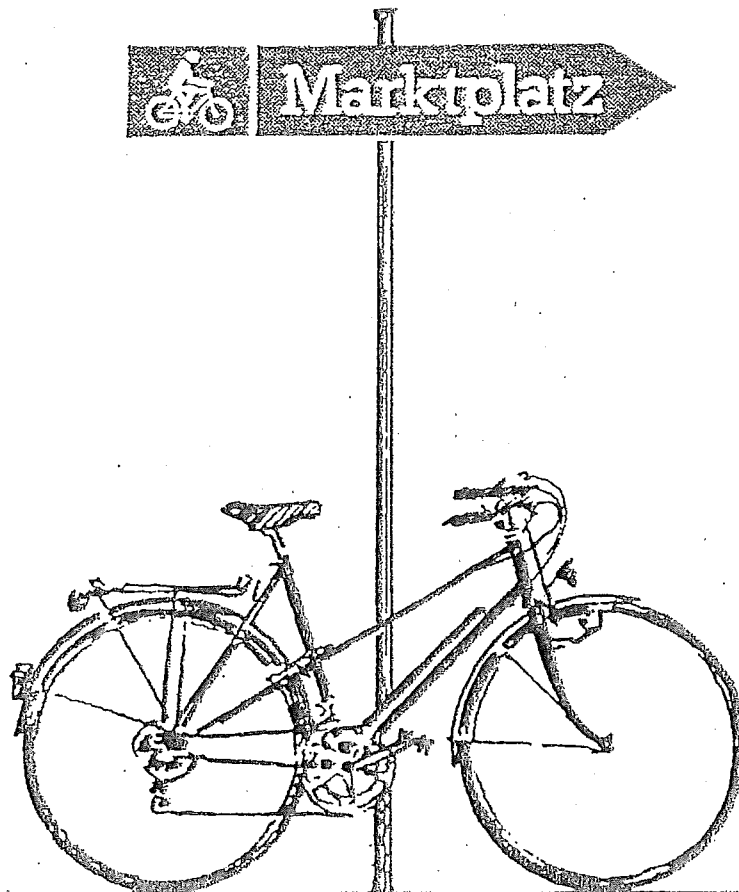


# Radverkehrskonzept Holzkirchen 1995

Anregungen und Materialien  
zur Förderung des Radverkehrs



*Holzkirchner Initiativkreis Verkehr*

---

Holzkirchner Initiativkreis Verkehr (Hrsg.): Radverkehrskonzept Holzkirchen 1995.  
Anregungen und Materialien zur Förderung des Radverkehrs. Holzkirchen 1995,

---

Das vorliegende Konzept wurde erarbeitet vom Holzkirchner Initiativkreis Verkehr. Es soll dazu beitragen, die Bedingungen für Radfahrerinnen und Radfahrer in Holzkirchen zu verbessern.

*Mitarbeit:*

- Karl Bauer
- Roland Brendel
- Eva Hellmann
- Fred Langer
- Manfred Lehner
- Monika Lehner
- Rainer Marquardt
- Horst Oloff
- Helmut Schneider
- Frank Strathmann
- David Walker
- Petra Waltemade
- Joachim Walter

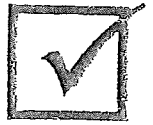
### *Holzkirchner Initiativkreis Verkehr*

---

Der Initiativkreis ist ein Zusammenschluß verschiedener Holzkirchner Gruppen mit dem Ziel, durch intensiven Gedankenaustausch und gemeinsame Initiativen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Holzkirchen beizutragen. Zur Zeit gehören dem Holzkirchner Initiativkreis Verkehr folgende Verbände und Gruppen an :

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Ortsgruppe Holzkirchen
- Bündnis 90 / Die Grünen, Ortsgruppe Holzkirchen
- Bürgervereinigung gegen die geplante Umgehungsstraße von Holzkirchen
- Bund Naturschutz, Ortsgruppe Holzkirchen
- Pro Bahn, Kreisverband Miesbach
- SPD, Ortsverein Holzkirchen

## Inhalt



1. Vorbemerkung .....	4
2. Ausgangslage .....	4
3. Zielsetzungen .....	5
4. Radrouten-Netz .....	6
4.1 Fahrrad-Ring .....	7
4.2 Verbindungsrouen .....	13
4.3 Zubringer-Routen .....	15
5. Fahrrad-Abstellanlagen .....	18
6. Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas .....	18
6.1 Kommunalen Fahrrad-Beauftragter .....	18
6.2 Radroutenbeschilderung .....	18
6.3 Ortsplan mit Radrouten-Netz .....	19
6.4 Öffentlichkeitsarbeit .....	19
7. Planerische Maßnahmen .....	20
7.1 Geschwindigkeitsbeschränkungen .....	20
7.2 Stellplatzverordnungen für Fahrräder .....	20
7.3 Parkraumbewirtschaftung im Ortszentrum .....	21
7.4 Problem- und Gefahrenpunkte .....	22
8. Schlußbemerkung .....	24
9. Literatur .....	24
Anlagen: Fahrrad-Abstellanlagen .....	25
Fahrrad-Straßen .....	26
Ansprechpartner in Holzkirchen .....	27

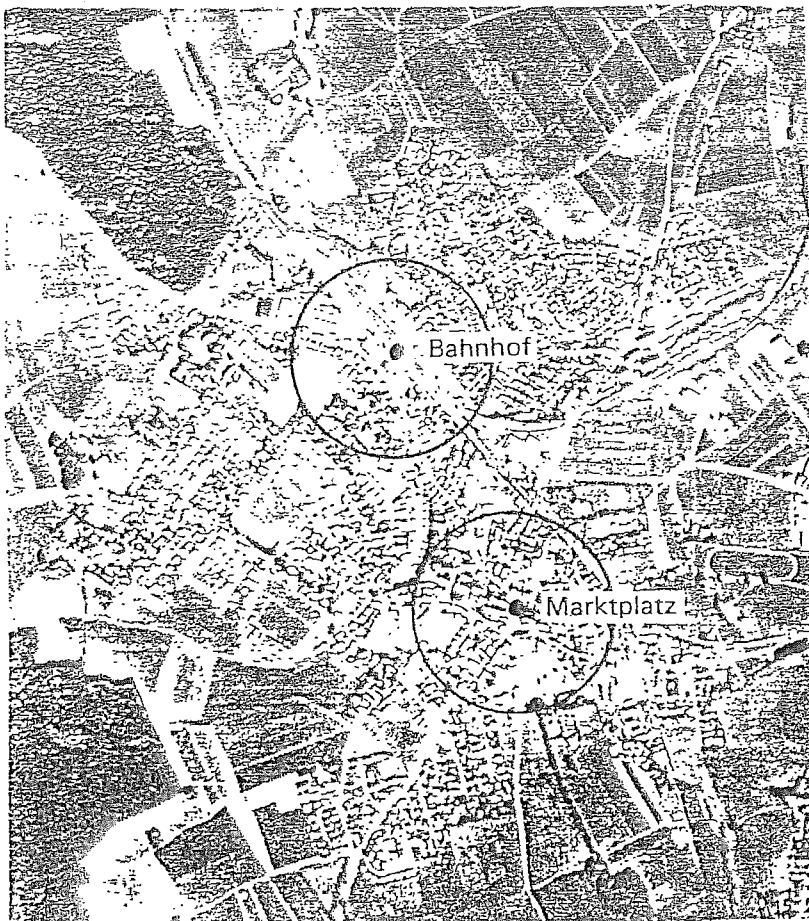
## 1. Vorbemerkung

In der aktuellen Diskussion um notwendige Maßnahmen für die zukünftige, menschen- und umweltfreundliche Verkehrsabwicklung in Holzkirchen wird von Fachleuten und Kommunalpolitikern dem Radverkehr immer häufiger eine wichtige Rolle zugeschrieben.

Bereits im *Landschaftsplan Holzkirchen*, der 1980 von den beiden Landschaftsarchitekten Eike Schmidt und Gerrit Stahr erarbeitet worden ist, wird u.a. die Schaffung eines "leicht auffindbaren, vom motorisierten Verkehr unabhängigen Radwegenetzes" gefordert (S.56). Auch die Verkehrsexperten des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München schlugen in ihrem *Verkehrskonzept Holzkirchen* (1992) eine Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer vor, um die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (Lärm- und Schadstoffemissionen, eingeschränkte Verkehrssicherheit) zu vermindern (S.10).

Seit Jahren fehlt es an geeigneten Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Holzkirchen. Nach Aussagen von Bürgermeister Manfred Glanz bei der letzten Bürgerversammlung (Holzkirchner Merkur und Süddeutsche Zeitung / Neueste Nachrichten vom 15.11.94) und von Fraktionssprechern in der Hauptausschußsitzung vom 24.11.1994 will die Marktgemeinde Holzkirchen die Situation von Fußgängern und Radfahrern im Ort verbessern.

Holzkirchen mit Erreichbarkeiten  
im 300 m - Radius (Luftbild 1991)



Erste Vorschläge und Schritte in diese Richtung sind zum einen in der sogenannten "Montagsrunde" diskutiert, zum anderen bereits in die Wege geleitet worden. Ferner wurden mit der Deutschen Bahn AG Verhandlungen aufgenommen, die zu einer Erweiterung der Fahrrad-Abstellanlagen am Bahnhof und zum Ausbau des Bahnhofsweges führen sollen.

## 2. Ausgangslage

Holzkirchen bietet für das Radfahren gute topographische Voraussetzungen:

- Die Kerngemeinde hat nur eine relativ geringe Ausdehnung, d.h. die meisten Holzkirchner wohnen nur maximal 1,5 km vom Ortszentrum entfernt.
- Es gibt nur geringe Höhenunterschiede im Gemeindegebiet.

Trotz dieser vorteilhaften Bedingungen liegt nach den Ausführungen von Professor H. Kurzak in seinem *Verkehrsgutachten* (1992, S. 26 ff.) der Anteil des Radverkehrs an den gesamten Verkehrsbewegungen in Holzkirchen bei nur 18% und damit unter den vergleichbaren Werten der Würmtalgemeinden Gräfelfing (24%), Planegg (23%) und Krailling (22%). Gegen die Benutzung des Fahrrades werden von den Holzkirchner Bürgern u.a. folgende Gründe angegeben: Eine zu große Gefährdung durch die Autofahrer, fehlende Radwege und fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Nach Einschätzung des Holzkirchner Initiativkreises Verkehr kann der Radverkehr auch in Holzkirchen einen erheblichen Teil des innerörtlichen Autoverkehrs ersetzen und damit einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastungen durch Abgase und Lärm in Holzkirchen leisten. Ferner ist das Fahrrad gerade in dichtbesiedelten Gebieten bei Wegen bis zu fünf Kilometern das schnellste und flexibelste Verkehrsmittel, weil man mit dem Fahrrad fast alle Lokalitäten erreichen und es unmittelbar an den Zielen abstellen kann.

Wie Erfahrungen aus anderen Kommunen zeigen, kann bei einer konsequenten Förderung des Radverkehrs der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr bis auf 30% und darüber gesteigert werden, so zum Beispiel in Rosenheim.

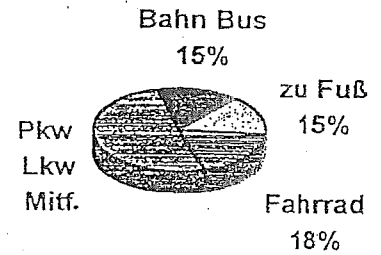
### 3. Zielsetzungen

Bei der Erarbeitung eines Holzkirchner Radverkehrskonzeptes standen vier grundsätzliche Zielsetzungen im Vordergrund:

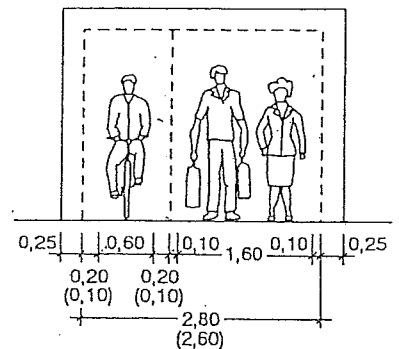
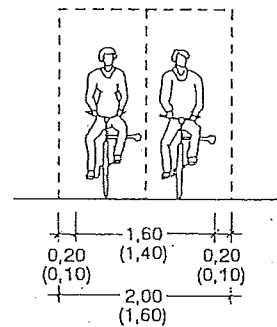
- Ziele sollen mit dem Fahrrad schnell erreichbar sein,
- Radfahren soll sicherer werden,
- Radfahren soll komfortabler werden *und*
- Radfahren soll Spaß machen.

