

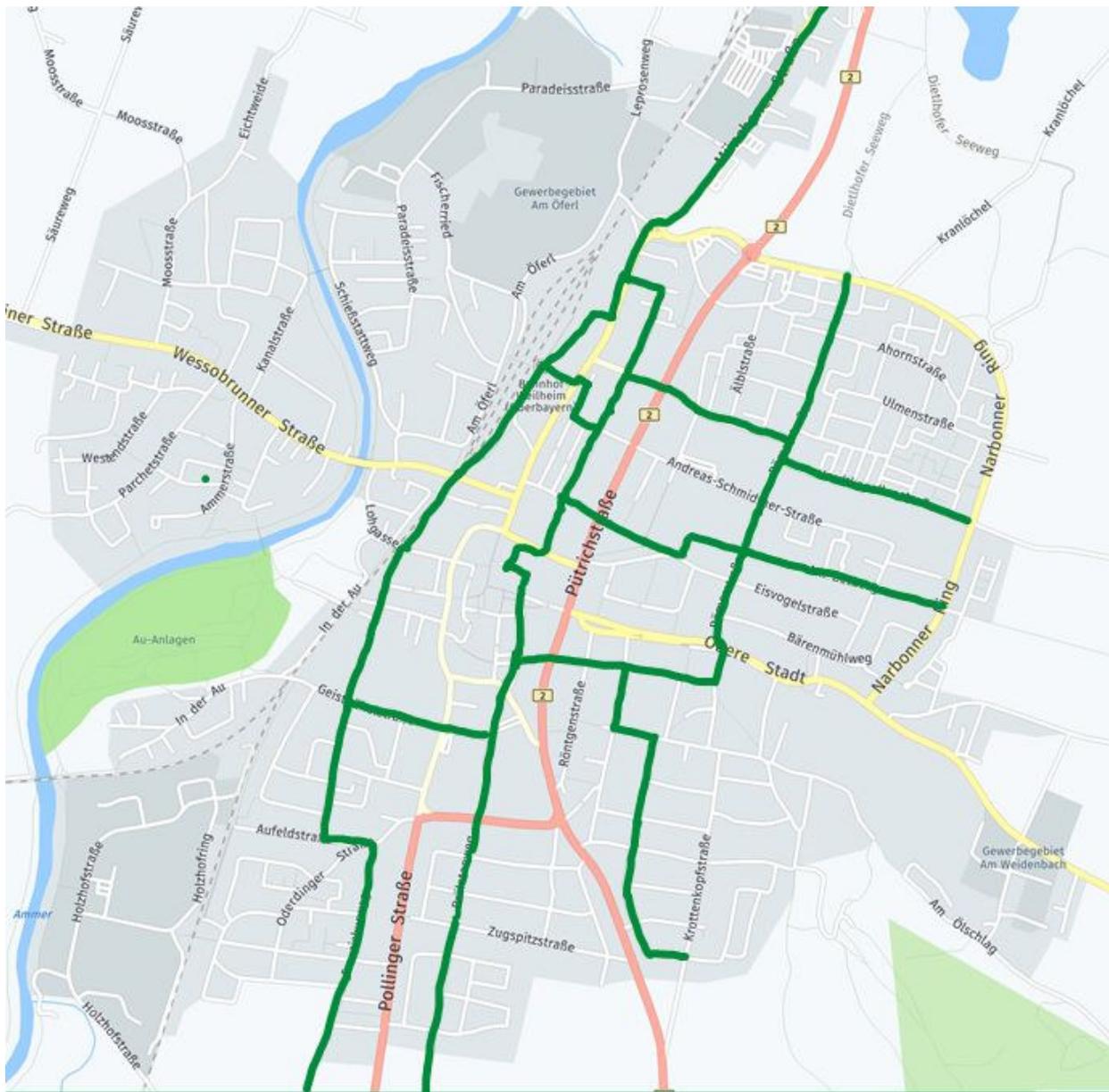


Konzept zur Verbesserung der Fahrradwege-Infrastruktur in Weilheim i.OB

Juni 2020

erstellt von der Arbeitsgruppe RADVERKEHR
Leitung: Helmut Kilian

Gesamtübersicht der Fahrradwege - Achsen



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
Ausgangspunkt und Grundüberlegungen	5
ABSCHNITT A	7
Durchgängige Verkehrsachsen für den Radverkehr	7
1.0 Achse Pollinger Straße über die Altstadt zum Neidhart-Park mit Anschluss an Achse 4 mit Ziel Bahnhof	7
2.0 Achse Gewerbegebiet Achalaich -Bahnhof – Töllernkreisel – Neidhardt Park	12
3.0 Achse Geistbühelstraße Realschule / Gymnasium / Jahnturnhalle mit Anschluss an Achse 1.....	16
4.0 Achse Am Betberg – Bahnhof mit Anschluss an die Achse 1.....	18
5.0 Achse Hardtkapellen Straße – Bahnhof mit Anbindungen an diverse Achsen	23
6.0 Achse Obere Stadt mit Anbindung an die Achse 1	25
7.0 Achse Alpspitzstraße – Altstadt – Bahnhof über die Achsen 6 und 1	26
ABSCHNITT B	28
8.0 Weitere notwendige Verbesserungen.....	28

Vorwort

Unsere Stadt Weilheim hat sich in den letzten Jahren immer mehr zu einer fahrradfreundlicheren Stadt entwickelt.

Stadtrat und Stadtverwaltung haben sicherlich einen großen Anteil an der positiven Entwicklung. Ein besonderes Zeichen setzte die Stadt 2019 durch die Bestellung eines Radverkehrsbeauftragten für die Stadtverwaltung und dem Beschluss, einen Haushaltstitel für die Einstellung von finanziellen Mitteln zur Förderung des Radverkehrs aufzunehmen. Ein wichtiger Akzent war 2019 auch die Bewerbung und vorläufige Aufnahme als Mitglied zur „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“ (AGFK). Die im Protokoll der AGFK-Vorbereitung vom 3. Juni 2019 genannten Maßnahmen sollten durchgeführt und stetig kontrolliert werden, um die Mitgliedschaft zu erhalten.

