten Brennpunkte liegen in der von-Brugstrasse Ecke Wetterstein- und Martinswinkelstraße sowie am Garmischer Einkaufszentrum, GEP (Fraunhofer IAO).....	33
Abbildung 19: Beispiel einer Reiseweitenverteilung der Verkehrsmittel als Basis einer optimalen Planung für multimodalen Verkehr (Stadtwerke Tübingen GmbH/Ing. Büro IVAS).	35
Abbildung 20: Belastungsbereiche und entsprechende Führungsformen zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen. (ERA 2010 und Kaulen, 2013).....	38

Abbildung 21: Die wichtigsten Radverkehrsanlagen in Abhängigkeit von den drei Führungsformen I: Mischverkehr, II: Mischverkehr mit teilweiser Separation und III/IV: Trennung vom Kfz-Verkehr.	39
Abbildung 22: Wichtige Einrichtungen für den Zielverkehr und ihre Verbindung durch die schematischen Radverkehrsachsen.	40
Abbildung 23: Problematik der rechtsabbiegenden PkW an Knotenpunkten im Falle eines vorhandenen baulich abgesetzten Radweges (a) und auf der Fahrbahn geführten RadfahrerInnen (b). Fall (a) führt dabei fünfmal häufiger zu Unfällen: rechtsabbiegende Kfz-Fahrer achten nicht auf geradeausfahrende Radfahrer rechts von ihnen, obwohl diese bevorrechtigt sind. (ADFC, 2008)	41
Abbildung 24: Ausweisung von gemeinsamen Geh- und Radwegen und gemeinsam genutzter Gehwege in Abhängigkeit von der nutzbaren Wegbreite und der Anzahl der Radfahrer und Fußgänger.....	41
Abbildung 25: Radfahrstreifen (ERA 2010).	42
Abbildung 26: Schutzstreifen. (ERA 2010).....	43
Abbildung 27: Fahrradschleuse. Der Radfahrer hat die Möglichkeit während der Grünphase an einem Aufstellungspunkt bis zur Rotphase zu warten und sich dann über einen erweiterten Aufstellungsbereich einzuordnen (ERA 2010).....	43
Abbildung 28: Die Fahrradachsen aus Tabelle 4 mit den zu realisierenden Radverkehrsanlagen in entsprechenden Farben. Der Farbcode rechts ist in Tabelle 3 beschrieben.	46
Abbildung 29: Das Radwegenetz mit Angabe der geplanten Radverkehrsanlagen in entsprechenden Farben. Der Farbcode rechts ist in Tabelle 3 beschrieben.	109
Abbildung 30: Links: Design des Hauptwegweisers mit unterhalb befestigten Zusatzschildern. Rechts sind die Zwischenwegweiser dargestellt.	121
Abbildung 31: Logo zur Ausweisung des touristischen Rundwegs in Garmisch-Partenkirchen.	121
Abbildung 32: Geplante Lage und Größe der Radabstellanlagen in Garmisch-Partenkirchen.	124
Abbildung 33: Nationale und Internationale Radfernwanderwege um Garmisch-Partenkirchen (Bayernnetz für Radler (http://www.bayerninfo.de/rad)).	127
Abbildung 34: Mögliche Routenführung für einen touristischen Radrundweg in Garmisch-Partenkirchen und mögliche Lage eines Themenhotels Radfahren.....	128
Abbildung 35: ADFC Zertifizierung Bett+Bike.....	129
Abbildung 36: Eine grobe Verteilung der Freizeit-Mountainbiker auf die verschiedenen Spielarten des Sports. Links mehr bergauf orientiert. Rechts mit mehr Gewicht auf der Abfahrt. Daten aus "Perspektiven Mountainbike Tourismus" von Thomas Giger.	130
Abbildung 37: Geschätzte relative Verteilung auf vier Kategorien von MTB-Touren, klassifiziert nach technischem Anspruch bei der Abfahrt. Die Schwierigkeit nimmt von links nach rechts zu. Eingezeichnet ist die Anzahl von möglichen MTB-Touren im Werdenfelser Land (graue Kurve "Angebot"), von ausgewiesenen MTB-Touren (lila Kurve "GaPa-Tourenportal") und von der Nachfrage bei Freizeit Mountainbikern (schwarze Kurve "Nachfrage").	133
Abbildung 38: Gliederung des dreistufigen Konzeptvorschlags.....	134
Abbildung 39: Meinungen der AutofahrerInnen, die auf das Rad umgestiegen sind. Untersuchungen in Holland haben gezeigt, dass AutofahrerInnen, die ihr Fahrzeug zur Reparatur in die Werkstatt bringen, vielfach das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel entdecken. Die Hälfte der UmsteigerInnen meinte während der Testphase, Rad fahren sei weniger anstrengend und schneller als erwartet. 45% gaben an, der Transport von Gegenständen sei einfacher als angenommen, und immerhin 30 % fanden das Fahrrad komfortabler als sie ursprünglich dachten.	138
Abbildung 40: Aktivitätsbeispiele im Rahmen eines Budgets von 50.000 Euro.....	140
Abbildung 41: Radverkehrsbrennpunkte in Garmisch-Partenkirchen	168
Abbildung 42: Gemeinsame Besichtigungsrunde am 23.07.2015	169

Vorwort

Wer aufmerksam die lokalen Medien verfolgt hat, konnte feststellen, dass eine Diskussion zur Lage des Radfahrens in Garmisch-Partenkirchen in vollem Gange ist. Sei es das Thema Radfahren in der Fußgängerzone, Freigabe von Strecken für Mountainbiker oder einfach nur das Radwegenetz (sofern man überhaupt von so etwas sprechen kann) mit allen Fragen zur sicheren Verkehrsführung (z.B. Schulweg). Dies zeigt mir wie wichtig dieses Thema nach wie vor für unseren Ort ist, obwohl ja schon in den letzten Jahrzehnten immer wieder Konzepte für Radwege in Garmisch-Partenkirchen entwickelt wurden. Leider scheiterten diese bisher alle an der Umsetzung. Als Referent für Umwelt und Mobilität der Marktgemeinde habe ich mir die Förderung des Radverkehrs in Garmisch-Partenkirchen zu einem Schwerpunkt meiner Arbeit für die verbleibenden Jahre dieser Legislaturperiode im Gemeinderat gemacht.

Es ist klar, dass eine solche Aufgabe nicht von einem alleine bewältigt werden kann. Hierzu bedarf es der Beteiligung vieler Akteure. Ein wichtiger Faktor für eine erfolgreiche Konzeption und ihre Umsetzung ist, dass das Konzept breit getragen wird. Dies setzt die Einbindung der Nutzer, also der Bürgerinnen und Bürger sowie unserer Gäste, der Entscheidungsträger (politische Gruppierungen) als auch der Planer voraus. Hier sind in erster Linie die zuständigen Behörden gemeint, die die Weichen für eine erfolgreiche Umsetzung stellen (z.B. Bauämter, Ordnungsämter, Polizei). Seit dem Herbst 2014 gibt es deshalb eine sogenannte „Radlgruppe“, die sich diesem Thema annahm, und die ich Ihnen hier in alphabetischer Reihenfolge mit Nennung ihrer Funktion vorstellen möchte:

Christoph **Bayer** (IG Mountainbiking Garmisch-Partenkirchen), Wolfgang **Berger** (Ordnungsamt Markt), Christian **Chwala** (IG Mountainbiking Garmisch-Partenkirchen), Sascha **Dietz** (Landratsamt Garmisch-Partenkirchen), Martin **Dondl** (Staatliches Bauamt Weilheim), Fabian **Edel** (FhG-IAO), Thomas **Ernst** (FhG-IAO), Hubert **Filser** (Gemeinderat Bayernpartei, Sportreferent des Marktes), Claus **Gefrörer** (Gemeinderat CSU, Wirtschaftsreferent des Marktes), Markus **Gehle-Neff** (Bauamt Markt), Florian **Graschberger** (Bürger), Hubert **Hohenleitner** (Polizeiinspektion Garmisch-Partenkirchen), Jörg **Hahn** (Bauamt Markt), Ralph **Lange** (FhG-IAO), Lisa **Loth** (Zugspitz Region GmbH), Holger **Meyer** (IG Mountainbiking Garmisch-Partenkirchen), Bettina **Moser** (Bauamt Markt), Michaela **Nelhiebel** (Werbegemeinschaft Garmisch-Partenkirchen), Rolf **Neuhaus** (Bürger), Stephanie **Rehm** (Zugspitz Region GmbH), Alexandra **Roos-Teitscheid** (Gemeinderätin, CSB), David **Stiehler** (GaPa Tourismus), Stephan **Thiel** (Gemeinderat Bündnis 90/Die Grünen, Umwelt- und Mobilitätsreferent des Marktes), Selina **Utzig-Laux** (Bauamt Markt), Sabine **Wagner** (FhG-IAO).

Abschließend möchte ich mich nochmals bei allen Beteiligten für ihre Diskussionsbeiträge, Vorschläge, Ideen und vor allem für die geopferte Zeit im Namen einer hoffentlich „guten Sache“ bedanken. Insbesondere gilt mein Dank den Personen, die unmittelbar an der schriftlichen Fassung dieses Konzeptes mitgewirkt haben. So wurde durch **Christian Chwala** von der Interessensgemeinschaft Mountainbiking das Kapitel 5.3 verfasst. Die Kapitel 2 sowie 3.2 wurden durch die oben genannten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des in Garmisch-Partenkirchen ansässigen Fraunhoferinstitutes für Arbeitswirtschaft und Organisation (**FhG-IAO**, AG Mobilitätsstrategien und Infrastrukturkonzepte) verfasst, die möglichen Bereiche für Tempo 30 Zonen durch Herrn **Wolfgang Berger** (Ordnungsamt) ausgearbeitet, die Kostenschätzungen der Einzelmaßnahmen durch Herrn **Jörg Hahn** (Bauamt Markt) durchgeführt und die vielen Fotos zu den Einzelmaßnahmen im Wesentlichen von Frau **Bettina Moser** (Bauamt Markt) aufgenommen.

Garmisch-Partenkirchen, den 17.06.2016

Dr. Stephan Thiel

1 Einleitung

Jeden Tag stehen wir vor der Frage, wie wir von einem Punkt, an dem wir uns gerade befinden, zu einem anderen Punkt gelangen, wo wir gerne hin möchten. Dabei beinhaltet das „wie“ die Wahl des Verkehrsmittels, also ob wir z.B. die Strecke zu Fuß zurücklegen, das Auto oder den Bus nehmen oder aber mit dem Fahrrad fahren. Unsere Entscheidung wird dabei von vielfältigen Faktoren beeinflusst. Wir werden überlegen, wie weit das Ziel entfernt ist, ob wir in Eile sind, ob es regnet, welches Verkehrsmittel verfügbar ist, wieviel es kostet und werden uns entsprechend entscheiden. Unsere Erfahrung lehrt uns, dass das Auto aufgrund seiner hohen Verfügbarkeit, Geschwindigkeit und Komforts sowie seiner Unabhängigkeit vom Wetter unser Fortbewegungsmittel erster Wahl ist. Wir haben uns daran gewöhnt. Allerdings bringt eine gedankenlose Verwendung des Pkw schwere Nachteile mit sich. So ist das Auto teilweise verantwortlich für eine Verschwendung öffentlichen Raums, es verbraucht Ressourcen in erheblichem Umfang und belastet die Umwelt stark. Die Emissionen des Kraftverkehrs gefährden Baudenkmäler, aber und vor allem auch die Gesundheit der Menschen (Luftverschmutzung, Lärm). Der Blutzoll, den die Verkehrsunfälle fordern, und der von ihnen verursachte volkswirtschaftliche Schaden sind zwar rückläufig, aber immer noch enorm und der Bevölkerung weitgehend unbekannt. Die wirtschaftliche Belastung durch Verkehrsstaus hat heute einen kritischen Punkt erreicht. Inzwischen hat sich herausgestellt, dass das Auto die Probleme, die es lösen soll, weiter verschärft. Schätzungen zufolge gehen heute Millionen von Stunden in Verkehrsstaus verloren. Der private Wagen, vormals Sinnbild der Mobilität, beschwört nunmehr apokalyptische Bilder einer Lähmung der Städte, Autobahnen und größeren Kommunen herauf. Gerade damit das Auto mobil bleibt, ist es unerlässlich, seinen Gebrauch einzuschränken.

Für das Verkehrsmittel Fahrrad bietet sich der Bereich kurzer Strecken an, das Auto zu ersetzen und somit seinen Gebrauch einzuschränken. Aktuell werden noch in 30 % aller Autofahrten in Europa Entfernungen von weniger als 3 km zurückgelegt, und bei 50 % sind die Strecken kürzer als 5 km. Das Potential eines Fahrrads diese Autofahrten zu ersetzen wird durch Abbildung 1 verdeutlicht, da das Fahrrad in den ersten 5 km das schnellste Verkehrsmittel der Wahl ist. Allein in diesem Bereich kann also das Fahrrad zum Nutzen aller einen beträchtlichen Teil der bisher vom Auto abgedeckten Nachfrage befriedigen und so z.B. unmittelbar zur Auflösung der Verkehrsstaus beitragen.

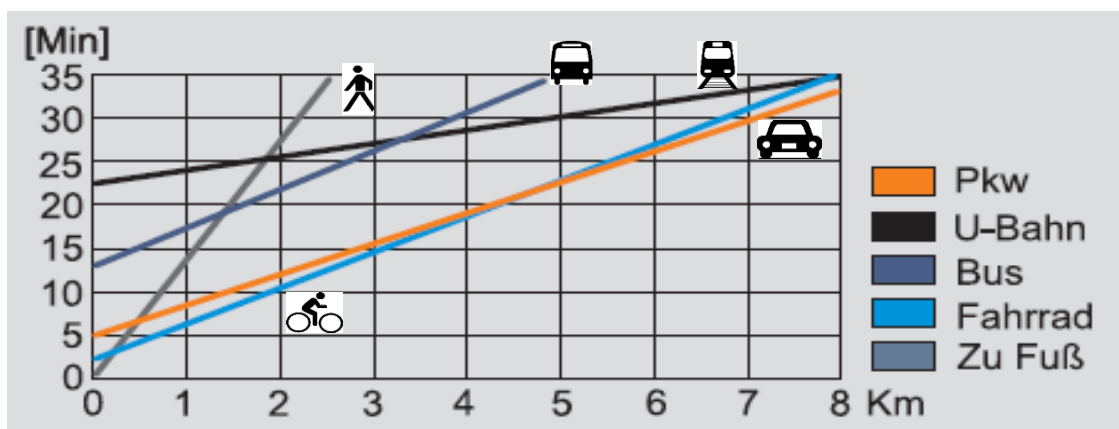


Abbildung 1: Durchschnittliche Fortbewegungsdauer verschiedener Verkehrsmittel in Städten bei Weglängen kleiner 8 km (EU, 1999).

Dank dem technischen Fortschritt hat sich das moderne Fahrrad zu einem leistungsfähigen und bequemen Verkehrsmittel entwickelt. Es verschmutzt die Umwelt nicht, ist leise, wirtschaftlich und es kann von allen Familienmitgliedern benutzt werden. Nicht zu vernachlässigen ist das Entwicklungspotential des Fahrrads sowohl zur Bewältigung der täglichen Fahrten zum Arbeitsplatz oder zur Schule (40 % aller Fahrten) als auch der anderen Fahrten (bei 60 % der Fahrten sind die Motive Einkäufe, Dienstleistungen, Freizeitbeschäftigungen, soziale Aktivitäten usw.). Auch wenn das Fahrrad nicht als Allheilmittel für alle Verkehrs- und Umweltübel taugt, an denen die Kommune leidet, so stellt es doch eine Lösung dar, die bei verhältnismäßig geringem finanziellen Aufwand bestens zu einer allgemeinen, auf Erneuerung der städtischen Umwelt und Verbesserung der Lebensqualität ausgerichteten Politik passt.

Der sogenannte Modal Split gibt Auskunft über die bevorzugte Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung auf Basis der zurückgelegten Wege. Dabei wird meist zwischen der Nutzung vom Auto, ÖPNV, Fahrrad und den Wegen zu Fuß unterschieden. Im deutschland- sowie im europaweiten Vergleich zeigen sich hier große Unterschiede der Radnutzung auch zwischen ähnlich strukturierten Städten. Spitzenreiter sind in Deutschland die traditionellen Fahrradstädte Oldenburg und Münster. Ihr Modal Share für den Radverkehr liegt bei ca. 40%. Der Modal-Split-Anteil ist ein wichtiger Gradmesser dafür, welche Bedeutung der Radverkehr in einer Stadt oder Gemeinde hat. Es lässt sich eindeutig belegen, dass die Politik durch eine konsequente Radverkehrsförderung hier deutliche positive Veränderungen herbeiführen kann. Als Bestandteil einer integrierten Verkehrsplanung hat die Radverkehrsförderung somit in vielen Städten an Bedeutung gewonnen.

Aufgrund der topografischen Gegebenheiten ist die Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen durch ihre flache Tallage prädestiniert für den Alltagsradverkehr auf Strecken kürzer als 10 km und bietet darüber hinaus durch die umliegenden Berge und der einzigartigen Natur ideale Möglichkeiten für einen nachhaltigen Radtourismus. Im krassen Gegensatz hierzu stehen die tatsächlichen Möglichkeiten für den Radverkehr (Kapitel 2.2). So gibt es kaum Radwege und die häufigste Form der Führung ist die gemeinsame Führung mit den Fußgängern. Ansonsten wird der Radverkehr ohne Führung mit den Autos bei Tempo 50 auf der Straße alleine gelassen, was hohe Unfallrisiken insbesondere für den Schulweg mit sich bringt. Dies wurde auch in Garmisch-Partenkirchen schon früher erkannt und es gab immer wieder Versuche eine Art Radverkehrsförderung zu etablieren. So wurde Mitte der 90er Jahre im Rahmen eines Gemeindeentwicklungsprogramms versucht den Radverkehr in Garmisch-Partenkirchen durch einen Ausbau der Infrastruktur zu stärken. Darauf aufbauend entwickelte die lokale Agenda 21 Vorschläge zur Entschärfung verschiedener innerörtlicher Brennpunkte im Hinblick auf Verkehrssicherheit auf dem Schulweg und zur Erweiterung der Infrastruktur für Radverkehr. Jedoch scheiterten diese Ansätze in aller Regel in der Umsetzung, da kein belastbares Gesamtkonzept vorlag und damit wohl auch kein überzeugender politischer Wille zur Ausgabe kommunaler Investitionsmittel einherging.

Als ersten Schritt hin zu einem Verkehrsentwicklungsplan für Garmisch-Partenkirchen wird mit der vorliegenden Arbeit ein Konzept zur Radverkehrsförderung vorgestellt, mit dem integrative Radverkehrsstrategien konzipiert und umgesetzt werden sollen. Der politische Wille zu diesem Schritt wurde am 25.02.2015 im Hauptausschuss der Marktgemeinde getroffen. Parallel formierte sich damals eine sogenannte „Radlgruppe“ unter der Leitung des Referenten für Umwelt und Mobilität der Marktgemeinde, die mit der Erstellung eines Konzeptes für eine Radverkehrsförderung in Garmisch-Partenkirchen beauftragt wurde. Neben der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger war von Anfang an das Ziel auch Fachleute und alle Entscheidungsträger, die für die Umsetzung des Konzeptes

notwendig sind zu beteiligen und frühzeitig einzubinden. Das vorliegende Konzept basiert auf den Ergebnissen, die durch monatliche Sitzungen der Gruppe erarbeitet wurden. Über diese regelmäßigen Termine hinaus wurden weitere Arbeitstreffen durchgeführt, um kritische Stellen im Radwegenetz zu besichtigen und zu dokumentieren, sowie um letztendlich die hier vorgestellten Vorschläge für Führungsformen festzulegen.

Radverkehrsförderung in Garmisch-Partenkirchen ist hier in erster Linie als eine Förderung der Infrastruktur für den Alltagsradverkehr zu sehen, die in Abstimmung mit einem gewissen Gesamtverkehrskonzept für den Markt erfolgt. Die Vorstellung dieses vorläufigen Gesamtkonzeptes ist Gegenstand des Kapitels 4.1. Die Erstellung eines kommunalen Gesamtverkehrskonzeptes (Verkehrsentwicklungsplan) sollte sinnvollerweise auf einem kommunalen Leitbild für Mobilität basieren. Da dieses Leitbild aber gerade erst mit dem Fraunhoferinstitut für Arbeitswirtschaft und Organisation (FhG-IAO) entwickelt wird, ist eine Darstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes zu Zeit nur eingeschränkt möglich bzw. eben vorläufig. Darüber hinaus muss an dieser Stelle erwähnt werden, dass das vorliegende Radverkehrskonzept in enger Abstimmung mit dem Leitbildprojekt am FhG-IAO erfolgte.

Auf der Basis der Einordnung in ein Gesamtverkehrskonzept wird die Grundkonzeption für ein Radwegenetz in Kapitel 4.2 besprochen. In diesem Zusammenhang werden auch noch einmal alle gängigen Radverkehrsanlagen vorgestellt und jeweils mit einem Farbcode versehen. Im folgenden Kapitel 4.3 sind diese Farbcodes dann auf verschiedenen Karten von Garmisch-Partenkirchen wieder zu finden, was eine direkte Zuordnung der geplanten Anlagen zum Standort zulässt. Zudem werden im Kapitel 4.3 alle Maßnahmen beschrieben, die zur letztendlichen Realisierung des vorgestellten Radwegenetzes notwendig sind. Die Maßnahmen werden dabei von übergeordneten Achsen (Korridore) auf kleine Teilabschnitte und ergänzende Maßnahmen zur Herstellung eines Radwegenetzes heruntergebrochen. In einem letzten Teilabschnitt wird auch der ruhende Verkehr mit Radabstellanlagen etc. behandelt.

Darüber hinaus wird im Rahmen der Möglichkeiten auch ein Konzeptvorschlag für einen Fahrradtourismus präsentiert, das allgemeine Maßnahmen in Kapitel 5.2 beschreibt und im Bereich Mountainbiking in Kapitel 5.35 ausgeführt ist. Grundsätzlich ist der Markt Garmisch-Partenkirchen allerdings zu klein um ein eigenständiges Radtourismuskonzept zu verfolgen. Eine Tourismuskonzeption sollte in der Regel unter dem Dach einer regionalen Marke entwickelt werden und ist deshalb als eine Aufgabe des Landkreises anzusehen. Die vorliegende Konzeption ist somit eher als ein Beitrag des Marktes Garmisch-Partenkirchen für eine Landkreiskonzeption zu bewerten, die von der Zugspitz Region GmbH (ehemals Kreisentwicklungsgesellschaft, KEG) angestrebt wird.

Ein Konzept alleine, auch wenn es detaillierte Maßnahmen enthält, ist wenig wert. Erst die Umsetzung dieses Konzeptes haucht einem entsprechenden Radwegenetz und damit einer Radverkehrsförderung Leben ein. Die Infrastruktur für den Radverkehr ist essentielle Voraussetzung für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung. In erster Linie ist dies in letzter Konsequenz eine Frage der zur Verfügung gestellten kommunalen Haushaltsmittel und einer geschickten Verknüpfung sowieso anstehender Baumaßnahmen. Dies erfordert eine gewisse Planung bzw. Strategie. Deshalb wird diesem Umstand in einem eigenständigen Kapitel 6 Rechnung getragen.

2 Radverkehr in Garmisch-Partenkirchen – Die Ausgangslage

2.1 Die allgemeine Verkehrssituation

Das vorliegende Radverkehrskonzept versteht sich einerseits als eine eigenständige Komponente, die vor allem den Bedürfnissen und der Sicherheit der Radfahrer zugutekommen soll, andererseits aber auch als einen integralen Bestandteil in der ganzheitlichen Mobilitätsbetrachtung der Kommune, welche im Rahmen des Projektes „e-GAP 2013“ erarbeitet wird. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, wird an dieser Stelle ein kurzer Überblick über die allgemeine und verkehrsmittelübergreifende Mobilitätssituation der Marktgemeinde erfolgen. Dabei werden neben generellen Daten zum Gemeindegebiet, der Bevölkerung und des Fremdenverkehrs auch spezifische Daten aus den Bereichen Verkehr und Mobilität aufgezeigt. Im Fokus stehen dabei Aspekte, die den Radverkehr direkt oder indirekt betreffen sowie Bedarfe, die von Seiten der Bevölkerung und der Gäste in engem Zusammenhang mit der Verkehrssituation im Allgemeinen und der Rad-Verkehr-Situation im Speziellen stehen.

In der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen sind mit Stand vom 01.01.2015 26.940 Einwohner mit Hauptwohnsitz registriert. Bei einer Gesamtgemeindefläche von 200,55 km² ergibt dies 134,33 Einwohner pro Quadratkilometer. Die aktuelle Geschlechterverteilung liegt bei einem Anteil von 53 % weiblichen und 47% männlichen Einwohnern. Eine Entwicklung der Altersgruppen seit 1987 ist in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Entwicklung der Altersgruppen seit 1987 in der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen.

Altersgruppen in %	1987	2011	2013
Unter 15 Jahren	10,1	11,1	11,0
Von 16 bis 18 Jahren	3,1	2,6	2,7
Von 19 bis 25 Jahren	11,9	6,9	7,2
Von 26 bis 40 Jahren	17,5	15,5	15,8
Von 41 bis 65 Jahren	32,7	25,1	34,6
Über 65 Jahren	24,7	28,8	28,7

Die Anzahl an Gästeübernachtungen betrug im Jahr 2014 1.369.874. Die Mehrzahl der Wochenendgäste welche außerhalb der Ferienzeit Garmisch-Partenkirchen besuchen, sind vorwiegend bayrische Tagestouristen. In der Ferienzeit handelt es sich hingegen meist um internationale Mehrtagesgäste und Besucher aus dem gesamten Bundesgebiet. Somit bilden die erhöhte Personenzahl an Wochenenden und während der Ferienzeit Lastspitzen, denen sich die verkehrliche Infrastruktur stellen muss. Mit 4.417 Einpendlern und 2.727 Auspendlern ergibt sich ein Einpendler-Auspender-Verhältnis von 1,62. Daraus wird ersichtlich, dass die Verkehrssituation während den Stoßzeiten (die Zeiten zwischen 06:30 Uhr bis 09:30 Uhr und zwischen 16:00 Uhr und 19:00 Uhr) im besonderen Maße angespannt ist. Ca. 70% der Bevölkerung gehen allerdings einer Tätigkeit im Gemeindegebiet nach. Im Jahr 2013 wurden im Gemeindegebiet 160 Verkehrsunfälle registriert. Dies entspricht 5,94 Verkehrsunfällen je tausend Einwohner. Im bayrischen Durchschnitt werden 29,31 Unfälle pro tausend Einwohner verzeichnet.

Diese allgemeinen Daten zur Beschreibung der Marktgemeinde hinsichtlich demografischer und gesellschaftlicher Determinanten werden nun als Basis für eine detailliertere Betrachtung im Gesamtkontext der Verkehrs- und Mobilitätssituation herangezogen. Die im weiteren Verlauf erläuterten Aspekte beziehen sich nun auf Ergebnisse, die sowohl aus einer Bevölkerungsbefragung (Befragung von 5.000 Haushalten im Gemeindegebiet mit einem Rücklauf von 748 Fragebögen), zweier Touristenbefragungen (Gästabefragung im Sommer: 477 befragte Gäste; Gästabefragung im Winter: 392 befragte Gäste), als auch aus mehreren Interviews generiert wurden. Die Gruppe der Gesprächspartner setzte sich aus Vertretern der Bereiche Mobilität, Politik sowie verschiedenen Interessensgemeinschaften zusammen. Ebenso wurden Tiefeninterviews mit überregionalen Experten aus dem Mobilitätssektor geführt.

Zunächst soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen näher beleuchtet werden. Unter dem MIV werden PKW und Krafträder zur individuellen Nutzung gleichermaßen erfasst. Die befragten Bürger des Gemeindegebiets besitzen im Durchschnitt 2,4 PKWs pro Haushalt und weniger als die Hälfte der befragten Haushalte verfügen über eine private Abstellmöglichkeit für den eigenen PKW (Abbildung 2a und 2b). Die Verteilung von Krafträdern im Gemeindegebiet spielt dabei mit ca. einem Kraftrad pro zehn Haushalte eine untergeordnete Rolle. Bei der näheren Betrachtung des MIVs im Tourismusbereich kann festgehalten werden, dass die Anreise der Touristen mit dem eigenen PKW sowohl im Sommer (über 80%), als auch im Winter (70%) gegenüber andern Verkehrsträgern deutlich dominiert (Abbildung 2c). Bei der Mobilität vor Ort nutzen die Touristen ebenfalls mit ca. 45% im Sommer und über 50% im Winter priorisiert das eigene Kraftfahrzeug (Abbildung 2d). Der MIV bildet somit ein zentrales Verkehrsmittel im Gemeindegebiet. Dies gilt sowohl bei der Bevölkerung von Garmisch-Partenkirchen, als auch in verstärkter Weise bei den Touristen.

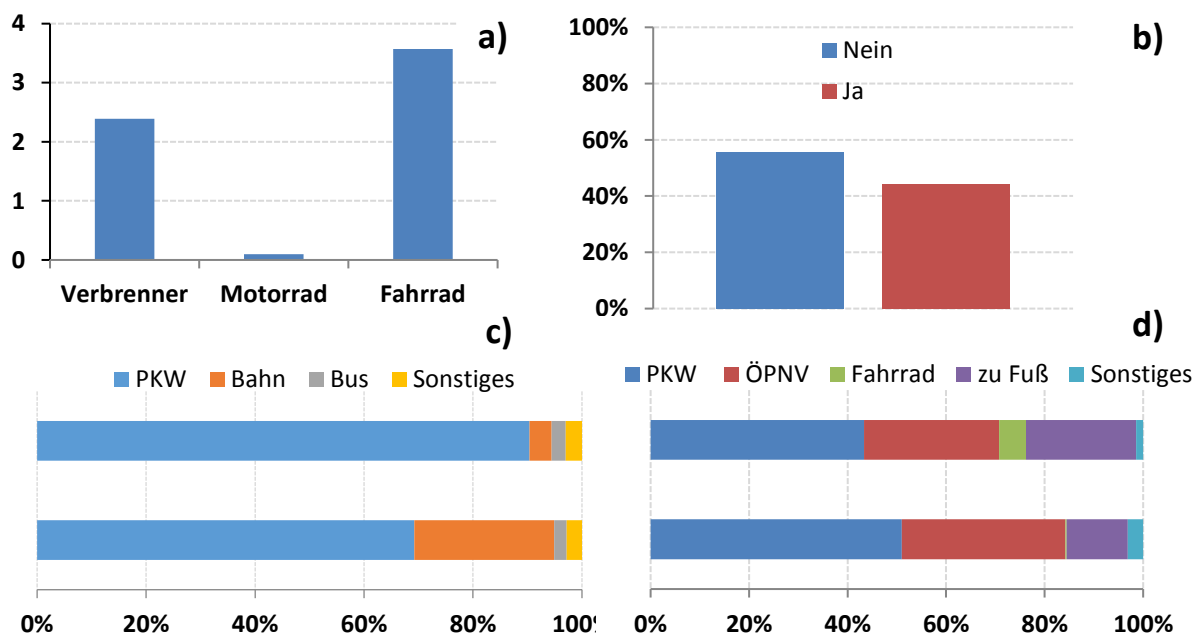


Abbildung 2: a) Durchschnittliche Anzahl der Verkehrsmittel pro Haushalt im Markt Garmisch-Partenkirchen. b) Privater KFZ-Stellplatz vorhanden. c) Bevorzugtes Verkehrsmittel der Touristen für die Anreise im Sommer (oben) und Winter (unten). d) Bevorzugtes Verkehrsmittel der Touristen vor Ort im Sommer (oben) und Winter (unten). (alle Fraunhofer IAO)

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Garmisch-Partenkirchen unterliegt der Problematik der Überlastung zu Spitzenlastzeiten (Schulbeginn/Schulende) sowie der Unterlastung in den Zwischenzeiten. Die Fuhrparkflotte der Gemeindewerke ist der Größe des Abdeckungsgebietes angemessen. Der ÖPNV vor Ort wird durch die Regionalbusse der Bahn AG ergänzt. Während der Wintersaison bzw. während des Skibetriebs wird zur Entlastung der Verkehrsachsen zum Skigebiet Hausberg und in Richtung Eibsee (Zugspitze) durch die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG eine eigene Skibuslinie bzw. die Eibsee-Buslinie (ganzjährig) betrieben. Ebenso unterhält die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG innerhalb des Gemeindegebietes die Zahnradbahn. Diese verbindet die Ski- und Wandergebiete Hausberg, Kreuzeck und Zugspitzplatt miteinander und wird durch die räumliche Ausprägung dem ÖPNV zugeordnet. Eine Umstellung auf einen leichtverständlichen Taktfahrplan für den Ortsbus ist von den Nutzern gewünscht und befindet sich momentan in der Planung. Nur 4,3% der befragten Bürger besitzen eine Dauerkarte für den ÖPNV (Schüler hierbei nicht berücksichtigt). Der überwiegenden Mehrheit der Touristen ist bekannt, dass diese den ÖPNV mit der Gästekarte kostenlos nutzen können. Um vor Ort mobil zu sein, nutzen 33% der Befragten im Winter und 27% im Sommer den ÖPNV. Die Touristen und auch die heimische Bevölkerung informieren sich meist über das Internet über die aktuellen Fahrzeiten des ÖPNV. Durch den ÖPNV werden zu Zeit ca. 70% des Gemeindegebietes abgedeckt (Abbildung 3). Einige Bereich sind aufgrund der Infrastruktur und/oder der baulichen Situation vor Ort für den Busverkehr nicht oder nur äußerst schwierig zugänglich.

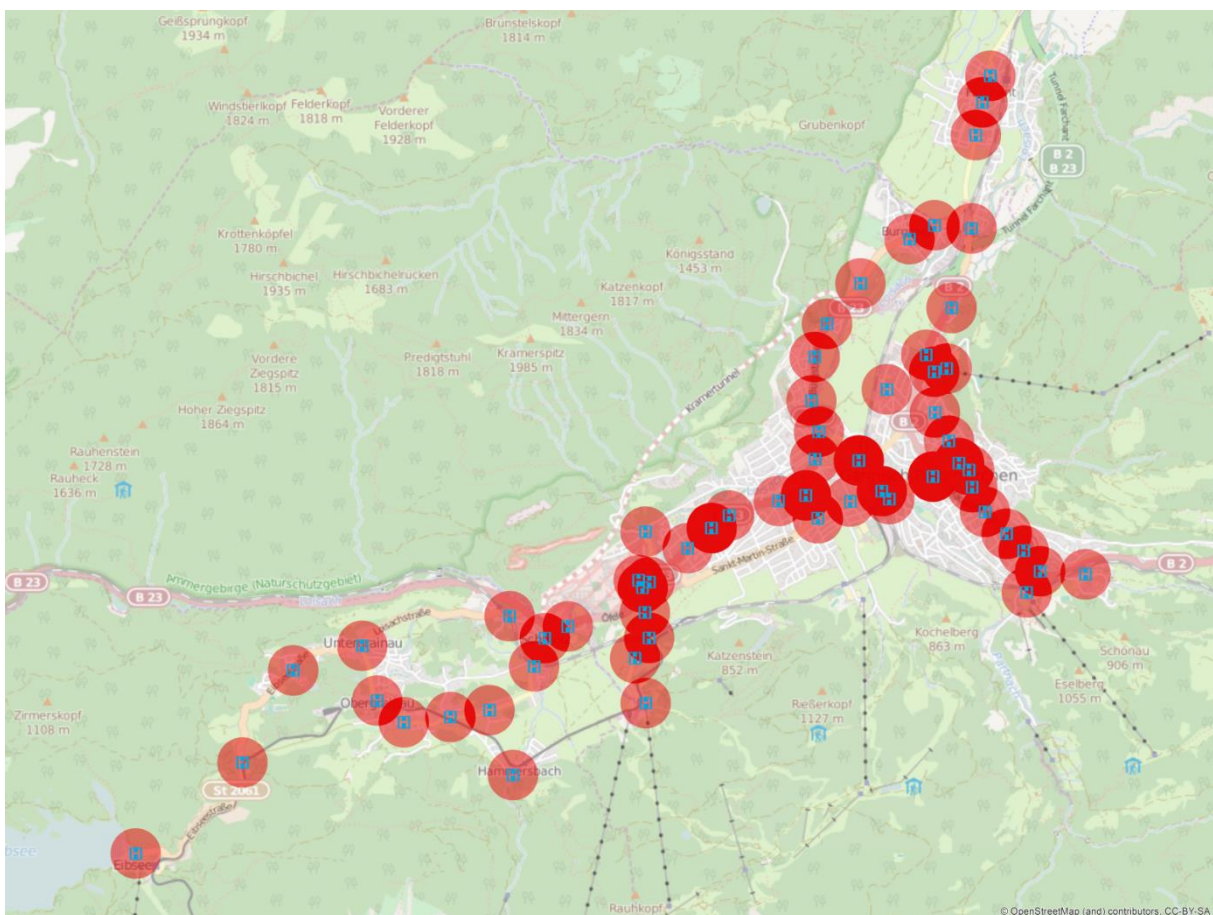


Abbildung 3: Abdeckung des Gemeindegebietes durch den ÖPNV. Die roten Kreise stellen einen 300 m Umkreis um die aktuellen Haltestellen dar. (Fraunhofer IAO)

Die Bevölkerung beurteilt die Häufigkeit der Fahrten, die Haltestellenausstattung, den Informationsgehalt an Haltestellen, die Sauberkeit und die Pünktlichkeit des ÖPNV als durchweg

positiv. Negativ wurden hingegen die Informationen über Verkehrsangebote, die Taktung (Abstände zwischen den Fahrten) sowie die Anschlussmöglichkeiten und die Preisstruktur angeführt (Abbildung 4). Bei den Gästen der Marktgemeinde wurden hingegen mit Ausnahme der Taktung alle genannten Faktoren positiv bewertet.

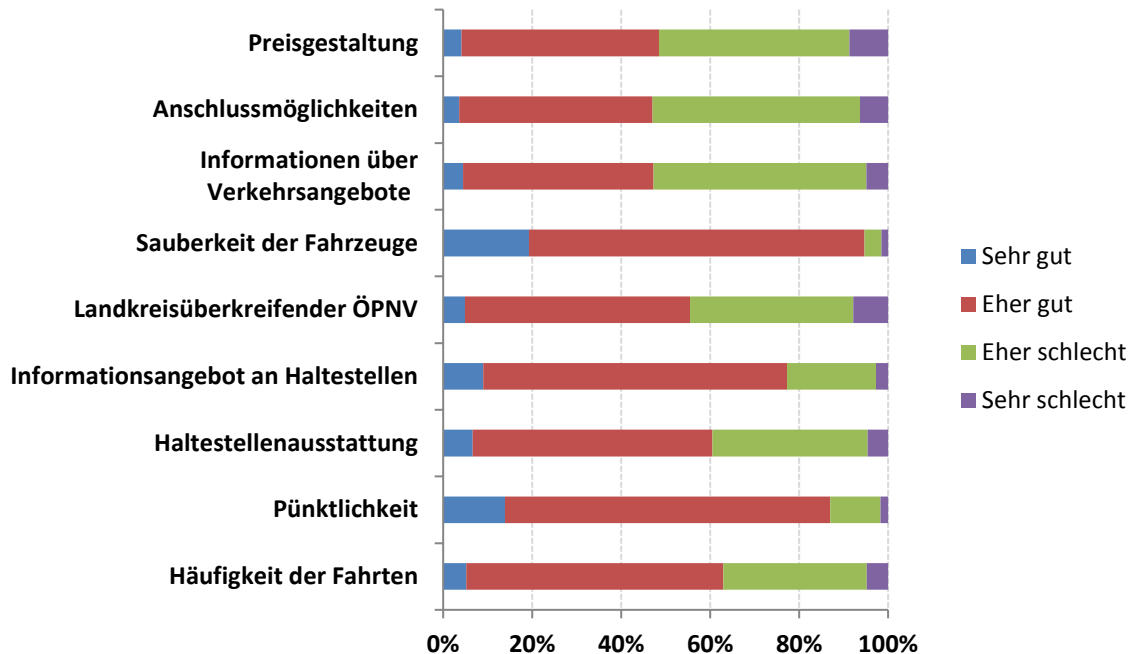


Abbildung 4: Beurteilung des ÖPNV durch die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde (Fraunhofer IAO).

Die Anbindung der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen an die überregionalen Destinationen wird ebenfalls durch Betrieb eines Schienensystems sichergestellt. Die Züge der Deutschen Bahn als auch der Österreichischen Bundesbahn verkehren in regelmäßigen Abständen zwischen den Zielen München im Norden, Reutte im Westen und Innsbruck im Süden. Der öffentliche Fernverkehr spielt bei Pendlern in die genannten Himmelsrichtungen gegenüber dem PKW eine untergeordnete Rolle. Bei den Touristen ist dies hingegen differenzierter zu betrachten. 4% der Sommer-Touristen reisen mit der Bahn nach Garmisch-Partenkirchen. Im Winter sind es 25% der Touristen. Dieser Unterschied ist vor allem auf die Angebote der Deutschen Bahn in Kooperation mit der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahnen AG zurückzuführen. Dabei wird vor allem den Tagestouristen eine attraktive Kombination aus Bahnticket und Ski-/Wanderpass offeriert. Eine Fahrradmitnahme ist im öffentlichen Personenfernverkehr mit Einschränkungen möglich. Zusätzlich zum schienengebundenen Personenfernverkehr etablierte sich ebenfalls während der letzten Jahre auch das Angebot von Fernbusunternehmen.

Der Fußverkehr in Garmisch-Partenkirchen ist durch ein überwiegend gut ausgebautes Gehwegenetz zum Erreichen der Ziele im unmittelbaren Stadtgebiet für die Bevölkerung und auch Touristen gleichermaßen attraktiv. So gaben 22% der Sommergäste und 12% der Winter-Touristen an, ihre Ziele zu Fuß zu erreichen.

Die Haushalte in Garmisch-Partenkirchen besitzen im Schnitt 3,6 verkehrstaugliche Fahrräder. Somit sind die Haushalte im Gemeindegebiet mit mehr verkehrstauglichen Fahrrädern ausgestattet als mit

PKWs. Dies spiegelt sich ebenfalls in der Fahrradnutzung wieder. Allerdings ist die Fahrradnutzung im Winter durch die Bevölkerung deutlich geringer. Dennoch nutzen einige Bürger das Fahrrad ganzjährig. 6% der Sommertouristen nutzen das Fahrrad zur Sicherstellung der Mobilität vor Ort. Im Winter wird dem Fahrrad bei den Touristen keine Bedeutung zugesprochen. Die geringe Nutzung durch die Touristen ist zum einen auf den geringen Anteil der verfügbaren Fahrradwege, die mäßige Qualität der vorhandenen Fahrradwege sowie dem Fehlen von sicheren Radabstellanlagen zuzuschreiben. Dabei wurde zumeist die lückenhafte Verknüpfung der Radwege zu einem Radwegenetz als problematisch charakterisiert. Sowohl die Touristen, als auch die Bevölkerung gehen von einem erhöhten Gefährdungspotenzial für Radfahrer durch die aktuelle Situation der Radwege aus (Abbildung 5). Ein weiteres Problemfeld im Sektor Radverkehr ist die Nutzung von Gehwegen durch Fahrradfahrer. Durch die unzureichende Versorgung mit sicheren Fahrradwegen (bzw. entsprechenden alternativen Lösungen) fühlen sich die Fahrradfahrer dazu genötigt, die als sicherer eingeschätzten Gehwege zu benutzen. Dies resultiert jedoch in einer erhöhten Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen.

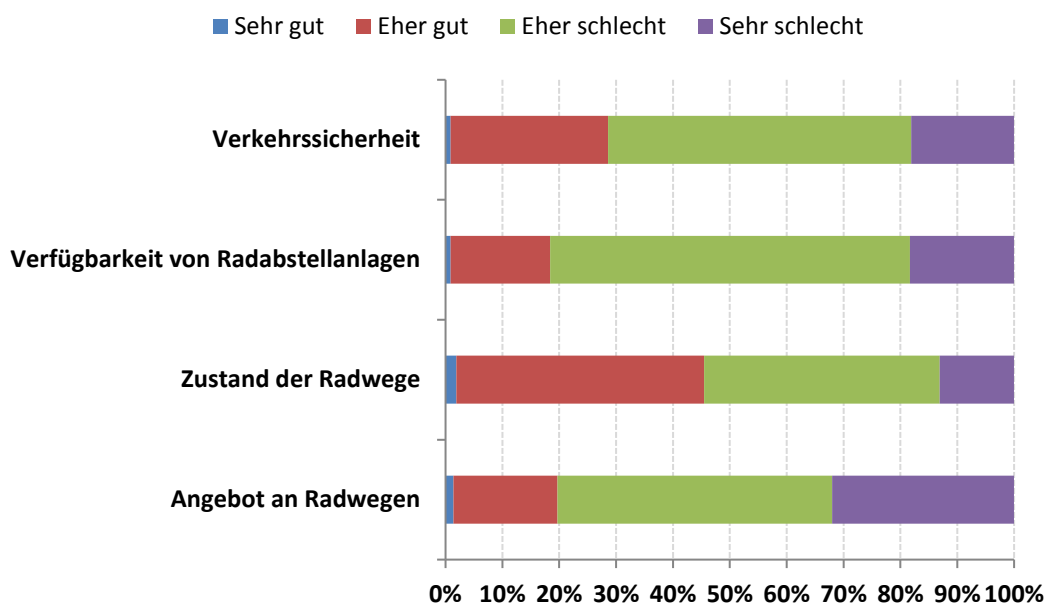


Abbildung 5: Beurteilung der aktuellen Radverkehrssituation durch die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde (Fraunhofer IAO).

Auf eine genauere Beschreibung von alternativen Verkehrsangeboten, wie Sharing-Angebote, Bergbahnen, etc. wird verzichtet, da sich diese Verkehrsträger entweder den aufgeführten Teilbereichen unterordnen oder ergänzenden Charakter besitzen.

Nachdem die verschiedenen Verkehrsmittel genauer beschrieben wurden, soll an dieser Stelle eine Untersuchung der verschiedenen Wegzwecke bezüglich der genutzten Verkehrsträger erfolgen. Die Analyse dieser Nutzerprofile gibt Aufschluss über die Verkehrslast und unterstützt somit in einem nachgelagerten Schritt das Identifizieren von Optimierungspotenzialen.

Wird zunächst die Entfernung betrachtet, die von der Bevölkerung täglich im Durchschnitt außerhalb des eigenen Haushalts zurückgelegt wird, so gibt dies bereits einen ersten Eindruck auf die Zwecknutzung von Verkehrsträgern. So legen 75% der Einheimischen im Schnitt maximal 30 km pro Tag außerhalb ihres Wohnortes zurück (Abbildung 6). Der Median liegt sogar lediglich leicht über 10 km. Dabei entfallen fast 75% des Weges auf den Transport zur Arbeitsstätte und retour. Dadurch wird ersichtlich,

dass die Hauptnutzung der verkehrlichen Infrastruktur durch die Bevölkerung im Zurücklegen des Arbeitsweges liegt.

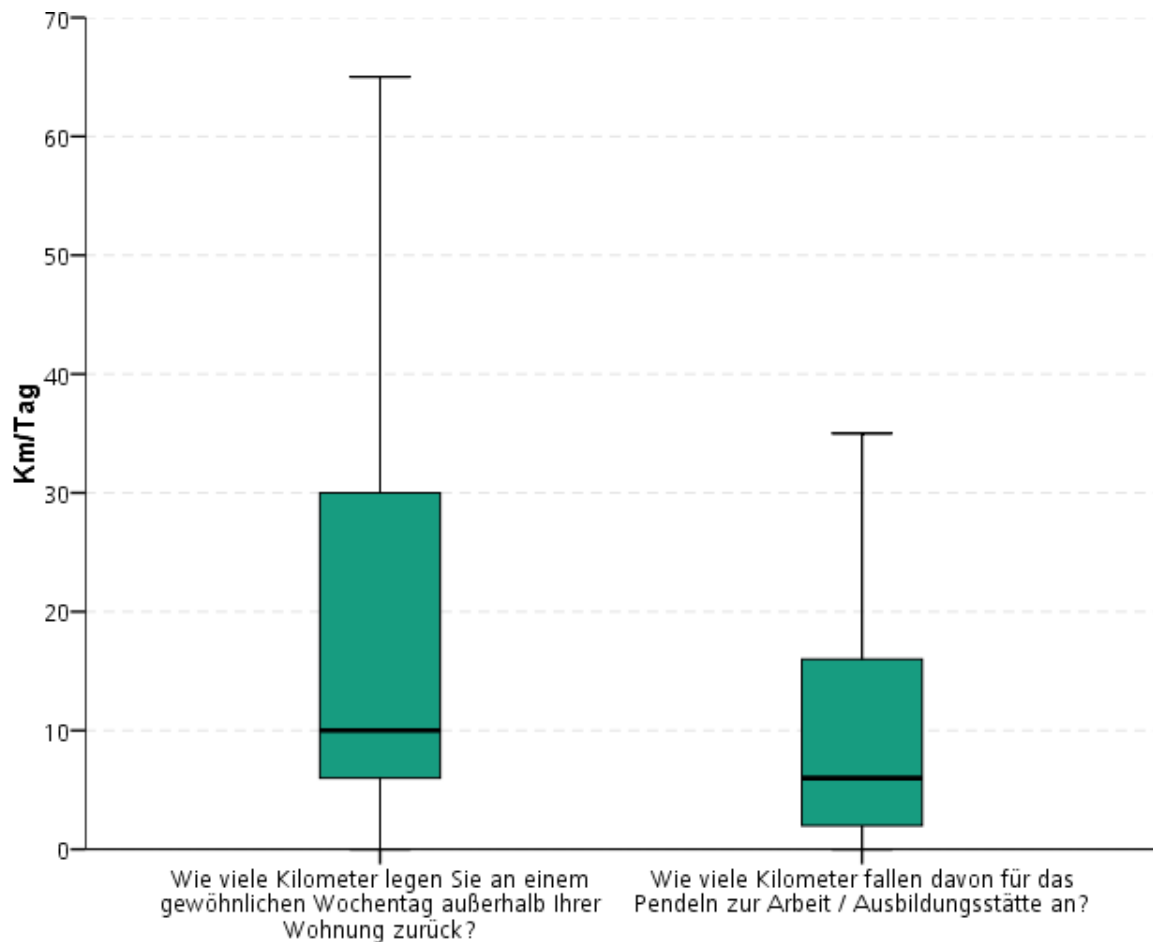


Abbildung 6: Täglich zurückgelegte Entfernungen der Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde (Fraunhofer IAO).

Bei den Touristen ergibt sich ein differenzierteres Bild. Bei den Wintergästen besteht der Hauptzweck im Erreichen eines der Skigebiete. Bei den Sommertouristen besteht das primäre Interesse ebenfalls an Ausflügen in die umliegende Naturlandschaft und erst sekundär verbringen Touristen ihre Aufenthaltszeit im Stadtgebiet. Wie bereits angesprochen, nutzen Touristen zur Gewährleistung ihrer Mobilität überwiegend den eigenen PKW und erst nachrangig die Angebote des ÖPNV oder der Bahn. Die einheimische Bevölkerung gibt bei einer im Sommer durchgeführten Befragung an, dass knapp 34% täglich das Fahrrad zur Überbrückung der Distanz zur Arbeitsstätte nutzen (Abbildung 7). Damit liegt das Fahrrad als Verkehrsmittel für das Erreichen des Arbeitsplatzes lediglich 8%-Punkte hinter dem PKW und sogar 4% vor dem zu Fuß-Gehen. Der ÖPNV wird von weniger als 5% der Bevölkerung regelmäßig für den Weg zur Arbeit genutzt.

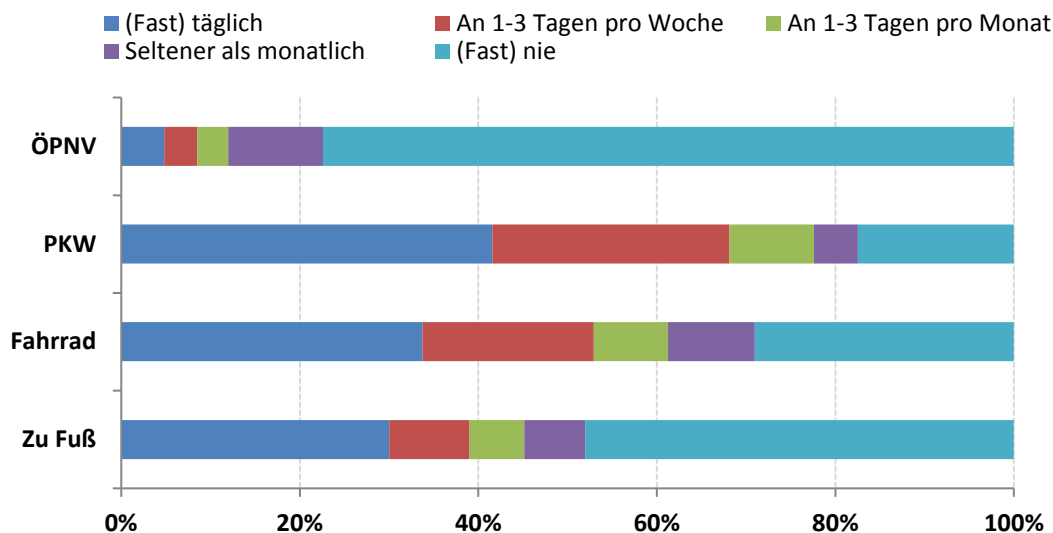


Abbildung 7: Nutzung der Verkehrsträger durch die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde für den Weg zur Arbeit (Fraunhofer IAO).

Als Hauptfortbewegungsmittel zu Freizeit-/Kulturaktivitäten wird das Fahrrad von der ortsansässigen Bevölkerung favorisiert (Abbildung 8). 50% der Befragten nutzen an mindestens einem Tag pro Woche das Fahrrad, um zu Ihrer Freizeit- oder Kulturaktivität zu gelangen. Der PKW und das Zu-Fuß-Gehen fallen allerdings mit einem Abstand von jeweils etwas mehr als 10% gegenüber dem Fahrrad nur geringfügig ab. Der ÖPNV hingegen wird einzig von weniger als 3% der Bevölkerung an mindestens einen Tag pro Woche zum Erreichen der Freizeit-/Kulturaktivitäten genutzt. Bei den Erledigungen für den täglichen Bedarf dominiert unter den Befragten die Nutzung des Fahrrads (48%) mit 2% Unterschied auf den PKW und 9% auf das Zu-Fuß-Gehen. Auch hier fällt der ÖPNV deutlich ab. Einzig 1,7% der Bevölkerung nutzen mindestens einmal pro Woche den öffentlichen Personennahverkehr für die Erledigungen des täglichen Bedarfs.

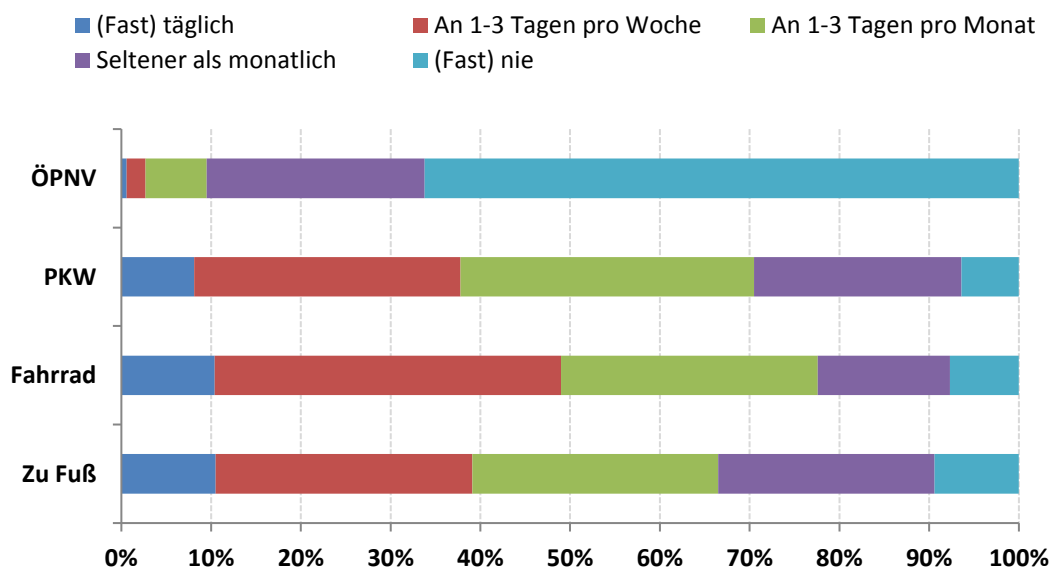


Abbildung 8: Nutzung der Verkehrsträger durch die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde für Freizeit- und Kulturaktivitäten (Fraunhofer IAO).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Bevölkerung bei den allermeisten Mobilitätsbedarfen auf den PKW, das Fahrrad oder das Zu-Fuß-Gehen zurückgreift. Der ÖPNV findet verhältnismäßig wenig Berücksichtigung. Somit ist der Bevölkerung vor allem die Individualität und Flexibilität im Bereich Mobilität wichtig. Vor allem die Fahrradnutzung dominiert in vielen Bereichen. Allein bei der täglichen Fahrt zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte wird der PKW bevorzugt. Wie jedoch aus Abbildung 6 ersichtlich wird, macht die tägliche Strecke zur Arbeitsstätte den mit Abstand weitesten Weg aus, der pro Tag zurückgelegt wird. Entsprechend kann man dennoch von einer Dominanz des PKWs gegenüber den anderen Verkehrsträgern sprechen. Bei den Touristen überwiegen bei der Mobilität vor Ort die Nutzung des eigenen PKWs sowie des ÖPNVs. Das Fahrrad wird von den Gästen nur selten genutzt. Das Zu-Fuß-Gehen hingegen wird häufig als Verkehrsmittel vor Ort angegeben. Dies beschränkt sich dabei jedoch auf das Flanieren in den innerstädtischen Kernbereichen (z.B. Fußgängerzone Garmisch) und wird nicht als Transportmittel zur Überbrückung von Distanzen angesehen.

Um eine ganzheitliche Betrachtungsweise sicherzustellen wird an dieser Stelle noch auf die Erreichbarkeit vom Arbeitsstätte, Freizeit- und Kulturaktivitäten sowie von Geschäften für den täglichen Bedarf eingegangen. Hierbei wird also im Unterschied zu den Wegzwecken abgefragt, inwiefern sich die jeweiligen Verkehrsmittel generell für das Erreichen der jeweiligen Ziele eignen. Dabei wird die Erreichbarkeit der verschiedenen Destinationen bezüglich der verschiedenen Verkehrsträger bewertet. An dieser Stelle wird auf eine gesonderte Analyse der Gäste verzichtet, da die Erreichbarkeit von Freizeit- und Kulturaktivitäten durchweg positiv beurteilt wurde. Allerdings waren die wesentlichen Verkehrsträger der eigene PKW, der ÖPNV und der öffentliche Personenfernverkehr. Auf eine Befragung der Touristen zu der Erreichbarkeit der Arbeitsstätte sowie zu Geschäften des täglichen Bedarfs wurde verzichtet.

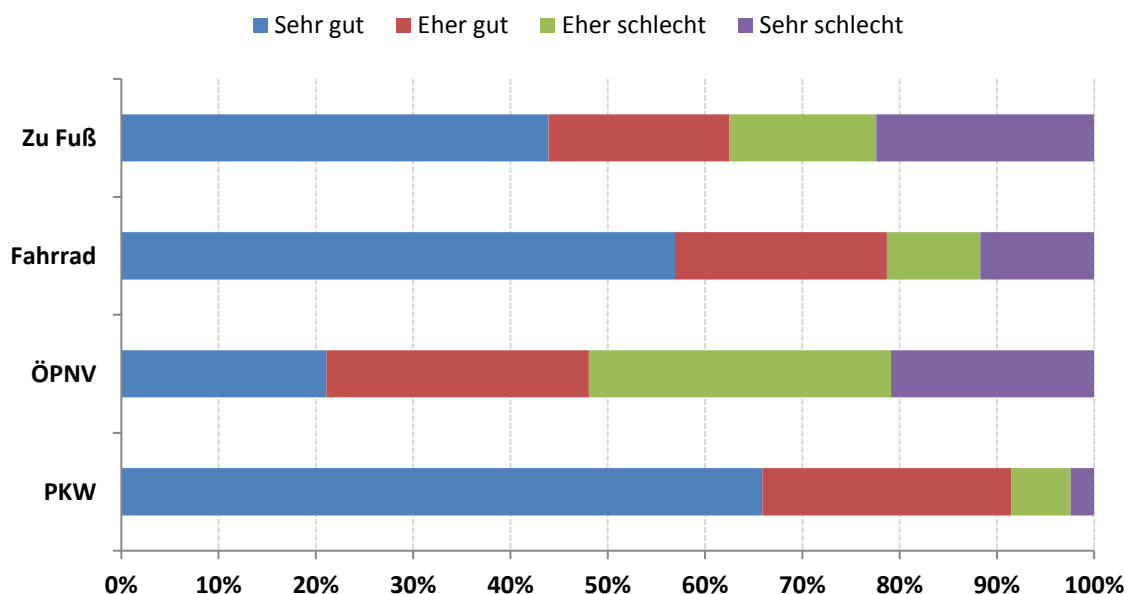


Abbildung 9: Beurteilung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes durch die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde in Abhängigkeit des verwendeten Verkehrsmittels (Fraunhofer IAO).

Aus der Abbildung 9 wird ersichtlich, dass 91% der Befragten die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes mit dem PKW mit gut oder sehr gut beurteilten. Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad bewerteten 78% und als Fußgänger 63% mit gut oder sehr gut. Der ÖPNV wurde diesbezüglich von 48% der Bevölkerung mit gut oder sehr gut eingestuft. Das Erreichen von Zielen, die dem Nachgehen von Freizeit- oder

Kulturaktivitäten dienen, bewerteten 93% das Fahrrad, 90% den PKW, 80% das Zu-Fuß-Gehen und 57% den ÖPNV mit gut oder sehr gut. Bei der Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf wurde der PKW mit 96%, das Fahrrad mit 92%, das Zu-Fuß-Gehen mit 85% und der ÖPNV mit 60% mit gut oder sehr gut bewertet.

Die Erreichbarkeit aller drei untersuchten Destinationen (Freizeit, Kultur und Einkaufsmöglichkeiten) kann verkehrsmittelübergreifend als positiv eingestuft werden (Abbildung 10). Der ÖPNV wird lediglich von knapp über 50% der Befragten als positiv beurteilt. Diesem Ergebnis ist jedoch anzumerken, dass ein großer Teil der Befragten, die den ÖPNV negativ einschätzen, diesen nie oder fast nie nutzen. Doch ist das schlechtere Abschneiden sicherlich nicht nur auf diesen Effekt zurückzuführen. Andere Anhaltspunkte, sind die Taktung sowie die teilweise Umständliche Wegführung und der damit verbundene höhere Zeitaufwand.

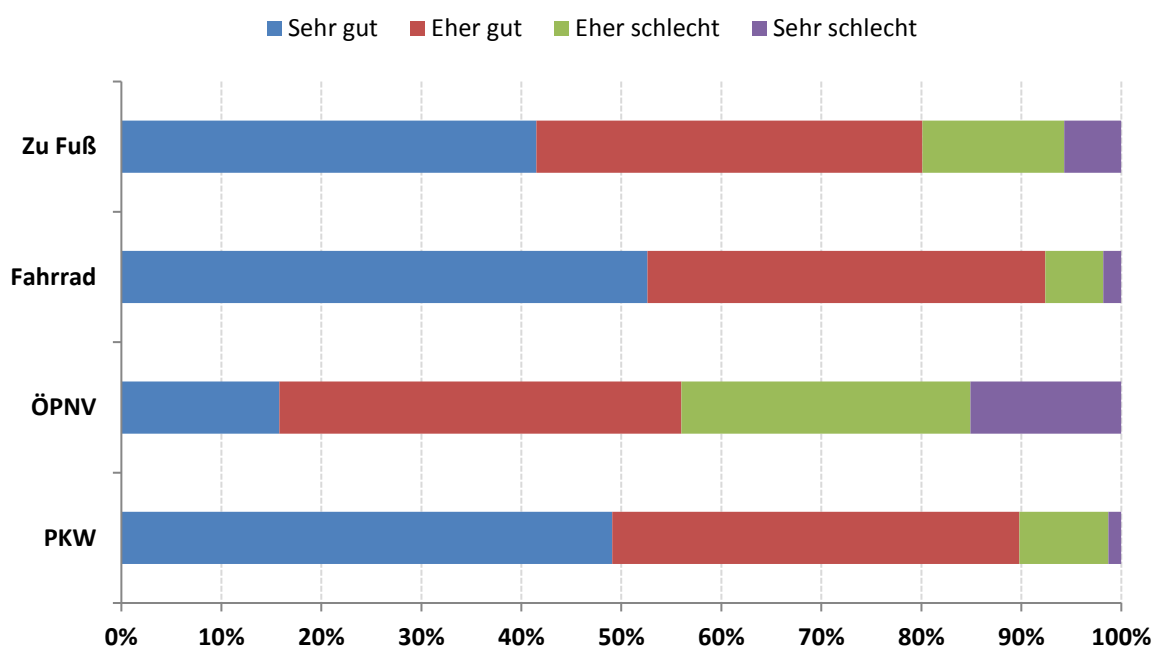


Abbildung 10: Beurteilung der Erreichbarkeit des Kultur- und Freizeiteinrichtungen durch die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde in Abhängigkeit des verwendeten Verkehrsmittels (Fraunhofer IAO).

Abschließend widmet sich dieses Kapitel noch den allgemeinen Aspekten des Verkehrs und der Mobilität in Garmisch-Partenkirchen gewidmet werden. Dabei soll ein kurzer Überblick über die Einschätzung der generellen Verkehrssituation, des Parkplatzangebotes und den PKW- und Fahrradleitsystemen vermittelt werden.

Die Bevölkerung, wie auch die Sommer- und Wintertouristen schätzen den Verkehrsfluss im Gemeindegebiet Garmisch-Partenkirchen als stark verbesserungswürdig ein, wie in Abbildung 11 zu sehen. Den Zustand und die Qualität (Breite der Fahrbahn, Markierung, Barrierefreiheit, etc.) der Straße wird von der Bevölkerung als eher schlecht oder sehr schlecht beurteilt (80%). Die Sommer- und Wintertouristen hingegen beurteilen den Zustand der Straßen mit 70% im Sommer und 56% im Winter als gut. Die Verkehrssicherheit wird ebenfalls von Touristen überwiegend mit gut bewertet (75% Winter und 77% Sommer). Bei der befragten Bevölkerung zeichnet sich jedoch ein anderes Bild ab. 54% bewerten die Verkehrssicherheit mit schlecht oder sehr schlecht. Die Infrastruktur ist zu touristischen Hochzeiten (Sommerferien, wettertechnisch schöne Wochenenden, Skibetrieb) durch den Durchgangsverkehrs sowie den „hausgemachten“ Verkehr überlastet, wohingegen in den übrigen

Zeitkorridoren eine angemessene bis geringe Verkehrsauslastung zu verzeichnen ist. Bezüglich der Verfügbarkeit von Parkplätzen bewerten 60% der Bevölkerung das Angebot als schlecht oder sehr schlecht. Ähnlich bewerten die Wintertouristen (53%) die Verfügbarkeit von Parkplätzen als schlecht oder mittel. Einzig die Sommertouristen beurteilen das Parkplatzangebot mit 63% überwiegend gut oder sehr gut.