Zur Erreichung dieser Ziele ergaben sich folgende Hauptaufgaben:

- Entwurf und Planung eines Holzkirchner Radrouten-Netzes,
- Vorschläge zur Verbesserung der Radinfrastruktur (Fahrrad-abstellanlagen),
- Mögliche Maßnahmen zur Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas und
- Flankierende Maßnahmen zur Radverkehrsförderung im Rahmen der kommunalen Orts- und Bauplanung.



Verkehrsmittelanteile in Holzkirchen



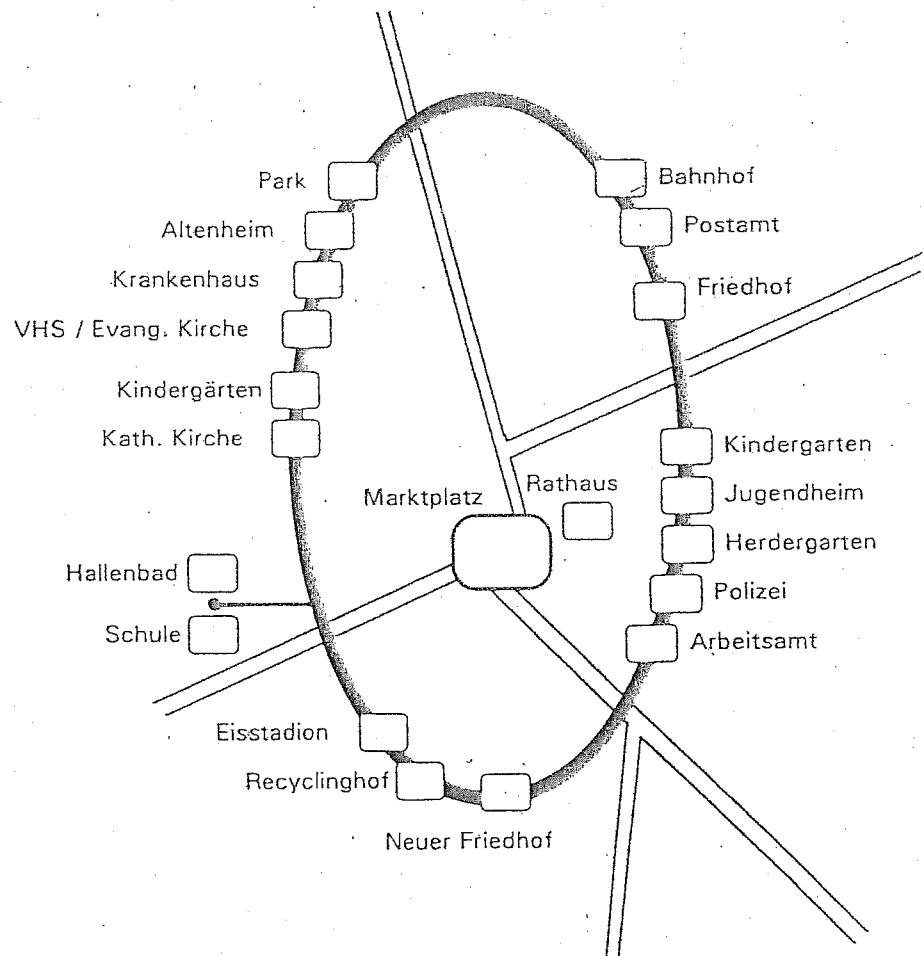
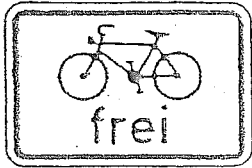
Platzbedarf für Radfahrer und Fußgänger

## 4. Radrouten-Netz

Der Begriff "Radrouten" wurde gewählt, weil alle vorgeschlagenen Strecken für Radfahrer auf Straßen und Wegen verlaufen, die auch von anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere von PKW's und von Fußgängern, benutzt werden können.

Das zentrale Element im Radverkehrskonzept des Initiativkreises ist der Ausbau und die Ergänzung bestehender Verbindungen zu einem Holzkirchner Radrouten-Netz. Über dieses Netz sollen die Radfahrer alle öffentlichen Einrichtungen in Holzkirchen wie Kindergärten, Schulen, Altenheime, Krankenhaus, Kirchen, Rathaus, Arbeitsamt, Bahnhof, Sportstätten sowie Geschäfte, Arbeitsstätten und Naherholungsräume *bequem, sicher, schnell* und *möglichst direkt* erreichen können.

Hauptverbindung in diesem Radrouten-Netz ist der *Fahrrad-Ring*, der abseits der Hauptverkehrsstraßen verlaufend alle zentralen Einrichtungen im Ortskern verbindet.

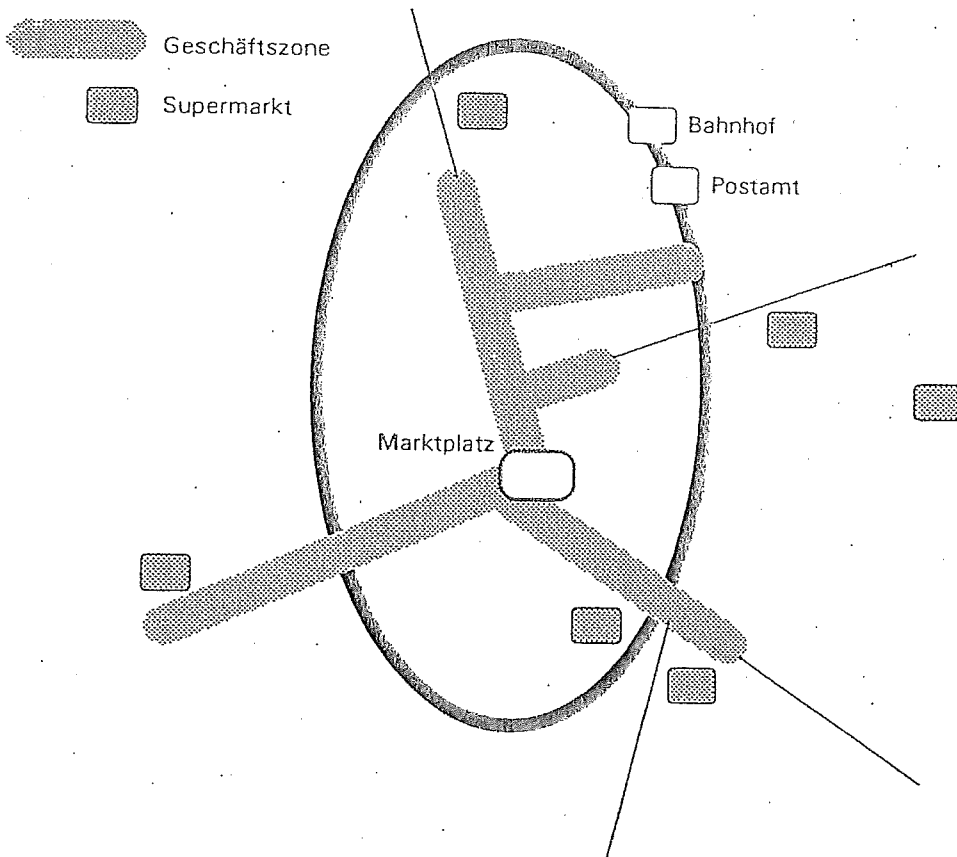
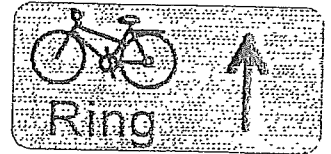
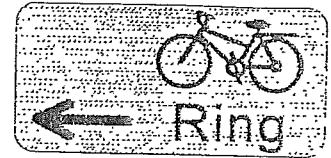


*Schematische Darstellung des Fahrrad-Ringes mit wichtigen öffentlichen Einrichtungen, die auf der Ring-Route liegen*

### 4.1 Fahrrad-Ring

Beginnend mit dem Ziel- und Startpunkt "Bahnhof Holzkirchen", einem hochfrequentierten Areal für Alltags- und Freizeitradler, wird folgender Verlauf des Fahrrad-Ringes vorgeschlagen:

*Bahnhofsplatz - Bahnhofsweg bis Rosenheimer Straße - Frühlingsstraße - Tegernseer Straße (ortsauwärts) bis zur geplanten Querverbindung zur Thanner Straße - Thanner Straße (ortseinwärts) - Hafnerstraße - Roggersdorfer Straße - Am Olivberg - Sankt-Josef-Straße - Dekan-Imminger-Straße - Haidstraße - Marxbauerstraße - Querverbindungen Krankenhausstraße über Wilhelm-Liebhaber-Straße bis Kohlstattstraße - Kohlstattstraße - Heignkamer Straße - Reitschulweg - Otterfinger Weg - Bahnhofsplatz*



*Geschäftszonen und Supermärkte in Holzkirchen in ihrer Zuordnung zum Fahrrad-Ring*



Routen-Führung des Holzkirchner Fahrrad-Ringes



## Notwendige Maßnahmen

### • Abschnitt A (Bahnhof - Rosenheimer Straße)

**A1 - Bahnhofsplatz:** Absenkung der Bordsteine bei den unmittelbar am Bahnhofsgebäude anschließenden Fahrrad-Abstellanlagen. Verdoppelung der Kapazität der Fahrrad-Abstellanlagen (siehe ⇨ Kap. 5, S. 16).

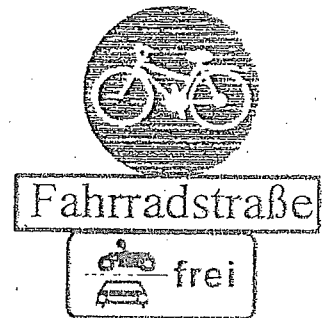
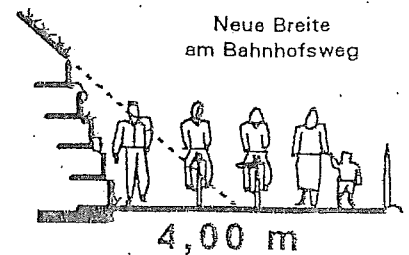
**A2 - Bahnhofsgebäude bis Postamt:** Umgestaltung des Bahnhof-Vorplatzes für Radfahrer, Taxis und Busse.

**A3 - Postamt bis Erlkamer Straße:** Ausbau des Bahnhofsweges (bisher 1,50 m) auf 3-4 m Breite.

**A4 - Überquerung der Erlkamer Straße:** Sichere Gestaltung der Überquerung mit besserer Absenkung der Bordsteine. Hinweisschilder "Kreuzende Radfahrer" aufstellen. Anbindung der Überquerung an die vorgeschlagene Tunnellösung (Paralleltunnel zu den Tunnelbauten an der Erlkamer Straße) (⇨ Z-4, S. 15).

**A5 - Erlkamer Straße bis Rosenheimer Straße:** Im Anfangsteil Ausbau des vorhandenen (schmalen) Fußgängerweges zum kombinierten Fuß-/Radweg. Entschärfung der Gefahrenquelle "Querung des BayWa-Gleises" (z.B. Asphaltbuckel) durch "Lindauer Verbau" und rechtwinklige Querung der Gleise.

**A6 - Rosenheimer Straße:** Von der Einmündung des Bahnhofsweges bis zum Zebrastreifen Fußweg mit der Kennzeichnung "Radfahren erlaubt". Kurzfristig außerdem Hinweisschilder "Radfahrer kreuzen". Mittelfristig ist eine verkehrsberuhigende Gesamtplanung für den Bereich Brücke bis Zebrastreifen notwendig.