Zu der steigenden Anzahl von Radfahrern haben sicherlich viele Weilheimer Bürger ehrenamtlich beigetragen, wie z.B. durch Gründung des Orts-/Kreisverbandes des ADFC mit all seinen Aktivitäten, sowie das Angebot von weiteren Verbänden und Vereinen für Fahrradtouren. Auch unser Arbeitskreis beschäftigt sich seit Jahren mit dieser Thematik. Stadtradeln, Radltage, Mobilitätsausstellungen, Vorträge, Ausstellungen, Anträge für Geh- und Radwegen usw.

All diese Aktionen / Veranstaltungen dienen der Förderung zum Gebrauch des emissionsfreien Verkehrsmittels FAHRRAD und der Bereitschaft in der Bevölkerung, mehr Fahrrad zu fahren.

Um den Radverkehr weiter zu stärken, ist eine teilweise Umstrukturierung der Verkehrswege dringend notwendig. Der Förderung des Radverkehrs ist daher weiterhin eine Priorität einzuräumen, um wirklich eine Fahrradstadt mit sicheren Radwegen zu werden. Es wird vermutlich emotionale Diskussionen geben, wenn bei den vorgeschlagenen Einrichtungen zur Verbesserung der Fahrradwegeinfrastruktur Parkplätze wegfallen sollen oder die motorisierten Verkehrsteilnehmer verstärkt auf Radfahrer achten zu müssen. Gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer ist wichtig und notwendig für die Stärkung der klimafreundlichen und gesundheitsfördernden Mobilität.

Unser Ziel ist, mit all den vorgeschlagenen Maßnahmen einen Beitrag zu leisten für mehr Sicherheit und mehr Infrastruktur für eine umweltfreundliche Nahmobilität, zur Steigerung des Radverkehrs.