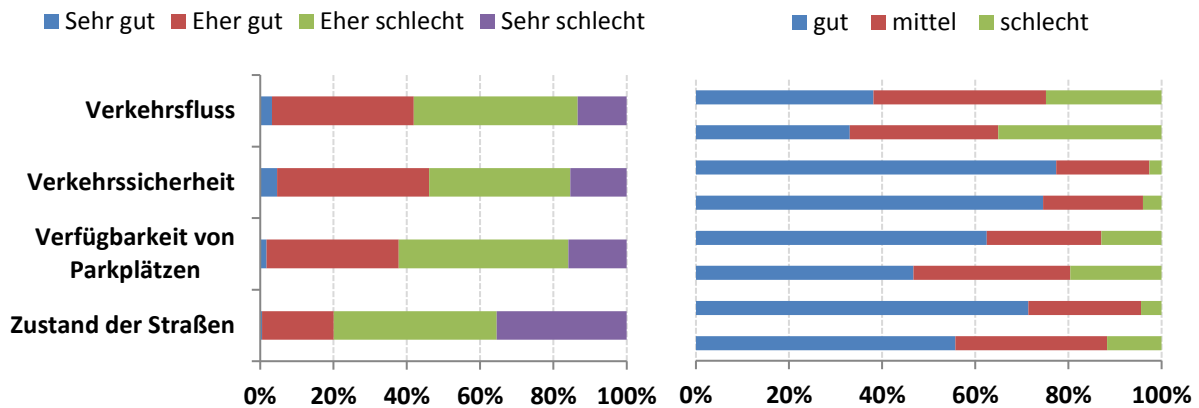


Abbildung 11: Beurteilung des Verkehrs in der Marktgemeinde. a) Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde. b) Touristen. Bei den Touristen wurde jeweils nach Winter und Sommer unterschieden (Fraunhofer IAO).

Parkleitsysteme sind im Gemeindegebiet installiert und erfüllen ihren Zweck, vor allem in den Sommerferien und während des Ski-Betriebs, befriedigend. Das Angebot von Park & Ride Plätzen ist im Winter zur Abwicklung des Skibetriebs gegeben. Während des restlichen Jahres wird über den ÖPNV eine sporadische Anbindung von dezentralen Parkmöglichkeiten gewährleistet. Allerdings sind diese Angebote in diesen Zeiten eher von nachrangiger Bedeutung, da Parkraum in der Nähe des Zieles meist vorhanden ist. Die Beschilderung zur Verkehrsführung wird als gut angesehen, da diese in der überwiegenden Zahl der Fälle leicht verständlich und eindeutig ist. Da es sich bei den Verkehrsleitsystemen im Gemeindegebiet um statische Systeme handelt, ist bei einer Überlastung eine der Verkehrssituation angepasste Verkehrsleitung nur schwer umsetzbar. Eine Umfahrung des Gemeindegebietes für den Durchgangsverkehr ist in Planung, allerdings ist deren Umsetzung momentan noch nicht absehbar. Eine innerstädtische Radleitbeschilderung ist vereinzelt vorhanden, jedoch kann nicht von einem Radleitsystem gesprochen werden. Dies ist jedoch vor allem auf das lückenhafte Radwegenetz zurückzuführen.

In diesem Kapitel wurde ein kurzer Überblick über die allgemeine Verkehrssituation in Garmisch-Partenkirchen liefern. Auf diese Weise können die nachfolgenden Erläuterungen immer im Zusammenhang mit der gesamten Verkehrssituation im Gemeindegebiet gesehen werden. Im folgenden Kapitel wird der Fokus nun verstärkt auf den aktuellen Zustand des Radwegenetzes gelenkt. Auf diese Weise wird sukzessive die Notwendigkeit eines ganzheitlichen und schlüssigen Radverkehrskonzepts erarbeitet.

2.2 Der Ist-Zustand

Bei der Erstellung eines Radkonzeptes ist es wichtig, dass bestehende Radverkehrsnetz zu erfassen und dieses zu analysieren, um im Folgenden eine Handlungsempfehlung ableiten zu können. Um den aktuellen Zustand der Radwege im Marktgebiet Garmisch-Partenkirchen zu analysieren, wurden alle Straßen systematisch untersucht und aufgenommen. Dabei wurden Daten über Spezifikation, Zustand, Fahrbahndecke, Übergänge auf Straßen, Beschilderung und eventuelle Besonderheiten der Radwege erfasst. Die vorhandenen Radwege wurden zudem fotografisch festgehalten und für eine georeferenzierte Analyse per GPS verortet.

Zunächst erfolgt eine Definition der im Betrachtungsgebiet vorkommenden Radwege. Dabei wird unter getrennten Geh- und Radwegen (Wege auf den Geh- und Radweg nebeneinander verlaufen) und gemeinsamen Geh- und Radwegen (Fußgänger und Radfahrer teilen sich eine Fahrbahn bzw. einen Gehweg) unterschieden. Auf beiden der genannten Wege besteht für Radfahrer eine sogenannte Benutzungspflicht. Weiter gibt es sogenannte Radfahrer-Frei-Bereiche, die Radfahrer berechtigen, diese Wege zu nutzen. In Fußgängerzonen und auf Gehwegen mit der Zusatzbeschilderung „Radfahrer-Frei“ ist Radfahren unter Rücksichtnahme der Fußgänger und Anpassung der Geschwindigkeit erlaubt, aber nicht explizit vorgeschrieben. Bei Einbahnstraßen mit dem Zusatz „Radfahrer-Frei“ dürfen diese mit dem Rad entgegen der Fahrtrichtung genutzt werden. Abbildung 12 zeigt die beschriebenen Zeichen der im Marktgebiet vorkommenden Wege. Die Radverkehrsschilder werden durch Schilder der Radverkehrswegweisung ergänzt. Die sogenannten Radleitschilder dienen einer zielorientierten Wegweisung mit Hinweisen zum nächsten Ort und Hauptzielen. Unterschieden wird hier zwischen Pfeilwegweisern, Tabellenwegweisern und Zwischenwegweisern. Eine Genauere Definition ist unter Anlage 1 zu finden. Abbildung 13 zeigt Beispiele der genannten Radleitschilder.

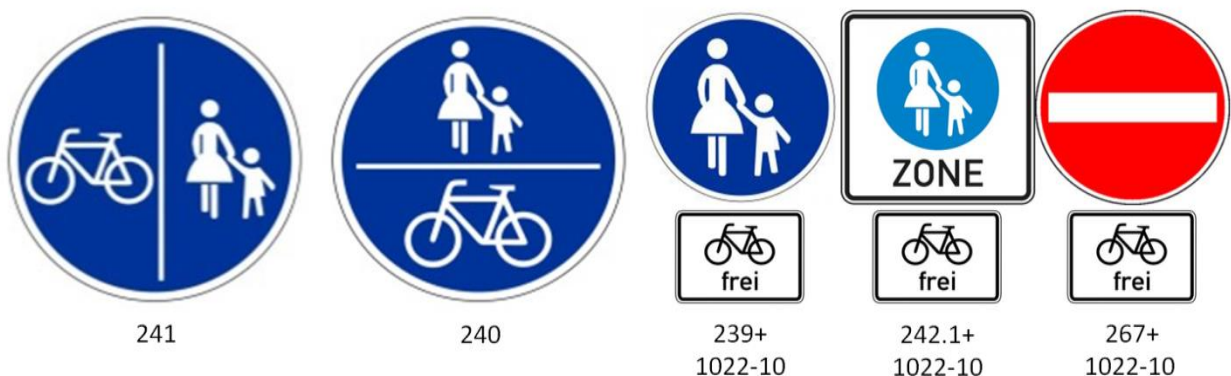


Abbildung 12: Zeichen und Typbezeichnung der im Marktgebiet vorkommenden Radverkehrsschilder (wiki.openstreetmap.org).



Pfeilwegweiser



Tabellenwegweiser



Zwischenwegweiser

Abbildung 13: Zeichen und Typbezeichnung der Radverkehrswegweisung (www.commonswiki.org).

Im Gemeindegebiet Garmisch-Partenkirchen sind hauptsächlich gemeinsame Geh- und Radwege oder getrennte Geh- und Radwege vorhanden. Abbildung 14 zeigt die vorhandenen Radverkehrswege, Radwegeschilder sowie Radleitschilder. Rot eingefärbte Strecken zeigen die getrennten Radwege, blau eingefärbte Strecken die gemeinsamen Geh- und Radwege. Gelbe Strecken bilden die „Radfahrer-Frei-Wege“ ab, in denen das Radfahren mit besonderer Rücksicht auf Fußgänger gestattet ist.

Die angegebenen Punkte zeigen jeweils die zu den Strecken zugehörigen Schilder in der jeweiligen Farbe. Grüne Punkte weisen auf Radleitschilder hin (weitere Details: siehe Anlage 2).

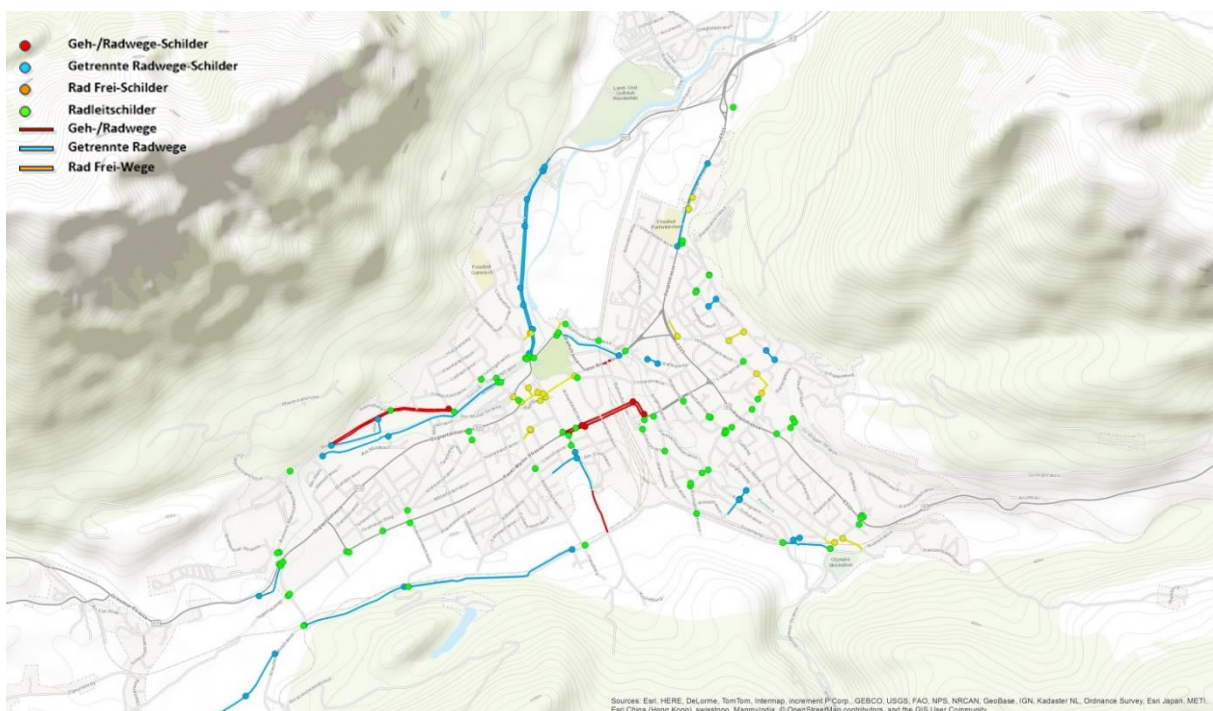


Abbildung 14: Übersicht der Radwege und Radwegeschilder im Marktgebiet Garmisch-Partenkirchen (Fraunhofer IAO).

Im Marktgebiet gibt es derzeit 24 Radwege. Davon sind 7 sogenannte getrennte Geh- und Radwege und 17 gemeinsame Geh- und Radwege. Die Gesamtstreckenlänge von getrennten Radwegen liegt bei 3,25 km, die Gesamtlänge an gemeinsamen Geh- und Radwegen beträgt 10,90 km und „Rad-Frei-Wege“ besitzen 2,21 km Gesamtwegstrecke. Die Schilderanzahl der getrennten Radwege liegt bei insgesamt 6, gemeinsame Geh- und Radwegeschilder bei 41, „Radfahrer-Frei-Schilder“ bei 22. Zusätzlich sind 78 Radleitschilder im Marktgebiet vorhanden. Tabelle 2: Bestandsdaten der Radwege in Garmisch-Partenkirchen (Fraunhofer IAO).Tabelle 2 zeigt eine Zusammenfassung der aufgeführten Daten.

Tabelle 2: Bestandsdaten der Radwege in Garmisch-Partenkirchen (Fraunhofer IAO).

Anzahl an Radwege (gesamt)	24
Radweg	7
Gemeinsamer Geh-/Radweg	17
Streckenlänge an Radwege [km] (gesamt)	16,36
Radweg [km]	3,25
Gemeinsamer Geh-/Radweg [km]	10,90
Rad-Frei [km]	2,21
Anzahl der Beschilderung (gesamt)	147
Radwegeschilder	6
Geh-/Radwegeschilder	41
Radfahrer-Frei-Schilder	22
Radleitschilder	78

Im Folgenden werden die einzelnen Radwege im Detail beschrieben. In Anlage 3 ist eine Übersichtstabelle aller Radwege mit den dazugehörigen Spezifikationen angeführt.

Getrennte Geh- und Radwege:

Maximilianstraße: Auf nördlicher und südlicher Seite der Maximilianstraße verläuft der Radweg getrennt vom Fußweg und der Straße. Die Trennung zwischen Fuß- und Radweg wird durch einen Randstein gewährleistet. Der Zustand des Radwegs sowie der Randbegrenzung ist schlecht. Die Übergänge bei Querstraßen sind überwiegend abgesenkt. Einzig der Übergang von der Maximilianstraße am westlichen Endpunkt ist nicht abgesenkt. Der Weg ist teilweise asphaltiert und teilweise geschottert.

St. Martin-Straße: In beidseitiger Richtung sind hier vom Bahnhof bis zur Klammstraße getrennte Radwege angelegt. Die Trennung zum Fußweg erfolgt durch eingelassene Pflastersteine. Die Oberfläche ist asphaltiert und in gutem Zustand. Unterbrechungen durch Querstraßen sind abgesenkt. Eine Ampel für Radfahrer ist an keiner Kreuzung vorhanden.

Verlängerte Klammstraße: Die Klammstraße endet auf Höhe des Alpspitz-Wellenbad. Ab hier beginnt ein Feldweg mit einem getrennten Zweiradweg der hauptsächlich für die BMW-Motorrad-Days angelegt wurde. Die Trennung zum Fußweg erfolgt durch eine Fahrbahnmarkierung. Die Oberfläche ist asphaltiert und in einem schlechten Zustand.

Von-Brug-Straße: An der Kreuzung zur Olympiastraße sind separate Radschutzstreifen auf der Fahrbahn angelegt (ähnlich einer Schleußenlösung). Diese Enden direkt nach der Kreuzung. Der Zustand ist entsprechend der allgemeinen Fahrbahn gut.

Parkstraße: In der Parkstraße in östlicher Richtung ist für linksabbiegende (Martinswinkelstraße) Radfahrer ein Schutzstreifen angebracht worden. Der Schutzstreifen befindet sich in der Mitte der Fahrbahn. Die Fahrbahndecke ist asphaltiert und in gutem Zustand.

Gemeinsamer Geh- und Radwege:

Loisachuferweg: Südlich der Loisach führt ein gemeinsamer Geh- und Radweg vom Loisachbad bis zur hölzernen Verbindungsbrücke von Alleestraße und Loisachstraße. Der Weg ist geteert und in einem schlechten Zustand.

Burgstraße: Entlang der Burgstraße, beginnend kurz nach der Alleestraße, sind beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege. Die Wege sind teilweise sehr schmal und für eine ungehinderte gemeinsame Nutzung schlecht geeignet. Die Oberfläche ist asphaltiert und in mittelmäßigen Zustand. Unterbrechungen durch Querstraßen sind fließend bzw. abgesenkt. Die Bodenmarkierungen für Radfahrer sind teilweise durch Ausbesserungen in der Gehwegdecke abgetrennt und nicht wieder hergestellt worden.

Partnachuferweg: Der Partnachuferweg zwischen Von-Brug-Straße und Parkstraße ist ein geschotterter gemeinsamer Geh- und Radweg. Der Radweg ist in einem guten Zustand.

Kankerweg: Hinter der staatlichen Realschule für Knaben führt ein kurzes Stück asphaltierter gemeinsamer Geh- und Radweg den Kankerweg entlang. Der Zustand ist gut, die Übergänge sind fließend.

Münchener Straße: Auf westlicher Seite teilen sich Fußgänger und Radfahrer den Gehweg. Der Weg ist für diese Nutzung zu schmal. Die Oberflächenbeschaffung ist asphaltiert und in mittelmäßigen Zustand. Unterbrechungen des Weges sind abgesenkt. Der gemeinsame Geh- und Radweg endet an der Unterfeldstraße.

Hölzweg-Münchener Straße: Die Verbindung von Hölzweg zur Münchener Straße ist ein geschotterter schmaler Weg. Der Zustand ist gut.

Hölzweg: Die Verlängerung des Hölzweg zur St-Anton-Straße ist ein asphaltierter Weg in gutem Zustand.

Soiernweg-Brunntalstraße: Die hölzerne Verbindungsbrücke zwischen dem Soiernweg und der Brunntalstraße ist ein asphaltierter und hölzerner gemeinsamer Geh- und Radweg in gutem Zustand.

Sportstraße: Die Sportstraße ist stellenweise als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Ein Teil beginnt auf halber Strecke zwischen Skistadion und Hausberg. Weiter führt ein Teil zwischen Hausberg und Kreuzeckbahnstraße. Das letzte Teilstück verläuft zwischen Kreuzeckbahnstraße und Hammersbacher Fußweg. Die Fahrbahnbeschaffenheit ist asphaltiert und ähnelt einem Feldweg. Der Zustand ist gut.

Silberackerstraße: Die Verlängerung der Silberackerstraße in westlicher Richtung bildet zunächst eine Holzbrücke über die Partnach und führt als asphaltierter Weg weiter bis zur Annastraße. Der Zustand ist mittelmäßig. Unterbrechungen durch Querstraßen sind fließend und durch Pflastersteine sichtbar gemacht.

Klammstraße: Auf Höhe der Frillenstraße beginnt ein asphaltierter Geh- und Radweg in Richtung Hausberg. Dieser führt zunächst westlich des Laingrabens und quert diesen schließlich und verläuft weiter auf östlicher Seite bis zum Feldrand. Dort mündet er in den Radweg der verlängerten Klammstraße. Der Zustand ist mittelmäßig.

Riffelstraße: Beginnend an der Klammstraße führt eine geschotterte Verbindung in schlechtem Zustand zur Riffelstraße.

Zugspitzstraße: An der Kreuzung Zugspitzstraße und Kreuzeckbahnstraße beginnt auf südlicher Seite ein gemeinsamer Geh- und Radweg Richtung Schmölz/Grainau. Dieser führt an der Zugspitzstraße entlang, ist asphaltiert und in gutem Zustand.

Hammersbacher Fußweg: Von der Kreuzeckbahnstraße führt der Hammersbacher Fußweg über die Felder nach Hammersbach/Grainau. Der Weg ist asphaltiert und in mittelmäßigem Zustand.

Radfahrer-Frei-Wege:

Fußgängerzone Garmisch: Die Fußgängerzone in Garmisch ist eine Radfahrer-Frei-Zone. Die Fahrbahndecke ist größtenteils gepflastert und asphaltiert sowie in gutem Zustand.

Ludwigstraße: In der Ludwigstraße in Partenkirchen ist es erlaubt, entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraßen mit dem Fahrrad zu fahren. Die Wege sind gepflastert und in gutem Zustand.

Höllentalstraße: In der Höllentalstraße sind Radfahrer im Bereich zwischen Gartenstraße und Alpspitzstraße berechtigt, entgegen der Einbahnstraße zu fahren. Der Weg ist asphaltiert und in sehr schlechtem Zustand.

Fürstenstraße: In der Fürstenstraße sind Radfahrer im Bereich zwischen Burgstraße und Lazarettstraße berechtigt, entgegen der Einbahnstraße zu fahren. Der Weg ist asphaltiert und in mittelmäßigem Zustand.

Münchener Straße: Der Gehweg auf der östlichen Seite der Münchener Straße ist für Radfahrer freigegeben. Der Weg ist asphaltiert und in mittelmäßigem Zustand. Unterbrechungen sind abgesenkt, aber nicht im natürlichen Fluss des Radfahrers, sondern in die Straßenmündung hineingezogen. Gefährliche Stellen für Radfahrer entstehen bei den Grundstücksausfahrten und der Ausfahrt der Firma Heitz durch das höhere Verkehrsaufkommen an dieser Ausfahrt.

Forsterweg: Im Forsterweg in Partenkirchen ist es Radfahrern gestattet, entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraßen zu fahren. Die Wege sind asphaltiert und in einem schlechten Zustand.

2.3 Die Bewertung des Ist-Zustandes

Um einen Vergleich zwischen den aufgenommenen Daten des Ist-Zustandes und der Bewertung der Bevölkerung bezüglich der Radinfrastruktur im Markt Garmisch-Partenkirchen durchzuführen, wurde innerhalb einer gemeindeweiten Haushaltsbefragung die Meinung der Ortsansässigen abgefragt.

Die Haushaltsbefragung zeigt, dass über 30% der befragten Bevölkerung das Radwegeangebot für sehr schlecht und über 45% als eher schlecht empfinden. Daraus wird ersichtlich, dass die Bevölkerung mit der Radwegeabdeckung unzufrieden ist. Die Analyse des Ist-Zustandes im vorherigen Kapitel unterstreicht diesen Eindruck. Besser wird der Zustand bzw. die Qualität der Radwege bewertet. Knapp über die Hälfte der Befragten (ca. 55%) empfinden diesen eher schlecht und sehr schlecht. Auch dieses Ergebnis harmonisiert mit den Analysen aus Kapitel 2.2. Die Verkehrssicherheit bewerten die Einheimischen mit knapp 18% als sehr schlecht und knapp 55% mit eher schlecht. Die Verfügbarkeit von sicheren Radabstellanlagen bewerten ebenfalls knapp 18% mit sehr schlecht und über 60% mit eher schlecht. Insgesamt bewerten die befragten Haushalte den Radverkehr generell als eher schlecht bis schlecht. In Abbildung 15: Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Thema Radverkehr (Fraunhofer IAO). sind die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Thema Radverkehr nochmals grafisch dargestellt.

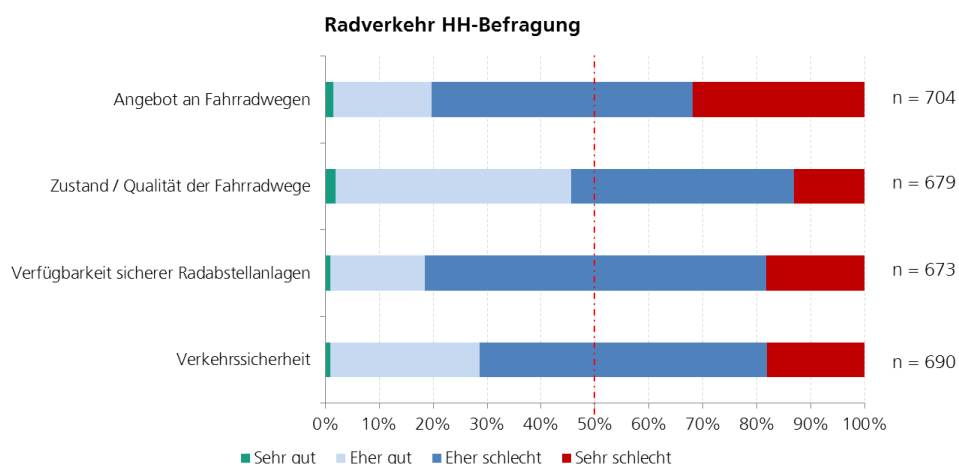


Abbildung 15: Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Thema Radverkehr (Fraunhofer IAO).

3 Radverkehr in Garmisch-Partenkirchen – Die Ziele

3.1 Die politischen Ziele

Ziel dieses Konzeptes ist eine nachhaltige Radverkehrsförderung für Garmisch-Partenkirchen in Gang zu setzen. Unmittelbares Ziel ist somit eine Erhöhung des Radverkehrsanteils (Modal Split). Das bedeutet, dass in erster Linie mehr Menschen aus dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Fahrrad umsteigen. Wie schon in der Einleitung erwähnt wird hier das größte Potential vorrangig im Bereich der Kurzstrecke mit weniger als 10 km Länge gesehen. Hierzu muss wiederum die Radverkehrsförderung gezielt die Hindernisse bekämpfen, die die meisten Menschen am Radfahren hindern sowie auf die spezifischen Bedürfnisse der potenziellen Fahrradfahrer eingehen. An erster Stelle steht hier die Förderung bzw. der Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr. Sie ist essentielle Voraussetzung für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung. An zweiter Stelle steht das Ziel die Akzeptanz für das Verkehrsmittel Fahrrad zu erhöhen und seine Nutzung mit entsprechenden Marketingmaßnahmen zu fördern. An dritter Stelle steht das Ziel durch gezielte Maßnahmen vorhandene Vorteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) abzubauen.

Darüber hinaus bietet die Nutzung des Rades Lösungen für viele gesellschaftliche Herausforderungen wie Energiewende, Klimawandel und Gesundheit. Sie wirkt Bewegungsmangel und Lärmbelastung entgegen und bietet angesichts knapper öffentlicher Kassen und Flächen eine sinnvolle Alternative. Auf diese mittelbaren Ziele einer Radverkehrsförderung sei hier nochmal näher eingegangen:

Radverkehrsförderung ist Teil der Energiewende. Die Energiewende wird heute überwiegend mit Blick auf den Klimaschutz unter dem Aspekt der Stromerzeugung betrachtet. Der Straßenverkehr verbraucht nach dem industriellen Sektor die meiste Endenergie in Deutschland. Deshalb muss eine Verkehrswende erfolgen, in deren Fokus die Nachhaltigkeit steht. Die zentralen Orientierungspunkte dabei sind Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verbesserung des Verkehrs. Durch moderne Stadtplanung mit einer guten Nahversorgung können unnötig lange Wege durch kurze Wege ersetzt werden. Dies vermeidet einerseits Verkehr. Andererseits, je kürzer die Strecken für den Quell- und Zielverkehr sind, desto höher ist das Potential der Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad und die Füße beziehungsweise den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Durch die zunehmende Verbreitung von elektrisch unterstützten Fahrrädern wie Pedelecs oder E-Bikes, ihre Vernetzung mit dem ÖPNV, aber auch Leihradsysteme und gute Radwege- sowie Beschilderungskonzepte wird das dritte Grundprinzip verwirklicht, die Verbesserung, des Verkehrs. Ein weiterer wichtiger Bestandteil dieser Verbesserung des Verkehrs ist der Umstieg auf Elektrofahrzeuge (Autos, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Baufahrzeuge etc.) in Kombination mit regenerativer Energieerzeugung.

Radverkehrsförderung ist Klimaschutz. Etwa 20 Prozent unserer Treibhausgase entstehen durch Mobilität. Um das Ziel die Erderwärmung auf zwei Grad zu begrenzen hat sich die EU deshalb unter anderem dazu verpflichtet, im europäischen Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 20 Prozent und bis zum Jahr 2050 um 70 Prozent im Vergleich zu 2008 zu reduzieren. Deutschland will bis 2020 eine Reduzierung um 40 Prozent im Vergleich zu 1990 erreichen. Während die CO₂-Emissionen insgesamt zwischen 1990 und 2011 um 22 Prozent zurückgingen, sind es im Verkehrssektor lediglich sechs Prozent. Im Ergebnis bringt die Verlagerung kurzer Kfz-Wege bis fünf Kilometer Länge nur eine geringe Änderung der CO₂-Emissionen von ein bis drei Prozent, da der Anteil

dieser Wege an der Fahrleistung niedrig ist. Würde das Fahrrad auch für die von der Bevölkerung als „gut mit dem Fahrrad erreichbar“ wahrgenommenen (weiter entfernten) Ziele genutzt, steigt das Reduktionspotenzial deutlich auf sechs bis elf Prozent der gesamten CO₂-Emissionen des werktäglichen Personenverkehrs. Werden neben der reinen Verlagerung auch Strategien der Verkehrsvermeidung in die Modellrechnungen integriert sind Fahrleistungsrückgänge von 19 bis 38 Prozent bzw. eine CO₂-Minderung von 13 bis 27 Prozent errechnet worden (UBA, 2013). Der Markt Garmisch-Partenkirchen ist Mitglied im Klimabündnis und hat sich somit auch den Zielen des Klimabündnisses unterworfen.

Radverkehrsförderung ist Umweltschutz. 59 % der Deutschen sind vom Straßenverkehrslärm betroffen, etwa 12 % von starkem und äußerst starkem Lärm. Das bedeutet einen massiven Verlust an Lebensqualität und verursacht hohe volkswirtschaftliche Kosten. Der Radverkehr ist sowohl hinsichtlich Luftschadstoffen als auch Lärm fast emissionsfrei und kann daher deutlich dazu beitragen die Luftqualität zu verbessern und Schadstoffemissionen zu verringern. Zudem ist der Flächenverbrauch des Radverkehrs wesentlich kleiner als der des Autoverkehrs. Beim ruhenden Verkehr können z.B. für einen Autoparkplatz acht bis zehn Fahrradabstellplätze geschaffen werden. Dies unterstützt die „Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt“ aus dem Jahr 2007 mit dem Ziel, die zusätzliche Flächeninanspruchnahme für Siedlung und Verkehr deutschlandweit auf 30 ha täglich im Jahr 2020 zu begrenzen. Insbesondere in den Innenstädten kann der Radverkehr daher zu einer effizienteren Nutzung der knappen Verkehrsflächen beitragen.

Radverkehrsförderung ist Gesundheitsförderung. In Deutschland nehmen durch Bewegungsmangel verursachte Krankheiten wie Fettleibigkeit und Herz-Kreislauferkrankungen stark zu und treiben die Kosten nach oben. Heute sind neun Prozent der drei- bis 17-Jährigen übergewichtig, weitere sechs Prozent sogar adipös. Vor 30 Jahren, zwischen 1980 und 1990, lag der Anteil bei der Hälfte. Das hat in zweierlei Hinsicht Folgen: Aus dicken Kindern werden in 85 Prozent aller Fälle auch dicke Erwachsene! Und: Übergewicht hat dramatische Auswirkungen auf die physische und psychische Gesundheit! Das Rad bietet eine einfache Alternative. Denn für die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfohlene halbstündige Bewegung reicht es meist, den Schul- oder Arbeitsweg per Rad zurückzulegen.

Radverkehrsförderung ist Förderung sozialer Teilhabe. Motorisierter Individualverkehr produziert hohe Kosten für den Nutzer. Die Kosten pro Kilometer liegen für ein Auto der „Golfklasse“ bei etwa 44 Euro-Cent. Durch die Förderung des Radverkehrs werden größere Anteile des Haushaltsbudgets für andere Konsumzwecke frei. Für finanziell schwache Haushalte gewährleistet das Fahrrad darüber hinaus Teilhabe und verhindert, dass hohe Mobilitätskosten zu sozialer Ausgrenzung führen. Viele Gebiete sind durch den ÖPNV gar nicht oder nur schlecht angebunden, wodurch z.B. auch viele Arbeitsplätze ohne Auto kaum zu erreichen sind. Durch eine gute Fahrradinfrastruktur wächst die potenziell erreichbare Anzahl von Arbeitsmöglichkeiten insbesondere für Menschen im Niedriglohnsektor. Zudem nimmt in unserer Gesellschaft der Anteil an älteren Menschen ständig zu. Im Jahre 2035 wird mehr als die Hälfte der Bevölkerung über 50 sein und bis 2050 wird jede dritte Person in Deutschland älter als 75 Jahre alt sein. Mit zunehmendem Alter verringert sich aber der Aktionsradius älterer Menschen. Während der Aktionsradius der arbeitenden Bevölkerung bei zirka 18 km liegt, ist dieser mit 5 km bei älteren Menschen deutlich niedriger. Die Radverkehrsdistanzen entsprechen dabei gerade dem Aktionsradius älterer Menschen. Wichtig ist, ihnen deshalb gute Möglichkeiten zum Radfahren zu bieten, um lange aktiv mobil bleiben zu können.

Radverkehrsförderung ist Wirtschaftsförderung. In der Studie „Gesamtwirtschaftlicher Vergleich von Pkw- und Radverkehr“ kommen die Autoren zu dem Schluss, dass die vergleichsweise wenigen Wiener Radfahrer die Übermacht der Autofahrer vereinfacht gesagt quersubventionieren, ganzheitlich betrachtet also mehr in das System einzahlen, als sie entnehmen. Im Falle einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf das Fahrrad würde damit selbst unter Berücksichtigung von millionenschweren Radweg-Bauprogrammen und Imagekampagnen der gesamtwirtschaftliche Nutzen bei vorsichtigen Berechnungen und einem Radverkehrsanteil von sechs Prozent auf 147 Mio. Euro steigen ("Die Presse", Print-Ausgabe, 11.02.2011).

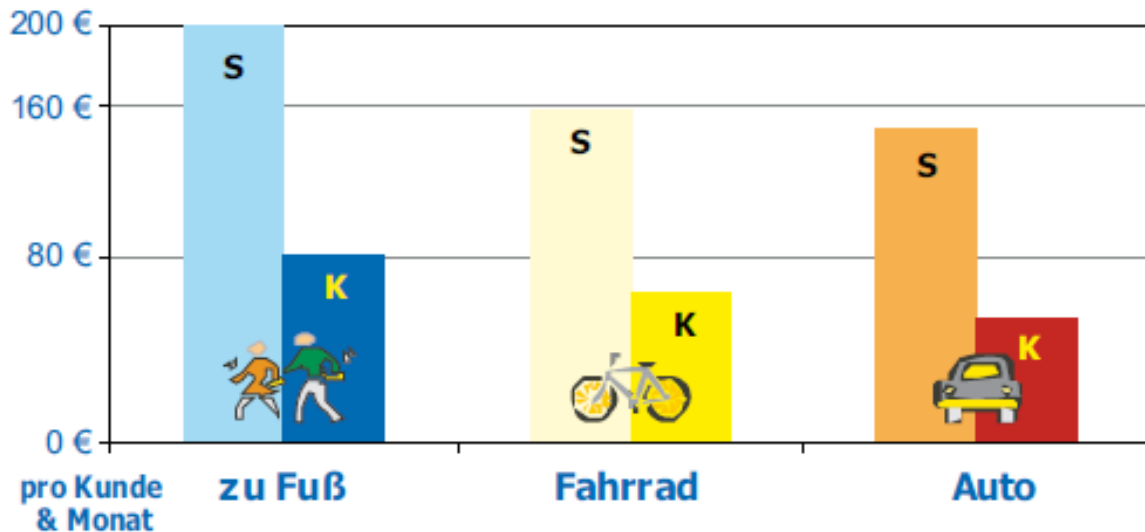


Abbildung 16: Einkaufswert pro Kunde und Monat im Supermarkt (S) bzw. Kaufhaus (K) in Abhängigkeit vom verwendeten Verkehrsmittel.

Auch das Einkaufsverhalten der Radfahrenden ist gegenüber Autofahrern für die Geschäfte von Vorteil. So lag laut einer Studie in Münster der Umsatz pro Kunde und Monat bei Einkäufen im Supermarkt bei Radfahrern im Durchschnitt um 10 Euro höher als bei Autofahrern (Abbildung 16: Einkaufswert pro Kunde und Monat im Supermarkt (S) bzw. Kaufhaus (K) in Abhängigkeit vom verwendeten Verkehrsmittel.).

Neben der Bedeutung für den Alltagsradverkehr ist ein positiver Einfluss einer Radverkehrsförderung auch auf den Radtourismus und somit auf einen wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Kommune nicht zu unterschätzen. Eine vorhandene Infrastruktur für den Radverkehr erhöht auch das Potential für den Radtourismus. Schon alleine das Ziel sich als radfahrfreundliche Kommune zu präsentieren wird die Neugier des Radtouristen und seine Bereitschaft diese Destination auszuprobieren erhöhen. Wichtig hierfür wird die Qualität der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes sein. Gradmesser hierfür ist sicherlich das Gefühl der Besucher für die Authentizität des Radfahrens vor Ort, also dass und wie Garmisch-Partenkirchen die Form der stressfreien Mobilität mit dem Fahrrad unabhängig vom individuellen Ziel des Einzelnen (vor)lebt.

3.2 Die Wünsche und Ziele der Bürgerinnen und Bürger

Wie bereits aus den vorangegangenen Kapiteln ersichtlich, kommt dem Radverkehr einerseits eine Favoritenrolle als Verkehrsträger für kurze bis mittlere Distanzen innerhalb des Marktgebiets zu. Andererseits wird die Radverkehrsinfrastruktur überwiegend negativ beurteilt. Aus dieser Diskrepanz ergeben sich die Ziele, die in Kapitel 2.1 angeführt wurden. Darüber hinaus können weitere konkrete Zielvorstellungen bzw. Anforderungen durch die durchgeführte Haushaltsbefragung identifiziert werden.

Das Hauptinteresse der Bevölkerung bezüglich der Radwege liegt in einer sinnvollen und bedarfsgerechten Erschließung eines Radwegenetzes. Dieses soll zum einen die beiden Stadtteile Garmisch und Partenkirchen sicher und direkt miteinander verbinden und zum andern die viel genutzten Nord-Ost-Trassen sowie die Anrainergemeinden bei der Erschließung berücksichtigen. Damit einhergehend wünschen sich die Bürger eine aussagekräftige und leicht verständliche Beschilderung. Somit würde eine intuitive Nutzung durch Einheimische wie auch durch die Gäste Garmisch-Partenkirchens gegeben sein.

Der von den Befragten bemängelte Zustand der vorhandenen Fahrradwege sollte im Zuge des Radwegekonzeptes verbessert werden. Die bestehenden Radwege müssen überarbeitet werden, da diese zum Teil durch Nutzung und Wettereinflüsse nur noch mit Einschränkungen nutzbar sind. Es sollte zudem bei der Realisierung neu anzulegender Fahrradinfrastruktur auf das stringente Einhalten der entsprechend gesetzlichen Bestimmungen geachtet werden. Die Qualität der Radwege wurde durch die Mehrheit der befragten Bevölkerung als eher schlecht bis schlecht bewertet. In weiteren Gesprächen wurde ersichtlich, dass vor allem die Breite, die gemeinsame Nutzung mit Fußgängern auf stark frequentierten Wegen und das inkonsequente Verbauen von abgesenkten Bordsteinen besonders kritisch angesehen werden.

Abgeleitet aus den Befragungsergebnissen kann ein gesteigertes Interesse nach sicheren Radabstellanlagen angeführt werden. Dabei würde durch den Aufbau derartiger Abstellanlagen an Mobilitätsknoten und in hoch frequentierten Zonen die Radnutzung positiv beeinflusst werden. Im Zuge der vermehrten Verbreitung von elektrisch unterstützten Fahrrädern ist darauf hinzuweisen, dass beim Aufbau von Radabstellanlagen die Integration von Ladepunkten durchgeführt bzw. vorbereitet werden sollte.

Neben der vorgestellten Befragung wurde im März und April 2016 ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt. Hierzu wurde dieses Konzept für die Bürgerinnen und Bürgern online oder als Printausgabe zur Kopie freigegeben und entsprechende Anmerkungen, Korrekturen sowie weitere Vorschläge und Prioritätensetzungen eingefordert. Die entsprechenden schriftlichen Eingaben wurden im Rahmen eines Bürgerworkshops am 15.04.2016 diskutiert. Die einzelnen Eingaben und deren Würdigung sind im Anhang (Kapitel 8.3) ausgeführt. Diese Eingaben werden als Teil des vorliegenden Radverkehrskonzeptes betrachtet und im Zuge der Umsetzung berücksichtigt.

Die Anforderungen aus der Bevölkerung dienen dazu, die generelle Radwegeinfrastruktur zu verbessern, um auf diesem Weg einen effizienteren, klimafreundlichen und gesundheitsfördernden Individualverkehr zu gewährleisten. Doch sollten alle Maßnahmen stets dazu dienen die Radfahrsicherheit sowie die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Der momentane Zwang zur Entscheidung für die Mitbenutzung der teils stark befahrenen Straßen oder die ordnungswidrige Nutzung der Gehwege durch die Radfahrer resultiert in einem gesteigerten Gefährdungsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer. Somit ist die Trennung von Rad-, Fuß- und motorisiertem Verkehr das zentrale Verlangen der Bevölkerung. Über individuelle, jedoch dem Gesamtmobilitätsaufkommen angepassten Radverkehrslösungen kann dem Anspruch an ein optimiertes und dennoch sicheres Radwegekonzept Rechnung getragen werden.

4 Das Maßnahmenprogramm

Das Maßnahmenprogramm besteht aus den gesamtverkehrskonzeptionellen Voraussetzungen, die realisiert werden sollten, um das Radverkehrskonzept erfolgreich zu gestalten, einer Grundkonzeption mit entsprechenden Planungsregeln für den Radverkehr, dem Maßnahmenkatalog mit allen Einzelmaßnahmen zur Herstellung und Erhaltung des Radverkehrsnetzes sowie den sonstigen infrastrukturellen Maßnahmen, die im Wesentlichen die Beschilderung und den ruhenden Radverkehr betreffen.

4.1 Die gesamtverkehrskonzeptionellen Voraussetzungen

Radfahrer sind Verkehrsteilnehmer und der Umgang mit der Radverkehrsförderung ist somit Teil der örtlichen Verkehrspolitik. Wie in den politischen Zielen beschrieben, soll die Radverkehrsförderung gezielt die Hindernisse bekämpfen, die die meisten Menschen am Radfahren hindern sowie auf die spezifischen Bedürfnisse der potenziellen Fahrradnutzer eingehen. Als ein wichtiger Aspekt dieser spezifischen Bedürfnisse ist sicherlich die **Verkehrssicherheit** zu nennen. Diese leidet unter anderem überall dort, wo Verkehrsteilnehmer mit zu großen Geschwindigkeitsunterschieden auf einem gemeinsamen Verkehrsweg geführt werden. Also z.B. Radfahrer auf Fußgängerwegen oder aber Radfahrer auf Bundesstraßen. Anders herum betrachtet kommen unter diesen Bedingungen im Wesentlichen zwei Möglichkeiten in Betracht die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Man trennt die Verkehrsteilnehmer mit zu unterschiedlicher Fortbewegungsgeschwindigkeit räumlich oder man begrenzt die Geschwindigkeit des schnelleren Teilnehmers. Eine räumliche Trennung ist allerdings nicht immer möglich bzw. ist oft mit baulichen Maßnahmen verbunden, die wiederum hohe Kosten mit sich bringen. Deshalb sollte diese also nur dann erfolgen, wenn eine Geschwindigkeitsreduktion nicht sinnvoll ist (z.B. Auto und Fahrrad auf Bundesstraßen) oder nicht funktioniert, weil sie nicht eingehalten wird oder nicht kontrollierbar ist (z.B. Fahrrad und Fußgänger in Fußgängerzonen). Ein hervorragendes und preiswertes Mittel für die Kommunen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten im Rahmen der Straßenverkehrsordnung bilden hier die **Tempo30-Zonen**.

Die zusätzliche Einrichtung dieser Tempo 30–Zonen stellt einen wichtigen Baustein für das hier vorgeschlagene Radverkehrskonzept in Garmisch-Partenkirchen dar. Deshalb wurde das lokale Ordnungsamt beauftragt einen entsprechenden Vorschlag zur Erweiterung der bestehenden Tempo30-Zonen im Rahmen der Straßenverkehrsordnung zu erarbeiten. Das Ergebnis ist in Abbildung 17 dargestellt. Die rot gefärbten Straßen markieren die verbleibenden Tempo-50-Strecken. Dies sind in der Regel die beiden Bundesstraßen (B2 und B23), quasi außerörtliche Verbindungsstraßen (z.B. Riessersee oder Pflegersee) und die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (z.B. St. Martinstraße). Zu Zeit ist in der Regel eine weitere Reduktion der Tempo-50-Strecken, insbesondere bei den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, nicht ohne bauliche Maßnahmen möglich. Mittelfristig sollen aber diesbezüglich weitergehende Prüfungen zum Ausbau des Tempo-30-Bereichs durchgeführt werden. Wie man durch die Verteilung der grünen Bereiche in Abbildung 17 erkennen kann, sind etwa 50% der Gemeindestraßen durch bereits bestehende Tempo-30-Zonen abgedeckt. Die lila gefärbten Bereiche eröffnen das Potential für den Ausbau der Tempo-30-Zonen. Diese sollten im Zuge der geplanten Radverkehrsförderung mit höchster Priorität realisiert werden.

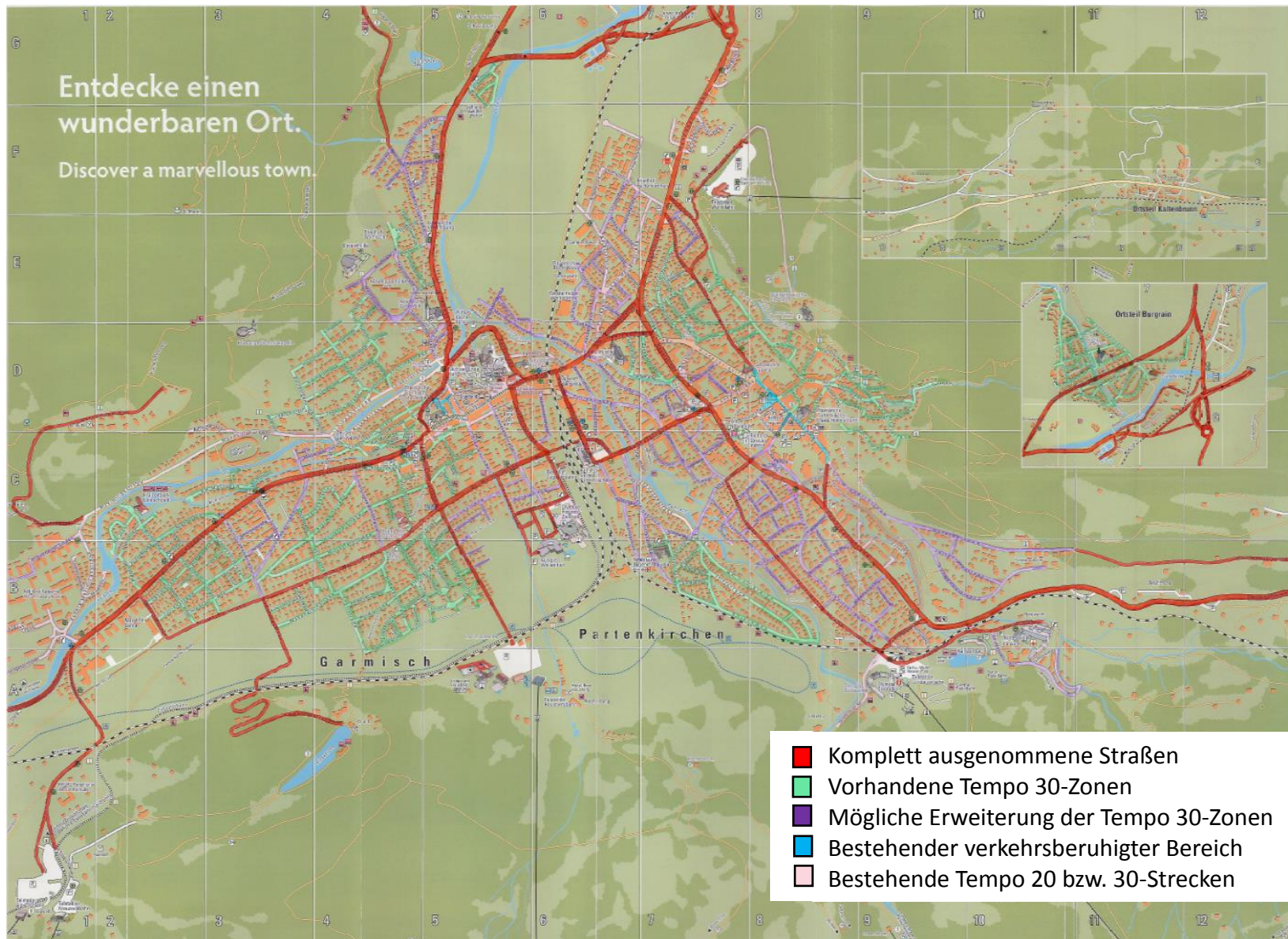


Abbildung 17: Karte von Garmisch-Partenkirchen mit den verbleibenden Tempo-50-Strecken (rot), den bereits vorhandenen Tempo-30-Zonen (grün) und den Bereichen mit den geplanten Tempo-30-Zonen (lila). Zudem sind verkehrsberuhigte Bereiche (blau) und einzelne Strecken mit Tempo 20 bzw. Tempo 30 aus Gründen der lokalen Verkehrssicherheit (z.B. Kindergärten und Schulen) eingezeichnet.

Neben der zu großen Unterschiede in der Fortbewegungsgeschwindigkeit ist die **Unübersichtlichkeit der Verkehrswege** Hauptrisiko für die Verkehrssicherheit. Diese Unübersichtlichkeit kann dabei durch bauliche Einschränkungen, parkende Fahrzeuge oder aber durch zu komplexe Verkehrsräume bedingt sein. Letzteres gilt besonders im Hinblick auf die sehr jungen Verkehrsteilnehmer auf dem Schulweg. Gerade an diesen Stellen ist aber dann eine Führung des Radverkehrs notwendig. Im Zuge der Realisierung des Radverkehrsnetzes auf der Basis des vorliegenden Konzeptes sollen solche Brennpunkte entschärft werden, die in Abbildung 18 durch große Kreise markiert sind (hohe Anzahl an Verkehrsunfällen mit Radfahrbeteiligung).

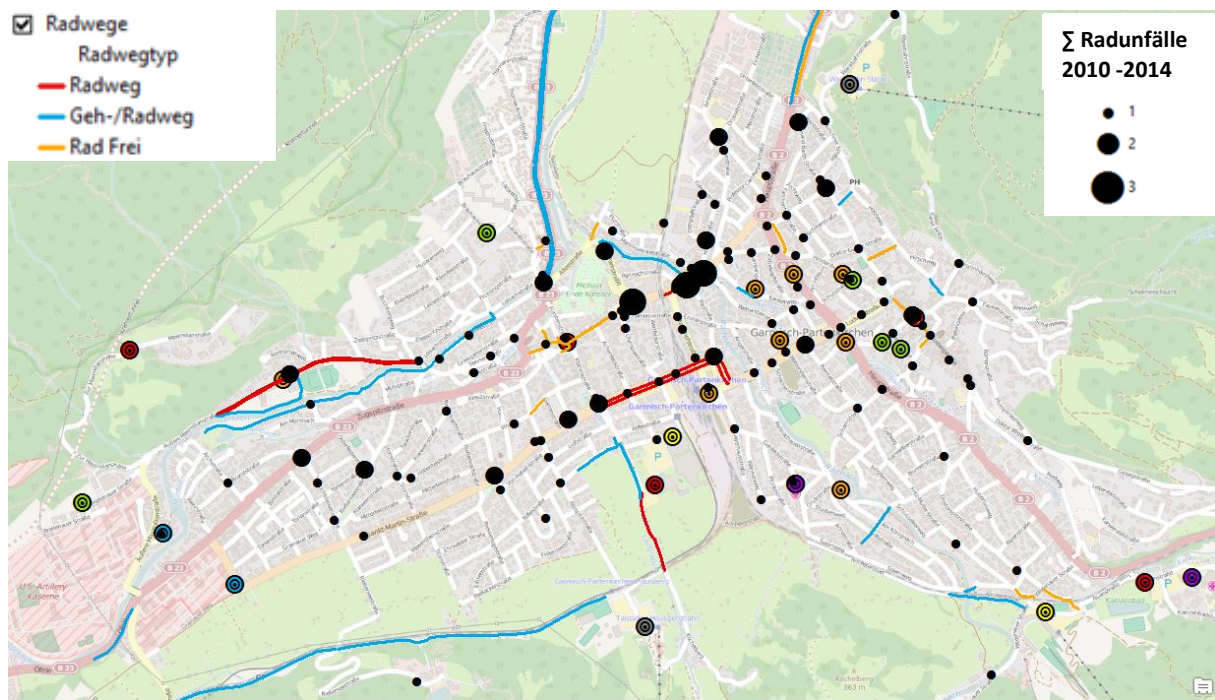


Abbildung 18: Die Summe aller Unfälle mit Radfahrbeteiligung in Garmisch-Partenkirchen zwischen 2010 und 2014. Die größten Brennpunkte liegen in der von-Brugstrasse Ecke Wetterstein- und Martinswinkelstraße sowie am Garmischer Einkaufszentrum, GEP (Fraunhofer IAO).

Interessanter Weise war genau die Frage nach der gegebenen Verkehrssicherheit an verschiedenen Brennpunkten u.a. auch in der Fußgängerzone Ausgangspunkt für die Erarbeitung dieses Radverkehrskonzeptes. Einerseits wurde hier vehement ein Radfahrverbot für die Fußgängerzone gefordert. Andererseits wurde aber der Lieferverkehr insbesondere auch außerhalb der vorgesehenen Lieferzeiten kaum als Problem gesehen. Ein Verbot von Fahrrädern in der Fußgängerzone bei gleichzeitiger Beibehaltung der Lieferverkehrsregelung ohne eine Ausweichroute für den Radverkehr anbieten zu können wäre aber aus Sicht der Radfahrer zu Recht als nicht hinnehmbar empfunden worden. Deshalb wurde hier dringend nach einem Konzept zur Regelung dieses Problems gesucht und entwickelte sich dann Schritt für Schritt mit anderen Brennpunkten hin zu einem Radverkehrskonzept für Garmisch-Partenkirchen.

Ein weiteres wichtiges Maßnahmenpaket, das in letzter Konsequenz einer eigenständigen und detaillierten Betrachtung bedarf, betrifft die Beseitigung physischer Barrieren in den Städten und Gemeinden, die den Bewegungsradius insbesondere von Menschen mit körperlichen oder geistigen Behinderungen beeinträchtigen und deren Teilhabe am öffentlichen Leben gefährden können. Diese physischen Barrieren „behindern“ jedoch auch andere Personengruppen, wenn auch nur vorübergehend: zum Beispiel Eltern mit Kinderwagen, für die bereits normale Treppenstufen zu einer

hohen Hürde werden können, jüngere Menschen, die aufgrund einer Sportverletzung auf Gehhilfen angewiesen sind, gebrechliche Senioren, die ihren Einkauf nur mit Hilfe eines Rollators erledigen können, aber eben auch Fahrradfahrer. Der Abbau von physischen Barrieren, also „**Barrierefreiheit**“, kommt demnach allen Bürgerinnen und Bürgern zugute. Sie ist aber speziell auch für den Radverkehr eine wichtige Synergie im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes.

Viele Radwege, die in diesem Konzept vorgestellt werden, kreuzen Eisenbahnlinien und unterliegen im Kreuzungsbereich dem **Eisenbahnkreuzungsgesetz**. Zur Realisierung dieser Strecken ist es somit von entscheidender Bedeutung die kommunalen Ziele im Rahmen dieses Konzeptes den entsprechenden Genehmigungsbehörden der Deutschen Bahn AG zur Kenntnis zu geben und deren Umsetzung abzustimmen.

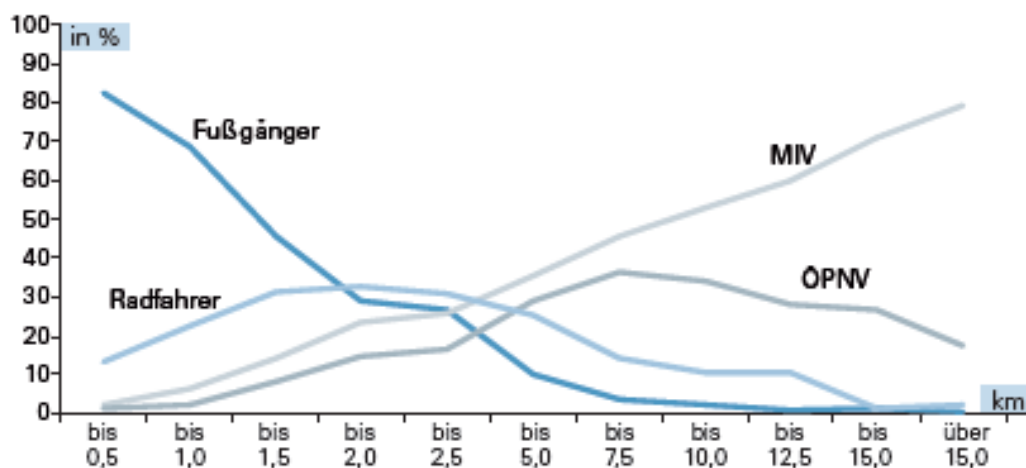
Trotzdem das Fahrrad ein umweltfreundliches und stadtverträgliches Verkehrsmittel ist, gibt es bei jeder Um- oder Ausbaumaßnahme zur Förderung des Radverkehrs auch Konflikte mit dem Natur- und Umweltschutz, der Ortsgestaltung oder natürlich auch den Belangen anderer Verkehrsteilnehmer. Beispiele mit Auswirkungen auf den Naturschutz sind die Befestigung und damit Versiegelung von Flächen oder die Entfernung von Bäumen, Eingriffe in den Artenhaushalt oder die Gewässerökologie. Maßgeblichen Einfluss auf die Ortsgestaltung hat z.B. die eventuelle Verbreiterung von Straßenräumen. **Die Schaffung des Raumes für die neue Infrastruktur** ist aber eine sehr wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung dieses Radverkehrskonzeptes. Es ist unabdingbar, dass Raum, der im Moment durch andere Verkehrsteilnehmer belegt wird, neu verteilt werden muss. Diese Konkurrenz um Flächen oder aber auch Freigabezeiten an Ampeln wird Auswirkungen haben auf Fußgänger und ÖPNV-Nutzer oder auch auf Fahrspuren oder Parkflächen des Autoverkehrs. Dies wiederum birgt ein hohes Potential an Konflikten, denen man durch rechtzeitige Aufklärung und intensive Kommunikation entgegen steuern muss.

Wir nehmen für alle Verkehrsmittel den hohen Komfort in Anspruch von Tür zu Tür fahren zu können. Wenn wir allerdings die Verkehrsmittel im Umweltverbund stützen wollen, müssen wir darauf Rücksicht nehmen, dass Busse und Bahnen in der Regel hierzu nicht in der Lage sind. Dies kann nur durch das Fahrrad oder aber durch den MIV - je nach Parkplatzsituation - geleistet werden. Wenn wir das Ziel ernstnehmen, durch gezielte Maßnahmen vorhandene Vorteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) abzubauen, dann sollte dieser Komfort z.B. von Tür zu Tür fahren zu können alleine dem Fahrrad zukommen. Dies erfordert eine Neuordnung des **ruhenden Verkehrs** in Garmisch-Partenkirchen. Wir schlagen hier konzeptionell eine Wendung hin zu einem reinen **Anliegerparken in den inneren Ortsbereichen** mit einer entsprechenden Parkplatzverknappung und intensiverer Nutzung vorhandener Parkplätze (z.B. Parkhäuser) vor und eine gleichzeitige Abdeckung der sonst benötigten Parkplätze (Besucherparkplätze) durch Ausweisung neuer oder intensiverer Nutzung vorhandener Parkplätze im Bereich der Hauptverkehrsstraßen. Als Anlieger werden hier ausschließlich Anwohner und Geschäftsinhaber vorgesehen. Ein Vorschlag zur Ausgestaltung eines entsprechenden Anliegerparksystems befindet sich in der Bearbeitung des Ordnungsamtes Garmisch-Partenkirchen.

Eine solche Reduktion der Parkplätze innerorts lässt zudem einen positiven Effekt auf das Ortsbild und eine Reduktion des doch nicht unerheblichen Parksuchverkehrs erwarten. Gleichzeitig sollte man bei neuen Tiefbaumaßnahmen auch dementsprechend auf die Schaffung von PkW-Stellplätzen verzichten und sich auf die Errichtung reiner Zulieferparkplätze oder behindertengerechter Parkplätze beschränken. Im Zuge dieser Änderungen regen wir hier zudem eine Neufassung der **Stellplatzsatzung** für Garmisch-Partenkirchen an, in der auch die entsprechenden Regelungen für Fahrradparken integriert werden können (siehe Kapitel 4.4.4).

Ein weiteres Gesamtverkehrsproblem ist der **hohe Durchgangsverkehr** mit bis zu ??? Autos/Stunde, der die Leistungsfähigkeit beider Bundesstraßen mehr als ausreizt. Es ist zu erwarten, dass sich dieses Problem mit der Fertigstellung der Umgehung von Oberau noch verstärken wird. Dies hat unmittelbar Auswirkungen auf die sowieso schon grenzwertige Sicherheitslage für den Radverkehr auf beiden Bundesstraßen und ihrer Querung. Beide Bundesstraßen obliegen aber dem Einflussbereich des staatlichen Bauamts in Weilheim und nicht der Kommune. Es muss hier also versucht werden auf das staatliche Bauamt einzuwirken und eine gemeinsam tragfähige Lösung für die nächsten Jahre im Sinne des vorliegenden Radverkehrskonzeptes zu finden. Mittelfristig ist hier sicherlich eine umweltverträgliche Ortsumgehung mittels Tunnellösungen anzustreben. Die jetzigen Bundesstraßen würden dann in den Einflussbereich der Kommune fallen und könnten entsprechend dem Radverkehrskonzept nachgerüstet werden.

Idealerweise, insbesondere bei weiteren Strecken, legen wir im Alltag unsere Wege mit mehreren Verkehrsmitteln zurück. Nutzen wir hierzu ein öffentliches Verkehrsmittel, so ist die „letzte Meile“ oft nicht abgedeckt und das Fahrrad für diese „letzte Meile“ in vielen Fällen das ideale Verkehrsmittel (Abbildung 19). Diese **Multimodalität** schafft Verknüpfungen zwischen einfach und verlässlich zu nutzenden Wegen, Fahrtmöglichkeiten und Dienstleistungen. Eine wesentliche Bedingung für die Kombination von Fahrrad und „Umweltverbund“ (Bus, Tram, Zug) sind ausreichende, komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen des ÖPNV. Den Bedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen (Gäste, Pendler, Aneinanderreihung von Zielen in Form einer Wegekette.....), so unterschiedlich sie auch sind, ist gemeinsam, dass der Wechsel von einem zum anderen Verkehrsmittel auf möglichst kurzem Weg geschehen soll. Dies beschreibt die Anforderungen an eine Verkehrsplattform bzw. eine Mobilitätsstation an die auf verschiedene Angebote des örtlichen sowie überörtlichen Verkehrs zugegriffen werden kann. Diese Umsteigeplätze sind somit wichtige intermodale Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (**Intermodalität**).



Quelle: Stadtwerke Tübingen GmbH/Ing. Büro IVAS

Abbildung 19: Beispiel einer Reiseweitenverteilung der Verkehrsmittel als Basis einer optimalen Planung für multimodalen Verkehr (Stadtwerke Tübingen GmbH/Ing. Büro IVAS).

Mögliche Standorte solcher **Mobilitätsstationen** in Garmisch-Partenkirchen werden zu Zeit in Kooperation mit der Bundeswehrhochschule in Neubiberg geprüft und eine Standardstation für den Ort planerisch ausgearbeitet. Idealerweise wird der Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie eine Start–Ziel–Führung mit verschiedenen Verkehrsträgern von einer Smartphone-Applikation

unterstützt. Dabei kommt einer Fläche in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs, die die Abdeckung aller Verkehrsmittel ermöglicht eine zentrale Bedeutung zu. In unmittelbarer Nähe zueinander befinden sich bzw. sind vorgesehen:

- Haltepunkt der Deutschen Bahn
- Haltepunkt der Bayerischen Zugspitzbahn
- Haltepunkt verschiedener Buslinien (Ortsbusse, RVO, Fernbusse)
- Angebote für Leihfahrräder
- Angebote für Mietwagen
- Taxistand
- Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) bzw. Parkplätze für PKW (P+R)
- Angebote für Car-Sharing und E-Fahrzeugverleih

Selbstverständlich muss eine entsprechende Anbindung dieser Station an das Radwegenetz erfolgen. Aufgrund der noch offenen Ausgestaltung und Lage dieser Station sowie aufgrund der noch unklaren Bebauung auf den betroffenen und angrenzenden Arealen um den Bahnhof ist dies aktuell nur eingeschränkt möglich.

Über die Frage der intermodalen Anbindung verschiedener Verkehrsmittel hinaus sind auch weitere Synergien zwischen den Verkehrsmitteln denkbar. So kann z.B. eine **Busspur** oder aber auch eine Umrüstung der Signalanlagen für den ÖPNV auch durchaus von Fahrrädern oder Taxis mitgenutzt werden, um diese Verkehrsmittel zu begünstigen. Die Umsetzung von solchen Maßnahmen und ihrer Nutzungsstrategie erfordert eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten und Verantwortlichen. Hierzu muss aber noch ein geeigneter Rahmen bzw. Gremium geschaffen werden. Ein Vorschlag hierzu wird im Kapitel Umsetzungsstrategien gemacht.

Der Radverkehr ist - stärker als die Nutzung des ÖPNV oder des MIV - von der **Witterung** abhängig. Dies führt zu witterungsbedingten Schwankungen der Radnutzung mit entsprechend geringerer Nachfrage in den Wintermonaten mit Schnee und bei starkem Regen. Zur Erhöhung der Radnutzung bei schlechter Witterung soll deshalb eine angenehme und sichere Nutzung des Rades auch bei schlechter Witterung erleichtert werden. Dies erfordert einen effektiven Winterdienst, der zumindest eine eingeschränkte Nutzung der Radwege auch während der schneereichen Wintermonate erlaubt. Deshalb sollten die Radwege für den Alltagsgebrauch weitestgehend eine Asphaltierung aufweisen und in einem guten Zustand sein, was deren Nutzung bei Regen und deren Räumung im Winter erleichtert. Diese geräumten Radwege sollten dann noch ein grobes Wegenetz aufweisen. Die konkrete Frage des Winterdienstes für Radwege, also welche Wege dann mit welcher Priorität geräumt werden, wird erst im Zuge der Herstellung einzelner Abschnitte des Radwegenetzes gestellt und beantwortet werden. Generell ist davon auszugehen, dass der größte Aufwand diesbezüglich in den zentralen Ortsbereichen betrieben werden wird. Ein weiterer Anreiz für die Radnutzung bei schlechter Witterung stellt ein Angebot überdachter Radabstellplätze im öffentlichen Raum und an öffentlichen und privaten Gebäuden dar.

Auch sich ändernde Rahmenbedingungen in Technologie und Gesellschaft haben Auswirkungen auf den Radverkehr. So wächst derzeit die Nutzung von elektrisch unterstützten Fahrrädern wie **Pedelecs** oder **E-Bikes** stark an. Die durch die Motorunterstützung höheren Reisegeschwindigkeiten verstärken

den Bedarf nach einer sehr guten und sicheren Infrastruktur. Größere Breiten erlauben entspanntes Fahren auch mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, größere Kurvenradien, lange durchgehende Verbindungen und durchgehend gut fahrbare Beläge erhalten eine noch größere Bedeutung als bisher. Zugleich ist dieser Trend eine Chance, die großen Potenziale des Fahrrades auch über größere Wegelängen stärker zu nutzen. Zudem werden auch die mehr werdenden älteren Menschen verstärkt die elektrische Unterstützung in Anspruch nehmen. Die Nutzung des Fahrrades wird sich also grade auch in diesen Generationen ausweiten bzw. der bisherige Bedeutungsverlust des Radfahrens im Alter wird sich verringern. Die Nutzung dieser relativ schnellen Fahrräder durch möglicherweise nicht mehr so gewandte und reaktionsschnelle Menschen erfordert ebenfalls eine Verbesserung der Infrastruktur, um die Sicherheit zu erhöhen.

