

FahrRad in Berg

Radverkehrskonzept der Gemeinde Berg

Ein Vorschlag der AG Radverkehr,
Bürgerbeteiligung Berg / Arbeitskreis Mobilität,
Stand November 2021

Inhalt:	Seite
RADVERKEHR IN BERG - ZIELE UND RAHMENBEDINGUNGEN	2
DAS RADROUTENNETZ VERBESSERN	4
1. Die Hauptrouten entlang den Staatsstraßen	4
1.1 Fehlende Radwege innerorts	5
1.2 Radweg-Lücke an der Verbindungsstelle der Staatsstraßen	8
1.3 Überleitungen vom Radweg auf die Fahrbahn	9
1.4 Furtmarkierungen an Straßeneinmündungen	11
1.5 Verbindungen in die Region	12
2. Radrouten auf Kreis- und Gemeindestraßen	14
3. Freizeitrouten am See	16
4. Fahrradrouten abseits der Straßen	18
DAS RADFAHREN FÖRDERN	19
5. Die Gemeindeverwaltung: Organisation und Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen	19
6. Ergänzende Infrastruktur für den Radverkehr	20
7. Bedürfnisse unterschiedlicher Radlergruppen	22
8. Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung	23
ZEITLICHE PLANUNG FÜR DIE UMSETZUNG DER MASSNAHMEN	24

RADVERKEHR IN BERG - ZIELE UND RAHMENBEDINGUNGEN

Das Fahrrad ist das umwelt- und klimafreundlichste Verkehrsmittel. Radeln ist gesund und macht Spaß – sei es als Freizeitaktivität oder als Teil der Alltagsmobilität: als Fahrt zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen, zum Sport, in den Biergarten oder zum Schwimmen im See. Wenn es statt des Autos genutzt wird, hilft es, die klimaschädlichen Emissionen des Verkehrs zu verringern. Zusammen mit dem ÖPNV ermöglicht das Fahrrad, auch ohne Auto mobil zu sein. Das ist ein wichtiger Beitrag auf unserem Weg zu einer klimaneutralen Mobilität.

Die Gemeinde Berg sieht sich dem Ziel verpflichtet, den Radverkehr zu fördern. Es soll Teil ihres Leitbilds werden, eine „**fahrradfreundliche Kommune**“ zu sein. Die Schritte dorthin sollen in den nächsten Jahren verstärkt diskutiert und umgesetzt werden.

Im September 2020 hat der Gemeinderat dazu beschlossen:

„Der Gemeinderat beauftragt die Gemeindeverwaltung mit der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes für die Gemeinde Berg. Über Fortschritte und Fortschreibungen wird dem Gemeinderat regelmäßig, mindestens aber einmal jährlich berichtet.“

Und zusätzlich:

„Insbesondere wird die Gemeindeverwaltung beauftragt, einzelne Maßnahmen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit, die mit relativ geringem Aufwand möglich erscheinen, zu prüfen und in Kooperation mit den zuständigen Behörden rasch umzusetzen (u. a. Prüfung Schutzstreifen für Radfahrer entlang der ST 2070 in den Ortsbereichen Aufkirchen, Aufhausen und Höhenrain).“

Bisher gibt es das Radverkehrskonzept für die Gemeinde Berg noch nicht. Die vorliegende Ausarbeitung ist ein Vorschlag für ein solches Konzept. Es benennt die wesentlichen Handlungsfelder, beschreibt die IST-Situation und vorhandene Defizite. Dort, wo die Diskussion ausreichend fortgeschritten ist, werden konkrete Maßnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen.

Das heißt auch, dass dieses Radverkehrskonzept kein fertiger Masterplan ist. Es ist darauf angelegt, einen Diskussions- und Entscheidungsrahmen zu schaffen, der regelmäßig fortgeschrieben wird. Neue Möglichkeiten, Bedürfnisse und Erfahrungen sollen im Verlauf der Zeit berücksichtigt werden.

Vorrangiges Ziel der Planungen ist es, die **Sicherheit des Radverkehrs** zu erhöhen. Das Gefühl mangelnder Sicherheit für Radler gilt als wesentliche Barriere für den Umstieg auf das Fahrrad. Die Bedürfnisse können dabei für verschiedene Nutzergruppen unterschiedlich sein. Vorrangig zu beachten ist der Bedarf der Alltagsradler, unter Einschluss von Kindern, Familien und Pendlern. Doch hat auch das Freizeitradeln mittlerweile eine so große Bedeutung gewonnen, dass es ein wichtiger Teil des Gesamtkonzepts sein muss.

Es gibt aus anderen Kommunen eindrucksvolle Beispiele von Radverkehrskonzepten.¹ In der Regel handelt es sich dabei um Städte, in denen der Ausbau des Radverkehrs auch der Bewältigung der städtischen Verkehrsprobleme dient. Für die Gemeinde Berg ist die Ausgangslage anders. Spezifischen Rahmenbedingungen sind hier:

- Berg ist eine ländliche Gemeinde mit einer Vielzahl von Ortschaften, wobei zwei davon (Berg und Aufkirchen) das überwiegende Angebot an Geschäften, Schulen, Kirche, Verwaltung usw. bieten. Es gibt also innerörtliche Ziele, die mit dem Fahrrad gut erreichbar sind.
- Landschaft und Topographie machen das Gemeindegebiet reizvoll für Freizeit- und Sportradler.
- Für Alltagsradler kann die Hügellandschaft ein Problem sein – mit zunehmender Verbreitung von E-Bikes verliert dieses Hindernis jedoch an Bedeutung.
- Im Landkreis Starnberg hat die Gemeinde Berg eine Randlage im Süden. Die Radwegeplanungen auf Landkreisebene zielen eher auf die bevölkerungsreicheren Gemeinden im Norden und Westen und in Richtung München. Ein Ausbau des Radwegenetz in Richtung Süden, zum Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, benötigt regionale, landkreisübergreifende Zusammenarbeit.
- Die Gemeinde Berg ist im Bereich des Radverkehrs überwiegend nicht der verantwortliche Maßnahmeträger, sei es beim Radwegebau oder für Verkehrsregelungen. Die Entscheidungen liegen in den meisten Fragen beim Landratsamt Starnberg und dem Staatliche Bauamt Weilheim.

Gerade angesichts dieser Zuständigkeiten hat die Gemeinde jedoch eine wichtige Rolle. Sie muss, soweit sie nicht selbst tätig werden kann, klar ihre Ziele benennen und ihre Forderungen bei den verantwortlichen Behörden vertreten. Das Radverkehrskonzept und die öffentliche Diskussion darüber sollen helfen, dazu ein Einvernehmen herzustellen und gemeinsam Fortschritte zu erreichen.