Um die Problemstellen und Ideen nicht einzeln per Antrag im Rathaus einzubringen, haben wir ein Konzept erstellt, damit der Stadtrat die Projekte in Teilabschnitten beraten und beschließen, bzw. die leicht umsetzbaren Maßnahmen durch die Verwaltung erledigt werden können.

Wir erheben nicht den Anspruch, dass unser Konzept alle Bedürfnisse der Radfahrer in Weilheim abdeckt. Das bedeutet, dass wir weiter an Verbesserungen für den Radverkehr arbeiten werden.

Kurt Dörr

Sprecher des Arbeitskreises
„Mobilität und Verkehr“

Ausgangspunkt und Grundüberlegungen

Einer der Punkte, die bei der Vorbereitung der AGFK-Bewertungskommission am 3. Juni 2019 kritisch gesehen wurde, war das Fehlen eines aktuellen Radverkehrskonzepts (siehe Protokoll vom 3. Juni 2019).

Wir als Arbeitsgruppe RADVERKEHR innerhalb der AGENDA 21 Arbeitskreis „Mobilität und Verkehr“ haben dies zum Anlass genommen, ein nach unserer Ansicht praktikables und einfach umzusetzendes Radverkehrskonzept zu erarbeiten.

Von folgenden Grundüberlegungen haben wir uns dabei leiten lassen.

Was sind die Ziele des Alltagsradlers und wie kann ich diese als Radfahrer sicher und schnell/günstig erreichen?

Ziele sind: Bahnhof, Zentrum, Schulen, Sportstätten, Einkaufszentren

Bei der Streckenführung zu diesen Zielen lassen sich „am sichersten“ und „am schnellsten/günstigsten“ nicht immer ideal vereinbaren. Bei unseren Überlegungen haben wir der sicheren Wegführung den Vorrang vor am kürzesten (schnellsten/günstigsten) gegeben.

Wie kann ein gutes Nebeneinander von Rad- und Autoverkehr gelingen, ohne die beide Verkehrsarten gegeneinander auszuspielen oder sie zu sehr als Konkurrenten zu sehen?

Die Lösung sehen wir in der Schaffung von durchgängigen Verkehrsachsen, auf denen die Radfahrer bevorrechtigt sind und die abseits und parallel zu den Hauptverkehrsachsen für Autofahrer in Weilheim verlaufen.

Aus diesen Gründen plädieren wir für einen weiteren Ausbau von Fahrradstraßen sowie eine deutlichere Kennzeichnung dieser Fahrradstraßen. Zur besseren Kennzeichnung zählen größere Beschilderung und Markierungen auf der Fahrbahn sowie ein roter Fahrbahnbelag an allen Querstraßen und neuralgischen Punkten. Dem Autofahrer muss klar und deutlich gemacht werden, dass er sich hier defensiv zu verhalten hat und der Radfahrer bevorrechtigt ist.

Imagekampagne und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit

All diese Maßnahmen müssten durch eine entsprechende – mit positiven Aussagen und Bildern versehenen – Imagekampagne sowie eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Die Aussagen sollten positiv besetzt sein. Ziel dieser Imagekampagne sollte es sein, dass Weilheim mit dem Label fahrradfreundliche Kommune bei seinen Bürgerinnen und Bürgern wirbt. Die Kampagne muss den Bürgerinnen und Bürgern vermitteln, dass der Umstieg auf das Fahrrad für die alltäglichen Erledigungen ein positiver Beitrag für ein lebenswertes Weilheim ist und in vielerlei Hinsicht einen Mehrwert bedeutet (eigene Gesundheit, Umwelt, Sicherheit, ...). Konkrete Verbesserungen für den Radverkehr und Imagekampagne müssen unsere Meinung parallel laufen, um Verständnis für die getroffenen Maßnahmen bei der Bevölkerung zu schaffen und die Motivation für den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad bei den Bürgerinnen und Bürgern zu fördern.

