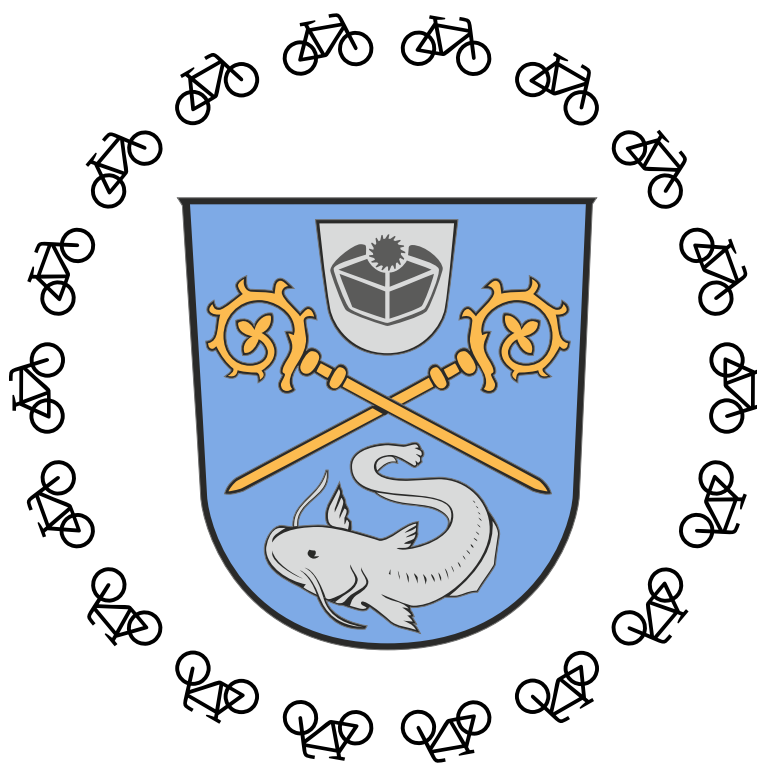


# Radverkehrskonzept für die Gemeinde Weßling



Gerhard Hippmann  
Referent für Mobilität und Verkehr

März 2025

# Inhaltsverzeichnis

Motivation und Ziel.....	3
Ausgangslage.....	4
Infrastruktur.....	7
Maßnahmen für das Alltagsradroutennetz.....	7
Maßnahmen mit Zuständigkeit bei Landratsamt oder staatlichem Bauamt.....	7
Geringfügige Maßnahmen.....	7
Fahrradabstellanlagen.....	7
Interkommunale Radwege.....	8
Oberpfaffenhofen-Unterbrunn.....	8
Weßling-Steinbach.....	8
Hochstadt-Unering.....	9
Weßling-Gilching.....	9
Unterführung an der Mitterwiese.....	9
Radschnellverbindung Weßling-Germering-München.....	10
Lückenschluss Etterschlag-Münchener/Landsberger Straße.....	10
Innerörtliche Radverkehrsanlagen.....	11
Fahrradstraße Pfarrstadel.....	11
Radroute Schule-Hort.....	11
Kreuzung Hauptstraße-Bahnhofstraße-Gautinger Straße.....	12
Alltagstauglicher Lückenschluss Argelsrieder Straße.....	12
Sonstiges.....	12
Mobilitätspunkte.....	12
Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Bahnhofstraße.....	13
Zufahrt Edeka.....	13
Richtlinien.....	13
Service/Kommunikation/Information.....	14
Jobrad.....	14
Förderung für Lastenräder und Fahrradanhänger.....	14
Reparaturstation und Schlauchautomat.....	14
Radl Werkstatt.....	14
STAdradeln.....	14
Willkommensradltouren für Neubürger.....	14
Stellplatzsatzung.....	15
Zusammenfassung und Ausblick.....	16
Anhang.....	17
Abkürzungen.....	17
Handlungsempfehlungen fahrradfreundliche Gemeinde.....	18
Maßnahmen für das Alltagsradroutennetz.....	19
Maßnahmen mit Zuständigkeit bei Landratsamt oder Straßenbauamt.....	37
Geringfügige Maßnahmen.....	55
Vorplanung Fahrradabstellanlage Bahnhof-Nordseite.....	67
Beschilderungs-/Markierungsplan Fahrradzone/-straße Pfarrstadel.....	70
Planskizzen Radverkehrsführung Kreuzung Hauptstraße-Bahnhofstraße-Gautinger Straße.....	73
Entwurf Stellplatzsatzung.....	77

# Motivation und Ziel

„Fahrradfahren ist schnell, gesund, umweltfreundlich, klimaschonend, günstig, angesagt und förderungswürdig. Bis zu 30 % der Autofahrten können durch das Fahrrad ersetzt werden.“ Mit diesen Worten fasst das Umweltbundesamt auf seiner [Webseite](#) die Vorteile und Potenziale des Radverkehrs zusammen.

Die Gemeinde Weßling ist durch ihre Lage in der Metropolregion München in besonders hohem Maße durch Kfz-Verkehr belastet. Mit 909 Kfz pro 1000 Einwohnern (Stand Anfang 2024) liegt der Motorisierungsgrad weit über dem Bundesdurchschnitt, obwohl ein umfangreiches Angebot öffentlicher Verkehrsmittel zur Verfügung steht.

Neben den oben genannten Vorteilen des Radfahrens sind für die Gemeinde Weßling zwei weitere Aspekte von besonderer Bedeutung: Erstens ermöglicht ein umfassendes und sicheres Angebot für den Radverkehr – egal ob freiwillig oder unfreiwillig – autofreien Menschen individuell mobil zu sein. So können die hohen Lebenshaltungskosten in unserer Region verringert und die soziale Teilhabe verbessert werden. Und zweitens lässt sich durch Verkehrsverlagerung vom Privatauto zum Umweltverbund der zunehmend negative Einfluss von geparkten Kfz, Garagen und Stellplätzen auf das Ortsbild mildern, sowie der Verteuerung von Wohnraum durch den Bau von Tiefgaragen entgegen wirken.

Die seit 2011 stets hervorragenden Ergebnisse bei der Mitmachaktion [STADTRADELN](#) zeigen, dass Radfahren in der Gemeinde besonders beliebt ist. Vor allem innerorts von Frühling bis Herbst wird das Fahrrad von sehr vielen Bürgern auch für Alltagsfahrten genutzt. Viel ungenutztes Potenzial gibt es allerdings noch für überörtliche Erledigungen z. B. in Gilching sowie im Winter. Bekannte Fahrradstädte belegen, dass hier noch deutlich mehr möglich ist, wenn Kommunen [entsprechend fördern und kommunizieren](#).

Am 17. März 2021 beschloss der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Energie und Mobilität den Beitritt der Gemeinde Weßling zur [Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern](#) (AGFK). Nach einer [Vorbereitung am 12. Mai 2022](#) wurde die Gemeinde aufgenommen und hat nun bis zur Hauptbereisung in 2026 Zeit zur Umsetzung von Maßnahmen (siehe Seite 18), um [als fahrradfreundliche Kommune in Bayern zertifiziert](#) zu werden. Die vorliegende Aktualisierung des [Radverkehrskonzepts von 2014](#) stellt eine dieser Maßnahmen dar und soll als Leitfaden für die weitere Radverkehrsförderung dienen.

# Ausgangslage

Das im Jahr 2016 erstellte [Konzept für ein Alltagsradroutennetz für den Landkreis Starnberg](#) wurde am 17.10.2016 einstimmig vom Kreistag beschlossen und am 25.07.2017 dem Gemeinderat vorgestellt. Die darin definierten Radrouten (Abbildung 1) stellen vollständig das Radverkehrsnetz in der Gemeinde Weßling dar. Da sie alle bedeutsamen innerörtlichen und interkommunalen Verbindungen abdecken sind darüber hinaus gehende Radrouten nicht erforderlich. Insbesondere sind die meisten Wohnstraßen der Gemeinde als 30-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, sodass sie bereits attraktiv und sicher für den Radverkehr sind und in der Regel kein Handlungsbedarf besteht.



Abbildung 1: Radrouten des Alltagsradroutennetz STA in der Gemeinde Weßling [umap.openstreetmap.de]



Abbildung 2 zeigt die derzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen im Gemeindegebiet. Sie umfassen in Summe 12135 m, davon 5615 m gemeinsame und 83 m getrennte Geh- und Radwege, 1081 m für den Radverkehr freigegebene Gehwege, 453 m einseitiger Schutzstreifen und 1346 m Fahrradstraßen. Darüber hinaus gehören 3557 m für den Kraftverkehr gesperrte Wege, welche sich in ihrer Funktion nur unwesentlich von Geh- und Radwegen unterscheiden, dem Radroutennetz an. Ein Teil dieser Infrastruktur verläuft entlang von Staats- (23,7 %), Kreis- (10,6 %) und Privatstraßen (3,9 %), sodass nicht die Gemeinde, sondern das staatliche Bauamt, das Landratsamt bzw. die Eigentümer für Planung, Bau und Unterhalt zuständig sind.

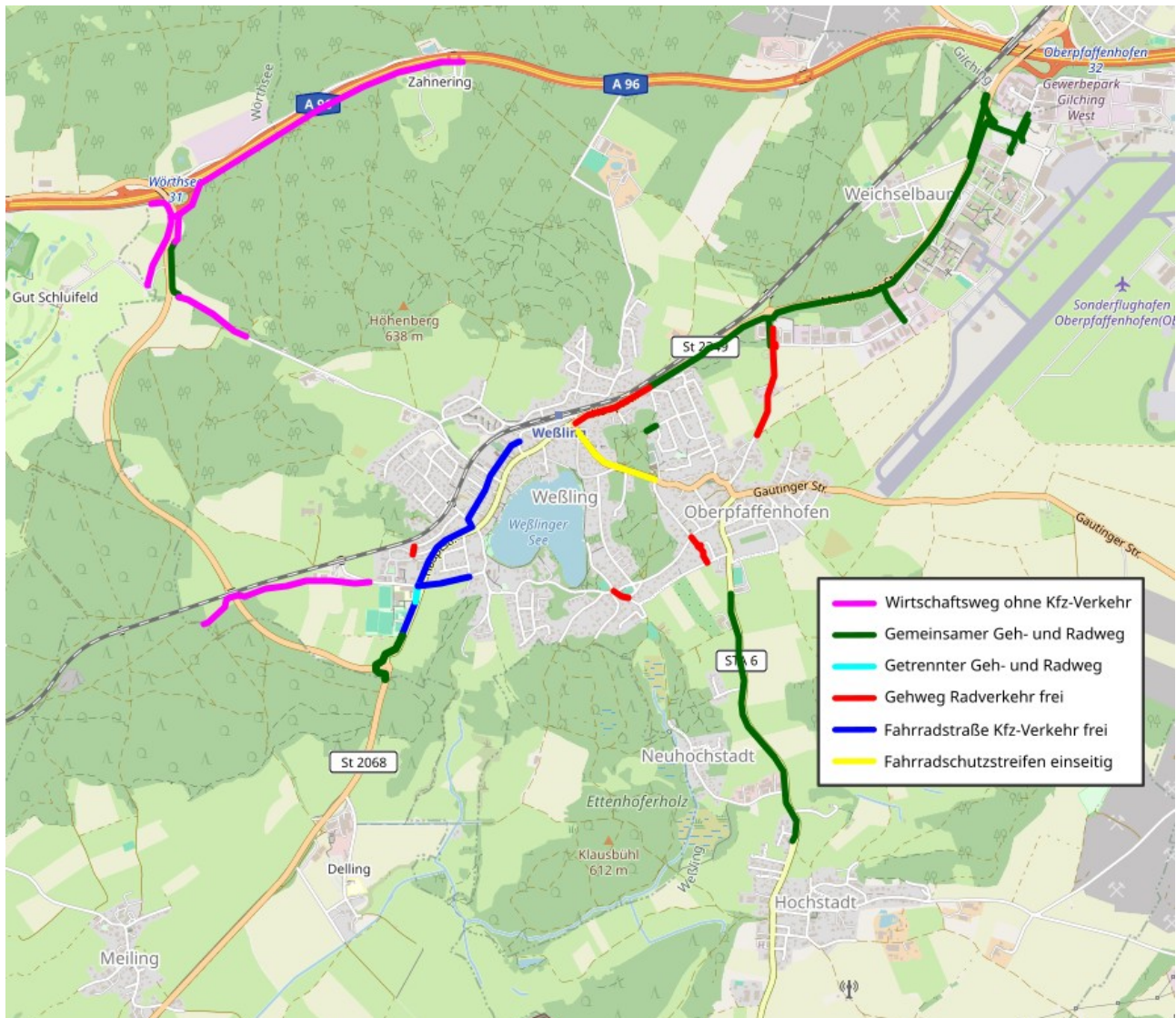


Abbildung 2: Radverkehrsanlagen in der Gemeinde Weßling [umap.openstreetmap.de]

In Abbildung 3 wird die [Radunfallkarte](#) der Gemeinde für den Zeitraum 2019 bis 2023 dargestellt. Von den insgesamt 59 erfassten Unfällen führten 47 zu leichten, zwölf zu schweren und keiner zu tödlichen Verletzungen. In elf Fällen handelte es sich um Kollisionen mit Kraftfahrzeugen. Interessant ist, dass kaum Unfallschwerpunkte erkennbar sind; die Unfallhäufigkeit korreliert im Wesentlichen mit dem Radverkehrsaufkommen. Lediglich bei Zahnering lässt sich eine Häufung feststellen, es handelt sich allerdings ausschließlich um Fahrnfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer. Im Bereich der gefährlichen Unterführung beim Dellinger Kreisel ist wider Erwarten kein Unfall erfasst.

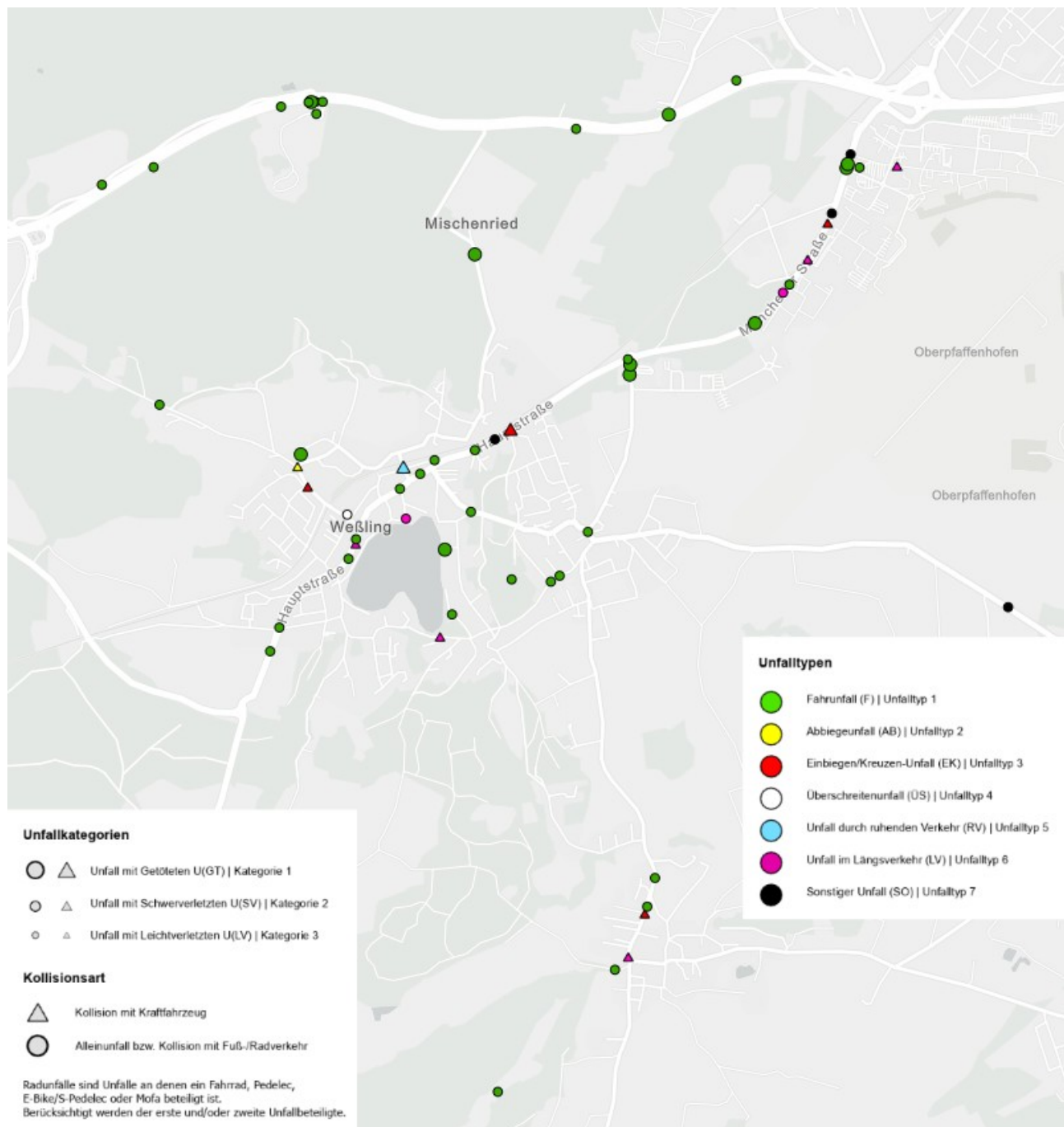


Abbildung 3: Radunfallkarte der Gemeinde Weißling für den Zeitraum 2019-2023 [baysis.bayern.de]

# Infrastruktur

## Maßnahmen für das Alltagsradroutennetz

Das Landkreis-Konzept für ein Alltagsradroutennetz enthält [17 Maßnahmen im Gemeindegebiet](#) (siehe Seite 19). Davon wurden bisher sieben (Nr. 504, 506, 508, 521, 525, 526, 527) vollständig und vier (Nr. 512, 513, 519, 520) teilweise umgesetzt. Bei den noch offenen Maßnahmen Nr. 503, 507, 514 liegt die Baulast/Zuständigkeit beim Landratsamt bzw. staatlichen Bauamt. Somit besteht für die Gemeinde noch Handlungsbedarf bei den acht Maßnahmen 501, 502, 505, 512, 513, 519, 520, 526. Auch wenn im Folgenden nur auf einen Teil dieser Maßnahmen gesondert eingegangen wird, sollten im Sinne dieses Radverkehrskonzeptes alle berücksichtigt und umgesetzt werden.