4.2 Die Grundkonzeption des Radverkehrsnetzes

Das hier vorgelegte Radverkehrskonzept ist eine Ideensammlung, es dient der Systematisierung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen. Die Vorschläge wurden i.d.R. noch nicht planerisch durchgearbeitet, auch noch nicht oder nur z. T. oberflächlich mit betroffenen und zuständigen Stellen abgestimmt. Alle Maßnahmen wurden jedoch unter Zuhilfenahme der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA, Ausgabe 2010) entworfen, die den straßenbautechnischen Rahmen und die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen darstellen. Die ERA ergänzen und vertiefen die maßgeblichen planerischen und entwurfstechnischen Richtlinien, insbesondere die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt, Ausgabe 2006). Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) bildeten die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen, die zur Regelung des Radverkehrs herangezogen wurden.

4.2.1 Die Planungsgrundlagen und Führungsformen

Als wichtigste gesamtverkehrskonzeptionelle Voraussetzung und damit als planerische Grundlage für das vorliegende Radverkehrskonzept ist die Ausweitung der Tempo-30-Zonen. Durch diese Maßnahme wird der Ort quasi in Tempo-30-Bereiche und entsprechende Tempo-50-Strecken eingeteilt. Diese Einteilung ermöglicht nun die Festlegung der Führungsform für die zu planenden Radverkehrsanlagen.

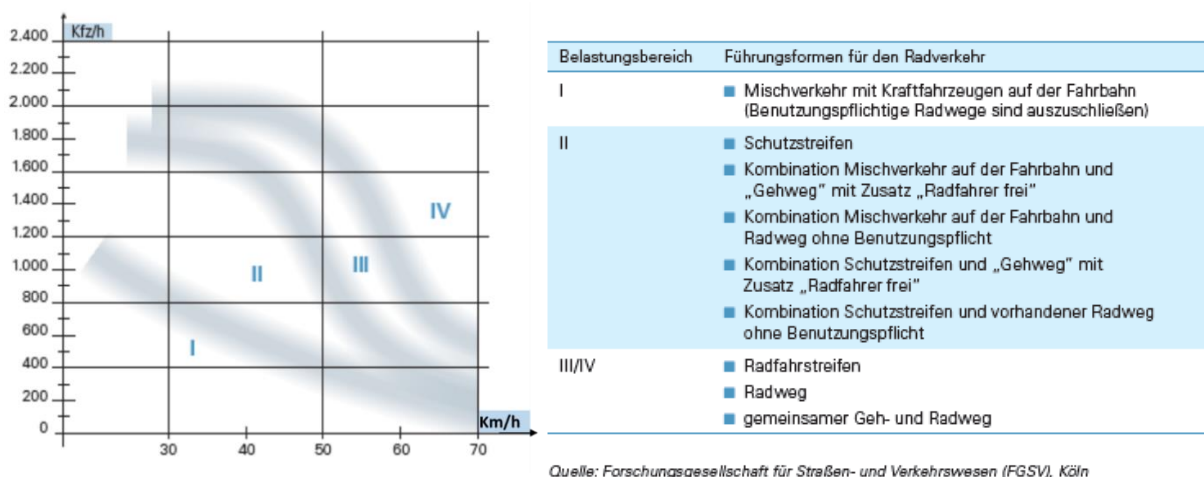


Abbildung 20: Belastungsbereiche und entsprechende Führungsformen zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen. (ERA 2010 und Kaulen, 2013)

Für die Planung der Radverkehrsanlagen sollte, wie in Abbildung 20 dargestellt, bei der Vorauswahl der Führungsform die Kfz-Belastung und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße herangezogen werden. Auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis zu 30 km/h ist allein aufgrund der geringen Geschwindigkeitsunterschiede der Mischverkehr auf der Fahrbahn die regelmäßige Lösung (Abbildung 20 und Abbildung 21, Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn). Bei Straßen innerorts mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sind bei der Radverkehrsführung die Sicherheitsfragen infolge hoher Geschwindigkeitsdifferenzen besonders zu gewichten. In der Folge werden teilweise Separation und getrennte Führungen der Verkehrsteilnehmer die erste Wahl sein (Abbildung 21).

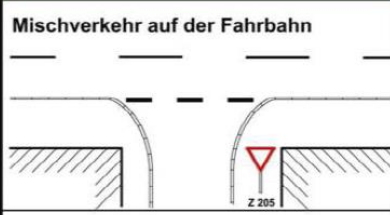
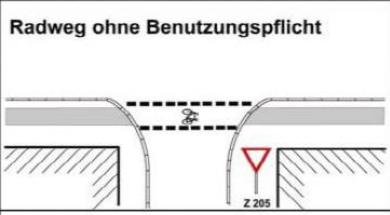
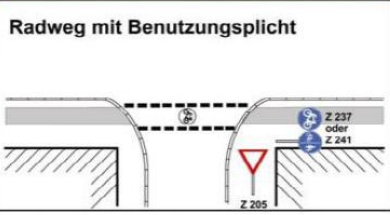
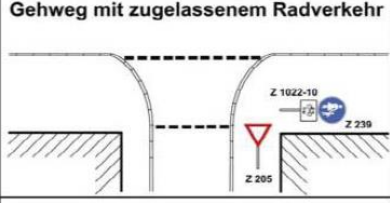
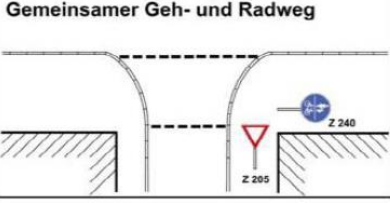
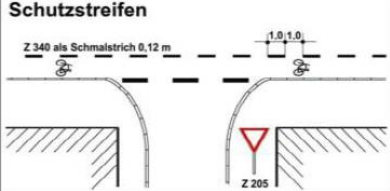
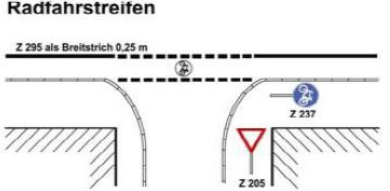
Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn	Mischverkehr (mit teilweiser Separation)	Trennen vom Kfz-Verkehr
Mischverkehr auf der Fahrbahn 	Radweg ohne Benutzungspflicht 	Radweg mit Benutzungspflicht 
	Gehweg mit zugelassenem Radverkehr 	Gemeinsamer Geh- und Radweg 
	Schutzstreifen 	Radfahrstreifen 

Abbildung 21: Die wichtigsten Radverkehrsanlagen in Abhängigkeit von den drei Führungsformen I: Mischverkehr, II: Mischverkehr mit teilweiser Separation und III/IV: Trennung vom Kfz-Verkehr.

Ausgangspunkt für die Planung des Radverkehrsnetzes waren einerseits die Verkehrssicherheit (Lage unfallträchtiger Brennpunkte) und eine Befriedigung des alltäglichen Quell- und Zielverkehrs. Letzterer orientiert sich dabei an den wichtigsten Zielen des Alltags, wie z.B. der Schulen, des Arbeitgebers, der Behörden, der Geschäfte etc. Anhand der Lage und innerörtlichen Verteilung dieser Einrichtungen wurden in einem ersten Schritt schematische Achsen definiert, die eine grobe Verbindung dieser Einrichtungen darstellen. Ein weiteres Kriterium für die Ausrichtung der Achsen waren die Anschlusspunkte für den Radverkehr in die Nachbargemeinden, also Richtung Mittenwald, Burgrain/Farchant und Grainau/Ehrwald. Diese schematischen Achsen sind in Abbildung 22 dargestellt.

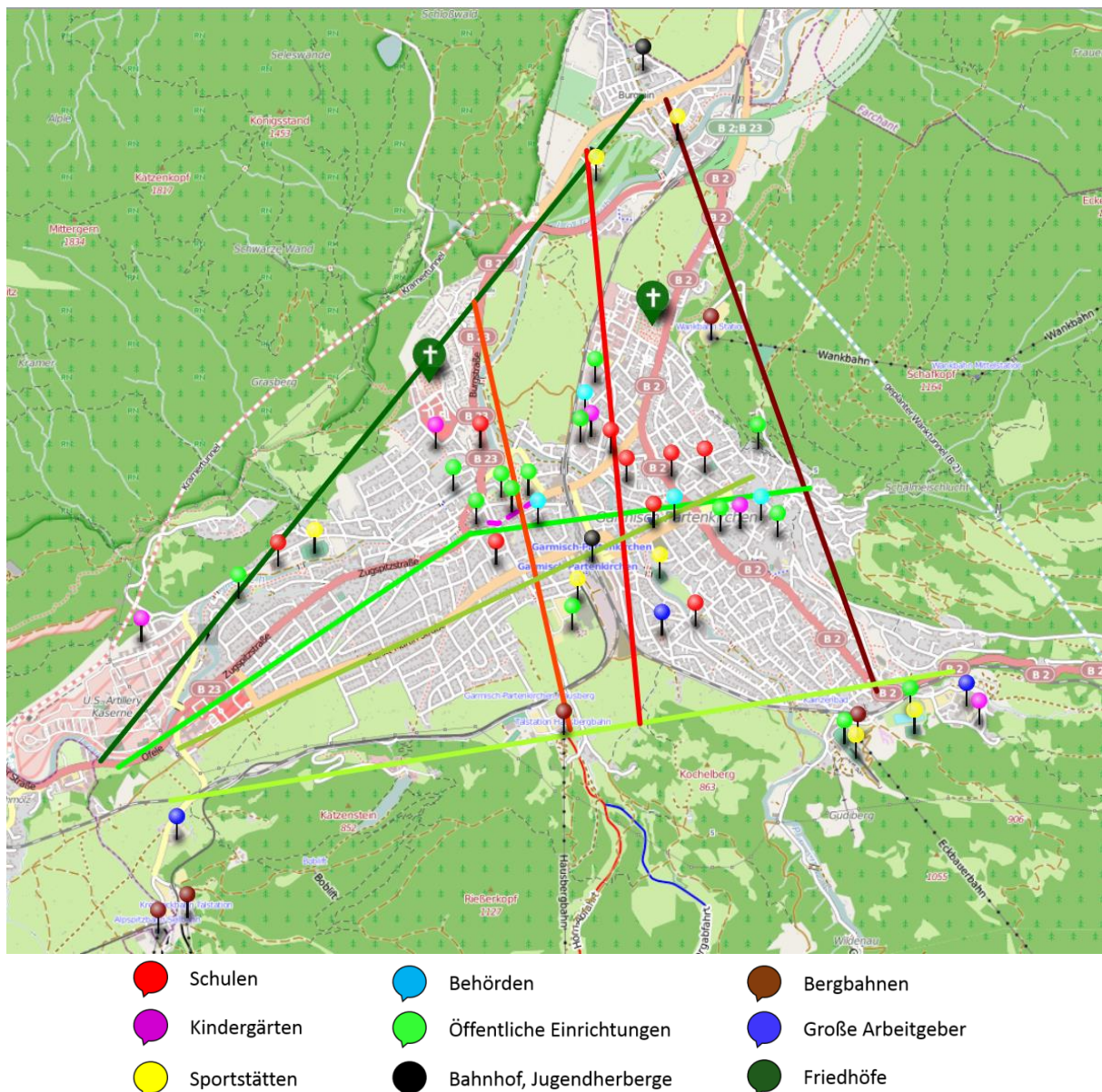


Abbildung 22: Wichtige Einrichtungen für den Zielverkehr und ihre Verbindung durch die schematischen Radverkehrsachsen.

4.2.2 Die grundkonzeptionellen Regeln

Mit Hilfe den Abbildungen 17 und 18 sowie den Abbildung 20-24 wurden folgende Grundregeln für die Radverkehrsführung in Garmisch-Partenkirchen erstellt:

Innerorts wird der Radverkehr in der Regel beim Autoverkehr, also auf der Fahrbahn, angesiedelt. Nach einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen ist das Benutzen eines Radweges an Kreuzungen, wie in Abbildung 23 dargestellt, mit einem bis zu fünffach höheren Risiko verbunden als das Fahren auf der Fahrbahn (Abbildung ??, R. Schnüll et al., 1992).

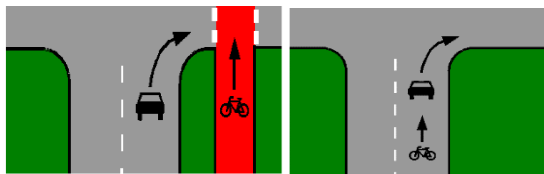


Abbildung 23: Problematik der rechtsabbiegenden PkW an Knotenpunkten im Falle eines vorhandenen baulich abgesetzten Radweges (a) und auf der Fahrbahn geführten RadfahrerInnen (b). Fall (a) führt dabei fünfmal häufiger zu Unfällen:

rechtsabbiegende Kfz-Fahrer achten nicht auf geradeausfahrende Radfahrer rechts von ihnen, obwohl diese bevorrechtigt sind. (ADFC, 2008)

Eine gemeinsame Wegenutzung von Radfahrern und Fußgängern soll innerorts, wo immer möglich, vermieden werden. Bereits bestehende gemeinsame Verkehrswege sollen Schritt für Schritt beseitigt werden. Die Fußgängerzone wird deshalb nur noch nachts (etwa ab den Ladenschlusszeiten) und zu Zeiten des Lieferverkehrs für den Radverkehr nutzbar sein. Für die übrigen Zeiten wird eine Alternativroute angeboten. Als Grundlage für weitere Entscheidungen dient Abbildung 24 im Rahmen der gebotenen Verkehrssicherheit.

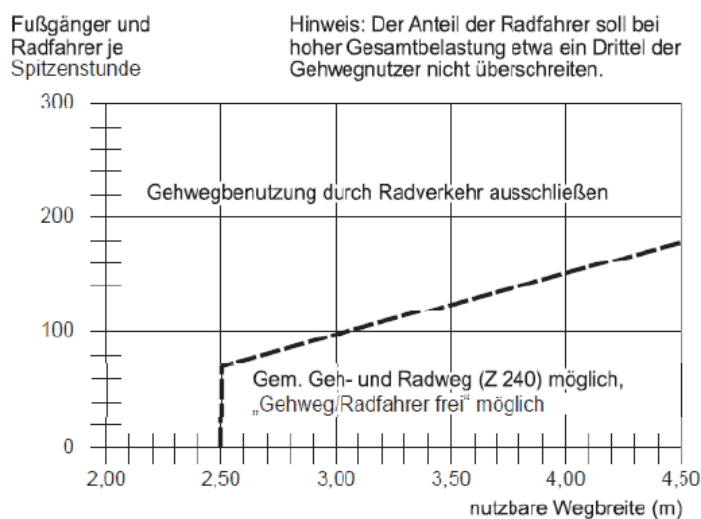


Abbildung 24: Ausweisung von gemeinsamen Geh- und Radwegen und gemeinsam genutzter Gehwege in Abhängigkeit von der nutzbaren Wegbreite und der Anzahl der Radfahrer und Fußgänger.

Auf Tempo 50 Strecken wird der Radverkehr grundsätzlich mit einer Radverkehrsanlage geführt. Bevorzugte Anlagen sind Fahrradstreifen (Trennung) und Schutzstreifen (teilweise Separation). Im Aufstellungsbereich der Signalanlagen soll das Modell der Fahrradschleuse zur Anwendung kommen. Der Neubau von baulich abgesetzten Radwegen hat innerorts in erster Linie aus Kostengründen, aber auch aus Gründen der objektiven Verkehrssicherheit entlang von Hauptstraßen keine Priorität. Die Ansiedlung von echten Radwegen ist deshalb auf den Außenbereich und auf kurze Verbindungsstrecken beschränkt.

In Tempo 30 Zonen wird der Radverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Eine teilweise Separation wird nur dann erwogen, wenn es sich bei der Straße um einen Teil einer Hauptachse oder aber um eine viel befahrene Strecke des MIV handelt. Auf Nebenstraßen mit hohem Radverkehrsanteil soll das Modell der Fahrradstraße zur Anwendung kommen.

Im Zweifel wird im Sinne der Verkehrssicherheit entschieden. Sollten also im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern entstehen, wird eine Lösung gesucht, die im Sinne der Verkehrssicherheit die beste Lösung ist.

Als Grundgerüst für das Radwegenetz werden sieben Fahrradachsen definiert. Auf diesen Achsen soll der Radverkehr so weit wie möglich priorisiert werden. Zudem sollen mit diesen Achsen die meisten Einrichtungen der Marktgemeinde (Abbildung 22) für den Radverkehr verkehrssicher erschlossen werden.

4.2.3 Die Radverkehrsanlagen

Für eine detaillierte Beschreibung aller Radverkehrsanlagen wird auf die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA, Ausgabe 2010) verwiesen. Die wichtigsten Eigenschaften aller gängigen Anlagen und ihre Beschilderung sind aber nochmals in Tabelle 3 zusammengefasst. Im Weiteren werden aber Radverkehrsanlagen, die in Garmisch-Partenkirchen bisher nicht zum Einsatz kamen, nochmals näher beschrieben. Die Beschreibungen und Abbildungen sind teilweise direkt aus dem Radhandbuch für Bayern entnommen (Radhandbuch Bayern, 2011).

Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind von der Fahrbahn abmarkierte, verkehrsrechtlich angelegte Radwege (Abbildung 25). Es gibt nur benutzungspflichtige Radfahrstreifen (Zeichen 237 StVO). Sie sind mit Fahrbahnbegrenzungen (Zeichen 295 StVO) in Breitstrich von der Fahrbahn abzugrenzen. Sie dürfen von anderen Fahrzeugen nur zur Querung überfahren werden (z.B. zum Einparken auf nebenliegende Parkstreifen, Zufahrt zu Grundstücken etc.). Sie bieten aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrern und Radfahrern sowie der klaren Trennung vom Kfz-Verkehr auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen die Möglichkeit für eine sichere Radverkehrsabwicklung. Zudem ist der Radverkehr klar vom Fußgängerverkehr getrennt.

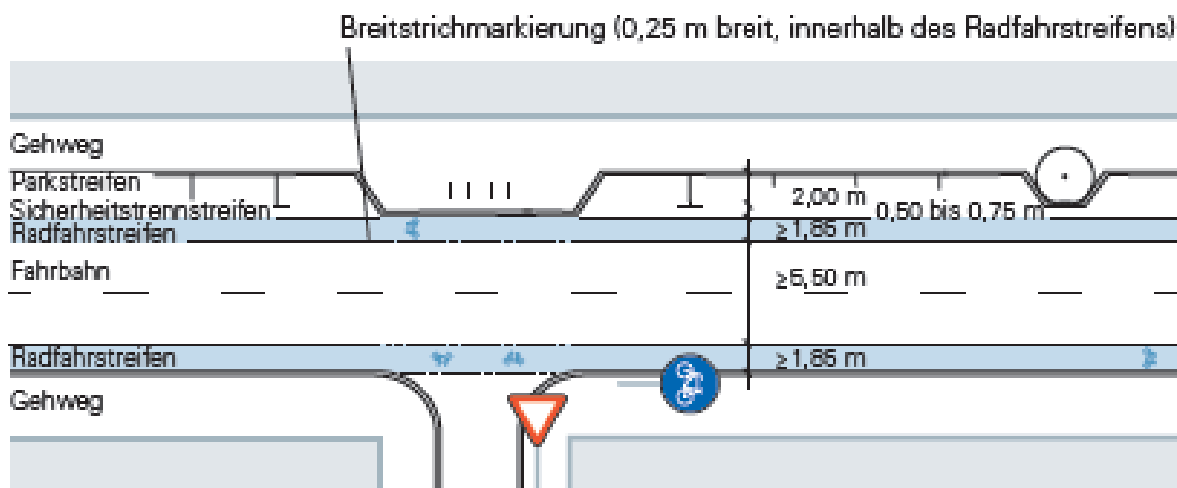


Abbildung 25: Radfahrstreifen (ERA 2010).

Schutzstreifen

Schutzstreifen sind durch eine Leitlinie (Zeichen 340 StVO) abgegrenzte Bereiche der Fahrbahn zur bevorzugten Nutzung durch den Radverkehr (Abbildung 26). Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr – z.B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse – ist im Bedarfsfall erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) soll jedoch außerhalb der Schutzstreifen abgewickelt werden können.

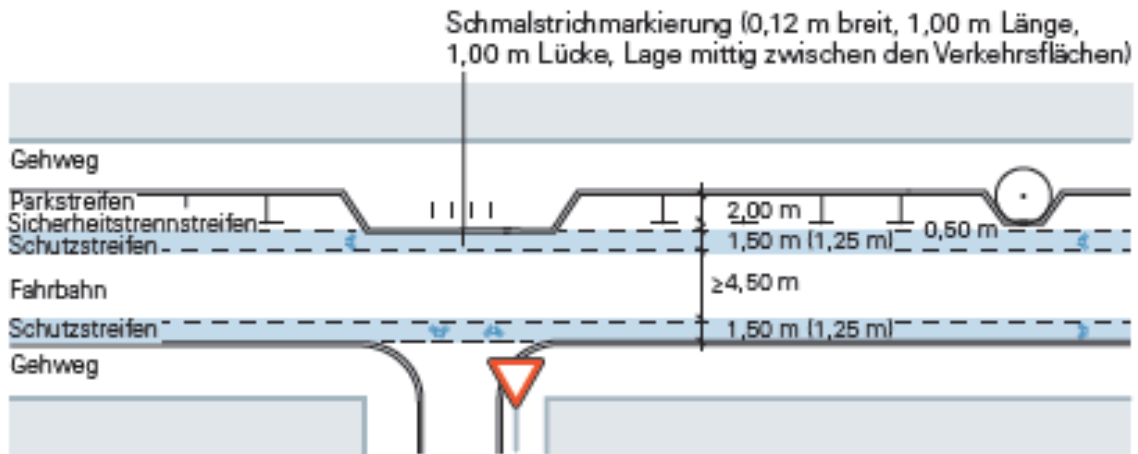


Abbildung 26: Schutzstreifen. (ERA 2010).

Fahrradstrasse

Mit Fahrradstraßen steht den Kommunen ein Instrument zur Verfügung, Radverkehr auf wichtigen Routen zu bündeln. Mit dem Verkehrszeichen 244 StVO wird die gesamte Fahrbahn als Sonderweg für Radfahrer ausgewiesen. Durch Zusatzzeichen zugelassener Kfz-Verkehr (z.B. Anliegerverkehr) muss auf Radfahrer besondere Rücksicht nehmen. Radfahrer dürfen auf Fahrradstraßen nebeneinander fahren. Fahrradstraßen können attraktive Bestandteile von Hauptverbindungen eines überörtlichen Radverkehrsnetzes sein und eignen sich auch im Zuge wichtiger Schulwege. Auf Fahrradstraßen gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Fahrradschleuse

Aufgeweitete Radaufstellstreifen ermöglichen es den Radfahrern, auf einem Schutz- oder Radfahrstreifen an bei „Rot“ wartenden Kfz vorbeizufahren und sich auf einer Wartefläche vor der Haltlinie des Kfz-Verkehrs aufzustellen (Abbildung 27). Das direkte Linksabbiegen kann an signalisierten Knotenpunkten mit hohem Kfz- und Radfahreraufkommen durch Radfahrschleusen gesichert werden. Hierzu wird etwa 30 m vor dem Knotenpunkt eine Vorsignalanlage angelegt, in deren Schutz die Radfahrer nach links abbiegen können.

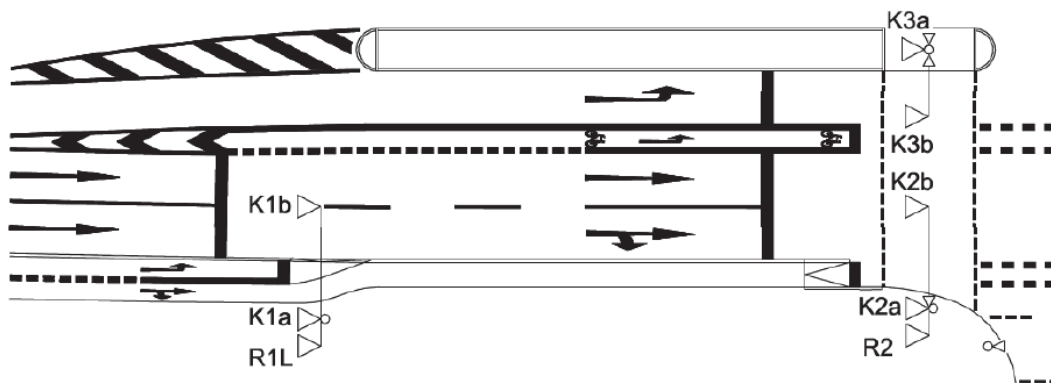


Abbildung 27: Fahrradschleuse. Der Radfahrer hat die Möglichkeit während der Grünphase an einem Aufstellungspunkt bis zur Rotphase zu warten und sich dann über einen erweiterten Aufstellungsbereich einzuordnen (ERA 2010).

Tabelle 3: Übersicht aller gängigen Radverkehrsanlagen. Neben der Beschilderung nach StVO sind ein Beispiel, die Mindestbreite der Anlage sowie die Benutzungspflicht angegeben. Der Farbcode bezeichnet den Ort der jeweiligen Radverkehrsanlage in den folgenden Radwegekarten.

Anlage	Beschilderung	Beispiel	Breite	Pflicht	Farbcode in Karte
Gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts	 		≥ 2,50	Ja / nein	  (zeitl. beschränkt)
Getrennter Geh- und Radweg			2,00 + Gehweg	ja	
Einrichtungsradweg			2,00 1,60	ja	
Zweirichtungsradweg	 		2,50 2,00	ja	
Radfahrstreifen			1,85	ja	
Schutzstreifen	Keine Beschilderung		1,50 1,25	nein	
Fahrradstraße	 		-	-	
Fahrradschleuse	Keine Beschilderung		-	-	-
Mischverkehr in Tempo-30 Zone	 		-	-	
Sonderform	Beschilderung		Breite	Pflicht	Farbe
Durchfahrtsverbot, Einbahnstraße	   		-	-	-
Gemeinsamer Geh- und Radweg Ortsrand / Wirtschaftsweg	  		≥2,50	-	

4.2.4 Die Konzeption der Fahrradachsen

In einem weiteren Schritt mussten die schematischen Achsen aus Abbildung 22 an eine realistische Straßenführung angepasst werden. Dies erfolgte unter der Maßgabe, dass eine Priorisierung des Radverkehrs auf dieser Achse erfolgen kann, die StVO nicht verletzt wird, eine geeignete Führungsform bzw. Radverkehrsanlage gefunden werden konnte, mögliche Umwege nicht größer als 20 % des direkten Weges betragen und der Sicherheitsaspekt nicht verletzt wird. Im Ergebnis wurden sieben Achsen definiert, deren grober Verlauf, ihr Kürzel sowie ihre Länge in m in Tabelle 4 gelistet sind. Insgesamt werden somit etwa 30 km Radverkehrswege alleine über diese Achsen erschlossen.

Tabelle 4: Übersicht der einzelnen geplanten Fahrradachsen in Garmisch-Partenkirchen mit Kürzel, Länge und grobem Streckenverlauf. Die Unsicherheit der Längenangabe beträgt etwa +/- 50 m.

Fahrradachse	Kürzel	Länge (m)	Beschreibung
Nördliche OST-West-Achse	NOWA	3520	ZANS– Alleestrasse – Maximilianstrasse - Äussere Maximilianstrasse – ZOWA2
Zentrale Ost-West-Achse Teil A	ZOWA-A	1960	Verbindung der Ortsteile Garmisch und Partenkirchen: Zentrum Partenkirchen – Enzianstrasse - Chamonixstrasse - Zentrum Garmisch
Zentrale Ost-West-Achse Teil B	ZOWA-B	2860	Zentrum Garmisch - Zugspitzstraße – Grainau / Anschluss Ehrwald
Mittlere OST-West-Achse	MOWA	4970	Zentrum Partenkirchen – Bahnhof – St. Martinstrasse – Grainau
Südliche OST-West-Achse	SOWA	5250	Anschluss Mittenwald - Hausberg – Kreuzeck – Hammersbach
Östliche Achse Nord-Süd	ÖANS	4800	Anschluss Farchant/Oberau - Hauptstrasse – Mittenwalder Strasse - Anschluss Mittenwald
Zentrale Achse Nord-Süd	ZANS	4530	Burgrain – Martinswinkelstrasse - Bahnhof – Wannerweg – SOWA
Westliche Achse Nord-Süd	WANS	5150	Anschluss Burgrain/Farchant – Burgstrasse - Klammstrasse – Hausberg (SOWA)

Der detaillierte Verlauf der real geführten Achsen ist in Abbildung 28 dargestellt. Zudem sind über einen Farbcode die vorgeschlagenen Radverkehrsanlagen zu erkennen (siehe auch Tabelle 3).

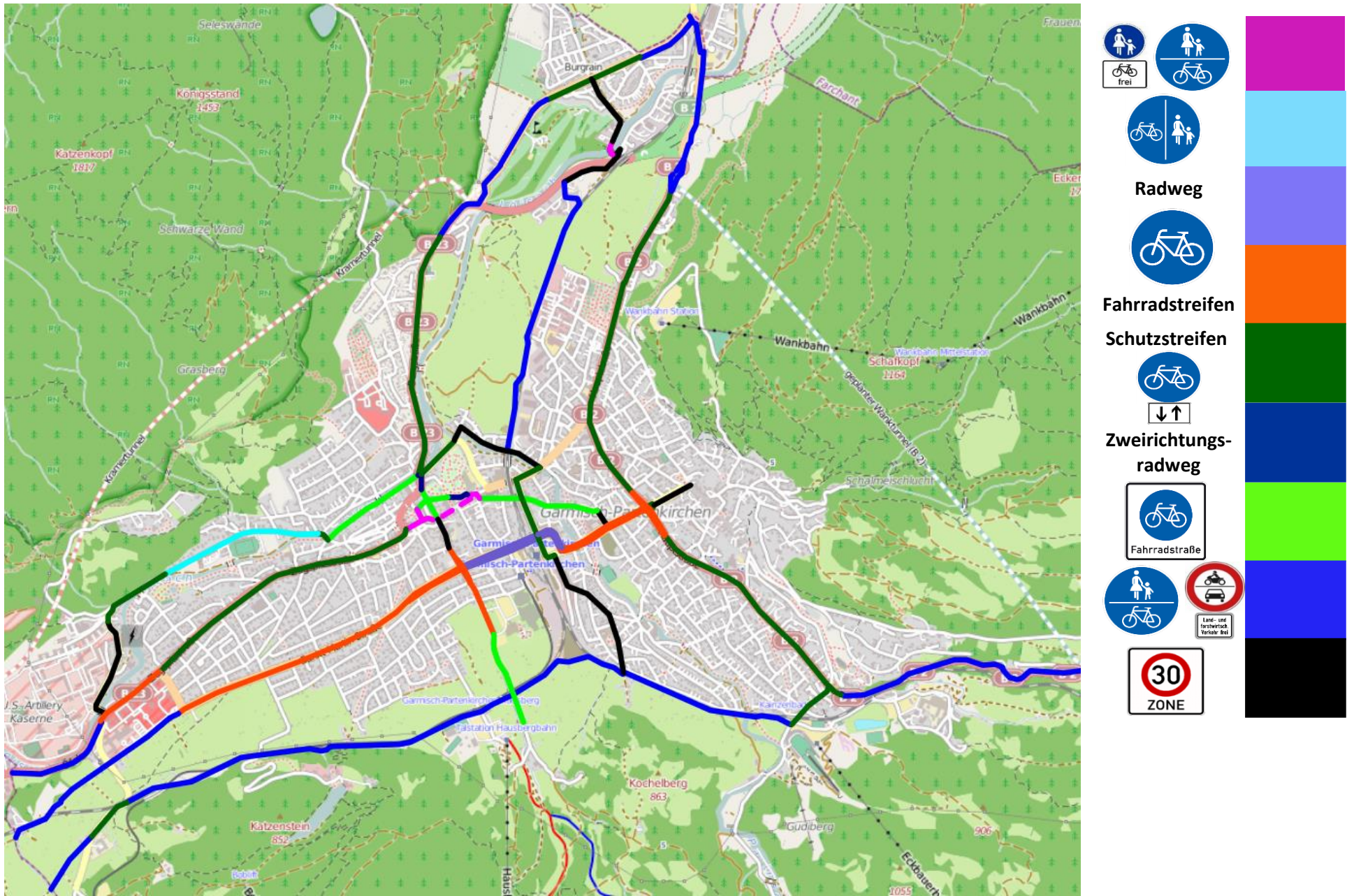


Abbildung 28: Die Fahrradachsen aus Tabelle 4 mit den zu realisierenden Radverkehrsanlagen in entsprechenden Farben. Der Farbcode rechts ist in Tabelle 3 beschrieben.

4.3 Der Maßnahmenkatalog für ein Alltagsradverkehrsnetz

Bei der Wahl der bevorzugten Ausbauf orm zwischen separaten Radwegen abseits der Straßen, Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen oder auch im Nebenstraßennetz in Form von Fahrradstraßen oder Routen ohne besondere Radverkehrsanlagen kann es kein Entweder/Oder geben sondern nur ein sowohl als auch. Nur so sind in einem dichten und differenzierten Netz sowohl die zunehmenden Mengen des Radverkehrs als auch die verschiedenen Ansprüche zu bewältigen. Die Routen sollen die differenzierten Bedürfnisse und Fähigkeiten der Radler (kurz/weit, schnell/langsam, geübt/weniger geübt, Beruf, Schule, Freizeit, Vielradler, Kinder, alte Menschen, ...) berücksichtigen, indem alle genannten Führungsformen enthalten sind. Jeder Radfahrer kann sich so entsprechend seiner Ziele und der bevorzugten Führungsform selbst die optimale Route zusammenstellen.

Der in diesem Kapitel vorgestellte Maßnahmenkatalog besteht aus vielen Einzelmaßnahmen. Eine Einzelmaßnahme kann dabei eine Baumaßnahme, aber auch nur eine Pflegemaßnahme oder eine Beschilderung sein. Ja selbst die reine Zuordnung einer Bestandsstrecke zum Radwegenetz ohne jegliche sonstige zusätzliche Maßnahme zählt in diesem Konzept als Einzelmaßnahme. Dies erleichtert z.B. die Zuordnung einer in der Zukunft anstehenden Pflegemaßnahme zu einer bestimmten Streckenführung. Im Maßnahmenkatalog sind alle diese Einzelmaßnahmen stichpunktartig beschrieben, in eine Kostenkategorie eingestuft und ggf. mit einer Priorisierung versehen. Die Maßnahmen werden nach der räumlichen Zuordnung zu einer Achse gruppiert und unter dieser Achse geordnet. Die Achsen sind wiederum räumlich geordnet, zuerst die in Ost-West-Richtung verlaufenden Achsen (Reihung von Nord nach Süd, Einzelmaßnahmen von Ost nach West), dann die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Achsen (Reihung von Ost nach West, Einzelmaßnahmen von Nord nach Süd). Am Ende der Maßnahmenliste werden weitere wichtige Verbindungsmaßnahmen zwischen den einzelnen Achsen gelistet. Zusätzliche Maßnahmen zur Erweiterung des Radwegenetzes und weitere Sachthemen (Beschilderung, Radabstellplätze) und hiermit verbundene Maßnahmen werden in einem eigenen Kapitel 4.4 beschrieben.

Im folgenden Kapitel wird jeweils zuerst die Lage der gesamten Achse in einem Plan gezeigt und ihr Verlauf und ggf. ihre Bedeutung beschrieben. Dann werden die zugehörigen Einzelmaßnahmen aufgeführt und ihr Nutzen und der Aufwand eingestuft. Der zu erwartende Nutzen ist in die vier Stufen weniger hoch, mittel, hoch und sehr hoch eingeteilt. Dabei wurde immer die Wirkung der Einzelmaßnahme im Vergleich zum Bestand betrachtet. Hat eine Maßnahme eine besonders wichtige Funktion für die Nutzbarkeit der gesamten Route wird dies beschrieben. Beim Aufwand stehen meist die Kosten im Vordergrund, diese werden in vier Stufen eingeteilt: „Gering“ (bis 5.000 €), „mittel“ (über 5.000 bis 20.000 €), „hoch“ (über 20.000 bis 100.000 €) und „sehr hoch“ (über 100.000 €). Die hier angegebenen Kosten sind echte Herstellungskosten, aber unter Berücksichtigung von Anliegerbeteiligungen und möglicher Zuschüsse, die eventuell durch Dritte über diverse Fördermöglichkeiten gewährt werden. Die Kosten beinhalten zudem bereits Vermessungskosten und Planungskosten. Dabei teilt sich die Planung in eine beratende Planung aus dem Bereich Radverkehrsplanung und in eine Ausführungsplanung (Tiefbaumaßnahme).

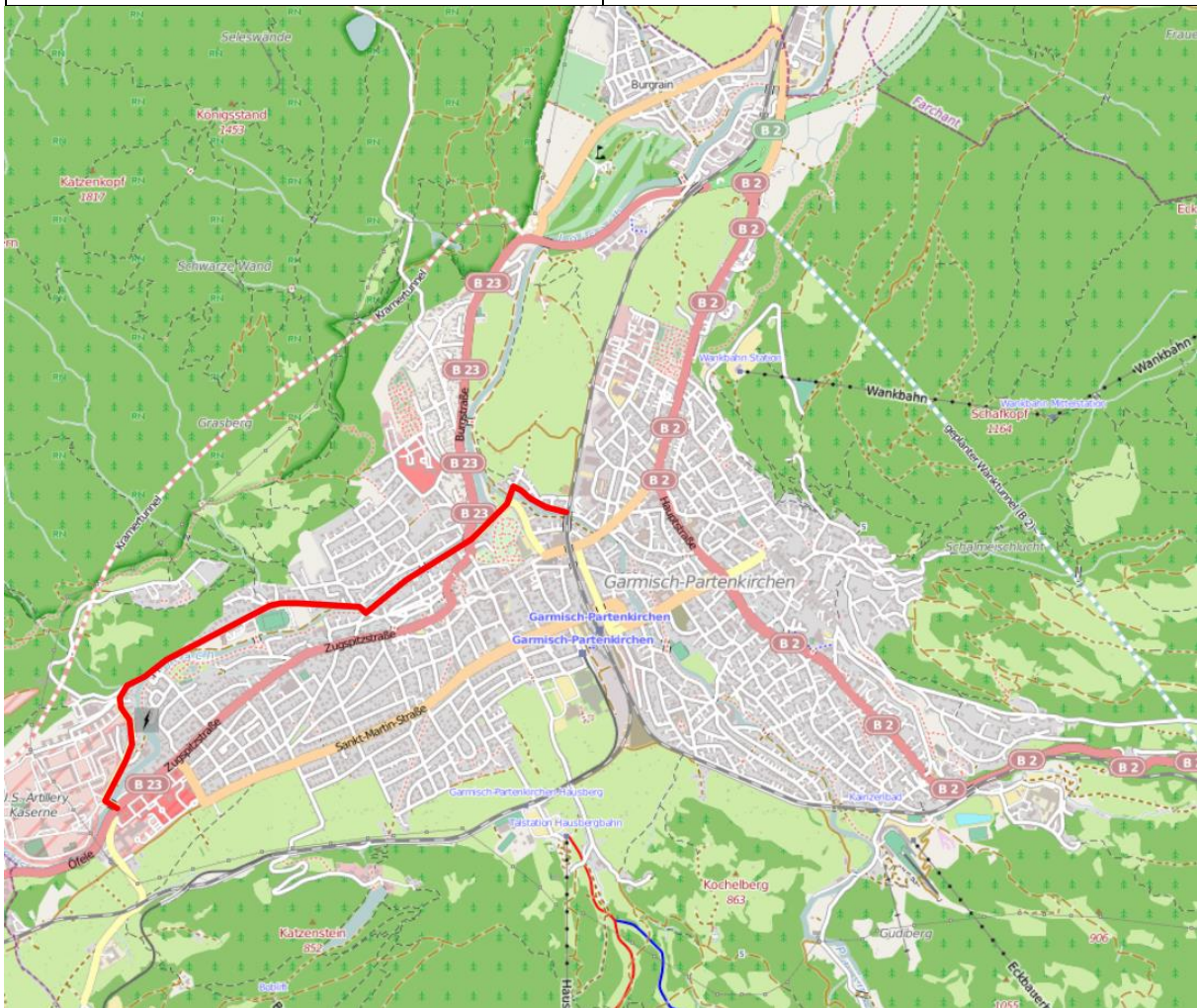
Da für die allermeisten Maßnahmen noch keinerlei konkrete Planung vorliegt und oft auch verschiedene Lösungen mit sehr unterschiedlichen Kosten (z. B. Umbau oder nur Markierung) denkbar sind, sind diese Kostengrößen allenfalls erste Anhaltspunkte für eine Priorisierung, keinesfalls belastbare Kostenschätzungen. Bei Maßnahmen, die im Rahmen anderer Projekte des kommunalen Investitionsprogramms, aber außerhalb des Rad-Etats umgesetzt werden, steht „Mit Projekt“. Ist

außer den Kosten noch weiterer Aufwand zu erwarten (aufwändige Planung, Eingriffe in die Natur, sonstige Widerstände oder Probleme), wird dies verbal erläutert.

4.3.1 Die Fahrradachsen

4.3.1.1 Die nördliche OST-West-Achse (NOWA)

Nr./Kürzel	1/NOWA
Funktion	Verbindung der Achsen ZANS und WANS. Bindet den Kurpark, Festplatz Garmisch und Gröben an (Schule, Stadion) und erschließt die Breitenau (Kindergarten) mit Gewerbegebiet und die Maximilianshöhe.
Gesamtkosten	Mittel
Priorität	Mittel



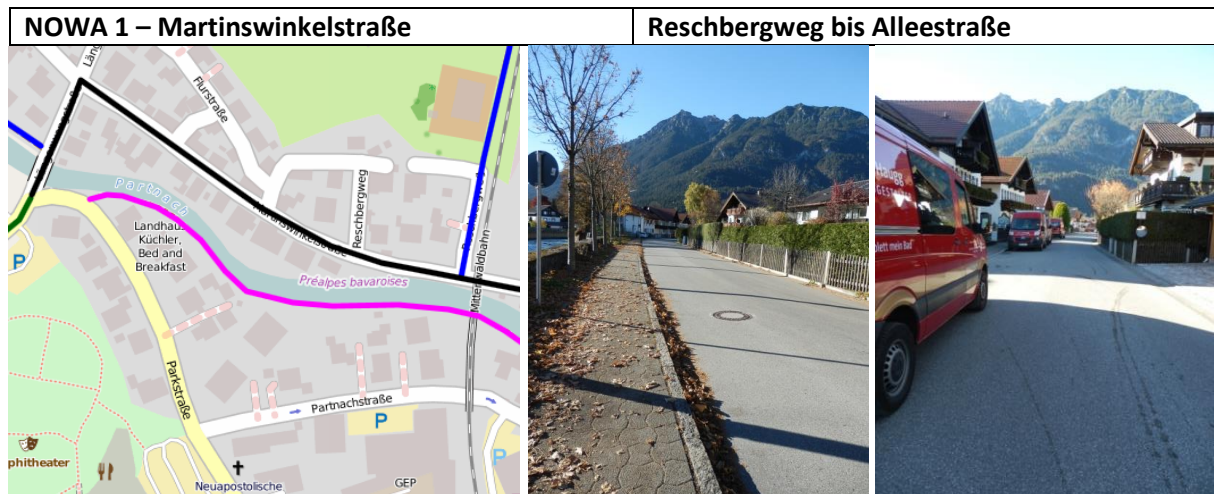
Die nördliche Ost-West-Achse (NOWA) verbindet einerseits die zentrale Achse Nord-Süd (ZANS) und die westliche Achse-Nord-Süd (WANS). Andererseits erschließt sie die Breitenau mit dem anschließenden Gewerbegebiet, den dortigen Kasernen und die Maximilianshöhe. Über die nördliche Ost-West-Achse werden zudem folgende weitere Einrichtungen eingebunden: Kurpark-Nord, Festplatz Garmisch, Aschenbrenner-Museum, Stadion am Gröben, Schule am Gröben, Kindergarten Breitenau, Marshal-Center.

Die auf dieser Achse liegenden Einzelmaßnahmen sind in Tabelle 5 gelistet (NOWA1 bis NOWA7).

Tabelle 5: Liste der Einzelmaßnahmen auf der nördlichen Ost-West Achse (NOWA).

Abschnitt	Kürzel	Radverkehrsanlage	Länge (m) - bis	Kosten
Martinswinkelstraße	NOWA1	Mischverkehr in Tempo-30-Zone	400 - Alleestr.	gering
Alleestraße 1	NOWA2	Schutzstreifen	290 - Promenadenstr.	gering (A)
Kreuzung Burg- / Allee- / Loisach- und Fürstenstraße	1/K-BALF	Fahrradstreifen / Schutzstreifen / Fahrradschleusen	25	hoch
Alleestraße 2	NOWA3	Fahrradstraße	640 - Maximilianstr.	gering
Maximilianstraße 1	NOWA4	Schutzstreifen	75 - Feldstr.	gering
Maximilianstraße 2	NOWA5	Getrennter Geh- und Radweg	960 - Äußere Maximilianstr.	hoch
Äußere Maximilianstraße 1	NOWA6	Mischverkehr in Tempo-30-Zone mit Schutzstreifen	500 - Breitenauerstr.	mittel
Äußere Maximilianstraße 2	NOWA7	Mischverkehr in Tempo-30-Zone	630 - Zugspitzstr.	mittel
Kreuzung Zugspitz- / Äußere Maxim.- und Kreuzeckbahnstraße	2/K-ZK	Fahrradstreifen / Fahrradschleuse	-	gering (A)
Ganze Achse	NOWA		3520	

(1) Die Martinswinkelstraße



Radverkehrsanlage	Im Mischverkehr bei Tempo-30-Zone
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Beschilderung
Maßnahmen Ordnungsamt	Einrichtung Tempo-30-Zone
Verbunden mit Projekt	-

(2) Die Alleestraße, Teil 1



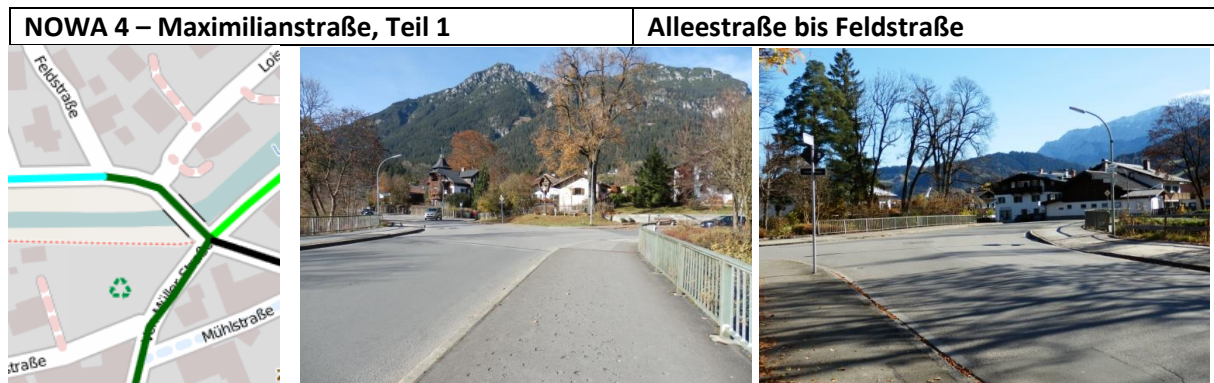
Radverkehrsanlage	Schutzstreifen
Radabstellanlage	Am Kurpark, 10 Plätze
Maßnahmen Bauamt	Umbau der Alleestraße notwendig; Realisierung Schutzstreifen und Radabstellanlagen
Maßnahmen Ordnungsamt	Parkverbot entlang der Alleestraße
Verbunden mit Projekt	noch kein konkretes Projekt; in Planung

(3) Die Alleestraße, Teil 2



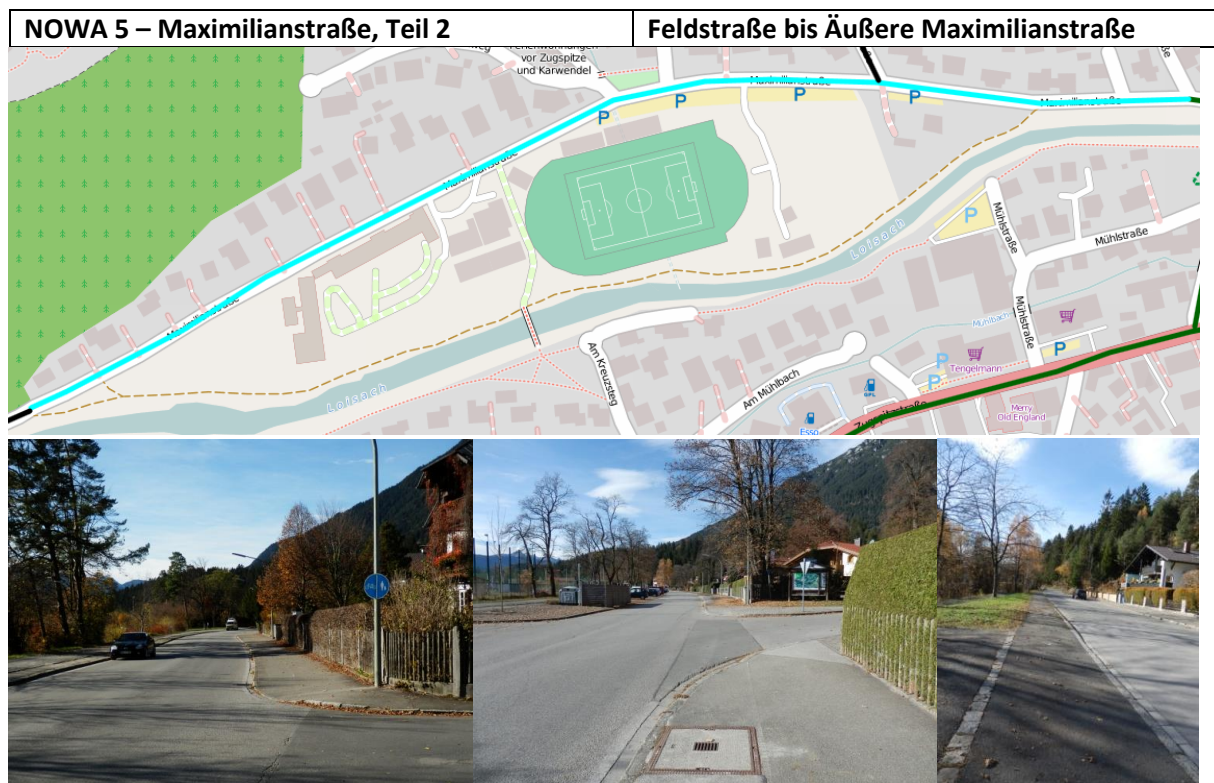
Radverkehrsanlage	Fahrradstraße; Anlieger frei
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(4) Die Maximilianstraße, Teil 1



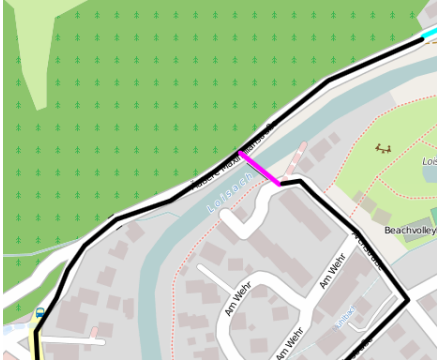
Radverkehrsanlage	Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Anlage der Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(5) Die Maximilianstraße, Teil 2



Radverkehrsanlage	Getrennter Geh- und Radweg
Radabstellanlage	Stadion am Gröben 20 Plätze; Schule 50 Plätze
Maßnahmen Bauamt	beidseitige Sanierung des Radweges erforderlich; Errichtung der Radabstellanlagen
Maßnahmen Ordnungsamt	Tempo-30-Zone
Verbunden mit Projekt	-

(6) Die Äußere Maximilianstraße, Teil 2

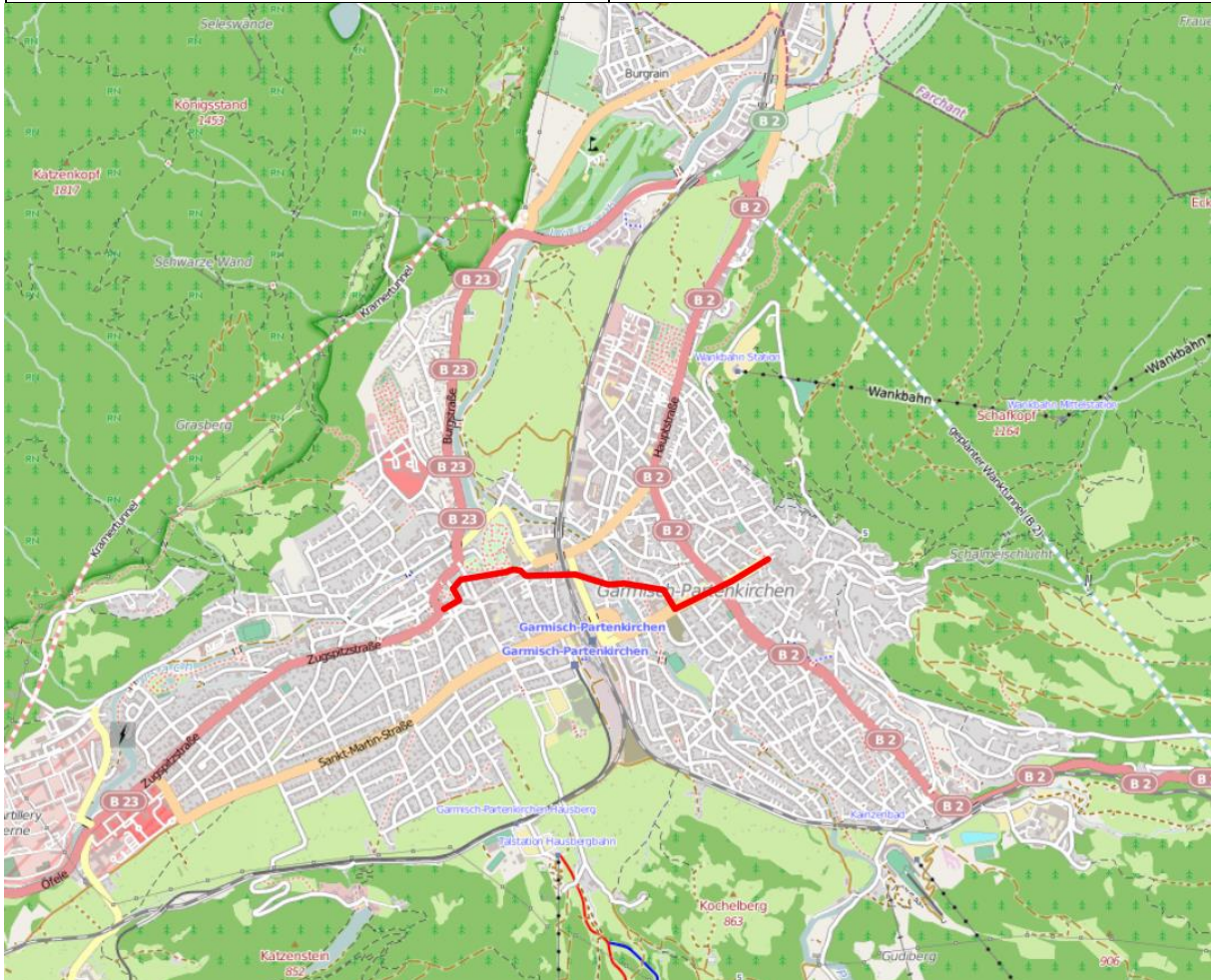
NOWA 6 – Äußere Maximilianstraße, Teil 1	Maximilianstraße bis Breitenauer Straße
	
Radverkehrsanlage	Im Mischverkehr bei Tempo-30-Zone mit Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Anlage der Schutzstreifen, Übergang Radweg-Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Tempo-30-Zone
Verbunden mit Projekt	-

(7) Die Äußere Maximilianstraße, Teil 2

NOWA 7 – Äußere Maximilianstraße, Teil 2	Breitenauer Straße bis Zugspitzstraße
	
Radverkehrsanlage	Im Mischverkehr bei Tempo-30-Zone
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Tempo-30-Zone
Verbunden mit Projekt	Neubau der Loisachbrücke in 2019 geplant.

4.3.1.2 Die zentrale OST-West-Achse, Teil A (ZOWA-A)

Nr./Kürzel	2/ZOWA-A
Funktion	Zentrale Radverbindung zwischen den Ortsteilzentren Garmisch und Partenkirchen. Wichtiger Schulweg, der viele weitere Einrichtungen anbindet.
Gesamtkosten	Hoch
Priorität	Sehr hoch



Der erste Teil der zentralen Ost-West-Achse (ZOWA-A) ist ein wichtiger, wenn nicht der wichtigste Baustein im zukünftigen Radwegenetz. Sie verbindet die Ortszentren Garmisch (Marienplatz) und Partenkirchen (historische Ludwigstraße) auf nahezu direktem Weg. Auf dieser Achse liegen zudem wichtige Einrichtungen: Das Rathaus, das Werdenfels-Gymnasium, das Kongresszentrum mit Kurpark, das Garmischer Einkaufszentrum (GEP) sowie die Geschäfte der Fußgängerzone Garmisch. Zudem liegen weitere Schulen in direktem Einzugsbereich dieser Achse: St.-Irminen-Gymnasium, Realschule, Bürgermeister Schütte-Schule. Aufgrund dieser zentralen Bedeutung ist auch mit einem hohen Fahrradverkehrsaufkommen zu rechnen. Um diesem Rechnung zu tragen, soll der Fahrradverkehr auf der gesamten Strecke, soweit wie möglich, priorisiert werden.

Im Bereich dieser Ost-West-Achse liegen aufgrund ihrer zentralen Lage auch viele Sicherheitsbrennpunkte, die im Wesentlichen auf bestehenden Mischverkehr zwischen Verkehrsteilnehmern mit zu großen Geschwindigkeitsunterschieden (Fußgängerzone: Fußgänger und Radfahrer) oder auf zu unübersichtliche (Olympiastr./Richard-Straußplatz) bzw. mit zu hohem Verkehrsaufkommen behafteten Knotenpunkte (z.B. Rathausplatz) zurückzuführen sind. Nach der

Realisierung der Umgehung der Fußgängerzone über die Zimmermeistergasse soll die Fußgängerzone selbst nur noch nachts und zu Zeiten des Lieferverkehrs mit dem Fahrrad befahrbar sein. Die echte Fußgängerzone wird dann zukünftig auf den Bereich zwischen Mohrenplatz (Höhe Cafe Pano) und Richard-Straußplatz (Höhe Pavillion / Haus Raumer) beschränkt.

Tabelle 6: Liste der Einzelmaßnahmen auf der zentralen Ost-West Achse, Teil A (ZOWA-A).

Abschnitt	Kürzel	Radverkehrsanlage	Länge (m) - bis	Kosten
Ludwigstraße	ZOWA1	Mischverkehr in Tempo-30-Zone	260 - Rathausplatz	gering
Kreuzung Rathausplatz	3/K-RP	Fahrradstreifen / Schutzstreifen / Fahrradschleusen	30	sehr hoch (siehe auch ÖANS und MOWA)
Bahnhofstraße	ZOWA2	Fahrradstreifen	250 - Wettersteinstr.	hoch bis sehr hoch (siehe auch MOWA)
Wettersteinstraße	ZOWA3	Mischverkehr in Tempo-30-Zone oder Fahrradstraße	100 - Enzianstr. 150 - Rathausstr.	hoch
Enzianstraße	ZOWA4	Fahrradstraße	450 - Bahnhofstr.	mittel
Kreuzung Bahnhof- / Chamonix- und Enzianstraße	4/K-BCE	Fahrradstraße / Schutzstreifen	-	hoch
Chamonixstraße	ZOWA5		280 - Richard-Strauß	gering (A)
Richard-Strauß-Platz	ZOWA6	Fußgänger+Fahrrad	60 - Kurpark	gering (A)
Kurpark	ZOWA7	Zweirichtungsradweg	130 - Spielbank	sehr hoch
Zimmermeistergasse	ZOWA8	Fahrradstraße	210 - Mohrenplatz	mittel
Mohrenplatz	ZOWA9	Fußgänger+Fahrrad	190 - Marienplatz	gering
Ganze Achse	ZOWA-A		1960	

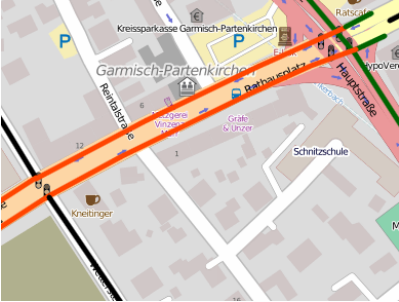
Die Achse hat insgesamt eine Länge von ca. 1,9 km und teilt sich in verschiedene Einzelmaßnahmen, die in Tabelle 6 zusammengefasst sind. Zwei Maßnahmen stehen dabei in direkter Verbindung mit Maßnahmen aus anderen Achsen: Der Rathausplatz mit der östlichen Achse Nord-Süd (ÖANS) und der mittleren Ost-West-Achse (MOWA) sowie die Bahnhofstrasse mit der mittleren Ost-West-Achse (MOWA). Die in den entsprechenden Übersichtstabellen gelisteten Kosten beziehen sich jedoch immer nur auf die Maßnahmen der gerade beschriebenen Achse.

(1) Die Ludwigstraße

ZOWA 1 – Ludwigstraße	Sebastianskircherl bis Rathausplatz
	
Radverkehrsanlage	Im Mischverkehr bei Tempo-30-Zone; Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Realisierung Fahrradschleuse und Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Einrichtung Tempo-30-Zone
Verbunden mit Projekt	-

Die Ludwigstraße geht im Bereich Sebastianskircherl rechts in die historische Ludwigstraße über. Linkerhand beginnt die Münchenerstraße. Der Bereich um das Sebastianskircherl ist verkehrsberuhigt gestaltet. Der hier beschriebene Abschnitt der Ludwigstrasse wird in einer Tempo-30-Zone integriert sein, die an der Rathauskreuzung beginnt. Aufgrund des recht hohen Verkehrsaufkommens ist die Anlage eines Schutzstreifens wünschenswert. Aufgrund der Querparkplätze fast entlang der kompletten Strecke ist die Diskussion aufgekommen, inwieweit ein solcher Schutzstreifen nicht ein zu großes subjektives Sicherheitsgefühl erzeugt, welches objektiv nicht gegeben ist und somit zu Konflikten mit den quer parkenden Autos führt. Eine mögliche Umwandlung der Querparker in Längsparker wurde kritisch gesehen. Wie so oft wird auch hier argumentiert, dass die zudem kostenlosen Parkplätze wichtig sind für die umliegenden Geschäfte. Letztendlich wird hier deshalb eine Minimallösung vorgeschlagen, die den Schutzstreifen vor der Kreuzung beginnen läßt und in eine Fahrradschleuse mündet. Die Fahrspuren der Autos werden von links, geradeaus und rechts auf links, geradeaus/rechts geändert, um den Platz für die Fahrspur zu schaffen. Ansonsten wird der Radverkehr vom Sebasitianskircherl im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf der Gegenfahrbahn wird der Fahrradstreifen, der über die Rathauskreuzung führt in einen Schutzstreifen überführt, der mit dem beginnenden Parkbereich in den Mischverkehr ausläuft.

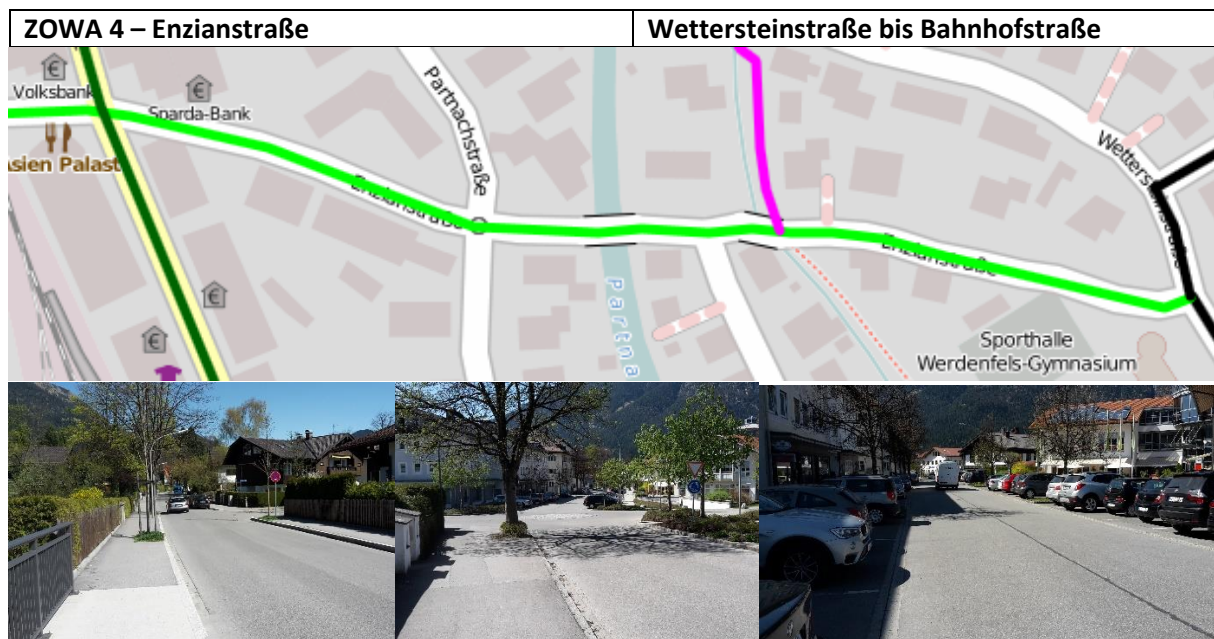
(2) Die Bahnhofstraße

ZOWA 2 – Bahnhofstraße		Rathausplatz bis Wettersteinstraße	
			
Radverkehrsanlage	Fahrradstreifen		
Radabstellanlage	Rathaus 50 Plätze		
Maßnahmen Bauamt	Tiefbaumaßnahmen im Kreuzungsbereich Wettersteinstraße notwendig; Realisierung Fahrradstreifen und Radabstellanlagen		
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung		
Verbunden mit Projekt	Umbau Bushaltestelle am Rathausplatz in 2017 geplant		

(3) Die Wettersteinstraße

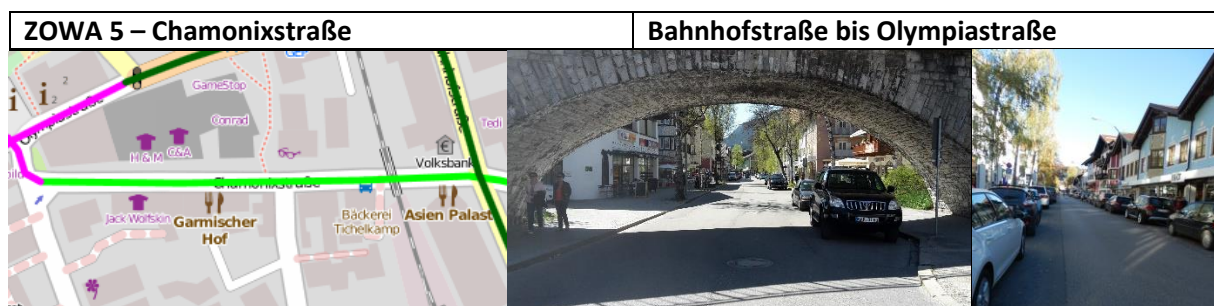
ZOWA 3 – Wettersteinstraße		Bahnhofstraße bis Enzianstraße	
			
Radverkehrsanlage	Im Mischverkehr bei Tempo-30-Zone		
Radabstellanlage	Gymnasium 200 Plätze		
Maßnahmen Bauamt	Realisierung Radabstellanlagen		
Maßnahmen Ordnungsamt	Tempo-30-Zone		
Verbunden mit Projekt	-		

(4) Die Enzianstraße



Radverkehrsanlage	Fahrradstraße
Radabstellanlage	Höhe Sparda-Bank 10
Maßnahmen Bauamt	Abbau Kreisverkehr; Queparker zu Längsparker oder Schrägparker
Maßnahmen Ordnungsamt	Tempo-30-Zone; Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(5) Die Chamonixstraße



Radverkehrsanlage	Fahrradstraße
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Umbau Verkehrsberuhigte Straße
Maßnahmen Ordnungsamt	Tempo-30-Zone; Radverkehr gegen Einbahn erlaubt; Änderung der Vorfahrt Kreuzung Bahnhofstraße
Verbunden mit Projekt	Ausbau zur verkehrsberuhigten Zone bis einschließlich der Kreuzung Bahnhofstraße/Enzianstraße in 2017 geplant.