Gute Ausschilderung

Eine gute Ausschilderung soll dem Radfahrer zeigen, wie für ihn die sicherste und günstigste Wegführung zu einem bestimmten Ziel ist, und ihn dazu „motivieren“ diese Fahrradachsen zu nutzen und andere Straßen eher dem Autofahrer zu „überlassen“.

Im Teil A zeigen wir mögliche und sinnvolle Verkehrsachsen für Radfahrer in Weilheim auf.

Im Teil B haben wir weitere notwendige und die Verkehrsachsen ergänzende Maßnahmen zusammengestellt.

Ziel aller in unserem Konzept genannten und geforderten Maßnahmen soll sein, den Anteil des „Alltags-Radverkehrs“ in Weilheim zu erhöhen und die Bürgerinnen und Bürger Weilheims dazu zu bringen, das Auto öfter stehen zu lassen und so den innerörtlichen Autoverkehr zu reduzieren.

Die blau gekennzeichneten Maßnahmen könnten und sollten aus unserer Sicht zeitnah und aus dem Budget, das für den Ausbau des Radverkehrs in Weilheim im Haushalt vorgesehen ist, realisiert werden.

Wir verstehen das vorliegende Konzept als weiteren wichtigen Schritt auf Weilheims Weg zu einer fahrradfreundlichen Kommune und als Handlungsimpuls.

Natürlich muss dieses Konzept weiter fortgeschrieben werden. So sind zum Beispiel noch keine Radverkehrsachsen aus den Stadtgebieten westlich der Ammer darin enthalten.

Wichtig erscheint uns, die Bürgerinnen und Bürger zukünftig in diesen Prozess mit einzubinden. Dies könnte beispielsweise durch die ganzjährige Einstellung des „Stadtradeln RADar“ auf die Homepage der Stadt Weilheim geschehen oder durch die „Bewerbung“ des Fahrradbeauftragten der Stadt Weilheim. Die Radfahrer/innen hätten so die Möglichkeit, auf Schwachstellen im Radwegenetz aufmerksam zu machen.

Alle sagten: Das geht nicht. Dann kamen Leute, die wussten das nicht und haben es einfach gemacht. (Verfasser unbekannt)

Helmut Kilian
Leiter der Arbeitsgruppe Radverkehr

- 1.1 Bestehende **Fahrradstraße** „Prälatenweg“ von der Waxensteinstraße bis Waisenhausstraße an den Querkreuzungen deutlich mit rotem Fahrbahnbelag kennzeichnen und die auf dem Straßenbelag angebrachten Hinweise deutlich vergrößern.



- 1.2 Weiterführung der **Fahrradstraße** über die Waisenhausstraße hinweg zum Fahrradweg zwischen dem Sportgelände und St. Anna Kindergartens verbunden mit einer Vorfahrtsberechtigung für den Radverkehr mit entsprechender Kennzeichnung, Beleuchtung und Verlangsamung des Autoverkehrs in der Waisenhausstraße.



- 1.3 **Vorschlag:** Um den Verkehr in der Waisenhausstraße zu reduzieren, empfehlen wir die Verkehrsteilnehmer (vor allem den Schwerlastverkehr) in Richtung Peißenberg auf der B2 über die Südspange zu leiten (Wegweiser ändern). Diese Maßnahme würde es dann ermöglichen, beidseitig der Waisenhausstraße Schutzstreifen für Radfahrer anzulegen. Bisher gibt es südseitig nur einen Schutzstreifen für Radfahrer und auf nordseitig ist die Nutzung des Gehwegs für Radfahrer erlaubt.

- 1.4 Weiterführung der **Fahrradstraße** über den Prälatenweg entlang der Jahnsporthalle und der Realschule bis zur Pöltner Straße/Murnauer Straße.



- 1.5 Weiterführung der **Fahrradstraße** durch die Augsburger Straße bis zum Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs an der Hofstraße mit Vorfahrtsberechtigung für den Radverkehr und entsprechender Kennzeichnung, Beleuchtung und Verlangsamung des Autoverkehrs an den Kreuzungen Prälatenweg/Pöltner Straße/Murnauer Straße/Augsburger Straße und Oberer Graben/Augsburger Straße/Hofstraße. Wichtige und dringende Maßnahme, da hier viele Radfahrer kreuzen.