¹ Als Beispiel sei genannt:

https://www.aschaffenburg.de/dokumente/Buerger-in-Aschaffenburg/Planen-Bauen-und-Wohnen/Stadtplanung/Sachstandsbericht-5-Jahre-Radverkehrskonzept_WEB.pdf

DAS RADROUTENNETZ VERBESSERN

1. Die Haupttrouten entlang den Staatsstraßen ²

Die Hauptverkehrsadern im Gemeindegebiet Berg sind die zwei Staatsstraßen, die Starnberg mit Wolfratshausen verbinden: die St 2070 (über Berg, Aufkirchen, Höhenrain) und die St 2065 (ab Berg über Allmannshausen und Münsing). Beide Staatsstraßen sind mit einem straßenbegleitenden, von der Straße getrennten Geh- und Radweg ausgestattet. Insofern ist die Situation für den Radverkehr auf den ersten Blick gut. Es gibt jedoch eine Reihe kritischer Einschränkungen:

- (1) Die Radwege sind innerorts unterbrochen, und zwar in den Ortschaften Berg, Aufkirchen, Aufhausen und Höhenrain. Gerade dort also, wo der Verkehr belebt und unübersichtlich ist, müssen die Radfahrer auf die Fahrbahn wechseln.
- (2) Es besteht eine Radweg-Lücke zwischen den zwei Haupttrouten Percha-Berg-Allmannshausen einerseits und Berg-Aufkirchen-Höhenrain andererseits. Die zwei großen Radwege entlang den Staatsstraßen haben keine direkte Verbindung.
- (3) Die Überleitungen auf die Fahrbahn am Beginn oder Ende vorhandener Radwege sind teilweise unzureichend. Abhilfe könnte durch Querungshilfen oder verbesserte Furtmarkierungen geschaffen werden.
- (4) Es gibt Einmündungen von Seitenstraßen, die den Radweg queren, ohne dass die Vorfahrt der Radler durch deutliche Sichtmarkierungen gekennzeichnet ist.
- (5) Die Radwege enden quasi im Nichts. An der Landkreisgrenze bricht das Radwegenetz ab. Das gilt zum einen für die Route an der St 2065 am Ortsende von Allmannshausen in Richtung Münsing, zum anderen für die Route an der St 2070 in Höhenrain in Richtung Dorfen/Wolfratshausen.

Aus den genannten Problempunkten ergibt sich ein Handlungsbedarf, der im Folgenden dargestellt wird.

² Dieser Teil des Radverkehrskonzepts stützt sich in weiten Teilen auf das „**Alltagsradroutennetz für den Landkreis Starnberg**“, das unter Federführung des Landratsamtes ausgearbeitet und im Jahr 2016 vom Kreistag beschlossen wurde. Bestandteil dieses Planes ist ein „**Maßnahmekataster**“, in dem konkrete Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes für alle Gemeinden des Landkreises vorgeschlagen sind. Für die Gemeinde Berg enthält das Kataster 16 Maßnahmen, die sich überwiegend auf die Radrouten entlang den Staatsstraßen beziehen.

<https://www.lk-starnberg.de/index.php?NavID=613.3868>

Die Website des Landratsamtes gibt allerdings nur den allgemeinen Teil des Planes wieder, nicht die Maßnahmen für die einzelnen Gemeinden. Die für die Gemeinde Berg vorgeschlagenen Maßnahmen sind veröffentlicht in der Broschüre:

Rote Radler Berg: **Radwege-Check für die Gemeinde Berg**, Juli 2020. Dort wird untersucht, inwieweit die im Maßnahmenkataster vorgesehenen Maßnahmen realisiert wurden bzw. wo sie aus aktueller Sicht ergänzt werden müssen. Die jeweiligen Punkte des Radwegenetzes werden erläutert und mit Abbildungen vorgestellt. Auf diese Arbeitsunterlage wird im Folgenden in den jeweiligen Abschnitten verwiesen.

<https://www.spd-berg.de/wp-content/uploads/sites/6/2020/08/Radwegecheck>

1.1 Fehlende Radwege innerorts

Innerhalb der Ortschaften ist die Fortführung eines von der Straße getrennten Radwegs oft schwierig wegen der vorhandenen Bebauung. Es gibt – wenn der Radverkehr nicht ohne weitere Vorkehrungen einfach auf die Fahrbahn geleitet werden soll – zwei mögliche Ersatzlösungen:

a) Ausweisung eines vorhandenen Gehwegs als Geh- und Radweg

Diese Notlösung besteht derzeit in Aufkirchen (von Einmündung Farchacher Straße bis Einmündung Osterfelder Weg) und in Höhenrain (von Einmündung Unterer Lüßbach bis zum Dorfweiher). Im Grunde sind diese Geh- und Radwege aber **unzulässig**, weil sie **zu schmal** sind, insbesondere wenn sie den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen aufnehmen müssen. Am Anfang oder Ende müssen die Radler einer Fahrtrichtung die Fahrbahn queren, und diese Querungen – an teilweise unübersichtlichen Punkten – sind derzeit meist ganz ungesichert. Zusätzliche Gefahrenpunkte sind Einmündungen von Straßen (in Aufkirchen: Osterfelder Weg) und von privaten Autoausfahrten (in Höhenrain).

b) Ausweisung eines Fahrradschutzstreifens auf der Fahrbahn

Im Zuge der Sanierung der Ortsdurchfahrt Berg konnte ein durchgehender Radweg leider nicht realisiert werden. Stattdessen wurden Fahrradschutzstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn eingerichtet. Diese Lösung zog zwar Kritik auf sich, weil sie – für den Radverkehr in Richtung Starnberg – Querungen der Fahrbahn nötig macht und – in der entgegengesetzten Fahrtrichtung – Parkbuchten und Bushaltestelle den Radverkehr behindern. Gegenüber einer Lösung ohne Fahrradschutzstreifen ist die jetzige Situation aber zweifellos vorzuziehen.

In der Gemeinde Berg kann das Konzept der Fahrradschutzstreifen die Situation für den Radverkehr an weiteren Strecken verbessern. Entsprechende Vorschläge waren 2016 bereits im Alltagsradroutennetz für den Landkreis Starnberg enthalten. Die damaligen Vorschläge werden hier in erweiterter Form aufgegriffen.

Fahrradschutzstreifen ...

Schutzstreifen sind keine Sonderwege für Radfahrer, sie sind Teil der Fahrbahn. Die Markierung von Schutzstreifen kommt innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h in Frage. Sie können angelegt werden, wenn eine Radwegebenutzungspflicht erforderlich wäre, die Anlage eines Sonderweges aber nicht möglich ist oder dem Radverkehr ein besonderer Schonraum angeboten werden soll und Fahrbahnbreite sowie Verkehrsstruktur es grundsätzlich zulassen.

Radfahrer müssen (wegen des Rechtsfahrgebots) den auf ihrer Fahrbahnseite vorhandenen Schutzstreifen benützen. Kraftfahrzeuge dürfen den durch Leitlinien markierte Schutzstreifen nur bei Bedarf überfahren. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden. Das Halten und Parken auf Schutzstreifen ist verboten, auch zum Be- und Entladen.

Zusammengestellt nach ERA 2010, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Konkret strebt die Gemeinde Berg folgende Maßnahmen an, die in Abstimmung zwischen den zuständigen Behörden zu realisieren sind:³

Radprojekt 1:

Fahrradschutzstreifen im Ortsbereich Aufkirchen/Aufhausen

In der Ortsdurchfahrt Aufkirchen – Fahrtrichtung Höhenrain – beginnt der Fahrradschutzstreifen dort, wo der bestehende, von Berg kommende Radweg endet. Er wird durchgehend bis zum Ortsende von Aufhausen geführt, wo der bestehende Radweg nach Höhenrain linksseitig beginnt.