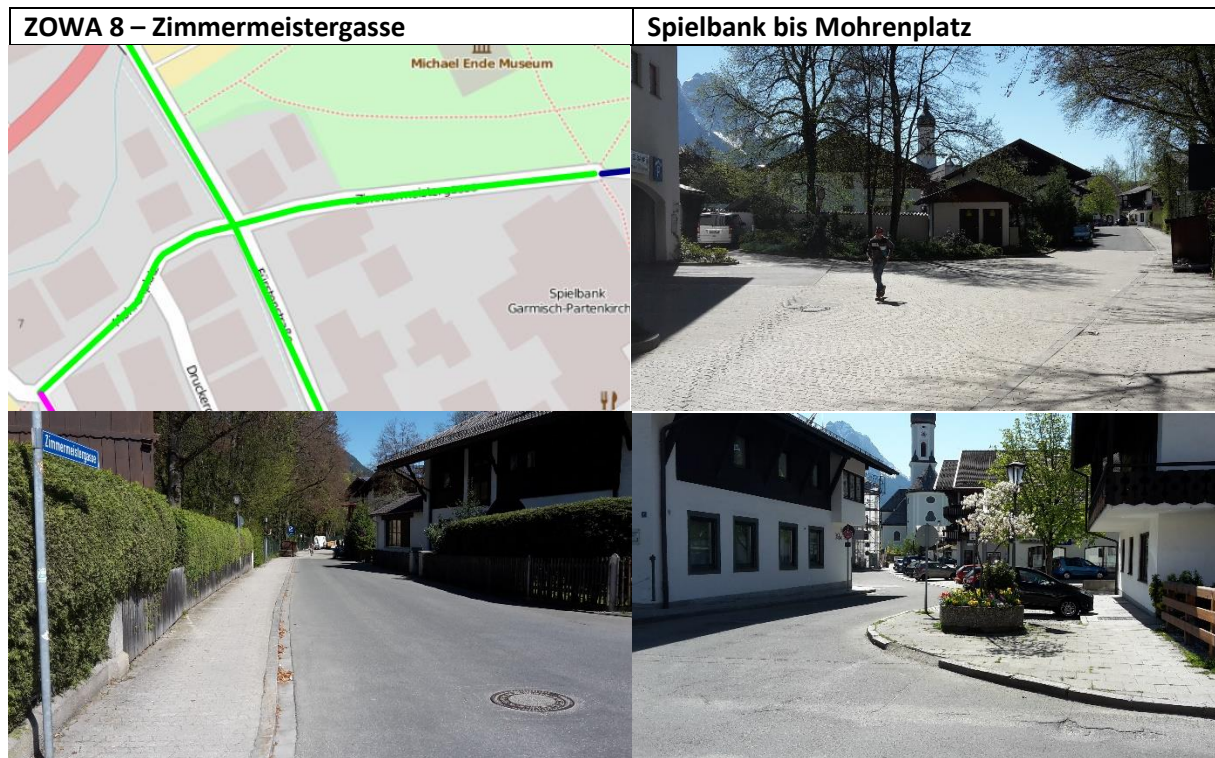
(6) Der Richard-Strauß-Platz/Olympiastraße

ZOWA 6 – Richard-Strauß-Platz	Olympiastraße bis Kurpark
  	
Radverkehrsanlage	Space sharing Bereich für Fußgänger, Radfahrer, Autos
Radabstellanlage	Richard-Strauß-Platz 20 Plätze
Maßnahmen Bauamt	Realisierung Space sharing Bereich
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Ausbau der Olympiastraße teilweise zur verkehrsberuhigten Zone mit Chamonixstraße in 2017 und 2018 geplant.

(7) Der Kurpark

ZOWA 7 – Kurpark	Richard-Strauß-Platz bis Spielbank
   	
Radverkehrsanlage	Zweirichtungsradweg
Radabstellanlage	Eingang Kurpark von Spielbank, 10 Plätze
Maßnahmen Bauamt	Neugestaltung Eingangsbereich Kurpark; Bau des Radweges; Neugestaltung Eingangsbereich Kurpark bei Spielbank
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Bau Kongresshaus in 2017/2018 geplant. Neugestaltung des Eingangsbereiches am Pavillon und hinter der Spielbank.

(8) Die Zimmermeistergasse



Radverkehrsanlage	Fahrradstraße
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(9) Der Mohrenplatz



Radverkehrsanlage	Fußgängerbereich für Radfahrer erlaubt
Radabstellanlage	Mohrenplatz 50 Plätze
Maßnahmen Bauamt	Radabstellanlage
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

4.3.1.3 Die zentrale OST-West-Achse, Teil B (ZOWA-B)

Nr./Kürzel	3/ZOWA-B
Funktion	Zentrale Radverbindung zwischen Ortszentrum Garmisch (Marienplatz) und Ortsausgang Richtung Grainau. Bindet Marshall Center und Wohngebiete entlang der Zugspitzstraße an.
Gesamtkosten	Mittel
Priorität	Niedrig

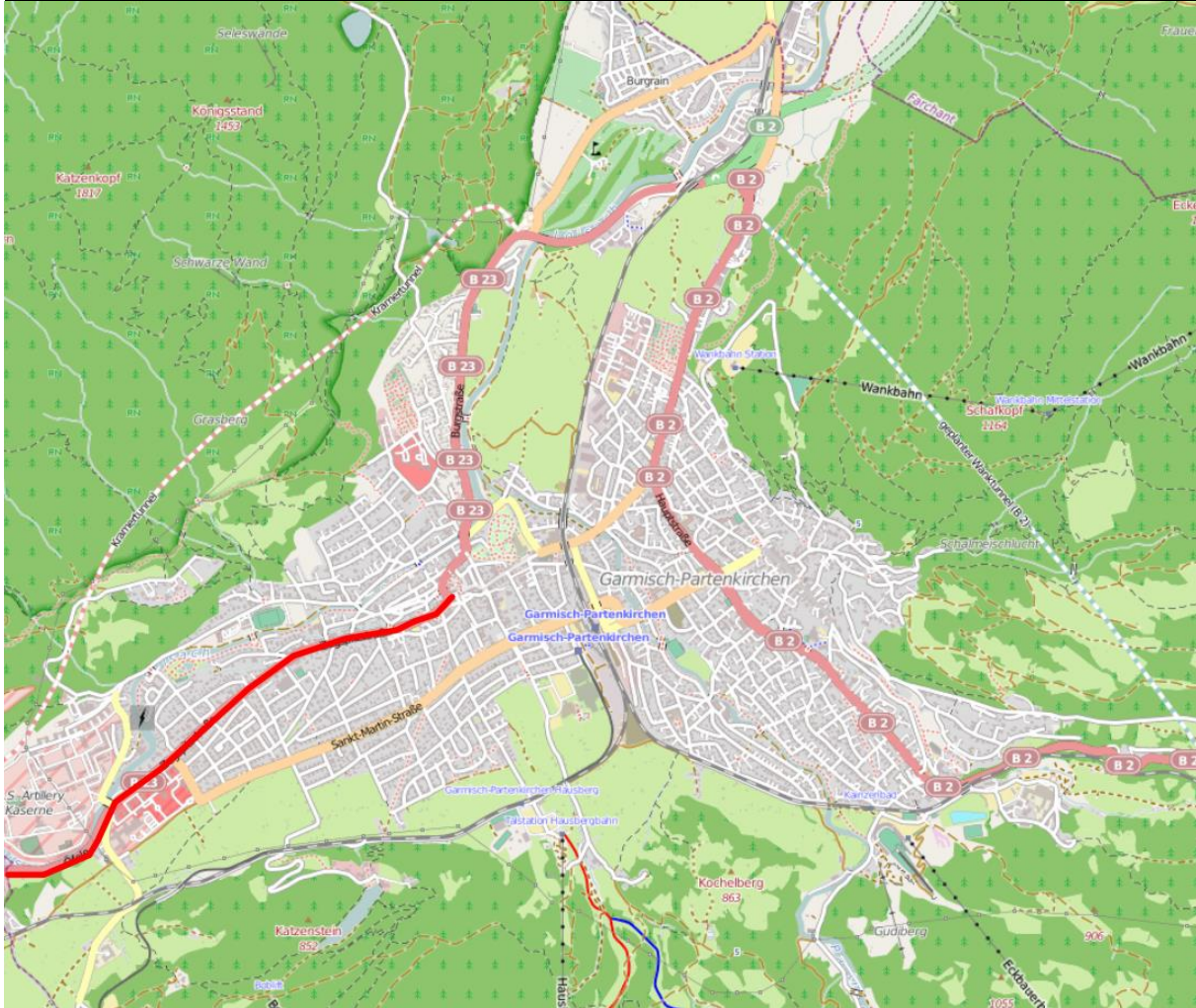


Tabelle 7: Liste der Einzelmaßnahmen auf der zentralen Ost-West Achse, Teil B (ZOWA-B).

Abschnitt	Kürzel	Radverkehrsanlage	Länge (m) bis (...)	Kosten
Zugspitzstraße 1	ZOWA10	Schutzstreifen	570 – von Müllerstr.	mittel
Zugspitzstraße 2	ZOWA11	Fahrradstreifen / Schutzstreifen	1550 – Äußere Maximilianstr.	hoch
Kreuzung Zugspitz- / Äußere Maxim.- und Kreuzeckbahnstraße	2/K-ZK	Fahrradstreifen / Fahrradschleuse	70	hoch siehe NOWA7
Öfele	ZOWA12	Rad- und Fußweg Ortsrand	670	gering
Ganze Achse	ZOWA-B		2860	

(10) Die Zugspitzstraße, Teil 1

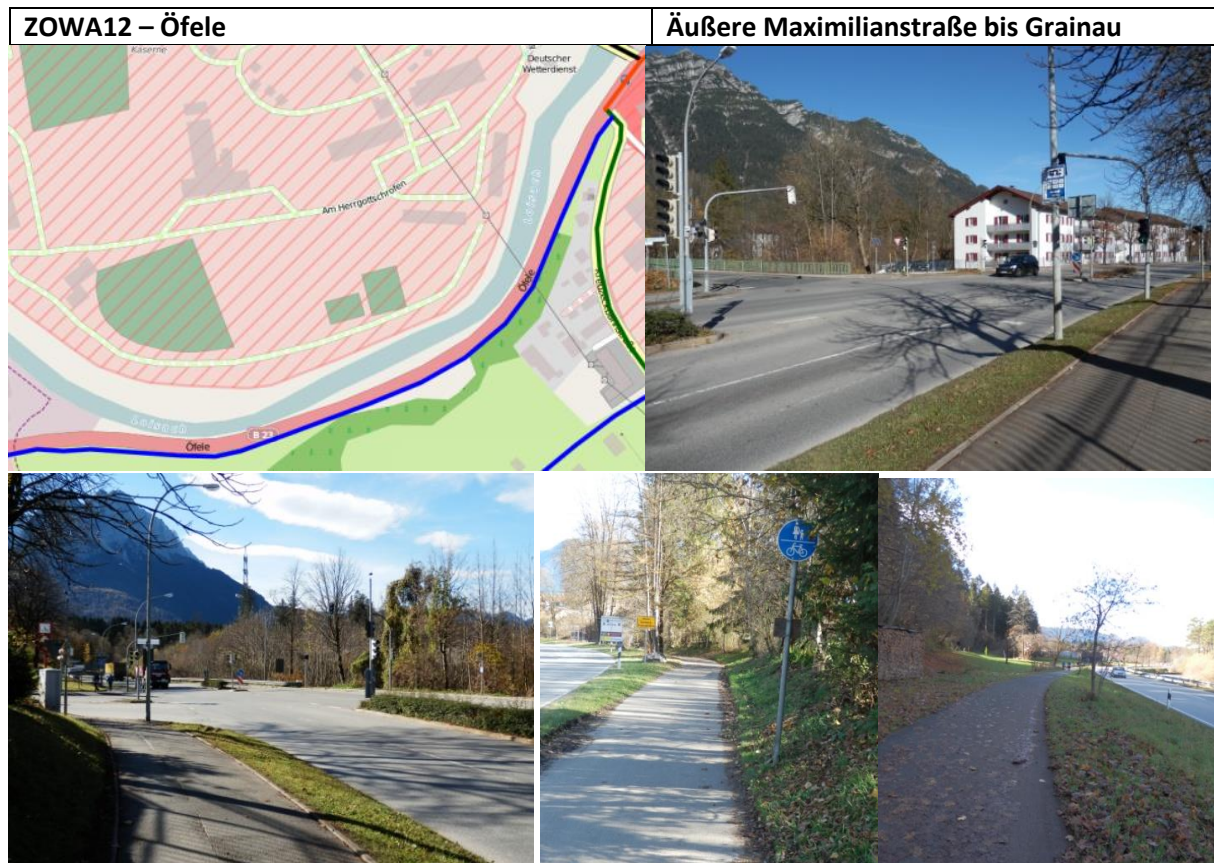


Radverkehrsanlage	Schutzstreifen
Radabstellanlage	Parkplatz Marienplatz 20
Maßnahmen Bauamt	Anlage Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Überprüfung Halteverbot; Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(11) Die Zugspitzstraße, Teil 2

ZOWA11 – Zugspitzstraße 2		Von Müllerstr. bis Äußere Maximilianstraße	
			
			
Radverkehrsanlage	Schutzstreifen und Fahrradstreifen		
Radabstellanlage	keine		
Maßnahmen Bauamt	Anlage Schutzstreifen/Fahrradstreifen		
Maßnahmen Ordnungsamt	Überprüfung Halteverbot; Beschilderung		
Verbunden mit Projekt	Neubau der Loisachbrücke in 2019 geplant.		

(12) Öfele



Radverkehrsanlage	Schutzstreifen und Fahrradstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Anlage Schutzstreifen/Fahrradstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neubau der Loisachbrücke in 2019 geplant.

4.3.1.4 Die mittlere OST-West-Achse (MOWA)

Nr./Kürzel	4/MOWA
Funktion	Zentrale Radverbindung zwischen dem Ortszentrum Partenkirchen dem ortsausgang Richtung Hammersbach und Grainau. Eignet sich für eine schnelle Ost-West-Verbindung. Bindet Bahnhof, Rathaus, Wohngebiete entlang der St. Martinstraße sowie die Arbeitgeber KIT und Marshall Center an.
Gesamtkosten	Hoch bis sehr hoch
Priorität	Hoch

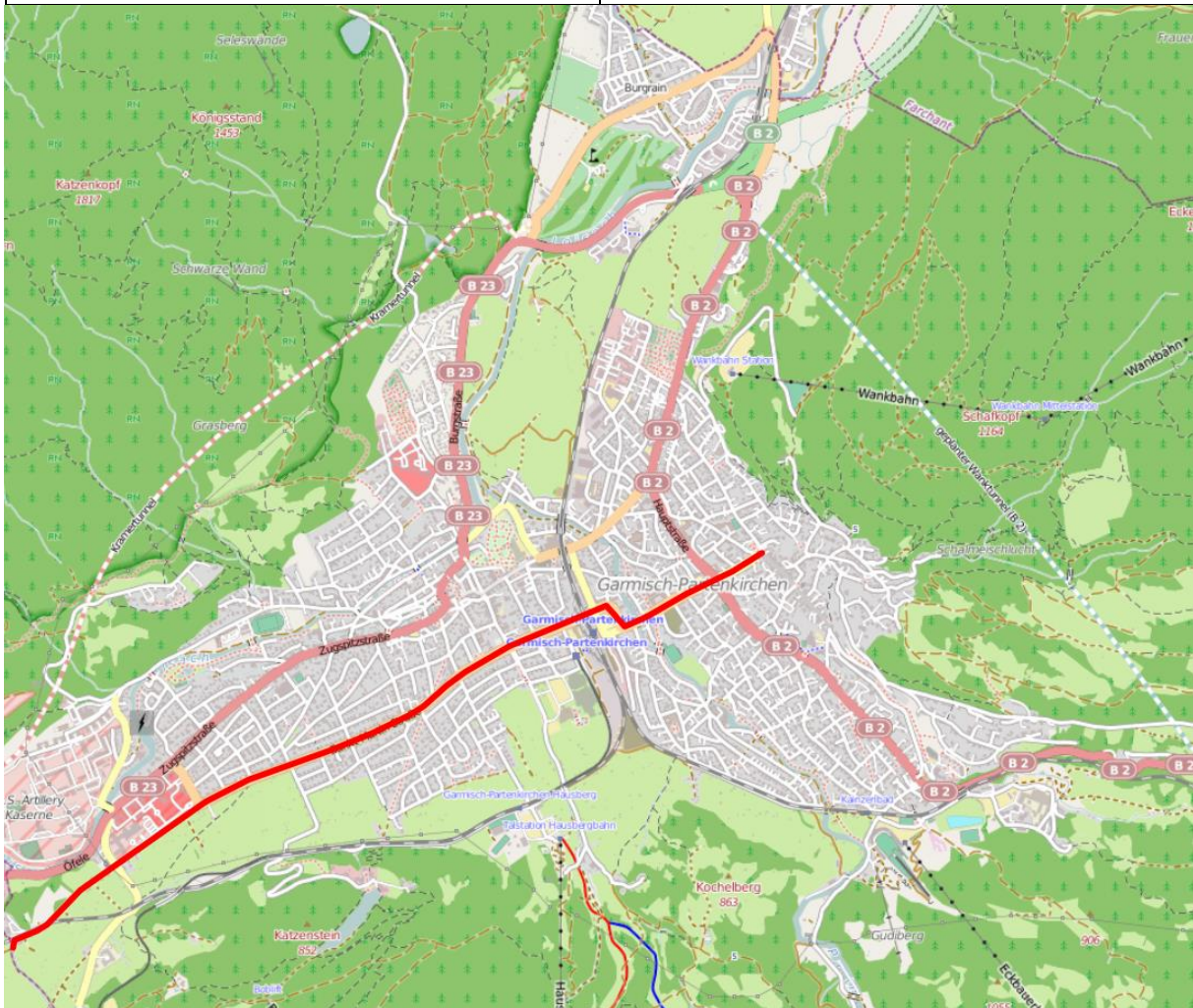


Tabelle 8: Liste der Einzelmaßnahmen auf der mittleren Ost-West Achse (MOWA).

Abschnitt	Kürzel	Radverkehrsanlage	Länge (m) bis (...)	Kosten
Ludwigstraße	MOWA / ZOWA1	Mischverkehr in Tempo-30-Zone mit Schutzstreifen	260 - Rathausplatz	gering, Siehe ZOWA-A
Kreuzung Rathausplatz	3/K-RP	Fahrradstreifen / Schutzstreifen / Fahrradschleusen	30	sehr hoch, siehe ZOWA-A und ÖANS
Bahnhofstraße	MOWA1 / ZOWA1	Fahrradstreifen Fahrradstreifen	550 - St. Martinstr. 250 - Wettersteinstr.	hoch bis sehr hoch, siehe auch ZOWA-A

Kreuzung Bahnhof- und St. Martinstraße	5/K-RP	Fahrradstreifen / Schutzstreifen / Fahrradschleusen	20	sehr hoch
St-Martinstr. 1	MOWA2	Radweg	680 – Klammstr.	mittel (A)
St- Martinstr. 2	MOWA3		300 - Alpspitzstr.	sehr hoch
Kreuzung Alpspitz- / St. Martin	6/K-AS			hoch
St-Martinstr. 3	MOWA4	Fahrradstreifen	1850 – Gernackerstr.	hoch
Grainauer Weg	MOWA5	Rad- und Fußweg Ortsrand	550 - Kreuzeckbahnstr.	gering
Tegernauweg	MOWA6		730 - Wasserwerk	gering
Ganze Achse	MOWA		4970	

(0) Die Ludwigstraße



Radverkehrsanlage	Im Mischverkehr bei Tempo-30-Zone; Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Realisierung Fahrradschleuse an der Kreuzung und Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Einrichtung Tempo-30-Zone; Überprüfung Querparkersituation – Schrägparken
Verbunden mit Projekt	-

Die Ludwigstraße geht im Bereich Sebastianskircherl rechts in die historische Ludwigstraße über. Linkerhand beginnt die Münchenerstraße. Der Bereich um das Sebastianskircherl ist verkehrsberuhigt gestaltet. Der hier beschriebene Abschnitt der Ludwigstrasse wird in einer Tempo-30-Zone integriert sein, die an der Rathauskreuzung beginnt. Aufgrund des recht hohen Verkehrsaufkommens ist die Anlage eines Schutzstreifens wünschenswert. Aufgrund der Querparkplätze fast entlang der kompletten Strecke ist die Diskussion aufgekommen, inwieweit ein solcher Schutzstreifen nicht ein zu großes subjektives Sicherheitsgefühl erzeugt, welches objektiv nicht gegeben ist und somit zu Konflikten mit den quer parkenden Autos führt. Eine mögliche Umwandlung der Querparker in Längsparker wurde kritisch gesehen. Wie so oft wird auch hier argumentiert, dass die zudem kostenlosen Parkplätze wichtig sind für die umliegenden Geschäfte. Letztendlich wird hier deshalb eine Minimallösung vorgeschlagen, die den Schutzstreifen vor der Kreuzung beginnen läßt und in eine Fahrradschleuse mündet. Die Fahrspuren der Autos werden von links, geradeaus und rechts auf links, geradeaus/rechts geändert, um den Platz für die Fahrradspur zu schaffen. Ansonsten wird der Radverkehr vom Sebasitianskircherl im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf der

Gegenfahrbahn wird der Fahrradstreifen, der über die Rathauskreuzung führt in einen Schutzstreifen überführt, der mit dem beginnenden Parkbereich in den Mischverkehr ausläuft.

(1) Die Bahnhofstraße



Radverkehrsanlage	Fahrradstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Realisierung Fahrradstreifen und Radabstellanlagen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(2) St. Martinstraße, Teil 1



Radverkehrsanlage	Radweg
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	-
Verbunden mit Projekt	-

(3) St. Martinstraße, Teil 2



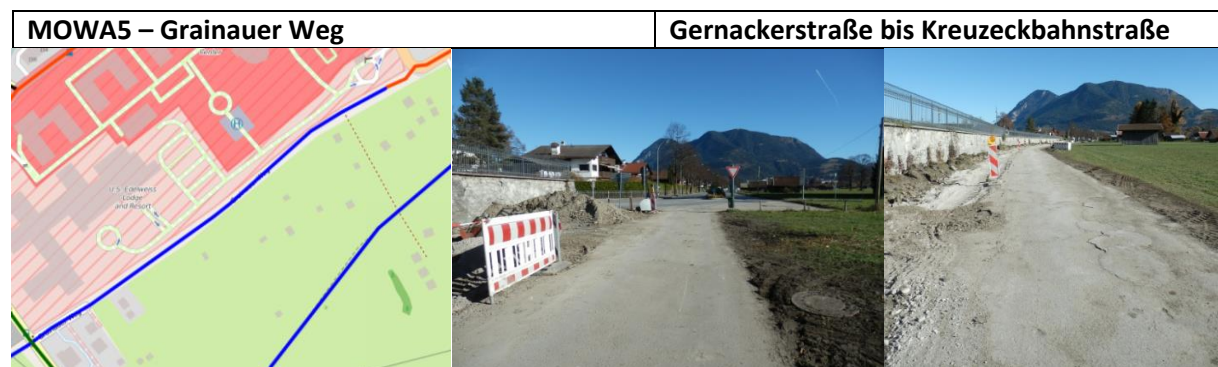
Radverkehrsanlage	Radfahrstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Realisierung Fahrradstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Parkverbot; Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(4) St. Martinstraße, Teil 3



Radverkehrsanlage	Radfahrstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Realisierung Fahrradstreifen; evtl Anlage Parkbuchten
Maßnahmen Ordnungsamt	Parkverbot; Beschilderung
Verbunden mit Projekt	

(5) Grainauer Weg



Radverkehrsanlage	Wirtschaftsweg mit Fahrradbenutzung
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(6) Tegernauweg



Radverkehrsanlage	Wirtschaftsweg mit Fahrradbenutzung
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

4.3.1.5 Die südliche OST-West-Achse (SOWA)

Nr./Kürzel	5/SOWA
Funktion	Radverbindung zwischen der Anschlußstelle Mittenwald und Hammersbach / Grainau / Anschlußstelle Ehrwald. Südliche Ortsumgehung. Verbindet Hausberg- und Kreuzeckbahn. Erschließt Klinikum, Olympia-Skistadion und KIT.
Gesamtkosten	Gering
Priorität	Niedrig

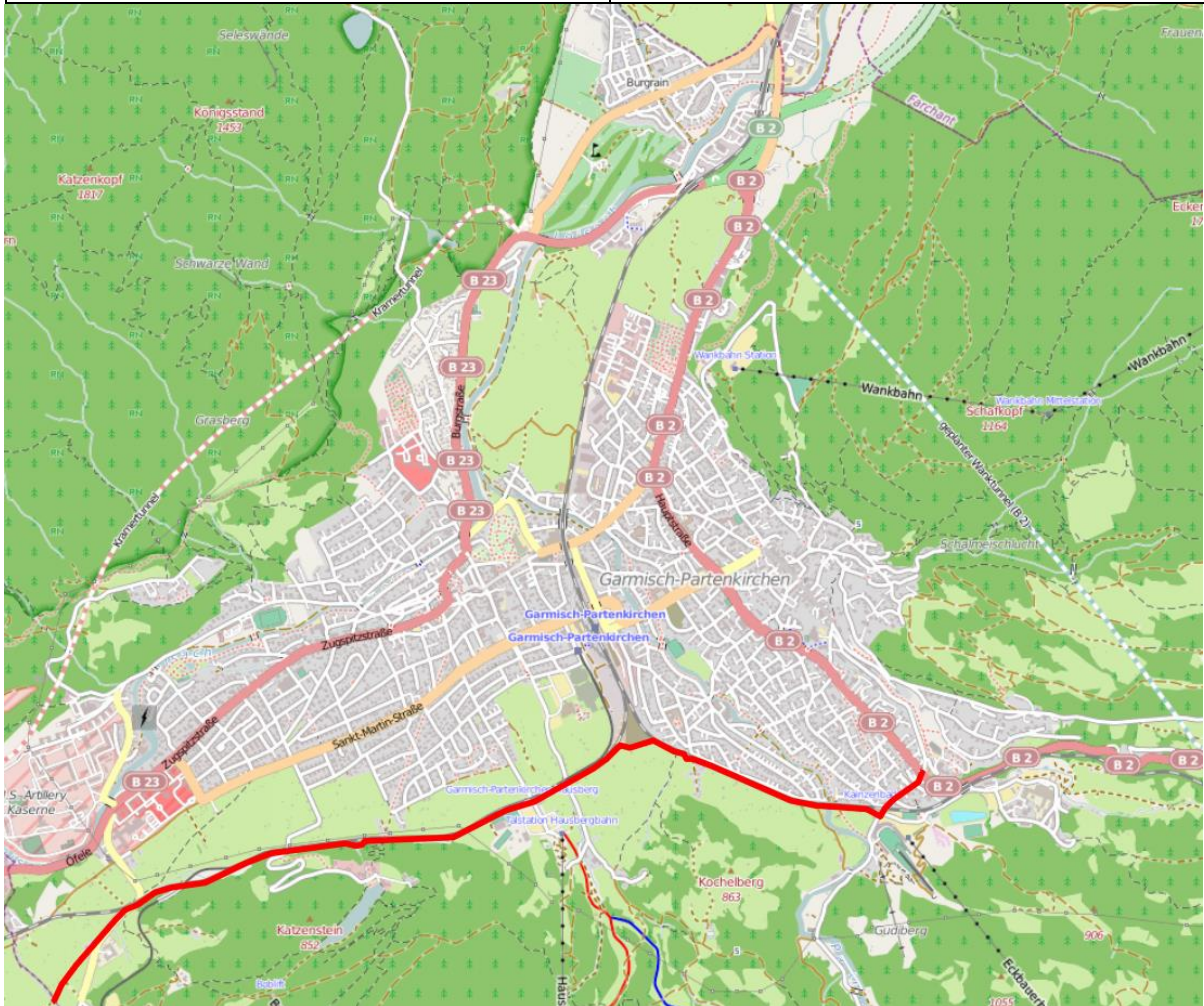


Tabelle 9: Liste der Einzelmaßnahmen auf der südlichen Ost-West Achse (SOWA).

Abschnitt	Kürzel	Radverkehrsanlage	Länge (m) bis (...)	Kosten
Kreuzung Riedweg / Wildenauer- und Mittenwalderstraße	6/K-RWM	Fahrradstreifen / Radweg / Schutzstreifen	30	gering (A)
Wildenauerstraße	SOWA1	Schutzstreifen	330 - Am Petersbad	gering
Am Petersbad	SOWA2	Rad- und Fußweg Ortsrand	4200 - Kreuzeckbahnstr.	gering
Kreuzeckbahnstraße 1	SOWA3	Schutzstreifen	300 - KIT	gering
Hammersbacher Fußweg	SOWA4	Rad- und Fußweg Ortsrand	390 – Ortsgrenze Hammersbach (Grainau)	gering
Ganze Achse	SOWA		5210	

(1) Wildenauerstraße

SOWA1 – Wildenauerstraße		Mittenwalder Straße bis Am Petersbad	
			
Radverkehrsanlage	Schutzstreifen		
Radabstellanlage	keine		
Maßnahmen Bauamt	Realisierung Schutzstreifen		
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung		
Verbunden mit Projekt	Umbau Kreuzung zur Mittenwalderstraße zum Kreisverkehr. Noch keine konkrete Planung		

(2) Am Petersbad (Sportstraße)



Radverkehrsanlage	Wirtschaftsweg mit Fahrradbenutzung
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	-
Verbunden mit Projekt	-

(3) Kreuzeckbahnstraße

SOWA3 – Kreuzeckbahnstraße	Am Petersbad bis Hammersbacher Fußweg
	

Radverkehrsanlage	Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Anlage Schutzstreifen; Übergang im Bahnbereich
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

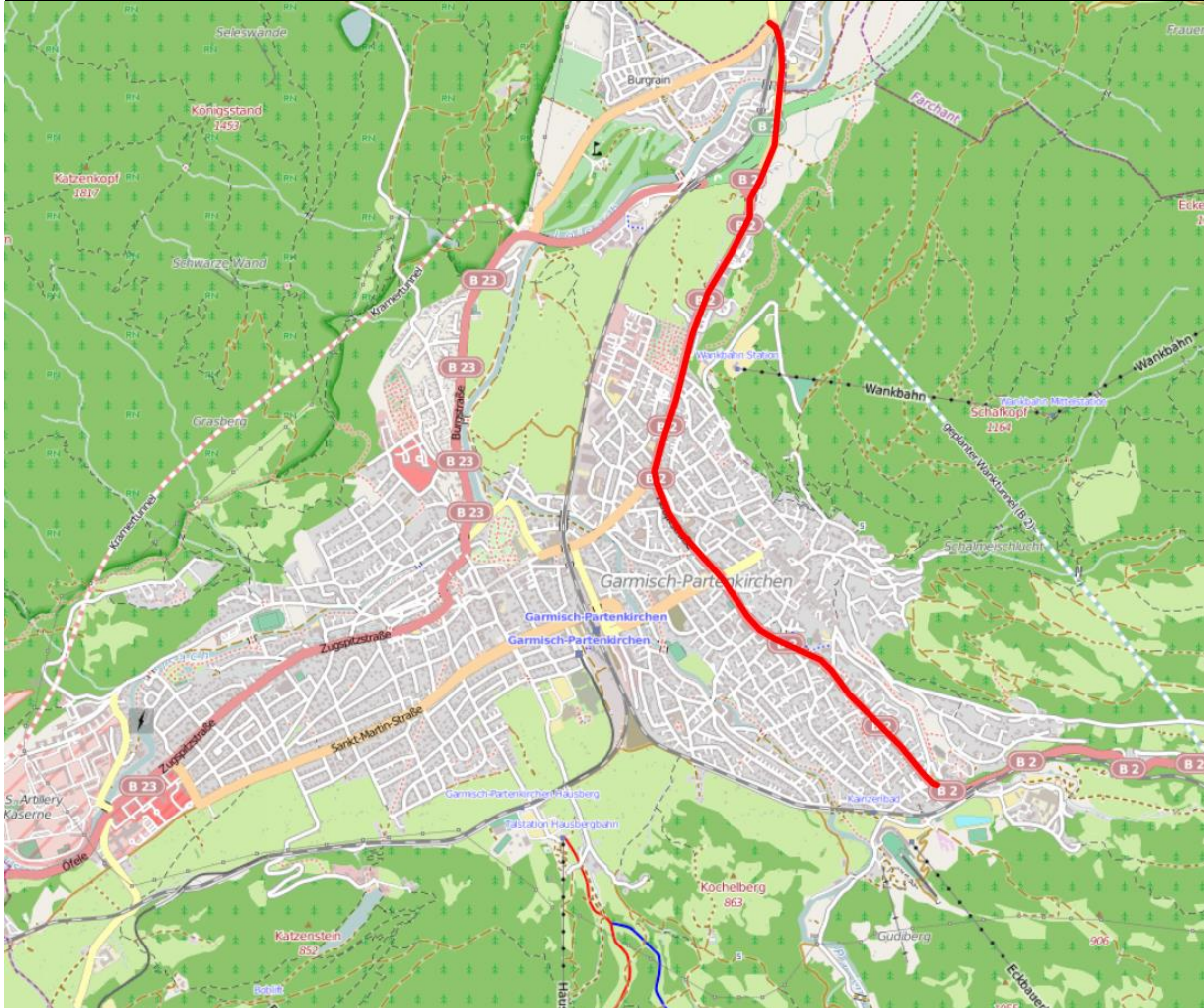
(4) Hammersbacher Fußweg

SOWA4 – Hammersbacher Fußweg	Kreuzeckbahnstraße bis Hammersbach
	

Radverkehrsanlage	Rad- und Fußweg Ortsrand
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Anschluß Kreuzeckbahnstraße zum Fußweg
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

4.3.1.6 Die östliche Achse Nord-Süd (ÖANS)

Nr./Kürzel	6/ÖANS
Funktion	Alltagsradweg entlang der B2. Wichtige Verbindung von Partenkirchen Richtung Farchant. Schnelle Ortsdurchquerung Farchant-Mittenwald.
Gesamtkosten	Hoch
Priorität	Mittel



Die östliche Achse-Nord-Süd (ÖANS) entspricht innerorts weitestgehend dem Verlauf der heutigen Bundesstraße B2. Damit ist der Hauptkosten- und Entscheidungsträger der Maßnahmen das staatliche Bauamt Weilheim. Der Kommune obliegen nur noch der Bereich der Fußwege und ein Recht auf Anhörung kommunaler Belange und Wünsche. Die östliche Nord-Südachse ist im Radverkehrskonzept mit einer hohen Priorität versehen, da das staatliche Bauamt Weilheim in 2016 bzw. 2017 das Aufbringen einer neuen Asphaltdecke plant. Dies ermöglicht dem Markt auf die Realisierung von Radverkehrsanlagen jetzt Einfluss zu nehmen. Zudem soll die Leistungsfähigkeit der B2 durch eine Modernisierung der Signalanlagen verbessert werden. Diese sind dann mit Hilfe von Bluetooth in der Lage in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens die Grünphasen in der Hauptrichtung zu verlängern und somit den Verkehrsfluss zu erhöhen. Ein entsprechender Umbau der Kreuzungen unter der Maßgabe der Barrierefreiheit ist ebenfalls vorgesehen.

Der heutige Radverkehr auf der B2 spielt sich im Wesentlichen auf den Fußwegen ab, die hierfür im nördlichen Abschnitt Richtung Farchant weitgehend freigegeben wurden. Dieser Abschnitt von der

Krottenkopfstraße aufwärts ist von Radfahrern entlang der B2 durchaus hoch frequentiert. Ansonsten, also im Bereich südlich der Rathauskreuzung, ist der Radverkehr auf der B2 von untergeordneter Bedeutung. Allerdings ist dies nicht nur auf die hohe Verkehrsdichte, sondern vor allem auch auf die heute noch mangelhafte Verkehrssicherheit aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen zurückzuführen. Zudem sind hier im Gegensatz zum nördlichen Abschnitt Alternativrouten gegeben. Der Autoverkehr erreicht auf der B2 Spitzenwerte von 1200 bis 1500 Kraftfahrzeugen pro Stunde. Damit bewegen wir uns laut Abbildung 20 bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h im Belastungsbereich II, eher III. Das heißt, das aus Gründen der Verkehrssicherheit mindestens eine teilweise, wenn nicht gar eine komplette Separation des Radverkehrs geboten ist. Als entsprechende Radverkehrsanlagen bieten sich hier somit mindestens Schutzstreifen, besser Radfahrstreifen an.

Tabelle 10: Liste der Einzelmaßnahmen auf der östlichen Achse Nord-Süd (ÖANS).

Abschnitt	Kürzel	Radverkehrsanlage	Länge (m) bis (...)	Kosten
Ehemalige B2	ÖANS1	Rad- und Fußweg Ortsrand	1200 - Münchnerstr.	mittel
Münchnerstraße	ÖANS2	Fahrradstreifen / Schutzstreifen	790 - Unterfeldstr.	gering
Kreuzung Münchner- / Unterfeld- / Fer. Barth- und Hauptstraße	7/K-MUH	Fahrradstreifen / Schutzstreifen	100	hoch
Hauptstraße 1	ÖANS3	Fahrradstreifen / Schutzstreifen	420 - Krottenkopfstraße	mittel
Kreuzung Haupt- und Krottenkopfstraße	8/ K-HK	Fahrradstreifen / Schutzstreifen	80	hoch
Hauptstraße 2	ÖANS4	Fahrradstreifen / Schutzstreifen	560 - Rathausplatz	hoch
Kreuzung Rathausplatz	3/K-RP	Fahrradstreifen / Schutzstreifen / Fahrradschleusen	100	sehr hoch
Hauptstraße 3	ÖANS5	Fahrradstreifen / Schutzstreifen	300 - Schornstraße	mittel
Kreuzung Schorn- und Hauptstraße	12/K-SH	Fahrradstreifen / Schutzstreifen	-	hoch
Hauptstraße 4	ÖANS6	Fahrradstreifen / Schutzstreifen	420 - Mittenwalderstraße	mittel
Mittenwalderstraße	ÖANS7	Fahrradstreifen / Schutzstreifen	830 - Wildenauerstr.	hoch bis sehr hoch
Kreuzung Riedweg / Wildenauer- und Mittenwalderstraße	6/K-RWM	Fahrradstreifen / Radweg / Schutzstreifen	-	
Ganze Achse	ÖANS		4800	

Die Realisierung dieser Radverkehrsanlagen erfordert eine gewisse Mindestbreite der Straße, die vielleicht mit Ausnahme des unteren Teils der Mittenwalder Straße im Prinzip über die gesamte Länge gegeben ist, wenn entsprechende Parkverbote auf der B2 durchgesetzt werden. Ein mögliches Problem mit einer ausreichenden Straßenbreite besteht im Bereich der Aufstellungsflächen vor den Signalanlagen und im Wiedereinfädelungsbereich hinter diverser Kreuzungen entlang der B2. Hier benötigt der KfZ-Verkehr zwei Fahrspuren zusätzlich zur Breite der Radverkehrsanlage. Somit könnte es sein, dass größere Umbauten in den Kreuzungsbereichen erforderlich sind, um eine unter modernen

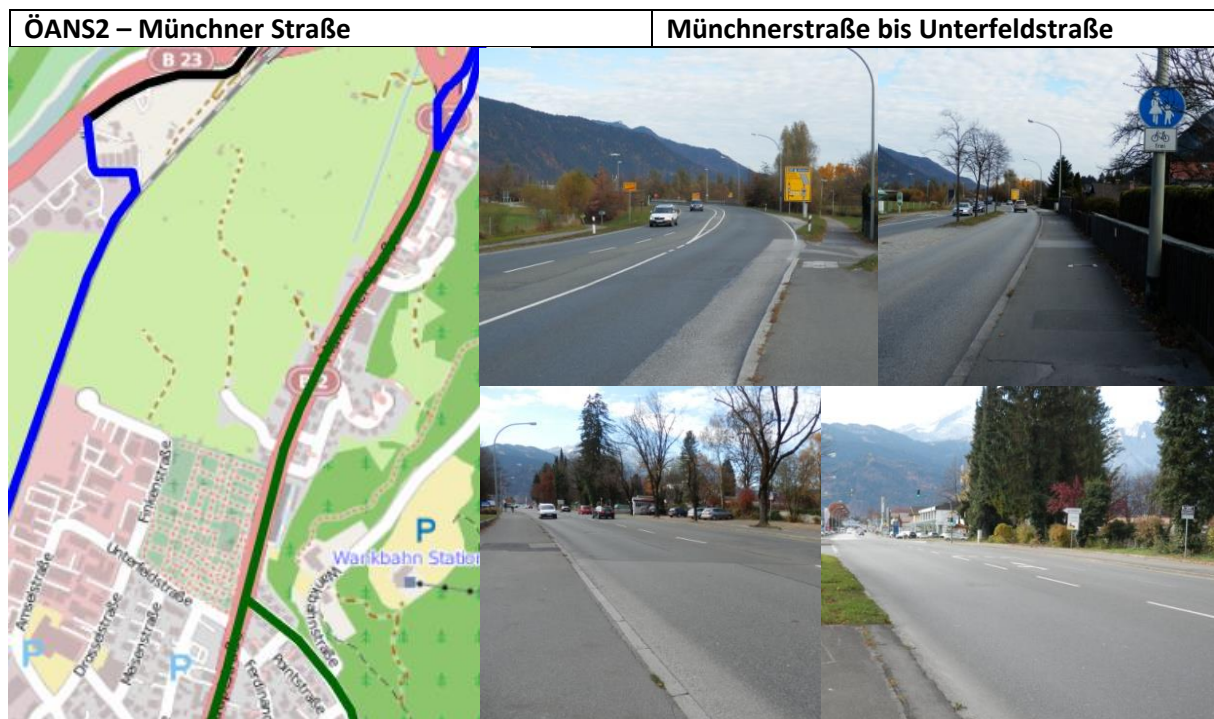
Gesichtspunkten konzipierte Radverkehrsanlage zu etablieren, die heutigen Anforderungen der Verkehrssicherheit standhält (z.B. Linksabbiegen an Kreuzungen). Ein solcher Umbau der Kreuzungen ist wahrscheinlich sowieso nötig, um den barrierefreien Ausbau zu ermöglichen. D.h., dass z.B. die vorgezogenen Rechtsabbiegespuren an den Kreuzungen entfernt werden oder so umgebaut werden müssen, dass z.B. ein blinder Mensch ohne Gefahr die Straße queren kann.

Die Liste der geplanten Einzelmaßnahmen kann der Tabelle 10 entnommen werden. Während in dieser Tabelle Radfahrstreifen und Schutzstreifen aufgeführt sind, ist in Abbildung 28 und Abbildung 29 nur der Schutzstreifen als Radverkehrsanlage dargestellt (dunkelgrün). Er ist hier aber nur als Platzhalter zu sehen, da die konkrete Planung in Absprache mit dem staatlichen Bauamt Weilheim noch erfolgt.

(1) Ehemalige B2

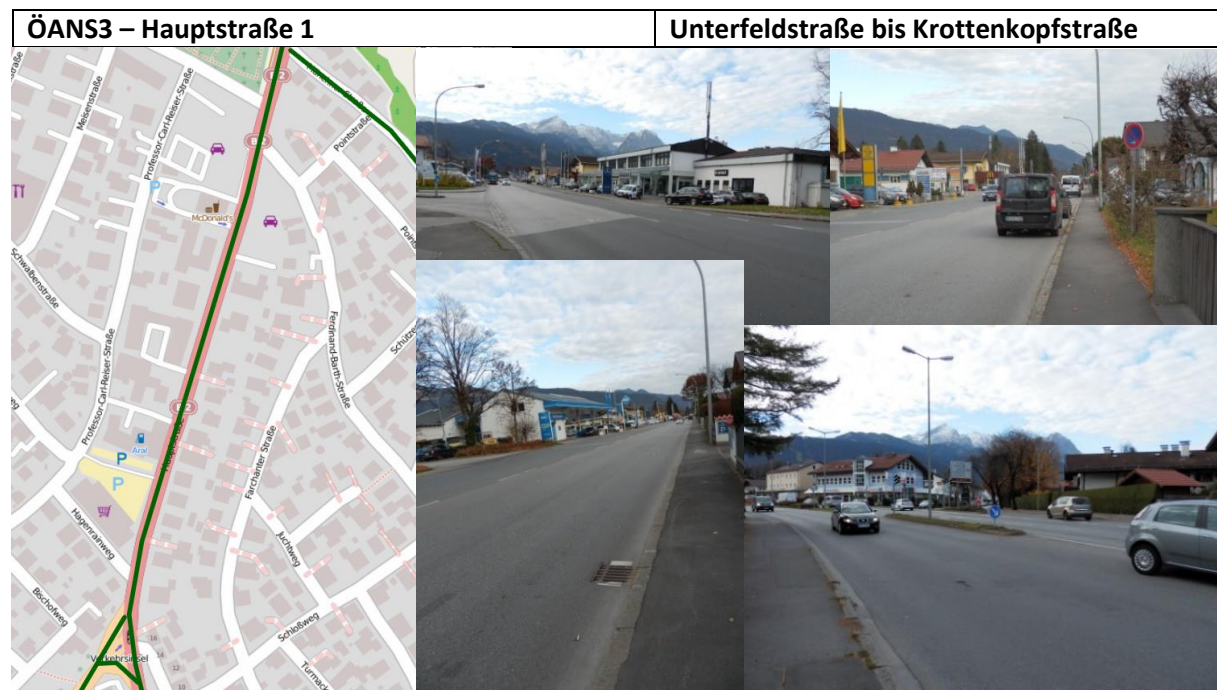
ÖANS1 – Ehemalige B2		Farchant bis Münchner Straße			
					
					
Radverkehrsanlage	Rad- und Fußweg Ortsrand				
Radabstellanlage	keine				
Maßnahmen Bauamt WM	Anschluß zur B2				
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung				
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim				

(2) Münchner Straße



Radverkehrsanlage	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen
Radabstellanlage	Partenkirchener Friedhof 20
Maßnahmen Bauamt WM	Anlage Radfahrstreifen/Schutzstreifen
Maßnahmen Bauamt	Radabstellanlagen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim

(3) Hauptstraße, Teil 1



Radverkehrsanlage	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt WM	Anlage Radfahrstreifen/Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim

(4) Hauptstraße, Teil 2



Radverkehrsanlage	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt WM	Anlage Radfahrstreifen/Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Parkverbot; Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim

(5) Hauptstraße, Teil 3

ÖANS5 – Hauptstraße 3	Rathausplatz bis Schornstraße
	

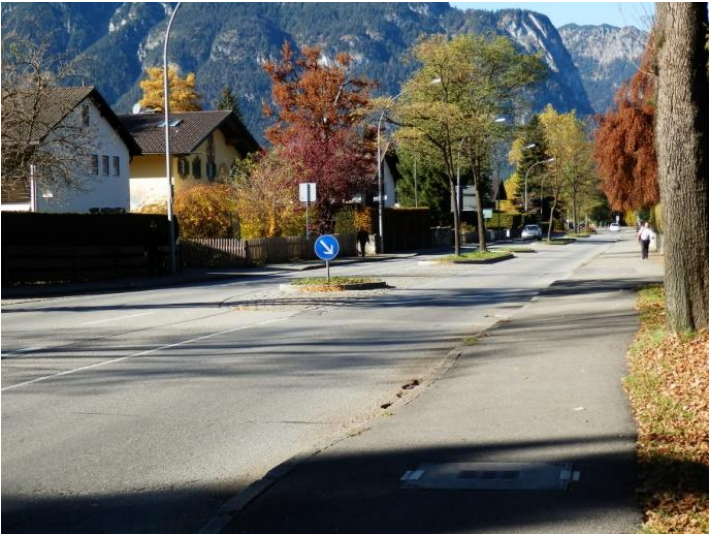
Radverkehrsanlage	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen
Radabstellanlage	Schnitzschule 20
Maßnahmen Bauamt WM	Anlage Radfahrstreifen/Schutzstreifen
Maßnahmen Bauamt	Radabstellanlagen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim

(6) Hauptstraße, Teil 4

ÖANS6 – Hauptstraße 4	Schornstraße bis Mittenwalderstraße
	

Radverkehrsanlage	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt WM	Anlage Radfahrstreifen/Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Parkverbot; Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim

(7) Mittenwalderstraße

ÖANS7 – Mittenwalderstraße		Mittenwalderstraße bis Wildenauerstraße
		
Radverkehrsanlage	Schutzstreifen	
Radabstellanlage	keine	
Maßnahmen Bauamt WM	Anlage Schutzstreifen; evtl. Fahrbahnverbreiterung erforderlich	
Maßnahmen Ordnungsamt	Parkverbot; Beschilderung	
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim	

4.3.1.7 Die zentrale Achse Nord-Süd (ZANS)

Nr./Kürzel	7/ZANS
Funktion	Zentrale Radverbindung zwischen dem Ortsteilzentrum Burgrain und dem Bahnhof.
Gesamtkosten	Mittel
Priorität	Mittel

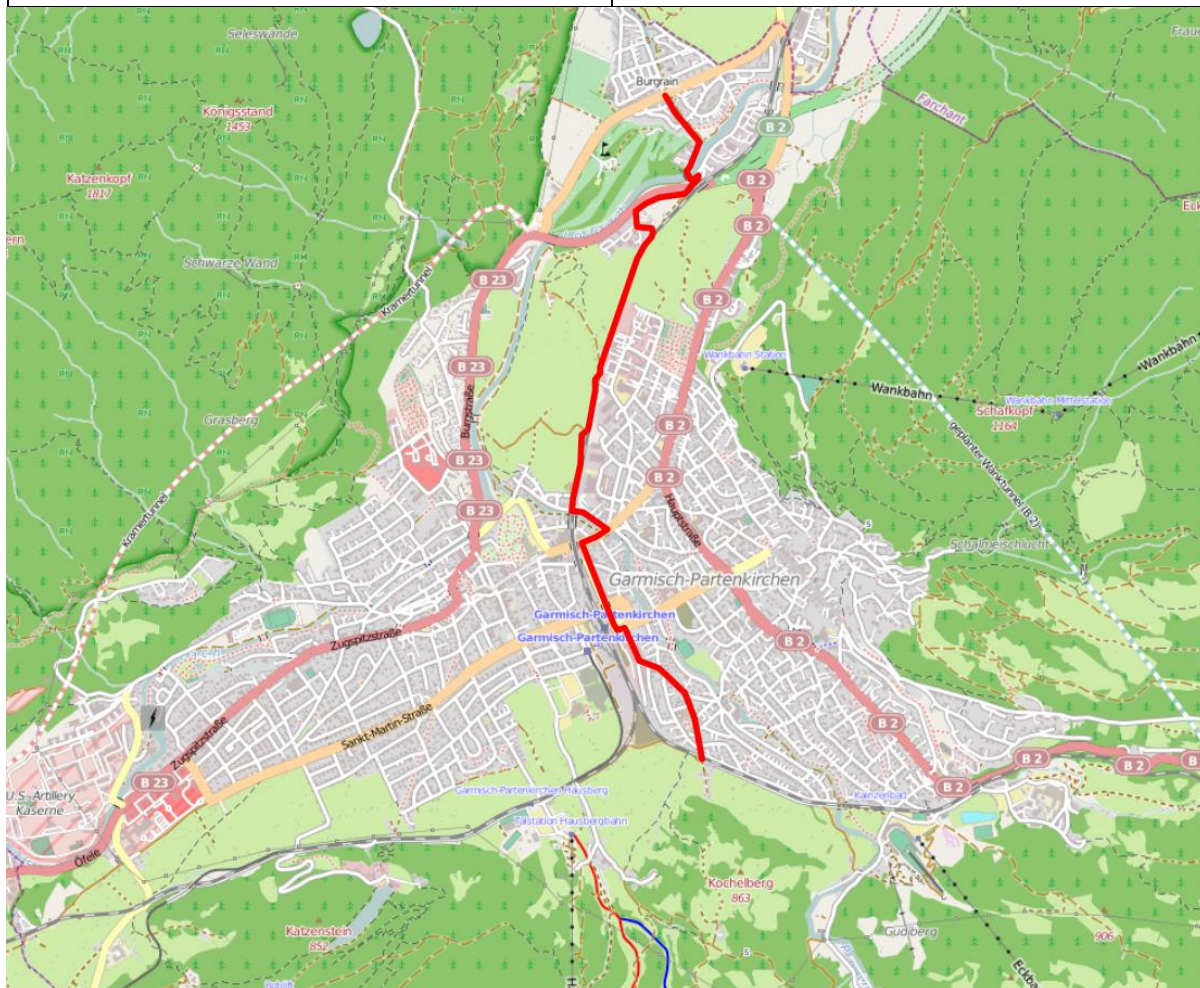


Tabelle 11: Liste der Einzelmaßnahmen auf der Zentralen Achse Nord-Süd (ZANS).

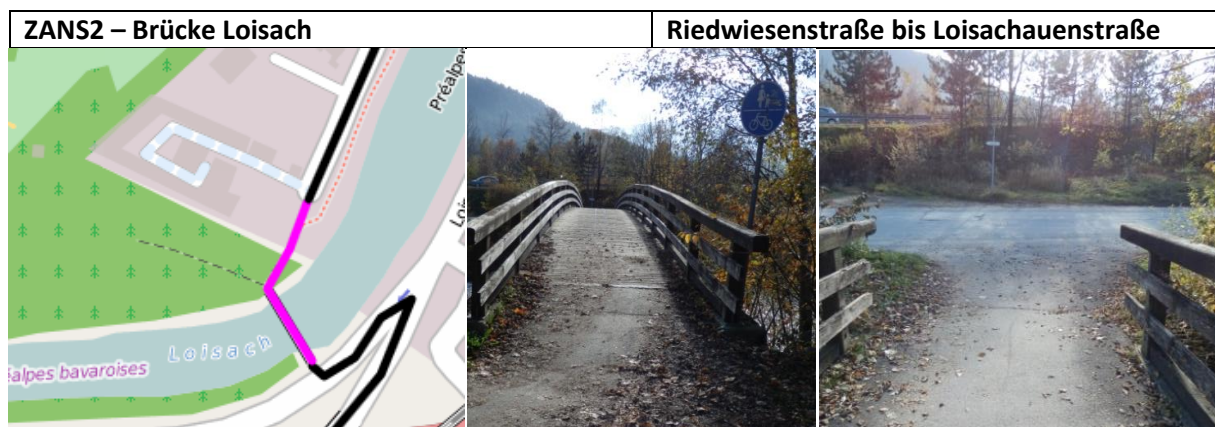
Abschnitt	Kürzel	Radverkehrsanlage	Länge (m) bis (...)	Kosten
Riedwiesenstraße (Burgrain)	ZANS1	Mischverkehr in Tempo-30-Zone	430 - Ende Sackgasse	gering (A)
Brücke Loisach (Burgrain)	ZANS2	Rad- und Fußweg Ortsrand	100 - Loisachauenstr.	gering
Loisachauenstraße	ZANS3	Mischverkehr in Tempo-30-Zone	520 - Klärwerk	gering (A)
Reschbergweg	ZANS4	Rad- und Fußweg Ortsrand	1720 - Martinswinkelstr.	gering
Martinswinkelstraße	ZANS5	Mischverkehr in Tempo-30-Zone	220 - von Brugstr.	gering
Kreuzung von Brug- / Hindenburg- und Wettersteinstr.	9/K-BHW	Fahrradstreifen / Schutzstreifen	-	hoch
Von Brug-Straße	ZANS6	Fahrradstreifen / Schutzstreifen	160 - Bahnhofstr.	mittel
Bahnhofstraße 1	ZANS7	Fahrradstreifen	110 – Enzianstr.	hoch
Kreuzung Bahnhof- / Chamonix- und Enzianstraße	4/K-BCE	Fahrradstraße / Schutzstreifen		hoch
Bahnhofstraße 2	ZANS8	Schutzstreifen	420 - Lagerhausstr.	mittel
Lagerhausstraße	ZANS9	Mischverkehr in Tempo-30-Zone	850 - Am Petersbad (SOWA)	gering
Ganze Achse	ZANS		4530	

(1) Riedwiesenstraße, Burgrain



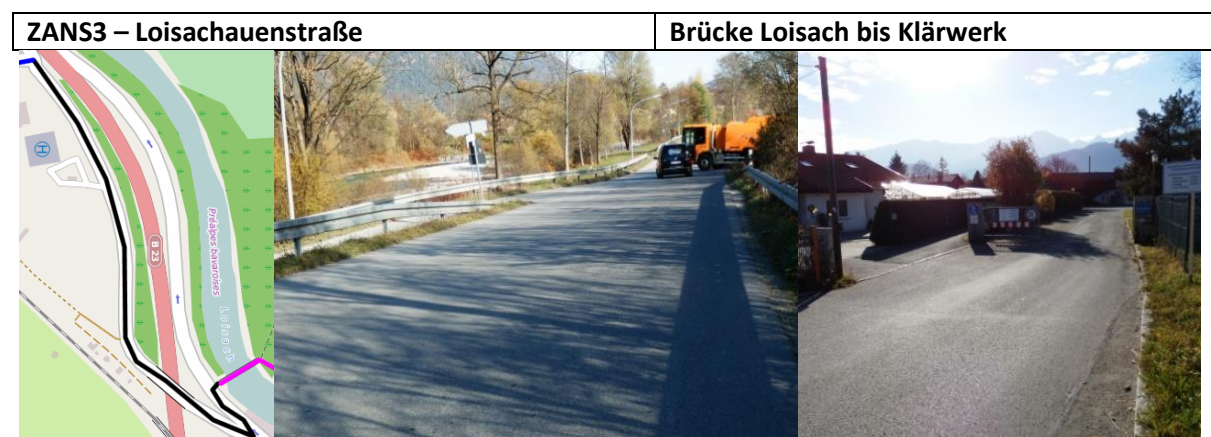
Radverkehrsanlage	Mischverkehr in Tempo-30-Zone
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Sanierung
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Ausbau Riedwiesenstraße. Noch kein konkretes Projekt.

(2) Brücke Loisach, Burgrain



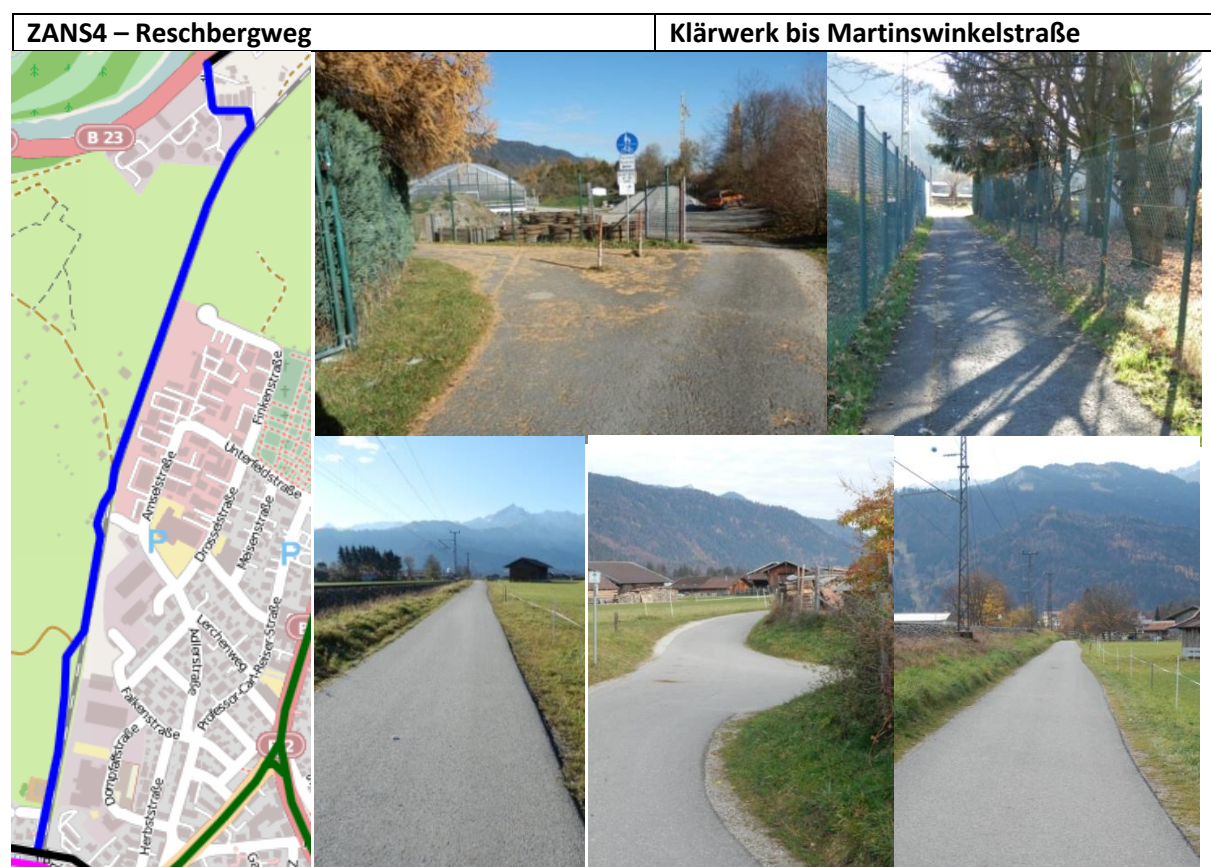
Radverkehrsanlage	Rad- und Fußweg Ortsrand
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Sanierung der Brücke
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(3) Loisachhauenstraße



Radverkehrsanlage	Mischverkehr in Tempo-30-Zone
Radabstellanlage	Keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	-
Verbunden mit Projekt	Neugestaltung der Zufahrt Biogasanlage in 2017

(4) Reschbergweg



Radverkehrsanlage	Rad- und Fußweg Ortsrand
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	-
Verbunden mit Projekt	Neugestaltung der Zufahrt Biogasanlage in 2017

(5) Martinswinkelstraße



Radverkehrsanlage	Mischverkehr in Tempo-30-Zone
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Tempo-30-Zone
Verbunden mit Projekt	-

(6) Von-Brug-Straße

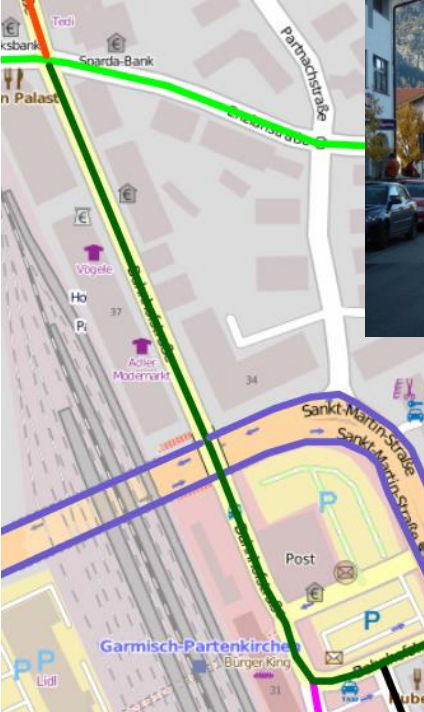


Radverkehrsanlage	Schutzstreifen/Radfahrstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Anlage Schutzstreifen/Radfahrstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(7) Bahnhofstraße, Teil 1

ZANS7 – Bahnhofstraße 1	Von-Brug-Straße bis Enzianstraße
  	
Radverkehrsanlage	Radfahrstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Verbreiterung Bahnhofstraße bis Arkaden; Anlage Radfahrstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Wegfall Parkplätze; Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(8) Bahnhofstraße, Teil 2

ZANS8 – Bahnhofstraße 2	Enzianstraße bis Lagerhausstraße
    	
Radverkehrsanlage	Schutzstreifen
Radabstellanlage	Bahnhof Nord 200
Maßnahmen Bauamt	Evtl. Verbreiterung Abschnitt Enzianstr. bis Bahnhof; Anlage Schutzstreifen; Radabstellanlage
Maßnahmen Ordnungsamt	Evtl. Wegfall von Parkplätzen; Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(9) Lagerhausstraße



Radverkehrsanlage	Mischverkehr in Tempo-30-Zone; evtl. mit Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Umbau Lagerhausstraße; Sanierung Gehfeld- und Kohlstattstraße; Anlage Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Tempo-30-Zone
Verbunden mit Projekt	Umbau Lagerhausstraße in 2017; Sanierung Gehfeld- und Kohlstattstraße in 2018

4.3.1.8 Die westliche Achse Nord-Süd (WANS)

Nr./Kürzel	8/WANS
Funktion	Zentrale und schnelle Radverbindung zwischen den Ortsteilzentren Burgrain und Garmisch. Anbindung von Fußgängerzone Garmisch, Alpspitz Wellenbad, Eisstadion und Hausberg.
Gesamtkosten	Hoch
Priorität	Hoch

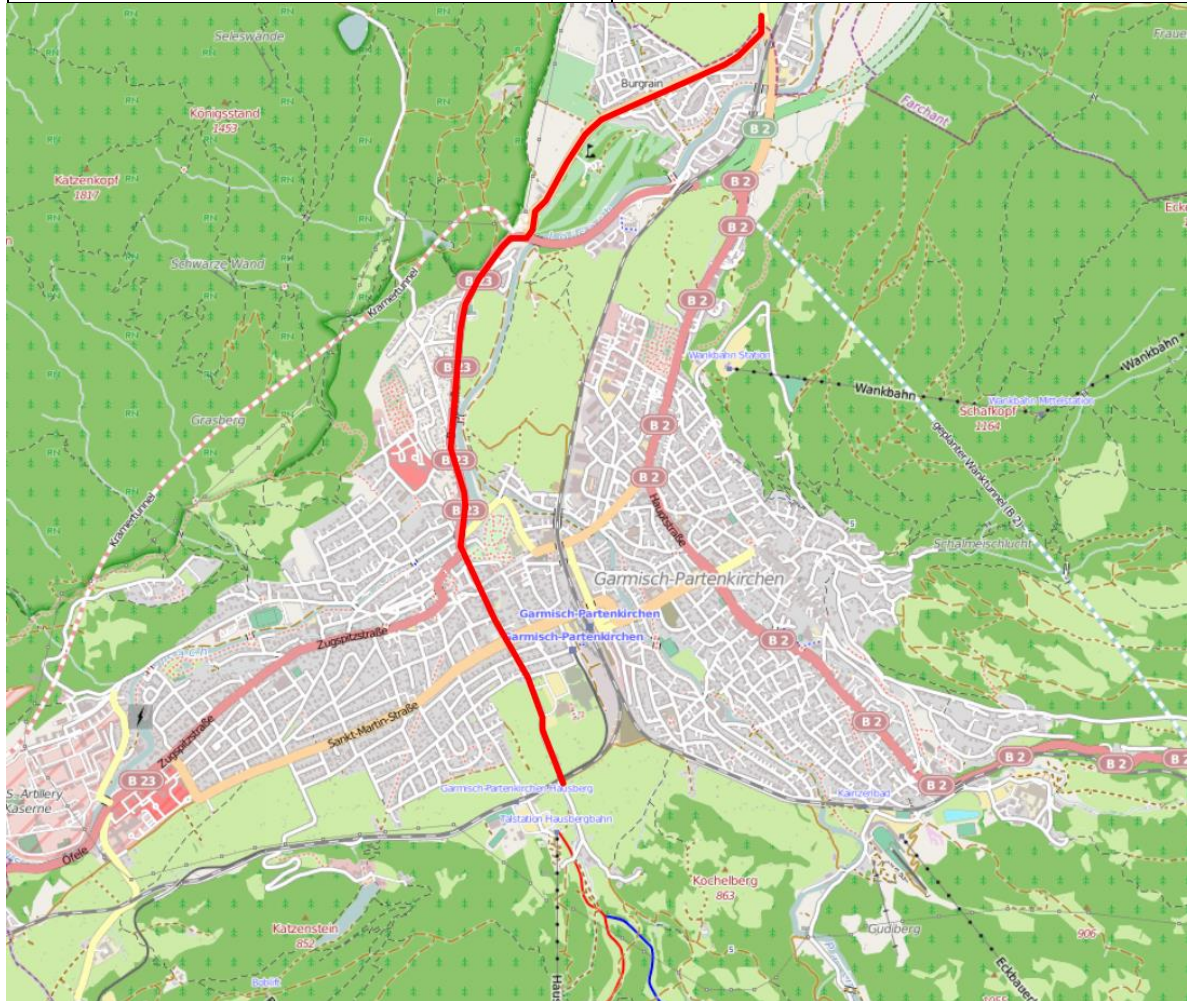


Tabelle 12: Liste der Einzelmaßnahmen auf der westlichen Achse Nord-Süd (WANS).