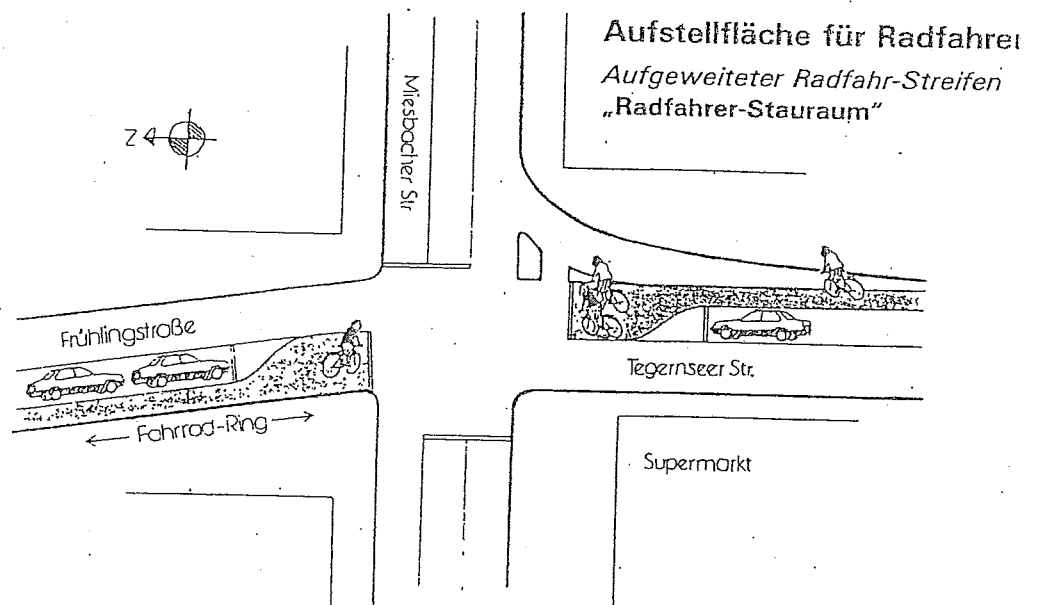
Kfz-Verkehr mit mäßiger Geschwindigkeit zugelassen

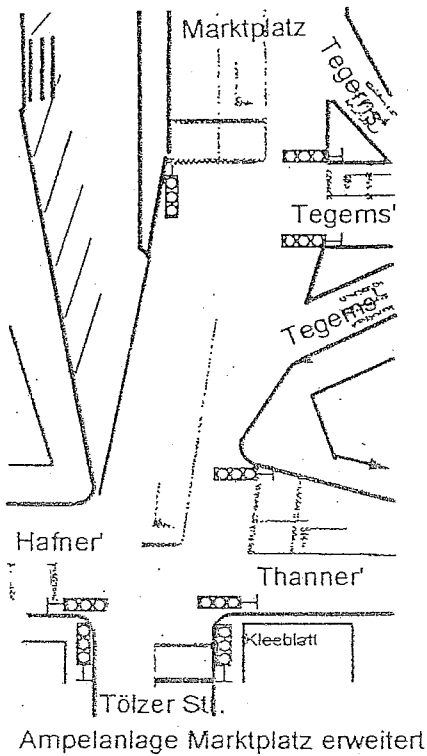
### • Abschnitt B (Rosenheimer Straße - Miesbacher Straße)

**B1 - Frühlingstraße bis Holzbrücke (Kindergarten):** wie bisher

**B2 - Frühlingstraße (Holzbrücke) bis Einmündung "Herdergarten":** Einrichtung als Fahrradstraße (⇨ Anhang: Fahrrad-Straße).

**B3 - Einmündung "Herdergarten" bis Kreuzung "Tegernseer Str. / Miesbacher Str.":** Regelung "Rechts vor Links". Einrichtung als Fahrrad-Straße (⇨ Klärung der Einsatzwege von Polizei, Feuerwehr und BRK erforderlich). Vor der Kreuzung "Tegernseer Straße" Fahrbahn-Markierungen für Radfahrer-Stauraum einplanen (⇨ Skizze).





Notwendige Ampelanlagen  
beim "Kleeblatt"

• Abschnitt C (Miesbacher Straße - Tölzer Straße)

C1 - Tegernseer Straße (ortsauswärts) bis zur geplanten Querverbindung zur Thanner Straße: Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30. Ortseinwärts: Radfahrer-Stauraum (gemäß Zeichnung).

C2 - Neuer Radweg "Querverbindung Tegernseer Straße - Thanner Straße": Eine neu zu schaffende "Querverbindung Tegernseer Str. - Thanner Str." sollte als Rad-/Fußweg geplant werden.

C3 - Thanner Straße und Querung der Tölzer Straße zur Hafnerstr.: Schaffung einer sicheren Überquerung für Radfahrer durch Erweiterung der vorhandenen Fußgänger-Ampelanlage bei "Feinkost Kleeblatt" zu einer echten Straßenampel/Kreuzungsampel. Hinter-einander-Schalten der dann vorhandenen Ampelanlagen.

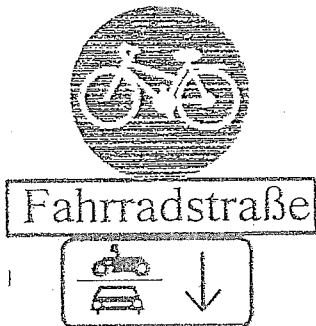
• Abschnitt D (Tölzer Straße - Haidstraße)

D1 - Hafnerstraße: Umwidmung der Hafnerstraße zur Fahrradstraße (Freigabe beider Richtungen für Radfahrer) unter Beibehaltung der bisherigen Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr.

D2 - Roggersdorfer Straße: Bei der Straßeneinmündung "Am Olivberg" eine "abknickende Vorfahrt" vorsehen, auch für das sichere Erreichen des Spielplatzes und einen sicheren Schulweg.

D3 - Am Olivberg bis Sankt-Josef-Straße: Freigabe des Einbahn-Straßenabschnittes für Radfahrer in beiden Richtungen. Hinweisschilder "Radfahrer queren" auf der Sankt-Josef-Straße.

D4 - Dekan-Imminger-Straße: wie bisher



Kfz-Verkehr  
kommt entgegen



• **Abschnitt E (Haidstraße - Kohlstattstraße - Bahnhof)**

**E1 - Haidstraße und Marxbauerstraße:** Ausweitung der Tempo 30 - Zone auf die Haidstraße. Radwegebenutzungspflicht für den Abschnitt "Dekan-Imminger-Straße bis Marxbauerstraße" an der Haidstraße aufheben. Hinweisschilder und Fahrbahnmarkierung für die Haidstraße querende Radfahrer.

**E2 - Marxbauerstraße:** wie bisher

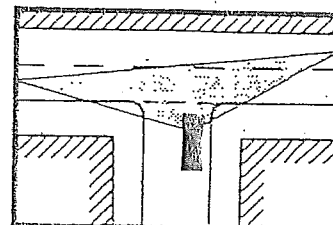
**E3 - Krankenhausstraße:** Rechts-vor-Links im Einmündungsbereich Marxbauerstraße-Krankenhausstraße (wegen fehlender Sicht von der Krankenhausstraße in die Marxbauerstraße).

**E4 - Querverbindung Krankenhausstraße bis Wilhelm-Liebhaberstraße:** Bis zur Wilhelm-Liebhaber-Straße Ausbau (Verbreiterung) der bestehenden Verbindung am Altenheim entlang.

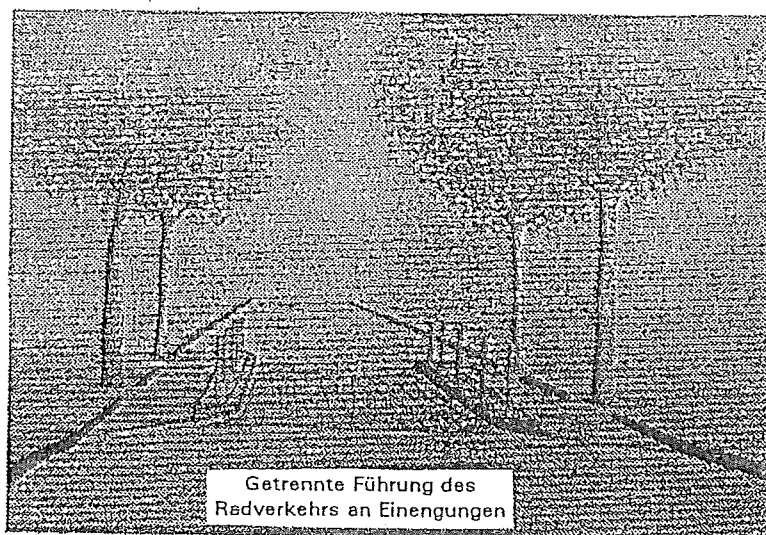
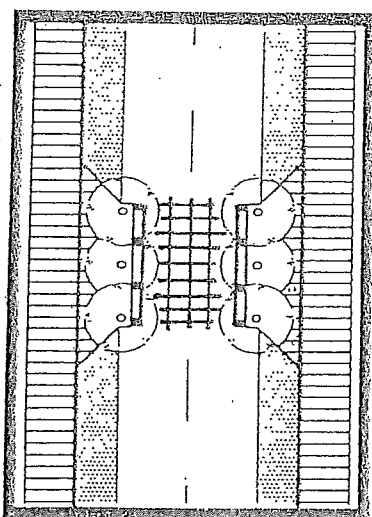
**E5 - Wilhelm-Liebhaber-Straße bis Kohlstattstraße:** Freigabe der Verbindung am Trachtenheim entlang zur Kohlstattstraße, hierbei auch Entfernung einer "Zaun-Sperre" an der Wilhelm-Liebhaber-Straße.

**E6 - Kohlstattstraße und Heignkammer Straße:** Fahrradfreundlicher Ausbau der neu zu gestaltenden Kreuzung mit der Münchner Straße. Schaffung einer Ampelanlage zur sicheren Überquerung der Münchner Straße.

**E7 - Heignkammer Straße bis Bahnhof über Reitschulweg und Südteil des Otterfinger Weges:** "Radl-Ausfahrt" am Eurospar zum Reitschulweg bauen.



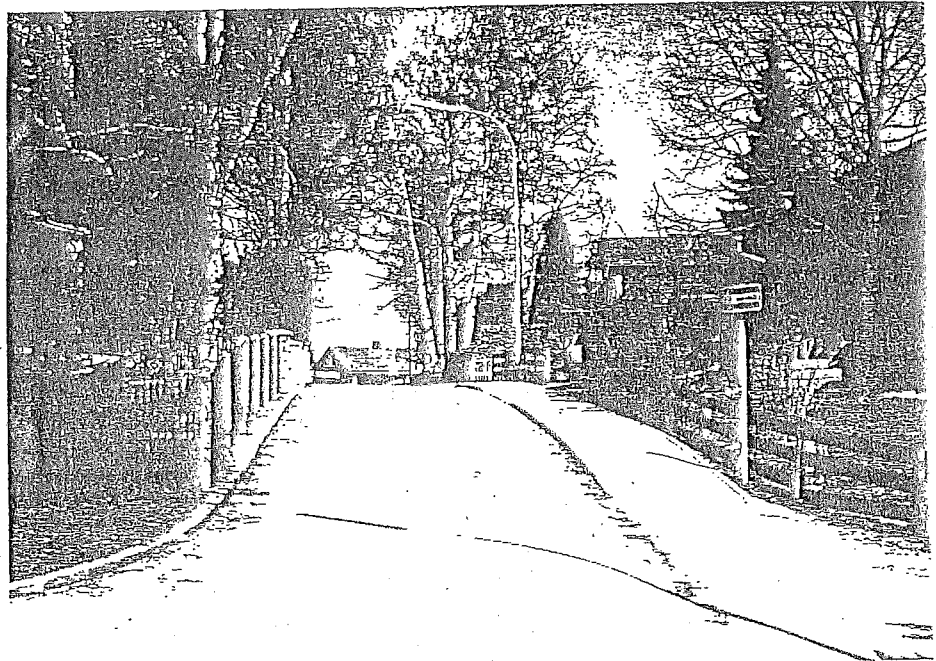
Sichtfeld-Problematik  
Marxbauer-/Krankenhausstraße