- 1.6 Öffnung der Buxbaumgasse für den Radverkehr zumindest in der Zeit zwischen 19:00 und 09:00 Uhr (also außerhalb der Geschäftszeiten) mit entsprechenden Hinweisschildern, die positiv auf die gegenseitige Rücksichtnahme von Radfahrern und Fußgängern hinweisen. Ideal und denkbar wäre auch eine prinzipielle Öffnung der Buxbaumgasse für Radfahrer auf Probe für ein Jahr.



- 1.7 Weiterführung der **Fahrradstraße** über die Eisenkramergasse und die Vötterlgasse zum Mittleren Graben.



- 1.8 Verbesserung bei der Überquerung des „Mittleren Graben“ durch deutlich gekennzeichnete Fahrradabbiegespuren in beiden Fahrrichtungen zur Schöffelhuberstraße. Fortsetzung auf der bestehenden **Fahrradstraße** ab Schöffelhuberstraße.



- 1.9 Kreuzung Schöffelhuberstraße / Krumpperstraße / Karl-Böhaimb-Straße deutlich mit rotem Fahrbahnbelag als Kreuzung zweier Fahrradstraßen kennzeichnen, Vorfahrtsregelung rechts vor links. (Siehe dazu auch Fahrradachse 4.)
- 1.10 Bestehende Fahrradstraße im gesamten Bereich der Schöffelhuberstraße/Karl-Böhaimb-Straße/Kerschensteinerstraße bis einschließlich Nordendstraße an den weiteren Kreuzungen bzw. Einmündungen deutlich mit rotem Fahrbahnbelag kennzeichnen und die auf dem Straßenbelag angebrachten Hinweise deutlich vergrößern.
- 1.11 Anbindung an die Achse 4 (Ulrich-Loth Straße-Herrnfeldstraße-Bahnhof).
- 1.12 Der Fahrradstraße an der Kreuzung Karl-Böhaimb Straße-Kaltenmoserstraße Kerschensteiner Straße Vorfahrt einräumen, verbunden mit entsprechenden Warnhinweisen und einer Verlangsamung des Autoverkehrs in der Kaltenmoserstraße.