Abschnitt	Kürzel	Radverkehrsanlage	Länge (m) bis (...)	Kosten
Werdenfelserstraße 1 (Burgrain)	WANS1	Rad- und Fußweg Ortsrand	430 - Feldernkopfstr.	gering
Werdenfelserstraße 2 (Burgrain)	WANS2	Schutzstreifen	570 - Ortsausgang Burgrain	mittel
Werdenfelserstraße 3 (Burgrain)	WANS3	Rad- und Fußweg Ortsrand	1100 – Am Weidlegraben	mittel
Burgstraße	WANS4	Schutzstreifen / Radfahrstreifen	1380 - Loisachstr.	hoch
Kreuzung Burg- / Allee- / Loisach- und Fürstenstraße	4/K-BALF	Radfahrstreifen / Schutzstreifen / Fahrradschleusen	80	hoch bis sehr hoch
Fürstenstraße 1	WANS5	Zweirichtungsradweg	90 - Promenadenstr.	hoch
Fürstenstraße 2	WANS6	Fahrradstraße + PkW	200 - Am Kurpark	gering
Klammstraße 1	WANS7	Mischverkehr in Tempo-30-Zone	180 - Höllentalstr.	gering
Klammstraße 2	WANS8	Fahrradstreifen	610 - Parkplatz Wellenbad	hoch
Klammstraße 3	WANS9	Fahrradstraße + Bus	510 - Am Petersbad (SOWA)	mittel (A)
Ganze Achse	WANS		5150	

(1) Werdenfelserstraße (Burgrain), Teil 1

WANS1 – Werdenfelserstraße 1	Farchant bis Feldernkopfstraße (Burgrain)
-------------------------------------	--



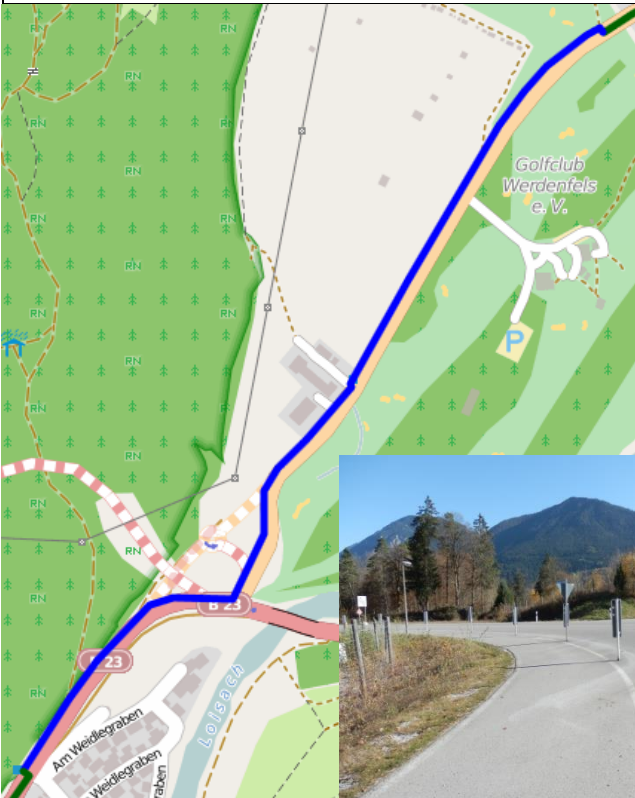
Radverkehrsanlage	Einseitiger Rad- und Fußweg Ortsrand
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	-
Verbunden mit Projekt	-

(2) Werdenfelserstraße (Burgrain), Teil 2

WANS2 – Werdenfelserstraße 2	Feldernkopfstraße bis Ortsausgang Burgrain
 	

Radverkehrsanlage	Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Anlage Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Einbau einer Verkehrsinsel an der Kreuzung Burgrain in 2015/2016

(3) Werdenfelserstraße (Burgrain), Teil 3

WANS3 – Werdenfelserstraße 3	Ortsausgang Burgrain bis Am Weidlegraben
 	

Radverkehrsanlage	Einseitiger Rad- und Fußweg Ortsrand
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Übergang Schutzstreifen zum Radweg
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(4) Burgstraße (B23), Teil 1



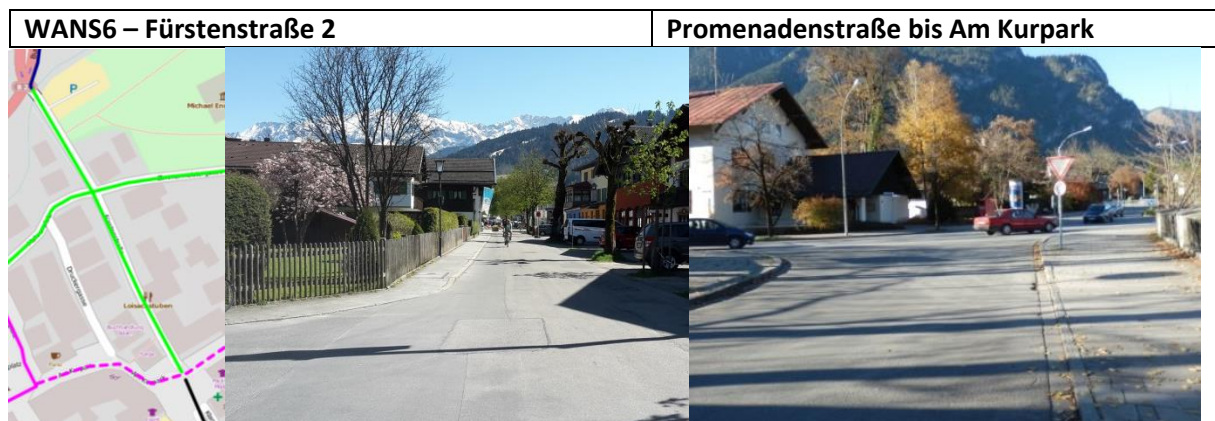
Radverkehrsanlage	Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Anlage Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(5) Fürstenstraße, Teil 1



Radverkehrsanlage	Zweirichtungsradweg
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Bau des Radwegs
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(6) Fürstenstraße, Teil 2



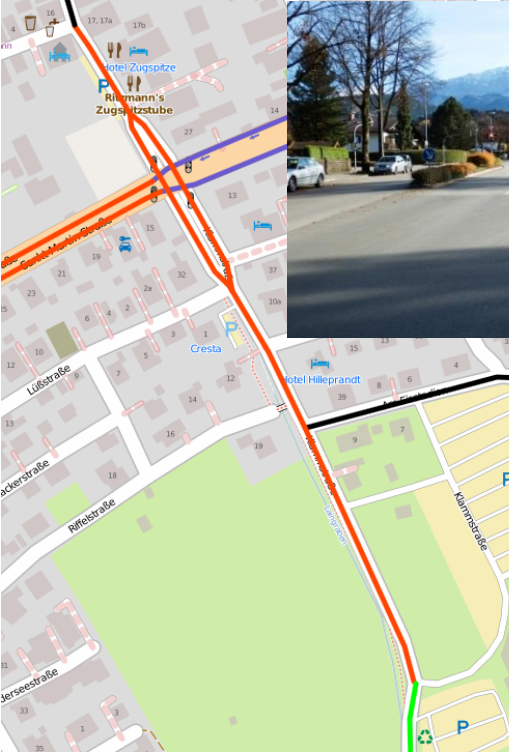
Radverkehrsanlage	Fahrradstraße
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(7) Klammsstraße, Teil 1

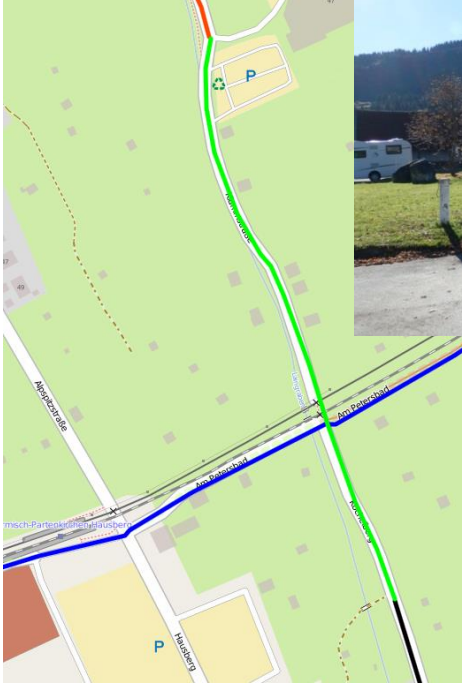


Radverkehrsanlage	Mischverkehr in Tempo-30-Zone
Radabstellanlage	Bischofseck 20 Plätze
Maßnahmen Bauamt	Anlage Radabstellanlagen; Übergang Fußgängerzone
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(8) Klammstraße, Teil 2

WANS8 – Klammstraße 2		Höllentalstraße bis Alpspitz Wellenbad	
			
Radverkehrsanlage	Radfahrstreifen		
Radabstellanlage	Schwimmbad 200 Plätze		
Maßnahmen Bauamt	Anlage Radfahrstreifen; Radabstellanlage		
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung		
Verbunden mit Projekt	-		

(9) Kammstraße, Teil 3

WANS9 – Kammstraße 3		Alpspitz Wellenbad bis Kochelberg	
			
Radverkehrsanlage	Fahrradstraße, Bus zugelassen		
Radabstellanlage	keine		
Maßnahmen Bauamt	Neubau Fahrradstraße		
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung		
Verbunden mit Projekt	Neubau Straße zum Hausbergparkplatz. Noch kein konkretes Projekt		

Diese Maßnahme spielt für die Verkehrsplanung am Hausberg eine sehr wichtige Rolle. Bisher fährt der Skibus von der St.-Martinstraße durch die Alpspitzstraße und schließt sich somit der Route des motorisierten Individualverkehrs an. Während der Skisaison in den Wintermonaten steht der Skibus mit dem MIV im Stau und ist deshalb wenig attraktiv für den Skitouristen. Zudem entspricht die bisherige Streckenführung für die Anwohner am Kochelberg nicht den Vorschriften aus dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, die besagen, dass eine Straßeneinmündung mindestens 30 m vor einer Eisenbahnkreuzung erfolgen muss. Dies erfüllt die Sportstraße, die bisher von den Anliegern zur Anbindung an die Alpspitzstraße genutzt wird, nicht. Deshalb sollte für die Anlieger eine zusätzliche Anbindung parallel zur Sportstraße z.B. zum Hausbergparkplatz geschaffen werden. Diese zu schaffende Straße könnte dann im Winter auch durch die Skibusse genutzt werden, die zudem die Fahrradstraße der Kammstraße nutzen könnten und somit dem durch den MIV produzierten Stau in der Alpspitzstraße entgehen könnten. Der Skibus fährt somit antizyklisch zum MIV über die Kammstraße zum Hausberg und über die Alpspitzstraße zurück und wird somit durch die zu erwartende enorme Zeitersparnis attraktiver.

4.3.2 Kritische Kreuzungen

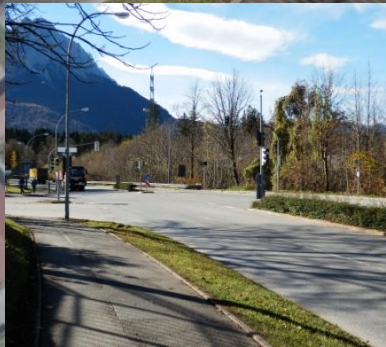
Tabelle 13: Wichtige Kreuzungen für den Radverkehr, die sicherheitstechnisch als kritisch (bedenklich) eingestuft werden.

Kreuzung	Kürzel	Radverkehrsanlage	Betroffene Maßnahmen	Kosten
Burg- / Allee- / Loisach- und Fürstenstraße	1/K-BALF	Fahrradstreifen / Schutzstreifen / Fahrradschleusen		hoch bis sehr hoch
Zugspitz- / Äußere Maxim.- und Kreuzeckbahnstraße	2/K-ZK	Fahrradstreifen / Fahrradschleuse	Brücke wird neu errichtet	gering
Rathauskreuzung	3/K-RP	Fahrradstreifen / Schutzstreifen / Fahrradschleusen		sehr hoch
Bahnhof- / Chamonix- und Enzianstraße	4/K-BCE	Fahrradstraße / Schutzstreifen		hoch
Bahnhof- und St. Martinstraße	5/K-BM	Fahrradstreifen / Radweg / Fahrradschleusen		sehr hoch
Alpspitz- / St. Martinstraße	6/K-AS	Fahrradstreifen / Schutzstreifen		hoch
Riedweg / Wildenauer- und Mittenwalderstraße	7/K-RWM	Fahrradstreifen /Radweg / Schutzstreifen	Kreuzung soll zum Kreisverkehr umgebaut werden	sehr hoch
Münchner- / Unterfeld- und Hauptstraße	8/K-MUH	Fahrradstreifen / Schutzstreifen / Fahrradschleusen		hoch
Haupt- und Krottenkopfstraße	9/ K-HK	Fahrradstreifen / Schutzstreifen		hoch
von Brug- / Hindenburg- und Wettersteinstr.	10/K- BHW	Fahrradstreifen / Schutzstreifen	Inklusive Querungshilfe	hoch
Bahnhof- und von Brug-Straße	11/K-BvB	Fahrradstreifen / Schutzstreifen		mittel
Schorn- und Hauptstraße	12/K-SH	Fahrradstreifen / Schutzstreifen		gering
Lyzeum, Hauptstraße und Kankerweg	13/K-LHK	Fahrradstreifen / Schutzstreifen / Fahrradstraße		hoch

(1) Die Kreuzung Burg-, Allee-, Loisach- und Fürstenstraße

K-BALF – Burg-, Allee-, Loisach- und Fürstenstraße		Loisachbrücke 1
   		
Radverkehrsanlagen	Schutzstreifen, Fahrradstraße, Zweirichtungsradweg	
Maßnahmen Bauamt	Umbau Burg-, Fürsten- und Alleestraße; Zweirichtungs-Übergang an der Ampel zur Alleestraße	
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung	
Verbunden mit Projekt	-	

(2) Die Kreuzung Zugspitz-, Äußere Maximilian- und Kreuzeckbahnstraße

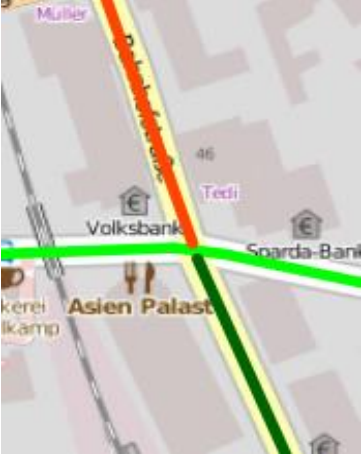
K-ZK – Zugspitz-, Äußere Max. und Kreuzeckbahnstr.		Loisachbrücke 2
   		
Radverkehrsanlagen	Radfahrstreifen, Schutzstreifen	
Maßnahmen Bauamt	Neubau Loisachbrücke; Anlage der Radfahrstreifen/Schutzstreifen	
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung	
Verbunden mit Projekt	Neubau der Loisachbrücke in 2019	

(3) Die Rathauskreuzung



Radverkehrsanlagen	Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Fahrradschleuse
Maßnahmen Bauamt und Bauamt WM	Evtl. Verbreiterung der Kreuzung im Aufstellungsbereich; evtl. Wegfall der vorgezogenen Rechtsabbieger; evtl. Versetzung der Signalanlagen; Anlage der Radfahrstreifen und Fahrradschleusen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim

(4) Die Kreuzung Bahnhof-,Chamonix- und Enzianstraße

K-BCE –Bahnhof-,Chamonix- und Enzianstraße	
  	
Radverkehrsanlagen	Fahrradstraße, Schutzstreifen, Radfahrstreifen
Maßnahmen Bauamt	Umbau der Kreuzung unter Berücksichtigung der Vorfahrtsänderung zugunsten der Achse Chamonix- und Enzianstraße
Maßnahmen Ordnungsamt	Änderung der Vorfahrt zugunsten der Achse Chamonix- und Enzianstraße; Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Verkehrsberuhigte Chamonixstraße in 2017

(5) Die Kreuzung Bahnhof- und St.-Martinstraße

K-BM – Bahnhof- und St.-Martinstraße	
 	
  	
Radverkehrsanlagen	Radweg, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Fahrradschleuse
Maßnahmen Bauamt	Komplettumbau der Kreuzung unter Einbeziehung des Bahnhofsvorplatzes; Aufgrund der Komplexität dieses Kreuzungsbereiches wird hier die Beratungsplanung abgewartet.
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(6) Die Kreuzung Alpspitz- und St.Martinstraße



Radverkehrsanlagen	Radfahrstreifen
Maßnahmen Bauamt	Erweiterter Aufstellungsbereich auf St. Martinstraße
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(7) Die Kreuzung Riedweg, Wildenauer- und Mittenwalderstraße



Radverkehrsanlagen	Radweg, Schutzstreifen
Maßnahmen Bauamt und Bauamt WM	Komplettumbau des Kreuzungsbereiches zu einem Kreisverkehr mit entsprechend geführttem Radverkehr
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim

(8) Die Kreuzung Münchner-, Unterfeld- und Hauptstraße

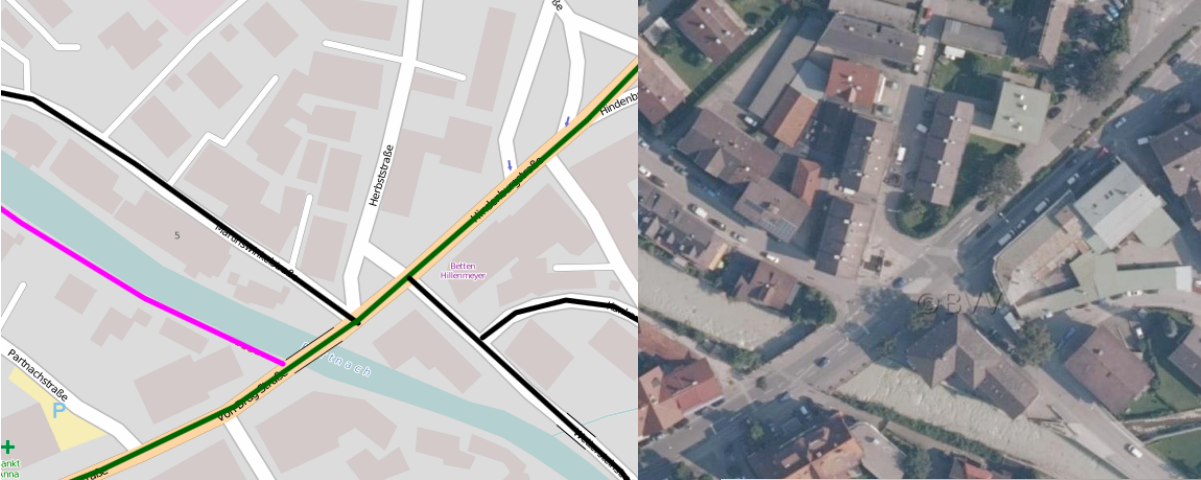
K-MUH – Münchner-, Unterfeld- und Hauptstraße	
	
Radverkehrsanlagen	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen
Maßnahmen Bauamt und Bauamt WM	Prüfung zum Umbau eines Kreisverkehrs; Prüfung zur Versetzung der Signalanlage auf Höhe Unterfeld- Ferdinand Barth Str.; Bau der Radverkehrsanlagen; Aufgrund der Komplexität dieses Kreuzungsbereiches wird hier die Beratungsplanung abgewartet.
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim

(9) Die Kreuzung Haupt- und Krottenkopfstraße



Radverkehrsanlagen	Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradschleuse
Maßnahmen Bauamt und Bauamt WM	Bau der Radverkehrsanlagen; Fahrradschleuse auf Krottenkopfstraße zum Linksabbiegen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim

(10) Die Kreuzung von Brug-, Hindenburg- und Wettersteinstraße

K-BHW – von Brug-, Hindenburg- und Wettersteinstr.	
	
	
Radverkehrsanlagen	Schutzstreifen
Maßnahmen Bauamt und Bauamt WM	Aufgrund der Komplexität dieses Kreuzungsbereiches wird hier die Beratungsplanung abgewartet.
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(11) Die Kreuzung von Bahnhof- und von Brug-Straße



Radverkehrsanlagen	Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradschleuse
Maßnahmen Bauamt und Bauamt WM	Radverkehrsanlagen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(12) Die Kreuzung von Schorn- und Hauptstraße



Radverkehrsanlagen	Radfahrstreifen, Schutzstreifen
Maßnahmen Bauamt und Bauamt WM	Radverkehrsanlagen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim

(13) Die Kreuzung von Lyzeum, Hauptstraße und Kankerweg



Radverkehrsanlagen	Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Signalanlage für Fußgänger und Radfahrer
Maßnahmen Bauamt und Bauamt WM	Überprüfung Verkehrssicherheit; Radverkehrsanlagen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim

4.4 Ergänzende Maßnahmen zu einem Radwegenetz

In diesem Kapitel werden ergänzende Einzelmaßnahmen zur Ausgestaltung eines Radwegenetzes beschrieben. Eine Übersicht der Maßnahmen gibt Tabelle 14. Das entsprechende Radwegenetz ist in Abbildung 29 dargestellt. Im Gegensatz zu den Einzelmaßnahmen der Achsen können die folgenden Einzelmaßnahmen mehrere Radverkehrsanlagen enthalten.

Tabelle 14: Ergänzende Einzelmaßnahmen zur Ausgestaltung eines Radwegenetzes. Im Folgenden sind mehrere Radverkehrsanlagen pro Einzelmaßnahme möglich.

Maßnahme	Kürzel	Radverkehrsanlagen	Länge (m)	Kosten
Schulwegachse	SM-SWA	Mischverkehr Tempo-30; Gem. Geh- und Radweg; Fahrradstraße	1030	Mittel
Verbindungsachse Ost-West	SM-VOW	Schutzstreifen	845	Mittel (ohne ZANS 6)
Verbindungsachse Nord-Süd	SM-VNS	Schutzstreifen	1440	Mittel
Schornstraße	SM-SCH	Mischverkehr Tempo-30 bzw. Schutzstreifen	785	Gering
Wettersteinstraße 1	SM-WS1	Mischverkehr Tempo-30	470	Gering
Fritz-Müllerstraße	SM-FMS	Mischverkehr Tempo-30 bzw. Schutzstreifen	1210	Mittel
Bahnhofsunterführung	SM-BUF	Zweirichtungsradweg	200	Gering
Von-Müller-Straße	SM-VMS	Schutzstreifen	160	Gering
Rathausstraße	SM-RHS	Mischverkehr Tempo-30	210	Gering
Wettersteinstraße 2	SM-WS2	Mischverkehr Tempo-30	300	Gering
Reitleweg	SM-RTW	Rad- und Fußweg Ortsrand	525	Gering
Hammersbacher Fußweg 2	SM-HFW	Rad- und Fußweg Ortsrand	900	Gering
Silberackerstraße	SM-SAS	Mischverkehr Tempo-30; Gem. Geh- und Radweg	280	Gering
Verbindung Marienplatz und Kramerstraße	SM-MKS	Zweirichtungsradweg; Mischverkehr Tempo-30; Gem. Geh- und Radweg	365	Gering
Münchnerstraße 2	SM-MS2	Schutzstreifen	1130	Mittel
Grundschule Krankenhausstraße	SM-GKS	Mischverkehr Tempo-30; Gem. Geh- und Radweg	580	Gering
Verbindungen Loisachbad, Stadion und Schule am Gröben	SM-LSG	Gem. Geh- und Radweg	1390	Mittel-hoch
Triftstraße	SM-TS	Mischverkehr Tempo-30	1150	Gering
Auenstraße	SM-AS	Schutzstreifen	900	Mittel
Fußgängerzone Garmisch	SM-FGZ	Gem. Geh- und Radweg – temporär	370	Gering
Badgasse	SM-BAD	Mischverkehr Tempo-30; Gem. Geh- und Radweg	590	Gering
Kindergarten Breitenau	SM-KBR	Mischverkehr Tempo-30	590	Gering
Alle Maßnahmen			15420	

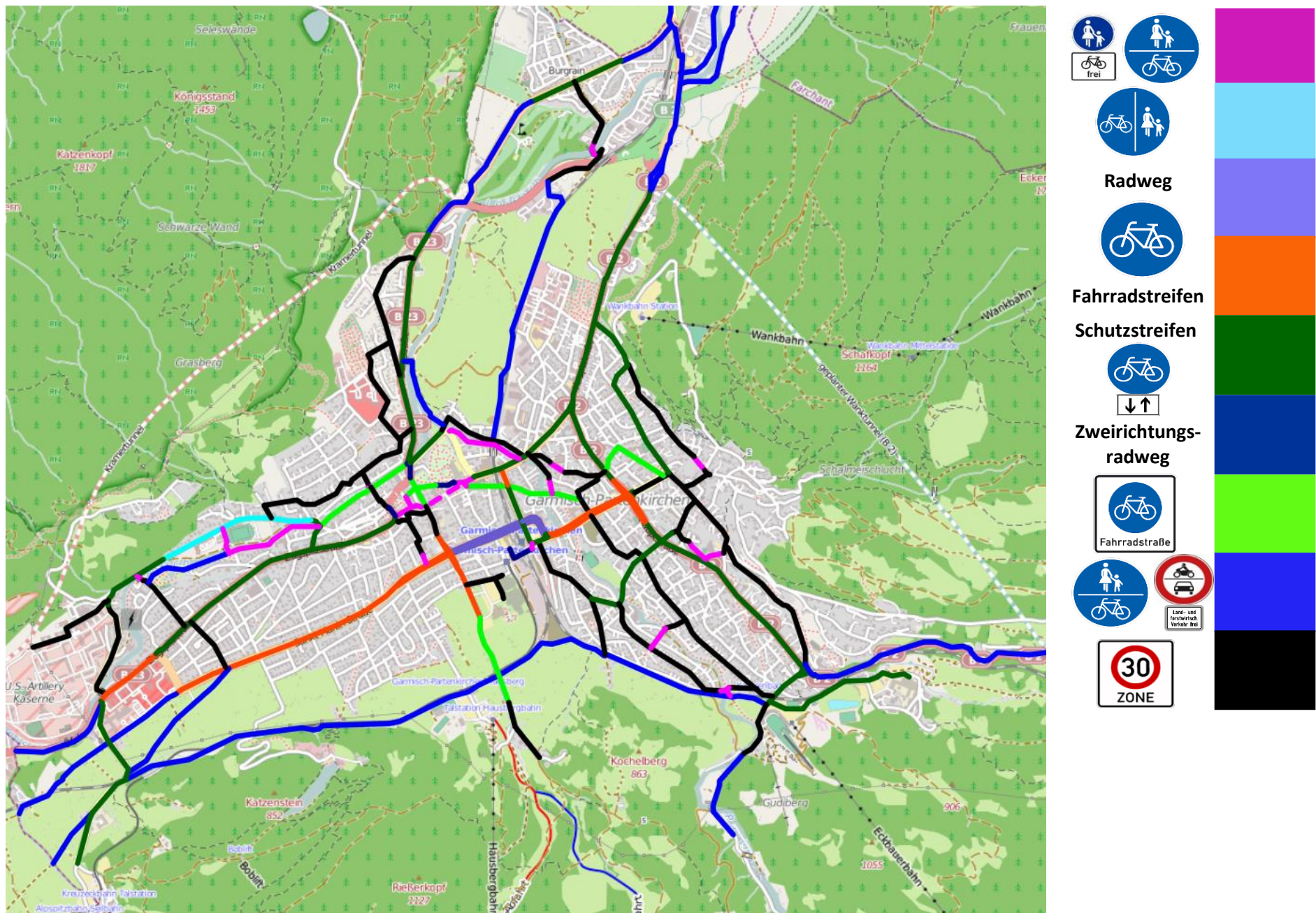


Abbildung 29: Das Radwegenetz mit Angabe der geplanten Radverkehrsanlagen in entsprechenden Farben. Der Farbcode rechts ist in Tabelle 3 beschrieben.

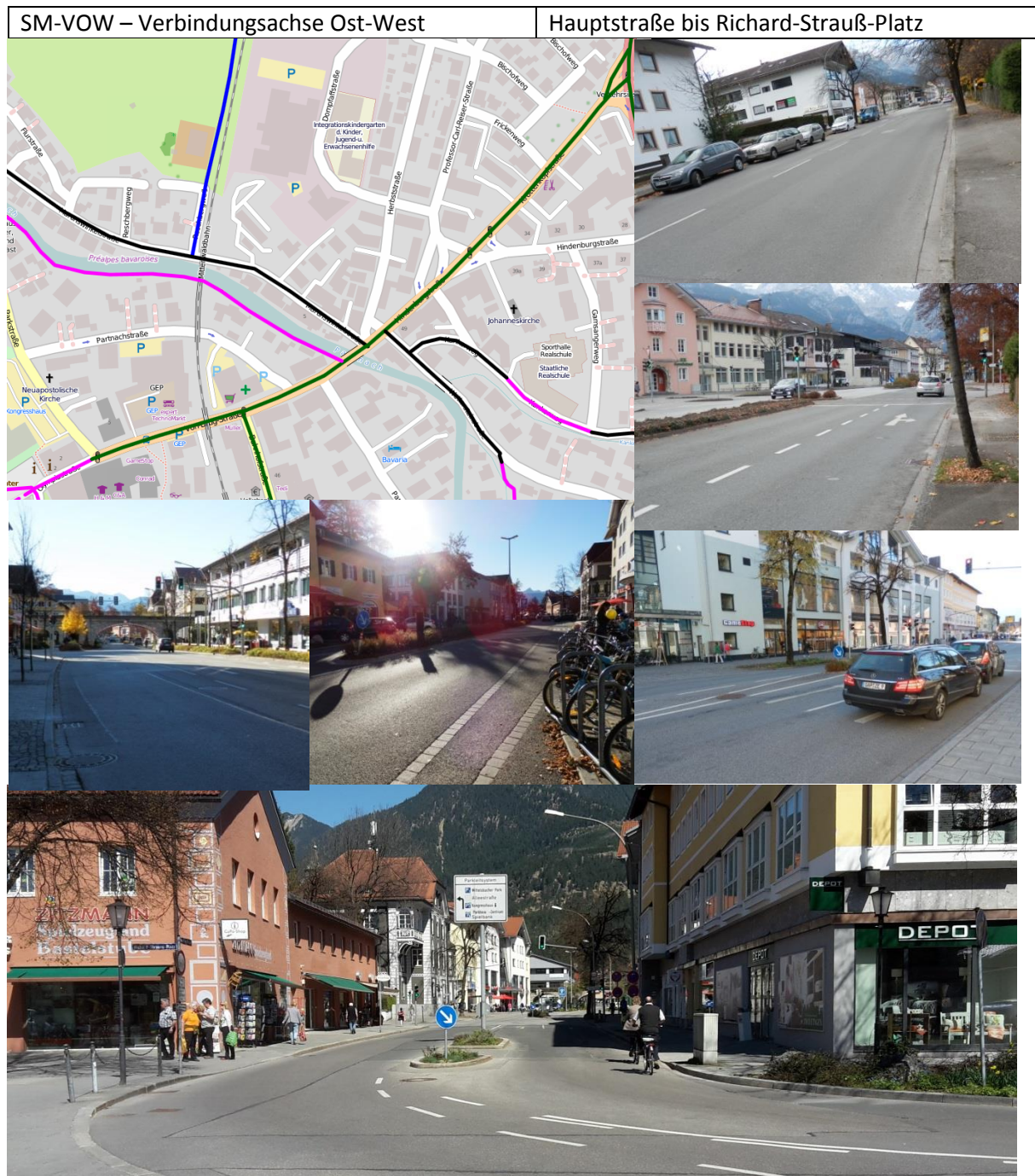
4.4.1 Maßnahmen mit Fotos

(1) Die Schulwegachse Wettersteinstraße, Kankerweg, Lyzeum und Hindenburgstraße (SWA)



Radverkehrsanlagen	Mischverkehr in Tempo-30-Zone; Gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts; Fahrradstraße
Radabstellanlage	Zugspitz Realschule 100; St. Irmengard Gymnasium und Realschule 300; Bürgermeister-Schütte Schule 200
Maßnahmen Bauamt und Bauamt WM	Bau der Radabstellanlagen
Maßnahmen Ordnungsamt	Tempo 30 Zone; Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim

(2) Verbindungssachse Ost-West (VOW)



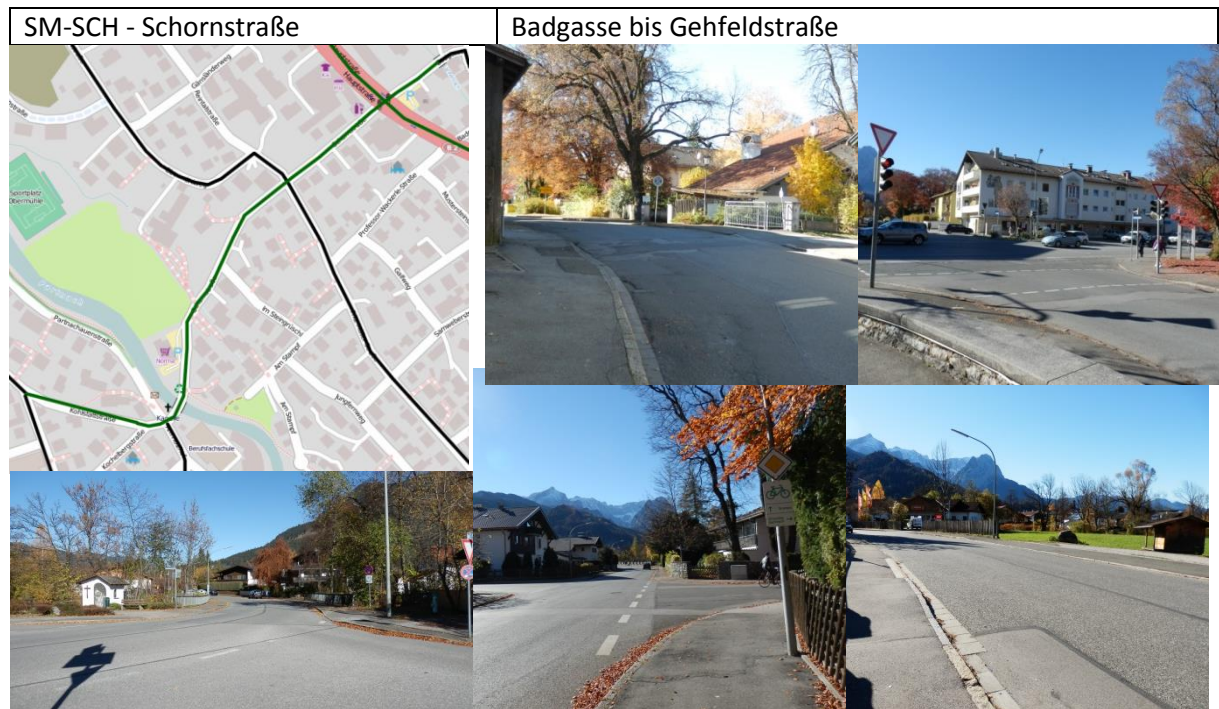
Radverkehrsanlagen	Schutzstreifen
Radabstellanlage	GEP (Aldi) 100; GEP (Sport Zugspitze) 100
Maßnahmen Bauamt	Bau Radabstellanlagen; Anlage Schutzstreifen; evtl. Umbau Bahn-Unterführung
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	ZANS; Sanierung Olympiastraße in 2018; Sanierung Chamonixstraße in 2017; Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim

(3) Verbindungssachse Nord-Süd (VNS)



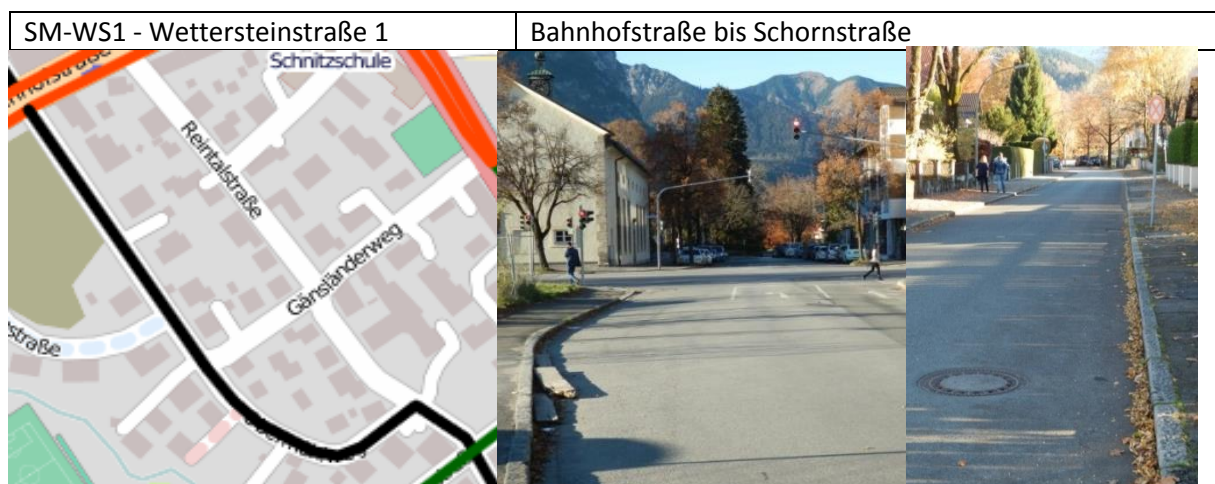
Radverkehrsanlagen	Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Anlage Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	SOWA3

(4) Die Schornstraße



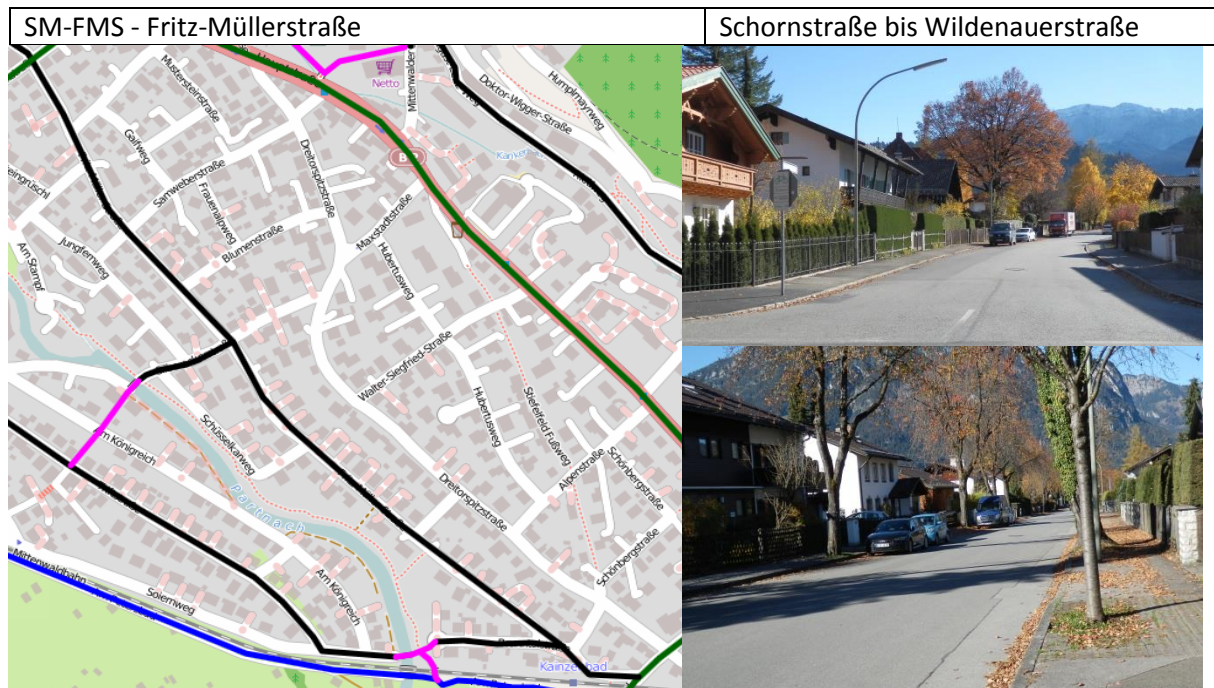
Radverkehrsanlagen	Mischverkehr in Tempo-30-Zone bzw. Schutzstreifen
Radabstellanlage	Berufsschule 100
Maßnahmen Bauamt	Anlage Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Tempo 30 Zone; Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Neue Asphaltierung der B2 innerorts in 2016/2017 durch das Staatliche Bauamt Weilheim; Sanierung Gehfeldstraße und Kohlstattstraße in 2018

(5) Die Wettersteinstraße 1



Radverkehrsanlagen	Mischverkehr in Tempo-30-Zone
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Tempo 30 Zone; Beschilderung; Prüfung Einfahrtsverbot von der Schornstraße
Verbunden mit Projekt	-

(6) Die Fritz-Müllerstraße



Radverkehrsanlagen	Mischverkehr in Tempo-30-Zone bzw. Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Evtl. Anlage Schutzstreifen mit Parkbuchten
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Evtl. Umbau Fritz-Müllerstraße zu Tempo 30 Zone; noch kein konkretes Projekt

(7) Die Bahnhausunterführung



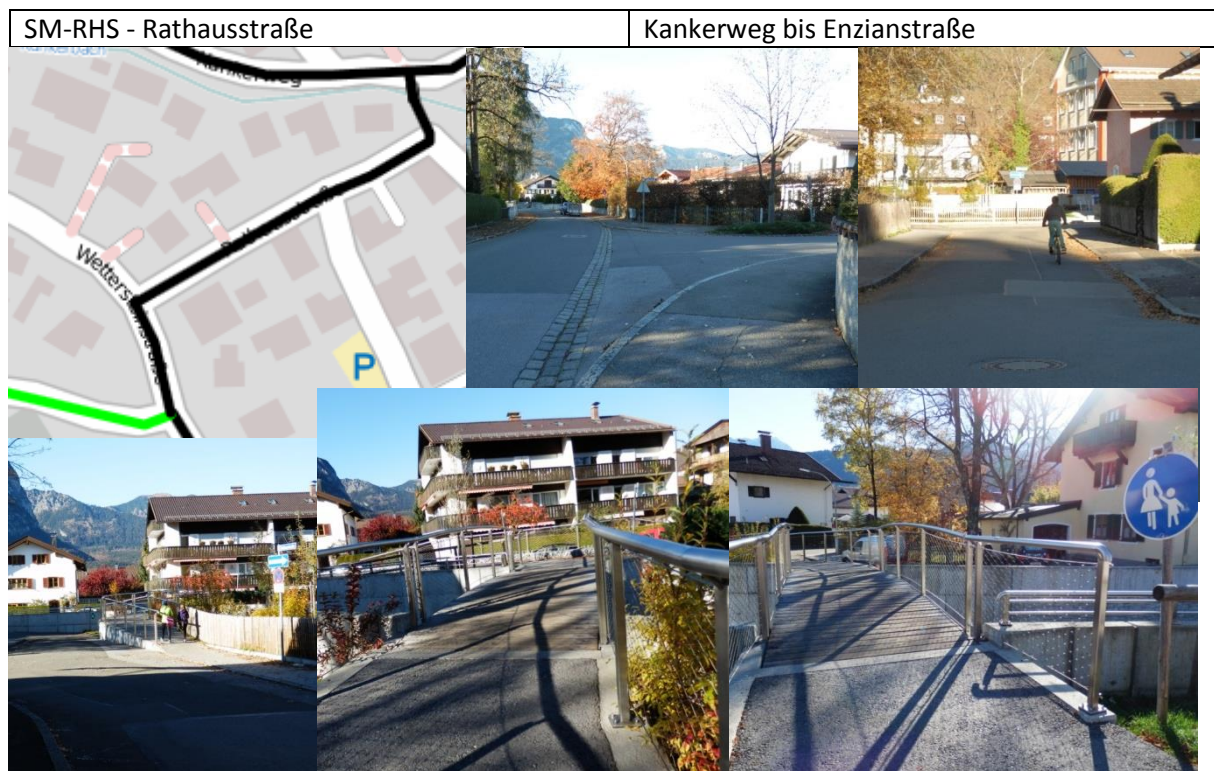
Radverkehrsanlagen	Zweirichtungsradweg
Radabstellanlage	Zukünftige Mobilitätsstation Bahnhof Süd 200
Maßnahmen Bauamt	Bau Radabstellanlage; Sanierung der Unterführung
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Bau der Mobilitätsstation Bahnhof Süd. Noch kein konkretes Projekt.

(8) Die Von-Müller-Straße



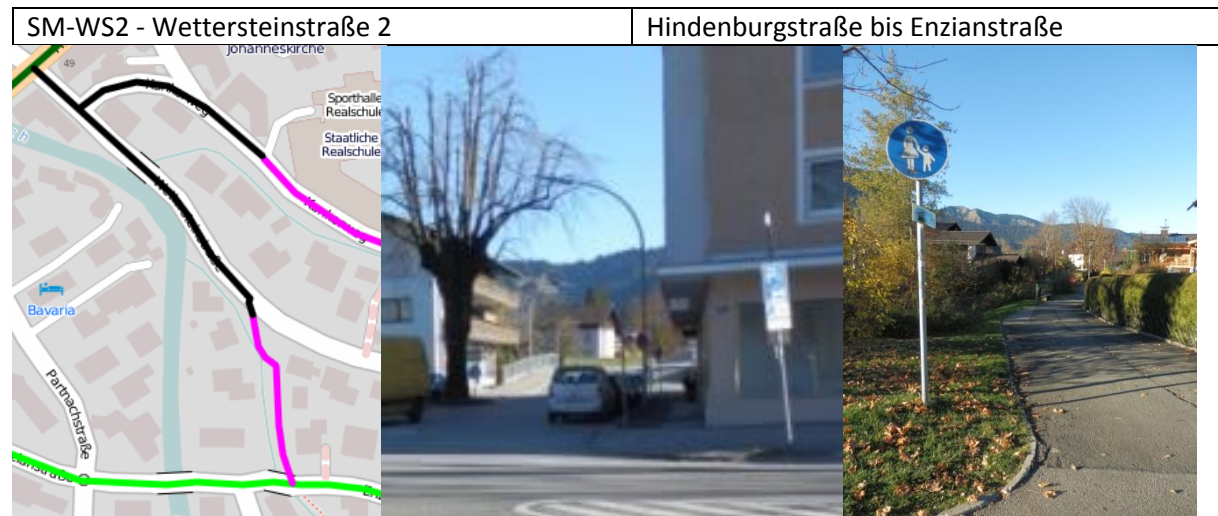
Radverkehrsanlagen	Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Anlage der Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	Sanierung der von-Müllerstraße in 2019.

(9) Die Rathausstraße



Radverkehrsanlagen	Mischverkehr in Tempo-30-Zone
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Tempo-30-Zone; Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(10) Die Wettersteinstraße 2



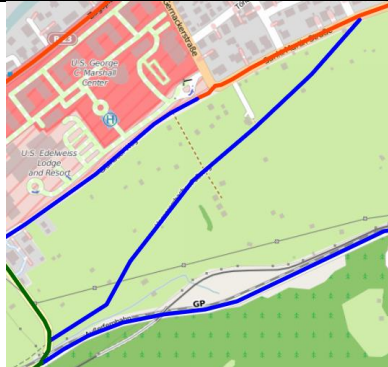
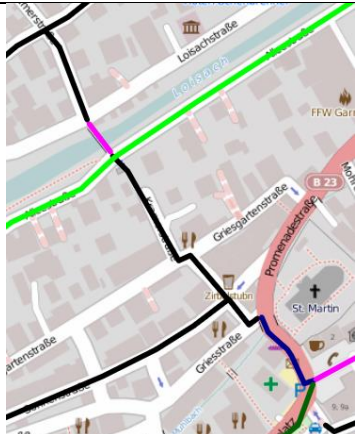
Radverkehrsanlagen	Mischverkehr in Tempo-30-Zone; Gemeinsamer Geh- und Radweg
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Absenken Bordsteine; Sanierung Gehweg zu einem Geh- und Radweg
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

(11) Der Reitleweg

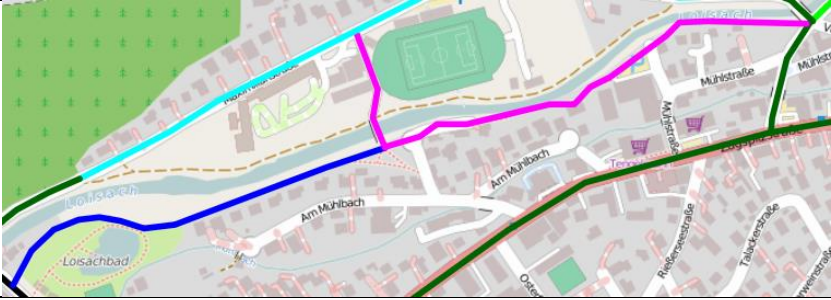


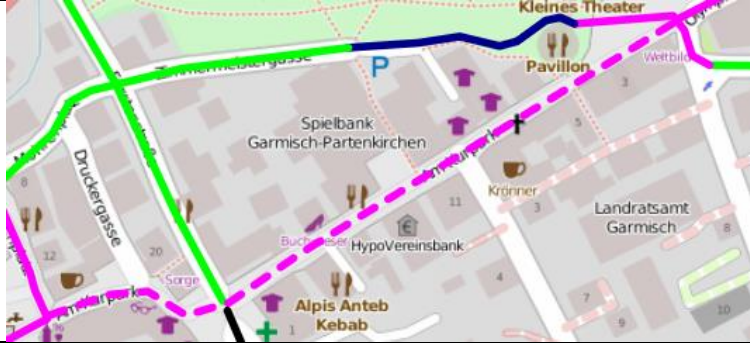
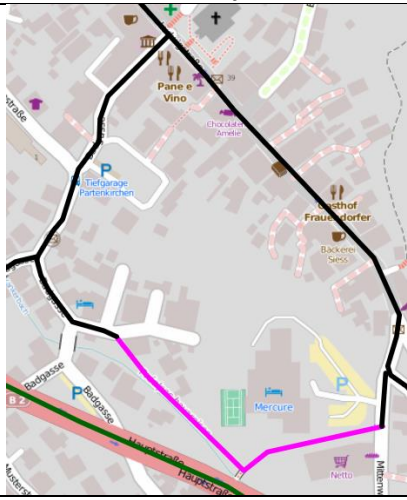
Radverkehrsanlagen	Rad- und Fußweg Ortsrand
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung; öffnen der Brücke für Radverkehr
Verbunden mit Projekt	-

4.4.2 Maßnahmen ohne Fotos

	SM-HFW – Hammersbacher Fußweg; Verbindung MOWA und SOWA
Radverkehrsanlagen	Rad- und Fußweg Ortsrand;
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung; Öffnen für den Radverkehr
Verbunden mit Projekt	-
	SM-SAS - Silberackerstraße – Verbindung zwischen Fritz-Müllerstraße und Triftstraße
Radverkehrsanlagen	Mischverkehr in Tempo-30-Zone; Gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-
	SM-MKS – Verbindung Marienplatz und Kramerstraße, MOWA kreuzend
Radverkehrsanlagen	Zweirichtungsradweg; Mischverkehr in Tempo-30-Zone; Gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Bau des Zweirichtungsradwegs Promenadenstraße
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

	SM-MS2 – Münchnerstraße 2 - Verbindung Ludwigstraße und Hauptstraße
Radverkehrsanlagen	Schutzstreifen
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	Anlage Schutzstreifen
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-
	SM-GKS – Anbindung der Grundschule Krankenhausstraße (Verbindung Bankgasse und St. Martinstraße), Verbindung Marienplatz und Kammstraße (südl. Umgehung Fußgängerzone)
Radverkehrsanlagen	Mischverkehr in Tempo-30-Zone; Gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts
Radabstellanlage	Grundschule 50
Maßnahmen Bauamt	Bau der Verbindung Krankenhausstraße und St. Martinstraße
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

		SM-LSG – Verbindungen Loisachbad, Stadion am Gröben und Zentrum Garmisch
Radverkehrsanlagen		Rad- und Fußweg Ortsrand; Gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts
Radabstellanlage		Loisachbad 50
Maßnahmen Bauamt		-
Maßnahmen Ordnungsamt		Beschilderung
Verbunden mit Projekt		-
		SM-TS - Triftstraße – Verbindung zwischen SOWA und Berufsschule
Radverkehrsanlagen		Mischverkehr in Tempo- 30-Zone
Radabstellanlage		keine
Maßnahmen Bauamt		-
Maßnahmen Ordnungsamt		Beschilderung
Verbunden mit Projekt		-
		SM-AS – Auenstraße; Verbindung zwischen SOWA und Klinikum
Radverkehrsanlagen		Schutzstreifen
Radabstellanlage		Klinikum 100; Kainzenbad 200
Maßnahmen Bauamt		Anlage Schutzstreifen; Radabstellanlagen
Maßnahmen Ordnungsamt		Beschilderung
Verbunden mit Projekt		-

	SM-FGZ - Fußgängerzone
Radverkehrsanlagen	Gemeinsamer Geh- und Radweg; temporär
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung; Öffnung für Radverkehr von 20 Uhr bis 10 Uhr
Verbunden mit Projekt	-
	SM-BAD – Badgasse; Verbindung Mittenwalderstraße und Badgasse
Radverkehrsanlagen	Mischverkehr in Tempo-30-Zone; Gemeinsamer Geh- und Radweg
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-
	SM-KBR – Verbindung Äußere Maximilianstraße zum Kindergarten Breitenau
Radverkehrsanlagen	Mischverkehr in Tempo-30-Zone
Radabstellanlage	keine
Maßnahmen Bauamt	-
Maßnahmen Ordnungsamt	Beschilderung
Verbunden mit Projekt	-

4.4.3 Die Beschilderung

Die Beschilderung orientiert sich am „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ (FGSV). Davon abweichend sind, wie in Bayern üblich, die Schrift, die Pfeile und die Symbole grün (RAL - Nr. 6024). Für die Hauptwegweiser stehen die beiden Größen 1000 x 250 und 800 x 200 mm zur Verfügung. Im Interesse der Erkennbarkeit werden wir der Größe 1000 x 250 den Vorzug geben. Auf den Hauptwegweisern werden oben das Fernziel und darunter das Nahziel mit entsprechender Entfernung in km angegeben (Abbildung 30, links).

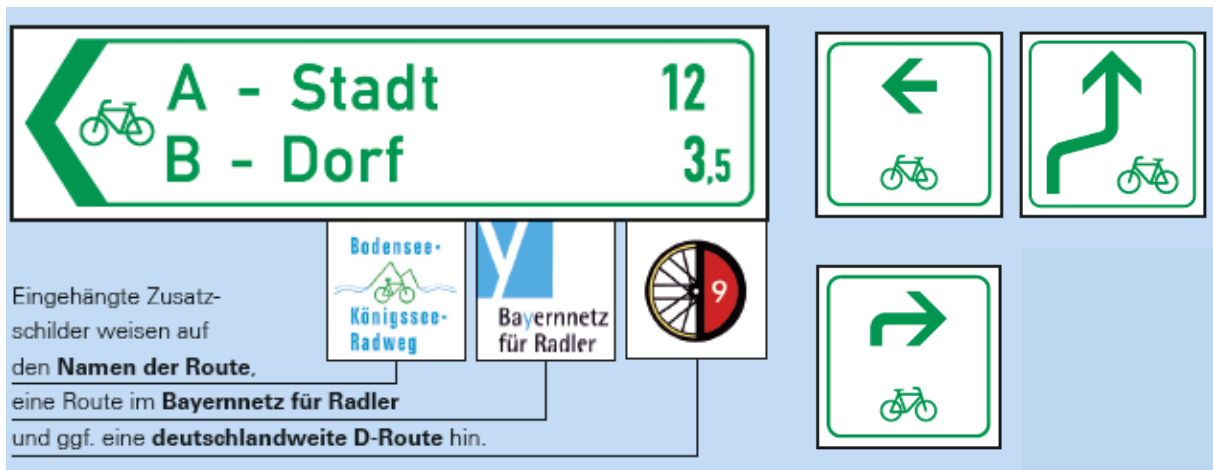


Abbildung 30: Links: Design des Hauptwegweisers mit unterhalb befestigten Zusatzschildern. Rechts sind die Zwischenwegweiser dargestellt.

Für die Zwischenwegweiser ist eine Größe von 250 x 250 mm ausreichend. Die Aufgabe der Zwischenwegweiser entsprechend der Abbildung 30, rechts, ist die Bestätigung der Fahrtrichtung. Für die Zusatzschilder ist die Größe 150 x 150 mm erforderlich. Die Zusatzschilder werden unterhalb der Hauptwegweiser angebracht (Abbildung 30, links) und sollen einerseits die Richtung in die Zentren von Garmisch bzw. Partenkirchen weisen. Darüber hinaus wird mit Ihnen die Richtung zum Bahnhof (Mobilitätsstation) angezeigt und die Ausweisung des Touristischen Rundwegs erfolgen (Kapitel 5). Mit Ausnahme des touristischen Rundwegs (Abbildung 31) sind noch entsprechende Piktogramme zu entwerfen. Die entsprechenden Schilder sollen durch den örtlichen Bauhof hergestellt werden. Die Beschilderung wird Zug um Zug erneuert.



Abbildung 31: Logo zur Ausweisung des touristischen Rundwegs in Garmisch-Partenkirchen.

4.4.4 Die Radabstellanlagen

In diesem Abschnitt werden ausschließlich öffentlich nutzbaren Radabstellanlagen beschrieben, die in größerem Umfang an Stellen vorgesehen werden, an denen regelmäßig eine hohe Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum für Fahrräder auftritt. Eine Übersicht dieser geplanten Standorte gibt Tabelle 15 und Abbildung 32. Bei der Planung der Anlagen sind verschiedene Kriterien zu berücksichtigen. So sollten diese straßennah, leicht zugänglich und sicher erreichbar, gut sichtbar und einsehbar sein sowie möglichst einheitliche Gestaltungsmerkmale (Wiedererkennung) und eine feste Rahmenanschlussmöglichkeit aufweisen. Die Bemessung und Ausstattung der Anlagen wird sicherlich auch durch Faktoren wie die Parkdauer bestimmt. Im Falle einer längeren Parkdauer wie an Bahnhaltstellen oder Schulen kommt so einer Überdachung eine hohe Bedeutung zu, während an Abstellanlagen vor Einkaufsgelegenheiten eine großzügige Abmessung zum Transport von Einkäufen sicherlich bedeutsamer ist und auf eine Überdachung häufig verzichtet werden kann.

Tabelle 15: Geplante Standorte für Radabstellanlagen

Zugspitz Realschule
St. Irmengard Gymnasium und Realschule
Bürgermeister-Schütte Schule
Klinikum
Kainzenbad
Loisachbad
Grundschule Krankenhausstraße
Zukünftige Mobilitätsstation Bahnhof Süd
Berufsschule
GEP (Aldi)
GEP (Sport Zugspitze)
Alpspitz-Wellenbad
Bischofseck
Bahnhof Nord
Schnitzschule
Partenkirchener Friedhof
Parkplatz Marienplatz
Mohrenplatz
Eingang Kurpark Spielbank
Richard-Strauß-Platz (Touristen-Information)
Höhe Sparda-Bank
Rathaus
Werdenfelsgymnasium
Stadion am Gröben
Schule am Gröben
Am Kurpark Nordeingang (Alleestraße)
Garmischer Friedhof
Finanzamt
Landratsamt
Spielplatz St. Anton
Ludwigstraße
Volkshochschule

Grundsätzlich soll für die Bestimmung der Stellplatzanzahl folgenden Regeln gefolgt werden. Die Bemessung der Stellplätze an Schulen erfolgt anhand der Anzahl der Schüler und beträgt 25% der Schüleranzahl. Für öffentliche Arbeitgeber und Verwaltungen werden 25% der Mitarbeiteranzahl plus 1/3 der Kunden der Berechnung der Stellplätze zu Grunde gelegt. Ähnlich erfolgt die Berechnung der Stellplätze vor Sportanlagen mit 10 % der Mitglieder der die Sportstätte nutzenden Vereine. Im Falle von öffentlichen Spielplätzen wird ein Bezug zur vorhandenen Grundfläche hergestellt. Pro 50 m² Grundfläche wird ein Stellplatz angestrebt. Die Bemessung von Stellplätzen vor Versorgungseinrichtungen orientiert sich mit 1 Platz pro 25 m² an der Verkaufsfläche. Die Stellplätze für sonstige öffentliche Einrichtungen werden pauschal nach Bedarf ermittelt.

Für die unterschiedlichen Nutzungen bieten sich die folgenden Formen des Radparkens an: **Fahrradparkhaus.** Das Fahrradparkhaus bietet eine hohe Kapazität an gesicherten Radabstellanlagen (> 200 Plätze) an zentralen Ziel- und Umsteigepunkten. In der Regel wird ein Entgelt erhoben, was eine Bewirtschaftung durch einen Träger (z.B. Markt etc.) erfordert. Das Fahrradparkhaus kann in Einfachbauweise ebenerdig erstellt werden und bis zu mehrgeschossiges Parken anbieten. Im Extremfall kann auch ein automatisches Parken vorgesehen werden (flächensparend, allerdings sehr kostenaufwändig). Als möglicher Standort eines solchen Parkhauses kommt in Garmisch-Partenkirchen ausschließlich der Bahnhofsbereich in Frage (evtl. in Verbindung mit einem P+R-Parkplatz für den MIV). **Radboxen.** Dies sind verschließbare geschlossene Radabstellanlagen in der Regel für Einzelräder mit Unterbringungsmöglichkeiten für Radzubehör (Helme, Regenbekleidung etc.). Sie befinden sich überwiegend in der Nähe von Bahnhaltestellen und zentralen ÖPNV Haltepunkten. Die Nutzung ist in der Regel kostenpflichtig. Eine Bewirtschaftung durch einen Träger (z.B. Markt etc.) ist erforderlich. **Überdachte Radabstellanlagen.** Überdachte Radabstellanlagen befinden sich an ÖPNV-Haltepunkten sowie an Schulen, an denen die Räder für längere Zeit abgestellt werden und der Witterung ausgesetzt sind. Die überdachten Abstellanlagen können auch als verschließbare Einheiten ausgebildet werden. Sonderformen sind hier Quartiersgaragen, die an zentralen Standorten Radabstellmöglichkeiten für die Anwohner bieten. **Nichtüberdachte Radabstellanlagen.** In der Regel werden hier an zentralen Punkten mit einer Häufung des Fahrradparkens Abstellmöglichkeiten angeboten. Das Angebot kann in größeren Einheiten bis hin zu Einzelangeboten für einige wenige Fahrräder vorgesehen werden.

Zu den nichtüberdachten Radabstellanlagen zählen auch private Angebote im Straßenraum zum Beispiel vor Einkaufsgelegenheiten, Apotheken etc. Radabstellmöglichkeiten auf privaten Flächen und in Gebäuden, deren Ausgestaltung aber nicht Gegenstand dieses Konzeptes ist. Sehr wohl ist es aber Aufgabe dieses Konzeptes das Erfordernis von Radabstellanlagen auf privaten Grundstücken und Gebäuden zu fordern und rechtlich bindend zu machen. Im Kontext mit der Radverkehrsförderung und des Anspruches einer Radfahrfreundlichen Kommune ist eine entsprechende Regelung z.B. zum baurechtlichen Nachweis von Radabstellanlagen in einer kommunalen Stellplatzsatzung unabdingbar.

Als Grundlage zur Gestaltung der Radabstellanlagen sind laut ADFC verschiedene Anforderungen zu beachten. Der Abstand zwischen den Rädern sollte mindestens 50 cm bei abwechselnder Hoch- und Tiefstellung sowie höchstens 70 cm betragen. Der Rangierraum hinter der Parkfläche ist auf mindestens 1.80 m zu bemessen, was in der Summe letztendlich zu einem Flächenbedarf von 1,25 bis 1,3 m² pro Fahrrad führt. Zudem sollen die weiteren Richtlinien des ADFC beachtet werden, der z.B. keine einfachen und billige Vorderradhalter sowie einfache Anlehnbügel empfiehlt, sondern robuste Fahrradparker.

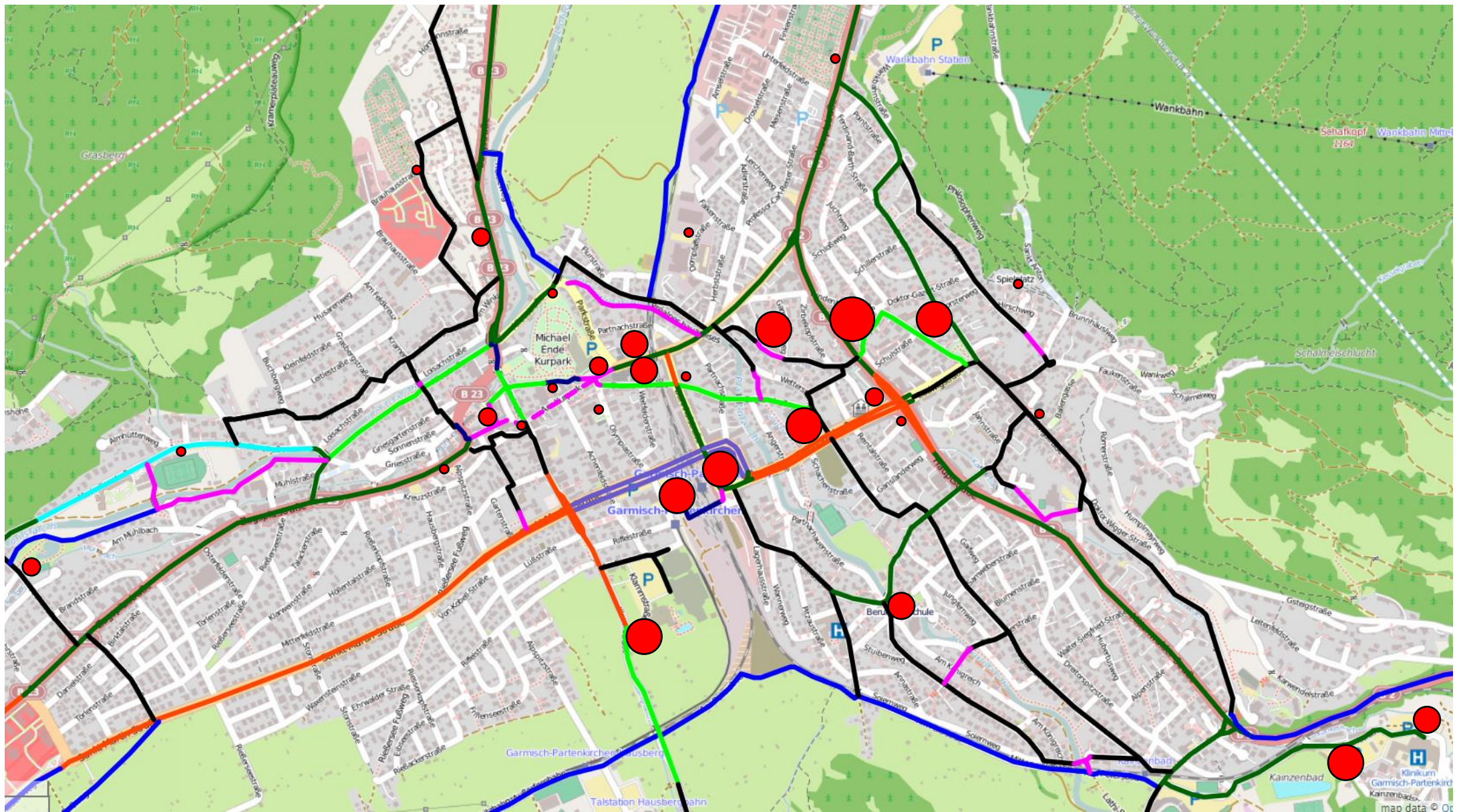


Abbildung 32: Geplante Lage und Größe der Radabstellanlagen in Garmisch-Partenkirchen.