Für den Fahrradschutzstreifen besteht in dieser Fahrtrichtung Benutzungspflicht. Damit wechselt der Radverkehr – in dieser Fahrtrichtung – von der linken auf die rechte Fahrbahnseite, so dass die notwendige Querung der Fahrbahn an der Einmündung Farchacher Straße entfällt. Der bisherige, linksseitige Geh- und Radweg vom Ortszentrum Aufkirchen bis zur Einmündung Osterfelder Straße wird in dieser Fahrtrichtung für Radfahrer gesperrt. Der anschließende, von der Staatsstraße getrennte Geh- und Radweg bis zur Bushaltestelle am Heimrathof bleibt für Anwohner benutzbar („Gehweg/Radfahrer frei“).

In umgekehrter Fahrtrichtung gibt es am Ortseingang Aufhausen, wo der von Höhenrain kommende Radweg endet, zunächst nur einen schmalen Gehweg (der aber von Radlern verbotener Weise auch als Radweg benutzt wird). Hier ist zu prüfen, ob auch auf dieser Straßenseite die Ausweisung eines Fahrradschutzstreifens auf der Fahrbahn möglich ist. Von der Bushaltestelle am Heimrathof bis zur Einmündung Farchacher Straße kann der bestehende Geh- und Radweg ausgewiesen werden als „Gehweg/Radfahrer frei“. Das bedeutet, dass Radfahrer hier fahren dürfen, dass es für sie aber keine Benutzungspflicht gibt. Für das Ortszentrum Aufkirchen (Farchacher Straße bis zur Fußgängerampel) wird geprüft, ob ein Fahrradschutzstreifen auch auf dieser Fahrbahnseite möglich ist.

³ Anschließend an die Vorschläge im Alltagsradroutennetz für den Landkreis Starnberg. vgl. für Radprojekt 1: Radwege-Check 2020, S. 27, und für Radprojekt 2: Radwege-Check 2020, S. 34

Radprojekt 2:

Fahrradschutzstreifen im Ortsbereich Höhenrain

In Fahrtrichtung Höhenrain/Wolfratshausen beginnt der Fahrradschutzstreifen dort, wo der bestehende, von Aufhausen kommende Radweg endet. Er wird durchgehend bis zum Ortsende von Höhenrain geführt.

Für den Fahrradschutzstreifen besteht in dieser Fahrtrichtung Benutzungspflicht. Der linksseitige Geh- und Radweg ist in dieser Fahrtrichtung daher für Radfahrer gesperrt.

In umgekehrter Fahrtrichtung gibt es, beginnend am südlichen Ortseingang von Höhenrain, rechtsseitig einen Gehweg, der ab dem Dorfweiher bis zum Ortsende als Geh- und Radweg ausgewiesen ist. Dieser Gehweg bzw. Geh- du Radweg wird durchgehend in einen „Gehweg/Radfahrer frei“ umgewandelt. Das bedeutet, dass Radfahrer hier fahren dürfen, dass es für sie aber keine Benutzungspflicht gibt.

Grundgedanke für beide Radprojekte ist, die zu schmalen bestehenden Geh- und Radwege zu entlasten, indem sie sozusagen zu Einbahnstraßen werden. Der Radverkehr in Richtung Süden wird auf die Fahrbahn verlegt (mit Schutzstreifen), in umgekehrter Fahrtrichtung bleibt der Gehweg für Radfahrer benutzbar, wenn auch ohne Benutzungspflicht. Das bedeutet eine neue Aufteilung des Straßenraumes zwischen Autofahrern und Radfahrern. Autofahrer müssen sich – in diesem innerörtlichen Bereich – die Fahrbahn mit den Radfahrern teilen und entsprechende Rücksicht nehmen.

1.2 Radweg-Lücke an der Verbindungsstelle der Staatsstraßen

Der von Aufkirchen kommende Radweg nach Berg endet am Gewerbegebiet bzw. dem Sportplatz am Lohacker, etwa 300 m bevor diese Staatsstraße (St 2070) auf die andere Staatsstraße (St 2070/St2065) stößt. Radfahrer müssen am Ende des bestehenden Radweges

- entweder auf die Fahrbahn wechseln, haben dann aber erhebliche Schwierigkeiten, am Knotenpunkt der St2070/St2065 den anderen Radweg zu erreichen
- oder den Weg über die Aufkirchener Straße nehmen, der aber für Radfahrer stellenweise unübersichtlich und gefährlich ist, verschärft durch den zunehmenden Verkehr nach dem Bau des neuen Wohn- und Geschäftshauses an der Postgasse.

Diese Radweg-Lücke ist historisch bedingt. In der Rückschau ist sie als Planungsfehler beim Bau der Radwege zu werten. Jetzt muss dieser Fehler mit größerem Aufwand behoben werden.

Beste Lösung wäre eine Fortführung des von Aufkirchen kommenden Radwegs bis zum Knotenpunkt der zwei Staatsstraßen. Falls dies wegen der Gelände- und Eigentumsbedingungen nicht realisierbar ist, wären einseitig oder beidseitig Fahrradschutzstreifen einzurichten.

Allerdings muss zusätzlich eine Lösung für die Querung der Staatsstraße am Knotenpunkt gefunden werden. Im Maßnahmekataster für das Alltagsradroutennetz des Landkreises ist hier eine Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger vorgesehen (Maßnahme 813).⁴

Die zwei Maßnahmen – Schließung der Radweg-Lücke und Querungshilfe am Knotenpunkt der beiden Staatsstraßen – sind nur gemeinsam im Rahmen einer integrierten Lösung sinnvoll.

Konkret strebt die Gemeinde Berg zunächst folgende Maßnahme an:

Radprojekt 3:

Studie zum Schließen der Radweg-Lücke zwischen den zwei Staatsstraßen

Es wird eine Machbarkeits- und Planungsstudie vergeben, die aufzeigen soll, auf welche Weise eine direkte Verbindung der Radwege entlang den zwei Staatsstraßen am besten erreicht werden kann.

⁴ Vgl. auch die nähere Beschreibung mit Fotos im Radwege-Check für die Gemeinde Berg, S. 20-21.

1.3 Überleitungen vom Radweg auf die Fahrbahn

Wenn am Anfang oder Ende eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs die Radfahrer auf die Fahrbahn geleitet werden, erfordert dies deutliche Markierungen. Andernfalls entstehen Unklarheiten, die die Sicherheit von Radlern, Fußgängern und Autofahrern gefährden können. Im Gemeindegebiet sind zusätzlich viele Überleitungen verwittert/verformt und bergen ein erhebliches Sturzrisiko durch in Fahrtrichtung verlaufende Höhenunterschiede/Kanten/Bordsteine.