Getrennte Führung des  
Radverkehrs an Einengungen

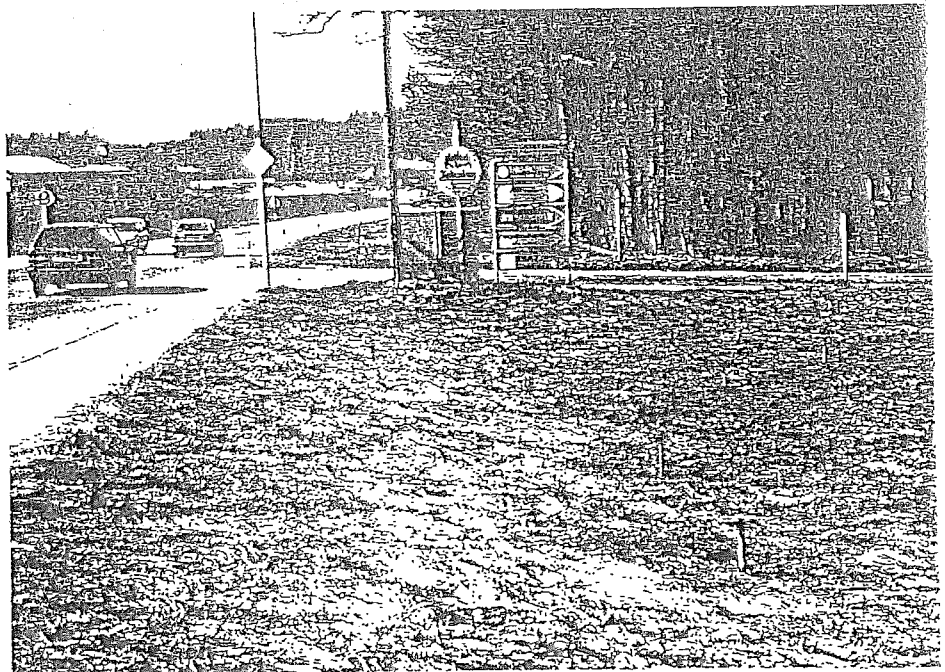
Zur Umsetzung des Ring-Routen-Konzeptes für Radfahrer können von der Marktgemeinde Holzkirchen kurz- und mittelfristig bereits Maßnahmen ergriffen werden.

*Beispiel: Am Olivberg*



Öffnung von Einbahn-Straßenabschnitten für den Zwei-Richtungsverkehr für Radfahrer.

*Beispiel: Kreuzungsbereich  
Reignkammer Straße / Münchener  
Straße / Kohlstattstraße  
(z.Zt. in der Planung)*



Berücksichtigung der vorgeschlagenen Fahrrad-Ring-Route beim Umbau und Neubau von Straßen, Wegen und Kreuzungen.

## 4.2 Verbindungsrouten

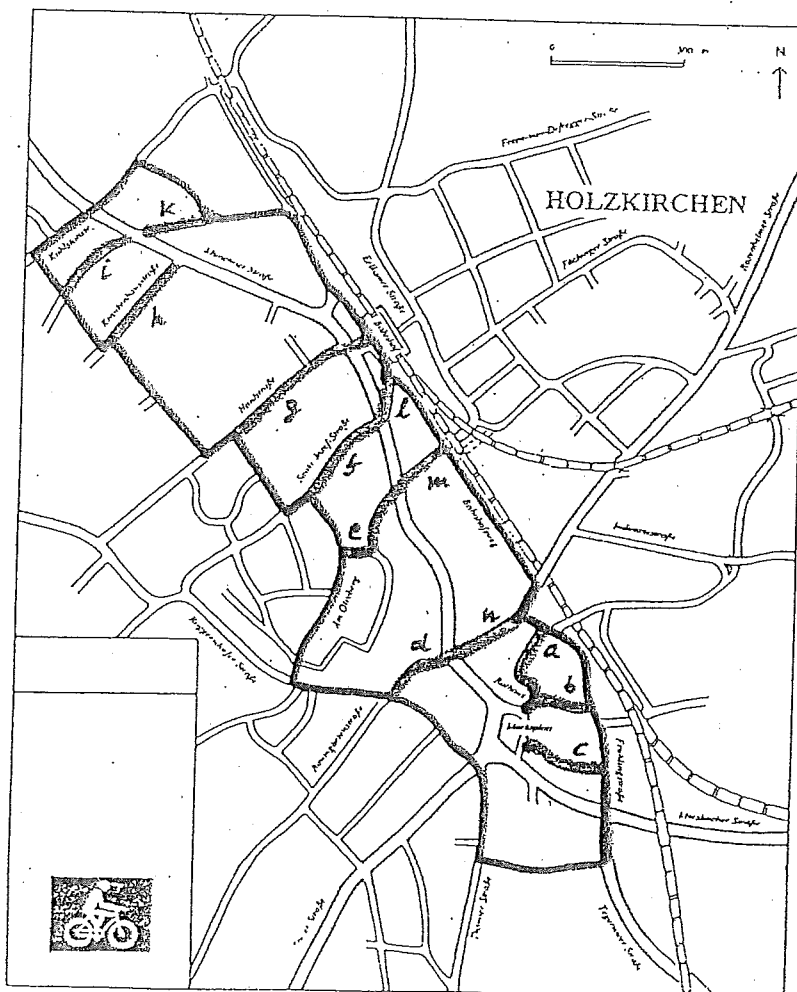
Verbindungsrouten führen die Radfahrer vom Fahrrad-Ring an die Geschäfte und öffentlichen Einrichtungen im Ortszentrum und an den Hauptverkehrsstraßen heran.

Problematisch bleibt jedoch auch bei dieser Lösung die Überquerung der Münchner Straße und die Überquerung der Hauptverkehrsstraßen im Bereich "Marktplatz - Alte Post - Kleeblatt". Die *Umfahrung* des Marktplatzes für Radfahrer bedarf einer besonderen Planung.

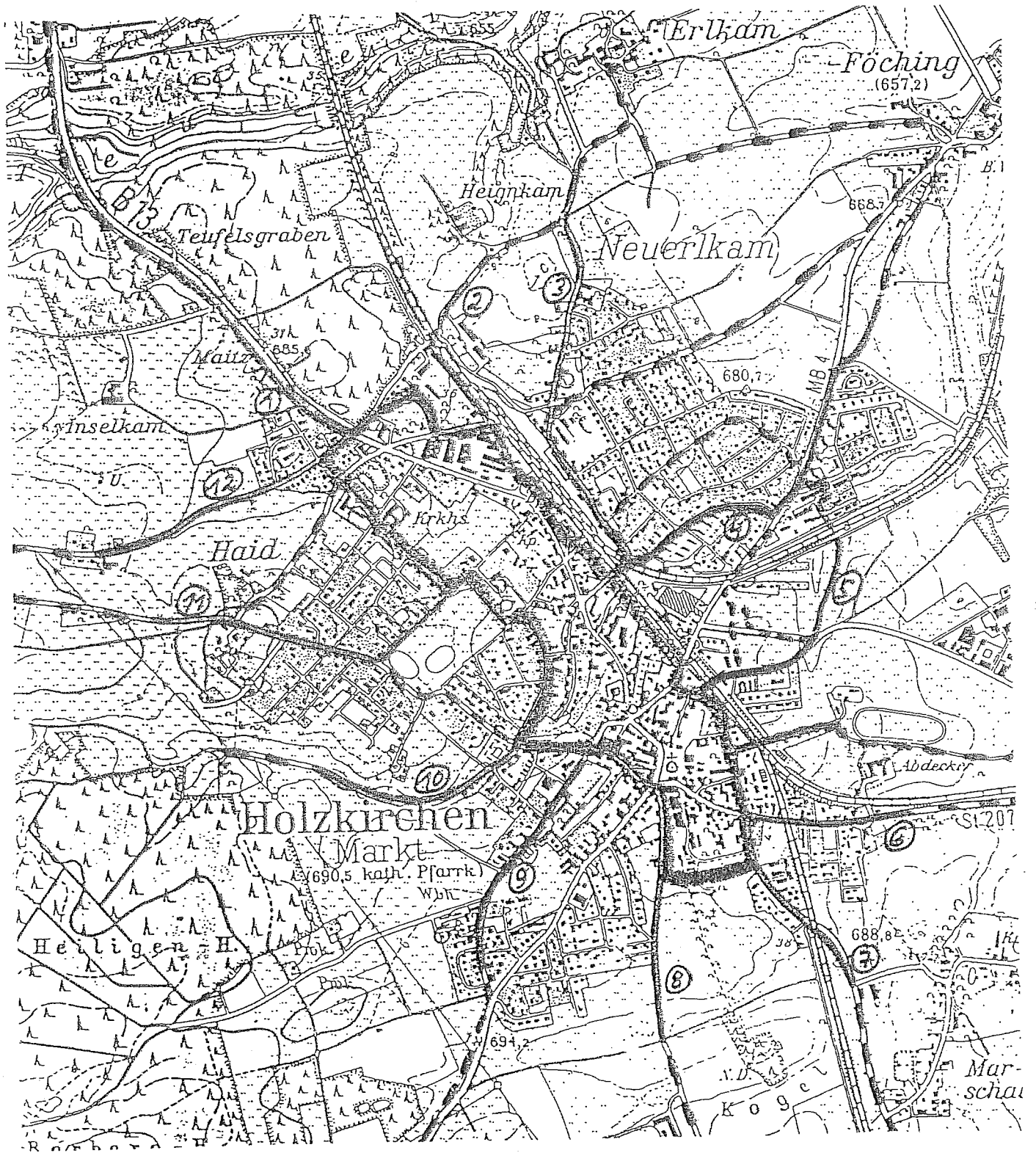
Verbindungsrouten vom Fahrrad-Ring zur Münchner Straße und zum Marktplatz sind folgende Straßen:

- |                              |                                    |
|------------------------------|------------------------------------|
| Marienstraße (a)             | Krankenhausstraße (h)              |
| Herdergarten (b)             | Wilhelm-Liebhaber-Straße (i)       |
| Badgasse (c)                 | Reitschulweg (k)                   |
| Baumgartenstraße (d)         | Bahnhofsvorplatz (4 Zufahrten) (l) |
| Am Gangsteig / Thalbüchl (e) | Erkamer Straße (ab T.-Neubau) (m)  |
| Sankt-Josef-Straße (f)       | Rosenheimer Straße (n)             |
| Haidstraße (g)               |                                    |

⇒ Die vorgeschlagenen Straßen sind z. T. stark verbesserungsbedürftig.



Lage der Verbindungsrouten



Lage der Zubringer-Routen

### 4.3 Zubringer-Routen

Um den Fahrrad-Ring möglichst sicher und schnell erreichen zu können, werden einige *Zubringer-Routen* vorgeschlagen. Diese Zubringer-Routen beginnen jeweils im Ortsrandbereich und sollen - aus allen Himmelsrichtungen - die Wohn- und Gewerbegebiete, die Holzkirchner Ortsteile sowie Naherholungsräume mit dem Fahrrad-Ring verbinden.

Folgende Zubringer-Routen und notwendige Maßnahmen werden vorgeschlagen:

**Z-1 - Münchner Straße von Otterfing:** wie bisher.

**Z-2 - Heignkamer Straße / Otterfing Weg:** Radwegegerechte Umgestaltung des Ring-Abschnittes beim Straßenneubau im Rahmen der Gewerbeansiedlung.

**Z-3 - Erlkamer Straße:** Fahrradfreundlicher Ausbau der Straße zwischen Baumarkt und Münchner Straße.

**Z-4 - Rosenheimer Straße / Carl-Weinberger-Straße / Georg-Queri-Straße:** Verlängerung der Georg-Queri-Straße als Radweg. Bau eines eigenen Radweges südlich um das Trafoshaus herum. Bau eines Fußgänger- und Radfahrertunnels südlich der bestehenden Untertunnelungen (⇒ Skizze).

**Z-5 - Lindenstraße / Bahmunterführung an der Buchenstraße / Austraße:** Bau eines Fußgänger-/Radfahrertunnels zwischen Buchenstraße und Rudolf-Diesel-Straße (unter der Bahn durch). Von dort Bau eines kombinierten Fußgänger-/Radwegs in der Senke zwischen dem neuen Tunnel und der bestehenden Untertunnelung der Industriestraße. Entschärfung der Zufahrten zu dem bestehenden Tunnel.

**Z-6 - Miesbacher Straße:** Ein Fahrradweg entlang der Miesbacher Straße ist in Planung. Entschärfung des Gefahrenpunktes am Beginn der Miesbacher Straße (⇒ 7.4, S. 22).