5 Radtourismus in Garmisch-Partenkirchen

5.1 Einführung

Der Fahrradtourismus ist in Deutschland eines der am weitesten verbreiteten Nachfragesegmente und erfreut sich einer zunehmenden Beliebtheit (BMW i, 2009). Nicht nur die nahezu überall vorhandenen Ausübungsmöglichkeiten, sondern auch eine hohe Umweltverträglichkeit tragen maßgeblich hierzu bei. Unter Fahrradtourismus werden bestehenden allgemeinen Definitionen zufolge diejenigen Beziehungen und Erscheinungen verstanden, die sich aus der Nutzung von Fahrrädern jeglicher Art zum Zweck der Freizeit- und Urlaubsgestaltung außerhalb des Wohnumfelds ergeben (vgl. Liebsch 2003). Inbegriffen sind hierbei sowohl Kurz- und Tagesausflüge als auch Übernachtungsreisen. Zum Fahrradtourismus im engeren Sinne zählen alle Reisen, bei denen Radfahren als Hauptmotiv für den Ausflug bzw. die Reise gelten kann. Festzumachen ist dies unter anderem an der Bezeichnung der Urlaubsart als „Fahrradurlaub“ und der gleichzeitigen Angabe einer „häufigen“ Fahrradnutzung während des Urlaubs. Fahrradtourismus im weiteren Sinne bezeichnet demnach das Beziehungsgeflecht, das sich durch die ein- oder mehrmalige Fahrradnutzung auf einem Ausflug bzw. einer Reise ergibt, ohne jedoch Hauptanlass dafür zu sein. Hierbei stehen andere Reisemotive (Erholungsurlaub, Badeurlaub, Kultururlaub etc.) im Vordergrund und das Fahrradfahren wird lediglich als eine von mehreren Aktivitäten während des Urlaubs gesehen.

Laut BMW i (2009) eignet sich der genutzte Fahrradtyp – Trekkingrad, Mountainbike oder Rennrad – als wesentliches Unterscheidungsmerkmal der radtouristischen Zielgruppen. In Abhängigkeit davon variieren sowohl die Angebote, als auch die Präferenzen und die Reisemotivation der Radurlauber. Tabelle 16 gibt einen Überblick über die unterschiedlichen Ansprüche an Radreisen entsprechend den drei Radurlaubstypen.

Tabelle 16: Radfahrertypologien und ihre Ansprüche (aus BMW i, 2009).

	Trekkingrad-Reise/Ausflug	Mountainbike-Reise/Ausflug	Rennrad-Reise/Ausflug
Reisemotivation	Aktives Erleben und Kennenlernen von Land und Leuten	Sportliche Aktivität (Geschicklichkeit)	Sportliche Aktivität (Geschwindigkeit)
Streckenbeschaffenheit	Überwiegend befestigte, verkehrsarme Radwege mit touristischer Beschilderung und Infrastruktur	Unbefestigte Wege, zum Teil auch Off-road	Asphaltierte Radwege und verkehrsarme Straßen für Hochgeschwindigkeitsfahrten
Topografie der Destination	Reliefarme, kulturell interessante Landschaft; geringe Steigungen; beliebt: z. B. Flusstäler	Zumeist bergige Landschaft; hügeliges bis sogar steiles Gebiet	Abwechslungsreiche Landschaft (flach bis bergig)
Zielgruppe	Genussradler jeden Alters von Familie mit Kind bis Senior; Interesse an Kultur, Kulinarik, Landschaft	Sportlich ambitionierte und trainierte Radfahrer	Sportlich ambitionierte und trainierte Radfahrer; Interesse an Natur und Aussicht
Tagesetappen	ca. 40–60 km	je nach Terrain unterschiedlich, bis zu 50 km, 500–1500 Höhenmeter	Tagesetappen von bis zu über 100 km

Quelle: dwif 2009, eigene Darstellung nach DSV 2008

Der in Deutschland vorherrschende Radtourist benutzt das Trekkingrad und wird somit auch als Genussradler bezeichnet. Der typische Fahrradausflug erstreckt sich über 40 km, wobei die ca. 50 km lange Anreise (einfacher Weg) zum Ausgangspunkt des Ausflugs mit einem weiteren Verkehrsmittel

(Pkw etc.) zurückgelegt wird. Der Fahrrad-Tagesausflügler ist vorwiegend in den Sommermonaten von Mai bis Oktober unterwegs. Er lebt in einer Partnerschaft ohne Kind, verfügt über ein überdurchschnittliches Einkommen und gehört der etwas fortgeschrittenen Altersgruppe (junge Senioren) an. Die Fahrradurlauber stammen zu 95 % aus Deutschland, sind durchschnittlich 45,7 Jahre, damit etwas jünger als der übrige Deutschlandurlauber, und reisen auf dem Rad überwiegend in individuellen, kleinen Reisegruppen (Familien, Paare etc.). Radurlauber sind während ihrer Radreise sehr aktiv und zeigen Interesse an (fast) allen Arten von Aktivitäten, im Besonderen an der regionstypischen Küche. Auffallend ist die ausgeprägte Kombination mit Wandern und Baden (Tabelle 17). Die Anreise erfolgt in fünf von sechs Fällen mit dem Pkw bzw. Wohnmobil. Das Internet ist das Informationsmedium Nummer eins. Das touristische Angebot wird insgesamt von Radurlaubern kritischer bewertet als von anderen Urlaubern. Ausschlaggebende Motive für die Wahl der Destination sind die Landschaft und die Natur, insbesondere aber auch das Angebot an Radwegen und deren Qualität.

Tabelle 17: Sportliche Aktivitäten der Radurlauber (aus BMWi, 2009).

	Radurlauber	Nicht-Radurlauber
Wandern	57 %	25 %
Baden im See/Meer	42 %	14 %
Joggen	24 %	11 %
Nordic Walking	18 %	9 %
Teilnahme an oder Besuch von Sportveranstaltungen	15 %	8 %

Quelle: Europäische Reiseversicherung AG und DZT 2008

Grundsätzlich ist festzustellen, dass bei der Destinationswahl Rad fahrender Touristen die gleichen Bewertungsmuster gelten wie auch bei sonstigen Reisenden. Allein wegen der Möglichkeit des Fahrradfahrens wird, abgesehen von wenigen Ausnahmen, kaum ein Tourist eine Destination wählen. Landschaftlicher Reiz und ein ansprechendes Kultur- und Veranstaltungsangebot sind ebenso von Bedeutung, wie gut ausgestattete Fahrradwege und deren Beschilderung. Darüber hinaus zeigt sich eine besondere Affinität bei Radurlaubern zum Wandern und der Nutzung von Bademöglichkeiten. Festzuhalten ist, dass das Vorhandensein attraktiver Wander- und Bademöglichkeiten ein herausragendes Merkmal des Landkreises Garmisch-Partenkirchen ist. Beide Themen ließen sich also unmittelbar von dieser Destination parallel vermarkten. Weiter nutzt der durchschnittliche Radurlauber für die Übernachtung primär Ferienwohnungen. Diese sind aber gerade in Garmisch-Partenkirchen sehr stark vertreten, was durch die Ausweisung einer Fahrraddestination Garmisch-Partenkirchen grundsätzlich Potential einer weiteren Nutzergruppe für dieses Segments birgt.

An dieser Stelle muss aber auch einmal darauf hingewiesen werden, dass die Entwicklung hin zu einer Fahrraddestination, insbesondere im Bereich Marketing, keine Aufgabe einer einzelnen Kommune sein kann. Selbst die Größe eines Landkreises ist hierzu grenzwertig. Aber es ist Aufgabe der Kommunen sich in diesen Prozess aktiv mit einzubringen, die infrastrukturellen Voraussetzungen im eigenen Wirkungskreis zu schaffen und sich zu diesem Ziel zu bekennen. Ohne ein ganzheitliches Bekenntnis einer Destination und ihrer touristischen Leistungsträger zum Fahrradtourismus, welches sich dann auch in umfassenden Anpassungen des vorhandenen Angebotes und Investitionen in Angebotslücken äußert, wird es keine erfolgreiche Neupositionierung geben können. Deshalb muss diese Entscheidung am Anfang jeder weiteren Aktivität für eine Radfahrdestination Garmisch-Partenkirchen stehen.

5.2 Allgemeine Maßnahmen

Unabhängig von der Frage der Entwicklung Garmisch-Partenkirchens zu einer Radfahrdestination werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen, die auf den in diesem Konzept bereits beschriebenen Maßnahmen im Bereich Alltagsradverkehr aufbauen, um im Wesentlichen infrastrukturelle Verbesserungen für den Radtourismus zu erreichen:

5.2.1 Anbindung Garmisch-Partenkirchens an bestehende Radfernwanderwege

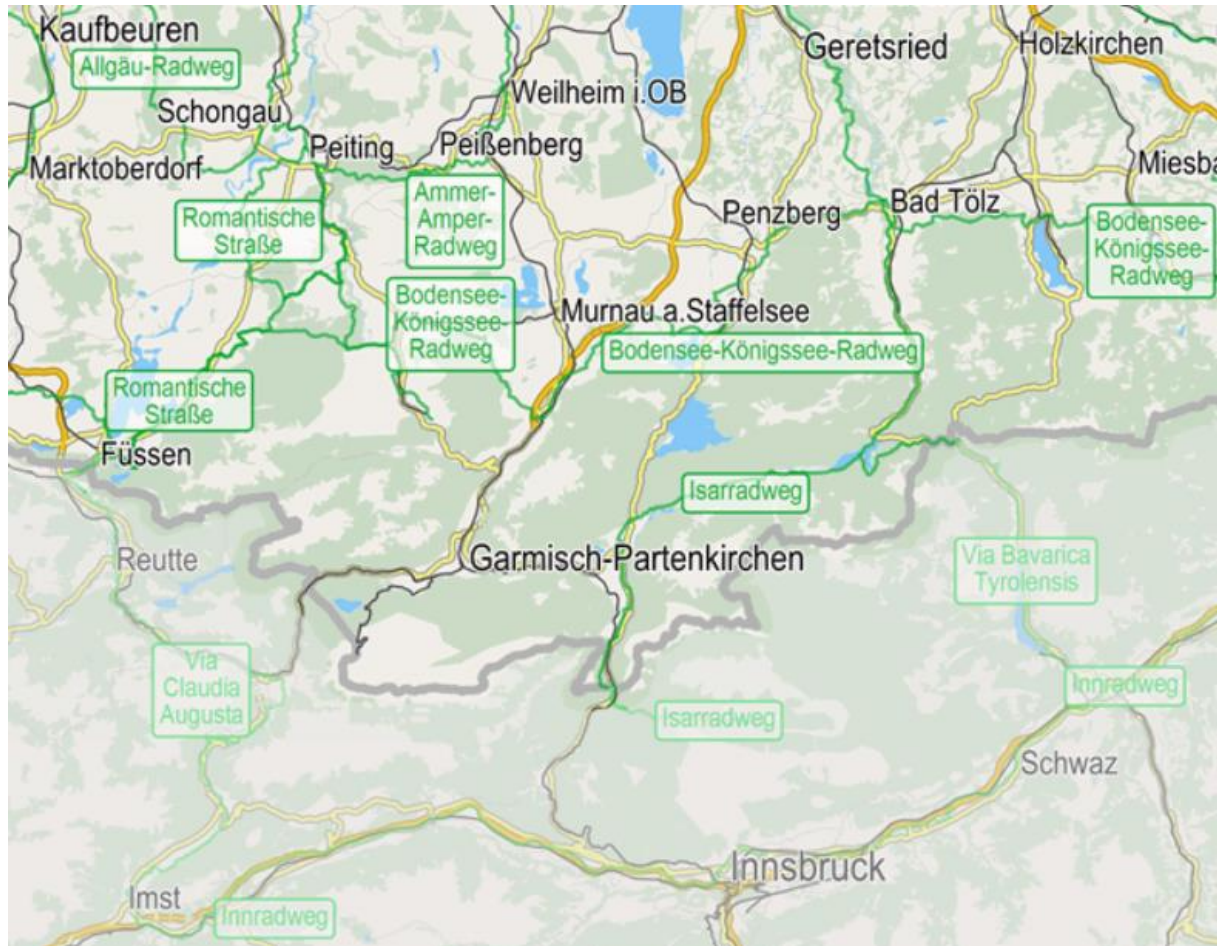


Abbildung 33: Nationale und Internationale Radfernwanderwege um Garmisch-Partenkirchen (Bayernnetz für Radler (<http://www.bayerninfo.de/rad>)).

Die aktuell offiziell im Bayernnetz für Radler verzeichneten Fernradwanderwege führen alle an Garmisch-Partenkirchen vorbei und die Anbindung zu diesen Radfernwanderwegen ist teilweise nicht vorhanden bzw. umständlich oder einem schlechten Zustand (Wege + Beschilderung). Ein vorhandener Radwanderweg, der Loisachtalradweg (Wolfratshausen / Garmisch-Partenkirchen / Ehrwald), ist im Bayernnetz nicht verzeichnet. Ein Ansatz dies zu ändern erfolgt gerade durch die Zugspitzregion GmbH, die im Auftrag des Landkreises Garmisch-Partenkirchen eine Verbesserung der Radwegesituation im Landkreis erreichen will. Aufgabe des Marktes ist es sich dieser Initiative anzuschließen und die Infrastruktur in seinem Wirkungskreis auszubauen. Hierzu sind, neben dem Ausbau vorhandener Wege, auch verschiedene neue Varianten anzudenken: **Garmisch-Partenkirchen nach Reutte.** Anbindung an die Via Claudia Augusta über den Plansee. Hier ist vor allem das Stück vom Plansee nach Reutte für den Radverkehr neu zu erschließen. Anbindung über Ehrwald vorhanden (Ertüchtigung?). **Garmisch-Partenkirchen nach Oberammergau.** Anbindung an den Bodensee-Königsseeradweg. Neu zu erschließende Route. **Garmisch-Partenkirchen nach Murnau.** Anbindung an den Bodensee-

Königseeradweg. Ausbau/Ertüchtigung des vorhandenen Loisachtalradweges. Eventuell neue Routenteile. **Garmisch-Partenkirchen nach Krün.** Ertüchtigung der Anbindung an den Isarradweg.

Aktuell hat sich der Markt Garmisch-Partenkirchen im Rahmen einer Ausschreibung Klimaschutz und Radverkehr durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit einer Realisierung eines Radschnellweges zwischen Garmisch-Partenkirchen und Murnau beworben. Die Federführung dieser Bewerbung liegt bei der Zugspitzregion GmbH. Im Falle eines Zuschlages würde eine deutlich verbesserte Anbindung an den Bodensee-Königseeradweg möglich.

5.2.2 Ein touristischer Radrundweg durch Garmisch-Partenkirchen

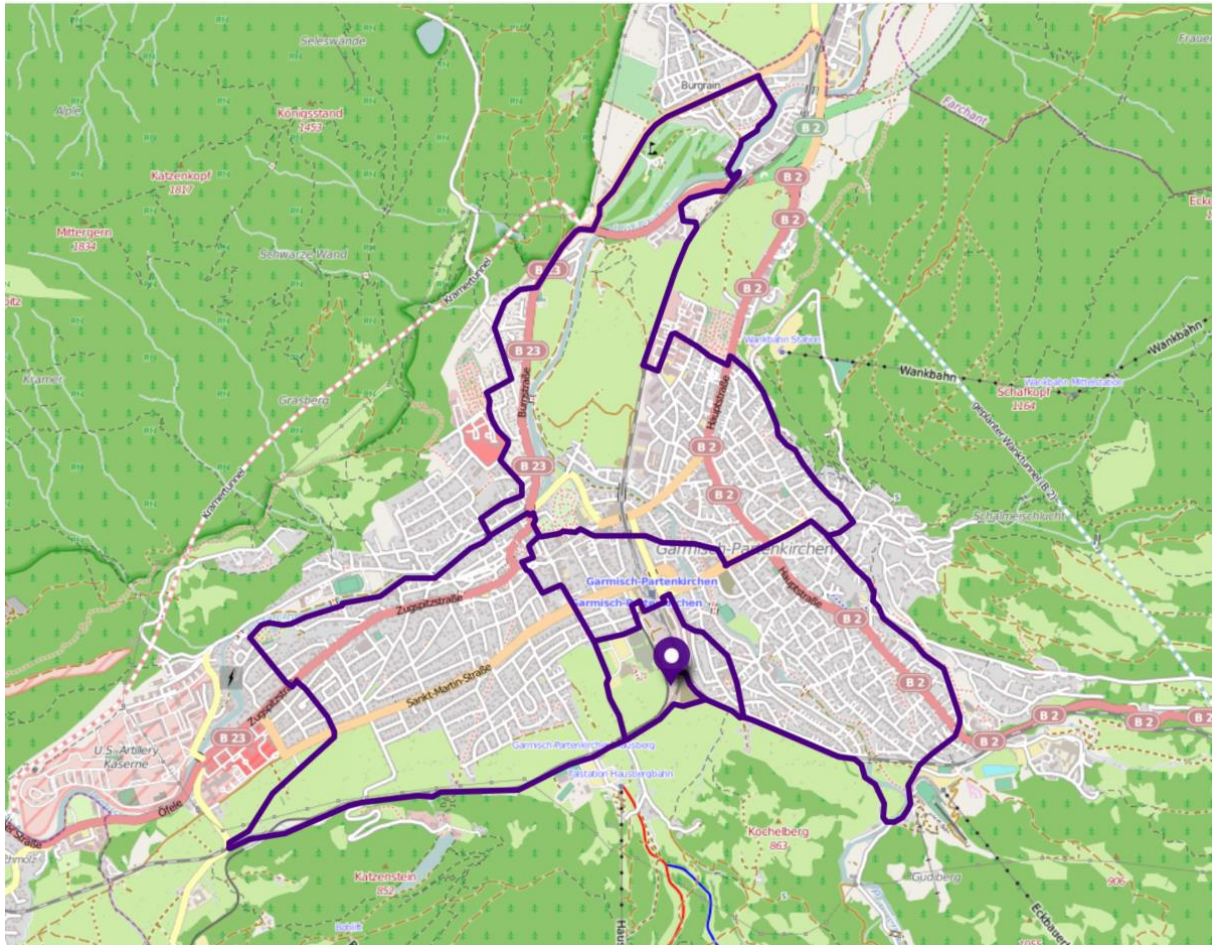


Abbildung 34: Mögliche Routenführung für einen touristischen Radrundweg in Garmisch-Partenkirchen und mögliche Lage eines Themenhotels Radfahren..

Ziel dieses Radrundwanderweges, dessen mögliche Route in Abbildung 34 dargestellt ist, ist eine durch zusätzliche Beschilderung geführte Route durch den Ort, der alle wesentlichen Sehenswürdigkeiten des Marktes auf einer möglichst ruhigen und reizvollen Strecke miteinander verbindet. Der Hauptteil der Route nutzt dabei die geplanten Radwegführungen für den Alltagsradverkehr. Die Gesamtroute lässt sich in zwei Teile aufspalten und kann somit je nach Belieben und Intensität des Besuches der Sehenswürdigkeiten an einem oder zwei Tagen abgefahren werden. Die finanziellen Mittel für die zusätzliche Beschilderung und die eventuell zusätzlich zum Alltagsradverkehrskonzept notwendigen Teilausbauten für die Radverkehrsführung sollen im Rahmen des EU Projektes LEADER beantragt werden.

5.2.3 Ein Themenhotel „Radfahren“

Ein wichtiger Aspekt einer Radfahrdestination ist ein speziell auf die Radfahrer abgestimmtes Unterkunftsangebot. Wie in Kapitel 5.1 schon beschrieben, ist die erste Wahl des Radurlaubers die Ferienwohnung. Das Hauptproblem liegt aber in der Hochsaison, wenn diese nicht mehr tageweise vermietet werden. Genau diese Lücke sollte durch ein Themenhotel oder durch entsprechend zertifizierte Ferienwohnungen etc. abgedeckt werden können. Voraussetzung wäre aber eine entsprechende Auslastung tageweiser Buchungen in der Hauptsaison. Das bekannteste Siegel für ein solches Angebot bietet der ADFC für Bett+Bike-Betriebe (Abbildung 35).



Abbildung 35: ADFC Zertifizierung Bett+Bike

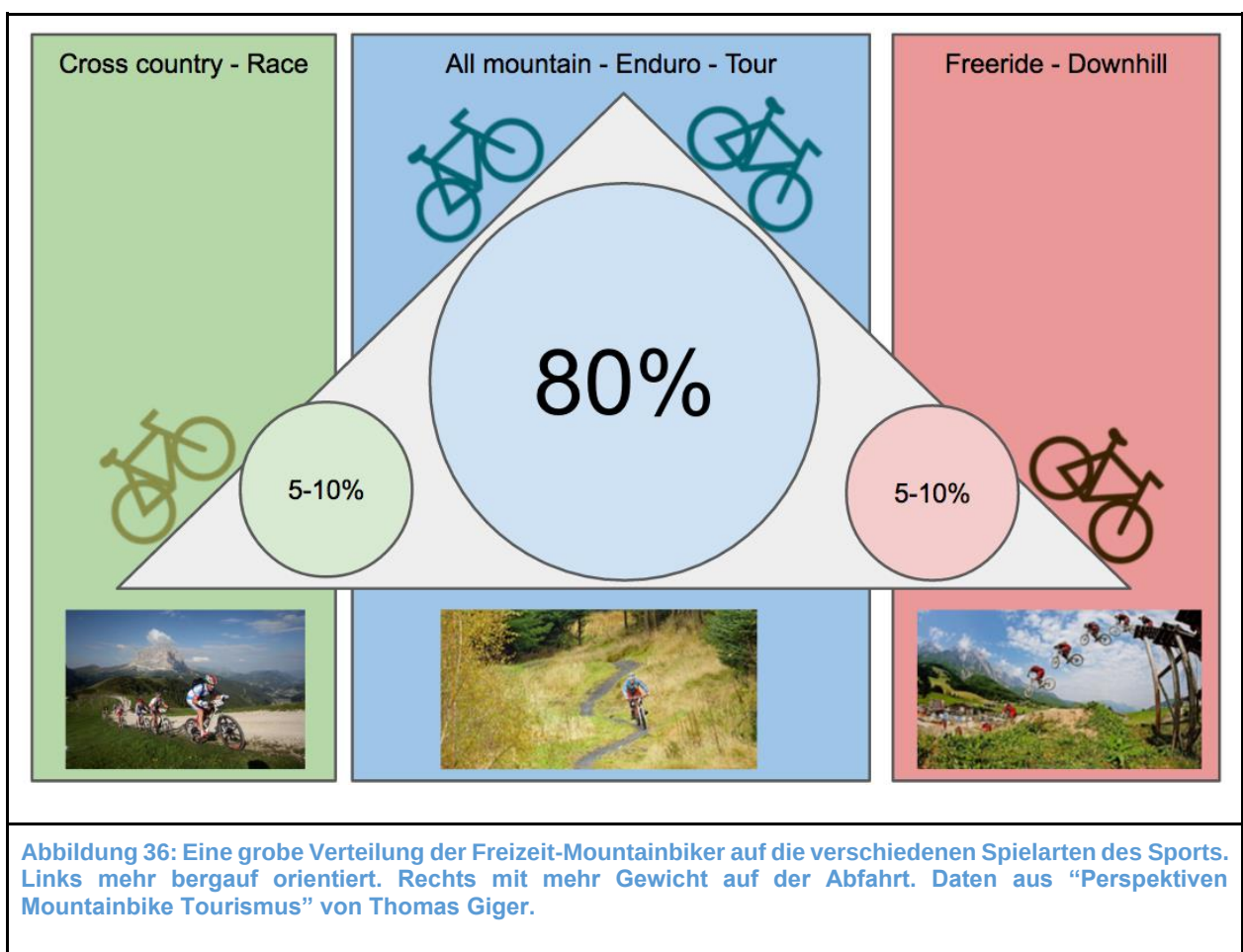
Neben der Möglichkeit der tageweisen Buchung auch in der Hauptsaison, ist der auf Radurlauber abgestimmte Service ein entscheidendes Merkmal für solche Unterkünfte. Hierzu zählen fachkundige Beratungen für Ausflüge bis hin zu einem Reparatur- und Ersatzteilservice, am besten direkt in der Unterkunft. Dieses Komplettpaket lässt sich am Besten im Rahmen eines Themenhotels realisieren. Ein solches Hotel dürfte möglicherweise in Garmisch-Partenkirchen mit den unter Punkt 1 und zwei genannten Maßnahmen auch ohne die explizite Werbung einer Radfahrdestination ausreichende Auslastung erfahren.

5.3 Konzeptvorschlag Mountainbiken

Über die letzten Jahre hat der Mountainbike-Sport weltweit stark an Popularität gewonnen. Auch im Werdenfelser Land spürt man diese Veränderung. Für viele Einheimische und Gäste ist Mountainbiken eine attraktive Freizeitbeschäftigung. Die offiziell dafür ausgewiesenen Routen sind dafür aber wenig attraktiv, so dass sich sowohl Gäste als auch Einheimische selbst Alternativen suchen. Die damit einhergehende ungesteuerte Parallelnutzung von Wegen hat durch die steigenden Nutzerzahlen aber schon zu vereinzelt Konflikten geführt. Wir wollen daher im Folgenden die Situation im Werdenfelser Land analysieren und Möglichkeiten für eine zukünftige Entwicklung aufzeigen um Konflikte zu vermeiden und um, optional, den Tourismus im Mountainbike-Sektor zu fördern

5.3.1 Was ist Mountainbiken?

Mountainbiken hat sich von einem Hobby weniger Enthusiasten in den 80er Jahren heute zum Breiten- und Volkssport entwickelt. Es findet sich in Deutschland kaum mehr ein Haushalt ohne Mountainbike (MTB) und erholungssuchende Mountainbiker gehören zum Landschaftsbild, von Flensburg bis Garmisch-Partenkirchen. Auf nationaler und internationaler Ebene gibt es für ambitionierte Amateure und Profis eine Vielzahl an Wettkämpfen, mit den Höhepunkten Weltmeisterschaft und Olympische Spiele. Die vielfältigen Wettkampfdisziplinen spiegeln auch die Differenziertheit innerhalb des MTB-Sports wieder. Es gibt nicht den "Mountainbiker" und nicht jeder der gerne bergab fährt ist ein "Downhill". Abbildung 36 gibt einen groben Überblick der MTB-Spielarten und ihrer Anteile im Freizeit-Bereich.



Vereinfacht, lassen sich drei Hauptkategorien definieren, die jeweils mehrere Subkategorien vereinen:

- Die eher leistungs- und bergauf orientierte Kategorie “Cross country” und “Race”, bei der meist Fahrtstrecke, Höhenmeter und Ausdauerleistung im Vordergrund stehen. Grob geschätzt fallen ca 5-10% der Freizeit-Mountainbiker in diese Kategorie.
- Die bergab orientierte Kategorie mit “Freeride” und “Downhill”. Hier wird oft auf Aufstiegshilfe zurückgreift, da die speziellen MTBs für große Sprünge und grobes Geläuf bergab optimiert sind. Auf diese Kategorie entfallen ebenfalls ca 5-10% der Freizeit-Mountainbiker.
- Das Gros der Freizeit-Mountainbiker findet sich in der Mitte, im Touren-Bereich, der weiter differenziert werden kann in “All mountain” (Fokus ca. zu 50% auf Bergauf, zu 50% Bergab) und “Enduro” (Fokus ca. zu 30% auf Bergauf, zu 70% Bergab). Dort steht meist ein ausgewogenes Verhältnis von bergauf und bergab, gepaart mit einem umfassenden Naturerlebnis im Fokus. Wobei meistens eine ansprechende Abfahrt wichtig für das Gesamterlebnis ist.

5.3.2 Was braucht der MTB-Freizeitsportler und -Gast?

Entscheidend für den Spaß am Mountainbiken ist die Auswahl der zu befahrenden Wege. Idealerweise paart sich dafür eine, an die jeweilige Zielgruppe angepasste, sportliche Auffahrt, mit einer, ebenfalls an die Zielgruppe angepassten, anspruchsvollen aber flüssigen Abfahrt.

Gerne wird eine Auffahrt auch ab und an durch eine Aufstiegshilfe unterstützt. Im Tourenbereich, der den mit Abstand größten Teil der aktiven Freizeit-Mountainbiker ausmacht, sind die eigens erarbeiteten Höhenmeter aber immer fester Bestandteil des Gesamterlebnisses. Lediglich in der Kategorie “Freeride” oder “Downhill” werden bergauf fast ausschließlich Aufstiegshilfen genutzt.

In diesem Punkt unterscheidet sich der MTB-Sport grundsätzlich vom Ski-Sport, beim dem die Mehrzahl der Aktiven regelmäßig oder ausschließlich auf Aufstiegshilfen zurückgreift. Dieser Unterschied liegt darin begründet, dass ein MTB, bis auf wenige Ausnahmen z.B im Downhill-Sport, grundsätzlich sehr gut dafür geeignet ist mit Muskelkraft Höhenmeter zu machen. Im Skisport hingegen bedarf es dafür einer speziellen Skitourenausrüstung.

Im Tourismusbereich ist für MTB-Gäste eine Region neben dem Tourenangebot vor allem auch der Zugang zu den notwendigen Informationen wichtig, z.B. über ein Web-Portal. Darüber hinaus wird vor Ort natürlich eine MTB-freundliche Infrastruktur von Hotels und Geschäften benötigt.

Für alle aktiven Freizeitsportler, ob Gast oder Einheimischer, steht aber auch immer das Naturerlebnis mit im Fokus.

5.3.3 Müssen und dürfen MTBs auf schmalen Wegen fahren?

Für die allermeisten Mountainbiker fällt die Vorliebe bei der Abfahrt auf sogenannte “Singletrails”, also schmale Wege, oft auch einfach nur kurz “Trail” genannt. Diese Vorliebe zu begründen fällt ähnlich schwer, wie die Vorliebe des Skifahrers für den unberührten Hang mit frischem Pulverschnee. Aber auch ohne Erklärung ist klar, MTB-Sport impliziert heute immer auch das Befahren von Singletrails.

Diese Singletrails sind oft Wanderwege, aber auch alte Reit- und Karrenwege fallen in diese Kategorie. Zum Teil werden auch neue Wege dafür angelegt oder längst verfallene wieder reaktiviert. In vielen Fällen werden die Wege auch parallel von Fußgängern genutzt. Dies führt zwar nur sehr selten zu Problemen. Mit steigender Nutzerzahl, steigt aber auch die Zahl der Konflikte. Gegenseitige

Rücksichtnahme und ein respektvoller Umgang vorausgesetzt, funktioniert das Nebeneinander von Mountainbikern und Fußgängern im Wald und im Gebirge aber sehr gut.

Zur Rechtslage schreibt das Waldgesetz für Bayern (BayWaldG, idF der Bekanntmachung vom 22. Juli 2005, GVBl. 2005, S. 313, zul. geänd. d. § 40 d. G. v. 20.12.2011, GVBl. 689) in Artikel 13.3, dass "das Radfahren" im Wald "auf geeigneten Wegen" zulässig ist. Die Formulierung "geeigneter Weg" ist rein rechtlich so zu verstehen, dass der Nutzer selbst entscheidet ob ein Weg geeignet ist und somit gegenüber dem Grundeigentümern, außer der Duldung einer bestimmten Nutzung (z. B. Radfahren), keine Ansprüche bestehen. Der Grundeigentümer ist daher nicht verpflichtet den Weg für bestimmte Nutzungsarten auszubauen oder zu sichern. (weiter Information zur Rechtslage unter <http://www.dimb.de/>)

Ein aktuelles Urteil von August 2015 des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (11 B 14.2809) kommt im Falle der Problematik von Wegesperrungen für MTBs zum Schluss: "Im Übrigen sind aber auch schmalere Wege bei angepasster Fahrweise weder zum Radfahren von vornherein ungeeignet noch besteht auf ihnen stets eine erhöhte Gefahrenlage für Fußgänger. Es kann auch nicht von vornherein unterstellt werden, dass sich Radfahrer - trotz sicherlich berechtigter Beschwerden in Einzelfällen - generell nicht verkehrsgerecht verhalten und die Gebote des § 1 und des § 3 StVO missachten würden."

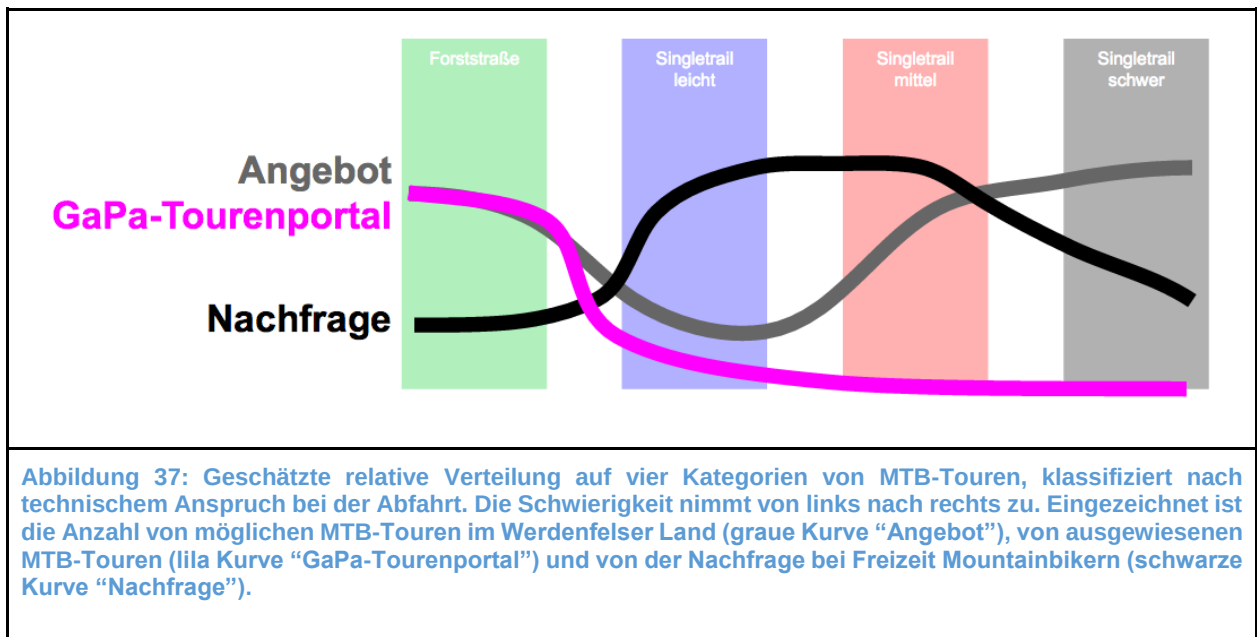
Selbstverständlich gilt dabei für Radfahrer immer Art. 28 Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG: "Den Fußgängern gebührt der Vorrang." Dies wird auch in den "MTB Trail Rules" (ähnliche den FIS Regeln für die Skipiste) klar formuliert, die darüber hinaus in weiteren Punkten den Schutz von Weg und Natur betonen.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass das Befahren von Singletrails integraler Bestandteil des MTB-Sports ist. Dieses Radfahren auf schmalen Wegen ist in Bayern, bis auf zu begründende Einzelfälle, grundsätzlich gesetzlich gestattet. Lokal kann es Sinn machen, die Parallelnutzung von Wegen einzuschränken oder wo nötig zu unterbinden um Konflikten zwischen Radfahrer und Fußgängern vor zu beugen. Sperrungen sollten aber mit beiden Seiten unter Ausarbeitung von Alternativen diskutiert werden.

5.3.4 Status quo im Werdenfelser Land

Das Werdenfelser Land bietet mit seiner grandiosen Kulisse und der guten touristischen Infrastruktur schon zwei wichtige Punkte die es für Mountainbiker attraktiv machen. Die Auswahl an offiziell ausgewiesenen Touren ist jedoch stark auf reine Forststraßen-Touren eingeschränkt (lila Kurve in Abbildung 37). Singletrails finden sich in dieser Auswahl nur vereinzelt.

Über GSP-Portale, MTB-Foren und klassischen Wanderkarten, sind jedoch viele Tourenmöglichkeiten auf Singletrails im Werdenfelser Land bekannt. Der Anspruch der meisten Touren ist jedoch, durch das alpine Gelände und die nicht MTB-spezifischen Wege, für viele Mountainbiker zu hoch (siehe graue Kurve in Abbildung 37). Dies führt nicht nur zu Frust und Gefährdung der Freizeitsportler, sondern auch zur Schädigung der Wege, da eine saubere Fahrtechnik bei Überforderung nicht mehr möglich ist. Zwar lässt sich beim Mountainbiken eine schwierige Stelle leicht durch Absteigen und Schieben entschärfen, doch die grundsätzliche Nachfrage nach leichten Singletrails (siehe schwarze Kurve in Abbildung 37) kann im Moment im Werdenfelser Land nicht befriedigt werden.



Die wenigen Singletrails mit eher leichtem Anspruch und kurzer Anfahrt, wie z.B. Reschberg-Spielleitenboden-Farchant werden mangels Alternativen auch entsprechen hoch frequentiert. Dies führt wiederum zu verstärkter Erosion der Wege und kann in Stoßzeiten, wie z.B. an sonnigen Wochenenden, vermehrt zu Konflikten führen. Dieser Umstand hat die Gemeinde Farchant im Sommer 2014 dazu veranlasst "MTB-Verbotsschilder" an den entsprechenden Wegen zu installieren. Da die betroffenen Wege wichtige Feierabentouren für Einheimische sind, konnte nach Rücksprache mit der Gemeinde Farchant eine inoffizielle Duldung der Nutzung zu wenig frequentierten Zeiten (abends oder wochentags außerhalb der Ferienzeit) erreicht werden. Nichtsdestotrotz kam es an einigen Stellen zur unrechtmäßigen Entfernung der Schilder. Momentan gibt es aber keine konkreten Pläne die Beschilderung wieder zu erneuern, da eine Regelung nur mittels Verbotsschildern nicht sinnvoll erscheint.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass die Mehrzahl der im Werdenfelser Land vorhandenen Singletrails zur fahrtechnisch anspruchsvollen Kategorie gehört. Für Anfänger und leicht fortgeschrittene Mountainbiker findet sich daher nur eine begrenzte Anzahl an Singletrails, die daher stärker frequentiert sind. Die ausgewiesenen Touren sind fast ausschließlich Forststraßentouren und damit wenig attraktiv. Der Erfolg einer Lenkung der Mountainbiker mittels Verbotsschildern an beliebten Singletrails war bisher gering. Ein Konzept für die zukünftige Vermeidung von Konflikten und für eine regionale Entwicklung im MTB-Bereich scheint daher sinnvoll.

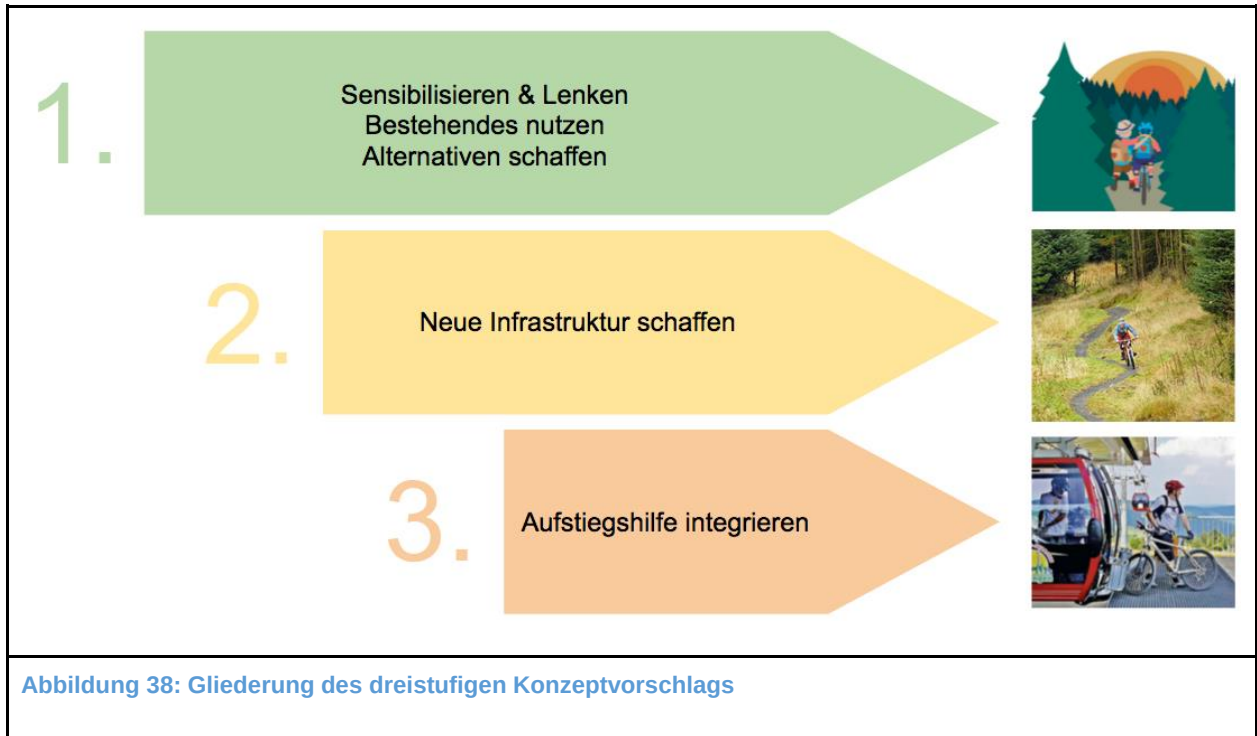
5.3.5 (Grob)Konzeptvorschlag MTB Werdenfels 2020

Ausgehend von der obigen Analyse sollte eine zukünftige Entwicklung im MTB-Bereich darauf abzielen, ein besseres Angebot an leichten Singletrails zu schaffen und für eine bessere Lenkung und Entzerrung bei Wegen mit Parallelnutzung zu sorgen.

Als übergeordnete Grundsätze für den im folgenden präsentierten Konzeptvorschlag gelten:

- Alle Maßnahmen sollen möglichst naturnah sein.
- Das gute Miteinander von Wanderern und Mountainbikern soll gefördert werden.
- Aufstiegshilfen sollen eingeplant werden, aber nicht als Grundvoraussetzung.
- Potentiale und Risiken von E-MTBs müssen mitgedacht werden.

Abbildung 38 zeigt die Grobgliederung des Konzeptvorschlags in drei Hauptpunkte. Die ersten Maßnahmen (in grün) sind dabei unabhängig von eventuellen Bestrebungen der touristischen Entwicklung im MTB-Bereich, würden dafür aber die Grundlage bieten. Der gesamte Konzeptvorschlag deckt dann sowohl die MTB-touristische Entwicklung als auch die Stärkung des regionalen MTB-Sports ab.



Nachfolgend sind die einzelnen Punkte und Unterpunkte des Konzepts mit zugehöriger Erläuterung gelistet:

1. Sensibilisieren & Lenken, Bestehends nutzen, Alternativen schaffen

- **Sensibilisieren:** Um auf Seiten der Mountainbiker das Bewusstsein für einen rücksichtsvollen Umgang mit Natur, Wegen und anderen Naturnutzern zu stärken, soll an zentralen Punkten per Infotafeln über die "DIMB-Trail Rules" (wie die FIS-Regeln im Skigebiet) informiert werden.
- **Lenken:** MTB-Verbote solle vermieden werden, da viele (Einheimische) trotzdem fahren und die Schilder nicht selten demoliert oder entwendet werden, was die Konflikte nur verschärft. Bei nötigen Verboten müssen diese frühzeitig (im Tal) kommuniziert werden (nicht erst am Traileinstieg), da derjenigen Mountainbiker der erstmal oben ist, auch den geplanten Trail fahren wird. Darüberhinaus können Zeitenregelungen genutzt werden um Hot-Spots in Stoßzeiten zu vermeiden, z.B. MTB-Verbot nur am WE oder nur zwischen 10:00 und 16:00 Uhr. Dies alles erfordert aber eine offene Kommunikation der Singletrails, z.B. auch im offiziellen Tourenportal.
- **Bestehendes nutzen und Alternativen schaffen:** Eine Entschärfung von Hot-Spots kann auch durch eine räumliche Entzerrung geschaffen werden. Auch ohne neue Wege anzulegen, kann durch Veränderungen an bestehenden Wegen die Fahrbarkeit und damit die Attraktivität für Anfänger und leicht Fortgeschrittene erhöht werden (z.B. mittlere Teil "Eibsee-Trails" oder mittlerer Teil "Grotten-Trail" unterhalb des Rotenkopf). Darüber hinaus können Alternativen geschaffen werden indem alte,

verfallene oder eingewachsene Wege wiederbelebt werden. Die lokale MTB-Community bietet für die Wegepflege und die Wieder-Erschließung alter Wege gern ehrenamtliche Unterstützung an.

2. Neue Infrastruktur schaffen:

- **Pumptrack:** Am einfachsten lassen sich Alternativen durch neue Infrastruktur schaffen. Um Eingriffe in die Natur zu minimieren bietet sich dafür ein Pumptrack im urbanen Bereich an. Ein Pumptrack ist eine "Wellenbahn" mit kleinen optionalen Sprüngen für alle Altersklassen und Ansprüche. Es wird nur eine sehr kleine Fläche, Minimum ca. 10m x 30m benötigt. Für eine mittelgroße Version mit 20m x 40m müssen, je nach Eigenleistung z.B. bei Erdarbeiten durch den Bauhof, ca 20000 Euro bis 50000 Euro kalkuliert werden. Mögliche Standorte in der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen wären am Hausbergparkplatz oder im neuen Quartier der Bahnbrache. Ein Pumptrack liesse sich aber auch an anderer Stelle in eventuelle neuen Grünflächen integrieren.
- **Grundsätzliches zum Neubau von Trails:** Ein MTB-Trail sollte nicht zu steil sein (< 10% Gefälle) da er dadurch einfacher wird und damit eine größere Zielgruppe anspricht. Außerdem wird so die Erosion vermindert was sich positive auf die Instandhaltungskosten auswirkt. Grundsätzlich ist es wichtig sich beim Neubau Unterstützung von Profis zu hohlen, da Erfahrung gefragt ist um einen MTB-freundlichen Wegverlauf zu realisieren und um die Wege mit MTB-freundlicher Drainage auszustatten. Eine Kostenabschätzung ist aber ohne konkretes Vorhaben nicht möglich da die Kosten stark von den lokalen Gegebenheiten und Eigenleistungen abhängen.
- **Möglicher Neubau eines Singletrails entlang einer neuen flacheren Hausbergrodelbahntrasse:** Sollte die Hausbergrodelbahn im mittleren Teil neu und flacher gebaut werden, so würde es sich anbieten in nächster Nähe parallel einen Singletrail anzulegen. Die neue flachere Rodelbahn wäre im Sommer gut für die Auffahrt mit dem MTB geeignet. Bei einem zukünftigen, im Moment noch unwahrscheinlichen, Sommerbetrieb der Hausbergbahn könnte diese Singeltrail auch in Verbindung mit einer Liftauffahrt genutzt werden.
- **Möglicher Neubau eines Singletrails entlang der Eibseebahn Gondelschneise:** Ein weiteres Gebiet in dem man in Synergie mit anderen Vorhaben einen Singletrail anlegen könnte, ist die Gondelschneise der Eibsee-Gondel. Dort sind momentan sowieso Bauarbeiten im Gange und die Zufahrtswege sind erschlossen. Außerdem gibt es entlang des eventuellen Verlaufs schon einen alten, zum Teil verwachsenen, Wanderweg. Eine weitere Verlängerung des Singletrails in Richtung Grainau wäre außerdem eine sinnvolle Alternative für den hochfrequentierten breiten Kiesweg zwischen Eibsee und Christlhütte.

3. Aufstiegshilfen integrieren

- **Grundsätzliche Überlegungen:** Die meisten Mountainbiker (die ca. 80% im "Touren-Bereich" von Abbildung 1) sind nicht auf Aufstiegshilfen angewiesen, aber Aufstiegshilfen werden gerne angenommen. Jede populäre MTB-Region in den Alpen bietet diese an. Das Gesamtkonzept der Region sollte aber vor einer groß angelegten Öffnung von Aufstiegshilfe schon schlüssig sein, da die Öffnung von Aufstiegshilfen für MTBs die Zahl der Gäste sprunghaft ansteigen lassen kann. Sollte das MTB-

Tourenangebot der Region darauf nicht ausgelegt sein, könne sich bestehende Konflikte verschärfen und auf die umliegende Region ausstrahlen.

- **Mögliche Realisierungen:** Sowohl für den Eckbauer als auch für den Hausberg wurden mögliche Verläufe für mehrerer Singletrails grob erarbeitet, die in Kombination mit den schon vorhandenen Aufstiegshilfen genutzt werden könnten. Ohne einen konkreten Rahmen für Finanzierung und ohne die Klärung der Verfügbarkeit von Grundstücken kann die Planung aber nicht konkretisiert werden. Von Seiten der BZB wurde signalisiert, dass aus Rentabilitätsgründen kein Sommerbetrieb am Hausberg geplant ist.
- **E-Bikes, Pedelecs, E-MTB:** Durch die steigende Anzahl an Fahrrädern mit elektrischem Hilfsmotor, auch im MTB-Bereich, ist die Aufstiegshilfe heute in manchen Fällen schon im MTB integriert. Dies öffnet den MTB-Sport natürlich einer größeren Zielgruppe. Für den MTB-Markt und den Tourismus bietet diese Entwicklung großes Potential. Außerdem kann vielleicht ganz auf die Planung mit einer ortsfesten Aufstiegshilfe verzichtet werden. Es ergeben sich jedoch auch neue Probleme, da eine natürliche Lenkung und die Beschränkung der Nutzerzahlen durch die Länge und Steilheit einer Auffahrt nicht mehr möglich ist. Des Weiteren erscheint es schwierig die vom Gesetzgeber geforderte Leistungseinschränkung von als Fahrrad geltend E-Bikes (Pedelecs) im Gelände zu kontrollieren.

5.3.6 Zusammenfassung

- Mountainbiken ist Breitensport
- Im Werdenfelser Land fehlen dafür leichte und vor allem offizielle Singletrails
- Wir schlagen ein dreistufiges Konzept vor um das Angebot für Einheimische und Gäste zu verbessern
- Wir engagieren uns gerne bei der weiteren Planung und Umsetzung
- Eine konkreter Planung macht aber erst Sinn wenn die Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen und die Region (Werdenfelser Land oder Zugspitzland) sich grundsätzlich für eine Stärkung des MTB-Sports und MTB-Tourismus ausspricht

6 Finanzierung, Priorisierung und Umsetzungsstrategie

Das vorliegende Radverkehrskonzept liefert keine fertigen Planungen, die direkt umgesetzt werden können. Es liefert eine Sammlung von Vorschlägen und Ideen, die entsprechend der gesetzten Prioritäten zu überprüfen, ggf. zu modifizieren, detailliert zu planen und dann umzusetzen sind. Auch Abweichungen von Bebauungsplänen, Konflikte mit Schutzgebieten des Naturschutzes oder Gewässerbelangen wurden noch nicht geprüft und sind im Zuge der konkreten Planung zu ermitteln und zu lösen. Eine Abweichung von den im Radkonzept dargestellten Lösungen oder Routen ist im Verlauf der Planungen deshalb durchaus möglich.

6.1 Gesamtkosten und Priorisierung der Maßnahmen

Dementsprechend wurden für die einzelnen Maßnahmen auch keine fundierten Kostenschätzungen genannt, sondern lediglich der erwartete bauliche und finanzielle Aufwand grob kategorisiert. Der Kostenrahmen für jede einzelne Maßnahme wurde in Kapitel 4.3 auf Seite 46 beschrieben. Noch zu klären sind die Kosten der Gesamtmaßnahme auf der Ebene der kompletten Fahrradachse, die wichtig ist, da man in der Regel das Konzept mit der Fertigstellung zusammenhängender Achsen realisieren wird. Dabei entsprechen die in diesem Konzept verwendeten Kostenklassen gering, mittel, hoch und sehr hoch den in Tabelle 18 angegebenen Kostenbereichen. Die hier für die Gesamtmaßnahmen angegebenen Kosten beinhalten eine Beratungsplanung, eine Bauplanung sowie die Kosten der baulichen Maßnahme an sich. Dabei sind aber auch eventuell zu erwartende Zuschüsse im Rahmen der Radverkehrsförderung durch verschiedene externe Kostenträger (Land, Bund etc.) bereits mit eingerechnet. Der hier dargestellte Betrag entspricht also direkt dem verbleibenden Eigenanteil des Marktes, der mindestens in den Haushalt eingestellt werden muss, um die Maßnahme durchführen zu können. Sollten wider Erwarten Förderungen ausbleiben, sind auch entsprechend höhere Kosten für die jeweiligen Maßnahmen anzusetzen. Dabei ist zu beachten, dass diese Erhöhung dann durchaus beträchtlich sein kann, da die Förderquoten in der Regel 40-70 % betragen. Ein weiterer Aspekt, der berücksichtigt werden muss, ist der zeitliche Versatz zwischen der Ausgabe der Haushaltsmittel und der Rückerstattung der Förderzuschüsse, die durchaus erst in den folgenden Haushalten zum Tragen kommen können. Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Förderungen ist insgesamt, je nach Höhe des Förderungsanteils, mit einem Eigenanteil des Marktes Garmisch-Partenkirchen von 3-5 Millionen Euro für die Realisierung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes zu rechnen. Eventuelle Vorleistungen wie Tempo 30 Zonen oder begleitende Maßnahmen im Bereich Service, Kommunikation und Marketing sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Tabelle 18: Kostenklassen für die Realisierung der Fahrradachsen und entsprechender Bereich der Kosten in EURO.

Kostenklasse	Kostenbereich in EURO
Niedrig	<100.000
Mittel	100.000-300.000
Hoch	300.000-600.000
Sehr hoch	> 600.000

Zudem wurden aus Nutzen und Aufwand, also ohne Ergänzung sonstiger Faktoren (Abhängigkeit zu anderen Projekten, Planungsvorlauf etc.), die vier Prioritätsstufen „niedrig, mittel, hoch und sehr hoch“ für die angestrebte Umsetzung abgeleitet. Daraus ergibt sich nun eine Priorisierung der Fahrradachsen, wie sie in Tabelle 19 dargestellt ist. Die hier angegebenen Kosten entsprechen den Bereichen aus Tabelle 18. Dabei ist aber anzumerken, dass die tatsächliche Umsetzung einzelner Maßnahmen von den obigen sonstigen Faktoren, den im Haushalt zur Verfügung stehenden Mitteln sowie der Förderung durch externe Kostenträger abhängt.

Tabelle 19: Priorisierung und Gesamtkosten der geplanten Fahrradachsen.

Fahrradachse	Kürzel	Länge (m)	Kosten	Priorität
Nördliche OST-West-Achse	NOWA	3520	mittel	mittel
Zentrale Ost-West-Achse, Teil A	ZOWA-A	1960	hoch	sehr hoch
Zentrale Ost-West-Achse, Teil B	ZOWA-B	2860	mittel	niedrig
Mittlere OST-West-Achse	MOWA	4970	sehr hoch	hoch
Südliche OST-West-Achse	SOWA	5250	gering	niedrig
Östliche Achse Nord-Süd	ÖANS	4800	hoch	mittel
Zentrale Achse Nord-Süd	ZANS	4530	mittel	mittel
Westliche Achse Nord-Süd	WANS	5150	hoch	hoch

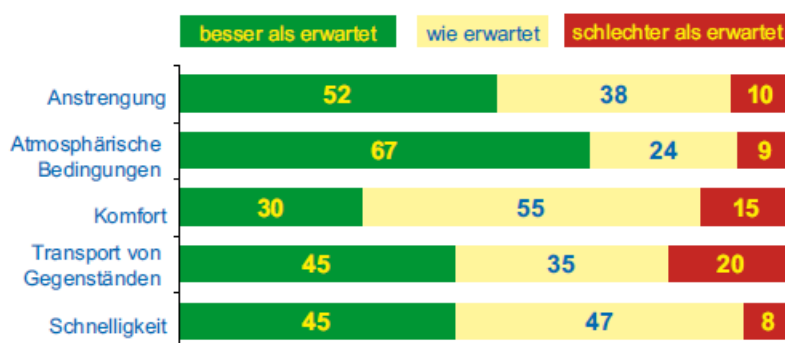
6.2 Umsetzungsstrategie

6.2.1 Erreichen der Ziele

In Kapitel 3 wurden verschiedene Ziele benannt, die mittels des vorliegenden Radverkehrskonzeptes erreicht werden sollen. Wichtig ist es sich im Rahmen einer Umsetzungsstrategie sich auch Gedanken darüber zu machen, ob ein Ziel erreicht wurde und wie dies messbar ist. Das Oberziel des Konzeptes ist es, eine nachhaltige Radverkehrsförderung für Garmisch-Partenkirchen in Gang zu setzen, und somit eine Erhöhung des Radverkehrsanteils (Modal Split) zu erreichen. Hierzu sollen in erster Linie mehr Menschen aus dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Fahrrad umsteigen (siehe auch [Abbildung 39](#)). Zur methodischen Umsetzung sollen die Hindernisse für einen solchen Umstieg bekämpft werden und auf die spezifischen Bedürfnisse der potenziellen Fahrradfahrer eingegangen werden. Hierzu wurden drei Unterziele definiert:

1. Förderung bzw. Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr
2. Erhöhung der Akzeptanz für das Verkehrsmittel Fahrrad durch entsprechende Marketingmaßnahmen
3. Abbau vorhandener Vorteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Während das erste Unterziel leicht anhand des Fortschritts der baulichen Maßnahmen hin zu einem Radwegenetz zu überprüfen ist, wird die Überprüfung der anderen Ziele zu einer Herausforderung. Mittel der ersten Wahl werden hier Umfragen sein, wie sie durch das Fraunhoferinstitut IAO bereits durchgeführt wurden (Kapitel 2).



Quelle: mobility cultura 2003. www.mobility-cultura.net

Abbildung 39: Meinungen der AutofahrerInnen, die auf das Rad umgestiegen sind. Untersuchungen in Holland haben gezeigt, dass AutofahrerInnen, die ihr Fahrzeug zur Reparatur in die Werkstatt bringen, vielfach das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel entdecken. Die Hälfte der UmsteigerInnen meinte während der Testphase, Rad fahren sei weniger anstrengend und schneller als erwartet. 45% gaben an, der Transport von Gegenständen sei einfacher als angenommen, und immerhin 30 % fanden das Fahrrad komfortabler als sie ursprünglich dachten.

Ein weiteres Mittel stellt die unmittelbare Zählung des Radverkehrs durch intelligente Signalanlagen bzw. durch Radverkehrszählungen dar. Diese wurden z.B. in Freiburg punktuell für projektbezogene Entscheidungen und in geringem Umfang auch zur Vorbereitung des dortigen Radkonzeptes durchgeführt. Die Zählergebnisse wiesen aber sehr große Schwankungen auf - vor allem witterungsbedingt, aber auch durch andere, nicht immer nachvollziehbare Einflüsse. Für eine Vergleichbarkeit müssten also gleichzeitig an vielen Stellen Zählungen durchgeführt werden. Da aber Radverkehrsplanung eine klassische „Angebotsplanung“ ist - die Nutzung folgt dem vorhandenen Angebot - und somit Zählungen auch nur eine begrenzte Aussagekraft haben, wurde dort auf solch umfangreiche und aufwendige Zählungen und auf die Darstellung der vorhandenen Zählergebnisse im Radkonzept verzichtet. Zu prüfen sind aber „Vorher - Nachher“ - Zählungen bei den geplanten Ausbaumaßnahmen des dortigen Konzeptes. Zur Nivellierung der oben erläuterten großen Schwankungen müssten jeweils mehrere Zählungen durchgeführt werden. Auch müsste durch parallele Zählungen im Umfeld kontrolliert werden, ob wirklich ein Zuwachs an Radverkehr erzielt wird oder nur eine räumliche Verlagerung. Es ist daher sorgfältig abzuwägen, ob und bei welchen Maßnahmen dies sinnvoll ist.

Letztendlich hat man sich in Freiburg auf die Einrichtung von Dauerzählstellen verständigt. Diese können durchaus als Vergleichsmaßstab zur Bewertung „guter“ und „schlechter“ Tage bei einzelnen, projektbezogenen Zählungen herangezogen werden. Zudem dienen die eingerichteten Dauerzählstellen auch zur Ermittlung „starker“ und „schwacher“ Jahre und damit z.B. zur Bewertung von Unfallzahlen. Ein weiteres Ergebnis dieser Zählstellen ist die Erkenntnis, dass die witterungsabhängigen Differenzen zwischen einzelnen Tagen und den Jahreszeiten zwar natürlich vorhanden sind, aber nicht so stark ausgeprägt wie vielleicht von manchen vermutet. So fahren nach den Ergebnissen aus Freiburg rund 30 bis 50 Prozent der Nutzer auch unter widrigen Witterungsbedingungen und im Winter mit dem Fahrrad. Deshalb wird die Einrichtung von Dauerzählstellen in Garmisch-Partenkirchen angestrebt.

6.2.2 Finanzierung

Angesichts der Schuldenbremse und weil Radverkehr keine "Pflichtaufgabe" im haushaltsrechtlichen Sinne ist, können insbesondere Kommunen die für die Radverkehrsförderung benötigten personellen und finanziellen Ressourcen größtenteils nicht aus eigener Kraft bereit stellen. Die Gemeinden sind auf das Engagement der Länder, des Bundes, aber auch der EU, in Form von Zuschüssen angewiesen. Die Zuständigkeit des Bundes für die Radverkehrsförderung betrifft über die Bundesstraßen hinaus auch die investiven und betrieblichen Maßnahmen in den Ländern und Gemeinden im Sinne einer Gemeinschaftsaufgabe. Denn zu den Gründen der bundesweiten Förderung des Radverkehrs gehören Bundeszuständigkeiten wie Gesundheitsvorsorge, Klimaschutz, Unfallverhütung und Umweltschutz. Als konkretes Beispiel eines finanziellen Engagements der EU ist das Projekt LEADER zu nennen, in dessen Rahmen vor allem Maßnahmen im touristischen Bereich gute Chancen auf Förderung haben.

Idealerweise steht aber jeder Gemeinde erst einmal ein eigenes, jährlich dotiertes Budget für den Radverkehr zur Verfügung. Ein extra ausgewiesenes Budget schafft Planungssicherheit und ist für die Realisierung mittel- bis langfristiger Projekte von hoher Bedeutung. Angenommen, einer Gemeinde stehen für die Förderung des Radverkehrs jährlich 50.000 € zur Verfügung. Welche Aktivitäten können damit umgesetzt werden? Die Grafik in Abbildung 40 gibt eine Antwort auf diese Frage. Hier sind zehn Beispiele dargestellt, die jeweils etwa einer Summe von 50.000 € entsprechen. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln ist die Förderung des Radverkehrs jedoch sehr kosteneffizient und sollte allein aus finanziellen Gründen stärker verfolgt werden. Ein Kostenvergleich zwischen Abstellanlagen von Fahrrädern und Pkws verdeutlicht die großen Unterschiede.



Abbildung 40: Aktivitätsbeispiele im Rahmen eines Budgets von 50.000 Euro.

Für die Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes wird mit einem Zielhorizont von 2030 ein Zeitraum von etwa 15 Jahren veranschlagt. Die Gesamtkosten betragen in einer ersten Abschätzung etwa 3-5 Millionen Euro. Dies erfordert einen Haushaltsansatz von mindestens 200-300 kEuro pro Jahr, was wiederum einem Betrag von etwa 7-10 Euro pro Einwohner und Jahr bedeutet. Andere Städte und Gemeinden benötigen je nach Ausgangsniveau laut nationalem Radverkehrsplan (NRVP) zwischen acht bis 19 Euro pro Einwohner im Jahr. Dies zeigt, dass wir mit diesem Ansatz im Vergleich eher am unteren Ende der üblichen Finanzierung von Radverkehrsinfrastruktur liegen. Zur Finanzierung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes sollte somit in den nächsten 15 Jahren im Durchschnitt ein jährlicher Haushaltsansatz von ca. 300.000 Euro zum Tragen kommen.

6.2.3 Strukturelle Anpassung

Das Thema Mobilität ist zu Zeit in der Verwaltung des Rathauses kein separates Amt und greift somit in die Zuständigkeit mehrerer Ressorts in der Verwaltung (Bauamt, Ordnungsamt und Kämmerei) sowie aller Entscheidungsgremien des Marktes ein. Die Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes erfordert deshalb eine Strategie hinsichtlich der Schaffung neuer Strukturen zur ressortübergreifenden Realisierung des Konzeptes. Wer entscheidet, was, wann und mit wieviel Geld umgesetzt werden soll? Hierzu wird vorgeschlagen eine „Lenkungsgruppe Mobilität (Verkehr+)“ einzurichten, die jährlich mindestens einmal tagt und folgende Aufgaben wahrnimmt:

- Definition von Maßnahmen und Festlegung von Prioritäten zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes
- Festlegung eines Haushaltsansatzvorschlags zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes
- Vorschläge zur Entwicklung von Schwerpunkten im Bereich Mobilität
- Umsetzung von Vorschlägen des Beirates für Umwelt und Mobilität im Bereich Mobilität und Beauftragung von Bewertung neuer Schwerpunktkonzepte
- Vorschläge für den Ressortübergreifenden Haushaltsansatz im Bereich Mobilität
- Vorschläge zur Information der Bürgerinnen und Bürger

Neben dem Referenten für Umwelt und Mobilität und des zweiten Bürgermeisters der Marktgemeinde setzt sich die Gruppe aus Teilnehmern folgender Institutionen zusammen: Bauamt Markt, Ordnungsamt Markt, Kämmerei Markt, GaPa Tourismus, Gemeindewerke Markt, Zugspitzbahn AG, Polizeiinspektion GAP, Landratsamt GAP, Bauamt Weilheim, Beirat für Umwelt und Mobilität Markt. Die Organisation und die Leitung der Sitzungen obliegen dem zweiten Bürgermeister der Marktgemeinde (Verantwortungsbereich Verkehr und Tourismus). Der Sitzungsturnus, der Teilnehmerkreis und die Inhalte können je nach Bedarf angepasst werden (evtl. Interessensverbände wie ADFC, Elternbeiräte, Seniorenbeirat etc.). Bezüglich des Radverkehrskonzeptes legt diese Gruppe einmal im Jahr fest welche Maßnahmen des Konzeptes im darauffolgenden Jahr durchgeführt werden

sollen und wie hoch der Haushaltsansatz dafür ist. Eine adäquate Haushaltsstelle ist einzurichten und zu verwalten. Die konkrete Realisierung der Maßnahmen liegt dann federführend beim Bauamt des Marktes Garmisch-Partenkirchen, welches in Abstimmung mit dem zweiten Bürgermeister und dem Referenten für Umwelt und Mobilität die hierfür notwendigen Schritte plant und veranlasst. Hierzu gehört selbstverständlich auch die Vorbereitung der Beschlüsse für die entsprechenden Gremien der Marktgemeinde. Der Referent berichtet regelmäßig in den entsprechenden Ausschüssen mit Unterstützung der Verwaltung über den Stand der Umsetzung des Konzeptes.