## Maßnahmen mit Zuständigkeit bei Landratsamt oder staatlichem Bauamt

Neben den Maßnahmen für das Alltagsradroutennetz wurden 19 weitere Maßnahmen identifiziert, für welche aufgrund der Baulast die Zuständigkeit nicht bei der Gemeinde, sondern beim Landratsamt oder staatlichen Bauamt liegt. Diese wurden in einem [ergänzenden Dokument](#) (siehe Seite 37) zusammengefasst, welches am 29.08.2022 (und Updates am 06.12.2023 und 18.11.2024) dem bzw. der Radverkehrsbeauftragten des Landkreises zur Verfügung gestellt wurde. Die Bearbeitung steht bei 17 Maßnahmen bislang noch aus.

## Geringfügige Maßnahmen

Geringfügige Maßnahmen, für welche aufgrund ihrer mutmaßlich niedrigen Kosten und Tragweite kein Gemeinderatsbeschluss nötig ist, werden in einer [Liste von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen](#) (siehe Seite 55) gesammelt und direkt an die Gemeindeverwaltung (Ordnungsamt, Bauamt) gemeldet. Derzeit sind 30 Maßnahmen dokumentiert, von denen 14 den Radverkehr betreffen, wovon bisher vier umgesetzt wurden.

## Fahrradabstellanlagen

In 2024 wurden die Fahrradabstellanlagen ab Bahnhof aufwändig saniert und erweitert. Seitdem stehen auf der Südseite 254 qualitativ hochwertige Abstellplätze zur Verfügung, 231 davon überdacht. In der vorliegenden [Vorplanung](#) (siehe Seite 67) sind weitere 36 Abstellplätze auf der Südseite vorgesehen, welche nach dem anstehenden Umbau des Bahnhofs realisiert werden sollen.

In einem [2013 erstellten Bedarfsgutachten des MVV](#) wurden 195 bis 230 Abstellplätze auf der Südseite und 35 bis 40 Abstellplätze auf der Nordseite der Gleise empfohlen. [Anfang 2022](#) wurde dann eine aktuelle Auslastung von 240 Abstellplätzen ermittelt und aufgrund einer Prognose bis 2030 empfohlen, 426 Abstellplätze herzustellen. Die demnach noch fehlenden 136 Abstellplätze sind im Bereich des heutigen Marktplatzes vorzusehen, wo beim Umbau ein neuer barrierefreier Zugang zum Bahnsteig hergestellt werden wird. Dabei sollten auch Mietfahrradboxen für besonders hochwertige Fahrräder realisiert werden.

Abgesehen vom Bahnhof ist die Gemeinde auch für Fahrradabstellanlagen an ihren Liegenschaften zuständig. Hier wurden in den vergangenen Jahren sukzessive viele Fortschritte erzielt. Dieses Vorgehen sollte fortgeführt werden für die ehemaligen Rathäuser Oberpfaffenhofen und Weßling, das Vereinsheim, die Kinderkrippe Vogelnest, die Kindergärten kleine Strolche und Regenbogen, das Seehäusl, die Skateranlage und den Wertstoffhof. Im [Radlständer-Vergleichstest 2021 der](#)



[Mobilitätswende](#) (Kategorie „öffentlich“) ist der Zustand dieser ungenügenden bzw. fehlenden Abstellanlagen dokumentiert.

## Interkommunale Radwege

Im Alltagsradroutennetz STA sind drei noch nicht vorhandene bzw. nicht alltagstaugliche interkommunale Radverbindungen enthalten: Oberpfaffenhofen-Unterbrunn, Weßling-Steinebach und Hochstadt-Unering. Darüber hinaus fehlt eine alltagstaugliche Verbindung nach Starnberg. Nach Gilching, Etterschlag/Inning und Seefeld/Herrsching stehen indes bereits ganzjährig sicher befahrbare Radwege zur Verfügung.

### Oberpfaffenhofen-Unterbrunn

Seit 2013 liegt eine [Vorplanung des staatlichen Bauamts](#) für einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg (GRW) entlang der St 2349 zwischen Oberpfaffenhofen und Unterbrunn vor. Die [Brücke über die St 2069](#) verfügt auf der Südseite bereits über eine entsprechende Erweiterung. Diese Maßnahme [514](#) (und 2051 auf Gautinger Flur) des ARRN hat mit 7 von 9 Punkten die höchste Priorität der überörtlichen Radwege der Gemeinde Weßling. Die Bewertung deckt sich mit der Nutzersicht, denn die Route ist für Fahrradpendler in Richtung südliches München sehr bedeutsam, durch hohes Lkw-Aufkommen auf der Staatsstraße jedoch gefährlich und unangenehm zu fahren.

In einem Gespräch mit dem staatlichen Bauamt am 09.10.2022 wurde in Aussicht gestellt, den GRW gegenüber anderen Projekten mit höherer Priorität vorzuziehen, wenn es der Gemeinde gelingt, den erforderlichen Grunderwerb mit den Eigentümern zu klären. Daher wurde von der Verwaltung eine Tabelle erstellt, in der sämtliche Grundstücke mit Eigentümern und Weglängen aufgelistet sind. Für den Fall, dass ein Eigentümer nicht zusagt, wurde neben der [südlichen](#) auch die [nördliche](#) Straßenseite erfasst, sodass das Projekt notfalls abweichend von der Vorplanung dennoch mit einer zusätzlichen Unterführung für einen Wechsel der Straßenseite ausgeführt werden kann. Außerdem wurde die Umweltbeauftragte der Gemeinde Gauting informiert und gebeten, für den weiteren Verlauf auf Gautinger Flur genauso vorzugehen. In diesem Zustand befindet sich das Projekt unverändert seit 2021. Als nächster Schritt steht die Aufnahme von Grundstücksverhandlungen an, welche allerdings nur durch den Bürgermeister bzw. die Bürgermeisterin mit Aussicht auf Erfolg durchgeführt werden können.

Da es sich um einen staatsstraßenbegleitenden GRW handelt, liegt die Baulast beim Freistaat. Bestrebungen zur Abstufung der St 2349 zu einer Kreis- oder Gemeindestraße sollten zurückgestellt werden, bis der GRW realisiert und vom Land finanziert wurde.

### Weßling-Steinebach

Der alltagstaugliche Ausbau des Feld- und Forstwegs zwischen Weßling und Steinebach (Steinebacher Weg) ist im ARRN als Maßnahme [513](#) mit 6 von 9 Punkten priorisiert, stellt also die zweitwichtigste Maßnahme für interkommunale Radwege der Gemeinde dar. Diese Route ist für Pendler aus Richtung Wörthsee von großer Bedeutung, weil es für sie keine Alternative ohne erhebliche Umwege und Steigungen gibt. Außerdem gehört sie dem Fernradweg München-Bad Wörishofen ([Ammersee-Radweg](#)) an und zählt zu den [Kreisradwanderwegen](#), ist also auch essenziell für den Freizeitradverkehr. Aus diesen Gründen ist der Steinebacher Weg im ARRN der Kategorie „Hauptnetz“ mit der zweithöchsten Netzbedeutung zugeordnet.

Im Gegensatz zu Oberpfaffenhofen-Unterbrunn und Hochstadt-Unering handelt es sich bei dieser Maßnahme nicht um einen Neubau, sondern um einen Ausbau für den Alltagsradverkehr. Denn der Steinebacher Weg existiert bereits seit mehr als 130 Jahren, ist aber [wegen unbefestigter Oberfläche nicht winterdienstgeeignet](#), und auf seinen Gefälleabschnitten besteht hohe Sturzgefahr.

Ein alltagstauglicher Ausbau kann am kostengünstigsten und mit bestmöglichen technischen Eigenschaften (Sicherheit, Rollwiderstand, Komfort, Winterdienst) durch Asphaltierung hergestellt werden. In einer umfangreichen [Studie des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern](#) wurde nachgewiesen, dass die Asphaltierung von Radwegen keine signifikant versiegelnde Wirkung hat. Um höhere Aufheizung zu vermeiden und das Landschaftsbild zu erhalten, können bitumöse Decken mit Farbbeimischungen und Splitt versehen werden. Wassergebundene Decken sind hingegen mit hohen, nicht förderfähigen Unterhaltskosten verbunden. Ein positives Beispiel gibt der alltagsradverkehrstaugliche Feld- und Forstweg zwischen Grünsink und der Westumfahrung (St 2068).

Es gab bereits mehrere Versuche, den Steinebacher Weg alltagstauglich auszubauen (Gemeinderat 28.11.2017 TOP 16, 25.01.2021 TOP 25 und 22.11.2022 TOP 24). Zuletzt scheiterte das Vorhaben trotz einer Förderzusage von 80 % (aus der [Radoffensive Bayern](#)) aufgrund mangelhafter Abstimmung der zuständigen Gemeinden, denn der Weg führt über [Wörthseer \(280 m\), Seefelder \(920 m\) und Weßlinger \(880 m, davon 150 m im Bereich der Brücke bereits asphaltiert\) Flur](#). Um die Maßnahme in Zukunft umsetzen zu können, ist daher von Beginn an auf optimale Kommunikation und Koordination der Gemeinden zu achten. Eventuell kann dafür Unterstützung durch die bayerische [Zentralstelle Radverkehr](#) angefordert werden.

## Hochstadt-Unering

Ein weiterer interkommunaler Geh- und Radweg soll entlang der Kreisstraße STA 6 zwischen Hochstadt und Unering entstehen. Eine [Vorplanung des staatlichen Bauamts](#) aus dem Jahr 2011 liegt vor. Die Priorität dieser Maßnahme [503](#) des ARRN wurde mit 4 von 9 Punkten festgelegt. Diese Verbindung hat zwar keine hohe Bedeutung für den Alltagsradverkehr, aber die Führung des Radverkehrs auf der Kreisstraße ist wegen hoher Kfz-Geschwindigkeiten problematisch.

Der Bau dieses GRW wurde am 25.10.2021 vom Kreistag beschlossen und [sollte Anfang 2024 abgeschlossen werden](#). Dieser Zeitplan konnte allerdings nicht eingehalten werden, weil nicht alle Grundstückseigentümer zum Verkauf bereit waren. Die Chance auf Umsetzung lässt sich sicherlich deutlich erhöhen, indem die Bürgermeister der Gemeinden Seefeld und Weßling in die Verhandlungen einbezogen werden. Falls auch das nicht zum Erfolg führt, sollte eine geringfügige Verlegung der Fahrbahn in Richtung Süden in Erwägung gezogen werden, sodass die betroffenen Grundstücke auf der Nordseite nicht benötigt werden.

## Weßling-Gilching

Zwischen Weßling und Gilching existiert ein voll alltagstauglicher Geh- und Radweg entlang der Staatsstraße St 2349. Darüber hinaus gehört auch der nördlich der Bahntrasse verlaufende Gilchinger Weg zum ARRN. Diese weitgehend redundante Verbindung ist für den Alltagsradverkehr jedoch verzichtbar, sodass hier bis auf Weiteres kein Handlungsbedarf besteht.

## Unterführung an der Mitterwiese

Durch den Bau der Westumfahrung wurde der [alternative Waldweg zwischen Weßling und Steinebach an der Mitterwiese unterbrochen](#). Dieser Weg gehört zwar nicht zum ARRN STA, wird aber nach wie vor intensiv von Wanderern und Freizeitradlern genutzt.

Um die Staatsstraße St 2068 zu queren müssen Radfahrer nun einen 120 m langen Abschnitt zwischen zwei Einmündungen auf der Straße fahren und anschließend links abbiegen. Dies ist lebensgefährlich, weil auf der Straße eine Geschwindigkeit von 100 km/h zugelassen ist und auf der gesamten Länge Leitplanken installiert sind. Daher wird immer wieder von Bürgern darauf hingewiesen, dass die Situation dringend entschärft werden muss.



Um eine sichere Querung zu ermöglichen, wurde bereits im Jahr 2015 vom staatlichen Bauamt eine [Unterführung für Fußgänger und Radfahrer skizziert](#). Am 23.02.2021 TOP 20 beschloss der Gemeinderat einstimmig, den Bau der Unterführung anzugehen. Der vorgesehene Wellstahldurchlass kann mit relativ geringem Aufwand hergestellt werden. Am 08.11.2021 wurden die Baukosten vom staatlichen Bauamt auf ca. 200.000 € brutto geschätzt.

Ähnlich wie beim GRW Weßling-Steinebach wird die Umsetzung dadurch erschwert, dass die Unterführung eine Verbindung zwischen den Gemeinden Weßling und Wörthsee herstellt, aber auf Seefeldler Flur liegt. Am 20.08.2021 wurde zwischen den Bürgermeistern mündlich vereinbart, dass die Kosten je zur Hälfte von den Gemeinden Weßling und Wörthsee getragen werden sollen. Allerdings stockt das Projekt bis heute, weil eine Förderung nur beantragt werden kann, wenn die Wege auf beiden Seiten gewidmet sind, was zumindest auf Weßlinger Seite noch nicht der Fall ist. Die Widmung gestaltet sich indes aufwändig, da einige kleine Flächenstücke des Weges derzeit noch nicht im Eigentum der Gemeinde sind.

## Radschnellverbindung Weßling-Germering-München

Im Jahr 2015 erstellte der [Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München](#) (PV) eine [Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen](#) in München und Umland. Dabei wurden 14 radial auf die Landeshauptstadt ausgerichtete Korridore identifiziert, davon zwei aus dem Landkreis STA. In einer vertieften Machbarkeitsstudie wurde anschließend der Korridor 11 Starnberg-Gauting-Krailling-Planegg-München näher untersucht. Allerdings wurde die [Umsetzung mittlerweile durch Ablehnung der Umlandkommunen und -landkreise verworfen](#).

Daraus entsteht für die Gemeinde die Chance, alternativ den Korridor 12 Weßling-Germering-München voranzutreiben. Diese Route ist nicht nur für den wachsenden Pendelradverkehr zwischen München und den Gewerbegebieten in Germering, Gilching und Weßling zunehmend bedeutsam, sondern auch für den Freizeitverkehr ins Fünfseenland; hier kann eine Radschnellverbindung dazu beitragen, die immer unerträglichere [Kfz-Belastung in den Seegemeinden](#) zu verringern. Idealerweise stimmen sich die Gemeinden Gilching, Seefeld, Weßling und Wörthsee mit der Stadt Germering ab und gehen gemeinsam mit dem Projekt auf den PV zu.

## Lückenschluss Etterschlag-Münchener/Landsberger Straße

Um aus Richtung Inning/Etterschlag vom Wirtschaftsweg entlang der A96 in die Gewerbegebiete astopark, Gilching süd, DLR und Argelsrieder Feld zu gelangen, müssen Radpendler derzeit einen Umweg über Grünsink oder Kfz-Straßen nördlich der Autobahn nehmen. Es existiert aber bereits ein Feldweg, der von der südlichen Autobahnbegleitstraße zu den S-Bahngleisen führt. Von dort liegt der GRW Weßling-Gilching entlang der St 2349 nur 110 m entfernt.

Falls in Zukunft konkrete Planungen für einen S-Bahnhalt in diesem Bereich aufgenommen werden, sollte hier ein Lückenschluss (Abbildung 4) für das ARRN erwogen werden. Dazu müsste eine entsprechend



Abbildung 4: Lückenschluss der Radroute Etterschlag-Gewerbegebiet Gilching süd

dimensionierte Unterführung realisiert werden, welche wahrscheinlich auf Gilchinger Flur läge.

## Innerörtliche Radverkehrsanlagen

### Fahrradstraße Pfarrstadel

Am 23.01.2028 TOP 14 beschloss der Gemeinderat die Ausweisung zweier Fahrradstraßen „Bahnhof“ und „Pfarrstadel“, sofern vom Landratsamt STA als zulässig erachtet. Da in der damals gültigen VwV StVO dafür vorausgesetzt wurde, dass der Radverkehr die „vorherrschende Verkehrsart“ ist, wurden im Juli 2019 zwei Verkehrszählungen durchgeführt, die an der Kreuzung Schulstraße/Grünsinker Straße einen Radverkehrsanteil von 65 % und an der Kreuzung Ettenhofener Straße/Obere Seefeldstraße/Prinz-Alfons-Weg von 26 % ergaben. Daraufhin wurde die Fahrradstraße „Bahnhof“ im Juli 2020 eröffnet, die Fahrradstraße „Pfarrstadel“ hingegen als unzulässig betrachtet.

Mit der StVO-Novelle 2020 [entfiel die genannte Voraussetzung](#). Seitdem darf eine Fahrradstraße ausgewiesen werden, wenn sie eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr hat. Außerdem wurde die Fahrradzone eingeführt. Daher wurde am 27.09.2022 TOP 20 erneut über eine Fahrradzone oder Fahrradstraße zwischen Ettenhofener Straße und Steinebacher Weg (siehe Seite 70) beraten, beide Maßnahmen wurden jedoch [überraschend vom Gemeinderat abgelehnt](#).

Seit der Eröffnung der neuen Grundschule im Meilinger Weg gibt es einen gewichtigen Grund mehr, die Fahrradstraße oder -zone „Pfarrstadel“ zu realisieren; denn für die meisten Schüler stellt diese Route nun den Schulweg dar. Durch die damit verbundenen Verkehrsregeln würden zur Schule und zum Sportplatz radelnde Kinder und Eltern gegenüber dem Kraftverkehr gestärkt. Außerdem gehört die Route nach wie vor dem ARRN STA, dem Ammersee-Radweg und dem Kreisradwanderweg an.

Erfahrungsgemäß funktionieren Fahrradstraßen nur dann optimal, wenn sie nicht von Durchgangs-Kfz-Verkehr genutzt werden. Dies könnte in der Fahrradstraße „Pfarrstadel“ durch eine gegenläufige Einbahnregelung oder modale Filter erreicht werden. Eine Ausweisung als Fahrradzone hätte wegen „rechts vor links“ zusätzlich eine geschwindigkeitsdämpfende und verkehrsberuhigende Wirkung und käme mit minimaler Schilderanzahl aus.