An den Radwegen im Gemeindegebiet Berg besteht dieses Problem an mehreren Punkten:

- Im Ortsteil Berg an der Einmündung Etztalstraße, wo der Fahrradschutzstreifen beginnt. Radfahrer fahren hier oft geradeaus auf dem Gehweg weiter. Im Alltagsradroutennetz des Landkreises ist hier als Maßnahme Nr. 830 vorgesehen: „Markierung einer Furt (ggf. Roteinfärbung) inkl. einer gesicherten Überleitung auf den Schutzstreifen.“⁵
- In der entgegengesetzten Fahrtrichtung ist derzeit nicht klar, wie die Überleitung in den Geh- und Radweg aussieht, der jenseits des Kreisels beginnt.⁶ Dieses Problem wird im Zuge der Arbeiten zum Rathausneubau gelöst, indem Radfahrer auf einer eigenen Fahrspur um die geplante Bushaltestelle und den Kreisel herumgeführt werden.
- In Aufkirchen endet der von Berg kommende Geh- und Radweg ohne eine entsprechende Kennzeichnung für Radfahrer, die daher auch hier oft geradeaus auf dem engen Gehweg weiterfahren.⁷ Eine verbesserte Lösung muss im Zuge der Entscheidungen über die Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens gesucht werden (vgl. oben Radprojekt 1). Dasselbe gilt in Gegenrichtung für die Auffahrt auf den (linksseitigen) Radweg nach Berg.
- Der bestehende Geh- und Radweg vom Ortsende Aufkirchen nach Aufhausen endet am Heimrathof. Hier müssen die Radfahrer an einer Stelle, an der die Staatsstraße eine Kurve macht und daher unübersichtlich ist, die Fahrbahn überqueren, um vorschriftsmäßig auf der rechten Fahrbahnseite den Weg fortzusetzen. Fast alle Radfahrer vermeiden dies, indem sie geradeaus auf dem engen Gehweg weiterfahren.⁸ Kurzfristig soll diese Gefahrenstelle durch Einrichtung des durchgehenden Fahrradschutzstreifens von Aufkirchen bis zum Ortsende von Aufhausen entschärft werden (vgl. oben Radprojekt 1).

⁵ Vgl. Radwege-Check 2020, S. 17

⁶ Vgl. Radwege-Check 2020, S. 18

⁷ Vgl. Radwege-Check 2020, S. 26

⁸ Vgl. Radwege-Check 2020, S. 29

- Auch wenn der Fahrradschutzstreifen eingerichtet wird, müssen von Aufkirchen kommende Radfahrer am Ortsende von Aufhausen die Staatsstraße queren, um auf den hier beginnenden linksseitigen Geh- und Radweg nach Höhenrain zu wechseln. Zuvor ist auch noch die Einmündung der Allmannshauer Straße zu queren. Das Maßnahmekataster des Alltagsradroutennetzes für den Landkreis Starnberg spricht von einem „Querungsdefizit“ an dieser Stelle der Staatsstraße und sieht als Lösung vor: „Anlage einer Querungshilfe (Mittelinsel)“ (Maßnahme Nr. 806).⁹
Die Gemeinde Berg befürwortet diese Maßnahme – es sei denn, die im Folgenden beschriebene weitergehende Lösung ließe sich realisieren.
- Eine alternative Lösung für das Radwegenetz im Ortsbereich Aufhausen ist denkbar. Sie bestünde darin, den von Aufkirchen kommenden Geh- und Radweg, der am Heimrathof endet, linksseitig weiterzuführen bis zum Anschluss an den Geh- und Radweg in Richtung Höhenrain, der am Ortsende von Aufhausen beginnt. Dies würde ein Queren der Staatsstraße durch Radfahrer ganz entbehrlich machen. Es würde erfordern, dass der bestehende schmale Gehweg im Ortsbereich Aufhausen zu einem breiteren Geh- und Radweg ausgebaut wird. Der benötigte Raum dafür müsste durch eine entsprechende Verschmälerung der Staatsstraße gewonnen werden.
Ein erwünschter Nebeneffekt dieser Lösung wäre, dass die Verschmälerung der Staatsstraße in der Ortsdurchfahrt Aufhausen helfen könnte, die oft zu hohe Geschwindigkeit der Autofahrer auf dieser Strecke zu bremsen und auf die vorgeschriebenen 50 km/Std. zu begrenzen.

Radprojekt 4:

Überleitung vom Radweg auf die Fahrbahn der Staatsstraßen entschärfen

Die Gemeinde Berg nimmt Gespräche mit den beteiligten Behörden zu verbesserten Überleitungen des Radverkehrs auf die Fahrbahnen auf, idealer Weise mit dem Ziel, notwendige Querungen der Fahrbahn zu vermeiden.

Zur spezifischen Situation im Bereich der Ortsdurchfahrt Aufhausen nimmt die Gemeinde Berg Gespräche mit den beteiligten Behörden mit dem Ziel auf, die Realisierbarkeit der dargestellten alternativen Lösungsmöglichkeiten zu prüfen und notwendige Planungsschritte einzuleiten.

⁹ Vgl. Radwege-Check 2020, S. 30

1.4 Furtmarkierungen an Straßeneinmündungen

Die Radwege entlang den zwei Staatsstraßen werden durch etliche Straßen gekreuzt, die in die Staatsstraße einmünden. Es ist von Fall zu Fall zu entscheiden, ob dadurch eine unübersichtliche Situation und eine Gefährdung der Radfahrer entsteht. Wenn dies der Fall ist, können Furtmarkierungen – die teilweise auch in roter Farbe ausgeführt werden – die Sicherheit verbessern. Solche Markierungen gibt es im Gemeindegebiet bereits, beispielsweise

- im Ortsteil Berg an der Einmündung der Schatzlgasse in die St 2065
- in Aufkirchen an der Einmündung Osterfelder Straße in die St 2070.

Es gibt weitere Straßeneinmündungen, für die verbesserte Furtmarkierungen anzustreben sind:

- In Kempfenhausen: Einfahrt/Ausfahrt für die Parkplätze des Naherholungsgeländes ¹⁰
- Im Ortsteil Berg:
Einmündung Etztalstraße ¹¹
Einmündungen Grafstraße und Aufkirchener Straße
Einmündung Assenbacher Straße (von Leoni)
Einmündung Lohacker
- Wenn die gewünschten Fahrradschutzstreifen eingerichtet werden, ist in Zusammenhang damit die Situation an Straßeneinmündungen neu zu prüfen.

Radprojekt 5:

Verbesserte Furtmarkierungen an Straßeneinmündungen

Die Gemeinde Berg nimmt Gespräche mit den beteiligten Behörden zu verbesserten Furtmarkierungen an Straßeneinmündungen, die den Radweg entlang den Staatsstraßen queren, mit dem Ziel auf, die Sicherheit für Radfahrer und Autofahrer zu verbessern.

¹⁰ Vgl. Radwege-Check 2020, S.15

¹¹ Vgl. Radwege-Check 2020, S.17

1.5 Verbindungen in die Region

Die zwei Staatsstraßen sind die Verkehrsverbindung zwischen Starnberg und Wolfratshausen, und damit zwischen den zwei Landkreisen Starnberg und Bad Tölz-Wolfratshausen. An der Landkreisgrenze bricht die Radwegverbindung jedoch ab. Der Radweg entlang der Staatsstraße St 2065 endet am Ortsende von Allmannshausen, der Radweg entlang der Staatsstraße St 2070 am Ortsanfang von Höhenrain.

Die Radweg-Lücke zwischen Allmannshausen und Münsing zu schließen, ist seit vielen Jahren erklärtes Ziel beider Gemeinden. Das Vorhaben ist aufwändig, weil der Bau eines Geh- und Radweges durch das Waldstück zwischen Allmannshausen und Weipertshausen in Verbindung mit einer Straßensanierung auf teilweise neuer Trasse erfolgen soll. Dazu sind Grunderwerbsverhandlungen erforderlich, die sich länger hinziehen, und ein Planfeststellungsverfahren. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Staatlichen Bauamt, die Gemeinden können nur unterstützend tätig werden.