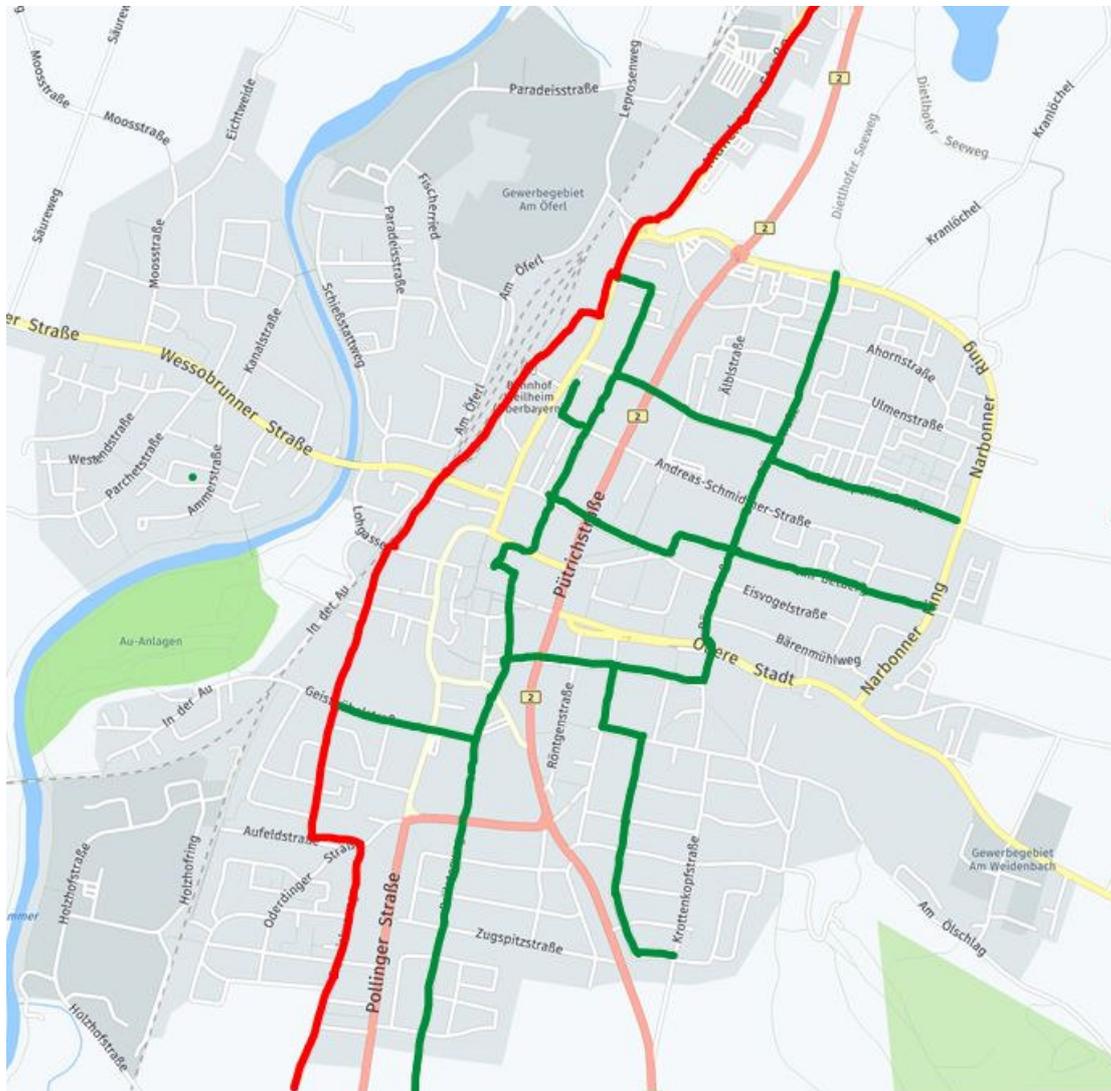


- 1.13 Der bereits beschlossene Geh- und Radweg vom Töllernkreisel bis zum Unterhausener Kreisel sollte vom Töllernkreisel bis zur Einmündung „Neidhart-Einkaufspark“ auf der östlichen Seite der Münchener Straße bereits im Jahre 2019 gebaut werden. Die Planung ist abgeschlossen, jedoch fehlt noch die Umsetzung, welche im Jahre 2020 erfolgen soll.
- 1.14 Die Beschilderung am Töllernkreisel für Radfahrer soll nach Neubau des Geh- und Radweges an der östlichen Münchener Straße in Richtung ALDI, geändert werden. Radfahrer dürfen den Töllernkreisel dann in nördlicher Richtung nur RECHTS umfahren.
- 1.15 **Anregung/Überlegung:** Den Fahrradwegen um den Töllernkreisel herum Vorfahrt gewähren und hierfür deutliche Hinweisschilder für die Autofahrer anbringen. Dies ist in Holland an vielen Kreiseln der Fall. Da dies in Deutschland bisher nicht üblich ist, müsste auf diese Vorfahrtsregelung deutlich hingewiesen werden.



2.0 Achse Gewerbegebiet Achalaich – Bahnhof – Töllernkreisel – Neidhardt Park

Durch diese Änderungen wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Stadtzentrums mit dem Fahrrad für die Bewohner des Viertels zwischen der Geistbühelstraße und dem Südennde von Weilheim sicherer und schneller. Zudem wird eine Verbindung vom Bahnhof zum Gewerbegebiet Achalaich geschaffen.