6.2.4 Reihenfolge der Umsetzungsschritte

Bezüglich des roten Fadens in der Umsetzung ist folgende Reihenfolge vorgesehen:

1. Unmittelbar nach der Verabschiedung des Radverkehrskonzeptes werden die in Kapitel 3.1 beschriebenen ersten Voraussetzungen zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes geschaffen. Hierzu werden durch den Referenten für Umwelt und Mobilität in Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungseinheiten entsprechende Anträge in den zuständigen Gremien eingebracht. In erster Linie zählen hierzu der Ausbau der Tempo-30-Zonen und erste Areale mit Anliegerparken.
2. Im Haushalt des Marktes Garmisch-Partenkirchen sind in 2016 100.000 Euro zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes vorgesehen. In einem ersten Schritt soll hier eine Beratungsplanung ausgeschrieben werden. Ein Büro mit langjähriger Erfahrung im Bereich Radverkehrsplanung soll konkrete Realisierungsvorschläge für den Radverkehr an den dringlichsten und an neuralgischen Stellen des geplanten Radwegenetzes durchführen. Hier sind in erster Linie die B2, die geplante Radverbindungsachse Zentrum Partenkirchen – Zentrum Garmisch (incl. Rathausplatz) sowie die St. Martinstraße im Bereich Klammstraße und Alpspitzstraße zu nennen. Mit den restlichen Geldern soll eine konkrete Umsetzung eines Teilstückes in Angriff genommen werden. Dessen Festlegung erfolgt unmittelbar nach Kenntnis der Kosten für die Beratungsplanung.
3. Die Lenkungsgruppe Mobilität wird gegründet und tagt erstmalig im Herbst 2016. Sie legen die durchzuführenden Maßnahmen für 2017 fest und schlagen ein entsprechendes Budget für den Haushalt 2017 vor.
4. Voraussichtlich im Frühjahr 2017 wird das erste Teilstück des Radwegenetzes im Rahmen des Stadtradelns und der AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ eröffnet.

7 Quellen

Es ist sicherlich nicht der Anspruch dieses Radverkehrskonzeptes im wahren Sinne des Wortes das „Rad neu zu erfinden“. Es wird auch kein Anspruch auf eine wissenschaftliche Abhandlung begründet. Deshalb wurde, teilweise auch durch direkte Übernahme von einzelnen Passagen, unmittelbar auf zahlreiche Quellen und bestehende Literatur zurückgegriffen, die schon vorhandene Konzepte oder Vorschriften beschreiben.

Europäische Kommission, **Fahrradfreundliche Städte – Vorwärts im Sattel**. Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaft. Luxembourg, 1999.

ADFC Bottrop, **Sicherheit von Radwegen**, http://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Bottrop/Radverkehr/Benutzungspflicht/Faltblatt_Radwegesicherheit_neu.pdf, 2008

R. Schnüll e.a.: **Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten**, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Forschungsprojekt 8952, 1992

Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 1998.

Kaulen, Ralf, Reintjes, Matthias und Christina Dudde, **Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts**. Projektabschlussbericht, 2014

ERA, 2010; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Arbeitsgruppe Straßenentwurf: **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – Ausgabe 2010**; Köln: 2010.

Radverkehrshandbuch - RadlLand Bayern. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (Hrsg.), 2011.

Ahrens, Gerd-Axel; Becker, Udo; Böhmer, Thomas; Richter, Falk; Wittwer, Rico, **Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz**, Umweltbundesamt (Hrsg.), 2012

ADFC Bayern, **Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen**. ADFC Landesverband Bayern, www.adfc-bayern.de/abstellanlagen.htm, 2012.

Timm Fuchs, Carsten Hansen und Ludger Koopmann, **Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden**, Deutscher Städte- und Gemeindebund (Hrsg.), Verlagsbeilage „Stadt und Gemeinde INTERAKTIV“ 6_2014, 2014.

Ökonomische Effekte des Radverkehrs, aus der Reihe „Forschung Radverkehr“ Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH (Hrsg.), 2011.

Klimaschutz durch stärkere Fahrradnutzung, aus der Reihe „Forschung Radverkehr“ Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH (Hrsg.), 2011.

Wir bewegen was! **Das Verkehrspolitische Programm des ADFC**. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (Hrsg.).

Freiburger Radverkehrskonzept 2020, Erläuterungsbericht, Garten- und Tiefbauamt der Stadt Freiburg, 2012.

BMWi 2009, **Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland**, Forschungsbericht Nr. 583, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), September 2009.

Liebsch, Frank 2003: Praxis kompakt: Städtetourismus, Wellnesstourismus, Fahrradtourismus. Meßkirch.

Bayernnetz für Radler (<http://www.bayerninfo.de/rad>), Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vertreten durch die Zentralstelle Verkehrsmanagement.

8 Anhang

8.1 Die Liste aller Einzelmaßnahmen

Eine Priorisierung der Einzelmaßnahmen erfolgt durch die Lenkungsgruppe Mobilität.

Nr.	Kürzel	Beschreibung	Länge (m)	Kosten	Priorität
Fahrradachsen					
1	NOWA1	Martinswinkelstraße	400	Gering	
2	NOWA2	Alleestraße 1	290	Gering	
3	NOWA3	Alleestraße 2	640	Gering	
4	NOWA4	Maximilianstraße 1	75	Gering	
5	NOWA5	Maximilianstraße 2	960	Hoch	
6	NOWA6	Äußere Maximilianstraße 1	500	Mittel	
7	NOWA7	Äußere Maximilianstraße 2	630	Mittel	
8	ZOWA1	Ludwigstraße	260	Gering	
9	ZOWA2	Bahnhofstraße 1	250	Hoch–sehr hoch	
10	ZOWA3	Wettersteinstraße 1	100	Hoch	
11	ZOWA4	Enzianstraße	450	Mittel	
12	ZOWA5	Chamonixstraße	280	Gering	
13	ZOWA6	Richard-Strauß-Platz	60	Gering	
14	ZOWA7	Kurpark	130	Sehr hoch	
15	ZOWA8	Zimmermeistergasse	210	Mittel	
16	ZOWA9	Mohrenplatz	190	Gering	
17	ZOWA10	Zugspitzstraße 1	570	Mittel	
18	ZOWA11	Zugspitzstraße 2	1550	Hoch	
19	ZOWA12	Öfele	670	Gering	
20	MOWA1	Bahnhofstraße 2	300	Hoch–sehr hoch	
21	MOWA2	St-Martinstr. 1	680	Mittel	
22	MOWA3	St- Martinstr. 2	300	Sehr hoch	
23	MOWA4	St-Martinstr. 3	1850	Hoch	
24	MOWA5	Grainauer Weg	550	Gering	
25	MOWA6	Tegernauweg	730	Gering	
26	SOWA1	Wildenauerstraße	330	Gering	
27	SOWA2	Am Petersbad	4200	Gering	
28	SOWA3	Kreuzeckbahnstraße 1	300	Gering	
29	SOWA4	Hammersbacher Fußweg 1	390	Gering	
30	ÖANS1	Ehemalige B2	1200	Mittel	
31	ÖANS2	Münchnerstraße 1	790	Gering	
32	ÖANS3	Hauptstraße 1	420	Mittel	
33	ÖANS4	Hauptstraße 2	560	Hoch	
34	ÖANS5	Hauptstraße 3	300	Mittel	
35	ÖANS6	Hauptstraße 4	420	Mittel	
36	ÖANS7	Mittenwalderstraße	830	Hoch-sehr hoch	
37	ZANS1	Riedwiesenstraße	430	Gering	
38	ZANS2	Brücke Loisach	100	Gering	
39	ZANS3	Loisachauenstraße	520	Gering	
40	ZANS4	Reschbergweg	1720	Gering	
41	ZANS5	Martinswinkelstraße	220	Gering	
42	ZANS6	Von Brug-Straße	160	Mittel	

43	ZANS7	Bahnhofstraße 3	110	Hoch	
44	ZANS8	Bahnhofstraße 4	420	Mittel	
45	ZANS9	Lagerhausstraße	850	Gering	
46	WANS1	Werdenfelserstraße 1	430	Gering	
47	WANS2	Werdenfelserstraße 2	570	Mittel	
48	WANS3	Werdenfelserstraße 3	1100	Mittel	
49	WANS4	Burgstraße	1380	Hoch	
50	WANS5	Fürstenstraße 1	90	Hoch	
51	WANS6	Fürstenstraße 2	200	Gering	
52	WANS7	Klammstraße 1	180	Gering	
53	WANS8	Klammstraße 2	610	Hoch	
54	WANS9	Klammstraße 3	510	Mittel	
Kreuzungen					
55	K-BALF	Burg- / Allee- / Loisach- und Fürstenstraße	-	Hoch-sehr hoch	
56	K-ZK	Zugspitz- / Äußere Maxim.- und Kreuzeckbahnstraße	-	Gering	
57	K-RP	Rathausplatz	-	Sehr hoch	
58	K-BCE	Bahnhof- / Chamonix- und Enzianstraße	-	Hoch	
59	K-BM	Bahnhof- und St. Martinstraße	-	Sehr hoch	
60	K-AS	Alpspitz- / St. Martinstraße	-	Hoch	
61	K-RWM	Riedweg / Wildenauer- und Mittenwalderstraße	-	Sehr hoch	
62	K-MUH	Münchner- / Unterfeld- und Hauptstraße	-	Hoch	
63	K-HK	Haupt- und Krottenkopfstraße	-	Hoch	
64	K-BHW	von Brug- / Hindenburg- und Wettersteinstr.	-	Hoch	
65	K-BvB	Bahnhof- und von Brug-Straße	-	Mittel	
66	K-SH	Schorn- und Hauptstraße	-	Gering	
67	K-LHK	Lyzeum, Hauptstraße und Kankerweg	-	Hoch	
Sonstige Maßnahmen					
68	SM-SWA	Schulwegachse	1030	Mittel	
69	SM-VOW	Verbindungsachse Ost-West	845	Mittel (ohne ZANS 6)	
70	SM-VNS	Verbindungsachse Nord-Süd	1440	Mittel	
71	SM-SCH	Schornstraße	785	Gering	
72	SM-WS1	Wettersteinstraße 2	470	Gering	
73	SM-FM	Fritz-Müllerstraße	1210	Mittel	
74	SM-BU	Bahnhofsunterführung	200	Gering	
75	SM-VM	Von-Müllerstraße	160	Gering	
76	SM-RS	Rathausstraße	210	Gering	
77	SM-WS2	Wettersteinstraße 3	300	Gering	
78	SM-RW	Reitleweg	525	Gering	

79	SM-HFW	Hammersbacher Fußweg 2	900	Gering	
80	SM-SAS	Silberackerstraße	280	Gering	
81	SM-MKS	Verbindung Marienplatz und Kramerstraße	365	Gering	
82	SM-MS	Münchnerstraße 2	370	Mittel	
83	SM-KS	Anbindung Grundschule Krankenhausstraße	590	Gering	
84	SM-LSG	Verbindungen Loisachbad, Gröben und Zentr. Garmisch	590	Mittel-hoch	
85	SM-TS	Triftstraße	1130	Gering	
86	SM-AS	Auenstraße	580	Mittel	
87	SM-FGZ	Fußgängerzone	1390	Gering	
88	SM-BAD	Badgasse	1150	Gering	
89	SM-KBR	Kindergarten Breitenau	900	Gering	

8.2 Die Sitzungsprotokolle der „Radlgruppe Garmisch-Partenkirchen“

8.2.1 1.Sitzung: 07.01.2015

1. Treffen „Radelgruppe Ga.-Pa.“

07.01.2015, Initiator: Dr. Stephan Thiel, Gemeinderat / Referent für Umwelt & Mobilität

I) Teilnehmer: Vorstellungsrunde (alle)

- | | |
|-------------------------------------|---|
| • Herr Thiel | Gemeinderatsmitglied / Initiator |
| • Frau Rehm | Kreisentwicklungsgesellschaft |
| • Herr Hohenleitner | Polizei |
| • Herr Berger | Markt Ga.-Pa. / Ordnungsamt |
| • Frau Nelhiebel | Werbeverband Ga.-Pa. |
| • Frau Utzig-Laux | Markt Ga.-Pa. / e-GAP |
| • Frau Moser | Markt Ga.-Pa. / e-GAP |
| • Herr Graschberger | privat |
| • Herr Gefrörer | Gemeinderatsmitglied |
| • Herr Bayer | IG Mountainbiker GAP (Vertretung von Herr Chwala) |
| • Herr Dietz | Landratsamt Ga.-Pa. |
| • Herr Dondl | Staatl. Bauamt Weilheim |
| • Herr Hahn (verspätet) | Markt Ga.-Pa. / Bauamt |
| • Frau Roos-Teitscheid (verspätete) | Gemeinderatsmitglied |
| • Frau Wagner (Protokoll) | privat / Fraunhofer IAO |

Es fehlten:

entschuldigt: Herren Peter Nagel / Peter Ries (GaPa-Tourismus), Herr Neuhaus (privat)

unentschuldigt: Herr GR Markus Baur (Referent für Kinder und Jugend), Herr GR Hubert Filser (Referent für Sport)

II) Vorstellung der Tagesordnung (Hr. Thiel)

Die Tagesordnung wurde von allen angenommen (siehe Anlage EinladungRadlgruppe12-14.docx).

Ziel/Einführung (Hr. Thiel)

- Anvisierte Projektlaufzeit „Konzeptionierung und Ausarbeitung Radwege“ ca. 2 Jahre -> im Anschluss / Ziel 2017: in den Marktgemeindeausschuss mit konkreten Maßnahmen zur Umsetzung gehen
- Ganzheitliche Betrachtung: innerstädtisch, touristisch, Pendler (nicht nur Diskussion von Radwegebau innerstädtisch)
- Mögliche Orientierung an ERA 10 zur Erarbeitung des Themas und Ausarbeitung der Maßnahmen (siehe Punkt III Präsentation)

Kommendes Treffen

- Mittwoch 4. Februar 2015, 19:00 Uhr im Raum Wamberg, GaPa Tourismus (ggf. wird noch Raumänderung bekannt gegeben)

III) Radverkehrskonzeption & -netzplanung (Vorstellung Hr. Thiel)

Gezeigt wurde die Präsentation von Hr. Haase (siehe Anlage 284_Haase_M_Radverkehrskonzeption_Radverkehrsnetzplanung.pdf)
Schwerpunkt der Präsentation: Methode und Vorgehensweise der ERA 10

- Zu Folie 25: Benutzungspflicht
 - Abb. oben ganz rechts bei Durchgangsstraßen -> nicht bei Anliegerstraßen möglich
 - Ist ein Schutzstreifen & Radfahrstreifen vorhanden, so darf nicht der Gehweg benutzt werden
 - Gemeinsame Geh- & Radwege -> Ausweisung von baulicher Infrastruktur abhängig -> es sollte eine kontinuierliche (einheitliche) Bauweise angestrebt werden
- Diskussion: Unterführung Burg-Straße -> Aufgabe des Schutzstreifen unklar
 - Aufgabe des Schutzstreifens dort: durch die vorgesezte Haltelinie vor den anderen Fahrzeugen sollen explizit die Aufmerksamkeit auf die weiter vorne stehenden Radfahrer gelenkt werden
- Fahrradstraße: Nutzung der Straße von Autos und Fahrrädern, wobei die Fahrradfahrer Vorrang haben (z.B. Weilheim, Tübingen). Symbol Fahrradstraße (Referenz Difu, siehe Anlage dem Protokoll beigefügt)

IV) Radverkehrskonzept Freiburg 2020 (Vorstellung Hr. Thiel)

Gezeigt wurde das Radverkehrskonzept 2020 der Stadt Freiburg im Rahmen einer Präsentation (siehe Anlage Freiburg.ppt)

Liste der zu sanierenden Straßen für den Markt GaPa von heute für die kommenden 2 Jahre vorhanden (z.B. wird die Lagerhausstraße in den kommenden 2-3 Jahren neu ausgebaut)

- offene Frage, wie soll der MIV zukünftig im Markt Ga.-Pa. laufen bzw. wie wird dieser berücksichtigt -> wichtiger Aspekt, der mit einfließen muss

V) Nachhaltiges Mobilitätskonzept Ga.-Pa. (Vorstellung Fr. Wagner)

Gezeigt wurde die Präsentation von Fr. Wagner (siehe Anlage 20150107_Fraunhofer-IAO_Leitbildentwicklung_NMobilität.pdf)

Schwerpunkt der Präsentation: momentan laufendes e-GAP-Verbundprojekt i.R.d. ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Marktgemeinde Ga.-Pa. sowie Maßnahmen zur Umsetzung erarbeitet werden. Aufgrund der Förderinitiative wird hierbei der Baustein E-Mobilität vertiefender betrachtet.

- Erarbeitung von Oberziele ähnlich zu denen der Stadt Freiburg (Präsentation zuvor)
- Thema „Kramertunnel“ wird am Rande mitbetrachtet als Rahmenbedingung von unterschiedlichen Szenarien, jedoch wird nicht explizit an dem Thema „Kramertunnel“ gearbeitet
- Aktuellen Radwegeplan gibt es nicht für die Marktgemeinde
 - wird soweit als möglich im Rahmen des Projektes aufgenommen (studentische Arbeiten)
 - Schwerpunkt der Aktualisierung: innerorts (Marktgebiet Ga.-Pa.); falls Daten außerhalb des Marktgebietes vorhanden sind, werden diese berücksichtigt
 - Spezifikationen der Radwege werden als Attribute des Radwegeabschnitts entsprechend aufgenommen
- Befragungsformen und Fallzahlen die im Projekt angestrebt werden
 - ca. 100 100% ausgefüllte Fragebögen pro Format

- Aufbau Fragebogen: Allgemeiner Teil (Person, Alter, etc.) plus mobilitätsspezifischer Teil
- Bereits vorhandenen Umfrageergebnisse aus den anderen e-GAP-Verbundprojekten werden mit berücksichtigt

VI) Zielsetzung, Planung (offene Diskussion, alle)

- Hr. Dondl: Für 2015 war die komplette Asphaltierung (Sanierung) der B2 geplant
 - wurde auf 2016 wegen Fernwärmeausbau, etc. zurückgestellt
 - Dennoch extremer Zeitdruck -> Ausschreibung für 2015/2016 anvisiert
 - B2 Fahrspuren sollten nicht für Radwege verengt werden
 - Radwegeverbreiterung nicht machbar
 - Einschätzung: Radschutzstreifen ggf. machbar
 - Modernisierung der LSA ist auch ein Pkt. um Verkehrsfluss zu erhöhen & Rückstauung zu vermeiden -> Anlagen nicht auf dem neuesten Stand (wie z.B. WLAN-LSA Kommunikation in Weilheim) -> Alle Aspekte und Möglichkeiten an den Knotenpunkten der B2 sollten vor Beginn bekannt sein
 - Hierzu Hr. Gefrörer: Fertigstellung des Kramer-Erkundungstunnels sollte zeitnah geschehen
- Hr. Dondl: da der Kramertunnel noch im Raum steht, wird an der B23 nicht viel gemacht
 - generell ist die Situation momentan schlecht einschätzbar
 - sobald Baurecht besteht kann mit der Umsetzung begonnen werden
 - Wanktunnel ist noch ganz am Anfang
 - Hierzu Hr. Hahn: Wenn Oberau wie angekündigt durchgeführt wird und Planungsrecht besteht, erst dann kann der Bau Kramertunnel begonnen werden
- Hr. Thiel: Vorstellung der 2 Arbeitsgruppen (Funktion und Thema:) i.R.d. „Radlgruppe“ -> wichtige Aspekte für das weitere Vorgehen:
 - Zeitplanung -> wann ist wo geplant, bzw. anvisiert? -> Sammlung aller notwendigen Unterlagen und Studien
 - Aufteilung der Gruppe in Touristisches Konzept (wie sehen solche aus? -> Angebotsseite) und Radwegenetz (wo sind Lücken, Hot Spots, Status Quo)
 - Kommendes Treffen: Konzepte bestehender Art & Diskussion
 - Hierzu Hr. Gefrörer:
 - Getrennte Gruppen nicht unbedingt sinnvoll -> Gefahr der parallelen Planung
 - Auf Anmerkungen von Hrn. Dondl mehr eingehen, Betrachtung der Hauptverkehrsader
 - Nächstes Treffen Anfang März zur Vorstellung der touristischen Studie
 - Hierzu Hr. Hahn: Reduktion der Themen von provokanten Aspekten -> Definition Tempo 30 ausreichend ja/nein?
 - Hierzu Fr. Roos-Teitscheid: Gegen eine Gruppierung der Themen -> gemeinsame Diskussion
 - Hierzu Fr. Rehm:
 - Thema Tourismus & Radverkehr wird sich im Landkreis aufgrund des G7 verschieben
 - Der Markt Ga.-Pa. sollte i.R.d. von Fr. Wagner vorgestellten Projektes das Thema soweit als möglich angehen
 - Um hier weiterzumachen, sollte man die Ergebnisse des AP1 des besagten Projektes abwarten
 - Hierzu Hr. Thiel:

- das Ziel / der Fokus der „Radlgruppe“ liegt bei dessen Arbeiten auf die Betrachtung des Marktgebietes
 - es geht um die Erstellung eines Konzepts (freies Denken), danach erst die Absegnung durch den Markt
- Hierzu Fr. Utzig-Laux: Aufteilung der Arbeitsgruppen in „Radwegenetz im Ort“ und „sportliches Fahren“
- Hierzu Herr Dietz:
 - Zustimmung zu Fr. Utzig-Lauxs Vorschlag -> Unterscheidung von Freizeitradeln und vor-Ort-Radeln (ist extrem wichtig, um auch die Bevölkerung mitzunehmen)
 - Ist-Bestand sollte entsprechend genau aufgenommen werden
- Hr. Thiel: Trennung der Gruppen bei der Konzepterstellung wird fallen gelassen – gemeinsame Erarbeitung
- Hr. Hahn: um Ist-Bestand & relevante Themen aufzunehmen
 - Ein Zwischentreffen anvisieren. Was ist vorhanden? Was ist überhaupt machbar? Welche Aspekte fallen weg?
 - Schutzstreifen & Radstreifen werden seiner Einschätzung nach wichtige Themen
- Hierzu Hr. Berger: Auftrag von Fr. Bürgermeisterin von Beginn an ans Ordnungsamt gestellt, die wichtigen Einfallstraßen (Bundesstraßen) Radverkehrssicher machen
 - Wie geht man mit diesen Sofortumsetzungsaufträgen um?
 - Notwendiges (Zeit-)Fenster?
 - Bsp.: Zweispurige B-Straßen notwendig -> kann kein Radweg installiert werden -> Warum darf jedoch dort geparkt werden?
 - Bsp.: Mittelinsel in der Mittenwalder Straße
- Hr. Hahn: weiteres Thema Mischnutzung-Themen
 - solche Themen sollten vorangetrieben werden, um praktische Gegebenheiten aufzuzeichnen & zu diskutieren
- Hierzu Hr. Hohenleitner: Um einen Eindruck von Hot-Spot-Knoten erkennen zu können, müssen folgende Fragen beantwortet werden
 - Wo sind aktuell die Brennpunkte im Ort?
 - Wo sind die meisten Unfälle mit Radfahrern etc.? Um einen Eindruck von Hot-Spot-Knoten erkennen zu können
 - Anm. Hr. Dietz: Ein Brennpunkt ist Rathausplatz
- Hierzu Fr. Roos-Teitscheid: weiteres Thema: es werden viele Begehrlichkeiten geweckt
 - Diese werden sehr subjektiv getrieben
 - Frage: Wie effizient ist dies?
 - Frage: Was ist denn überhaupt möglich, wo sind wir eingeschränkt?
 - Ziel: Realisierbare Vision sollte erreicht werden
- Hr. Berger: Anmerkung zu den älteren Radfahrern
 - fahren vermehrt auf Gehwegen
 - z.B. Rathaus, muss auf Gehwegnutzung durch die Radfahrer achten
 - Radfahrer sollten weg von den Bundesstraßen
- Thiel: Thema für das nächste Treffen: Was gibt es für Konzepte für den Markt?
 - 2 Möglichkeiten der Betrachtung der Herangehensweise
 - Ziele der Marktgemeinde sollten vorangestellt werden
 - Hierzu Fr. Rehm:
 - sollte ausschließlich der Bestandsaufnahmen dienen
 - sonstige Themen sollten zunächst zurückgestellt werden

- Hierzu Hr. Gefrörer: Engere Zusammenarbeit mit Markt & Fraunhofer Datenaustausch
 - Anm. Fr. Wagner: Zusammenarbeit läuft bereits
- Hierzu Hr. Hahn: Viele Studien gemacht, nichts umgesetzt, da u.a. technische Aspekte nicht betrachtet wurden
- Anm. Hr. Thiel: Kann ein Katalog der Anforderungen (monetär & techn./baul.) zur Verfügung gestellt werden?
 - Hierzu Hr. Hahn: baulich Anforderungen -> kein Problem, das Problem liegt in Raumordnung
 - Hierzu Hr. Dietz: §45 StVo reicht aus, um die Ordnungsfrage zu klären bzw. diese wird dort geregelt (siehe Seminar-Unterlagen Difu; als Anlage dem Protokoll beigelegt)

Zusammenfassung der Diskussion

- Für das kommende Treffen:
 - Vorstellung von bestehenden Konzepten (Verantwortlich?)
 - Bauliche Voraussetzungen sollten zusammengetragen werden
 - Pläne und Karte des Marktes Ga.-Pa. sollten bereits zur Diskussion vorhanden sein
 - Herr Hahn:
 - Ziele (Quellen/Senken)-Definition sollte aus Gruppe herauskommen / definiert werden
 - Thema Radwegsicherung: Querung / markierter Aufstellbereich, etc. sollte von Beginn an mit angesprochen und im Grundsatz diskutiert werden

Protokoll über das 2. Treffen der „Radelgruppe Ga-Pa“

Datum: 04.02.2015
Zeit: 19:00 bis 21:30Uhr
Ort: Raum Wamberg / GaPa Tourismus
Leitung: Dr. Stephan Thiel
Protokollführerin: Alexandra Roos-Teitscheid
Anwesend: Herr Thiel (Referent für Umwelt und Mobilität, Gemeinderat),
Herr Hohenleitner (Polizei),
Herr Berger (Markt Ga.-Pa. / Ordnungsamt),
Frau Moser (Markt Ga.-Pa. / e-GAP),
Herr Hahn (Markt Ga.-Pa. / Bauamt),
Frau Roos-Teitscheid (Gemeinderätin),
Frau Wagner (Fraunhofer IAO),
Herr Neuhaus (privat),
Herr Filser (Referent für Sport, Gemeinderat)

Tagesordnung:

TOP 1: Begrüßung und Organisatorisches

TOP 2: "Radwege - ein Gefühl für das Machbare" (Herr Hahn, Bauamt);
Anforderungen an Straßenbreite, Führungsformen, ruhenden Verkehr, Winterdienst
etc. Diskussion am Beispiel der Lagerhausstrasse

TOP 3: Inhalt bestehender alter Konzepte für Garmisch-Partenkirchen: Agenda 21,
Gemeindeentwicklungsplan (AFI) sowie weiterer Fahrplan (Herr Thiel)

TOP 4: Brennpunkte für den Radverkehr in Garmisch-Partenkirchen. 1.Teil:
Chamonixstrasse. Deren Gestaltung bestimmt evtl. eine Alternativtrasse zur
Fußgängerzone Am Kurpark.

TOP 5: anschließende Diskussion zu weiteren Brennpunkten (Gefahrenstellen) für
den Radverkehr in Garmisch-Partenkirchen - vertagt

Zu TOP 1: Begrüßung und Organisatorisches

Nach der Begrüßung und Vorstellung der Tagesordnung bittet Herr Thiel alle
Teilnehmer ihre Kontaktdaten auf der versandten Übersicht zu überprüfen und
gegebenenfalls mittels einer Rückmeldung per Mail an Herrn Thiel zu
vervollständigen bzw. zu korrigieren.

Nun werden die Termine für die weiteren Treffen abgesprochen. Diese sind:

26.03.2015 19:00Uhr Raum Wamberg
27.04.2015 19:00Uhr Raum Wamberg

Die Termine für Mai und Juni werden in einer späteren Sitzung festgelegt. Das Treffen im April wird vor allem für die Interessensvertreter aus dem Bereich Mountainbike und Freizeitsport Rad wichtig sein. Im Mai oder Juni werden die Ergebnisse des Fraunhofer IAO vorgestellt.

TOP 2: "Radwege - ein Gefühl für das Machbare" (Herr Hahn, Bauamt); Anforderungen an Straßenbreite, Führungsformen, ruhenden Verkehr, Winterdienst etc. Diskussion am Beispiel der Lagerhausstrasse

Seinen Ausführungen zum Thema „Radwege – ein Gefühl für das Machbare“ stellt Herr Hahn, Leiter des Bauamts, folgende Grundsätze voraus: Für Radwege und Straßen stehe nur der öffentliche Raum zur Verfügung, d.h. von Grundstücksgrenze zu Grundstücksgrenze. Für Straßen gebe es dementsprechend kein Planungsverfahren, sondern ein Auskommen zwischen den Grundstücksgrenzen. Die Bauleitplanung definiere somit den Straßenraum.

Am Beispiel der Olympiastraße wird dies verdeutlicht: Hier ist der Gehweg aufgrund des Baumbestandes, wie er derzeit ist, nicht mehr nutzbar und soll um 2 Meter erweitert werden. Da der derzeitige Straßenraum diesen Platzbedarf nicht bereithält, könnte im Bebauungsplan das „öffentliche Wohl“ festgestellt werden. Ein Grundstückserwerb durch die Marktgemeinde in Form des benötigten Streifens könnte erfolgen. Das letzte und gleichzeitig extremste Mittel wäre hier die Enteignung verbunden mit der Entschädigung der Grundstücksbesitzer zum Verkehrswert.

Zum möglichen Radwegekonzept in der Marktgemeinde stellt Herr Hahn fest, dass die (bauliche) Umgestaltung eines gesamten Straßenzugs wohl nicht darstellbar oder realistisch sei. Bei Ausbaumaßnahmen einer Strecke könne das Radwegekonzept aber berücksichtigt und umgesetzt werden.

Am Beispiel der Lagerhausstraße zeigt Herr Hahn nun eine mögliche Überlegung auf. Dieses Gebiet fand bereits ebenfalls bei den Überlegungen des AFI und der Agenda Berücksichtigung.

Für dieses Gebiet liegt die besondere Situation vor, dass die gesamte Straße neu konzipiert werden müsse. Die dabei definierten Mindestbreiten könnten mit jeweils 1,50 Meter in Form eines Schutzstreifens und 4 Meter Straßenbreite, also gesamt 7 Meter vorgesehen werden. Der Schutzstreifen wäre hierbei vom Pkw überfahrbar. Eine Fortsetzung dessen wäre in der Schornstraße möglich, da diese die Mindestbreite biete.

Ein Vorschlag für diesen Bereich muss in etwa 2 bis 3 Monaten vom Bauamt erbracht werden. Die hierbei zu beachtenden und zu diskutierenden Aspekte sind sicherlich: Sicherheit, ruhender Verkehr und Winterdienst.

Bezüglich der Chamonixstraße verweist der Bauamtsleiter auf die derzeitige Beschlusslage, die auf absehbare Zeit keinen Umbau vorsieht. Dennoch könnten die Möglichkeiten der kostengünstigen Markierung ausgeschöpft werden. So wäre ein denkbare Konzept die Längspartner in diesem Bereich abzuschaffen und den so gewonnenen Raum für Radfahrer zu nutzen. Dabei sind folgende Diskussionspunkte zu beachten:

im Anschluß an die Chamonixstraße wird der Radfahrer nicht weitergeführt, die Einbahnstraßenregelung der Chamonixstraße wird im Folgebereich nicht weitergeführt und der freizuhaltende Bereich wäre sehr groß.

Nun ergibt sich eine kurze Fragerunde zur Machbarkeit und Umsetzbarkeit von Radwegen im Markt. So fragt Herr Filser, welche Straßen überhaupt den Raum für Radfahrstreifen und Schutzstreifen haben. Laut Herrn Berger, Ordnungsamt, sei dies in jeder Straße möglich, man müsse sich aber darüber in Klaren sein, dass dadurch immer Parkraum verloren gehe. Daraufhin wird angeregt, dass die Parkmöglichkeiten auch nur auf einer Straßenseite reduziert werden könnten, um diesen Raum für Radfahrer zu nutzen.

TOP 3: Inhalt bestehender alter Konzepte für Garmisch-Partenkirchen: Agenda 21, Gemeindeentwicklungsplan (AFI) sowie weiterer Fahrplan (Herr Thiel)

Herr Thiel stellt nun die Ergebnisse und Zusammenfassung der bereits bestehenden Konzepte des AFI und der Agenda 21 vor. Diese sind der beiliegenden Präsentation zu entnehmen.

TOP 4: Brennpunkte für den Radverkehr in Garmisch-Partenkirchen. 1. Teil: Chamonixstrasse. Deren Gestaltung bestimmt evtl. eine Alternativtrasse zur Fußgängerzone Am Kurpark.

Als vorgezogenen TOP aus dem nächsten Treffen legt Herr Hohenleitner, Polizei GAP, eine Radunfallstatistik vor. Die Ergebnisse und Inhalte sind der entsprechenden Präsentation zu entnehmen. Er hebt hierbei hervor, dass der Schwerpunkt auf den innerörtlichen Gemeindestraßen und auf Schulwegunfällen liege. Die zu betrachtende Strecke sei der Statistik zufolge, hinsichtlich des Interessensbereichs der einheimischen Bevölkerung, die Ost-West-Achse und Verbindung zwischen Garmisch und Partenkirchen. Diese könnte eine Radfahrerhaupttroute werden, die sicher sei und gleichzeitig eine Basis für ein späteres Radwegenetz darstellen könne.

Auf Grundlage eines Vorschlages von Herrn Thiel (Anlage) wird nun eine mögliche Ost-West-Achse erarbeitet, die als „hohe priorisierende Maßnahme“ seitens der Radelgruppe Ga-Pa festgehalten werden soll:

Marienplatz

- > Mohrenplatz
- > Zimmermeistergasserl (Problem der Treppen zu öffentlichen Toiletten unter Kurparkpavillon noch zu lösen)
- > Chamonixstraße mit Schutzstreifen (am Ende der Chamonixstraße evtl. Abzweig/ Schutzstreifen zum Bahnhof)
- > Kreuzung VR-Bank (evtl. mit Querungshilfe/Mittelinsel)
- > Enzianstraße (Kreisverkehr aufgeben)
- > Enzianstraße (Problem des Parkens in der Enzianstraße; hier: Handlungsbedarf laut Ordnungsamt; evtl. wäre hier die Fahrradstraße die probate Lösung)
- > Werdenfels-Gymnasium/Wettersteinstraße

- > Bahnhofstraße
- > Ludwigstraße

Somit: etwa Aran bis Raumer als Fußgängerzone fahrradfrei
möglicher Anschlusspunkt in der Nähe des Garmischer Zentrums: Loisachuferweg

Weitere zu priorisierende Achsen wären:

Alleestraße

- > Martinswinkelstraße
- > Hindenburgstraße

und

Fürstenstraße

- > Klammstraße
- > Weg in Freizeitbereich

Ziel der gesamten Maßnahmen müsste es aber letztendlich sein, alle Achsen, soweit möglich, miteinander zu verbinden.

TOP 5: anschließende Diskussion zu weiteren Brennpunkten (Gefahrenstellen) für den Radverkehr in Garmisch-Partenkirchen

Dieser Punkt wird in einem der kommenden Treffen behandelt. Herr Thiel schließt das Treffen.

Garmisch-Partenkirchen, 11.02.2015

Alexandra Roos-Teitscheid

8.2.3 3.Sitzung: 26.03.2015

Protokoll zur Sitzung der Radlgruppe Garmisch-Partenkirchen am Donnerstag, 26.03.2015 um 19:00 Uhr im Kongresszentrum GaPa, Raum Alpspitze

anwesend:

Dr. Stephan Thiel - **ST**
Klaus Gefrörer - **KG**
Rolf Neuhaus - **RN**
Dr. Christoph Elschenbroich - **CE**
Hubert Hohenleitner - **HH**
Michaela Nelhiebel - **MN**
Wolfgang Berger - **WB**
Fabian Edel (Fraunhofer IAO)
Thomas Ernst (Fraunhofer IAO) - **TE**
David Stiehler (GaPa Tourismus) - **DS**
Bettina Moser
Selina Utzig-Laux - **SUL**
Alexandra Roos-Teitscheid

Beginn 19:10 Uhr – Ende 22:10 Uhr

TOP 1: Begrüßung und Organisatorisches

ST begrüßt alle Anwesenden und stellt die Agenda mit allen TOPs vor.

Die Adressliste wird zur Vervollständigung/Korrektur herumgegeben.

TOP 2: Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung zum Radverkehrs- und Radtourismuskonzept

Vorstellung von Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung durch **CE** (Referent für Bürgerbeteiligung des Gemeinderates)

Hierbei Beschränkung auf lokalen, innerörtlichen Radverkehr; regionaler Radverkehr (z. B. GaPa – Murnau) bleibt außen vor.

Aspekte des innerörtlichen Radverkehrs sind sehr komplex, da es zahlreiche Einflussfaktoren gibt, die zu berücksichtigen sind und viele Gefahrenstellen/Brennpunkte existieren. Belange des regionalen Radverkehrs seien fachlich meist einfacher/unkomplizierter umzusetzen und im Grunde nur eine Kostenfrage.

Bürgerbeteiligung stellt Ergänzung zu demokratischen Entscheidungen dar und darf nicht als deren Ersatz angesehen werden.

dient der Information und Mitwirkung, im Grenzfall auch der Mitentscheidung der Bürger

unterschiedliche Formen: u. a. Top-Down- oder Bottom-Up-Initiativen, ...

Workshop-Format für unsere Zwecke hier nicht so geeignet, eher eine Art „Praktikum“ bzw. „Ergründung des Terrains“

Weiter stellt **CE** stellt einen Umfragebogen vor, den er im August 2014 erstellt und der 1. Bürgermeisterin vorgelegt hat (siehe Anhang). Seitens der Verwaltung/des Rathauses konnte die Befragung nicht durchgeführt werden (Gründe: Aufwand/Kosten) und ist vorerst „in der Schublade gelandet“.

CE zeigt Probleme von Radwegen (auf dem Gehweg) auf (Quelle: Empfehlungen des ADFC, die sich mit eigenen Erfahrungen 1:1 decken): Zahlreiche z. T. sehr gefährliche Hindernisse (gelbe Säcke, Pöller, unachtsame Fußgänger, Hunde bzw. Hundeleine), Rad-Geisterfahrer, schlechte Sichtbarkeit für Autofahrer beim Abbiegen, ggf. kein Winterdienst bzw. Lagerplatz für Schneehaufen etc.) sprechen dagegen.

Radfahrstreifen/Schutzstreifen auf der Fahrbahn bieten hingegen Vorteile: die o. g. Hindernisse sind hier nicht gegeben; Winterdienst räumt Radfahrstreifen mit; (v. a. schnelle) Radfahrer und PKW-Verkehr passen besser zusammen als Radfahrer und Fußgänger auf dem Gehweg.

=> Der ADFC rät u. a. aus o. g. generell von Radwegen in geschlossenen Ortschaften ab und empfiehlt die Nutzungspflicht von bestehenden Radwegen abzuschaffen (dies ist wohl bereits in der Umsetzung).

Veröffentlichungsmöglichkeiten einer Umfrage könnten hier konkret sein: Postweg (mitunter sehr teuer für Gemeinde) oder Fragebogen in der Bürgerzeitung zum Ausschneiden
Die Rückgabe wäre in Boxen in Supermärkten, Sparkassen, dem Rathausbriefkasten oder als Scan per Email denkbar.

An die Vorstellung durch CE schließt sich eine Diskussion an:

ST: Wunsch: Eine hier geeignete Form der Bürgerbeteiligung finden; ggf. könnte das Konzept auf der nächsten Bürgerversammlung vorgestellt werden

KG: Dies weckt ggf. nicht erfüllbare Erwartungen unter den Bürgern, deren Anforderungen/Wünsche dann auch umzusetzen

RN: Mit dieser Herangehensweise mache die ganze Radlgruppe keinen Sinn. Natürlich müsse man die Bürger sensibilisieren und informieren

DS: hält diese Form der Bürgerbeteiligung zum jetzigen Zeitpunkt bereits für zu spät. Da das Konzept schon auf gutem Weg sei und ein hochkarätiges Gremium daran arbeite würde die generelle Abfrage von Wünschen an die Bürger für Verunsicherung am eingeschlagenen Weg sorgen. Besser wäre eine gezielte Befragung mit ausformulierten Vorschlägen bzw. Ansätzen, die dann ggf. zur Auswahl stehen.

DS beschreibt bestehende Kooperation von GaPa Tourismus mit der Hochschule Fresenius: Studenten befragen per Tablet die Passanten z. B. in der Fußgängerzone. Wäre für Zwecke der Radelgruppe ggf. auch denkbar. Auf Wunsch des Gremiums könnte er Kontakt herstellen.

HH erklärt: Es gibt Wünsche der Bürger wie z. B. ein vernünftiges Radwege-Ortsnetz und die gute Verbindung der beiden Ortsteile. Bei dieser Priorisierung sollte man als rotem Faden bleiben. Sinnvoll wäre der Versuch, die Bedürfnisse der Bevölkerung mit denen des Tourismus/der Gäste zu kombinieren.

KG bekräftigt Ansatz von DS: Was würde die Bevölkerung zu konkret ausgearbeiteten Vorschlägen/Alternativen sagen? Abstimmungsmöglichkeiten: Ja/Nein

ST: Es gibt Überlegungen, die Chamonixstraße in beide Richtungen für PKW befahrbar zu machen (Einbahnstraße entfernen). Die Entscheidung hierüber würde in den entsprechenden Gremien im Rathaus zurückgestellt bis ein Radwegekonzept vorliegt.

WB: Trennung von Fußgängern und Radfahrern generell sehr sinnvoll!

Die angedachte Aufhebung der Einbahnstraße in der Chamonixstraße würde hierbei für den Auto- und Radverkehr an der Kreuzung mit der Olympiastraße jedoch große Umsetzungsprobleme mit sich bringen.

CE erwähnt, dass es Fördertöpfe gebe auf Landes- und Bundesebene, mit deren Hilfe man ein Ortskonzept erarbeiten könne.

MN fragt ob es in GaPa Brennpunkte gibt, zu denen Beschwerden über Radfahrer/Radverkehr vorliegen. Hier sollte man anfangen u. entzerren.

ST verweist auf Unfallstatistik, die im vorangegangenen Treffen der Radl-AG von Hr. Hohenleitner dargestellt wurde.

TE fragt, ob es eine Erhebung über das bestehende Wegenetz, Bedarfe, Nutzungszwecke etc. gibt.

ST verweist auf Konzept des AFI (Alpenforschungsinstitut) aus dem Jahr 1995. Darüber hinaus gebe es nichts Nennenswertes.

ST stellt die Frage nach der Vernetzung der Radl-AG und des Mobilitätskonzept-Projekts (e-GAP 2030 Markt GaPa und Fraunhofer IAO) in den Raum: Man könnte Fragen, die für das Radewegenetz-Konzept relevant wären mit in den Fragenkatalog für geplante Befragungen im Rahmen des e-GAP 2030-Projekts mit aufnehmen bzw. von deckungsgleichen Fragestellungen profitieren => somit wäre eigenständige, zusätzliche Befragung durch die Radl-AG nicht nötig.

HH befürwortet dies und schlägt vor, die Fragen der ersten 1,5 Seiten aus dem von CE erstellten Fragebogen zu übernehmen (die Verwendung des übrigen Teils des Fragebogens wäre an dieser Stelle/zu diesem Zeitpunkt nicht sinnvoll).

Es kommt die grundsätzliche Frage auf: „Bürgerbeteiligung: JA/NEIN?“ bzw. weiter „Zu welchem Zeitpunkt?“ und „In welcher Form?“

ST fasst Diskussion zusammen und beantwortet o. g. Fragen damit: Zu diesem Zeitpunkt keine „Wunschliste“ mehr durch offene Befragung. Ziel: konkrete, in der Radl-AG erarbeitete Vorschläge durch eine Bedarfsabfrage unter den Bürgern validieren bzw. korrigieren lassen.

Er bittet TE, DS und HH dennoch, sich zur Abstimmung einiger Fragen, die in den e-GAP 2030-Fragenkatalog aufgenommen werden können, zu treffen.

Dies wurde von den Anwesenden ohne Gegenstimme befürwortet.

TOP 3: Aktualisierung des Fahrplans zur Konzepterstellung

ST berichtet, dass der neu geschaffene Beirat für Umwelt und Mobilität am 27. April (unmittelbar vor dem nächsten Termin der Radl-AG) seine konstituierende Sitzung haben wird. Der Beirat und die Radl-AG werden dann den Vortrag von Dr. Ralf Kaulen „Radverkehrsförderung in GAP“ hören.

Fahrplan 1. Jahreshälfte 2015

Mai (voraussichtlich 21.05.): Radtourismuskonzept

Impulsvortrag von GaPa Tourismus wünschenswert => DS stellt Informationen zusammen; die Mountainbike-Interessensgruppe soll auch dabei sein

zentrale Fragestellungen werden sein: „Was wollen wir (Pumptrack, Themenhotel, Radwandern etc.)?“ sowie die Klärung der resultierenden Anforderungen an Infrastruktur und an das Radwegenetz.

Juni (voraussichtlich 23.06.): Radwegenetz (Maßnahmenbeschreibung/weitere Brennpunkte)

Juli (voraussichtlich 23.07.): Maßnahmenplan Radwegenetz

Idee: Bürgerversammlung Ende 2015 zur öffentlichen Vorstellung der Konzepte nutzen; dann in entsprechende Gremien/Ausschüsse im Rathaus gehen

TOP 4: Radverkehrsführung

Brennpunkte: Bereiche mit anstehenden Tiefbaumaßnahmen (Alleestraße, B2 (Hauptstrasse+Mittenwalder Straße), Chamonix-Straße, von-Brug-Straße + Fußgängerzone, Lagerhausstraße (Bahnhof), Dr. Wigger Str.

ST fasst die Ergebnisse der letzten Sitzungen zusammen:

Brennpunkt Fußgängerzone:

Die Fußgängerzone soll nur noch nachts und zu Zeiten des Lieferverkehrs mit dem Fahrrad befahrbar sein. Für alle anderen Zeiten wird ein reiner Fahrrad-Bypass über die Zimmermeistergasse bis Fürstenstrasse eingerichtet. Anschließend Führung mit Vorrang bis zum Mohrenplatz, dann links Ri. Marienplatz bzw. rechts bis zur Promenadenstrasse. Zukünftige echte Fußgängerzone je nach Streckenführung zwischen Mohrenplatz (Höhe Pano) oder Marienplatz und Richard-Straußplatz (Höhe Pavillion / Haus Raumer). Als weitere Fahrradachse (Nord-Süd) ist die Fürstenstrasse (ab Alleestrasse) und komplette Klammerstraße vorgesehen. Diese kreuzt die Fußgängerzone. In diesem kurzen Teilstück nur schieben erlaubt.

Brennpunkt Chamonixstrasse/Enzianstrasse:

Die Chamonixstrasse ist ein zentraler Baustein in der Ost-West-Achse für den zukünftigen Radverkehr. Um konsequent zu bleiben, ist die Einrichtung einer echten Fußgängerzone ohne Radverkehr deshalb hier nicht möglich. Wir unterstützen eine verkehrsberuhigte Zone. Der zusätzliche Parksuchverkehr soll vermieden werden indem es dort keine Stellplätze mehr für normale PkWs gibt (ausweichen in GEP-Parkhaus). Parkgelegenheit nur noch für Lieferverkehr. Die Ost-West-Achse soll im Anschluss über die Enzianstrasse mit Vorrang an der Kreuzung Bahnhofstrasse und Partnachstrasse (Kreisel wird rückgebaut) in Richtung Werdenfelsgymnasium weiter geführt werden. Führungsform ist hier Mischführung mit Vorrang Fahrrad. Halteverbot im Bereich Partnachbrücke bis Gymnasium.

Für Maßnahmenplan werden die Streckenführungen in Abschnitte unterteilt und detailliert beschrieben (Führungsform, Umbaumaßnahmen, Kosten, Dringlichkeit)

Diskussion heutige Sitzung: Brennpunkt B2

HH erläutert zur Mittenwalder Straße:

Die B2 soll in voller Länge im Ortsgebiet GaPa (Am Brünndl bis Höhe Wildernauer Straße) erneuert werden.

ST: Grundsätzliche Frage: Soll diese Tiefbaumaßnahme genutzt werden, um einen beidseitigen Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in voller Länge anzubringen (die Fahrspur für PKW wäre hierbei einspurig)?

HH: Einzelne Mittelinseln als Überquerungshilfe für Fußgänger wären in Höhe der Wildenauer Straße, dem neuen Orterer Getränkemarkt sowie auf Höhe der Ampel bei der Shell-Tankstelle sinnvoll.

DS fragt, ob es Best Practice-Beispiele gibt, von denen wir Kenntnis haben bzw. ob es Kontakte zu Kommunen ähnlicher Größe mit ähnlichen Problemen gibt.

WB: es ist schwer eine vergleichbare Kommune, die von zwei Bundesstrassen durchschnitten wird im Alpenraum zu finden.

ST: Jörg Hahn hat aber die Absicht hier mal beim Städtetag nachzuhaken.

Problemfeld im Rahmen der B2: Rathauskreuzung/Schnitzschulstraße (hierzu wurden keine weiteren Details besprochen) – soll als Frage für den Vortrag von Herrn Kaulen formuliert werden.

Das Staatl. Straßenbauamt Weilheim möchte die Ampelschaltung der Ortsdurchfahrten St. Martin-Str. und Zugspitzstraße automatisieren und damit optimieren. Dies wird in Murnau bereits praktiziert und läuft nach anfänglichen Schwierigkeiten gut.

Zur besseren Radverkehrsführung ist ein Rückbau der Mittelbebauung in der Mittenwalder Strasse in Erwägung zu ziehen (möglichst unter Berücksichtigung der o. g. Mittelinseln als Überquerungshilfe für Fußgänger).

Ein weiteres Problemfeld ist der Bereich Krottenkopfstraße/Hindenburgstraße bei abgeschalteter Ampel (nachts)

Letztendlich wurde eine B2 mit zwei Fahrstreifen und jeweils einem Schutzstreifen für Radverkehr favorisiert. Bzgl. Halteverbot und Umsetzung der geeigneten Führungsform für den Radverkehr sowie zur Beurteilung der Problembereiche (Kreuzungen) wird ein Ortstermin mit Hr. Dondl (Staatl. Straßenbauamt Weilheim) und Hr. Dietz (Landratsamt) vorgeschlagen. Aufgrund der Vorbereitungen zum G7-Gipfel, wegen der diverse Ämter und Personen stark eingespannt sind, ist dies evtl. erst nach dem G7-Gipfel möglich.

Ein Termin soll möglichst bald gefunden werden.

Nach den Erkenntnissen, die man sich von der Ortseinsicht erhofft, wäre die Vorstellung im Hauptausschuss der nächste Schritt.

In der nächsten Sitzung soll über weitere Brennpunkte wie Lagerhausstraße, Alleestraße/Bichlerhof sowie über die Dr.-Wigger-Str. diskutiert werden.

Die nächste Sitzung wird am Montag, den 27. April 2015 stattfinden.

Protokoll: Selina Utzig-Laux

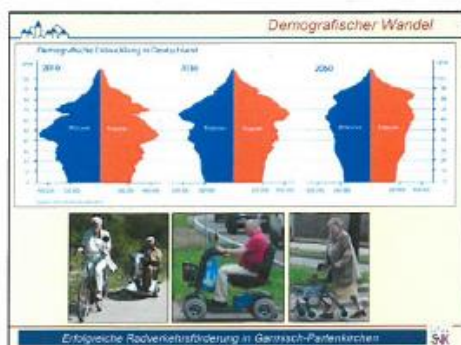
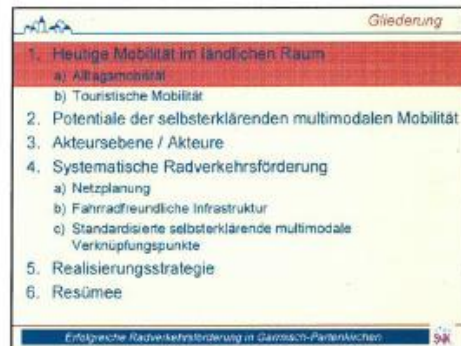
8.2.4 Außerordentliche Sitzung: 27.04.2015

Vortrag Dr. Kaulen, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro SVK,

„Erfolgreiche Radverkehrsplanung in Garmisch-Partenkirchen“

Erfolgreiche Radverkehrsplanung in Garmisch-Partenkirchen

- Alltagsradverkehr und touristischen Radverkehr gemeinsam planen -



8.2.5 4.Sitzung: 21.05.2016 (Radtourismus)

Protokoll zur Sitzung der Radlgruppe Garmisch-Partenkirchen

am Donnerstag, 21.05.2015 um 19:00 Uhr

im Kongresszentrum GaPa, Raum Alpspitze

anwesend:

Dr. Stephan Thiel - **ST**

Claus Gefrörer - **CG**

Rolf Neuhaus - **RN**

Stephanie Rehm – **SR**

Florian Grashberger – **FG**

Dr. Sabine Wagner – **SW**

Markus Gehrle-Neff – **MGN**

Holger Meyer – **HM**

Bettina Moser – **BM**

Beginn 19:15 Uhr – Ende 22:30 Uhr

TOP 1: Begrüßung und Organisatorisches

ST begrüßt alle Anwesenden und stellt die Agenda mit allen TOPs vor.

Themenbereich der Sitzung ist das Radtourismuskonzept für Garmisch-Partenkirchen.

TOP 2: Forschungsbericht Fahrradtourismus in Deutschland des BMWI

ST gibt einen Einblick in den Forschungsbericht Nr. 583 des BMWI zur Thematik Fahrradtourismus in Deutschland

http://www.bayernbike.de/cms/upload/content/tickermeldungen/dokumente/dtv_langversion.pdf

TOP 3: Impulsvortrag von Holger Meyer – Interessengemeinschaft Mountainbike in Garmisch-Partenkirchen

HM erläutert die verschiedenen Bereiche die Mountainbiken (MTB) beinhaltet und welche Infrastruktur genutzt wird. Ferner gibt **HM** Einblick in Konzepte anderer Tourismusregionen.

TOP 4: Brainstorming – Was ist das richtige Radkonzept für Garmisch-Partenkirchen, wie vereinbart man die Nutzung der Infrastruktur durch Biker und anderen Nutzergruppen, wie bspw. Wanderern? Wo kann Infrastruktur speziell für Biker entstehen?

Frage von **SR**: Was rät die Versammlung Gemeinden die Probleme mit MTB-Fahrern haben? Antwort

HM: Toleranzschilder sind ein probates Mittel das in einigen Destinationen bereits verwendet wird, auch eine zeitliche Begrenzung für Fahrten auf den betroffenen Wanderwegen ist ein Gedanke den man weiterführen könnte.

Die Versammlung erörtert die Thematik Unterhalt und Haftung der für MTB-Fahrer freigegebenen Wege. In der Destination Südtirol hat sich hier beispielsweise das Land bereit erklärt eine Versicherung für die Thematik Haftung abzuschliessen.

Weiterhin diskutierte die Versammlung das Nebeneinander von MTB-Fahrern und Wanderern auf schmalen Wanderwegen (Singletrails), hier ist Konfliktpotenzial vorhanden, sofern nicht aufeinander Rücksicht genommen wird.

Dazu meinte **RN** dass Konflikte eher selten sind („an den Haaren herbeigezogen“), Forstwege sind alle für MTB-Fahrer geöffnet und alles doch gut laufe. Die Kommunikation zwischen Wanderern und MTB-Fahrern ist gut.

SR wirft ein, dass immer öfter ortsfremden MTB-Fahrern eigentlich nicht bekannte Wanderwege von MTB-Fahrern per Helmkamera gefilmt und ins Internet gestellt werden und hier aufgrund der Zunahme des Nutzungsdrucks auf den betroffenen Wegen schon Konflikte – besonders an den Wochenenden- entstehen könnten. Wanderer könnten vergrämt werden. Jedoch ist auch das Klientel der Singletrail Nutzer wichtig und sollte dementsprechend in der Region Fuss fassen dürfen.

MGN kann zu dieser Thematik aus eigener Erfahrung berichten, dass bspw. Auf dem früher nur einheimischen bekannten Farchanter Steig (zweigt von Esterbergstraße nach Farchant ab) der Nutzungsdruck steigt. Früher war er dort alleine per Bike unterwegs, nun kann es sein, dass er dort bis zu 30 Fahrer antrifft. **MGN** stellt trotzdem klar, dass wir bei den Mehrnutzern von allen Radtouristen sprechen (nicht nur die, die bspw. den Farchanter Steig nutzen wollen) und wir an die Synergieeffekte denken sollten die bspw. auch für die Bergbahnen sich ergeben können. Es gibt in anderen Regionen bereits Bikeparks, die den Normalbiker ansprechen und einfach zu fahrende sog. Flowtrails bieten, welche über Forststrassen oder auch Bergbahnen erreicht werden können.

CG äußert den Vorschlag, Wanderwege die keinesfalls von MTB-Fahrern genutzt werden sollten, bzw. können, durch bauliche Maßnahmen uninteressant zu machen. **HM** kennt bspw. „Parallelogramm-Kuhgatter“, die in Abständen in Wege eingebaut wurden. Zitat: „Alle Biker am Kotzen“.

Dazu kam der Aufruf von **RN** zu fahren, wenn die Wanderwege wenig frequentiert sind, Respekt voreinander zu haben und nicht immer gleich alles verbieten.

MGN weist, dass in Leermoos das ganze gut funktioniert. Dort gibt es jedoch schon ausgewiesene Strecken speziell für Downhill (DH) Fahrer und eine Bahn die Bikes transportiert. Ferner werden dort für Wanderer uninteressante Wanderwege zur Bikenutzung offiziell freigegeben.

SW kommt auf die von **SR** erwähnte Thematik der Veröffentlichung von Trails auf Youtube zurück und fragt, ob man weiß, wie viele MTB-Fahrer diesen Youtube Kanälen folgen und wie präsent das Problem ist. **FG** hat die gleiche Frage, gibt es konkrete Konflikte von denen man berichten kann?

Aufgrund der angeregten Diskussion und der fortgeschrittenen Zeit, wurde auf Vorschlag von **ST** eine konkrete Frage an die Versammlung gestellt:

TOP 5: Wo wäre der beste Standort um Infrastruktur (Themenhotel, Bikepark, Pumptrack und freigegebene Trails für MTB-Fahrer zu errichten?

Um jedem Versammlungsteilnehmer Gehör zu verschaffen wurde auf Redeliste umgestellt.

SR beginnt und stellt die Frage, ob bei der zu schaffenden Infrastruktur auch die Belang der Fitnessbiker berücksichtigt sind. **FG** erläutert darauf, a diese ja größtenteils Forststraßen nutzen, ist hier die Schaffung von Infrastruktur nicht notwendig.

MGN wirft ein inwiefern sich bereits GA-PA Tourismus mit dieser Frage beschäftigt?

HM plädiert für den Standort Hausberg, dort ist alles vorhanden was man brauche, Parkplätze, Bergbahnen usw.

Auch **SR** denkt, dass der Standort Hausberg zu präferieren ist, man solle jedoch auch das Angebot für die Nutzer 60+ und für Kinder und Jugendliche nicht vergessen, darum wäre ihrer Meinung auch ein Pumptrack zu überdenken um diesen Trend nicht zu verpassen.

SW ist der gleichen Meinung wie die Vorredner und erwähnt, dass am Hausberg bereits die Bergbahn besteht, eine Nutzung im Sommer immer wichtiger wird und man sollte sich umgehend mit der BZB bezüglich der Thematik an den Tisch setzen.

MGN erwähnt, dass in Leermos die Bergbahn den Bikepark betreibt, dies bringe touristisch wenig, er sieht die Notwendigkeit, dass sich am Hausberg eigene Betriebe speziell um das Thema MTB kümmern sollten. Dazu muss man natürlich mit der BZB sprechen, inwieweit das möglich sein könnte. Die Eckbauerbahn sieht er als zu langsam an, es ist kein Fahrrad-Transport möglich und die Kapazität ist aufgrund der Bahn begrenzt. Den Standort Wank sieht **MGN** kritisch da dies ein Premium-Premium-Wandergebiet sei. Hier stimmte ihm die Versammlung zu. Im Kramergebiet ist wegen der Unerschlossenheit keine Möglichkeit.

CG schloss sich **MGN's** Meinung an, ohne die BZB wird es schwierig und der Eckbauer sei zu klein. Ein wichtiger Gedanke sei wirklich die Sommernutzung des Areals Hausberg.

SW will wissen, wie oft die Hausbergflächen für Veranstaltungen (bspw. BMW-Treffen) gesperrt sind. Ferner nochmals der Hinweis, wo GA-PA Tourismus in dieser Frage steht? Pro MTB oder pro Wandern? Es muss eine Win-Win-Situation geschaffen werden. Gibt es bereits Strecken am Hausberg die man nutzen kann. Der Gedanke war hier die bereits bestehende Moto-Cross-Bahn.

RN findet die Idee die Sommernutzung zu verstärken toll, der Klimawandel ist in vollem Gange.

CG nahm das Thema Wirtschaftlichkeit ins Visier. Ein Invest in dieser Größe muss sich von alleine tragen.

SR wies auf einen sehr wichtigen Punkt hin. Man dürfe die E-Biker nicht vergessen. Dieser Markt wächst sehr stark.

MGN wies auf die Gefahren hin, die unerfahrene E-Biker bei anspruchsvollem Terrain vor allem bei Bergabfahrten darstellen. Nichtsdestotrotz muss für diese wichtige Nutzergruppe ebenfalls Infrastruktur geschaffen werden.

SW erwartet eine bessere Werbung für die Sommermonate durch GA-PA Tourismus.

ST ist der Meinung, dass Konzept muss allumfassend, also auch für Rentner und Kinder geeignet sein. Ein Themenhotel für alle Generationen mit Pumptrack für die Kinder und E-Bike-Rundweg für die ältere Generation wäre gut.

SW warf ein, dass für ein Themenhotel auch der richtige Platz gefunden werden müsse. Auch sei interessant Zahlen zu haben, die über die potentielle Nutzerzahl eine solchen Hotels Aussagen treffen. Thema 60+: Wie ist es in Südtirol?

SR kann sich vorstellen, für eine bessere Sommerauslastung durch ein gut ausgebautes MTB-Angebot, auch Gastgeber neben einem Themenhotel mit ins Boot zu nehmen. Bspw. Durch spezielle Übernachtungspackages verbunden mit der Seilbahnkarte.

FG wies nochmals auf den Pumptrack vor allem für Kinder und Jugendliche hin, es gab bei den Gemeindewerken bereits Überlegungen einen temporären Pumptrack auf der Freisfläche des OEZ zu errichten.

HM konnte zu der Thematik Pumptrack beitragen, dass es durchaus Fremdsponsoren gäbe die hier finanziell unterstützen könnten.

MGN hatte noch den Hinweis, dass es auch für die ansässigen Skischulen notwendig sei, ein Umdenken einzuleiten um die immer kürzer werdende Wintersaison zu kompensieren. Derzeit sei der Skischulenverbund sehr heterogen organisiert und es ist könnte schwierig sein, hier alle auf einen Nenner zu bringen. Trotzdem ist klar, dass der Hausberg zur Winter- und Sommerdestination werden muss.

Nach dem erfolgten Brainstorming wurden von **ST** folgende Vorschläge zum weiteren Vorgehen gemacht:

- Sitzung für diesen Themenbereich nach der Sommersaison. BZB und BUND einladen und das Thema Hausberg diskutieren.
- Konzept für das Themenhotel formulieren und Vorschläge erarbeiten.
- Die IG MTB wird sich damit befassen, was man am Hausberg alles „unterbringen“ könnte und auch die Kosten abschätzen.
- **SW** wird versuchen über die Schiene EGAP 2030 Antworten zu der Frage: „Wie stellen Sie sich Winter- und Sommertourismus vor?“ zu bekommen.

Die nächsten Sitzungen werden am 23.06. und 23.07.2015 wieder im Raum Wamberg stattfinden.