**Z-7 - Tegernseer Straße:** Als Ersatz für die Benutzung der Tegernseer Straße zwischen Marschall und Überquerung der Bahnlinie kann der Feldweg an der Bahnlinie dienen. Problem: Überquerung der Bahnlinie beim "Stabinger" in Marschall.

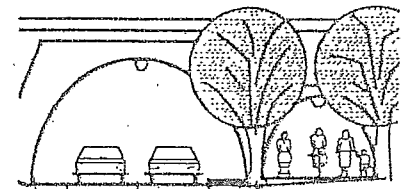
**Z-8 - Thanner Straße:** wie bisher.

**Z-9 - Burgstaller Straße / Baumgartenstraße:** wie bisher. Problem: rote Fahrbahnmarkierung an der Schule endet vor einem Bordstein.

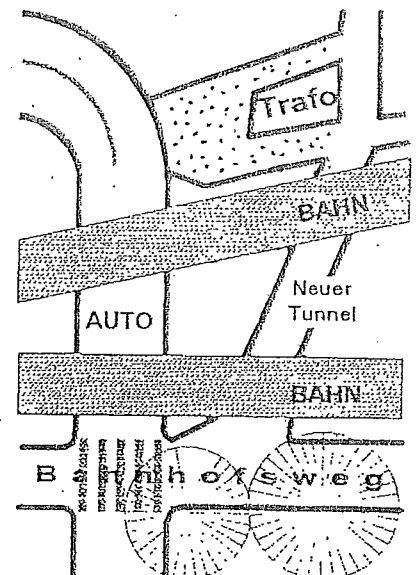
**Z-10 - Flinspachstraße:** wie bisher.

**Z-11 - Roggersdorfer Straße / St.-Josef-Straße / Haidstraße:** Bauliche Maßnahmen zur Durchsetzung von Tempo 30.

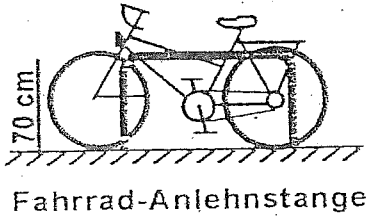
**Z-12 - Kohlstattstraße von Roggersdorf:** wie bisher.



Neuer Tunnel für  
Fußgänger/Radfahrer  
an der Erlkamer Straße



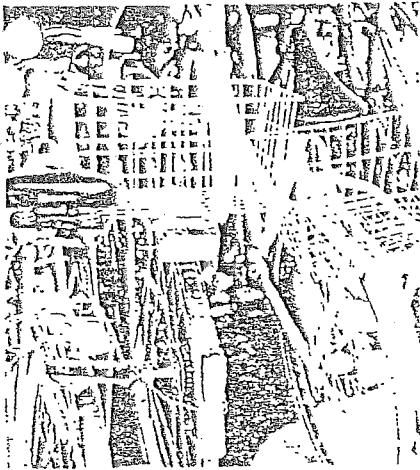
## 5. Fahrrad-Abstellanlagen



Nicht nur in Wohngebieten, sondern auch an den zahlreichen Zielen des Radverkehrs wie Schulen, Sportstätten und Haltestellen des ÖPNV benötigen abgestellte Fahrräder Platz. Wenn Fahrrad-Abstellanlagen einigen Grundanforderungen entsprechen (siehe Anhang), werden sie zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrades beitragen.

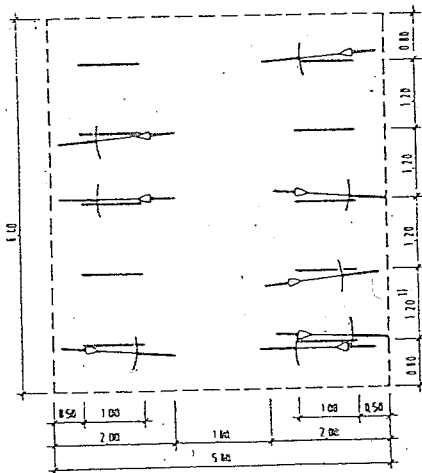
Neben der richtigen Ausstattung kommt es bei Abstellanlagen entscheidend darauf an, wo sie platziert sind. An schlecht zugänglichen Plätzen - weitab vom eigentlichen Fahrtziel der Radler oder am Hintereingang eines von vorn zugänglichen Gebäudes sind Fahrradständer fehl am Platz.

Für Holzkirchen werden einige (wenige) zentrale Fahrrad-Abstellanlagen sowie viele kleine (dezentrale) Abstellanlagen und Ständer angeregt.

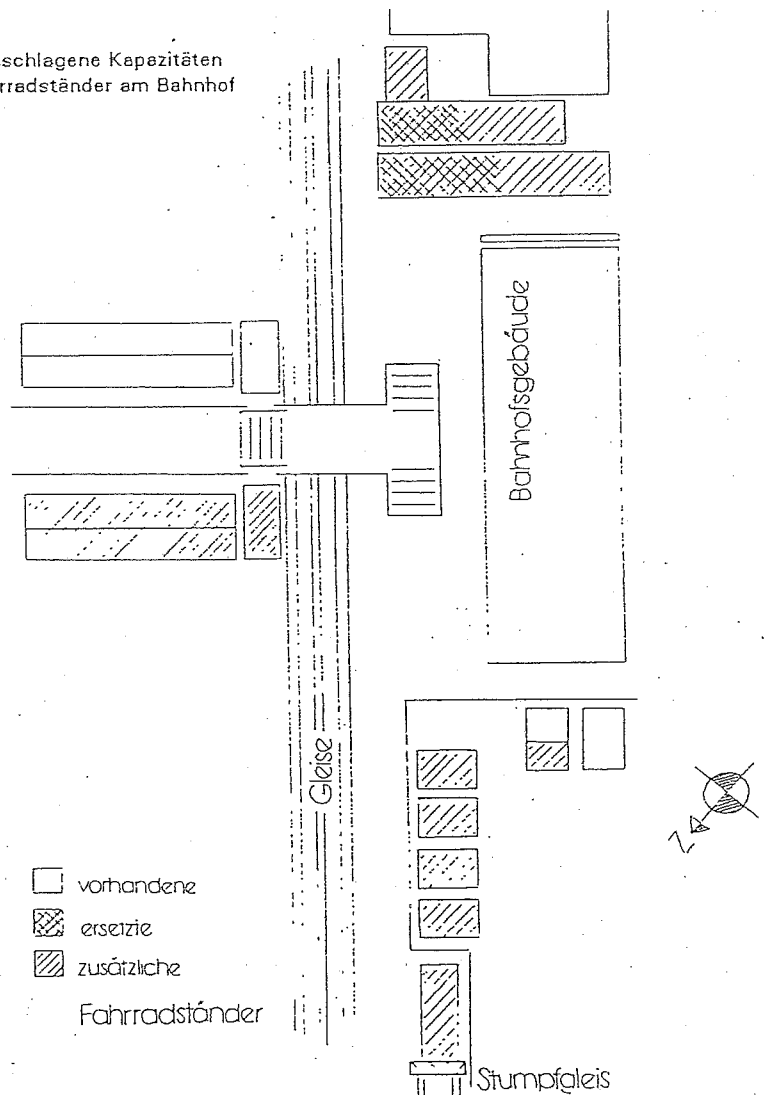


Enge und überfüllte Radl-Ständer am Bahnhof

Beispiel für Abstellanlage mit Fahrrad-Anlehnstangen

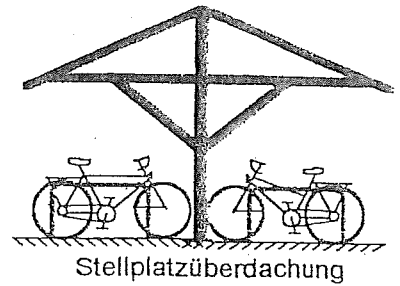


Vorgeschlagene Kapazitäten für Fahrradständer am Bahnhof





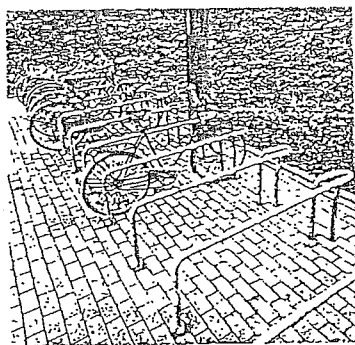
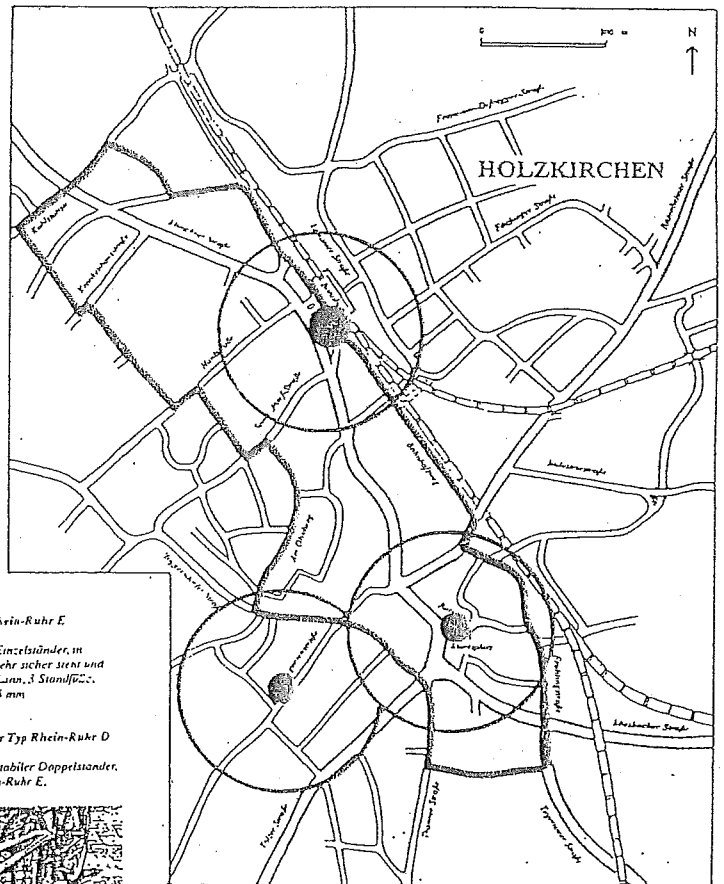
An zentralen Stellen im Kerngebiet der Marktgemeinde sollen die Fahrrad-Abstellanlagen in ihrer Qualität und/oder Kapazität verbessert werden. Neben dem Ausbau der vorhandenen Anlagen am Bahnhof (Verdopplung der Abstell-Kapazität, siehe Skizze) wird eine Abstellanlage im Bereich Rathaus/Marktplatz (ca. 50 Abstellmöglichkeiten) vorgeschlagen. Die bereits vorhandenen Abstellanlagen an der Grund-/Hauptschule und am Hallenbad "BaTuSa" sind ausreichend.



Zahlreiche kleine dezentrale, aber zielnahe Abstellanlagen werden besser genutzt als wenige große. Sie ordnen die ansonsten wild abgestellten Fahrräder. Daher wird neben den wenigen zentralen Abstellanlagen eine dichte Kette von Fahrrad-Abstellanlagen entlang der Geschäftsstraßen und bei den Supermärkten angeregt.

⇒ Hinweise zur Gestaltung von Fahrrad-Abstellanlagen finden sich in der Anlage.

Die nebenstehende Skizze verdeutlicht den fußläufigen Pendelbereich zu den zentralen Abstellanlagen bei einem Radius von 250 m.



Fahrradgelder

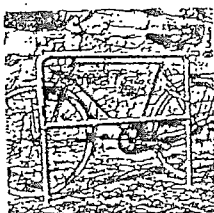
mit Kutschalm, bietet die Möglichkeit für einen festen Stand des Fahrrades und Anschlagmöglichkeit  
Stahlrohr 48 x 2,5 mm  
Anschlüsse Kutschalm tragend

Fahrradständer Typ Rhein-Ruhr E

Formschöner, stabiler Einzelständer, in welchem das Fahrrad sehr sicher steht und angeschlossen werden kann, 3 Stahlfüße, aus Stahlrohr 42,4 x 2,5 mm

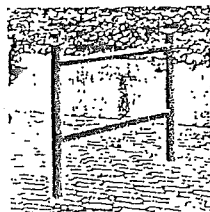
Fahrradständer Typ Rhein-Ruhr D

Formschöner, stabiler Doppelständer, sonst wie Rhein-Ruhr E.