Radprojekt 6:

Schließen der Radweg-Lücke zwischen Allmannshausen und Weipertshausen

Die Gemeinde Berg setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten wie bisher mit aller Kraft dafür ein, dass die geplante Straßensanierung mit Bau eines Geh- und Radweges baldmöglichst realisiert wird.

Anders ist die Situation an der St 2070 hinter Höhenrain. Hier gibt es keine Planungen, eine Radverbindung nach Dorfen und Wolfratshausen herzustellen. Ein straßenbegleitender Geh- und Radweg, den man fortführen könnte, besteht im gesamten Höhenrainer Ortsbereich nicht. Wenn ein Fahrradschutzstreifen eingerichtet wird, wie im [Radprojekt 2](#) angestrebt, wird dieser an der Ortsgrenze enden, da Fahrradschutzstreifen nach bisheriger Gesetzeslage nur innerhalb von Ortschaften zulässig sind.

Radfahrer in Richtung Dorfen/Wolfratshausen werden daher nach Verlassen des Ortsbereichs Höhenrain ihren Weg auch künftig auf der Fahrbahn der Staatsstraße fortsetzen müssen. Für die Radverbindung mit Wolfratshausen kommt erschwerend hinzu, dass der Abstieg ins Isartal auf der Bundesstraße B12 nur über die Serpentinestrecke möglich ist – für den Radverkehr ein schwer überwindliches Hindernis.

Eine Lösung für dieses Problem ist nicht absehbar. Eine Ersatzlösung, die die Verbindung Starnberg-Wolfratshausen für den Radverkehr öffnet, könnte in der Kombination von Bus- und Radverkehr liegen, also in der Mitnahme von Radlern auf der Teilstrecke Höhenrain-Wolfratshausen. Genau dies tun die Regionalbusse des MVV bisher zwar nicht, aber es gibt ein Lösungsmodell:

Ein besonderes Angebot bietet der Landkreis Starnberg auf der MVV-Regionalbuslinie 958 an, die zwischen Andechs und Tutzing verkehrt. Dort sind die Busse während der Radlsaison von Ostern bis Ende Oktober mit einem Fahrradträger ausgestattet, auf dem fünf Fahrräder befestigt werden können.

Mit diesem Modell könnte die Radweg-Lücke auf der Strecke Höhenrain-Wolfratshausen zumindest behelfsweise überbrückt werden.

Radprojekt 7:

Überbrückung der Radweg-Lücke zwischen Höhenrain und Wolfratshausen

Die Gemeinde Berg nimmt Gespräche mit dem Landratsamt Starnberg auf, um das Busangebot auf der Strecke Berg-Wolfratshausen nach dem Modell der MVV-Regionalbuslinie 958 zu erweitern. Ziel ist, eine Fahrradmitnahme auf dem Streckenabschnitt Höhenrain-Wolfratshausen zu ermöglichen.

Mit dem Fahrrad in die Region – nach Starnberg und ins Würmtal, nach Wangen, nach Icking ins Isartal, nach Wolfratshausen, nach Münsing und ins weitere Oberland – das ist für Radler aus Berg eine wichtige Perspektive. Dafür sind nicht nur die Staatsstraßen von Bedeutung, sondern auch kleinere Verbindungsstraßen und -wege. Dieser Aspekt bleibt im Folgenden weiter im Blick.

2. Radrouten auf Kreis- und Gemeindestraßen

Gemeint sind hier Ortsverbindungsstraßen, die Kreis- oder Gemeindestraßen sind, d.h. befestigte, asphaltierte Straßen. Fahrradrouten abseits der Straßen siehe Kap. 4.

In diese Kategorie fallen folgende Strecken:

Kreisstraßen (jeweils bis zur Landkreisgrenze):

1. Sta 7: Aufkirchen – Bachhausen – Mörlbach bzw. Autobahnbrücke – Icking
2. Sta 11: Höhenrain – Buchsee – Münsing

Gemeindestraßen mit Bedeutung als Radrouten:

3. Kempfenhausen – Manthal – Harkirchen
4. Abzweigung von der St 2070 in Kempfenhausen: Seestraße
5. Abzweigung von der St 2070 im Berger Holz: Waldstraße, Wittelsbacher Str. wieder hinauf ins Ortszentrum Berg
6. Abzweigung von der Sta 7 nach Farchach – Bachhausen
7. Aufkirchen – Maxhöhe – Sibichhausen
8. Aufhausen – Sibichhausen
9. Bachhausen über Bachhauser Wies nach Walchstadt
10. Bachhausen – Frauental – Bachhauser Straße nach Höhenrain
11. Höhenrain – Alpe – Walchstadt

Insgesamt ist dies ein bedeutendes Radroutennetz. Es handelt sich überwiegend um schmale Straßen ohne abgetrennten Gehweg. Einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg gibt es nur an zwei Strecken: an der Sta 7 von Aufkirchen (Einmündung Kirchweg) bis zum Ortsanfang von Bachhausen, sowie an der Abzweigung von dieser Straße bis zum Ortsanfang von Farchach.

Ein Bau weiterer Radwege an diesen Strecken ist derzeit nicht geplant. Allerdings ist die Situation für Radfahrer auf den zwei Kreisstraßen durchaus problematisch. Dies betrifft die Strecken von Bachhausen in Richtung Mörlbach/Icking und von Höhenrain in Richtung Münsing. Hier stellen gestiegenes Verkehrsaufkommen, unübersichtliche Streckenführung und gefahrene Geschwindigkeiten der Autos für Radfahrer ein Gefährdungsrisiko dar. Der Landkreis muss prüfen, welche Verbesserungen für die Sicherheit des Radverkehrs auf diesen Strecken möglich sind. Dies ist auch deshalb wichtig, weil beide Strecken Verbindungsrouten in den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen und weiterführend in den Landkreis München sind und daher Bedeutung für das überörtliche Radroutennetz haben.

Die Gemeinde Berg würde den Bau von Radwegen an diesen Strecken begrüßen. Solange dies nicht realisierbar ist, sind ersatzweise andere Maßnahmen anzustreben. In Frage kommen verkehrsregelnde Maßnahmen wie etwa

- eine Tempobegrenzung auf 70 kmh
- Gefahrenzeichen mit Hinweis auf den Radverkehr

- oder das 2020 neu eingeführte Verkehrszeichen zum Radfahrer-Überholverbot an besonders unübersichtlichen Kuppen oder Kurven.



Verbot des Überholens
von einspurigen Fahrzeugen
für mehrspurige Kraftfahrzeuge
(Nummer 54.4 StVO)

Radprojekt 8:

Verkehrsregelungen auf der Kreisstraße Sta7 von Bachhausen in Richtung Mörlbach/Icking

Um die Sicherheit für Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer zu erhöhen, sollen geeignete verkehrsregelnde Maßnahmen eingeführt werden, ggf. in Verbindung mit Hinweistafeln im Stile der Aktion „Mit Abstand sicher“.

Radprojekt 9:

Verkehrsregelungen auf der Kreisstraße Sta11 von Höhenrain nach Münsing

Um die Sicherheit für Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer zu erhöhen, sollen geeignete verkehrsregelnde Maßnahmen eingeführt werden, ggf. in Verbindung mit Hinweistafeln im Stile der Aktion „Mit Abstand sicher“.