Protokoll: Florian Grashberger

8.2.6 5.Sitzung: 23.06.2015

Protokoll zur Sitzung der Radlgruppe Garmisch-Partenkirchen

Dienstag | 23.06.2015 | 19:00 Uhr – ca. 21:30 Uhr

Kongresszentrum Ga.-Pa., Raum Wamberg

Agenda:

- TOP 1:** Begrüßung und Organisatorisches
- TOP 2:** Zusammenfassung der bisherigen Ergebnisse und
Ausblick auf die weiteren Termine, Stephan Thiel
- TOP 3:** Vorstellung des Ist-Zustandes der Radwege in
Garmisch-Partenkirchen, Fabian Edel (FhG-IAO)
- TOP 4:** Vorstellung des Grobkonzeptes, Stephan Thiel
- TOP 5:** Einstieg in die Maßnahmenplanung und Diskussion

Anwesend:

- | | |
|-----------------------------|------------|
| ▪ Stephan Thiel | ST |
| ▪ Florian Gräschberger | FG |
| ▪ Hubert Hohenleitner | HH |
| ▪ Jörg Hahn | JH |
| ▪ Selina Utzig-Laux | SUL |
| ▪ Alexandra Roos-Teitscheid | AT |
| ▪ Christian Chwala | CC |
| ▪ Claus Gefröhrer | CG |
| ▪ Fabian Edel | FE |

Top1: Begrüßung Organisatorisches, Stephan Thiel

- Vorstellung der Agenda für das heutige Radlgruppentreffen
- Themenbereiche sind die Validierung der bisherigen Ergebnisse der Radlgruppentreffen sowie die Erarbeitung eines Grobkonzeptes für Radwege

Top 2: Zusammenfassung bisheriger Ergebnisse und Ausblick auf weitere Termine, Stephan Thiel

ST erläutert die bisherigen Ergebnisse der Radlgruppentreffen (Anlage: Präsentation Stephan Thiel)

- **ST**-Es ist wichtig die aktuellen „Baustellen/Sanierungsarbeiten“ für die Umsetzung von Radwegen zu nutzen
- Alleestraße: **ST**: Hier ist die Führung der Radwege auf Schutzstreifen sehr fraglich

- B2 (Mittenwalder/Haupt-/Münchener Straße): **ST**-Die B2 soll zweispurig werden bei Tempo 50, vornehmlich Schutzstreifen und an kniffligen Stellen Fahrradstreifen. Diskussion über die Radführung auf der B2 mit den Verantwortlichen des staatlichen Bauamts in Weilheim (Herr Dorndl) folgt.
- Charmonixstraße: **JH**-Es gibt die Überlegungen die Charmonixstraße zu einer Fahrradstraße umzuwandeln. Hierbei ist die Bevorrechtigung an der Ecke Bahnhofstraße der große Knackpunkt
- **HH**-Generell sollte darauf geachtet werden, dass die Radwege nicht in kleine Stückelungen sondern durchgängig angelegt werden
- Rückblick auf die letzte Sitzung:
 - Der Hausberg soll für Biketrails oder Downhill genutzt werden
 - Zugspitzbahn sowie der Bund Naturschutz müssen miteinbezogen werden
 - Die Interessengemeinschaft Mountainbike stellt ein Konzept für Bikeparks/Pumptrack/Downhill zusammen
 - **CC**-Der Begriff Downhill ist ein sehr harter und vorbelasteter Begriff und stimmt mit den Vorhaben nicht ganz überein. Klare Differenzierung zwischen Bikepark und (extremen) Downhill
 - **JH**-Konzepte und Betreiber von Downhill-Strecken wurde bereits vor 5 Jahren vorgestellt, allerdings kam es dabei zu keiner Lösung
 - **JH**- Frage: Welcher Umfang haben die erarbeiteten Konzepte? Teilmaßnahmenplan/Konzeptplan soll vollständig/umfassend sein (Zeitschiene/Bauplan/Beschilderung/Radabstellanlagen)

Top 3: Vorstellung des Ist-Zustandes der Radwege in GAP, Fabian Edel

FE zeigt die vorhandenen Radwege-/arten und Radschilder (Anlage: Präsentation Fabian Edel)

Top 4: Vorstellung des Grobkonzeptes, Stephan Thiel

- **CC**-Die Radabstellanlagen am Bahnhof sind sehr unvorteilhaft. Dunkel/dreckig/geruchsintensiv. Die Sicherheit der Fahrräder ist ebenfalls nicht gewährleistet
 - **ST**-evtl. Installation von Radboxen auch für Pedelecs
 - **JH**-Finanzierung einer neuen Radabstellanlage geschähe rein über die Gemeinde. Die Bahn investiert dabei nichts. Evtl. kommen dabei noch weitere Kosten für die Pacht des Geländes der Bahn auf den Markt zu
- **CC**-Frage: Gibt es die Möglichkeit alle Förderungsalternativen für Radwege zusammenzustellen?
 - **JH**- Jede Förderung geht durch die eine Stelle der Kämmerei beim Markt
 - Folgende Personen erkundigen sich nach Fördermöglichkeiten:
 - **JH**-Markt Ga.-Pa./Städtebau
 - **FG**-ADFC
 - **ST**-EU-Leader
 - **HH**-Ministerium
- **FG**-Beispiel aus Weilheim: Der Radweg von außerhalb des Ortes kommend endet und führt weiter auf eine Fahrradstraße durch den Ort (meist in Wohngebieten, verkehrsberuhigt)
- **ST**-Ziel ist es, auf alle Straßen im Gemeindegebiet Tempolimit 30 einzuführen, ausgenommen die Hauptverkehrsstraßen /-achsen und einzelne wichtige Verbindungsstraßen
- **AT**-Sehr wichtig bei der Erstellung von Tempo 30 Zonen ist die Akzeptanz der Autofahrer
- **HH**-Wichtig bei Umsetzung von Einführung von Tempo 30 Zonen ist die Einhaltung der StVO

Top 5: Einstieg in die Maßnahmenplanung und Diskussion, ALLE

- **NA-** Maximilianstraße sollte besser als Radweg belassen werden
 - **JH-** Ami-Kaserne sollte ab 2018 mit eingeplant werden, falls diese wie angekündigt aufgelöst wird
- **CG-** Problematisch ist die Einsparung der Parkplätze auf B2 und St. Martin-Straße--> Nachfrage beim Ordnungsamt wäre sinnvoll, wie viele Parkplätze dies tatsächlich sind
 - **ST-** Parkplätze auf der B2 sind entsprechend wenige, sodass diese fallen gelassen werden könnten
- **CC-** Frage: Ist es in der Gruppe überhaupt möglich eine solche konzeptionelle Arbeit für ein ganzheitliches Radkonzept zu leisten?
 - **ST-** Die Konzepterstellung sicherlich, die Umsetzung (Detailplanung und Finanzierung) liegt nicht bei der Radlgruppe
- **JH-** Innerhalb der Radlgruppe ist es wichtig, sich auf einzelne konkrete und wichtige Punkte zu konzentrieren. Fruchten diese und können erfolgreich umgesetzt werden, wird man Gehör für weitere Konzepte finden.
- **JH-** Jedes Bauwerk das die Bahnstrecke über- oder unterquert baut die Bahn. Finanzierung ist dabei frei, der Bau allerdings macht ausschließlich die Bahn
- **ST-** Beim nächsten Treffen steht die Untersuchung der wesentlichen Knackpunkte im Vordergrund
 - Beschluss: Alle Teilnehmer schauen sich die Brennpunkte selbst bis zum nächsten Radlgruppentreffen an (Bild 1)
 - Brennpunkte (jeder selbst):
 - Rathauskreuzung
 - Wettersteinstraße / Von-Brug-Straße / Herbststraße / Martinswinkelstraße
 - Loisachbrücke
 - Bahnhofsbereich / Post
 - Wildenauer Straße / Mittenwalder Straße
 - Friedhof Partenkirchen (geplante Kreisel)



Abbildung 41: Radverkehrsbrennpunkte in Garmisch-Partenkirchen

- Rote Strecke Ludwigstraße-Bahnhofstraße-Wettersteinstraße-Enzianstraße-Charmonixstraße-Fußgängerzone-Burgstraße (Anhang: Vortrag Stephan Thiel und Bild 2) wird gemeinsam besichtigt. Start: Eisdiele Ludwigsstraße Sebastianskirchl bei trockenem Wetter (18 Uhr). Bei Regenwetter Treffpunkt im Raum Wamberg (19 Uhr). Beobachtung des Wetterdienstes bzgl. des Wetters 2 Tage zuvor. Email von **ST** an alle Teilnehmer

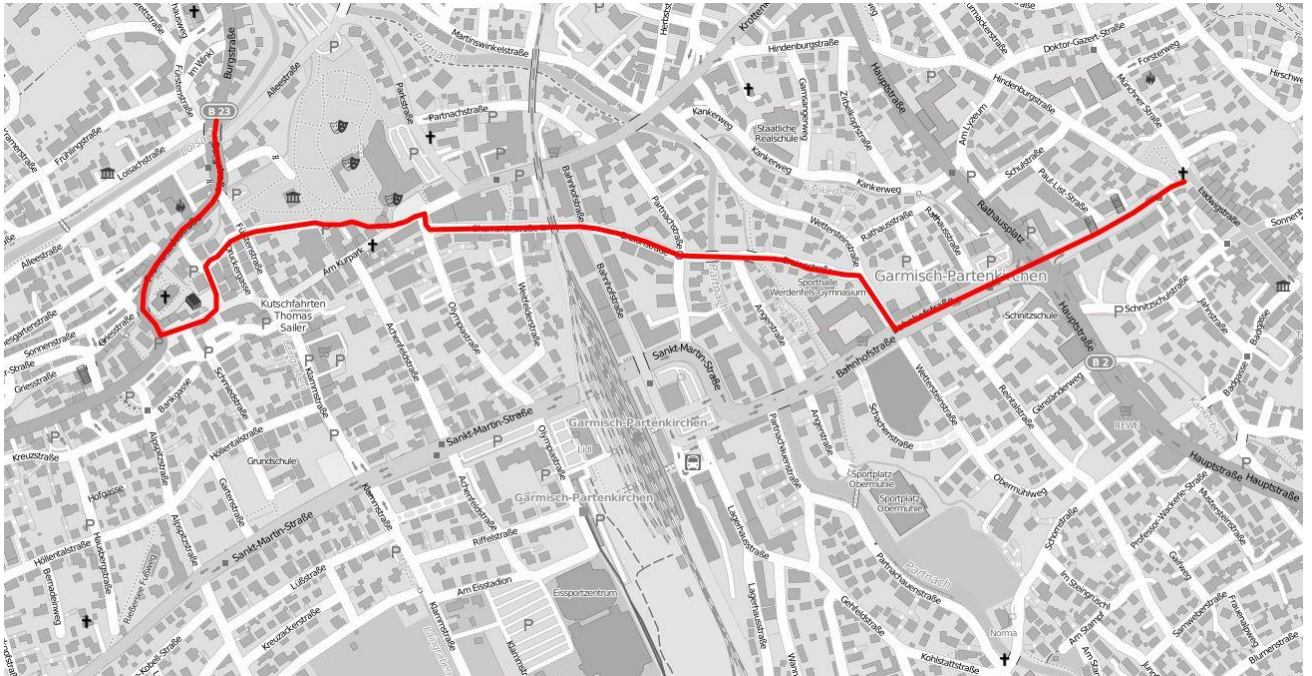


Abbildung 42: Gemeinsame Besichtigungsrunde am 23.07.2015

- **ST-Frage:** Wie wird weiter mit der Deckenerneuerung der B2 umgegangen?
 - **HH** knüpft ein Kontakt bzgl. der B2 nach Weilheim zum staatlichen Bauamt und erfragt einen Termin. Angedacht wird hier ein kompletter Tag zur Besichtigung und Besprechung. Termin wird in der Radlgruppe bekannt gegeben, Teilnahme der Radlgruppenteilnehmer nach eigenem Interesse und Zeit
 - Falls Termin nicht zustande kommt, dann kontaktiert die Radlgruppe direkt das staatl. Bauamt per Email/Schreiben (Herr Dondl)

Bei der nächsten Sitzung am 23.07.2015 um 18:00 Uhr wird bei trockenem Wetter gemeinsam die Route Ludwigstraße-Bahnhofstraße-Wettersteinstraße-Enzianstraße-Charmonixstraße-Fußgängerzone Garmisch- Burgstraße besichtigt. Treffpunkt ist die Eisdiele in der Ludwigstraße. Bei Regenwetter findet die Sitzung wie gewohnt um 19:00 Uhr im Raum Wamberg statt.

8.2.7 Außerordentliche Sitzung: 23.07.2015

Ortstermin zur Besichtigung der Fahrradachse von Partenkirchen (Sebastinskircherl) nach Garmisch (Marienplatz).

Protokoll zur Sitzung der Radlgruppe Garmisch-Partenkirchen

Mittwoch, 23.9.2015, 19:00 - ca. 21:40 Uhr

Kleiner Sitzungssaal, Rathaus Ga.-Pa.

Agenda:

- TOP 1:** Begrüßung und Organisatorisches
- TOP 2:** Vorstellung der bisherigen Ergebnisse Leitbild Mobilität für den Radverkehr (z.B. Umfragen) - Sabine Wagner
- TOP 3:** Vorstellung möglicher Tempo30 Zonen und Tempo50 Strecken Innerorts mit Diskussion - Wolfgang Berger
- TOP 4:** Maßnahmenplan Ortsverbindungsachse Partenkirchen-Garmisch, Diskussion
- TOP 5:** Mögliche Fördermaßnahmen
- TOP 6:** Weiteres Vorgehen

Anwesend:

- ✓ Jörg Hahn **JH**
- ✓ Stephan Thiel **ST**
- ✓ Wolfgang Berger **WB**
- ✓ Bettina Moser **BM** - Protokoll
- ✓ Rolf Neuhaus **RN** --> später dazu
- ✓ Sabine Wagner **SW** --> am Ende dazu

TOP 1: Begrüßung und Organisatorisches

- Ende des Jahres 2015 soll die Radlgruppe das Grundkonzept/Leitbild „liefern“
- Vorschlag **JH**: Evtl. nur eine der sieben Achsen als Konzept ausarbeiten und auf andere Achsen so übertragbar
- **ST**: Lieber komplettes Konzept mit allen Achsen liefern

TOP 2: Mögliche Tempo30-Zonen und Tempo50-Strecken

Grundlage sind Folien ST (siehe Folien):

- Grundkonzeption aus Achsenbefahrung I vom 24.6.
- 1. Bgm. parallel Auftrag an Ordnungsamt --> Ergebnis siehe TOP 3
- Aktuell werden sieben definierte Hauptachsen diskutiert
- Vorstellung der Belastungsbereiche bei zweistreifigen Straßen - für Ga.-Pa. wurden gemeinsame Geh- und Radwege ausgeschlossen
- Diskussion Führungsformen IST und SOLL:
 - Übersicht Führungsformen und Ortskarte mit farbig-markierten Strecken - **JH**: Eine „gemischte“ Karte mit den jetzigen Führungsformen und den Zielvorstellungen wäre gut - **ST**: Ist so vorgesehen
 - **JH**: IST-Situation und Ziele als zwei Karten zum übereinander liegen - 7 Achsen als eigentliches Ziel, die aber separat darzustellen sind

- **ST: Begehung der Achsen am 23.7. und 27.7. (mit Staatl. Bauamt WM):**
 - u.a. waren Intelligente Ampelschaltung ein großes Thema
 - Wünsche und Kritik/Fazit der Marktgemeinde werden aktuell geprüft --> bisher noch keine Rückmeldung
- **JH: Verschiebung Ausbau der B2 steht:**
 - nicht mehr 2015 - Bauamt muss zuerst eine bauliche Maßnahme auf Höhe Autohaus Hornung liefern --> diese steht schon für 2016 im Haushalt
 - auch Ampelumrüstung im Zuge der Maßnahme geplant, Zeitpunkt steht noch nicht fest
 - **JH:** Im Bauamt ist zu klären, ob und wie eventuelle Aufgrabungen etc. bei Ampelschaltung notwendig werden
- **ST: Kartenausschnitt Verbindungsachse Partenkirchen - Garmisch:**
 - geplant ist eine Fahrradstraße mit dem Zusatz Einbahnstraße (ab Bahnhofstraße Einmündung Enzianstraße/Richtung Rathaus)
 - **JH:** Einbahn lieber nicht extra darstellen, da evtl. Probleme mit Tiefgaragen-Einfahrten der Anwohner
 - **JH:** Schild Einbahn evtl. etwas mittiger in der Enzianstraße anbringen

TOP 3: Mögliche Tempo30-Zonen und Tempo50-Strecken Innerorts

Grundlage Ausarbeitung Ordnungsamt - siehe Folien:

- **WB:** Die grün-markierten Strecken stellen die bestehenden Tempo30-Zonen dar, lila-markiert sind Tempo30-Vorschläge, rot-markiert ausgenommene Straßen
 - generell sind relativ viele Tempo30 Zonen im Gemeindegebiet vorhanden
 - Ordnungsamt hat sich in der Ausarbeitung an den Vorgaben der StVO orientiert
 - Zonen-Bewusstsein der Autofahrer/Fahrradfahrer stand ebenfalls im Fokus der Ausarbeitung
 - Hochblaffenstraße als Verbindungsstrecke in Tempo30-Zone einbinden-würde zu einer Beruhigung des gesamten Bereiches führen
 - ÖPNV wurde zudem beachtet
 - Überwachung bleibt trotz allen Maßnahmen notwendig
 - Geschwindigkeitsreduzierung an Schulen, Altenheimen, Krankenhaus wurde auch bedacht --> Schulen gehen ok, aber LRA lehnt andere noch ab --> Entscheidung liegt aktuell noch auf Eis
- **JH:** Fragt, ob die vorliegende Karte der Zielplan ist? **WB:** ja, denn 60% davon sind der IST-Bestand, 40% wären noch machbar
- **WB:** Neben der StVO wurde auch die Vorgabe Schilder abzubauen bedacht --> ein Schild wie z.B. „Schule“ bedeutet für den Verkehrsteilnehmer anpassen der Geschwindigkeit
- **ST:** was ist mit den nicht zielführenden Strecken (rosa)? **WB:** z.B. Hindenburgstraße - Dies sind teilweise Straßen, auf welchen man nicht schneller als 30 km/h fahren kann (z.B. Straßenbeschaffung, Ruhender Verkehr) **ST:** Es ist klar, dass sich nicht jeder

Verkehrsteilnehmer daran hält - **WB**: widerspricht nicht hier trotzdem Tempo30 Zonen zu errichten

- Diskussion Unterschiede Karte Ordnungsamt und Karte Radlgruppe

Fritz-Müller-Straße:

- **WB**: links und rechts der Straße befindet sich ein Gehweg - der Straßencharakter sollte sich durch bauliche Maßnahmen ändern und die Straßenbreite soll bleiben - Stichwort Zonenbewusstsein der Verkehrsteilnehmer - Fritz-Müller-Straße ist teilweise Ausweichstraße, wenn Stau etc. auf der B2
- **WB/ST**: für Tempo30 sind bauliche Baumaßnahmen notwendig, es ist aber aktuell kein Geld dafür da - **ST**: Tempo30 nur mit Umbaurealisierbar? **WB**: ja --> sollte so dann auch im finalen Gesamtkonzept stehen - **BW/JH**: Gehwege haben zu wenig Breite aufgrund zu großer/vieler Bäume - **ST**: darauf würde die Empfehlung eines Umbaus der Straße aufbauen

Erschließung Eissportzentrum-Wellenbad:

- **ST**: warum soll dort Tempo50 bleiben? **WB**: aufgrund des ÖPNV/Buslinie, deswegen gibt es dort auch viele absolute Halteverbotszonen --> ist aktuell noch ein Versuch, aber läuft sehr gut, **ST**: Unterstützt Tempo50 Strecke dort aufgrund des ÖPNV

Erschließung Außenbereiche:

- **WB**: Tempo50 Bereiche sollten bleiben, da ÖPNV stark vorhanden und keine gestalterische Zone - **ST**: ok, ist unkritisch und soll Tempo50 bleiben

Olympiastraße:

- **WB**: Straße kann tatsächlich nicht schneller befahren werden, Vorschlag **ST**: Tempo30 Zone bis Abgrenzung Parkstraße, danach schon vorhandener verkehrsberuhigter Bereich
- **WB**: Vorhandener Zonencharakter, soll vom Verkehrsteilnehmer natürlich erkennbar sein - dann ist auch kein Schild notwendig
- **JH**: Thema auch vor GEP, es gibt keine Begrenzung aber es fährt trotzdem keiner schneller
- **JH**: Im nächsten Jahr kommt ein Umbau der Olympiastraße - St.-Martin-Str. bis Richard-Strauß-Platz - der Straßenraum soll im Bereich der Fußgänger vergrößert werden --> Ziel ist ein ordnungsgemäßer Fußweg, für die Radfahrer ist speziell nichts geplant - **ST/WB**: Evtl. die Andeutung einer Zone mit gestalterischen Mitteln (=baulich z.B. Hochboard) **ST**: Übernimmt die Anregung einer baulichen Maßnahme

Bahnhofstraße:

- **WB**: Bahnhofsvorplatz Richtung Kongress, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, viel Querungsverkehr vorhanden - Geschwindigkeitsreduzierung wäre denkbar - z.B. Bahnhofsvorplatz bis Von-Brugstraße in Tempo30-Zone integrieren

- Einwand **ST**: Wenn Tempo50 Bereich bleibt, muss eine Führungsform für Radfahrer angeboten werden, wird aber schwierig
- **WB**: Querende Fußgänger sollten im Konzept aufgenommen werden - Bahnhofsvorplatz bis Von-Brugstraße kann zu Tempo30 Zone werden
- **WB**: Beschilderung ist gerade in diesem Abschnitt sehr wichtig - sollte auch dem Gemeinderat als Entscheider so dargestellt werden

Anschluss Ludwigstraße - Mittenwalder Straße:

- **ST/RN**: Warum soll dort der Tempo50 Bereich bleiben?
- **JH/WB**: Zwei Geschwindigkeits-Hügel sind vorhanden, deshalb werden eigentlich keine Schilder notwendig, da Straßenzustand/Ausbau schnellere Geschwindigkeit kaum denkbar - Eine Aufnahme in die Tempo30-Zone wäre trotzdem denkbar

Teilweise Schornstraße, Münchnerstraße:

- **WB**: Schornstraße: Grund für Tempo50-Bereich ist Schilder einzusparen - wäre aber denkbar als Tempo30-Zone
- **WB**: Münchnerstraße: beidseitig Hochboard vorhanden und rechtliche Vorgaben sprechen gegen Beschilderung **ST**: wären Maßnahmen notwendig, um eine Tempo30-Zone daraus zu machen? **WB**: Verkehrsfluss und Verkehrsaufkommen spielen auch immer eine Rolle und sollten dann dabei unbedingt bedacht werden

TOP 4: Weiteres Vorgehen - Fahrplan bis Ende des Jahres 2015 - ST

- **ST**: Vorstellung des Gesamtkonzeptes Ende diesen Jahres - Vorschlag von **JH**: Notwendige Kosten in Stufen darstellen --> *gering - mittel - hoch - im Zuge einer anderen Maßnahme* --> zum besseren Verständnis
- **JH**: Bis zur Bürgerversammlung (geplant im Dezember 2015) muss den Bürgern die Möglichkeit gegeben werden, ihre Fragen/Vorschläge zum Konzept loszuwerden
- **JH**: Gremienbehandlung muss bedacht werden - **ST**: Mitglieder der Radlgruppe können Punkte mitbestimmen, die dann in den Haushaltsentscheidungen eingebracht werden können
- **ST**: Höchste Priorität hat die Ortsverbindung Partenkirchen-Garmisch
- **JH**: Ein Platzhalter für das Radwegekonzept ist im HH 2016 für die Umsetzung (ca. 100.000 €) eingestellt - **ST**: Lieber den Betrag verdoppeln, um mehr Möglichkeiten bei der Umsetzung zu haben
- Vorschlag **JH**: In einer der nächsten Sitzungen wird eine wichtige Maßnahme gemeinsam ausgesucht, die dann als eine erste konkrete Maßnahme in den Haushalt 2016 eingestellt wird --> diesem Vorschlag wurde von allen Anwesenden zugestimmt
- Die nächsten Termine:
 - Oktober: Do, 22.10. Kleiner Sitzungssaal Rathaus, reguläre Sitzung
 - Oktober: Do. 29.10. Raum Wamberg, Kongress, Tourismus-Sitzung mit Vertretern der BZB und des Bund Naturschutzes
 - November: Do. 19.11. Kleiner Sitzungssaal Rathaus

- Achsenbefahrung II:
 - **ST:** Vertreter aus Ordnungsamt, Bauamt und Polizei sollten bei Befahrung unbedingt anwesend sein
 - aktuell wären noch drei Termine notwendig
 - Vorschlag **JH:** Nicht Jeder muss bei jedem Termin anwesend sein - Aufteilen in Kleingruppen oder alleine und die Achsen abfahren und beurteilen - Konzept Ämtern und Polizei vorlegen, danach Stellungnahmen
 - Vorschlag **ST:** Die wichtigste Achse Kammstraße - Bahnhofstraße - zur Südachse soll als letzter Termin gemeinsam befahren werden. Je nach Zeit wird auf Vorschlag **JH** noch eine weitere Achse dazu genommen -
Terminvorschlag KW 40: Freitag 2.10. 14Uhr, Treffpunkt Bushaltestelle Promenadenstraße, Zwischen Fürstenstraße/Alleestraße - ST schickt Termin

TOP 5: Vorstellung bisheriger Ergebnisse Leitbild Mobilität - SW

- siehe ppt im Anhang

8.2.9 7.Sitzung: 22.10.2015

Kurzprotokoll zur Sitzung der Radlgruppe Garmisch-Partenkirchen

Donnerstag | 22.10.2015 | 19:00 Uhr bis 21:15 Uhr

Rathaus Garmisch-Partenkirchen, Trausaal

Agenda:

Siehe Anhang

Anwesend:

- ❖ Stephan Thiel – **ST**
- ❖ Bettina Moser – **BM** (verspätet)
- ❖ Ralph Lange – **RL** -> Protokoll
- ❖ Miriam Koch – **MK**
- ❖ Claus Gefrörer – **CG** (verspätet)

Anhang:

- Power-Point-Präsentation (PPT) inkl. Agenda
- Arbeitspakete
- konzeptionelles Maßnahmenkatalog
- Radverkehrshandbuch „Radland Bayern“

ST: Vorstellung des Fahrplans (PPT)

ST: Aufteilung der Arbeitspakete (Arbeitspakete: siehe Anhang):

- Kapitel 1 – **ST**
- Kapitel 2 – **IAO**
- Kapitel 3.1 – **ST**
- Kapitel 3.2 – **IAO**
- Kapitel 4.1 – **ST**
- Kapitel 4.2 – **MB & ST** --> **BM:** Fotos und Kartenausschnitt an **ST**; **ST:** Texte und Charakterisierung der Achsen
- Kapitel 4.3 – **ST**
- Kapitel 5 – **ST**

ST: DEADLINE Fertigstellung des Entwurfes der o.g. Arbeitspakete bis 07.12.2015

ST: Vorstellung des konzeptionellen Maßnahmenkatalogs (siehe Anhang)

- Beschreibung der Achsen
- Beschreibung der Achsen-Abschnitte
- Beschreibung der Priorisierung, Kosten, Radabstellanlagen, etc.

Frage **CG:** Was wird bei der Bürgerversammlung vorgestellt?

ST: Vorstellung des Grobkonzeptes (20min) mit Jörg Hahn (evtl.) und Sabine Wagner (Umfrageergebnisse)

- Vorstellung der sieben Achsen
- Tempolimits --> PKW auf Straßen/Fahrrad in Fußgängerzonen
- Aufteilung von GAP in Tempo-30-Zonen und Tempo-50-Strecken
- 7 Hauptachsen innerorts mit Priorisierung des Radverkehrs
- Radverkehr soll eher auf Straße geführt werden und nicht auf Gehweg verlaufen
- --> Verkehrssicherheit erhöhen

Anmerkung **CG:** Erklären auf Bürgerversammlung, warum der Radverkehr auf der Straße geführt werden soll und nicht extra Radweg

ST:

- Auf Tempo-50-Strecken werden immer Führungsformen auf Straßen für Radverkehr genutzt
- In Tempo-30-Zone -> Mischverkehr
- Fußgängerzone: Fahrradfahrer nur nachts und während den Lieferzeiten
- Echte Radwege nur im Ortrandbereich
- Weitere Details siehe PPT und Protokoll vom 23.09.2015

CG: Veröffentlichung des Konzepts zur Einsicht auch auf CSU Website möglich

BM: Veröffentlichung Konzept auf der Internetseite des Rathauses und der e-Gap-Website

Frage **ST:** Wie sollen bestehende Radwege in das Konzept eingebracht werden -> Momentane Radwege eher suboptimal, soll das auch geändert werden?

- Wunsch ist eine andere Lösung, aber schwer umzusetzen
- Verantwortlich für Bundesstraße (Staatliches Bauamt Weilheim)
- Schutzstreifen wäre besser, als separater Radweg (momentane Situation)
- Kramer-Tunnel Fertigstellung (B23 wird evtl. Kommunalstraße)
- Darauf verweisen, dass die Umsetzungsstrategie des Radkonzeptes bis ins Jahr 2020 reicht

Frage **ST:** Bestehende Radwege so hinnehmen oder mit in den Änderungsanträgen aufnehmen?

CG:

- Mit in Planung aufnehmen und über die Priorisierung die nachträgliche Betrachtung zum Ausdruck bringen (Zukunftsmusik --> Priorität: niedrig)

ST:

- Gleiches gilt für die Zugspitzstraße, wird noch geändert (somit entsteht eine zusätzliche Ost-west-Achse mit niedriger Priorität) --> Nicht den IST-Zustand hinnehmen, sondern aufführen, was wünschenswert wäre
- Mittenwalder Straße wird mit betrachtet, da der Fahrbahnbelag zeitnah erneuert wird

Vorschlag **CG**: Bei der Bürgerversammlung sollte vermittelt werden, dass es sich um wesentliche Eckdaten einer Planungsgruppe handelt. Die Bürger dürfen noch partizipieren und ihre Vorschläge und Bedenken äußern. Ebenso werden alle benötigten Gremien noch beteiligt. Weiter sollte eine Beschreibung folgen, wer an dem Radkonzept bis jetzt beteiligt war und dass das Projekt noch nicht in der Beschlussphase ist.

ST: Es ist ein Konzeptvorschlag. Bürgerbeteiligung folgt ex post und erfolgte bereits ex ante indirekt durch die Bürgerbefragung. Am Ende wird durch die Kommunalpolitik beschlossen und Detailplanung wird zu den entsprechenden Zeitpunkten sukzessive angegangen.

Es sollen keine falschen Erwartungen geweckt werden.

CG: Lob an ST und die Projektgruppe für die schnelle Konzeption im Vergleich zu anderen Kommunen/Regionen (durchschnittliche Bearbeitungszeit: 3 Jahre – Radlgruppe Gap: 1,5 Jahre)

ST: Gutes Konzept von einem partei- und verantwortungsbereichübergreifenden Team an einem konstruktiven Runden Tisch entwickelt. Es wurden keine externen Partner an der Grundkonzeption beteiligt (bspw. Verzicht auf Planungsbüro). Schlüssel lag an der Beteiligung von allen Bereichen (Ordnungsamt, Polizei, Fraktionen, Forschungseinrichtungen,...) --> Eventuell gute Grundlage auch für andere Gemeinden

BM: Bestätigt die Sinnhaftigkeit eines runden Tisches.

CG: Würde das Grundkonzept auch gerne der Vorstandschaft der CSU präsentieren.

ST: Präsentation **Sabine Wagner** (IAO): Ist-Zustand des Radverkehrs (kurz) vorstellen, vor allem unter Zuhilfenahme der Umfrageergebnisse. Dabei soll besonders die Zusammenarbeit zwischen Radlgruppe & IAO betont werden. Gerade in Hinblick auf die Bürger- und Gästebefragung --> Link auf Vortrag **ST**

CG: Bedenken, ob die Bürger sich das Konzept runterladen und sich beteiligen in Hinblick darauf, dass der Winter vor der Tür steht und Radfahren wieder etwas in den Hintergrund rückt.

ST:

Beantragt: 200.000 € für Radverkehrsmaßnahmen (Finanzausschuss/Gemeinderat)

- ➔ Fokus Verbindungsachse Garmisch --> Partenkirchen
- ➔ Olympiastraße wird neu saniert --> Berücksichtigung Radkonzept
- ➔ Chamonix-Straße Verkehrsberuhigung
 - Sinnvoll im Rahmen dieser Maßnahmen auch den Rest der Achse angehen
- ➔ Realisierung mit den 200.000 €: Abschnitt: Sparda-Bank bis Werdenfels-Gymnasium

CG: CSU will, dass Fußgänger-Zone weitestgehend reine Fußgängerzone wird. Der kurzfristige Hauptanspruch an Radkonzept: Alternativroute, um Fußgängerzone (verkehrssicher) zu umgehen.

ST: Umbau Kongresszentrum inkl. Umbau Eingang Kurpark --> Verbindung mit Radkonzept und Umfahrung Fußgängerzone

CG: Kongressumbau nicht untrennbar mit Radwegekonzept verbinden (wenn der Kongressumbau verschoben wird, dann soll nicht automatisch auch Radroutenbau verschoben werden)

ST: 200.000 € zu wenig für Umfahrung Fußgängerzone. Es sollte eine Verbindung der baulichen Maßnahmen in Bezug auf das Radkonzept mit anderen baulichen Maßnahmen angestrebt werden, um die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel möglichst optimal auszunutzen --> Ressourcenschonung und Synergieeffekte

ST: Finanzierungsmöglichkeiten: Anhang Radverkehrshandbuch Radland Bayern

Beschreibung aller verfügbaren Förderprogramme für Radverkehr (Seite 12 ff.)

ST:

1. Radtourismus-Ausschuss: Ü60-Radweg --> Sehenswürdigkeiten durch GAP (Radrundweg)
2. Mountainbike am Hausberg realisieren --> Ankurbeln Radtourismus/Sommertourismus allgemein
3. Themen-Hotel „Radfahren“ --> Kriterien müssen für Realisierung erfüllt werden

--> Die drei Projekt vor allem im Hinblick auf die Förderprogramme untersuchen --> Priorität: Mountainbike-Park am Hausberg

ST: Termin bei der KEG --> Leader-Manager (Förderprogramm) --> Ü60-Rundweg und Mountainbike-Park sind teilweise durch Leader förderfähig --> Kombination mit Alltagsradverkehr möglich? --> Genauere Untersuchung durch Interessensgruppen erforderlich (zeitnahe Umsetzung wünschenswert, da sinkendes Fördervolumen)

8.2.10 8.Sitzung: 29.10.2015 (Radtourismus)

Kurzprotokoll zur Sitzung der Radlgruppe

Donnerstag 29.10.2015 17.30 Uhr – 20.45 Uhr
Kongresshaus Raum Wamberg

Thema: Radtourismus am Hausberg

Anwesend:	Hr. Döring	BUND	}	Nat.Sch.
	Fr. Wimmer	Nat. Sch. LRA		
	Hr. Stauch, Hr. Dirnhofer			BZB
	Hr. Stiehler	Ga-Pa-Tourismus	}	Tour.
	Hr. Meyer	IG MTB Ga-Pa		
	weitere Anbieter im MTB-Segment			
	Hr. Thiel	Radlgruppe		
	Hr. Hahn	Protokoll		

1.) Einführung in das Thema durch Stephan Thiel

Die bisher in den Sitzungen der Radlgruppe diskutierten Ansätze zu touristischem Radfahren sowie Alltagsradfahren werden zusammengefasst vorgestellt.

2.) Power Point Präsentation (ca. 45 min) von Holger Meyer (ausgearbeitet von Holger Meyer und Christian Chwala) von der Interessengemeinschaft Mountainbike Ga-Pa (siehe Anhang).

3.) Kurzvortrag von Jörg Hahn zu den geplanten Maßnahmen am Hausbergparkplatz

Seitens des Marktes Ga-Pa ist geplant, die bestehenden touristischen Dienstleistungen am südlichen Rand des Hausbergparkplatzes zu bündeln und dort Erweiterungsangebote zu schaffen.

Um die Erschließungssituation zu verbessern ist vorgesehen, eine neue Straßenverbindung zwischen Hausbergparkplatz und Reintalweg zu errichten. So könnten sich Möglichkeiten eröffnen, den aufgelassenen Bahnübergang des landwirtschaftlichen Weges in Verlängerung der Klammstraße wieder neu herzustellen. Diese Verbindung soll künftig ausschließlich von Fußgängern, Radfahrern, landwirtschaftlichem Verkehr sowie Shuttle- Bussen genutzt werden.

4.) Diskussion: Will Ga-Pa eine MTB-Region sein?

Der Vortrag von Holger Meyer wurde von allen Anwesenden sehr gelobt, da die komplette

Bandbreite des Mountainbikens objektiv dargestellt wurde. Seitens des **Nat. Sch.** wurde auf sämtliche Gefahren für die Natur im Allgemeinen und im Speziellen auf das Erfordernis der Kanalisierung der Mountainbiker verwiesen. Die Vertreter der **BZB** erläuterten den erforderlichen Betriebsaufwand der mit der Beförderung von Radfahrern verbunden sei und machen deutlich, dass auch künftig ein Sommerbetrieb der Hausbergbahn nicht geplant ist. Auf das große Problem der mangelnden Grundstücksverfügbarkeit, der weit überwiegende Anteil der Grundstücke unter 1500m ü. NN befindet sich in privater Hand, wurde hingewiesen.

5.) Kann die Angebotspalette einer MTB-Region in Ga-Pa realisiert werden?

Der überwiegende Teil der Anwesenden war der Meinung, dass dies nur schwer zu realisieren sein dürfte. Noch Klärungsbedarf besteht hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Wertschöpfung und Nachhaltigkeit dieses Marktsegmentes. Seitens des **Nat. Sch.** wurde auf den wachsenden Markt der E-Mountainbikes hingewiesen. Damit sei eine kaum eingeschränkte Erreichbarkeit auch ohne Aufstiegshilfen gegeben.

6.) Ausblick

Ein Ausbau des MTB-Angebots in Ga-Pa wird als „große Lösung“ mit Sommerbetrieb der Hausbergbahn incl. Radtransport, verbunden mit der Anlage neuer Wege, kaum möglich sein.

Realistischer scheinen dagegen Verbesserungen im Bereich bestehender Wege wie z.B. im Bereich der ehemaligen Bobbahn oberhalb des Riessersees. Auch ein Radtransport mit der Kreuzeckbahn oder neue Angebote am Riffelriss könnten geprüft werden.

Die Vertreter **Tour.** nehmen die Anregungen auf.

Die Frage von Stephan Thiel, ob es Sinn macht weitere Betreiber einzuladen bleibt unbeantwortet.

Schließlich sprechen sich alle Anwesenden dafür aus, bestehende Konflikte abzubauen. Die Vertreter des **Nat. Sch.** plädieren, keine neuen Märkte im Bereich MTB zu öffnen.

8.2.11 9.Sitzung: 26.11.2015

Protokoll - Treffen Radlgruppe

Garmisch-Partenkirchen, 26.11.2015, 19:30 bis ca. 22:00 Uhr

Anwesend:

Stephan Thiel (ST)

Fabian Edel (FE)

Bettina Moser (BM)

Jörg Hahn (JH)

Rolf Neuhaus (RN)

Lisa Loth (LL)

Christian Chwala (CC), Protokoll

TOP 0: Begrüßung und Organisatorisches

- ST stellt Tagesordnung vor
- ST erläutert Erweiterungen im Vergleich zur Version in der Einladungsmail
 - TOP 1: LL präsentiert Radkonzept der KEG
 - TOP 5: Diskussion der finanziellen Mittel des Bauamts für Fahrradwege
- Annahme der Tagesordnung TOP0 bis TOP5

TOP 1: Radkonzept der KEG

- LL hat Regionalmanagement von Hr. Kraetz übernommen
- LL stellt Radkonzepts der KEG vor (siehe Folien)
- Ideen der Anwesenden
 - Expertenrunde evtl. mit Verantwortlichen aus Radlgruppe
 - GPS von allen Strecken → Webportal + Filtermöglichkeit
- Fragen/Diskussion
 - Budget? → LL: nicht mehr als 100.000 € pro Jahr
 - schon eingereicht? → LL: ja, gute Chancen auf Erfolg
 - ST: Was ist mit der Strecken Eschenlohe - Oberau? → LL: Nocht nicht mit drin, da noch nicht förderbar, evtl später
 - ST: Antrag für "Leader" schon gestellt? → LL: Nein, 2. Schritt
 - RN äußert Kritik am Namen "Klimafreundliche Wege..." → LL: Förderung nur im Klimabereich möglich, daher das schon lange geplante Radwegekonzept jetzt mit passendem Namen
 - ST: Murnau? → LL: Murnau ist nicht in der KEG, aber Interesse an Projekten (Radwege und Murnau-Werdenfelser-Rind) ist da

TOP 2: Stand der Dinge

- ST zeigt Folien zum Konzeptvorschlag die in der Runde diskutiert werden
 - Zusammenarbeit mit KEG bei Fernradwegen und MTB-Touren
 - Priorisierung?:
 - Höchste Priorität hat die Hauptsachse zwischen Ga und Pa
 - wichtige Fahrradwege für Schüler
 - Umsetzug auch mit Fahrradstraße wo möglich
 - CC: Konzeptvorschlag mit oder ohne MTB? → ST und JH: Nein, nur Verkehr, aber für Tourismusausschuß im März 2016 Einbeziehung von MTB Konzept
 - Darstellung der geplanten Radwege auf Karte
 - JH: nicht optimal, Straßennamen nicht lesbar
→ BM: Auf Ausdruck besser sichtbar
→ JH: Evtl. grobe Anhaltspunkte einzeichnen
 - CC: Dynamische Präsentation, z.B. über openstreetmap?
→ ST: georeferenziert zu viel Arbeit
 - ST: In Konzept sind Übersichts- und Detailkarten der einzelnen Knotenpunkte, das muss reichen
 - Fahrplan:
 - ST: 4 Wochen Zeit, Auslage bis zum Bürgerworkshop
 - LL: Mögliche Absprache bei Beschilderung mit KEG möglich?
→ ST: Nur Konzept, noch nichts passiert, also ja
 - LL: Kosten über "Leader" Projekt?
→ ST: Für Radrundweg möglich
→ ST: MTB-Hausberg evtl auch über "Leader"
 - Zwischendiskussion MTB:
 - JH: Alte Bobbahn für MTB gut geeignet
→ CC: Darf man dort bauen trotz Denkmalschutz?
→ JH: Erde nicht geschützt, nur Bauten
 - RN: MTB (Radfahrer allg.) bringen nur noch mehr Autos und Verkehr nach GaPa
- ST stellt Maßnahmenbeschreibung vor (maßnahmenbeschreibung.doc)
 - Grundlage für Maßnahmenplan durch Arbeit von Fraunhofer Institut (BM)
 - Umsetzungsstrategie erst 2016

TOP 3: Beschilderung

- ST zeigt Folien zu Möglichkeiten der Beschilderung die von der Runde diskutiert werden
 - ST: Wieviele Schilder, wer machts?
→ JH: Momentan gibt es ca 200 Schilder (über die letzten 15 Jahren installiert)

→ JH: Problematisch sind nicht Schilder sondern Pfosten, diese stehen für zukünftiges Konzept oft falsch

- Längerer Diskussion zur Umsetzungsstrategie (welche Schilder, wo und wieviele)
 - JH: "Überregionale" Schilder erst außerhalb vom Orstkern
 - BM: Der Gast, sollte z.B. am Mohrenplatz ein Schild "Farchant" finden
 - RN: Wem sollen diese Schilder helfen
→ BN: Den Gästen
 - JH: Nur Hauptachsen Beschildern, außerhalb des Kernbereichs dann überregional
 - BN: Schilder an Kreuzungen der Radhaupttrouten
 - ST: Auch noch Schilder für touristische Wege (Radrundweg)
→ JH: Aber nicht zu viele Schilder
 - ST: Was ist mit markanten Ziele (Schanze, Bergbahn)
→ JH: Ja, aber nicht alles im Zentrum → Schilderwald
 - FE: Was schreibt man auf ein Schild Richtung Murnau? "Farchant, Oberau,"?
→ ST + JH: Erster Ort plus Fernziel
 - LL: Kann Konzept von Nachbarregionen anfragen
→ FE: Konzept gibt es hier auch schon, Schilder sind schon fotografiert
 - JH: Wo beschildere ich?
→ ST: an den Hauptachsen
→ JH: nächster Ort + Fernziel + Zentrum ist schon zu viel für ein Schild
 - ST: Zusätzliche "Symbole" z.B. für Skistadion auf oder unter den Schildern mögliche, evtl. dadurch übersichtlicher
→ FE: Gibt es diese Symbole schon
→ LL: Evtl. bei Nachbarregionen inspirieren lassen
 - ST stellt Symbol für Radrundweg vor. Okay?
→ alle: Ja
 - RN: Gast kann doch auch nach Weg fragen
 - → ST: Fragen ist der zweite Schritt. Schilder sind auf jeden Fall wichtig und sinnvoll
 - JH: Schilder auf jeden Fall sparsam einsetzen, da auch der Platz dafür beschränkt ist

TOP 4: Ruhender Verkehr; Radabstellanlagen; E-Bike-Struktur

- Diskussion zu Radabstellanlagen
 - Typen und Eigenschaften von Abstellanlagen:
 - JH: D'accord mit vorgeschlagenen notwendigen Eigenschaften
 - Aber Kosten?!
 - Und leichte Demontage im Winter
 - JH: Anlehnbügel sind sinnvoll integrierbar

- ST: Maximaler Raum theoretisch mit Doppelparker, aber in der Realität sind diese immer nur halb belegt
- CC: Abstellanlagen vor GEP sehr gut
→ JH: Modell, Orion Typ Beta (hat sich bisher sehr gut bewährt)
- JH: Baumstamm-Ständer sind Unsinn, aber vom Tourismus gewollt
- Standorte:
 - JH: Auf Folien gezeigte Standorte nicht nachvollziehbar
 - ST: Sinnvolle Standorte möglicherweise leicht zu identifizieren, dort wo Räder wild stehen und liegen
 - LL: Bestand?
→ JH: Bahnhof, aber dunkel und schmutzig
 - JH: Problem am Bahnhof: Gehört der Bahn und die hat keine Anreize etwas zu verbessern. Wenn dann nur über finanzielle Beteiligung der Kommune
- Stellplatzsatzung:
 - ST: Bau von Radabstellanlagen über Stellplatzsatzung und Richtzahlenliste sicherstellen
→ JH: Evtl. reicht es Radabstellanlagen in die Stellplatzsatzung aufzunehmen
 - JH: Fraglich welche Radabstellanlagen dann gebaut werden (siehe oben). Wie kann man das Steuern?
→ ?

TOP 5: Finanzielle Mittel des Bauamtes für Radwegkonzept

- Grundsätzliches
 - ST: Bauamt hat 200.000 € für Radwegkonzept
 - → JH: Unklar wie groß der Betrag nach dem Haushaltsverfahren sein wird
 - (ST oder JH?): Anstehende Bauvorhaben
 - B2 bekommt neue Oberfläche
 - Rathausplatz (neue Ampeln?)
 - Verkehrsberuhigung Chamonixstr
 - Verkehrsberuhigung Olympiastr
 - Neu-/Umbau Kongresszentrum - Richard-Strauß-Platz
- Details der Radweg Hauptachse:
 - Rathauskreuzung
 - ST: Sehr viel zu tun
 - JH: Aber Weilheim (Bauamt) wird Rathauskreuzung jetzt nicht umbauen lassen, später evtl. mit neuen Ampel und neuer Insel
→ ST: Für unser Konzept sind aber bauliche Maßnahmen nötig
→ JH: Nicht zwingend. Wenn erlaubt, dann reichen auch nur Markierungen
 - ST: Kosten für externe Planung Rathausplatz?
→ JH: Weilheim hat eigene Büros für Planung und geht evtl über ander Planung hinweg.

- JH: Am besten das Gespräch mit Weilheim suchen
- ST: Erfahrung bei Begehung der B2 mit Weilheim zeigt, dass die Leistungsfähigkeit der B2 ein sehr sensibles Thema ist.
- Rathaus Richtung Bahnhof
 - JH: in den nächsten 3 Jahren, neue Ampeln
 - JH: Radverkehr ist gutes Argument für neue Ampeln, aber Umsetzen der Masten für neue Führung evtl. nötig (Bahnhofstr - St-Martin-Str)
 - JH: Eine Verkehrsinsel kostet ca 50.000 €
 - JH: in der Bahnhofstr reicht nur Markierung, da Schutzstreifen. Aber Verlust eines Fahrstreifens evtl schädlich für die Akzeptanz des Projekts
 - JH: Detailplanung notwendig
- Enzinastr
 - JH: Relative simple. Nur Markierungen
- Chamonixstr
 - JH: Politische Durchsetzbarkeit der Verkehrsberuhigung nicht klar
 - RN: Was wenn Verkehrsberuhigung nicht kommt?
→ ST: Fahrradfahren gegen Einbahnstraße ermöglichen
- Fußgängerzone
 - Umfahrung schwer realisierbar da ständig umgebaut wird
→ JH: Aber Umbauten eher nur an Ostseite
- Priorisierung
 - JH: 1. Schritt: Bahnhofstr - Enzianstr
 - RN: Ja, aber Fokus auf Bahnhofstr
 - ST: Schutzstreifen dann bis Kreuzung am Bahnhof ausbauen
- Weiter Fragen:
 - ST: Wieso hat Allestr. keinen Schutzstreifen?
→ JH: Gemeindewerke haben das erstmal so gebaut.

Abschluss:

- ST: Nächste Sitzung am 14.12.2015 oder 16.12.2015

8.2.12 10.Sitzung: 16.12.2015

Protokoll - Treffen Radlgruppe

Garmisch-Partenkirchen, 16.12.2015, 19:30 bis ca. 21:00 Uhr

Anwesend:

Stephan Thiel (ST)

Jörg Hahn (JH)

Wolfgang Berger (WB)

Die Anwesenden stimmen sich bezüglich der Inhalte des Radverkehrskonzeptvorschlages und der noch notwendigen Zuarbeit im Detail ab.

- ST: Nächste Sitzung voraussichtlich Ende Januar bis Mitte Februar 2016

8.2.13 11.Sitzung: 12.02.2016

Protokoll zur Sitzung der Radlgruppe Garmisch-Partenkirchen

Donnerstag | 12.02.2016 | 19:30 Uhr – ca. 22:00 Uhr

Rathaus-Trauraum

Agenda:

- TOP 1:** Durchsicht des bestehenden Radverkehrskonzepts
- TOP 2:** Pressekonferenz und weiteres Vorgehen
- TOP 3:** Terminabstimmung

Anwesend:

- | | |
|-------------------|-----------------------|
| ▪ Stephan Thiel | ST |
| ▪ Hubert Filser | HF |
| ▪ Wolfgang Berger | WB |
| ▪ Jörg Hahn | JH |
| ▪ Rolf Neuhaus | RN |
| ▪ Sabine Wagner | SW |
| ▪ Fabian Edel | FE (Protokoll) |

Top1: Durchsicht des bestehenden Radverkehrskonzepts

- Der Titel “Radverkehrskonzeptvorschlag” wurde gewählt, da die vor der Bürgerbeteiligung lediglich ein Vorschlag ist.
- Einzelmaßnahmen: Das Konzept soll einen Katalog von Einzelmaßnahmen bieten. Diese sind sehr weitreichend und sollen auch für spätere Umsetzungen bei eventuellen Tiefbauarbeiten im Gemeindegebiet als Maßnahmenkatalog dienen.
- In Kapitel 7 wird das Thema Radtourismus behandelt, dieses Kapitel wird aber zu einem späteren Zeitpunkt behandelt und kommt im jetzigen Radkonzeptvorschlag nicht vor.
- Die Detaillierte Durchsicht des Radkonzeptes wurde nach Kapitel 2 abgebrochen. Es erfolgte stattdessen die Abfrage unter den Radlgruppenteilnehmern, wo Unstimmigkeiten mit dem Konzeptvorschlag vorliegen. Hier gab es keine Anmerkungen zum Inhalt bzw. Formulierungen.

Top 2: Pressekonferenz und weiteres Vorgehen

- Ablauf der Pressekonferenz:
 - **ST** präsentiert den Radverkehrskonzeptvorschlag (Inhalt, Adressen für Bürgerbeteiligung)
 - Beantwortung der Fragen der Presse
 - Erläuterungen zum Fotowettbewerb der Titelseite
- **ST** ruft am 12.02.2016 Herr Nöbauer an um direkt einen Termin für die Pressekonferenz am **15.02.2016** oder notfalls am 16.02.2016 zu bekommen.
- Die Bürger können sich auf 2 schriftlichen Wegen zum Radkonzeptvorschlag äußern. Postalisch und per Email. Adressen werden an der Pressekonferenz veröffentlicht. Rückmeldungen werden

bis **18.03.2016** angenommen. Für die Bearbeitung der Rückmeldungen werden 3 Tage veranschlagt. Die Sichtung übernimmt das Bauamt unter der Leitung von **JH**.

- Bei einem Eingang von Rückmeldungen >15 wird ein Bürgerworkshop angesetzt um die Interessen der Bürger zu diskutieren. In der Vorbereitung werden die Rückmeldungen nach Themenfeldern gegliedert. Beim Bürgerworkshop werden themenspezifisch Gruppen gebildet um die Themenfelder separat zu diskutieren. Von einer allgemeinen Diskussion mit allen Bürgern wird abgesehen, da zu viele unterschiedliche Themenfelder erwartet werden. Die Bürger sollen nicht die Lust am Workshop verlieren, wenn ihre Stimme nicht gehört wird. Der Bürgerworkshop soll am **15.04.2016** nachmittags stattfinden. Die Idee eines externen Moderators wird nur in Betracht gezogen, wenn die Themenfelder für Zündstoff sorgen könnten.
- Vor dem Bürgerworkshop, am **07.04.2016** (ca. 19:00 Uhr) findet ein vorbereitendes Radltreffen statt.
- Für die Pressekonferenz sollte ein Handout (kurze Erklärung der Inhalte und weitere Vorgehensweise) fertiggestellt werden und an die Presse Teilnehmer ausgegeben werden. Die inhaltliche Erarbeitung übernimmt **RN** und sendet dies bis zum Abend des 12.02.2016 an **ST**. Handout soll zudem die Abbildung der Radwegeachsen und eine Abbildung einer exemplarischen Einzelmaßnahme beinhalten.
- Für das Bild der Titelseite wird ein Fotowettbewerb ausgeschrieben. Thema: „Sicheres Radfahren in Garmisch-Partenkirchen für Jung und Alt“ (Bezug zum Radfahren, Bezug zu Garmisch-Partenkirchen, Bezug zur Sicherheit) prämiert werden die besten 3 Einsendungen mit diversen Preisen:
 - 1. Platz: Titelseite Radverkehrskonzept und Zugspitzrundfahrt für 2 Personen
 - 2. Platz: Jahreskarte für Kainzenbad für 2 Personen
 - 3. Platz: Besuch im Alpspitz-Wellenbad für 2 Personen

Die Radlgruppe fungiert hierbei als Jury. Der Fotowettbewerb beginnt am Tag der Pressekonferenz (15.02.2016) und endet am **15.04.2015**

- Als Pressevertreter werden eingeladen:
 - Merkur/Garmischer Tagblatt
 - Radio Oberland
 - Kreisbote
- **RN** lobt **ST**'s herausragende Arbeit, Engagement und schriftliche Ausarbeitung in besonderer Weise.
- **ST** hält Vorträge bezüglich des Radverkehrskonzept bei
 - jeder Fraktion (SPD und Grüne bereits erledigt)
 - Schulrat
 - Beirat Umwelt und Mobilität
- Im Finanzausschuss (für 2016) ist das Radverkehrskonzept schon durch mit 100.000€ für die Umsetzung. Geplant waren hier 200.000€, wurden aber gekürzt.
- Das Feedback von diversen Ausschüssen war bisher durchweg positiv.
- Die geschätzte Summe liegt bei ca. 3 Mio. € für die gesamte Umsetzung mit ohnehin stattfindenden Umbaumaßnahmen des Bauamtes. Ohne diese Arbeiten liegt die Summe deutlich höher.
- Beschlussanträge werden im Radltreffen 21.04.2016 besprochen.
- Die Einzelmaßnahmen sollen bis zum 01.06.2016 (auch zusammen mit den Bürgern diskutiert werden) priorisiert werden.
- Bekanntgabe des Siegers des Fotowettbewerb soll 10 Tage vor der Gemeinderatssitzung: **21.04.2016**
- Agenda des **Radltreffen 21.04.2016**:
 - Fotowettbewerb
 - Priorisierung der Einzelmaßnahmen

- Anträge

Top 3: Terminabstimmung (Termine im Überblick)

- | | |
|--|-------------------------|
| • Pressekonferenz: | 15.02.2016 (16.02.2016) |
| • Frist der Bürgerbeteiligung: | 18.03.2016 |
| • Radltreffen zur Vorbereitung des Bürgerworkshops: | 07.04.2016 |
| • Bürgerworkshop: | 15.04.2016 |
| • Frist Rücksendungen Fotowettbewerb: | 15.04.2016 |
| • Radltreffen Beschlussvorlagen Gemeinderat: | 21.04.2016 |
| • Vorstellung des Konzeptes beim Tourismusausschuss: | 12.05.2016 |
| • Fertigstellung des Radverkehrskonzept: | 14.05.2016 |
| • Vorstellung des Konzeptes beim Gemeinderat: | 01.06.2016 |
| • Vorstellung des Konzeptes im Hauptausschuss: | 11.06.2016 |

8.3 Würdigung der Eingaben im Bürgerbeteiligungsverfahren

4.3.1.1 nördliche Ost West Achse (NOWA)

Loisachsteg auf Höhe Loisachbad:.. Gefährlicher Übergang zum Fußweg Maximilianstr., Zebrastreifen, Fußweg absenken. In Folge Zebrasteifen am Übergang zu Maximilianhöhe/ Diana Wolf. Ähnlich Dr. Silvia Schrödl.

Die gewünschte Errichtung von Zebrastreifen ist unrealistisch (wird aus Gründen des Verkehrsrechtes abgelehnt). Maßnahmen zur sicheren Querung der Maximilianstr., in Verlängerung des Loisachstegs werden in Kürze umgesetzt (Verengung der Fahrbahn. Absenkung des Hochbordes). Schutzstreifen im Bereich der Maximilianstr..Verbesserung der Quermöglichkeiten im Übergang zur Maximilianshöhe.

4.3.1.2 zentrale Ost- West Achse, Teil A (ZOWA-A)

Autos wirksam aus der Fußgängerzone verbannen; Fehlinformationen durch Navigationssysteme./Alexander Riehn.

Anbieter von Navigationssoftware werden seitens des Marktes Ga-Pa regelmäßig über neue Verkehrsführungen informiert.

Oft rücksichtsloses Verhalten von Radfahrern in der Fußgängerzone; Lediglich ältere Radfahrer mit Behindertenausweis sollte eine Außnahmegenehmigung erteilt werden./Klaus Hillebrandt.

Die Radfahrer sollten dem Lieferverkehr gleichgestellt sein.

In Zeiten in denen Lieferverkehr unzulässig ist, sieht das Konzept eine Umfahrung des zentralen Bereichs der Fußgängerzone vor. Für Behinderte großzügiger Vollzug; Im Übrigen gilt Elektromobilitätshilfsverordnung.

Zwei Einbahnlösungen zur Umfahrung der Fußgängerzone; Ausbau und Freigabe der Industriegasse incl. Verlängerung, für Radfahrer in West-Ost Richtung; Radfahrer in Ost-West Richtung wie Konzept (Kurpark/Zimmermeistergasse)./Ulrich Dorsch.

Eine Radverbindung zur südlichen Umfahrung der Fußgängerzone ist sinnvoll, jedoch nicht vordringlich.

Ausbau der Magistrale muss absolut Priorität bekommen./Ulrich Dorsch.

Stimmt.

Räumlich nahe Umfahrungsmöglichkeit der Fußgängerzone für Radfahrer wird befürwortet./Erich Hafner.

Temporeduzierung des MIV in der unteren Ludwigstr. Durch Anlage überbreiter Schutzstreifen für den Radverkehr./ Erich Hafner.

Als ergänzende Maßnahme vorstellbar, dürfte jedoch bei Errichtung einer Tempo 30 Zone überflüssig sein.

Im Bereich von Enzian- und Chamonixstr. sollten keine Parkplätze reduziert werden./Barbara Hoffmann.

Gerade im zentralen Ortsbereich ist den Belagen des Radverkehrs Vorrang gegenüber dem MIV und dem ruhenden Verkehr einzuräumen.

In der Fußgängerzone sollten die früher bestehenden Radwege wieder hergestellt werden./Barbara Hoffmann.

Die täglichen Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgänger würden sich durch diese Maßnahme noch verstärken. Aus Gründen der Sicherheit sollte der Radverkehr die Fußgängerzone umfahren.

Keine Radfahrer im Kurpark, stattdessen absteigen und durch die Fußgängerzone schieben./Doris Knaus.

Das schieben von Fahrrädern ist im Bereich der Fußgängerzone auch künftig jederzeit möglich. Wer tagsüber auf dem Fahrradsattel sitzen bleiben möchte, muss außen rum fahren. Dabei ist der Radverkehr vom eigentlichen Kurpark räumlich getrennt.

Die Verbindung der Ortsteile Garmisch und Partenkirchen für Radfahrer sollte wesentlich verbessert werden./ Martin Dondl, Sachgebietsleiter Staatliches Bauamt Weilheim.

Die Umfahrung der Fußgängerzone unter teilweiser Inanspruchnahme von Flächen des Kurparks wird begrüßt./ Till Rehm.

Der bestehende Zwitter aus Fußgänger–und Radlerzone im Zentrum von Garmisch ist nicht weiter hinnehmbar. Befahren der Fußgängerzone mit Rädern sollte analog zum Lieferverkehr folgen. Zur Umfahrung der Fußgängerzone wird eine nördliche Route über Allee-und Martinswinkelstr. und eine südliche Route unter Einbeziehung der St.-Martin-Str. vorgeschlagen./Ferdinand Schmid.

Radfahrer bevorzugen kurze und sichere Wege. Umwege werden nicht angenommen. Die ZOWA-A stellt eine gute Lösung dar.

4.3.1.3 zentrale Ost-West Achse , Teil B (ZOWA A-B)

Zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit dürfen keine Abbiegespuren wegfallen. Schutzstreifen können errichtet werden, sofern eine Mindestfahrbahnbreite von 5m zwischen den Schutzstreifen verbleibt./ Martin Dondl, Sachgebietsleiter Staatliches Bauamt Weilheim.

Im Bereich der B23 sieht das Konzept die Anlage von Schutzstreifen vor.

4.3.1.4 mittlere Ost-West Achse (MOWA)

Diese Achse sollte vorrangig ausgebaut werden./Josef Kratzer

Umfahrung für den Radverkehr der Ampelanlage Kreuzungsbereich Bahnhofstr./ St-Martin-Str., Bahnhofsvorplatz, nördliche Seite./Paul Dengg.

Der Vorschlag wird im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt.

4.3.1.5 südliche Ost-West Achse (SOWA)

4.3.1.6 östliche Achse Nord-Süd (ÖANS)

Anbindung der Mittenwalder Straße fehlt, gefährliche Begegnungen auf den Bürgersteigen/Hans Wipfelder.

Im Bereich der Mittenwalder Straße sieht das Konzept die Errichtung von Schutzstreifen vor.

Ein Mischverkehr (Fahrradschutzstreifen, Radfahrstreifen) auf der B2 wird wegen des Verkehrsaufkommens und dem hohen Schwerlastverkehrsanteil kritisch gesehen. Die Anlage von Schutzstreifen und Fahrradstreifen ginge zu Lasten von Abbiegespuren, wodurch die Leistungsfähigkeit in Kreuzungsbereichen stark eingeschränkt wäre. Deshalb ist die Anlage von Schutzstreifen bzw. Radstreifen im Bereich der B2 unrealistisch. Der Radverkehr sollte hier separat oder über parallelverlaufende Nebenstraßen geführt werden./Martin Dondl, Sachgebietsleiter Staatliches Bauamt Weilheim.

Die derzeit bestehende Beschilderung führt den Radverkehr abseits der B2. Wie sollen die Ziele entlang der B2 (St. Irmengard) sowie die Anlieger der B2 geführt werden?

4.3.1.7 Zentrale Achse Nord-Süd (ZANS)

Fehlplanung im Bereich der Kreuzung von-Brug-Str./Bahnhofstr. darf auf keinen Fall wiederholt werden./Ulrich Dorsch.

Bisher handelt es sich um eine Insellösung. Im weiteren Verlauf der von-Brug-Str. sieht das Konzept weitere Maßnahmen vor.

Errichtung einer Tempo 30 Zone im Bereich der Bahnhofstr. zwischen DB Bahnhof und von-Brug-Str./Barbara Hoffmann.

Dies ist beabsichtigt.

Kreuzungsbereich von Brug-Str./Bahnhofstr. :Die bereits ausgeführten Markierungen sind sinnvoll zu ergänzen. Gegebenenfalls Errichtung einer Fahrradschleuse./Marianne Spamer. Vorschläge werden im Zuge der Aufstellung einer Detailplanung berücksichtigt.

4.3.1.8 Westliche Achse Nord-Süd (WANS)

Unprofessionelle, inakzeptable und unfallprovozierende Verkehrswegeplanung wie im Ortsteil Burgrain darf auf keinen Fall wiederholt werden./Ulrich Dorsch

Hierbei handelt es sich um eine Einzelmeinung. Das Konzept sieht vor, die bereits durchgeführten Maßnahmen im Bereich der Werdenfelser Str. fortzuführen.

Im nördlichen Abschnitt , Gemarkungsgrenze Farchant Kreuzungsbereich ehemalige B2/ ehemalige B23 gefährliche Querung, ebenso am Ortsende Burgrain, Querung der Werdenfelser Str. im Bereich Feldernkopfstr.- Martin Luther Platz /Marianne Spamer.

Am Ortsende Burgrain dürften die bereits vollzogenen Baumaßnahmen zu einer Verbesserung der Situation geführt haben. Der Kreuzungsbereich ehemalige B2/ ehemalige B23 wird im Zuge der Errichtung einer überörtlichen Radschnellverbindung angepasst.

Zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit dürfen keine Abbiegespuren wegfallen. Schutzstreifen können errichtet werden, sofern eine Mindestfahrbahnbreite von 5m zwischen den Schutzstreifen verbleibt./ Martin Dondl Sachgebietsleiter Staatliches Bauamt Weilheim.

Im Bereich der B23 sieht das Konzept die Anlage von Schutzstreifen vor.

Ergänzende Maßnahmen:

Burgstr. Nähe Islamisches Zentrum, Übergang zur Fußgängerbrücke über die Loisach: Andere Beschilderung, Warnhinweise wegen Gefahrenstelle. /Gertrude und Eckard Schükerk.

Das Konzept sieht vor, dass Radfahren im Bereich der Loisachbrücke zulässig ist. Eine Querungshilfe mit Mittelinsel begleitet von einer entsprechenden Beschilderung sollte die bestehende Situation deutlich verbessern. Realisierung wegen Bundesstraße unsicher.

Im Bereich der Breitenauerstr. (Kindergarten Garmisch) ist die Sicherheit durch diverse Maßnahmen zu erhöhen(Tempo 30 besser durchsetzen, Zebrastreifen, Errichtung eines Radweges auch für Naherholer Richtung Herrgottschrofen)./ Dr. Silvia Schrödl

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind sinnvoll, jedoch nur mit hohem baulichem Aufwand umzusetzen. Wegen der geringen Verkehrsbelastung erfolgt die Umsetzung nachgeordnet.

Das große Sicherheitsproblem im Bereich der Grundschule an der Burgstr., wird durch den vorgeschlagenen Sicherheitsstreifen im Bereich der gesamten Burgstr. entschärft./Till Rehm.

Allgemeines:

Partnachstr. im Bereich zwischen von-Brug- Str. und St.-Martin-Str. nur für Anlieger frei geben./Alexander Riehn.

Maßnahme wäre nicht angemessen und würde zudem zu Verkehrsverlagerungen führen.

Mit allen Beteiligten Anerkennung für das Radkonzept, mit dem Wunsch einer zügigen Umsetzung /Jürgen Scheiderer.

Die vollständige Umsetzung des Radwegekonzeptes im Bereich der Ortslage wird voraussichtlich mehr als sechs Jahre dauern.

Verstärkte Kontrollen der Polizei. (Fahrräder ohne funktionierende Beleuchtung bei Dunkelheit. Rücksichtsloses Befahren von Gehwegen durch Erwachsene./ Ulrich Dorsch.

Polizei entscheidet eigenständig über ihre Tätigkeiten.

Abschaffung kostenlosen Parkens Innerorts. /Stefanie Thanhäuser.

Keine Äußerung

Durchgehender Radweg entlang der Partnach./Stefanie Thanhäuser.

Wird wegen Konflikten mit Fußgänger abgelehnt.

Bahnübergänge in Verlängerung der Klammstr. sowie des Rießerseefußweges auch für Fahrräder mit Anhänger umgestalten./Stefanie Thanhäuser.

Derzeit handelt es sich hierbei um nicht ordnungsgemäße Bahnübergänge.

Ein Ausbau des Bahnübergangs in Verlängerung der Klammstr. ist beabsichtigt.

Notwendig ist eine Verbesserung des Zusammenspiels von MIV und Radfahrern. Die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer bedarf andauernder Bewusstseinsbildung und Übung. /Erich Hafner.

Stimmt.

Alltagsradfahrer nehmen eigenständige Radverkehrsinfrastrukturen gerne an, wenn für Sie dadurch keine Umwege entstehen./ Erich Hafner.

Stimmt.

Statt baulich aufwendiger Fahrradschleusen in Kreuzungsbereichen, sollten weniger aufwendige Lösungen (vorgezogene Aufstellbereiche) untersucht werden./ Erich Hafner.

Dem wird grundsätzlich zugestimmt, Einzelfallprüfung durch Fachleute erforderlich.

Bemängelt wird der schlechte Fahrbahnzustand auf vielen Nebenstraßen/Erich Hafner.

Attraktiveres Ortsbusangebot sollte Rückfallebene für nicht wetterfeste Alltagsradfahrer bilden./Erich Hafner.

Im Wohngebiet Ficht (Katzensteinstr.....), beim Überqueren der Zugspitzstr. und im weiteren Verlauf insbesondere der Archstr. sollte die Sicherheit für Radfahrer durch diverse Maßnahmen(Parkverbote, Absenkung von Hochborden, Zebrastreifen, Fußgängerampel) erhöht werden./ Dr. Silvia Schrödl.

Ein direkter Bezug zum Radverkehrskonzept ist nicht gegeben. Maßnahmen die der Sicherheit und Barrierefreiheit dienen, werden Zug um Zug umgesetzt.

Das weit verbreitete Befahren von Gehwegen durch Radfahrer sollte wirkungsvoller unterbunden werden. /Doris Knaus.

Die Kernaussage: „Innerorts wird der Radverkehr in der Regel beim Autoverkehr, also auf der Fahrbahn angesiedelt.“ wird begrüßt. Radsteifen oder Schutzstreifen sind getrennten Radwegen vorzuziehen. Tempo 30 auf Nebenstraßen ist erstrebenswert./Till Rehm.

Mehr Kontrollen; Straßenverhältnisse sind ein Graus; Für die Schwachen und Alten muss etwas getan werden./Hildegart Bort

Hinweis auf Gefahren durch stark frequentierte Grundstückszufahrten (Agip Tankstelle Burgstr.; Firma Heitz Münchner Str.) oder bei abruptem Ende eines Radweges./Marianne Spamer

Bei Umsetzung des vorliegenden Konzeptes werden diese Gefahrenstellen beseitigt. Sicherheitsbelange haben Priorität.