Fahrradgelder Typ Y

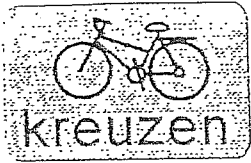
Stabiler Einzelständer in metallischer Form, aus Stahlrohr 60,3 x 2,5 mm u. 48,3 x 2,5 mm  
bedeutet Anschlusspunkten



Gute Fahrradständer-Modelle

## 6. Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas

### 6.1 Kommunalen Fahrrad-Beauftragter

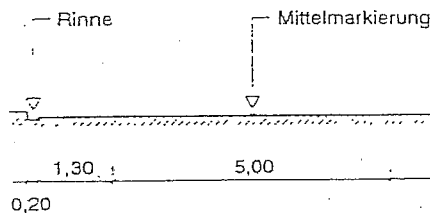
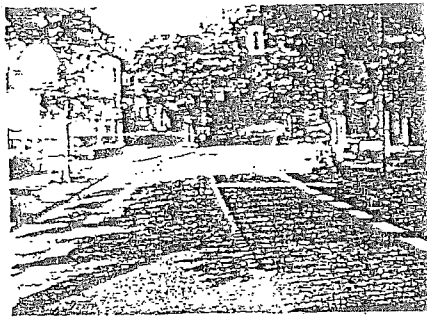


Entweder ein Mitglied des Gemeinderates oder ein Mitarbeiter des Bauamtes sollte speziell für die Interessen und Belange der Radfahrer im Holzkirchner Gemeindegebiet zuständig sein. Er sollte als Koordinator für Fragen der Radverkehrsförderung fungieren, Ansprechpartner für Anregungen und Beschwerden der Bürger und Bürgerinnen sein und die Mängelbeseitigung überwachen.

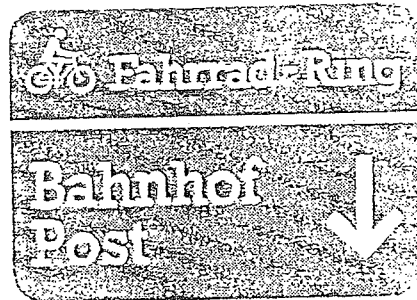
### 6.2 Radroutenbeschilderung

Durch eine einheitliche Wegweisung (Radrouten-Beschilderungen) sollen Radfahrer, auch ortsfremde zu den wichtigsten öffentlichen Einrichtungen geleitet werden. Dabei soll sich die Wegweisung für Radfahrer u.a in Bezug auf die Gestaltung, die Ziel- und Entfernungsangaben sowie die Aufstellorte an den Anforderungen der Radfahrer orientieren und sich von der allgemeinen Wegweisung deutlich abheben. Angestrebt wird ein Wegweiser-Konzept mit Schildern "Weiß auf Grün".

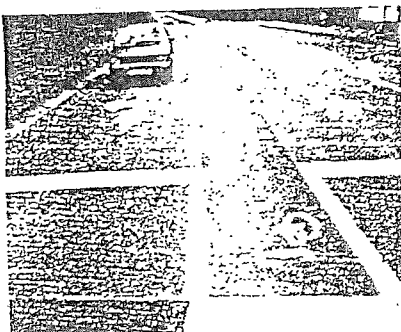
#### Beispiele



Beispiel für eine optisch gegliederte Fahrbahn



Radfahrstreifen für die direkte Führung von Radfahrern



Darüberhinaus sollen die Radrouten, zumindest jedoch der Fahrrad-Ring durch farbliche Kennzeichnung der Fahrbahn deutlich und "erfahrbar" gemacht werden.

Grundsätzlich wird eine fortlaufende Linie (z.B. grüne Markierungen, ca. 10 cm breit) vorgeschlagen. Wo nötig und möglich, können auch Farbflächen dienlich sein, so zum Beispiel bei Fahrrad-Stauräumen vor Ampeln oder bei Einbahnstraßen, die für Radfahrer geöffnet sind.

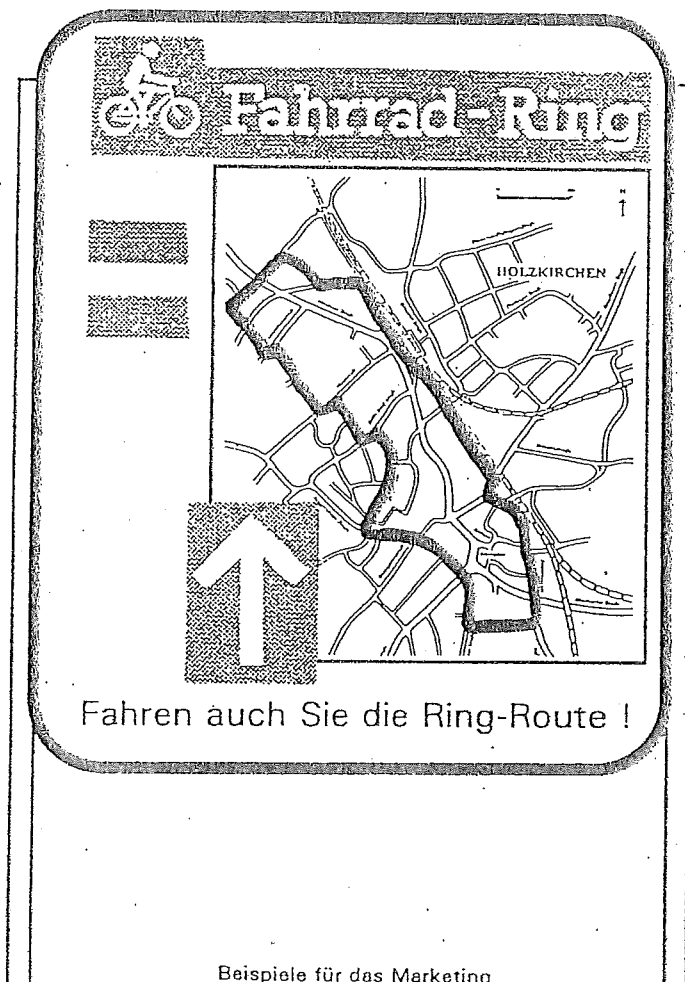
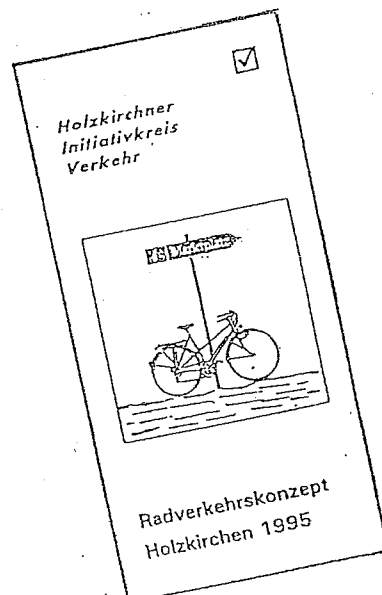
Beschilderung und Fahrbahnmarkierung ergänzen sich hierbei zu einem optischen Gesamtbild und machen die Radrouten nachvollziehbar. Die farbige Markierung der Straße signalisiert einen höheren Stellenwert des Radverkehrs auch aus dem Blickwinkel des Autofahrers. Hiermit wird die Sicherheit für Radfahrer erhöht.

### 6.3 Ortsplan mit Radrouten-Netz

Ein Ortsplan mit dem kompletten Radrouten-Netz soll kostenlos an alle Holzkirchner Haushalte verteilt sowie in den Geschäften und Ämtern ausgelegt werden. Auf den an zentralen Punkten in Holzkirchen vorhandenen Übersichtskarten soll der Fahrrad-Ring eingetragen werden.

### 6.4 Öffentlichkeitsarbeit

In Kooperation mit der Holzkirchner Geschäftswelt, Schulen und sonstigen Verbänden sollen spezielle Marketing-Aktionen durchgeführt werden.

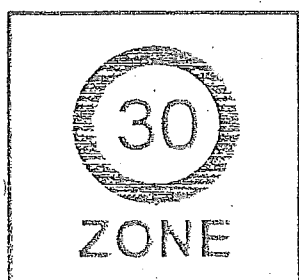


Beispiele für das Marketing des Radverkehrskonzeptes

## 7. Planerische Maßnahmen

Auch im Rahmen der kommunalen Bau- und Ortsplanung hat die Gemeinde Möglichkeiten, Bedingungen zu schaffen, die eine menschen- und umweltverträglichere Abwicklung des Verkehrs fördern, also die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer verbessern und den motorisierten Individualverkehr einschränken.

### 7.1 Geschwindigkeitsbeschränkungen

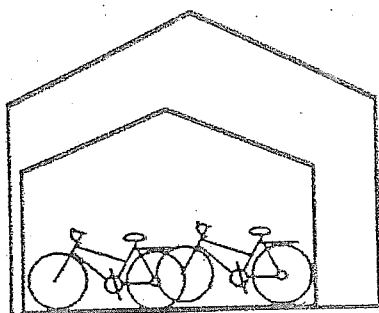


Ein insgesamt geringeres Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs ist eine kostengünstige, kurzfristig realisierbare und sehr effektive Maßnahme für eine menschen- und umweltverträglichere Abwicklung des Autoverkehrs. Dabei bedeuten geringere Geschwindigkeiten im Ortsbereich keineswegs automatisch eine verminderte Leistungsfähigkeit des Straßensystems. Vielmehr helfen geringere Geschwindigkeiten, Staus abzubauen, weil sie den Verkehrsfluß gleichmäßiger gestalten.

Würden auf dem gesamten Straßennetz innerorts Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit sowie auf Nebenstraßen weiter verringerte Geschwindigkeiten gelten, so würde erwiesenermaßen die Zahl der Unfälle mit Toten oder Verletzten nahezu auf Null, die Abgas- und Lärmbelastung halbiert und so die Aufenthaltsqualität und die Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer und Busse verbessert werden.

In diesem Zusammenhang werden Tempo-30-Zonen für das Wohngebiet zwischen Erlkamer- und Rosenheimer Straße und das Wohngebiet zwischen Kohlstattstraße und Roggersdorfer Straße vorgeschlagen.

### 7.2 Stellplatzverordnungen für Fahrräder



Das Fahrrad wird häufiger verwendet und auch dem Auto vorgezogen, wenn es leicht greifbar ist. Da die heute bei Reihenhaus-Anlagen aufgestellten Fertig-Garagen für ein gleichzeitiges Einstellen von PKW und Fahrrad in der Regel zu schmal sind, ist zur Förderung des Radverkehrs auch für diese Gebäudearten eine fahrradfreundliche Stellplatz-Regelung zu treffen. Ein Mittel, dieses Ziel umzusetzen, ist die Einführung einer kommunalen Stellplatzverordnung für Fahrräder. Da auch Einfamilien- und Reihenhäuser fast ausschließlich über Bauträgergesellschaften erstellt werden, ist es notwendig, auch diese Gebäudetypen in eine Radabstellsatzung miteinzubeziehen.