Um die Fahrradstraße „Pfarrstadel“ sicher mit dem Fahrrad befahrbar zu machen, sollte außerdem eine ebene Fahrbahnoberfläche hergestellt werden. Insbesondere sind die gereihten Pflastersteine im nordöstlichen Abschnitt sowie die gepflasterte Regenrinne an der Einmündung Dellinger Weg zu entschärfen bzw. entfernen.

### Radroute Schule-Hort

Um eine Verbindung der drei Ortsteile der Gemeinde Weßling für Radfahrer jeden Alters zu schaffen, sollte die Fahrradstraße oder -zone „Pfarrstadel“ langfristig mit Radverkehrsanlagen bis zum Hort in Hochstadt erweitert werden (Abbildung 5). Zwischen der Ettenhofener Straße und Im Kesselboden existiert bereits eine Radverbindung über den Josef-Schafele-Weg. Diese wird nach aktueller Planung über das Grundstück des gemeindlichen Wohnhauses im Kesselboden mit dem GRW Oberpfaffenhofen-Hochstadt entlang der STA 6 verbunden. Anschließend fehlt für eine sichere, auch für Kinder geeignete Radroute zwischen Schule und Hort nur noch eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung zwischen Am Drössel und dem Hort. Hierzu könnte der Gehweg entlang der Weßlinger Straße auf eine Breite von 2,5 m erweitert und für den Radverkehr freigegeben werden. Schließlich wäre eine Querungshilfe auf Höhe des Horts vorzusehen, die auch von Schulweghelfern genutzt werden kann.

## Kreuzung Hauptstraße-Bahnhofstraße-Gautinger Straße

In der Umgebung des Weßlinger Maibaums münden die Gautinger Straße und die Bahnhofstraße mit ca. 30 m Versatz in die Hauptstraße ein. Hierbei gibt es gegenwärtig zwei ungelöste Probleme der Radverkehrsführung:

- Für auf dem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg fahrende Radfahrer aus Richtung Gilching gibt es keine sinnvolle Möglichkeit, nach links in die Gautinger Straße abzubiegen.
- Auch die Querung zwischen dem Gehweg und der Bahnhofstraße ist nicht klar und sicher gelöst.



Abbildung 5: Radroute zwischen Grundschule und Hort

Für diese Schwierigkeiten wurden im Oktober 2022 Lösungen im Rahmen der [Planungswerkstatt der AGFK Bayern](#) erarbeitet. Die verschiedenen Vorschläge liegen als in ein Luftbild integrierte [Planskizzen](#) (siehe Seite 73) vor. Insbesondere die Kombination aus den Vorschlägen 1, 2b und 3 erscheint gut geeignet, um die genannten Probleme für den Radverkehr zu beseitigen. Wenn in Zukunft bauliche Änderungen in diesem Kreuzungsbereich durchgeführt werden, sollten sie unbedingt in Erwägung gezogen werden.

## Alltagstauglicher Lückenschluss Argelsrieder Straße

Am nördlichen Ende der Argelsrieder Straße, zwischen der Aldi-Einfahrt und dem GRW Weßling-Gilching, ist die Oberfläche des östlichen Geh- und Radwegs auf einem Abschnitt von ca. 40 m unbefestigt. Dadurch ist hier kein Winterdienst und somit keine ganzjährige Nutzung möglich. Die Lücke sollte durch Asphaltierung geschlossen werden, wobei wahrscheinlich Maßnahmen zur Schonung der vier angrenzenden Baumwurzeln (z. B. befahrbare Baumscheibenabdeckungen) erforderlich sind.

## Sonstiges

### Mobilitätspunkte

Der MVV arbeitet daran, sein gesamtes Einzugsgebiet [mit Mobilitätspunkten auszustatten](#). An Haltepunkten soll ein Angebot verschiedener Sharing-Verkehrsmittel geschaffen werden, um intermodale Mobilitätsketten zu ermöglichen. Unter Koordination des Landratsamts sollen im Landkreis STA in einer ersten Stufe Mobilitätspunkte eingerichtet werden, an denen zunächst nur Bikesharing angeboten wird.

In einem Letter of Intent hat die Gemeinde am 03.11.2023 Bedarf für insgesamt [vier Standorte](#) angemeldet, von denen drei (Argelsrieder Feld, DLR, Flughafen/OHB) mit je fünf und eine

(Bahnhof) mit zehn mechanischen Leihrädern ausgestattet sind. Verbindliche Bestellungen und Beschlüsse stehen noch aus.

Das Vorhaben ist zunächst nur für Pendler konzipiert, die die „letzte Meile“ zwischen den Bahnhöfen Weßling und Neugilching und ihren Arbeitsplätzen zurücklegen. Falls sich das System bewährt kann später über weitere Stationen in Oberpfaffenhofen und Hochstadt nachgedacht werden, an denen neben Bikesharing auch ein Carsharing-Angebot geschaffen werden könnte.

Unabhängig vom MVV-Projekt sollte die Gemeinde ihre Bushaltestellen nicht nur mit Warthäuschen, sondern auch mit Fahrradabstellanlagen ausstatten. Diese einfachste und kostengünstigste Form von Mobilitäts-Hubs macht die Bewältigung der letzten Meile mit dem eigenen Fahrrad attraktiv.

## **Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Bahnhofstraße**

Die Bahnhofstraße ist derzeit als Einbahnstraße mit Freigabe für den Radverkehr ausgewiesen. Die Zulassung des Radverkehrs in Gegenrichtung ist essenziell, weil es in der Umgebung des Bahnhofs das höchste Radverkehrsaufkommen in der Gemeinde gibt; außerdem verläuft hier die Route Gilching-Herrsching, die im ARRN der Kategorie „überregionale Entwicklungsachse“ mit der höchsten Netzbedeutung zugeordnet ist. Allerdings widerspricht der aktuelle Zustand der VwV StVO zu Zeichen 220 „Einbahnstraße“ 4 IV, nach der die zulässige Höchstgeschwindigkeit in diesem Fall nicht mehr als 30 km/h betragen darf.

Im Bereich des Bahnhofs gibt es ein besonders hohes Fußverkehrsaufkommen und die bauliche Gestaltung orientiert sich am Shared-Space-Konzept. Für diese Situation bietet sich die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (20-Zone) an, eine übliche und bewährte Lösung für Bahnhofsvorplätze (z. B. in Starnberg).

## **Zufahrt Edeka**

Von der als Fahrradstraße ausgewiesenen Schulstraße führt ein Zugang für Fuß- und Radverkehr zum Edeka-Markt. Hier gibt es ein entsprechend sehr hohes Radverkehrsaufkommen. Im Jahr 2018 wurde dafür eine Bordsteinabsenkung mit Leitsystem für Sehbehinderte hergestellt. Dennoch gibt es bislang zwei offene Probleme:

Erstens fehlt eine barrierefreie Gestaltung mit Nullabsenkung für mobilitätseingeschränkte Menschen, welche auch für den Radverkehr von Vorteil wäre. Zweitens ist beim Ausfahren in die Schulstraße die Sicht in Richtung Bahnhof durch eine Hecke stark eingeschränkt; hier könnte ein Verkehrsspiegel am gegenüberliegenden Strommast Sichtverbindung zum Fahr- und Fußverkehr herstellen.

## **Richtlinien**

Die [Empfehlungen für Radverkehrsanlagen](#) (ERA) der FGSV enthalten wissenschaftlich fundierte Gestaltungsregeln für Radverkehrsinfrastruktur und sollten für Neuerungen und Änderungen als verbindlich angesehen werden. Ferner sollten bei Straßenbauprojekten stets die [Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen](#) (E Klima 2022) Beachtung finden.



# Service/Kommunikation/Information

## Jobrad

Das in 2022 eingeführte Fahrradleasing mit Entgeltumwandlung (Jobrad) für Mitarbeiter der Gemeindeverwaltung und -kitas wurde gut angenommen und ist vor dem Hintergrund des aktuellen Fachkräftemangels eine wertvolle Vergünstigung zur Mitarbeitergewinnung und -bindung. Auf dieser Basis kann sich die Verwaltung zum zertifizierten fahrradfreundlichen Arbeitgeber weiterentwickeln. Der Prozess wird auf der Webseite [www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de](http://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de) detailliert beschrieben.

## Förderung für Lastenräder und Fahrradanhänger

Am 15.06.2021 beschloss der Gemeinderat ein Förderprogramm für Lastenräder (max. 500 €) und Fahrradanhänger (max. 150 €), das in den Jahren 2021 und 2022 angeboten und gerne genutzt wurde. Allerdings wurde es im Jahr 2023 aufgrund der angespannten Haushaltslage ausgesetzt. Da sich Lastenräder und Fahrradanhänger besonders dazu eignen, Autofahrten bzw. Autos zu ersetzen, sollte das Programm möglichst bald wieder angeboten werden.

## Reparaturstation und Schlauchautomat

Seit 2016 steht am S-Bahnhof Weßling eine [Fahrrad-Reparaturstation](#) zur Verfügung. Diese sollte um einen vom Kommunalunternehmen KUGW betriebenen [Schlauchautomat](#) erweitert werden, sodass in der Gemeinde jederzeit Fahrradschläuche erworben werden können. Außerdem muss die Funktionsfähigkeit der Reparaturstation und insbesondere deren Luftpumpe regelmäßig geprüft und bei Bedarf wiederhergestellt werden. Falls Reparaturstation und Schlauchautomat in Zukunft an einen anderen Standort verlegt werden, sollte eine Überdachung als Witterungsschutz vorgesehen werden um den Wartungsaufwand zu reduzieren.

## Radl Werkstatt

Nicht zuletzt weil es in der Gemeinde kein Fahrradfachgeschäft gibt, hat sich die Radl Werkstatt als Repair Café für Fahrräder etabliert. Diese Institution unter dem Dach der Nachbarschaftshilfe sollte erhalten werden, indem weiterhin geeignete Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden.

## STAdtradeln

Seit 2011 nimmt die Gemeinde Weßling an der jährlich stattfindenden Radlaktion STADTRADELN des Klimabündnis teil. Es hat sich gezeigt, dass die Kombination aus spielerischem Team-Wettbewerb und dreiwöchigem Aktionszeitraum die Teilnehmer zu einer nachhaltigen Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens motivieren kann. Aus Sicht der Gemeinde stellt das STAdtradeln eine einfach umzusetzende und sehr kostengünstige Möglichkeit dar, das Radfahren zu fördern.

## Willkommensradltouren für Neubürger

Es ist bekannt, dass Menschen am ehesten ihr Mobilitätsverhalten umstellen, wenn sie in eine neue Umgebung ziehen und daher neue Routinen etablieren. Deshalb sind Willkommensradltouren für Neubürger, bei denen der neue Wohnort gemeinsam mit Einheimischen erfahren wird, eine erfolgversprechende Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs.

In der Gemeinde Weßling wurden in den vergangenen Jahren immer wieder



Willkommensradltouren, teilweise mit Beteiligung des Bürgermeisters, angeboten. Neubürger wurden darüber durch einen Flyer im Einwohnermeldeamt informiert. Dieses Angebot sollte weitergeführt und optimiert werden, um mehr Interessierte für eine Teilnahme zu gewinnen.

## **Stellplatzsatzung**

Die gemeindliche Stellplatzsatzung ist ein wichtiger Treiber für die Autonutzung, weil diese durch ein wachsendes Angebot an Kfz-Stellplätzen in unmittelbarer Nähe von Gebäuden immer attraktiver wird. Dieser Effekt sollte auch zur Radverkehrsförderung genutzt werden, indem die Satzung um die Herstellung von Fahrradabstellplätzen erweitert wird. Außerdem kann eine teilweise Wandlung von Kfz-Stellplätzen zu Fahrradabstellplätzen vorgesehen werden. Über einen entsprechenden Satzungsentwurf wurde bereits im Ausschuss für Ortsentwicklung und Kommunalaufgaben am 30.11.2021 beraten (siehe Seite 77), die Einführung steht allerdings noch aus.

## **Zusammenfassung und Ausblick**

Das vorliegende Radverkehrskonzept stellt die Radverkehrssituation in der Gemeinde Weßling Anfang 2025 dar. Davon ausgehend werden konkrete Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Service, Kommunikation und Information entwickelt, welche den Radverkehr attraktiver und sicherer machen können. Hierbei wird auf eine Vielzahl von vorliegenden Vorplanungen, Planskizzen, Entwürfe und Maßnahmenansammlungen verwiesen, welche im Anhang zusammengestellt sind. Gegebenenfalls wird auch auf die behördliche oder politische Vorgeschichte und Beschlusslage der empfohlenen Maßnahmen eingegangen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass für eine optimale Förderung des Radverkehrs viele kleine und wenige größere Maßnahmen umgesetzt werden sollten. Da letztere in der Baulast von Landkreis oder Bundesland stehen oder stark gefördert werden, ist der finanzielle Aufwand überschaubar. Für eine rasche und vollständige Realisierung wird es daher in erster Linie auf den politischen Willen im Gemeinderat und die Priorisierung in der Verwaltung ankommen.

# Anhang

## Abkürzungen

ARRN	Alltagsradroutennetz
GRW	Geh- und Radweg
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
STA	Landkreis Starnberg
StVO	Straßenverkehrsordnung
TOP	Tagesordnungspunkt
VwV	Verwaltungsvorschrift

# Handlungsempfehlungen fahrradfreundliche Gemeinde

Wie im Abschnitt Motivation und Ziel ausgeführt strebt die Gemeinde Weßling eine Zertifizierung als [fahrradfreundliche Kommune in Bayern](#) an. Als Ergebnis der [Vorbereitung am 12. Mai 2022](#) stellte die Bewertungskommission zwei Listen mit bereits positiven Punkten sowie Handlungsempfehlungen aus:

Positiv	Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Voraussetzungen für Radverkehr, kurze Wege</li> <li>• hohes Engagement in Politik und Verwaltung</li> <li>• personell und fachlich gut aufgestellt: ehrenamtlicher Radverkehrsbeauftragter, <b>Ansprechpartner in der Verwaltung</b></li> <li>• regelmäßig Jour fixe, <b>zusätzlich jährliche Abstimmung in größerer Runde mit staatl. Bauamt, ADFC etc.</b></li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit und Service               <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Neubürgerradtour</li> <li>◦ STADTRADELN</li> <li>◦ Repair Café</li> <li>◦ Flyer (<b>Lastenradförderung, Neubürgerradtour</b>)</li> </ul> </li> <li>• <b>kommunale Förderung für Lastenfahrräder</b></li> <li>• Angebot Jobrad für Mitarbeitende</li> <li>• <b>monatliche Sofortmaßnahme zur Verbesserung des Radverkehrs</b></li> <li>• Vorbildfunktion des Bürgermeisters</li> <li>• bevorrechtigte Fahrradstraße</li> <li>• einseitiger Schutzstreifen</li> <li>• Durchlässigkeit von Sackgassen gekennzeichnet</li> <li>• <b>Miteinander-Weg am See</b></li> <li>• Planungen für Abstellanlagen am Bahnhof (Bike &amp; Ride Initiative)</li> <li>• <b>Überarbeitung der Stellplatzsatzung</b></li> <li>• Bordsteinabsenkungen</li> <li>• Jahresprogramm mit Fahrrad-Aktionen</li> <li>• Ideen und Lösungsmöglichkeiten für Verbesserungen des Radverkehrs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsförderung (nicht zu detailliert auf einzelne Maßnahmen ausrichten, eher abstrakt halten, kann sich z. B. an Leitbild orientieren)</b></li> <li>• Radverkehrskonzept fortschreiben und um Netzplanung ergänzen; <b>Vorstellung des Konzepts im Gemeinderat</b></li> <li>• bei Fortschreibung des Konzepts/Netzplanung auch innerörtliche Ziele wie beispielsweise die neue Schule berücksichtigen</li> <li>• <b>Erhebung des Radverkehrsanteils (z. B. durch Haushaltsbefragung) und Beschluss zum Anstieg des Radverkehrsanteils (Empfehlung: 5%-Punkte in 5-7 Jahren)</b></li> <li>• <b>Winterdienstplan für Radverkehr an Netzplanung anpassen und veröffentlichen</b></li> <li>• wegweisende Beschilderung (FGSV) unter Einbindung der zuständigen Stellen kritisch überprüfen</li> <li>• <b>Internetauftritt der Gemeinde mit Informationen zum Alltagsradverkehr füllen</b></li> <li>• öffentliche Fahrradabstellanlagen ausbauen und in ihrer Qualität verbessern (keine Felgenklemmer)</li> <li>• <b>verkehrsrechtliche Beschilderung überprüfen, insbesondere „Gehweg/Radfahrer frei“ (ggf. Markierung von Piktogrammen)</b></li> <li>• <b>Anbringung einer Schieberinne für Fahrräder an den Treppen zum Bahngleis</b></li> </ul>

Anfang 2025 noch nicht bzw. nicht mehr erfüllte Maßnahmen sind durch Rotmarkierung gekennzeichnet. Für die voraussichtlich in 2026 stattfindende Hauptbereisung besteht offenbar noch großer Handlungsbedarf.