3. Freizeitrouten am See

Am See entlang führt eine der beliebtesten Radrouten. Beginnend in Percha, führt sie zunächst als Uferweg durch das Kempfenhauser Erholungsgelände, dann auf Seestraße/Wittelsbacher Straße und als Waldweg durch den Schlosspark, und schließlich weiter in Richtung Süden auf der Assenbacher Straße. Auf diesem Teilstück kommt es auf Grund des gemischten Verkehrs mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten (Fußgänger-Radverkehr-KfZ-Verkehr) zeitweise zu Problemen.

Beginnend ab Haus Buchenried ist die Assenbacher Straße für den allgemeinen KfZ-Verkehr gesperrt und als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Die Durchfahrt ist frei für KfZ mit Sonderausweis (Anlieger, Gemeindeglieder mit Berechtigungsschein) und für Radfahrer. An schönen Tagen ist die Straße belebt von Fußgängern, seien es Spaziergänger oder Badende, sowie Radfahrgruppen und Autos. Die Koexistenz dieser Gruppen ist nicht frei von Konflikten. Geklagt wird über zu starken Autoverkehr, insbesondere von unberechtigten Fahrzeugen. Fußgänger und Anwohner klagen auch über rücksichtslose Sportradler. Radler fühlen sich von Autos und Fußgängern behindert.

Abhilfe für die Situation können folgende zwei Strategien sein, die mit den betroffenen Gruppen diskutiert werden sollten. Es gilt verschiedene Interessen zu berücksichtigen, um den knappen öffentlichen Raum zwischen den Nutzern zu verteilen („fair“ teilen) und verkehrsrechtlich zu regeln.

Möglichkeit 1: Ausweisung als „Fahrradstraße“

Mit Errichtung einer Fahrradstraße nach StVO kann die Nutzung für PKW weiter erlaubt sein, doch wird dem Radfahrer eine Priorität gegenüber dem KfZ-Verkehr eingeräumt. Für PKW gilt ein Überholverbot, und das Radfahren nebeneinander ist ausdrücklich erlaubt. Die bereits bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gilt weiterhin, so dass sich an der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nichts ändert. Fußgänger dürfen sich auf der Fahrradstraße (wie auf allen Straßen ohne Gehweg) am linken Fahrbahnrand auf der Fahrbahn bewegen. Auch in diesem Punkt würde sich mit der Errichtung einer Fahrradstraße nichts ändern.

Die Ausweisung als Fahrradstraße ist in ihrer Außenwirkung als Zeichen zu sehen, das den Verkehr an der Assenbacher Straße zugunsten des Radfahrers verschiebt. Dabei ist der verkehrsrechtliche Rahmen, auch in Bezug auf Haftungsfragen, eindeutig definiert. Die Frage ist, ob damit die bestehenden Probleme zwischen den Verkehrsteilnehmern wirksam verringert werden.

Möglichkeit 2: Ausweisung als „Gemeinschaftsstraße“

Als Freizeit- und Ausflugsziel ist die Straße am Seeufer vor allem auch für Fußgänger wichtig, seien es Spaziergänger oder Badende. Aus deren Sicht sind die Radfahrer ebenso ein Problem wie die Autofahrer. Mangelnde Rücksichtnahme auf Fußgänger gibt es sowohl bei Sportradlern (oft wahrgenommen als „Kampfradler“) als auch bei Radfahrergruppen. Umgekehrt lassen es auch Fußgänger manchmal an der notwendigen Rücksichtnahme auf die Radfahrer fehlen.

Die Gefährdungen und Konflikte, die sich hieraus ergeben, können möglicherweise durch verkehrsrechtliche Maßnahmen gar nicht beseitigt werden. Vielmehr gilt es, das allgemeine Gebot der Straßenverkehrsordnung zur Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer in den Vordergrund zu stellen. Der Weg führt hier über die Motivation, das verstärktes Gefühl für ein Miteinander. Autos, Radfahrer und Fußgänger sind in diesem Straßenabschnitt gleichberechtigte Nutzer der Fahrbahn.

Um das Bewusstsein hierfür zu stärken, soll die Straße – ergänzend zur Tempobegrenzung auf 30 km/h – als „**Gemeinschaftsstraße**“ gekennzeichnet werden. Dieses Konzept eines „shared space“ wird sonst im städtischen Bereich angewandt, kann jedoch auch hier – da eine räumliche Trennung der verschiedenen Gruppen nicht möglich ist – hilfreich sein. Es beinhaltet keine bindenden Gebote oder Verbote. Daher gibt es im deutschen Verkehrszeichenkatalog dafür keine passende Beschilderung. Diese wäre in Anlehnung an bestehende Vorbilder zu entwickeln. Die Gemeinde Berg kann damit Vorreiter sein.



Beispiel Gilching



Beispiel aus Modellstädten eines EU-Projekts

Radprojekt 10:

Kennzeichnung der Assenbacher Straße als „Fahrradstraße“ oder als „Gemeinschaftsstraße“

Eine entsprechende Beschilderung wird nach Absprache mit zuständigen Behörden vorgenommen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit wird für die verstärkte Rücksichtnahme auf der Fahrradstraße/Gemeinschaftsstraße geworben.

4. Fahrradrouten abseits der Straßen

Im Gemeindegebiet gibt es eine Vielzahl von kleineren Straßen oder Wegen, abseits der Hauptstraßen, die als Radrouten interessant sind. Dies auch deshalb, weil sie Verbindungen zu Nachbargemeinden und weiter in die Region darstellen. Das gilt etwa für folgende Routen:

- Farchach – Manthal – Wangen bzw. Neufahrn
- Mörlbach – Wadlhauser Gräben – Wangen bzw. Neufahrn
- Bachhausen – Walchstadt – Icking
- Farchach – Biberkor – Höhenrain – Dorfen
- Sibichhausen – Schwabbruck – Münsing
- Höhenrain – Schwabbruck – Münsing

Diese Routen sind für Freizeitradler reizvoll, können aber auch als Verbindungsstrecken zu Nachbargemeinden genutzt werden. Dabei können teilweise gefährliche Strecken auf den größeren Straßen vermieden werden. Die Nutzung dieser Nebenstrecken zu erleichtern und zu fördern, gehört daher zum Radverkehrskonzept der Gemeinde Berg.

Als Maßnahmen kommen hierfür vor allem in Frage:

- Information über diese Routen, geeignete Beschilderung
- Eine fahrradtaugliche Instandhaltung oder Instandsetzung dieser Routen.

Zu berücksichtigen ist, dass die Zuständigkeit für diese Wege nur teilweise bei der Gemeinde Berg liegt. Teilweise sind die Wege im Besitz privater Grundeigentümer oder des Staatsforstes, oder sie liegen außerhalb des Gemeindegebiets. Hier ist nach Möglichkeiten gemeinsamer, abgestimmter Maßnahmen zu suchen.

Radprojekt 11:

Aufwertung von Fahrradrouten abseits der Hauptstraßen

Um das Wegenetz abseits der Hauptrouten zu pflegen und bekannt zu machen, wird eine Arbeitsgruppe „Radrouten“ eingerichtet, in der die Gemeinde (Bauhof) und der AG Radverkehr (bbb) notwendige Maßnahmen und mögliche Verbesserungen beraten, ggf. unter Hinzuziehung weiterer zuständiger Stellen wie dem Landratsamt. Zu diesem Zweck finden gemeinsame Arbeitsbesprechungen mindestens zwei Mal im Jahr statt.