2.1 Den Geh- und Radweg ab Gewerbegebiet Achalaich bis zum Franziskusweg durchgehend befestigten.



- 2.2 Umwidmung des Franziskuswegs und des Abschnitts Oderdinger Straße – Auenfeldstraße bis zur Schwaigerstraße zur **Fahrradstraße**. Zusätzlich wäre es sicher sinnvoll auch die Oderdinger Straße als Nebenachse zur Fahrradstraße umzuwidmen, da auf dieser Straße viele Bewohner/innen und Schüler/innen in Richtung Innenstadt und zu den Schulen unterwegs sind.
- 2.3 Die Fahrradstraße auf dem Franziskusweg bei der Überquerung der Trifthofstraße bevorzugen mit entsprechender Kennzeichnung, Beleuchtung und Verlangsamung des Autoverkehrs in der Trifthofstraße.



- 2.4 Umwidmung der Schwaigerstraße zur **Fahrradstraße** mit entsprechender roter Fahrbahnmarkierung bei den Querstraßen und großflächigen Markierungen auf den Straßen.
- 2.5 Weiterführung der **Fahrradstraße** über die Geistbühlstraße hinweg zum kombinierten Geh- und Radweg in Richtung Schwaiger-Kindergarten mit einer Vorfahrtsberechtigung für den Radverkehr mit entsprechender Kennzeichnung, Beleuchtung und Verlangsamung des Autoverkehrs in der Geistbühlstraße.



- 2.6 Wie bereits gefordert, sollte bei der geplanten Bebauung zwischen Bahnlinie und Dietmayr-Anger der bisherige direkte Verlauf des Radwegs zwischen Geistbühlstraße und Schwaiger-Kindergarten in seiner Gradlinigkeit und Direktheit erhalten bleiben. (Siehe unsere Stellungnahme vom 6. März 2020 zum Flächennutzungsplan „Nördlich der Geistbühlstraße“.)



2.7 Die **Fahrradstraße** ab dem Schwaiger-Kindergarten bis zur Lohgasse ist besser zu kennzeichnen. Roter Fahrbahnbelag bei den Querstraßen und größere Markierungen auf dem Boden.



2.8 Fortsetzung der **Fahrradstraße** über die Lohgasse hinweg mit Vorfahrtsberechtigung für die Radfahrer mit entsprechender Kennzeichnung, Beleuchtung und Verlangsamung des Autoverkehrs in der Lohgasse.

Anmerkung: Die Querung über die Lohstraße kann auch direkter gestaltet werden, indem die Färbergasse bei der Einmündung in die Lohgasse näher an die Bahnunterführung herangeführt wird.



2.9 Änderung der Vorfahrtsregelung an der Brücke über die Schützenstraße (Dringende Maßnahme). Die Radfahrer von und zur Brücke müssen vorfahrtberechtigt werden. Autos, die von der Münchner Straße kommend die Färbergasse befahren, müssen bei der Kurve am Fahrradsteg anhalten (Stopp-Schild) und langsam in die **Fahrradstraße** einfahren. Die **Fahrradstraße** muss an dieser Stelle einen roten Fahrbahnbelag erhalten und eine große Fahrradstraßenmarkierung.



- 2.10 Der Radfahrverkehr in der Färbergasse ab der Einmündung der Brücke weiter in Richtung Münchner Straße soll für beide Richtungen frei gegeben werden.