## **Maßnahmen für das Alltagsradroutennetz**



# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

<b>Nr.:</b> 501	<b>Kategorie:</b> besondere Gefahrenstelle
-----------------	--

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Abknickende Vorfahrtsstraße südlich der A96	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
Weßling, Weßling	Gemeinde Weßling		70

<b>Mangel/Problem</b>
unübersichtlicher Knotenpunkt; hohe Geschwindigkeiten



<b>Maßnahme</b>
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit; Verdeutlichung des Knotenpunktbereiches

<b>Priorisierung</b>
Sofortmaßnahme

<b>Grobkostenschätzung</b>
ca. netto EURO 6.000

<b>Bemerkungen</b>

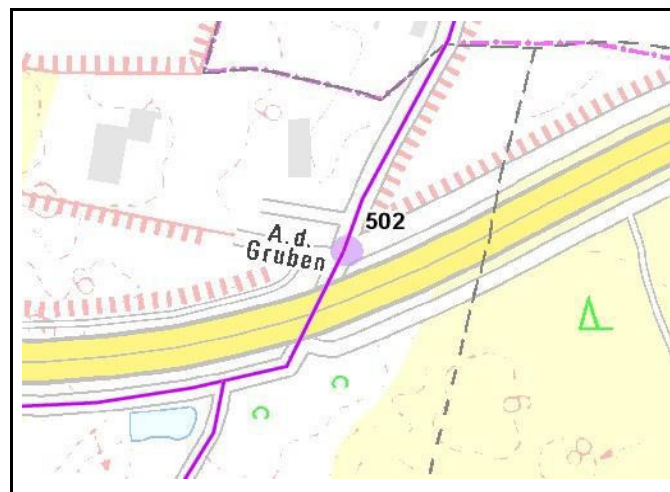
# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

<b>Nr.:</b> 502	<b>Kategorie:</b> Querungsdefizit
-----------------	-----------------------------------

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Unterführung nördlich A 96	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
Weßling, Weßling	Gemeinde Weßling	1.800 bis 2.500	100

<b>Mangel/Problem</b>
unübersichtlicher Knotenpunkt, teilweise ungenügende Sichtverhältnisse



<b>Maßnahme</b>
Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes

<b>Priorisierung</b>			
	Netzbedeutung	3	Punkte
	Verkehrssicherheit	1	Punkte
	Maßnahme	2	Punkte
	<b>Gesamt</b>	<b>6</b>	<b>Punkte</b>

<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	50.000
----------------------------	----------------	--------

<b>Bemerkungen</b>
Anpassen der Kurvenradien und Herstellung eines ausreichenden Sichtfeldes; Prüfung der Änderung der Vorfahrtsregelung

# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

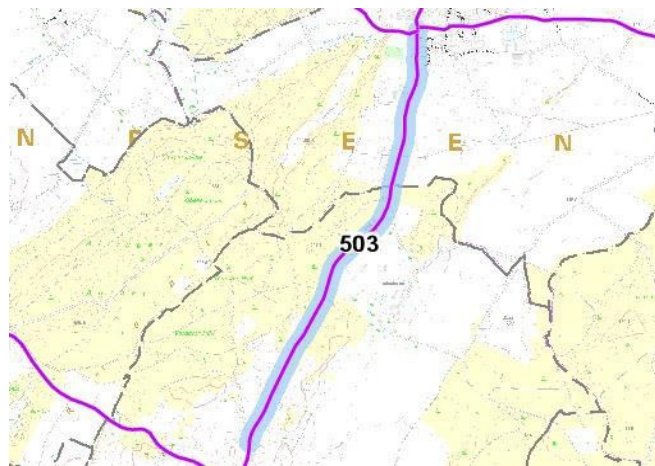
<b>Nr.:</b> 503	<b>Kategorie:</b> Netzlücke - Baumaßnahme
-----------------	---

Lage	Von	Bis	Länge [m]
STA 6, Hochstadter Str./Weßlinger Str.	Ortsausgang Unering	Ortseingang Hochstadt	2.754

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
Weßling, Hochstadt / Seefeld, Unering	Landkreis Starnberg	2.200	100

## Mangel/Problem

fehlendes Angebot für den Radverkehr



## Maßnahme

Anlage eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweges

## Priorisierung

Netzbedeutung	0	Punkte
Verkehrssicherheit	1	Punkte
Maßnahme	3	Punkte
<b>Gesamt</b>	<b>4</b>	<b>Punkte</b>

## Grobkostenschätzung

ca. netto EURO 826.000

## Bemerkungen

Die Gemeinde Seefeld verweist in ihrer Stellungnahme (29.04.2016) auf die hohen Kosten, die fehlende Grundstücksverfügbarkeit und die geringer Netzbedeutung. Die Umsetzung der Maßnahme ist grundsätzlich erstrebenswert, aber nicht realistisch und öffentlich vertretbar.

# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

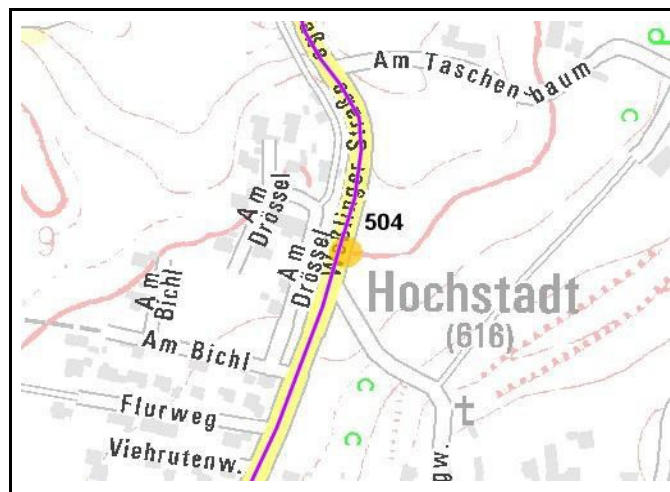
<b>Nr.:</b> 504	<b>Kategorie:</b> besondere Gefahrenstelle
-----------------	--

Lage	Von	Bis	Länge [m]
STA 7, Höhe Am Drössel	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
Weßling, Hochstadt	Landkreis Starnberg	1.800 bis 2.500	100

## Mangel/Problem

ungesicherte Absperrpfosten aus Beton (gegenüber Parkplatzzufahrt); Übergang des Radverkehrs auf die Fahrbahn



## Maßnahme

Sicherung des Übergangs zwischen Radweg und Fahrbahnführung

## Priorisierung

Sofortmaßnahme

## Grobkostenschätzung

ca. netto EURO 20.000

## Bemerkungen



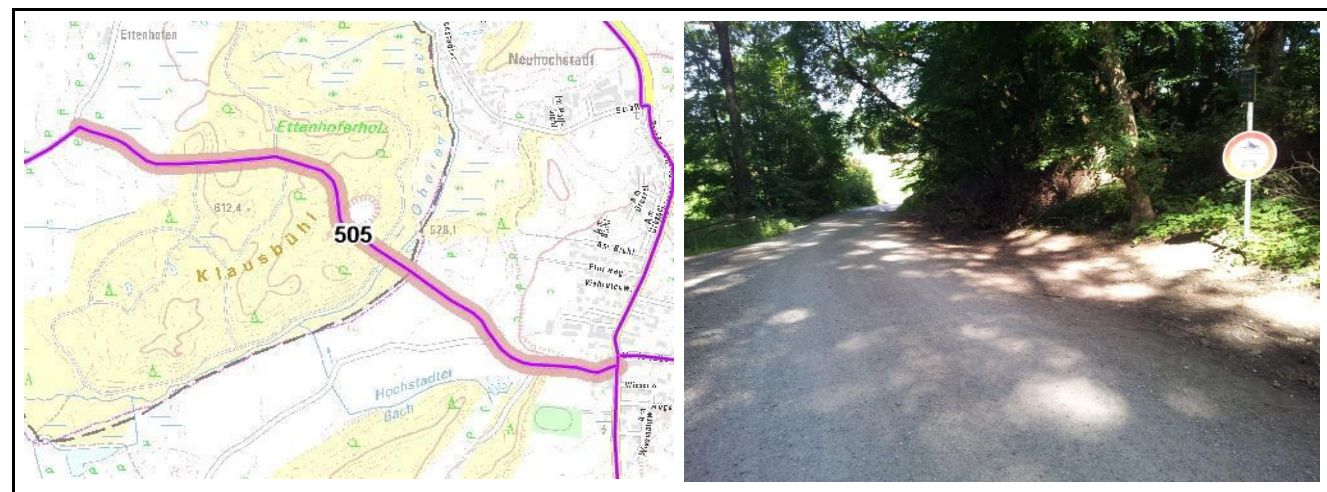
# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

<b>Nr.:</b> 505	<b>Kategorie:</b> Oberflächenmangel
-----------------	-------------------------------------

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Feldweg	Weßlinger Straße (STA 6)	Ettenhofener Straße	1.459

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
Seefeld, Meiling / Weßling, Hochstadt	Gemeinde Seefeld		Kfz nicht zugelassen

<b>Mangel/Problem</b> geschotterter Weg
--



<b>Maßnahme</b> Oberfläche verbessern (Material auftragen und verfestigen)
---

<b>Priorisierung</b>			
	Netzbedeutung	0	Punkte
	Verkehrssicherheit	0	Punkte
	Maßnahme	1	Punkte
	<b>Gesamt</b>	<b>1</b>	<b>Punkte</b>

<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	36.000
----------------------------	----------------	--------

<b>Bemerkungen</b>
--------------------



# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

<b>Nr.:</b> 506	<b>Kategorie:</b> fehlende/unzureichende Furtmarkierung
-----------------	---

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Hauptstraße (St 2068), Abzw. Nelkenweg	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
Weßling, Weßling	StBa WM	15.200	50

<b>Mangel/Problem</b> fehlende Furtmarkierung
--



<b>Maßnahme</b> Markierung einer Furt, geringer Aufwand
--

<b>Priorisierung</b>  Sofortmaßnahme
--

<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	1.000
----------------------------	----------------	-------

<b>Bemerkungen</b>
--------------------

# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

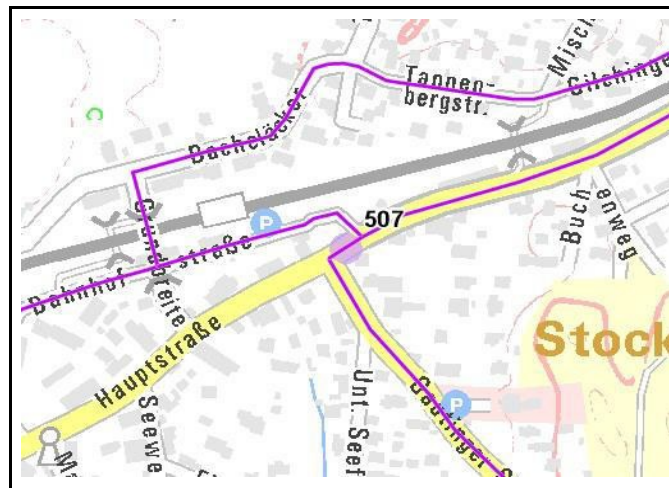
<b>Nr.:</b> 507	<b>Kategorie:</b> Querungsdefizit - hoher baulicher Aufwand
-----------------	---

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Hauptstr. (St 2068) / Gautinger Str. (St 2349) / Bahnhofstr.	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
Weßling, Weßling	StBa WM	< 4.000	50

## Mangel/Problem

fehlendes Angebot für den Radverkehr am Knotenpunkt



## Maßnahme

Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer

## Priorisierung

Netzbedeutung	2	Punkte
Verkehrssicherheit	0	Punkte
Maßnahme	2	Punkte
<b>Gesamt</b>	<b>4</b>	<b>Punkte</b>

## Grobkostenschätzung

ca. netto EURO 50.000

## Bemerkungen

Im Zuge der Planungen der Gemeinde im Zusammenhang mit der Abstufung der Hauptstraße zu prüfen.

# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

<b>Nr.:</b> 508	<b>Kategorie:</b> fehlende/unzureichende Furtmarkierung
-----------------	---

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weßlinger Str. (STA 6) / Neuhochstädter Str.	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
Weßling, Hochstadt	Landkreis Starnberg	2.200	100

<b>Mangel/Problem</b>
unzureichende Sichtfelder; unzureichende Furtmarkierung



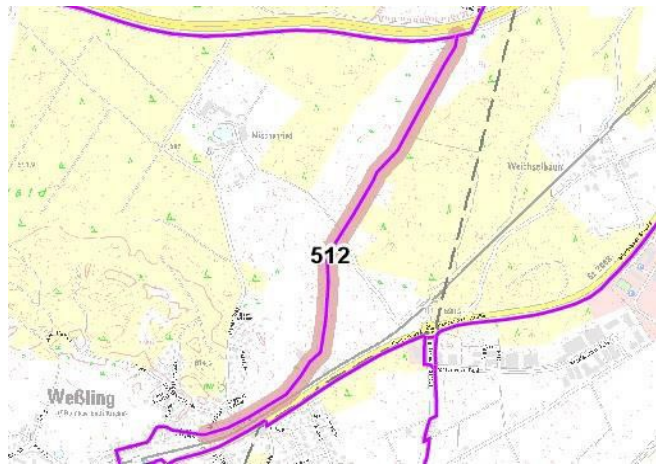

<b>Maßnahme</b>
Markierung einer Furt (ggf. Roteinfärbung)

<b>Priorisierung</b>
Sofortmaßnahme

<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	2.000
----------------------------	----------------	-------

<b>Bemerkungen</b>
Der Bewuchs ist konstant zurückzuschneiden.

# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

<b>Nr.:</b> 512	<b>Kategorie:</b> Oberflächenmangel		
<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Gilchinger Weg	Unterführung A 96	Mischenrieder Weg	1.825
<b>Gemarkung</b>	<b>Baulastträger*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
Weßling, Weßling	Gemeinde Weßling		Kfz nicht zugelassen
<b>Mangel/Problem</b> unebene Oberfläche, teils mit Grasbewuchs			
			
<b>Maßnahme</b> Oberfläche verbessern (Material auftragen und verfestigen)			
<b>Priorisierung</b>			
		Netzbedeutung	1 Punkte
		Verkehrssicherheit	0 Punkte
		Maßnahme	1 Punkte
		<b>Gesamt</b>	<b>2 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>			
		ca. netto EURO	46.000
<b>Bemerkungen</b>			





# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

<b>Nr.:</b> 513	<b>Kategorie:</b> Oberflächenmangel
-----------------	-------------------------------------

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Waldweg von Weßling nach Steinebach	Ortstafel Weßling, Steinebacher Weg	Am Steinberg	2.079

<b>Gemarkung</b>	<b>Baulastträger*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
Wörthsee, Steinebach a. Wörthsee / Seefeld, Meiling / Weßling, Weßling	Gemeinde Wörthsee	> 4.000	100

<b>Mangel/Problem</b>
abschnittsweise unbefestigt

<b>Maßnahme</b>
Oberfläche verbessern (Material auftragen und verfestigen)

<b>Priorisierung</b>			
	Netzbedeutung	2	Punkte
	Verkehrssicherheit	3	Punkte
	Maßnahme	1	Punkte
	<b>Gesamt</b>	<b>6</b>	<b>Punkte</b>

<b>Grobkostenschätzung</b>		
	ca. netto EURO	52.000

<b>Bemerkungen</b>
In der Stellungnahme der Gemeinde Wörthsee wird dieser Maßnahme eine sehr hohe Bedeutung zugeordnet. Die Geschwindigkeit und der DTV geben die Kennwerte der St 2068 wieder.

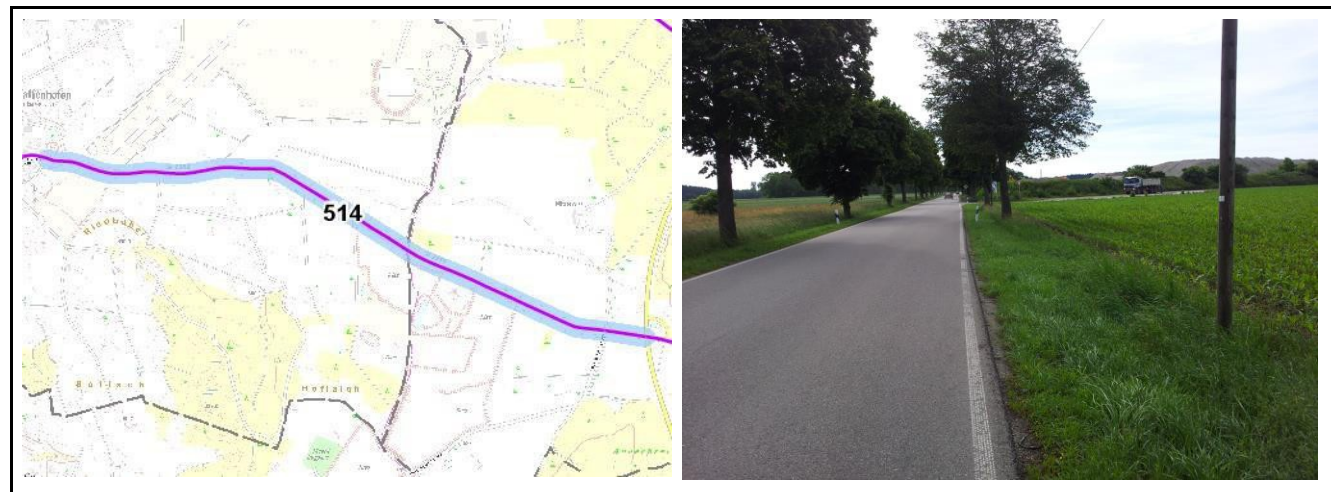
# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

<b>Nr.:</b> 514	<b>Kategorie:</b> Netzlücke - Baumaßnahme
-----------------	---

Lage	Von	Bis	Länge [m]
St 2349, Gautinger Str.	Hochweg	St 2069	3.065

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
Weßling, Oberpfaffenhofen / Gauting, Unterbrunn	StBa WM	2.700	100

<b>Mangel/Problem</b>
fehlendes Angebot für den Radverkehr



<b>Maßnahme</b>
Anlage eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweges

<b>Priorisierung</b>		
	Netzbedeutung	2 Punkte
	Verkehrssicherheit	2 Punkte
	Maßnahme	3 Punkte
	<b>Gesamt</b>	<b>7 Punkte</b>

<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	920.000
----------------------------	----------------	---------

<b>Bemerkungen</b>
Laut Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes Weilheim befindet sich die Maßnahme bereits in der Planung. In Zusammenhang mit Maßnahme 2051.

# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

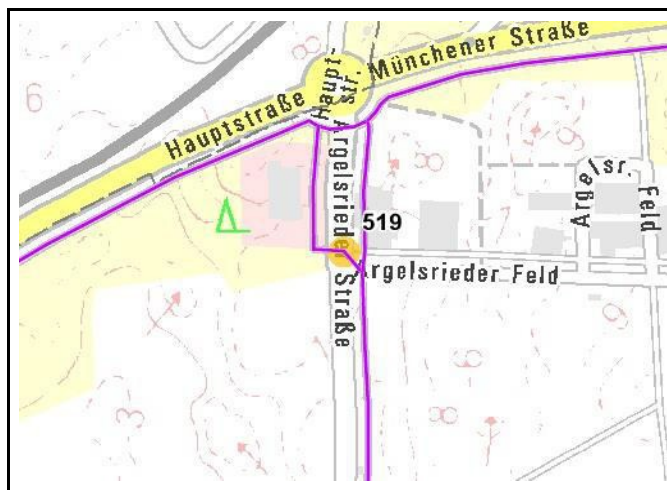
<b>Nr.:</b> 519	<b>Kategorie:</b> Beschilderungsmangel
-----------------	--

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Argelsrieder Straße/Argelsrieder Feld	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
Weßling, Oberpfaffenhofen	Gemeinde Weßling	< 4.000	50

## Mangel/Problem

ungesicherte Querung im Verlauf des gemeinsamen Geh- und Radweges, diese wird an der Querungsstelle ausgesetzt und anschließend weitergeführt



## Maßnahme

Anlage einer Querungshilfe über die Querungsstellen, Entfernen des Zusatzzeichens StVO 1012-31

## Priorisierung

Sofortmaßnahme

## Grobkostenschätzung

ca. netto EURO 30.000

## Bemerkungen

# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

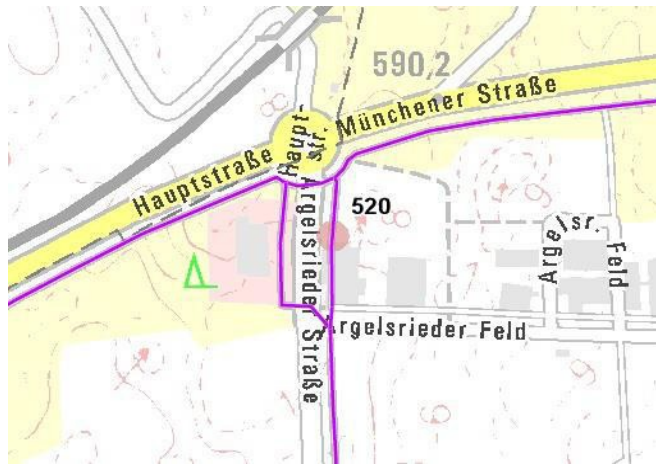

<b>Nr.:</b> 520	<b>Kategorie:</b> Oberflächenmangel
-----------------	-------------------------------------

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Argelsrieder Straße	Zufahrt Aldi-Markt	St 2068	

<b>Gemarkung</b>	<b>Baulastträger*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
Weßling, Oberpfaffenhofen	Gemeinde Weßling	< 4.000	50

**Mangel/Problem**

geschotterter Weg; fehlende Furtmarkierung an der Zufahrt Aldi-Markt

**Maßnahme**

Oberfläche verbessern (Material auftragen und verfestigen, 2,50 m Breite); Markierung einer Furt (ggf. Roteinfärbung)



<b>Priorisierung</b>	Netzbedeutung	2	Punkte
	Verkehrssicherheit	0	Punkte
	Maßnahme	1	Punkte
	<b>Gesamt</b>	<b>3</b>	<b>Punkte</b>

<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	2.000
----------------------------	----------------	-------

**Bemerkungen**



# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

<b>Nr.:</b> 521	<b>Kategorie:</b> besondere Gefahrenstelle		
<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Münchner Str./Zufahrt DLR	-	-	
<b>Gemarkung</b>	<b>Baulastträger*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
Weßling, Oberpfaffenhofen	StBa WM		
<b>Mangel/Problem</b> unzureichende Furtmarkierung			
 			
<b>Maßnahme</b> Aufpflasterung und gestalterische Betonung der Zweirichtungsfurt			
<b>Priorisierung</b>  Sofortmaßnahme			
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	15.000
<b>Bemerkungen</b> Das DLR plant in Zusammenarbeit mit dem Staatlichen Bauamt eine LSA (vgl. Stellungnahme Staatliches Bauamt, 15. Juni 2016).			

# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

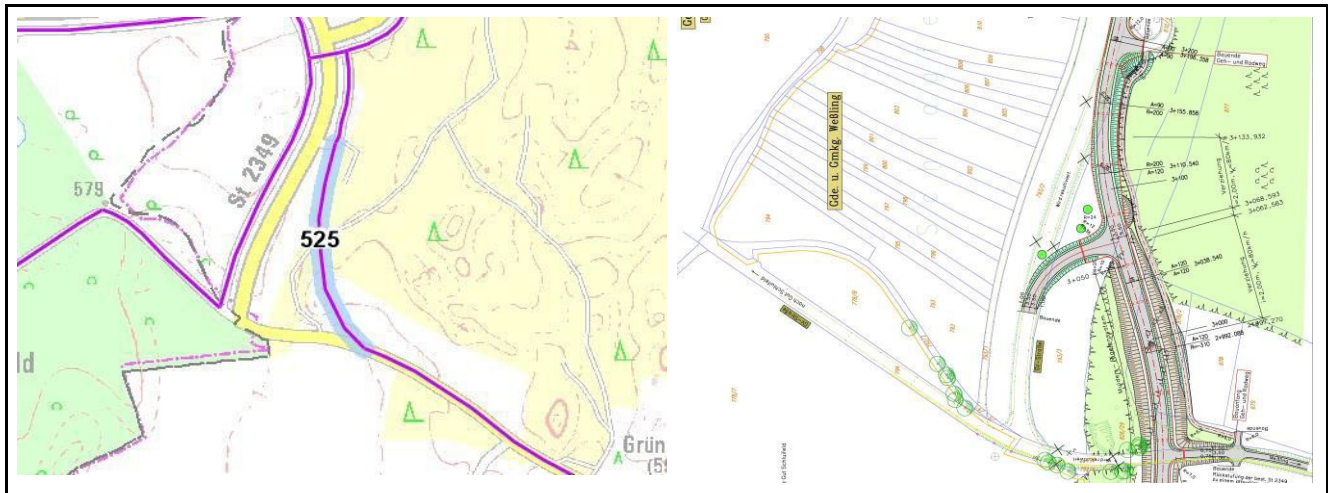
<b>Nr.:</b> 525	<b>Kategorie:</b> Netzlücke - Baumaßnahme
-----------------	---

Lage	Von	Bis	Länge [m]
St 2349	Grünsinker Str.	St 2348	301

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
Weßling, Weßling	StBa WM	1.800 bis 2.500	100

## Mangel/Problem

fehlendes Angebot für den Radverkehr



## Maßnahme

Anlage eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweges

## Priorisierung

Netzbedeutung	2	Punkte
Verkehrssicherheit	1	Punkte
Maßnahme	3	Punkte
<b>Gesamt</b>	<b>6</b>	<b>Punkte</b>

## Grobkostenschätzung

ca. netto EURO 90.000

## Bemerkungen

Die Maßnahme ist planfestgestellt und befindet sich derzeit in der Umsetzung (Umfahrung Weßling). Die Anlage einer Querungsmöglichkeit in Verlängerung der Grünsinker Str. i.R. Golfplatz ist darin nicht enthalten. (Planausschnitt: Staatliches Bauamt Weilheim, Lageplan St 2068 BAB A96 - Herrsching, Umfahrung Weßling)

# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

<b>Nr.:</b> 526	<b>Kategorie:</b> Beschilderungsmangel
-----------------	--

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Steinebacher Weg / Meilinger Weg	-	-	

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
Weßling, Weßling	Gemeinde Weßling		Kfz nicht zugelassen

<b>Mangel/Problem</b>
Hauptachse des Radverkehrs ist untergeordnet



<b>Maßnahme</b>
Bevorrechtigung des Radverkehrs (Verkehrszeichen) in Nord-Süd-Relation prüfen

<b>Priorisierung</b>
Sofortmaßnahme

<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	200
----------------------------	----------------	-----

<b>Bemerkungen</b>

# Maßnahmenkataster Alltagsradoutennetz Landkreis Starnberg

<b>Nr.:</b> 527	<b>Kategorie:</b> besondere Gefahrenstelle
-----------------	--

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Unterführung / St 2068 (Dellinger Höhe)			

Gemarkung	Baulastträger*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
Weßling, Weßling	StBa WM	1.800 bis 2.500	100

<b>Mangel/Problem</b>
unzureichende Breiten im Zuge der Zu- und Ausfahrten und unzureichende Sichtverhältnisse führen zu Konflikten zwischen den Radfahrern



<b>Maßnahme</b>
Markierung einer Mittellinie zur Richtungstrennung; weitere Einschränkungen der Sichtbeziehungen durch Bewuchs sind zu vermeiden

<b>Priorisierung</b>
Sofortmaßnahme

<b>Grobkostenschätzung</b>
ca. netto EURO 1.000

<b>Bemerkungen</b>
Eine bauliche Umgestaltung der Unterführung ist zu diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich.

## **Maßnahmen mit Zuständigkeit bei Landratsamt oder Straßenbauamt**

Stand 18.11.2024



# Problem 1

**Priorität: hoch**

## Lage

[St 2349 GRW-Unterführung bei Claude-Dornier-Straße](#)

## Mangel/Problem

Zu geringer Kurvenradius in abschüssiger Zufahrt auf Weßlinger Seite.



## Bemerkungen

Ganzjährig stark frequentierter Alltagsradweg mit hohem Fußverkehrsaufkommen. Bei Schneeglätte oder verschmutzter Fahrbahn hohe Sturzgefahr in engen Kurven. Daher umgeht ein großer Teil der Radfahrer:innen die Unterführung und quert die St 2349 ungeschützt ca. 240 m weiter südlich.

Siehe auch [Handlungsleitfaden Radverkehr](#) und [RADar!](#)

## Status

offen

## Problem 3

**Priorität:** mittel

### Lage

[St 2349 GRW Weißling-Gilching](#)

### Mangel/Problem

Keine Begrenzungslinien in kurvigen Abschnitten.

### Bemerkungen

Bei schlechten Sichtbedingungen erhöhen Begrenzungslinien besonders in Kurven die Sicherheit von Fuß- und Radverkehr.

Siehe auch [Handlungsleitfaden Radverkehr](#)

### Status

offen



## Problem 4

**Priorität: mittel**

### Lage

[St 2349 GRW-Querung über Claude-Dornier-Straße](#)

### Mangel/Problem

Zu hohe Bordsteinkanten.

### Bemerkungen

Abschrägung ist nur bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten wirksam. Ertüchtigung für Radverkehr, Geh- und Sehbehinderte durch [getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe](#).

Siehe auch [Handlungsleitfaden Radverkehr](#) und [RADar!](#)

### Status

offen



## Problem 5

**Priorität: niedrig**

**Lage**

[St 2349 Ampel DLR-Zufahrt](#)

### Mangel/Problem

Ampel schaltet GRW-Signal auf rot wenn Fahrzeug auf Linksabbiegespur in Richtung Weichselbaum detektiert wird.



### Bemerkungen

In diesem Fall sollte GRW-Signal grün und Kfz-Signale der DLR-Zufahrt rot bleiben.

Siehe auch [RADar!](#)

### Status

offen



## Problem 6

**Priorität: niedrig**

### Lage

[St 2349/Hauptstraße Querung auf Höhe Nelkenweg](#)

### Mangel/Problem

- Ortseinwärts steht VZ 138 „Radverkehr“ mit 150 m zu weit von der Querungsstelle entfernt.
- Ortsauswärts fehlt VZ 138.



### Bemerkungen

Seit Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht queren ortseinwärts fahrende Radfahrer:innen auf Höhe der Einmündung Nelkenweg. Für räumlich zusammenhängende Wahrnehmung von Beschilderung und Gefahrenstelle sollte Abstand zwischen 50 m und 100 m betragen (wie bei [Querungsstelle St 2349 in Unterbrunn](#)).

### Status

offen



## Problem 7

**Priorität: niedrig**

### Lage

St 2349/Hauptstraße  
zwischen Gautinger Straße  
und Nelkenweg

### Mangel/Problem

Vorrang für Fußverkehr  
und  
Schrittgeschwindigkeit für  
Radverkehr durch  
Beschilderung VZ 239  
„Gehweg“ mit ZZ 1022-10  
„Radverkehr frei“.



### Bemerkungen

Vorschlag des ADFC-Vertreters der AGFK Bewertungskommission: Nicht benutzungspflichtiger Geh- und Radweg durch Entfernen der Beschilderung und Aufbringen von Bodenpiktogrammen wie VZ 240 „Gemeinsamer Geh- und Radweg“.

Aus Sicht der Gemeinde besteht aus folgenden Gründen kein Änderungsbedarf:

- Wegen hohem Fußverkehrsaufkommen ist es hier angebracht, Fußgänger:innen Vorrang zu gewähren.
- Selbstbewusste bzw. eilige Radfahrer:innen können die Fahrbahn benutzen.
- Die Bodenmarkierung ist je nach Witterung schwer erkennbar und ihre Bedeutung kennt nur ein sehr kleiner Teil der Verkehrsteilnehmer:innen.
- Die aktuelle Regelung hat sich seit Jahren bewährt.

Stattdessen schlagen wir vor, in diesem Abschnitt Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn anzubringen, um zu verdeutlichen, dass Radfahren auf der Straße erlaubt ist.

### Status

offen

## Problem 8

**Priorität:** mittel

**Lage**

Hauptstraße Ampel Gautinger Straße

### Mangel/Problem

Aus der Gautinger Straße in Richtung Gilching einbiegende Verkehrsteilnehmer:innen übersehen häufig die direkt an die Einmündung grenzende Ampel und überfahren sie bei Rotlicht.



### Bemerkungen

Lebensgefahr für querende Fußgänger:innen. Eventuell sorgt VZ 131 „Lichtzeichenanlage“ mit ZZ 1000-21 „Vorankündigung, rechtsweisend“ für Abhilfe.

Siehe auch [RADar!](#)

### Status

offen

## Problem 9

**Priorität: hoch**

### Lage

[St 2068 GRW-Unterführung bei Delling](#)

### Mangel/Problem

- Zu geringe Kurvenradien und zu schmale Fahrbahn in abschüssigen Zufahrten.
- Sehr schlechte Sicht durch direkt an die Unterführung angrenzende Kurven und Verschattung.
- Zu schmale Unterführung (3,5 m abzüglich je 0,5 m auf beiden Seiten für nutzlose, für mehrspurige Fahrräder und Anhänger gefährliche Bordsteine).
- Zu überwindender Höhenunterschied wird durch unnötig starkes Gefälle in der Unterführung vergrößert.



### Bemerkungen

Radfahrer:innen berichten von lebensgefährlichen Unfällen. Die Gefahren können durch folgende Maßnahmen mit überschaubarem Aufwand reduziert werden:

- Änderung der Trassierung, sodass auf beiden Seiten 15 m lange Geraden in die Unterführung führen. Verbreiterung der Fahrbahn in den Zufahrten von 2,5 m auf 3,5 m. Ausgeprägtere Kurvenüberhöhungen zur Verminderung der Rutschgefahr bei Nässe oder Schneeglätte.
- Verringerung des Gefälles in der Unterführung und der nördlichen Zufahrt durch Aufschütten.
- Ersetzen der breiten durch schmale Bordsteine (siehe z. B. [vorbildliche GRW-Unterführung bei Sankt Gilgen](#)).

Maßnahme Nr. 527 des Alltagsradroutennetzes Landkreis Starnberg. Siehe auch [Handlungsleitfaden Radverkehr](#) und [RADar!](#)

### Status

offen

## Problem 10

**Priorität:** mittel

**Lage**

[St 2068 GRW Grünsink-Etterschlag](#)

### Mangel/Problem

Keine Begrenzungslinien in kurvigen Abschnitten.

### Bemerkungen

Bei schlechten Sichtbedingungen erhöhen Begrenzungslinien besonders in Kurven die Sicherheit von Fuß- und Radverkehr.

Siehe auch [Handlungsleitfaden Radverkehr](#) und [RADar!](#)

### Status

offen





# Problem 11

**Priorität: mittel**

**Lage**

[St 2349/Gautinger Straße innerorts](#)

**Mangel/Problem**

Teilweise stark beschädigte Fahrbahnoberfläche.

**Bemerkungen**

Straßenschäden insbesondere auch auf dem Fahrradschutzstreifen. Im Abschnitt zwischen Adelbergweg und Riedgasse sollten Fahrradpiktogramme aufgebracht werden.

Siehe auch [RADar!](#)

**Status**

Schäden teilweise behoben, ansonsten offen





## Problem 12

**Priorität:** mittel

### Lage

[STA 6/Hochstadter Straße Beginn](#)  
[GRW Oberpfaffenhofen-Hochstadt](#)

### Mangel/Problem

Bordsteinabsenkung mit 3,0 m zu schmal.

### Bemerkungen

Absenkung ist insbesondere für mehrspurige Fahrräder und Anhänger zu schmal, weil sie aufgrund des Gefälles in Richtung Süden mit hohen Geschwindigkeiten in spitzen Winkeln überfahren wird. Verbreiterung um 2,0 m nach Süden, sodass Querungshilfe leichter nutzbar wird und somit höhere Akzeptanz erfährt.

Siehe auch [RADar!](#)

### Status

offen



## Problem 13

**Priorität: niedrig**

**Lage**

[STA 6/Hochstadter Straße](#)  
[Querungshilfe](#)

**Mangel/Problem**

- Ortseinwärts steht VZ 138 „Radverkehr“ mit 150 m zu weit von der Querungsstelle entfernt.
- Ortsauswärts fehlt VZ 138.



**Bemerkungen**

Für räumlich zusammenhängende Wahrnehmung von Beschilderung und Gefahrenstelle sollte Abstand zwischen 50 m und 100 m betragen (wie bei [Querungsstelle St 2349 in Unterbrunn](#)).

**Status**

offen

## Problem 14

**Priorität: niedrig**

**Lage**

[STA 6 GRW Oberpfaffenhofen-Hochstadt](#)

### Mangel/Problem

- Bushaltestelle Waldsiedlung ist als GRW beschildert.
- ZZ 1000-31 „Beide Richtungen“ auf linksseitigem GRW überflüssig.



### Bemerkungen

- An den Übergängen GRW-Bushaltestelle VZ 240 „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ und ZZ 1012-31 „Ende“ beschildern.
- Auf linksseitigem GRW (in Richtung Norden) ZZ 1000-31 entfernen.
- Auf rechtsseitigem GRW (in Richtung Süden) ZZ 1000-31 hinzufügen.
- Insgesamt sind fünf ZZ 1000-31 zu entfernen und ein ZZ 1000-31 sowie zwei ZZ 1012-31 hinzuzufügen.