Der Ort Gröbenzell sowie die Städte Ingolstadt und Nürnberg haben bereits Stellplatzverordnungen für Fahrräder verabschiedet. Eine Radabstellsatzung sollte folgende Festlegungen enthalten:

- Bauherren müssen Radstellplätze mit Abschließmöglichkeit des Fahrradrahmens auf dem Grundstück oder in unmittelbarer Nähe nachweisen.
- Die Stellplätze für Fahrräder müssen ebenerdig oder über Rampen zugänglich sein.
- Bei Wohngebäuden sind überdachte Stellplätze für Fahrräder im Freien oder absperrbare, ohne Treppen zugängliche Stellräume im Haus zu schaffen.
- Für Besucher der Wohngebäude sind im Freien ebenfalls Stellplätze für Fahrräder vorzusehen.
- Es sollten folgende Richtzahlen gelten: 2 Rad-Stellplätze pro Wohnung mit einer Wohnfläche bis zu 70m<sup>2</sup>, 3 Rad-Stellplätze pro Wohnfläche bei Wohnungen mit mehr als 70m<sup>2</sup>, wobei 20% davon als Besucher-Rad-Stellplätze auszuweisen sind. (⇒ ADFC-Mustersatzung)

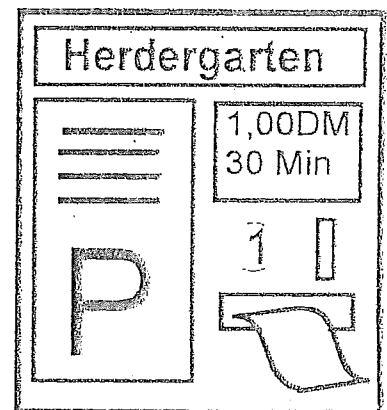
### 7.3 Parkraumbewirtschaftung im Ortszentrum

Die notwendige Bewirtschaftung des meist zu knappen Parkraumes in den Orten und Städten wird immer mehr auch als Steuerungsinstrument zur gezielten Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs genutzt: Zur Verringerung des nicht notwendigen Binnenverkehrs, vor allem jedoch des Berufs- und Einkaufs-Pendelns mit dem Auto.

Dazu muß im Ortszentrum das Angebot an öffentlichen Kfz-Stellplätzen verknappt, verteuert und für den Wirtschaftsverkehr reserviert werden.

Maßnahmen:

- Alle Kfz-Parkplätze im Bereich des Ortszentrums müssen in Zukunft kostenpflichtig werden.
- Wenn für PKW-Parkplätze eine Parkgebühr erhoben wird, entsteht ein zusätzlicher Anreiz, z.B. zum Einkaufen umweltfreundlich mit dem Fahrrad zu fahren.
- Die Einnahmen aus den Parkgebühren müssen zweckgebunden zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs bzw. des öffentlichen Personennahverkehrs eingesetzt werden.
- Parkraumbewirtschaftung alleine vergrößert allerdings noch das PKW-Aufkommen. Denn der einzelne PKW wird wegen der Gebühren kürzer geparkt, d.h. die Chancen eines Autofahrers steigen, im Ortszentrum einen freien Platz zu finden. Es sollte also unbedingt die Anzahl der frei zugänglichen Parkplätze reduziert werden.
- Die Erhebung der Parkgebühr sollte nicht über Parkuhren erfolgen, sondern über zentrale Parkschein-Automaten.



## 7.4 Problem- und Gefahrenpunkte

Für die Förderung des Radverkehrs in Holzkirchen wichtig ist die Beseitigung von Gefahrenquellen. Im folgenden werden (beispielhaft) einige wichtige Lokalitäten mit ihren Problemen beschrieben und Lösungswege aufgezeigt.

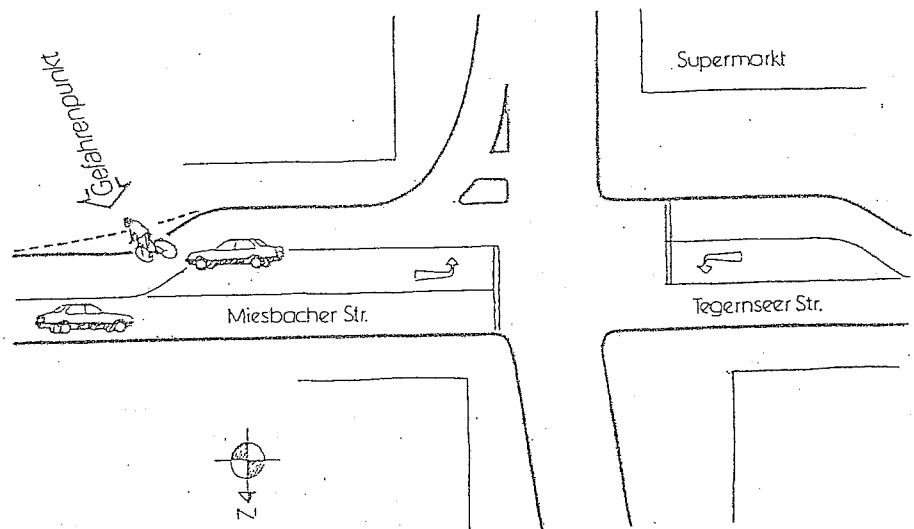
### 1. Tegernseer Straße / Ecke Miesbacher Straße

**Problem:**

Radler werden von PKWs in Richtung Miesbach "geschnitten".

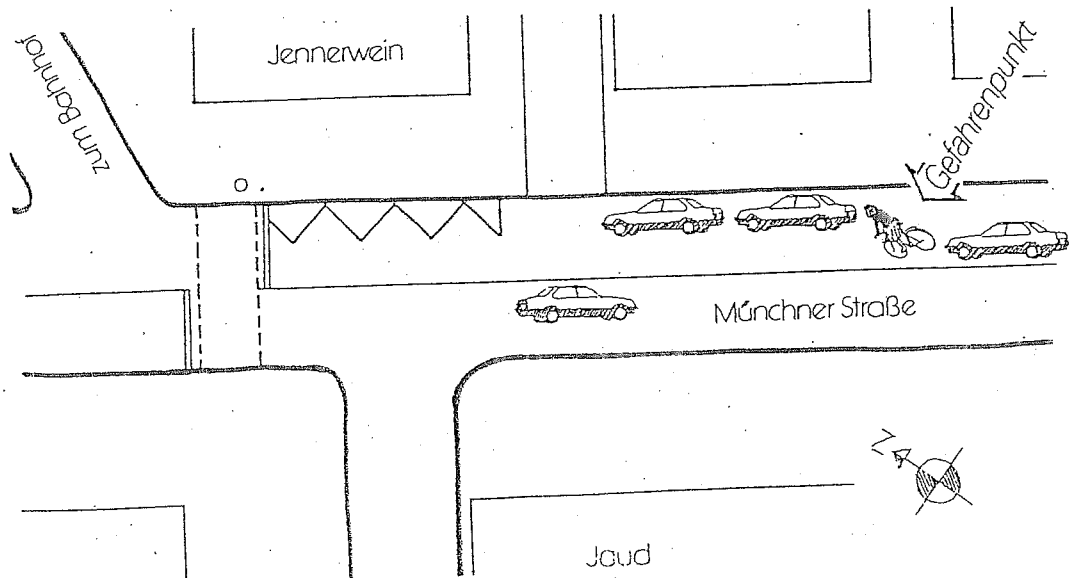
**Vorschlag:**

Gehwegecke entschärfen oder andere Markierung vorsehen!



### 2. Münchner Straße (Bücherecke - Pizzeria)

**Problem:** Radler werden in Richtung Bahnhof von parkenden Autos gezwungen, in die Fahrbahnmitte zu wechseln. Sie erscheinen durch ihr Handzeichen damit für die folgenden Kraftfahrer als Linksabbieger. Dieses führt zu unklaren und damit gefährlichen Situationen.



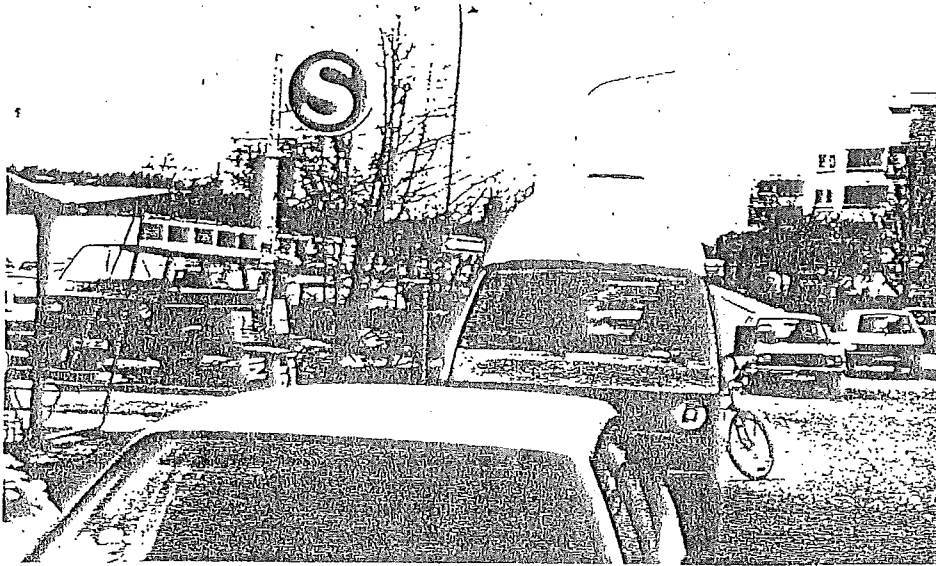
**Vorschlag:**

Halteverbot von der Erlkamer Straße bis zur Ampel "Jennerwein".

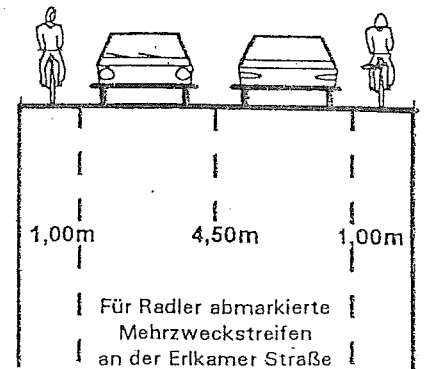
### 3. Erlkamer Straße (Baumarkt bis Münchner Straße)

**Problem:** Gefahren für den Radverkehr.

**Vorschlag:** Abmarkierung von Mehrzweck-Fahrradstreifen, da Parkplätze auf der Straße durch Takt-Bus-Netz entbehrlich werden.



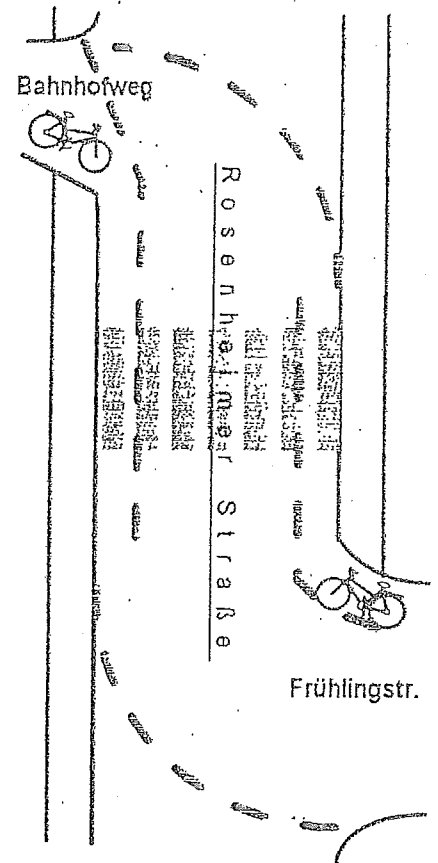
Parkende Autos am Bahnhofseingang "Erlkamer Straße" behindern die Sicht für Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer.



### 4. Rosenheimer Straße (Kreuzung: Bahnhofsweg - Frühlingsstraße)

**Problem:** Unübersichtliche Kuppe mit Häufung von Gefahrenstellen im bezeichneten Straßenabschnitt.

**Vorschlag:** Erforderlich ist die Erstellung eines Gesamtkonzeptes für diesen Problembereich.



Anregung zur Lösung der Straßenüberquerung "Rosenheimer Straße" im Zuge von verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Brückenbereich

### 5. Marktplatz

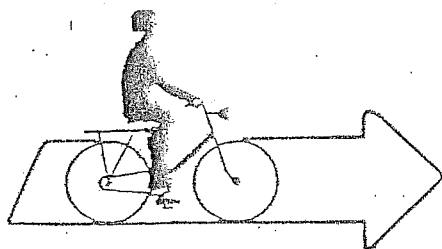
**Problem:** Zur Zeit keine Sicherung für Radfahrer.

**Vorschlag:** Es ist eine neue Gesamtplanung des Straßenknotens Marktplatz zur sicheren Führung des Radverkehrs erforderlich. Beispiele sind in der EAHV 93 (S. 77-95) aufgezeigt.