DAS RADFAHREN FÖRDERN

5. Die Gemeindeverwaltung: Organisation und Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Mit dem Gemeinderatsbeschluss von September 2020 für ein Radverkehrskonzept der Gemeinde Berg ist die Förderung des Radverkehrs zu einer gemeindlichen Aufgabe erklärt worden. In der Verwaltung müssen damit die Voraussetzungen geschaffen werden, dieser Aufgabe gerecht werden zu können.

Dabei geht es um personelle, organisatorische und finanzielle Voraussetzungen. Das übliche Vorgehen in anderen Kommunen ist, dass

- ein „Radverkehrsbeauftragter“ (m/w/d) benannt wird
- ein Radverkehrskonzept und konkrete Planungsschritte erarbeitet werden
- die erforderlichen finanziellen Mittel in die jährlichen Haushalte eingestellt werden
- die Zusammenarbeit mit Verbänden und Initiativen, die sich für einen besseren Radverkehr einsetzen, gesucht wird.

Dies ist auch das Vorgehen, das die Gemeinde Berg wählt.

Die erforderlichen finanziellen Mittel sind derzeit noch nicht konkret abzuschätzen. Die im vorliegenden Radverkehrskonzept enthaltenen Projekte verlangen auf Seiten der Gemeinde Berg vorerst keinen großen Etat. Dort, wo größere Maßnahmen geplant werden, ist der Baulastträger nicht die Gemeinde, sondern eine andere staatliche Stelle. Im Haushalt der Gemeinde Berg für 2021 sind 5.000 Euro für den Radverkehr enthalten. Dieser Betrag soll zunächst auf 30.000 Euro erhöht werden.

Auch Informations- und Datengrundlagen für den Radverkehr sind von Bedeutung. So gelten etwa bei den Verkehrszählungen, die turnusmäßig alle fünf Jahre durchgeführt werden, Fahrradfahrer als „optionale“ Verkehrsteilnehmer. Bei Zählungen im Berger Gemeindegebiet wurden sie bisher nicht berücksichtigt. Die Gemeinde Berg wird darauf hinwirken, dass der Radverkehr künftig einbezogen wird.

Radprojekt 12:

Organisatorische und finanzielle Voraussetzungen in der Gemeindeverwaltung

Die Gemeinde Berg schafft die organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen, um die in diesem Radverkehrskonzept enthaltenen Radprojekte Schritt für Schritt umsetzen zu können.

6. Ergänzende Infrastruktur für den Radverkehr

Zu einem sicheren Radverkehr gehören auch sichere Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad. Sie gehören an alle wichtigen Zielpunkte des Radverkehrs:

– Rathaus, Schulen und Kitas, Geschäftszentren, Gasthäuser, zentrale Bushaltestellen, Freizeitziele usw.

Fahrradabstellplätze sollten als solche ausgewiesen sein und mit einer Reihe fester, zum Anketten der Räder geeigneten Fahrradständern und/oder Anlehnbügel ausgestattet sein.

Nicht alle dafür in Frage kommenden Plätze befinden sich im Grundeigentum der Gemeinde. Die Gemeinde sollte jedoch vorangehen und an ausgewählten Punkten des Gemeindegebiets solche Fahrradabstellplätze vorbildhaft einrichten. Dazu können auch auf vorhandenen Parkplätzen bestimmte Flächen, die bisher Kfz-Parkplätze sind, zu „Fahrrad-Parkplätzen“ umgewidmet werden.

Ausgewählte Fahrradabstellplätze sollen dadurch aufgewertet werden, dass sie eine oder mehrere Ebike-Ladestationen aufweisen. Die Gemeinde Berg hat bereits beschlossen, Ladestationen für Elektro-Autos zu errichten. Ein entsprechendes Angebot soll auch für den Radverkehr geprüft werden.

Die Gemeinde Berg prüft beim Bau von Mehrfamilienhäusern und von Gebäuden mit Publikumsverkehr die Festlegung geeigneter Fahrradabstellplätze im Bebauungsplan. Dies soll dem Fahrrad als tägliches Verkehrsmittel ausreichend Raum vor den Gebäuden sichern.

Radprojekt 13: Fahrradparkplätze

Die Gemeinde Berg errichtet in einem ersten Schritt drei vorbildhafte Fahrrad-Abstellplätze. Die Gemeindeverwaltung und die AG Radverkehr (bbb) erarbeiten gemeinsam einen konkreten Plan, der ausweist, an welchen Plätzen Fahrradabstellplätze ausgewiesen werden und wie sie ausgestattet werden sollen.

Der Radverkehr entwickelt sich durch neue technische Entwicklungen und Angebote weiter, insbesondere im Bereich von e-Bikes, e-Scootern und Lastenrädern für den privaten oder den gewerblichen Gebrauch. Damit einher gehen auch neue Anforderungen an die Infrastruktur für den Radverkehr, die bei allen Planungen mit berücksichtigt werden müssen.

Staatliche Stellen auf Bundes- und Landesebene, teilweise auch einzelne Kommunen, unterstützen diese Entwicklung durch eine finanzielle Förderung für die Anschaffung von e-Bikes oder Lastenfahrrädern. Die Gemeinde Berg sieht vorerst von einem eigenen Förderprogramm ab.

Im Sinne einer Innovationsförderung wird die Gemeinde jedoch ein eigenes e-Lastenfahrrad (einspurig) anschaffen, das – ebenso wie der vorhandene Gemeindebus – von den eigenen Mitarbeitern genutzt werden kann und bei Interesse an Gemeindegänger/innen ausgeliehen wird. Der Verleihservice ermöglicht es interessierten Personen, bei sporadischem Bedarf ein Lastenfahrrad zu nutzen, ohne die erheblichen Anschaffungskosten zu tragen, oder auch nur, ein Lastenfahrrad einmal auszuprobieren.

Radprojekt 14:

Anschaffung und Verleih eines gemeindeeigenen Lastenfahrrads

Analog zum Gemeindebus schafft die Gemeinde ein e-Lastenfahrrad an, das an interessierte Gemeindegänger/innen auch ausgeliehen wird.

Zur Infrastruktur für den Radverkehr gehört auch eine gute **Information über das Routennetz**, sei es in Form der Beschilderung wichtiger Routen, verfügbarer Radlkarten oder – im digitalen Zeitalter – Apps zur Routeninformation. Es gibt hierfür ein breites Angebot. Von öffentlicher Seite bietet das Landratsamt Starnberg in Verbindung mit dem MVV dafür vielfältige Informationen auf seiner Website <https://www.lk-starnberg.de/index.php?NavID=613.3573>.

Die Gemeinde Berg wird hierzu kein eigenes Service-Angebot entwickeln. Soweit es sinnvoll erscheint, das vorhandene öffentliche und private Angebot dazu durch Informationen zu ergänzen, die sich speziell auf das Gemeindegebiet Berg beziehen, wird die AG Radverkehr im Rahmen der Bürgerbeteiligung Berg (bbb) Angebote entwickeln und auf der bbb-Website zur Verfügung stellen. Die Gemeinde Berg begrüßt diese Bemühungen und unterstützt sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten.