### Status

offen

## **Problem 16**

**Priorität: hoch**

### **Lage**

[St 2349 Oberpfaffenhofen-Unterbrunn](#)

### **Mangel/Problem**

Straßenbegleitender GRW Oberpfaffenhofen-Unterbrunn fehlt.

### **Bemerkungen**

Maßnahme Nr. 514 des Alltagsradroutennetzes Landkreis Starnberg. Siehe auch [RADar!](#)

### **Status**

offen

## **Problem 17**

**Priorität: mittel**

### **Lage**

[STA 6 Hochstadt-Unering](#)

### **Mangel/Problem**

Straßenbegleitender GRW Hochstadt-Unering fehlt.

### **Bemerkungen**

Maßnahme Nr. 503 des Alltagsradroutennetzes Landkreis Starnberg. Siehe auch [RADar!](#)

### **Status**

offen



## Problem 18

**Priorität:** hoch

**Lage**

[St2068 GRW Ortsausfahrt Weißling](#)  
[Richtung Delling](#)

**Mangel/Problem**

Starke Bodenwelle

**Bemerkungen**

Sturzgefahr insbesondere bei  
Begegnungsverkehr.

**Status**

offen



## Problem 19

**Priorität: hoch**

### Lage

[St 2349 GRW-Unterführung bei Claude-Dornier-Straße](#)

### Mangel/Problem

Geröll in Kurve mit geringem Radius in abschüssiger Zufahrt auf Weißlinger Seite.



### Bemerkungen

Ganzjährig stark frequentierter Alltagsradweg mit hohem Fußverkehrsaufkommen. Hohe Sturzgefahr durch Geröll von Trampelpfad/Abkürzung zum angrenzenden Parkplatz. Nutzung unterbinden oder Oberfläche befestigen.

Siehe auch [RADar!](#)

### Status

offen

## **Geringfügige Maßnahmen**

Offene Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, die den Radverkehr betreffen, Stand Februar 2025.

# Gemeinde Weißling: Verkehrsinfrastruktur-Maßnahme 8

**Priorität: hoch**

## Lage

[Geh- und Radweg zwischen Grünsink und Etterschlag](#)

## Mangel/Problem

Hohe Unfallgefahr durch zwei dünne Absperrpfosten am Ende von Gefällestrecken. Sehr gefährlich insbesondere für in der Gruppe Radfahrende.

## Maßnahme

- Absperrpfosten an den Enden entfernen.
- Neuen gut sichtbaren Absperrpfosten mit Warnmarkierung [an der höchsten Stelle des Geh- und Radwegs](#) anbringen.

## Bemerkungen

- Der [Absperrpfosten](#) muss für den Winterdienst herausnehmbar und abschließbar sein. Er soll einen Durchmesser von ca. 100 mm, eine Höhe von max. 900 mm (besser wäre 800 mm) haben und hochreflektierend ausgeführt sein, sodass er auch nachts gut sichtbar ist und Kollisionen mit Fahrradlenkern vermieden werden.
- Die Warnmarkierung soll taktil wahrnehmbar ausgeführt werden, [wie für das Alltagsradroutennetz im Landkreis Starnberg \(Zweirichtungsradweg\) empfohlen](#).





# Gemeinde Weißling: Verkehrsinfrastruktur-Maßnahme 12

**Priorität: mittel**

## Lage

[Steinebacher Weg: Verschwenkungen zu Überführung St2068](#)

## Mangel/Problem

Hohe Sturzgefahr für Radfahrer durch Steine, die durch land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge vom Bankett auf die Fahrbahn geschleudert werden.

## Maßnahme

Bankett auf den Innenseiten der Kurven ([hier](#) rot markiert) durch Pflaster- oder Rasengittersteine befestigen.

## Bemerkungen

Bankettbefestigung mit Pflastersteinen siehe z. B. [Zufahrt Hohenrainäcker](#), mit Rasengittersteinen siehe z. B. [Mischenrieder Weg](#). Zuständigkeit wurde bei Besuch im StBA am 09.10.2020 geklärt.





# Gemeinde Weßling: Verkehrsinfrastruktur-Maßnahme 13

Priorität: niedrig

## Lage

Waldwege zwischen Nelkenweg, Buchenweg und Gautinger Straße (Stocket)

## Mangel/Problem

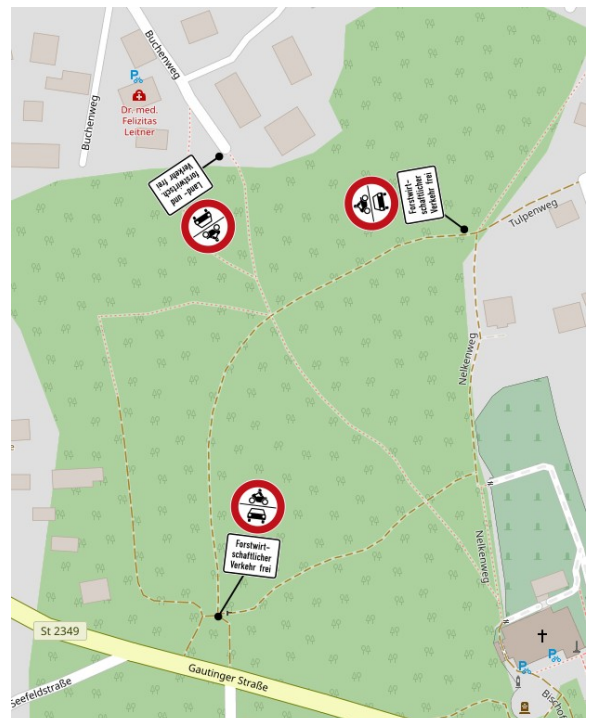
Inkonsistente Beschränkung des Fahrverkehrs.

## Maßnahme

- Zufahrt Nelken-/Tulpenweg: Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ ersetzen durch Verkehrszeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ mit Zusatzzeichen 1026-37 „Forstwirtschaftlicher Verkehr frei“.
- Zufahrt Gautinger Straße: Verkehrszeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ mit Zusatzzeichen 1026-37 „Forstwirtschaftlicher Verkehr frei“ aufstellen.

## Bemerkungen

Zufahrt Buchenweg ohne Änderung.



# Gemeinde Weßling: Verkehrsinfrastruktur-Maßnahme 14

**Priorität: mittel**

## Lage

Südliches Ende des Geh- und Radwegs zwischen Grünsink und Etterschlag

## Mangel/Problem

Doppel-S-Trassierung mit sehr kleinen Kurvenradien. Dadurch häufiges Befahren des Banketts, Steine auf der Fahrbahn und erhebliche Sichtbehinderungen.

## Maßnahme

Innenbereich der südöstlichen Kurve (in etwa) wie skizziert asphaltieren.

## Bemerkungen

Flurstück ist Eigentum der Gemeinde Weßling (vorsichtshalber noch einmal prüfen). Tragfähigkeit für Winterdienst und landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlich. Oberfläche und Höhenprofil möglichst glatt bzw. eben. Elektroleitung zur Schranke beachten.



# Gemeinde Weßling: Verkehrsinfrastruktur-Maßnahme 19

**Priorität: mittel**

## Lage

[Feldweg entlang des südöstlichen Flugplatzzauns](#)

## Mangel/Problem

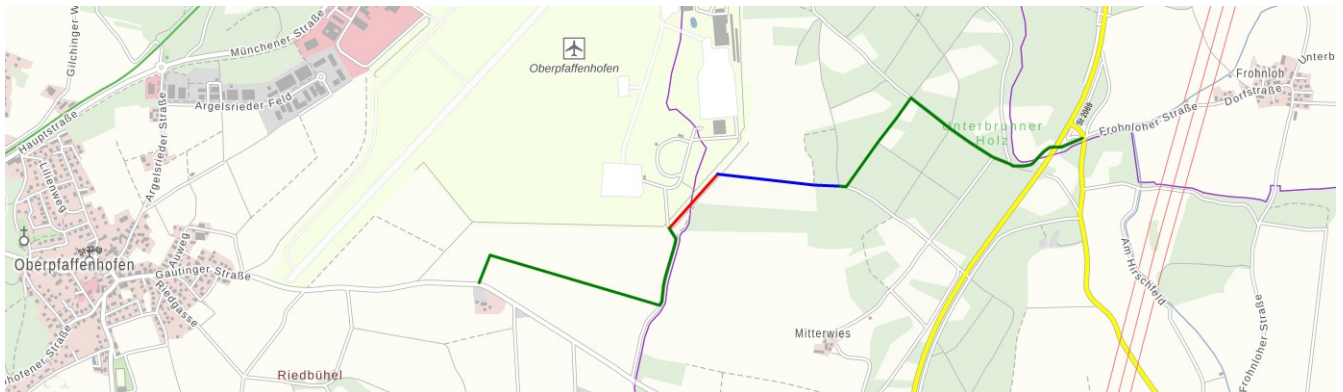
Behinderung und Gefährdung von Radfahrern durch stark unebene Fahrbahnoberfläche.

## Maßnahme

Ebene wassergebundene Oberfläche herstellen (wie z. B. Feldweg zwischen Sauwiese und Milchweg).

## Bemerkungen

Provisorische Radroute für Fahrradpendler über Frohnloh nach München. Bei einem Abstimmungsgespräch am 9.12.2021 zwischen Bürgermeister Sturm und Bürgermeisterin Kössinger wurde vereinbart, dass die Gemeinde Weßling den 300 m langen Feldweg entlang des Flugplatzzauns (rot) und die Gemeinde Gauting den anschließenden Abschnitt zum Unterbrunner Holz (blau) ertüchtigt.





# Gemeinde Weißling: Verkehrsinfrastruktur-Maßnahme 21

Priorität: mittel

## Lage

Gemeindestraße neben A96 auf Höhe Zahnering

## Mangel/Problem

Beschilderung inkorrekt bzw. inkonsistent:

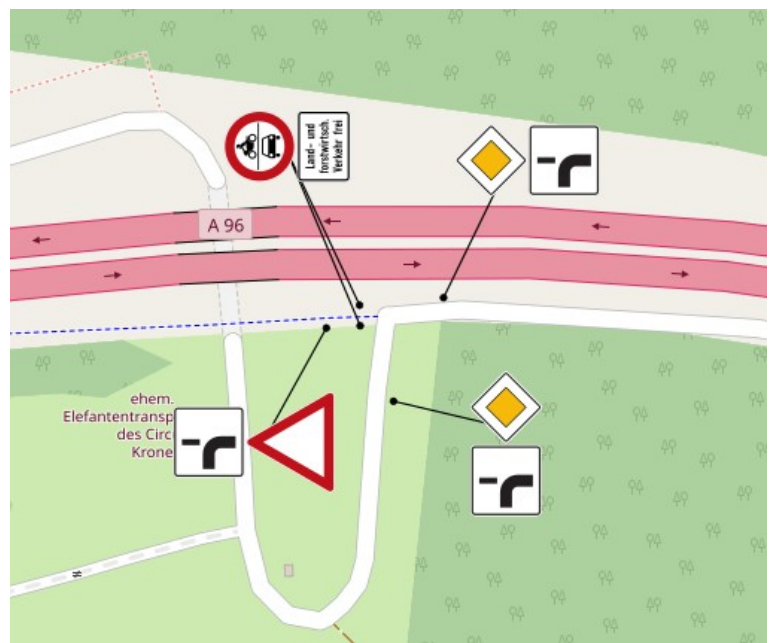
- Vorfahrt nicht vollständig geregelt
- Verkehrszeichen 267 „Verbot der Einfahrt“ ohne Einbahnstraße
- Verkehrszeichen 240 „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ inkonsistent zu Gegenrichtung

## Maßnahme

- Beschilderung wie in Beschilderungsplan herstellen
- Unterbrochene Leitlinie für abknickende Vorfahrt markieren

## Bemerkungen

Zusatzzeichen „Amphibienwanderung“ kann nicht mit Vorschriftzeichen, sondern nur mit Gefahrzeichen (z. B. VZ 101 „Gefahrstelle“) kombiniert werden. Alternativ/besser kann alleine VZ 101-24 „Amphibienwanderung“ verwendet werden. In jedem Fall ist ein eigener Mast außerhalb des Einmündungsbereichs erforderlich.





# Gemeinde Weßling: Verkehrsinfrastruktur-Maßnahme 23

**Priorität: mittel**

## Lage

Gehweg zwischen Ettenhofener Straße und Kesselboden

## Mangel/Problem

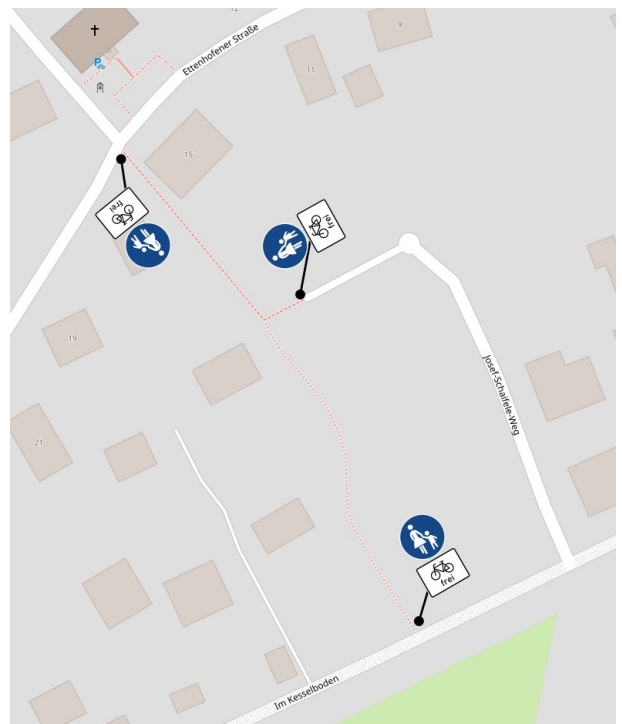
- Für die geringe Breite ungeeignete Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg
- Unfallgefahr für Radverkehr durch Sperrpfosten und Gefälle

## Maßnahme

- Verkehrszeichen 240 „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ ersetzen durch 239 „Gehweg“ mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ (Schildgröße 1 ist hier ausreichend)
- Sperrpfosten entfernen

## Bemerkungen

Durch Verkehrszeichen 239 haben Fußgänger Vorrang und Radfahrer dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Sperrpfosten sind hier entbehrlich, weil der Weg zu schmal für Kfz ist.



# Gemeinde Weßling: Verkehrsinfrastruktur-Maßnahme 25

**Priorität: mittel**

## Lage

Argelsrieder Straße im Bereich Ortseinfahrt  
Oberpfaffenhofen

## Mangel/Problem

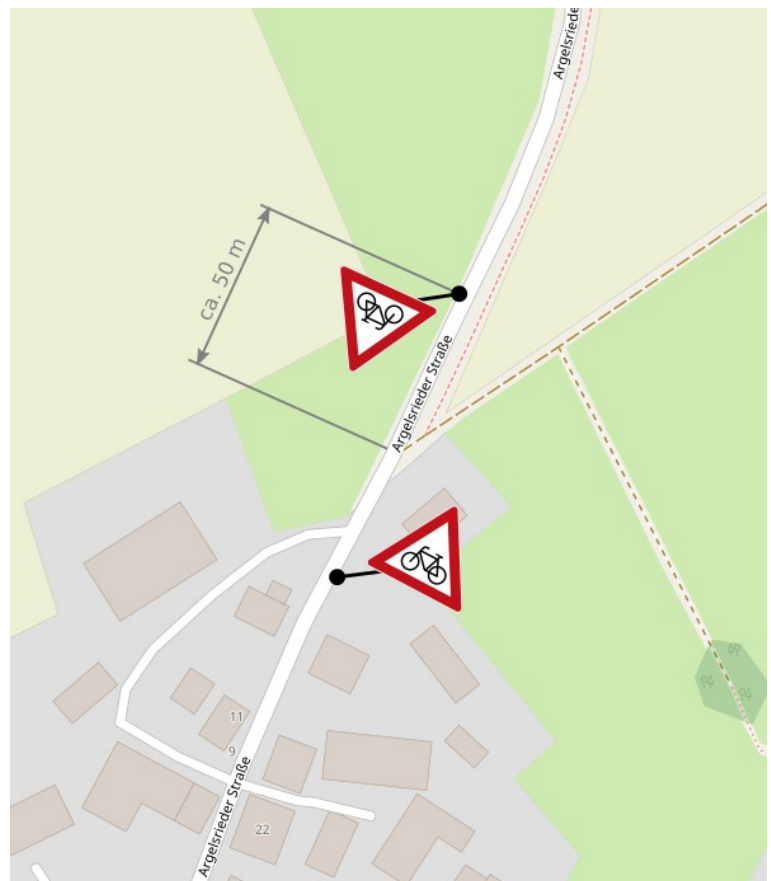
Einseitiger Radweg endet ohne Querungshilfe

## Maßnahme

Beschilderung der Querungsstelle mit VZ [138-10 „Radverkehr“](#)

## Bemerkungen

- Schild in Richtung ortsauswärts an Laternenmast (rechts im Foto)
- Schild in Richtung ortseinwärts an neuen Mast ca. 50 m vor Radwegende



# Gemeinde Weißling: Verkehrsinfrastruktur-Maßnahme 27

**Priorität: niedrig**

## Lage

Hauptstraße bei der Einmündung  
Nelkenweg/Lilienweg

## Mangel/Problem

Straßennamenschilder  
(Hauptstraße/Münchener Straße) sind nur  
in Richtung Straße, aber nicht in Richtung  
Geh- und Radweg beschriftet.

## Maßnahme

Beschriftung auf beiden Seiten herstellen.

## Bemerkungen

Straßennamen müssen auch vom Geh- und Radweg aus ablesbar sein.





# Gemeinde Weßling: Verkehrsinfrastruktur-Maßnahme 29

**Priorität: mittel**

## Lage

Zugang von der [Schulstraße](#) zum Edeka-Markt, [Grünsinker Straße 6a](#)

## Mangel/Problem

Bordsteinabsenkung und Leitsystem nicht geeignet für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen) sowie Radverkehr.