## 8. Schlußbemerkung

Im Bereich der kleinräumigen Mobilität gibt es die meisten verlagerbaren Autofahrten. Ein Großteil dieser Wege könnte entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden. Längere Wege wären idealerweise mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, z.B. H-Bus) zu bewältigen.

Eine kommunale Verkehrspolitik, die das Umsteigen vom Auto auf den Umweltverbund (Zu-Fuß-Gehen, Fahrradfahren, ÖPNV) unterstützen will, muß sowohl die Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrradfahren verbessern, als auch einen attraktiven lokalen/regionalen ÖPNV aufbauen.



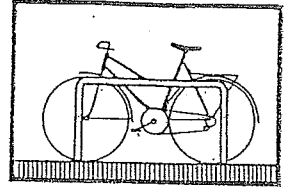
## 9. Literatur

- Landschaftsplan Holzkirchen. Erarbeitet im Auftrage des Marktes Holzkirchen von Eike Schmidt und Gerrit Stahr. München 1980.
- Markt Holzkirchen. Verkehrskonzept. Erarbeitet vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München. München 1993.
- Neue Wege für das Fahrrad. Kongreßdokumentation. Hrsg. vom Oberstadtdirektor der Stadt Münster. Münster 1994.
- Radverkehrskonzept Gröbenzell. Hrsg. vom Gröbenzeller Arbeitskreis Radverkehr (GARAD). Gröbenzell 1994.
- Schaller, Thomas: Kommunale Verkehrskonzepte. Wege aus dem Infarkt der Städte und Gemeinden. Köln 1993.
- Verkehrsuntersuchung Holzkirchen 1991/92 durch Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak. Auftraggeber: Gemeinde Holzkirchen. München 1992.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Arbeitsgruppe Straßenentwurf): Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, EAHV 93, Ausgabe 1993.
- Wege für mehr Radfahrer. Hrsg. vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt. Berlin 1992.
- Fahrradstraßen. Hrsg. von der Freien Hansestadt Bremen. Bremen 1990. ☐ Am Wall 199, 28195 Bremen, ☎ 0421-362-3400
- Radverkehr in Einbahnstraßen. Hrsg. von der Planungsgemeinschaft Verkehr (Alrutz, Dargel, Hildebrandt). Hannover 1989. ☐ Große Barlinge 72a, 30171 Hannover, ☎ 0511-880537
- Radwege an Straßen. Hrsg. vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Klewe, Schallaböck). Dortmund 1991. ☐ Königswall 38, 44137 Dortmund, ☎ 0231-1812-503
- Landesprogramm zur Förderung des Radverkehrs. Hrsg. vom Verkehrsministerium des Landes NRW. Erarbeitet von Heiner Monheim. ☐ Breite Straße 31, 40190 Düsseldorf, ☎ 0211-837-4475

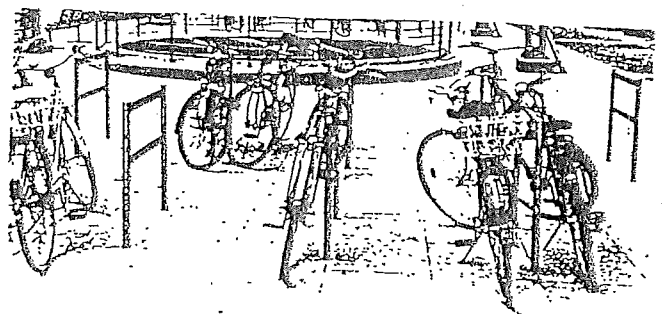


## Anlage: Fahrrad-Abstellanlagen

Obwohl in der Regel an jedem Fahrrad ein eigener Ständer und ein eigenes Schloß angebracht sind, bieten funktionale Fahrrad-Abstellanlagen eine Reihe entscheidender Vorteile. Wenn Abstellanlagen folgende Anforderungen erfüllen, werden sie zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrades beitragen:

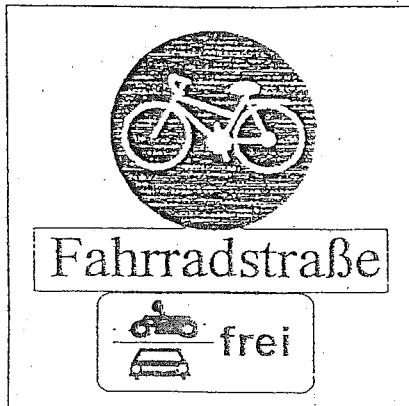


- Ein problemloses Ein- und Ausparken der Fahrräder muß möglich sein. D.h., in kurzer Zeit, ohne großen Kraftaufwand (also ohne Hochheben und Hochschieben) und mit genügend Bewegungsspielraum, um Verschmutzung der Bekleidung und Beschädigung des eigenen und anderer Fahrräder zu vermeiden.
- Das geparkte Fahrrad muß einen guten Halt haben. Das bedeutet, daß das Be- und Entladen des Fahrrades möglich sein muß. Ferner sollen die Ständer ein beladenes Fahrrad auch gegen Umkippen und Wegrollen sichern. Dabei dürfen keine Verbiegungskräfte auf die Felge erzeugt werden, auch nicht wenn Gepäck, Winddruck oder unachtsames Anstoßen durch Passanten wirkt. Gepäckträger müssen gut erreichbar sein, auch wenn sie vorne angebracht sind. Gute Ständer stützen das Fahrrad oberhalb seines Schwerpunktes und am Rahmen, z.B. am Oberrohr.
- Der Ständer muß Anschlußmöglichkeiten für Rahmen und mindestens ein Laufrad bieten. Die Funktion des Ständers muß leicht erkennbar sein, also keine aufwendigen Halte- und Schließvorrichtungen vorsehen. Das Anschließen muß bequem und ohne Verrenkungen möglich sein.
- Die Fahrradständer müssen gut plaziert sein. Diebe arbeiten gerne unbeobachtet. Eine übersichtliche Gestaltung der Fahrrad-Abstellanlage und eine Platzierung an gut einsehbarer Stelle kann dem entgegenwirken, ebenso eine gute Beleuchtung, die außerdem das An- und Aufschließen bei Dunkelheit erleichtert.
- Eine Überdachung ist vorteilhaft. Sie bietet Schutz vor Regen und Schnee, vor Wind und Verschmutzung. Auch Hecken, Büsche und Bäume bieten Schutz, doch dürfen Abstellanlagen nicht zuwachsen. Die Überdachungen sollten mit Regenwasserableitungen ausgestattet werden.



Fahrrad-Anlehnstangen  
am S-Bahnhof Ismaning

## Anlage: Fahrrad-Straßen



### 1. Definition

Fahrrad-Straßen sind Straßen, auf denen Radfahrer durch besondere Beschilderung Vorrang erhalten. Kfz-Verkehr ist auf ihnen zugelassen, jedoch nur mit mäßiger Geschwindigkeit (§41 StVO). Der Radverkehr hat Vorrang.

### 2. Sinn und Zweck von Fahrrad-Straßen

Fahrrad-Straßen sind ein Mittel zur Verkehrsberuhigung. Dabei tangieren sie nicht die Hauptverkehrsstraßen. Eher sollten Parallelstraßen zu Hauptverkehrsstraßen, Nebenstraßen und Kfz-Schleichwege als Fahrrad-Straßen ausgewiesen werden. Sie sollen Lücken im Radverkehrsnetz schließen und den Radverkehr bündeln, somit also nicht flächenhaft auftreten. Nur so können sie ein effektiver Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und Minderung des Kfz-Verkehrs sein.

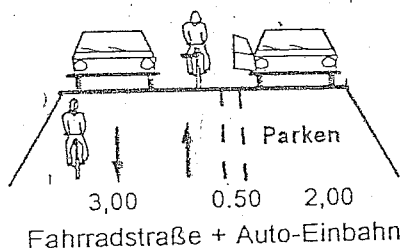
### 3. Beschilderung und rechtliche Grundlagen

Die Beschilderung erfolgt durch Zeichen 237 StVO (Radweg) und Zusatzzeichen 723 StVO (Kfz-Verkehr frei), kombiniert auf einer Trägertafel. Eine eigene Beschilderung "Fahrrad-Straße" gibt es in der StVO nicht. Die oben genannte Beschilderung ist jedoch kein rechtliches Problem. Einen Einbahnstraßen-Effekt für Kfz erreicht man durch einseitige Beschilderung "Keine Zufahrt für Kfz".

### 4. Markierung und Anlage

Durch Markierung und eventuelle bauliche Maßnahmen soll erreicht werden, daß es in einer Fahrrad-Straße keinen Kfz-Durchgangsverkehr gibt und höchstens Tempo 30 gefahren wird. Barrieren, Einengungen, Abbiege- und Einfahrtverbote können den Durchgangsverkehr minimieren. Durch Einfahrtverbote ergeben sich abschnittsweise Kfz-Einbahnstraßen, die von Radlern in beiden Richtungen befahren werden können.

Fahrrad-Straßen werden in der Regel an Knotenpunkten mit anderen Erschließungsstraßen bevorrechtigt, zumindest muß dafür gesorgt werden, daß Autofahrer *rechts vor links* akzeptieren. Um eine Geschwindigkeitsbegrenzung des Kfz-Verkehrs zu gewährleisten, ist eine Verengung der Straßenbreite auf 3 m (Auto-Einbahn-Verkehr) oder 4 m (Auto-Zwei-Richtungsverkehr) ratsam. Baulich ist dieses z.B. durch abmarkierte Parkstreifen möglich. Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn sind in Kreuzungsbereichen sehr zu empfehlen. Wenn Parken erlaubt sein soll; dann nur auf markierten Flächen.



Ende der  
Fahrradstraße

## Ansprechpartner für Radverkehrsplanung

in Holzkirchen



- ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) e.V.
  - Manfred und Monika Lehner, Kistlerweg 3, 83626 Valley, ☎ 08020-1539
  - Horst Oloff, Eschenstraße 27, 83607 Holzkirchen, ☎ 2064
  - Frank-W. Strathmann, Eschenstraße 39, 83607 Holzkirchen, ☎ 8870
  
- Bündnis 90 / Die Grünen
  - Fred Langer, Daisenberger Str. 9, 83607 Holzkirchen, ☎ 5487
  - Petra Waltemade, Daisenberger Str. 9, 83607 Holzkirchen, ☎ 5487
  
- Bürgervereinigung gegen die geplante Umgehungsstraße von Holzkirchen e.V.
  - Adolf Hinterstocker, Roggersdorfer Str. 101, 83607 Holzkirchen, ☎ 7122
  - Karl Bauer, Hauptstraße 27, 83607 Holzkirchen (Föching), ☎ 1352
  
- Bund Naturschutz e.V.
  - Rainer Marquardt, Wallbergstraße 15, 83607 Holzkirchen, ☎ 5977
  - Helmut Schneider, Eschenstraße 4, 83607 Holzkirchen, ☎ 5375
  
- Pro Bahn e.V.
  - Roland Brendel, Erlkamer Straße 28, 83607 Holzkirchen, ☎ 7396
  
- SPD Ortsverein
  - Eva Hellmann, Kirchweg 2, 83607 Holzkirchen, ☎ 1402
  - David Walker, Ganghoferstraße 3, 83607 Holzkirchen, ☎ 7701

## Aktionen zur Diskussion des Radverkehrskonzeptes

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| 20. März 1995<br>Montag     | Vorstellung des Radverkehrskonzeptes<br>20:00 Uhr, Gasthof "Alte Post"                                |
| 21. Mai 1995<br>Sonntag     | Info-Stand und Fahrt auf dem Fahrrad-Ring<br>10-17 Uhr, Holzkirchner Radl-Tag (Marktplatz)            |
| 14. Juli 1995<br>Freitag    | Ring-Rundfahrt für Kommunalparlamentarier<br>Treffpunkt: 17:00 Uhr, Marktplatz                        |
| 24. Sept. 1995<br>Sonntag   | Info-Stand des Holzkirchner Initiativkreises Verkehr<br>10-17 Uhr, Holzkirchner Okomarkt (Marktplatz) |
| 26. Okt. 1995<br>Donnerstag | Infrastruktur für den Radverkehr (Vortrag von Romanus Scholz)<br>19:30 Uhr, Gasthof "Alte Post"       |
| Nov. 1995                   | Diskussion des Radverkehrskonzeptes - Erste Erfahrungen und Konsequenzen                              |