7. Bedürfnisse unterschiedlicher Radlergruppen

Es gibt ganz unterschiedliche Radlergruppen, die auch unterschiedliche Bedürfnisse und Prioritäten haben, etwa:

- Alltagsradler
(Fahrten innerorts zum Einkaufen etc., leichtere Radtouren in der Freizeit)
- Pendler
(Fahrten zur Arbeit, zur S-Bahn)
- Kinder bzw. Eltern mit Kind, Schüler/innen
(Radeln in Wohngebieten und Fahrten innerorts, leichte Touren, auch mit Lastenfahrrädern oder breiteren Kinderanhängern, mit dem Rad zur Schule)
- Sportradler
(lange Strecken, hohe Geschwindigkeiten)

Die meisten der hier geplanten Radprojekte verbessern die Situation für alle genannten Gruppen. Es kann aber auch sinnvoll sein, die Belange einzelner Gruppen besonders in den Blick zu nehmen. Das gilt etwa für die Kinder und Jugendlichen.

Ein Thema muss die Frage der **fahrradfreundlichen Schulwege** sein. Dabei geht es zum einen um die Möglichkeit für Kinder und Jugendliche, selbst mit dem Rad zur Schule zu fahren, und zum anderen um Eltern, die ihre Kinder mit dem Rad zur Schule bringen möchten.

Alle drei Schulen im Gemeindegebiet liegen nah an den Staatsstraßen. Die Schwachstellen des Radwegenetzes dort zu beseitigen (vgl. oben die Radprojekte 1 bis 5) verbessert damit auch die Schulwegsituation. Die Gemeinde begrüßt es, wenn im Rahmen der Bürgerbeteiligung weitere Gespräche mit Lehrern, Eltern und Schülern zu dem Thema geführt und spezifische Vorschläge vorgelegt werden.

Die Radwegverbindung von der Staatsstraße zum Montessori-Zentrum in Biberkor soll verbessert werden. Der Habichtweg ist zu den Zeiten, in denen Kinder mit PKW und Schulbus zur Schule oder Kita gebracht werden, zu schmal für einen gemeinsamen Verkehr von Autos und Radfahrern. Im geltenden Bebauungsplan für Biberkor ist ein Lösungsansatz vorhanden.

Radprojekt 15: Zufahrt zum Schulzentrum Biberkor

Der im Bebauungsplan vorgesehene, aber bisher nicht realisierte Reitweg neben dem Habichtweg soll so ausgebaut werden, dass er zu Stoßzeiten des Zubringerverkehrs zum Schulzentrum als Ausweichweg für Radfahrer genutzt werden kann.

8. Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung

Dieses Radverkehrskonzept für die Gemeinde Berg soll nicht als verwaltungsinterne Angelegenheit verstanden werden. Das Leitbild der „fahrradfreundlichen Gemeinde“ muss von der gesamten Bürgerschaft, von allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern getragen werden. Es erfordert die gegenseitige Rücksichtnahme und die Bereitschaft, dem Fahrrad mehr Raum im Verkehrsgeschehen einzuräumen. Dies ist auch in ländlichen Gemeinden ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem klimaneutralen Verkehr.

Die Gemeinde fördert diese Entwicklung im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Dazu gehört die offene Information und Diskussion über geplante Maßnahmen und die Bürgerbeteiligung auf der Suche nach den besten Lösungen. Die Gemeinde ist offen für die Zusammenarbeit mit Arbeitsgemeinschaften und Verbänden, die sich die Förderung des Radverkehrs zum Ziel gesetzt haben, wie ADFC und VCD und die AG Radverkehr im Rahmen der Bürgerbeteiligung Berg.

Radprojekt 16:

Information und Diskussion zum Radverkehrskonzept der Gemeinde

Das Radverkehrskonzept wird auf der Website der Gemeinde Berg veröffentlicht. Dazu wird eine Kommentarfunktion eingerichtet, die es den Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht, Wünsche, Anregungen und Kritik einzubringen.

Sichtbares Zeichen des gemeindlichen Engagements ist eine Zertifizierung als „fahrradfreundliche Kommune“. Diese Auszeichnung wird vom Freistaat Bayern in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) verliehen. Die AGFK umfasst derzeit 83 Kommunen, die durch konkrete Projekte und Aktionen den Radverkehrsanteil im Rahmen einer umweltfreundlichen Nahmobilität erhöhen wollen.

Radprojekt 17:

Berg soll „fahrradfreundliche Kommune“ werden

Die Gemeinde Berg beantragt die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) mit dem Ziel, innerhalb der kommenden vier Jahre die Auszeichnung als „fahrradfreundliche Kommune“ zu erhalten.

ZEITLICHE PLANUNG FÜR DIE UMSETZUNG DER MASSNAHMEN

In diesem Radverkehrskonzept für die Gemeinde Berg ist der Handlungsbedarf in Form von „Radprojekten“ definiert:

Radprojekt 1:

Fahrradschutzstreifen im Ortsbereich Aufkirchen/Aufhausen

Radprojekt 2:

Fahrradschutzstreifen im Ortsbereich Höhenrain

Radprojekt 3:

Studie zum Schließen der Radweg-Lücke zwischen den zwei Staatsstraßen

Radprojekt 4:

Überleitungen vom Radweg auf die Fahrbahn der Staatsstraßen entschärfen

Radprojekt 5:

Verbesserte Furtmarkierungen an Straßeneinmündungen

Radprojekt 6:

Schließen der Radweg-Lücke zwischen Allmannshausen und Weipertshausen

Radprojekt 7:

Überbrückung der Radweg-Lücke zwischen Höhenrain und Wolfratshausen

Radprojekt 8:

Tempobegrenzung auf der Sta7 von Bachhausen in Richtung Mörlbach/Icking

Radprojekt 9:

Tempobegrenzung auf der Sta11 von Höhenrain nach Münsing

Radprojekt 10:

Kennzeichnung der Assenbacher Straße als „Gemeinschaftsstraße“

Radprojekt 11:

Aufwertung von Fahrradroutes abseits der Hauptstraßen

Radprojekt 12:

Organisatorische und finanzielle Voraussetzungen in der Gemeindeverwaltung

Radprojekt 13:

Fahrradparkplätze

Radprojekt 14:

Anschaffung und Verleih eines gemeindeeigenen Lastenfahrrads

Radprojekt 15:

Zufahrt zum Schulzentrum Biberkor

Radprojekt 16:

Information und Diskussion zum Radverkehrskonzept der Gemeinde

Radprojekt 17:

Berg soll „fahrradfreundliche Kommune“ werden

Nicht alle diese Projekte können sofort umgesetzt werden – aber keines soll auf die lange Bank geschoben werden.

- In den Projekten 1 bis 10 geht es zunächst darum, dass sie – soweit bisher noch nicht der Fall – von der Gemeinde Berg auf die Gesprächsagenda mit den beteiligten Behörden gesetzt werden, d.h. vornehmlich dem Landratsamt, der Polizei und dem Staatlichen Bauamt Weilheim. Es muss ein Einvernehmen in der Sache hergestellt und ein Zeitplan zur Realisierung der Maßnahmen abgestimmt werden.
- In den Projekten 11 bis 17 ist die Gemeinde überwiegend selbst Herr des Verfahrens. Die Umsetzung oder – wo nötig – die Planungen dafür sollen innerhalb der kommenden Monate begonnen werden.

Wie im Gemeinderatsbeschluss vom September 2020 zum Radverkehrskonzept für die Gemeinde Berg festgelegt wurde, soll „über Fortschritte und Fortschreibungen ... dem Gemeinderat regelmäßig, mindestens aber einmal jährlich berichtet“ werden.