## Maßnahme

Herstellung einer [getrennten ungesicherten Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe](#) für Gehbehinderte (0 cm) und Sehbehinderte (6 cm).

## Bemerkungen

- Relativ hohes Aufkommen mobilitätseingeschränkter Personen durch altersgerechtes Wohnhaus gegenüber ([Hauptstraße 48](#)), sehr hohes Radverkehrsaufkommen durch Fahrradstraße.
- Die Nullabsenkung sollte auf der südwestlichen Hälfte des Zugangs (im Bild links) vorgesehen werden, sodass sich für den Radverkehr eine etwas bessere Sichtbeziehung in die nordöstliche Schulstraße (im Bild nach rechts) ergibt.
- Vorbildliches Ausführungsbeispiel einer getrennten ungesicherten Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe:





# Gemeinde Weißling: Verkehrsinfrastruktur-Maßnahme 30

**Priorität: mittel**

## Lage

Bahnhofstraße zwischen Maibaum und Hausnummer 3 (Friseur)

## Mangel/Problem

Fehlende Geschwindigkeitsbeschränkung für Einbahnstraße mit in Gegenrichtung zugelassenem Radverkehr

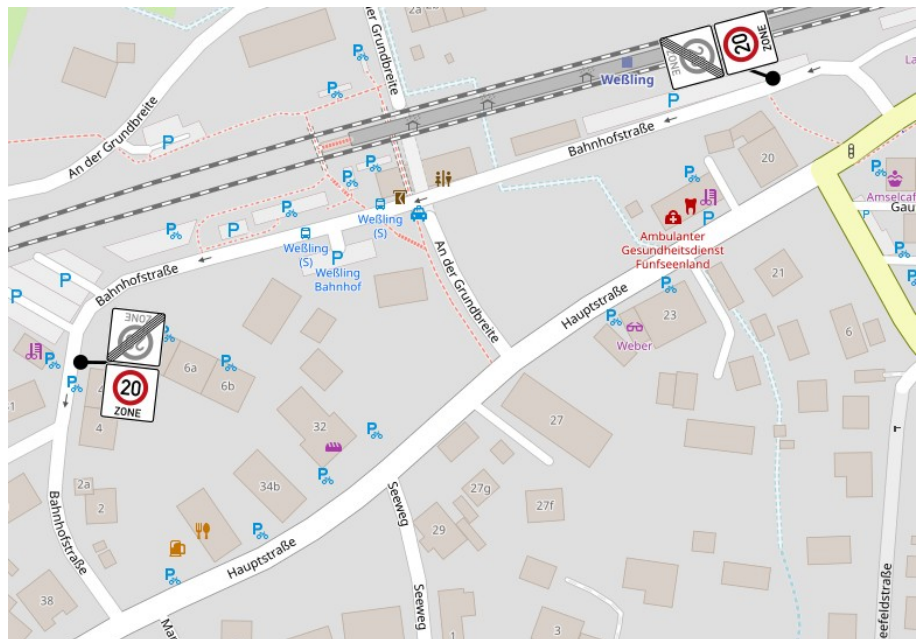
## Maßnahme

Ausweisung eines [verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs](#) (VZ 274.1-20 „20-Zone“)



## Bemerkungen

- Die aktuelle Beschilderung widerspricht der [VwV StVO](#) zu [VZ 220 „Einbahnstraße“](#), nach der die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei in Gegenrichtung zugelassenem Radverkehr nicht mehr als 30 km/h betragen darf
- Im Bereich des Bahnhofs gibt es ein besonders hohes Fußverkehrsaufkommen (Bahn- und Bushalte, Gastronomie) und die bauliche Gestaltung orientiert sich am Shared-Space-Konzept
- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche sind eine übliche und bewährte Lösung für das Bahnhofsumfeld (z. B. [Starnberg](#))
- Mast (Ostseite) bzw. Laternenmast (West-seite) für Beschilderung bereits vorhanden

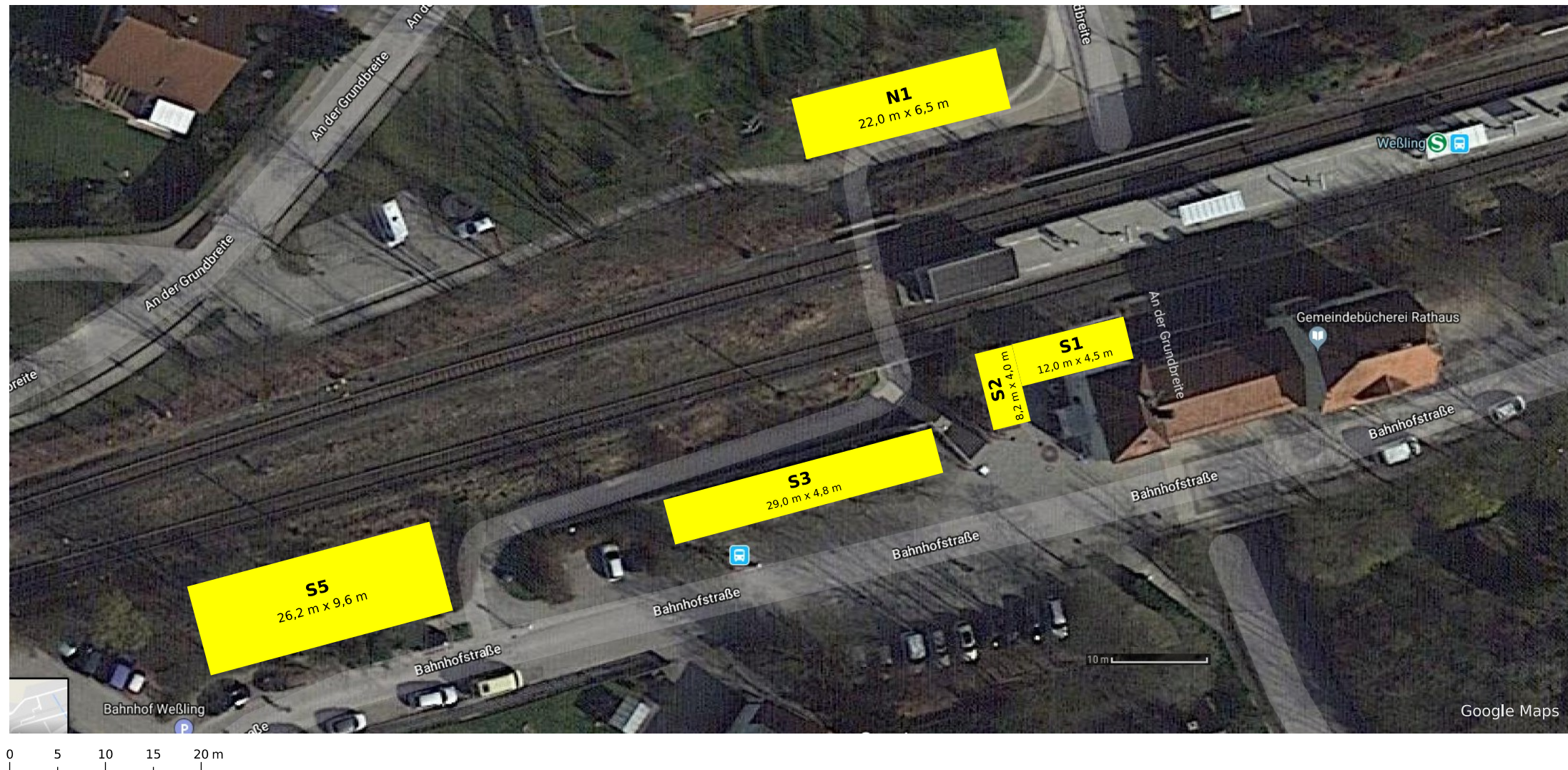


## **Vorplanung Fahrradabstellanlage Bahnhof-Nordseite**



# Fahrradabstellanlagen Bahnhof Weßling

## Übersicht



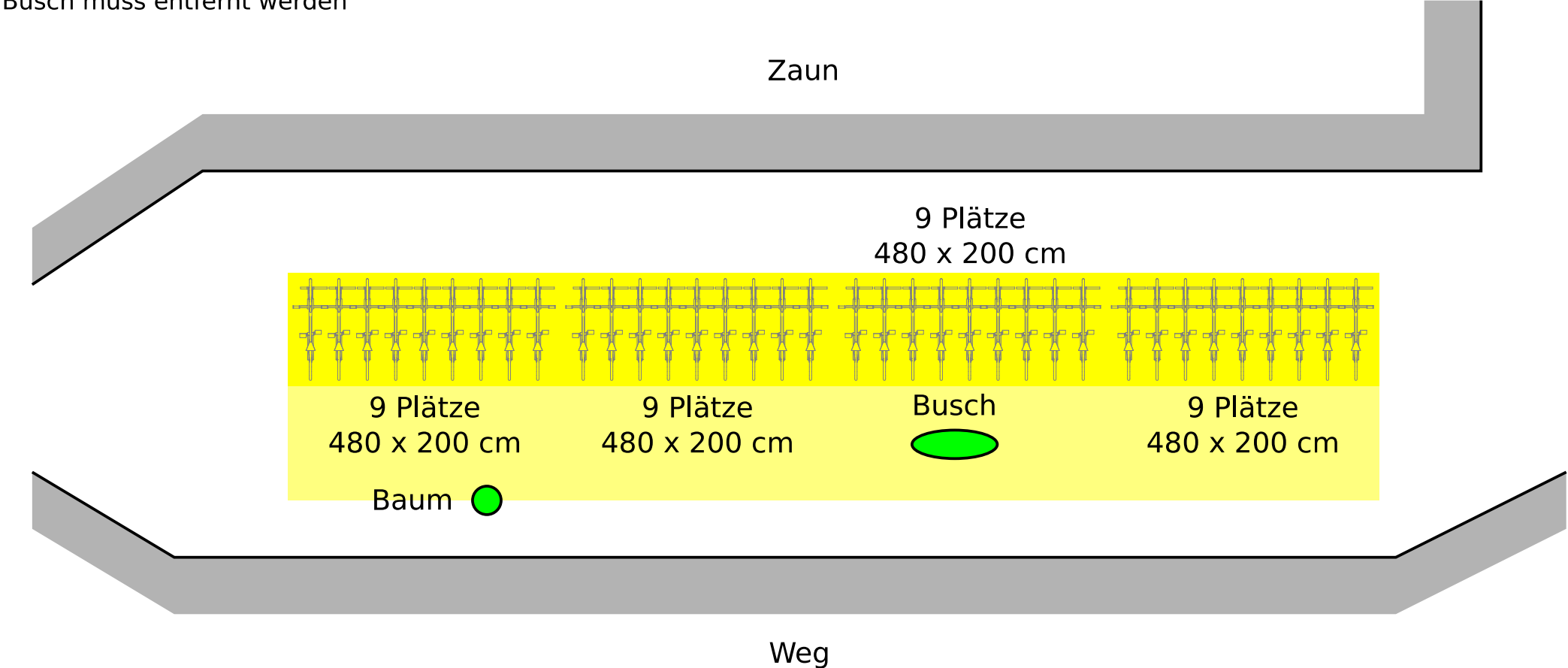
# Fahrradabstellanlagen Bahnhof Weißling

Standort N1 (= A1): 36 überdachte Abstellplätze

Überdachung: 4 x Gronard BWA Jazz einseitig für Doppelstockparker mit Seiten- und Rückwänden (Holz)

Parker: 4x9 x Gronard Kappa light einseitig hoch/tief 50 cm

Busch muss entfernt werden



## **Beschilderungs-/Markierungsplan Fahrradzone/-straße Pfarrstadel**



## Beschilderungs- und Markierungsplan Fahrradzone Pfarrstadel Weißling



+ 12 x Beginn Fahrradzone + Kfz-Verkehr frei



+ 11 x Ende Fahrradzone



+ 14 x Piktogramm Fahrradzone



- 40 x 30 km/h





## Beschilderungs- und Markierungsplan Fahrradstraße Pfarrstadel Weßling



+ 16 x Beginn Fahrradstraße + Kfz-Verkehr frei



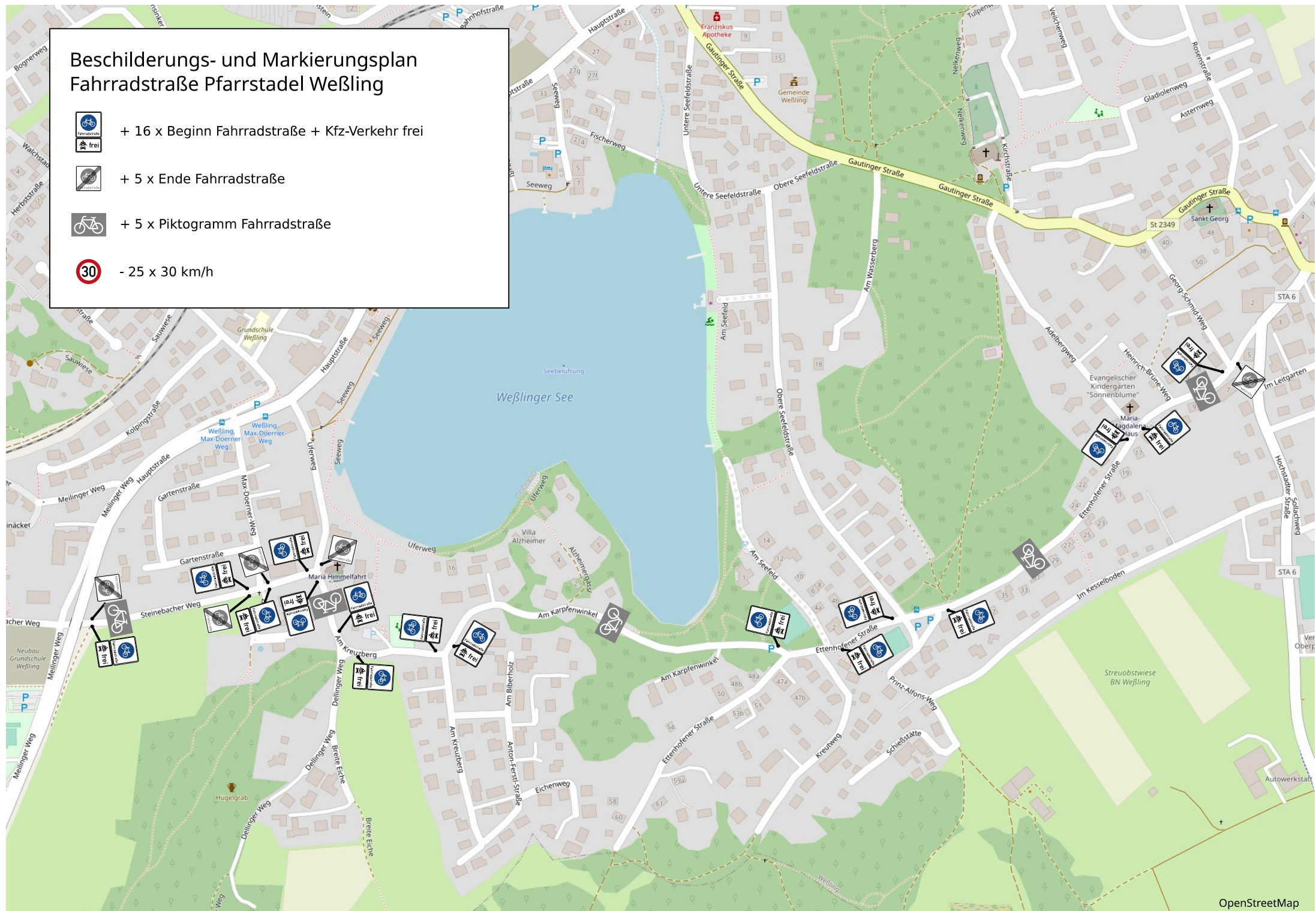
+ 5 x Ende Fahrradstraße



+ 5 x Piktogramm Fahrradstraße



- 25 x 30 km/h



## **Planskizzen Radverkehrsführung Kreuzung Hauptstraße- Bahnhofstraße-Gautinger Straße**



## Vorschlag 1:



- Abbiegeradien verkleinern
- Niedrigere Abbiegegeschwindigkeiten
- Kürzere Querungslängen
- Mehr Raum für Fußverkehr

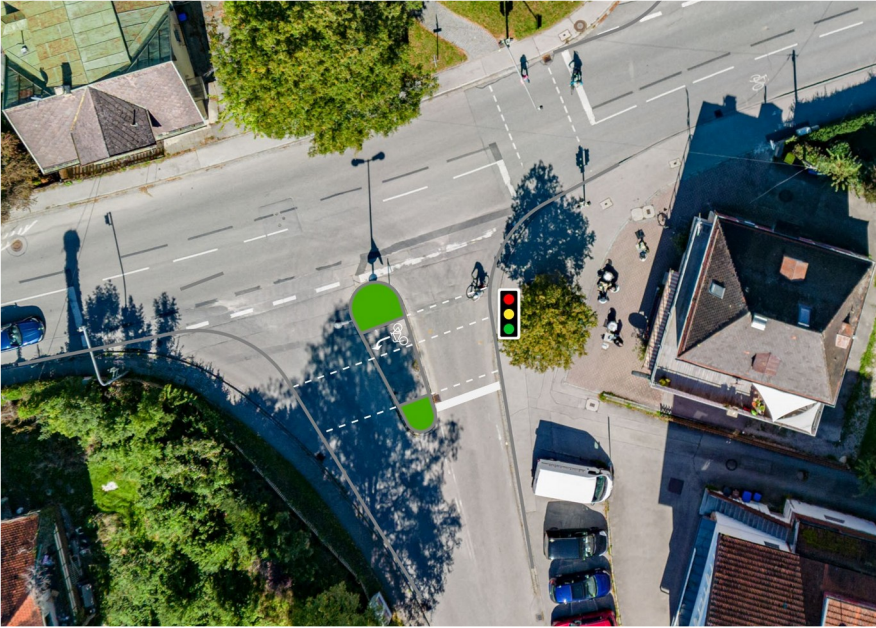
## Vorschlag 2a:



- Gehweg/Radverkehr frei bis auf Höhe südliches/unteres Ende der Mittelinsel erweitern
- Wartelinie für Querung des östlichen/rechten Fahrstreifens
- Aufstellfläche für Querung des westlichen/linken Fahrstreifens
- Für bessere Sichtbeziehung an Wartelinie Verlegung der Parkplätze in Richtung Gebäude prüfen
- Einfach umsetzbar



## Vorschlag 2b:



- Erweiterung der Ampelanlage: Lichtsignale für Kraftverkehr und querenden Fuß- und Radverkehr in Gautinger Straße
- Breite Furt für querenden Fußverkehr
- Schmale Furt und Aufstellfläche auf Mittelinsel für querenden Radverkehr

## Vorschlag 2c:



- Querungshilfe an östlicher/rechter Ortseinfahrt
- Schutzstreifen und Aufstellfläche für sicheres Linksabbiegen in Richtung Süden/Gautinger Straße
- Nur für selbstbewusst Radfahrende geeignet

## Vorschlag 3:



- Erweiterung der Ampelanlage: Lichtsignal für von Osten/rechts kommenden Kraftverkehr
- Lang gezogene Mittelinsel mit fahrradfreundlich gepflastertem, höhengleichem Innenbereich für querenden Radverkehr und einbiegenden Kraftverkehr
- Gut kombinierbar mit Vorschlag 2b

## Entwurf Stellplatzsatzung

# **Satzung der Gemeinde Weßling zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung)**

Die Gemeinde Weßling erlässt aufgrund von Art. 81 Abs. 1 Nr. 1 und 4 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) folgende Satzung:

## **§ 1 Geltungsbereich**

Diese Satzung gilt im gesamten Gemeindegebiet Weßling für die Herstellung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder.

## **§ 2 Begriffsbestimmung**

(1) Stellplätze für Kraftfahrzeuge im Sinne der Satzung sind Garagen, Carports und sonstige Stellplatzflächen außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen.

(2) Abstellplätze für Fahrräder sind Fahrradkeller, Fahrradgaragen und sonstige Abstellflächen außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen.

## **§ 3 Herstellungspflicht für Stellplätze**

Bei der Errichtung von baulichen Anlagen oder anderen Anlagen sowie bei der Nutzungsänderung oder wesentlichen Änderung solcher Anlagen, bei denen regelmäßiger Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind Stellplätze für Kfz und Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Anzahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit herzustellen und bereitzuhalten; sie dürfen nicht zweckentfremdet genutzt werden.

## **§ 4 Anzahl der Stellplätze**

(1) Ergibt sich im Rahmen eines baurechtlichen Verfahrens die Notwendigkeit, Stellplätze nachzuweisen, ist deren Anzahl anhand der in Anlage 1 beigefügten Richtzahlenliste zu ermitteln. Für nicht aufgeführte Verkehrsquellen gelten die Richtzahlen der Anlage zur bayerischen Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (GaStellV) in ihrer gültigen Fassung.

(2) Für bauliche Anlagen oder Nutzungen, die in der Richtzahlenliste nicht erfasst sind, ist der Stellplatzbedarf nach den besonderen Verhältnissen des Einzelfalles unter sinngemäßer Berücksichtigung der Richtzahlen für Verkehrsquellen mit vergleichbarem Stellplatzbedarf zu ermitteln.

(3) Der aus den Richtzahlen ermittelte Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge wird für den öffentlich geförderten Wohnungsbau um 30 % verringert.

(4) Die erforderlichen Stellplatzzahlen sind auf zwei Stellen hinter dem Komma zu berechnen und anschließend durch kaufmännische Auf- bzw. Abrundung als ganze Zahl festzusetzen.



(5) Anstelle von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge können jeweils fünf zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder nachgewiesen werden. Stationsgebundene Carsharing-Stellplätze können anstelle von jeweils fünf Stellplätzen für Kraftfahrzeuge nachgewiesen werden. Diese Wandlungen sind für insgesamt höchstens 30 % der erforderlichen Stellplätze zulässig; dabei werden Nachkommastellen kaufmännisch auf- oder abgerundet.

(6) Durch die Richtzahlenliste festgelegte Anteile für Besucherstellplätze sind ggf. nach Ermäßigung und Wandelung gemäß Abs. 3 und 5 anzuwenden.

(7) Die Inanspruchnahme derselben Kfz-Stellplätze durch zwei oder mehrere Nutzer mit unterschiedlichen Betriebs-, Geschäfts- oder Öffnungszeiten (Stellplatz-Doppel- oder Wechselnutzung) kann zugelassen werden, wenn sichergestellt ist, dass keine oder nur geringfügige Überschneidungen der Stellplatzbenutzung auftreten und keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse in der Umgebung zu erwarten sind.

## **§ 5 Herstellung von Stellplätzen außerhalb des Baugrundstücks**

(1) Die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge auf einem Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks (in einem Radius von nicht mehr als 600 m) ist zulässig, wenn das Grundstück dafür geeignet ist und seine Benutzung für diesen Zweck rechtlich durch Grunddienstbarkeit gesichert ist.

(2) Abstellplätze für Fahrräder sollen auf dem Baugrundstück nachgewiesen werden. Ist dies nicht möglich, können sie auf einem Grundstück in unmittelbarer Nähe nachgewiesen werden.

(3) Als Herstellung auf einem anderen Grundstück ist auch die Beteiligung an einer vorhandenen Anlage zu verstehen, wenn diese die in Abs. 1 bzw. 2 genannten Voraussetzungen erfüllt.

## **§ 6 Gestaltung der Stellplätze**

(1) Stellplätze für Kraftfahrzeuge müssen so groß und so ausgebildet sein, dass sie ihren Zweck erfüllen. Im Einzelnen gilt die Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (GaStellV) in ihrer gültigen Fassung, soweit sich durch andere übergeordnete Vorschriften nichts Abweichendes ergibt.

(2) Oberirdische Stellplätze für Kraftfahrzeuge sind in sickerfähiger Oberfläche oder in Pflaster mit offenen Fugen auszugestalten. Je vier oberirdische Stellplätze ist ein standortgerechter groß- oder mittelkroniger Laubbaum in räumlichem Zusammenhang mit den Stellplätzen zu pflanzen.

(3) Abstellplätze für Fahrräder müssen so groß und so ausgebildet sein, dass sie ihren Zweck erfüllen. Jeder Abstellplatz muss von einer ausreichenden Bewegungsfläche mit einer Tiefe von mindestens 1,80 m direkt zugänglich sein, auch wenn die benachbarten Abstellplätze belegt sind. Ein Fahrradabstellplatz muss bei ebenerdiger Aufstellung mindestens 1,90 m lang und 0,70 m breit sein. Bei höhenversetzter Anordnung genügt eine Breite von 0,50 m. Für Verkaufsstätten sind Abstellplätze mit ebenerdiger Aufstellung anzulegen.

(4) Abstellplätze für Fahrräder müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen bzw. über Treppen mit Schieberampen leicht und verkehrssicher erreichbar und gut zugänglich sein; sie sollen in unmittelbarer Nähe des

Eingangsbereiches des Vorhabens angeordnet werden.

(5) Soweit Abstellplätze für Fahrräder in Kellern oder Tiefgaragen nachgewiesen werden, muss entweder eine ausreichend dimensionierte befahrbare Rampe oder eine Treppe mit seitlicher Rampe von mindestens 1,25 m Breite und einer Neigung von maximal 50 % vorhanden sein. Am unteren Ende der Rampe ist ein ausreichend dimensionierter ca. 2,50 m langer, waagerechter, überdachter Vorplatz anzuordnen.

(6) In Wohngebäuden ist nach jedem fünften, bei gewerblicher Nutzung nach jedem zehnten Fahrradabstellplatz ein mindestens 1,10 m breiter Zwischenraum ohne Fahrradhalter für Fahrradanhänger oder Lastenräder vorzusehen.

(7) Abstellplätze für Fahrräder sind mit Fahrradhaltern nach DIN 79008 'Stationäre Fahrradparksysteme' und zweckmäßiger Beleuchtung auszurüsten; sie sollen überdacht oder in Gebäuden errichtet werden, wenn sie zum längerfristigen Abstellen (ab zwei Stunden) vorgesehen sind. Für Wohnungen in Gebäuden der Gebäudeklassen 3 bis 5 sind gemäß Art. 46 Abs. 2 BayBO Abstellräume für Fahrräder erforderlich.

## **§ 7 Inkrafttreten**

(1) Diese Satzung tritt am 1. Juli 2022 in Kraft. Sie ist nicht auf Verfahren anzuwenden, die vor ihrem Inkrafttreten eingeleitet worden sind.

(2) Zum gleichen Zeitpunkt tritt die Satzung über die Ermittlung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge vom 22. April 2008 außer Kraft.

Weßling, den 1. Juli 2022

Gemeinde Weßling

Michael Sturm  
Erster Bürgermeister

# Anlage 1

## Richtzahlen für Kraftfahrzeugstellplätze (KSt)

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze
1	Wohngebäude	
1.1	Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen  Mehrfamilienhäuser mit mehr als 3 Wohnungen	1 KSt je Wohnung bis zu 50 m² WF 2 KSt je Wohnung ab 50 m² WF 3 KSt je Wohnung ab 160 m² WF zusätzlich 10 % (aufgerundet) ebenerdig angeordnet für Besucher
2	Gebäude mit Büro, Verwaltungs-, Geschäfts- und Praxisräumen	
2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1 KSt je angef. 30 m² NF jedoch mind. 2 KSt zusätzlich 1 KSt je angef. 150 m² NF für Besucher
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen etc.)	1 KSt je angef. 20 m² NF jedoch mind. 4 KSt zusätzlich 1 KSt je angef. 30 m² NF für Besucher
3	Verkaufsstätten	
3.1	Läden	1 KSt je angef. 30 m² VNF jedoch mind. 2 KSt
3.2	Waren- und Geschäftshäuser (einschließlich Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetrieben)	1 KSt je angef. 30 m² VNF jedoch mind. 2 KSt je Laden
6	Gaststätten und Beherbergungsbetriebe	
6.1	Gaststätten Biergärten	1 KSt je angef. 7 m² Gastfläche 1 KSt je 7 Besucherplätze
6.2	Spiel- und Automatenhallen, Billard-Salons, sonst. Vergnügungstätten	1 KSt je 20 m² NF hiervon 90 % für Besucher
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe; bei Restaurationsbetrieb Zuschlag nach 6.1 oder 6.2	1 KSt je 2 Betten
9	Gewerbliche Anlagen	
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 KSt je angef. 50 m² NF oder 1 KSt je 3 Beschäftigte hiervon 10 % für Besucher
9.2	Lagerräume, -plätze, Ausstellungs-, Verkaufsplätze	1 KSt je angef. 100 m² NF oder 1 KSt je 6 Beschäftigte
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	6 KSt je Wartungs- oder Reparaturstand

## Richtzahlen für Fahrradabstellplätze (FSt)

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Abstellplätze
1	Wohngebäude	
1.1	Einfamilienhäuser	1 FSt je Wohnung bis 40 m <sup>2</sup> WF 2 FSt je Wohnung bis 80 m <sup>2</sup> WF 3 FSt je Wohnung bis 120 m <sup>2</sup> WF 4 FSt je Wohnung über 120 m <sup>2</sup> WF
1.2	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen	1 FSt je Wohnung bis 40 m <sup>2</sup> WF 2 FSt je Wohnung bis 80 m <sup>2</sup> WF 3 FSt je Wohnung bis 120 m <sup>2</sup> WF 4 FSt je Wohnung über 120 m <sup>2</sup> WF hiervon 10 % für Besucher
1.3	Gebäude mit Altenwohnungen	1 FSt je Wohnung hiervon 20 % für Besucher
1.4	Wochenend- und Ferienhäuser	2 FSt je Wohnung
1.5	Kinder-, Schüler- und Jugendwohnheime	1 FSt je Bett hiervon 20 % für Besucher
1.6	Studentenwohnheime	1 FSt je Bett hiervon 20 % für Besucher
1.7	Schwestern-/Pflegewohnheime	1 FSt je Bett hiervon 10 % für Besucher
1.8	Arbeitnehmerwohnheime	1 FSt je 2 Betten hiervon 20 % für Besucher
1.9	Altenwohnheime	1 FSt je 4 Betten hiervon 20 % für Besucher
1.10	Altenheime, Langzeit- und Kurzzeitpflegeheime	1 FSt je 6 Betten bzw. Pflegeplätze hiervon 50 % für Besucher
1.11	Tagespflegeeinrichtungen	1 FSt je 6 Pflegeplätze hiervon 50 % für Besucher
1.12	Obdachlosenheime, Gemeinschaftsunterkünfte für Leistungsberechtigte nach dem Asylbewerberleistungsgesetz	1 FSt je Bett hiervon 10 % für Besucher
2	Gebäude mit Büro, Verwaltungs-, Geschäfts- und Praxisräumen	
2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1 FSt je 80 m <sup>2</sup> NF hiervon 20 % für Besucher
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen etc.)	1 FSt je 40 m <sup>2</sup> NF hiervon 75 % für Besucher
3	Verkaufsstätten	
3.1	Läden	1 FSt je 25 m <sup>2</sup> VNF hiervon 75 % für Besucher



3.2	Waren- und Geschäftshäuser (einschließlich Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetrieben)	1 FSt je 50 m <sup>2</sup> VNF hiervon 75 % für Besucher
4	Versammlungsstätten	
4.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (z. B. Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen)	1 FSt je 5 Sitzplätze hiervon 90 % für Besucher
4.2	Sonstige Versammlungsstätten (z. B. Lichtspieltheater, Schulaulen, Vortragssäle)	1 FSt je 5 Sitzplätze hiervon 90 % für Besucher
4.3	Gemeindekirchen	1 FSt je 10 Sitzplätze hiervon 90 % für Besucher
4.4	Kirchen von überörtlicher Bedeutung	1 FSt je 10 Sitzplätze hiervon 90 % für Besucher
5	Sportstätten	
5.1	Sportplätze ohne Besucherplätze (z. B. Trainingsplätze)	1 FSt je 2 Kleiderablagen
5.2	Sportplätze und Sportstadien mit Besucherplätzen	1 FSt je 2 Kleiderablagen und 1 FSt je 10 Besucherplätze
5.3	Turn- und Sporthallen ohne Besucherplätze	1 FSt je 2 Kleiderablagen
5.4	Turn- und Sporthallen mit Besucherplätzen	1 FSt je 2 Kleiderablagen und 1 FSt je 10 Besucherplätze
5.5	Freibäder und Freiluftbäder	1 FSt je 2 Kleiderablagen
5.6	Hallenbäder ohne Besucherplätze	1 FSt je 2 Kleiderablagen
5.7	Hallenbäder mit Besucherplätzen	1 FSt je 2 Kleiderablagen und 1 FSt je 10 Besucherplätze
5.8	Tennisplätze ohne Besucherplätze	2 FSt je Spielfeld
5.9	Tennisplätze mit Besucherplätzen	2 FSt je Spielfeld und 1 FSt je 10 Besucherplätze
5.10	Squashanlagen	2 FSt je Court
5.11	Minigolfplätze	6 FSt je Minigolfanlage
5.12	Kegel-, Bowlingbahnen	4 FSt je Bahn
5.13	Bootshäuser und Bootsliegeplätze	1 FSt je 5 Boote
5.14	Fitnesscenter	1 FSt je 40 m <sup>2</sup> Sportfläche
6	Gaststätten und Beherbergungsbetriebe	
6.1	Gaststätten Biergärten	1 FSt je 10 m <sup>2</sup> Gastfläche hiervon 75 % für Besucher 1 FSt je 4 Besucherplätze
6.2	Spiel- und Automatenhallen, Billard-Salons, sonst. Vergnügungsstätten	1 FSt je 40 m <sup>2</sup> NF hiervon 90 % für Besucher
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe; bei Restaurationsbetrieb Zuschlag nach 6.1 oder 6.2	1 FSt je 2 Betten hiervon 75 % für Besucher

6.4	Jugendherbergen	1 FSt je 4 Betten hiervon 75 % für Besucher
7	Krankenanstalten	
7.1	Krankenanstalten von überörtlicher Bedeutung	1 FSt je 5 Betten hiervon 60 % für Besucher
7.2	Krankenanstalten von örtlicher Bedeutung	1 FSt je 5 Betten hiervon 60 % für Besucher
7.3	Sanatorien, Kuranstalten, Anstalten für langfristig Kranke	1 FSt je 5 Betten hiervon 25 % für Besucher
7.4	Ambulanzen	1 FSt je 50 m <sup>2</sup> NF hiervon 75 % für Besucher
8	Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung	
8.1	Grundschulen, Schulen für Lernbehinderte	1 FSt je 3 Schüler
8.2	Hauptschulen, sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 FSt je 2 Schüler hiervon 10 % für Besucher
8.3	Sonderschulen für Behinderte	1 FSt je 3 Beschäftigte
8.4	Hochschulen	1 FSt je 2 Studierende
8.5	Tageseinrichtungen für Kinder	1 FSt je 4 Kinder
8.6	Jugendfreizeitheime etc.	1 FSt je 5 Besucherplätze
8.7	Berufsbildungswerke, Ausbildungswerkstätten etc.	1 FSt je 5 Auszubildende
9	Gewerbliche Anlagen	
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 FSt je 50 m <sup>2</sup> NF oder 1 FSt je 3 Beschäftigte hiervon 10 % für Besucher
9.2	Lagerräume, -plätze, Ausstellungs-, Verkaufsplätze	1 FSt je 200 m <sup>2</sup> NF oder 1 FSt je 3 Beschäftigte
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	1 FSt je Wartungs- oder Reparaturstand
9.4	Tankstellen	Bei Einkaufsmöglichkeit über Tankstellenbedarf hinaus Zuschlag nach 3.1 (ohne Besucheranteil)
9.5	Automatische Kfz-Waschanlagen	1 FSt je Waschanlage
10	Verschiedenes	
10.1	Kleingartenanlagen	1 FSt je 2 Kleingärten
10.2	Friedhöfe	1 FSt je 500 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche

KSt = Kraftfahrzeugstellplatz

FSt = Fahrradabstellplatz

WF = Wohnfläche

NF = Nutzfläche nach DIN 277 Teil 2

VNF = Verkaufsnutzfläche