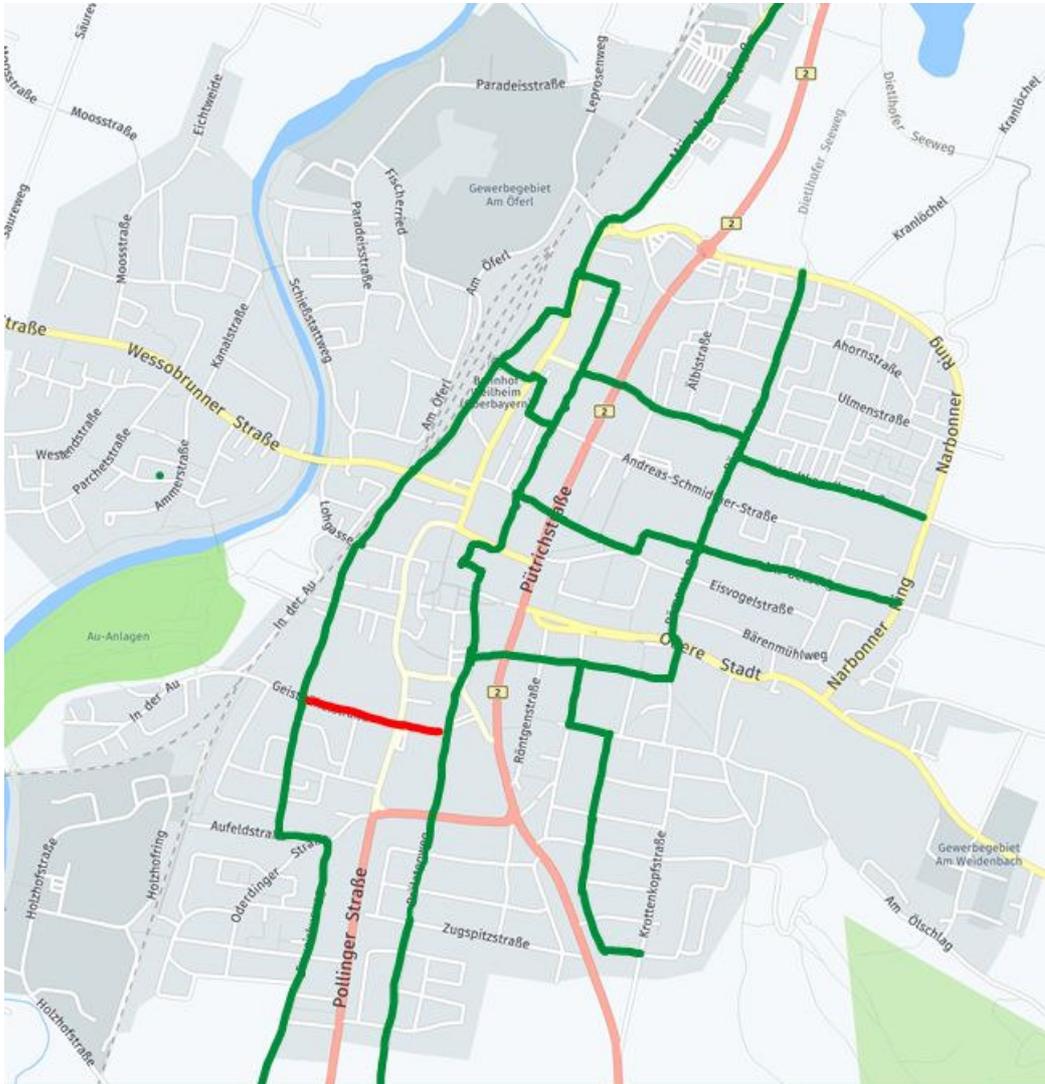
- 2.11 Nach der Brücke über die Schützenstraße gradlinige Verlängerung des Geh- und Radwegs an der Bahnlinie entlang bis zum Bahnhof (Fahrradabstellfläche).



- 2.12 In jedem Fall muss der Belag des bestehenden Geh- und Radwegs dringend verbessert werden. Gleiches gilt für die Beleuchtung dieses Weges.
- 2.13 Die Fortsetzung dieser Achse in Richtung Norden erfolgt dann über den neuen Weg hinter dem ZOB über das Geisenhofer Gelände zur Münchner Straße.

3.0 Achse Geistbühelstraße Realschule / Gymnasium / Jahnturnhalle mit Anschluss an Achse 1

Der Straßenabschnitt Geistbühelstraße ist für die Schülerinnen und Schüler der Realschule und des Gymnasiums, die mit dem Fahrrad aus dem Westen Weilheims und aus Richtung Bahnhof kommen, von Bedeutung.



3.1 Umwidmung der Geistbühelstraße ab Schwaigerstraße in Richtung Pollinger Straße zur Fahrradstraße.



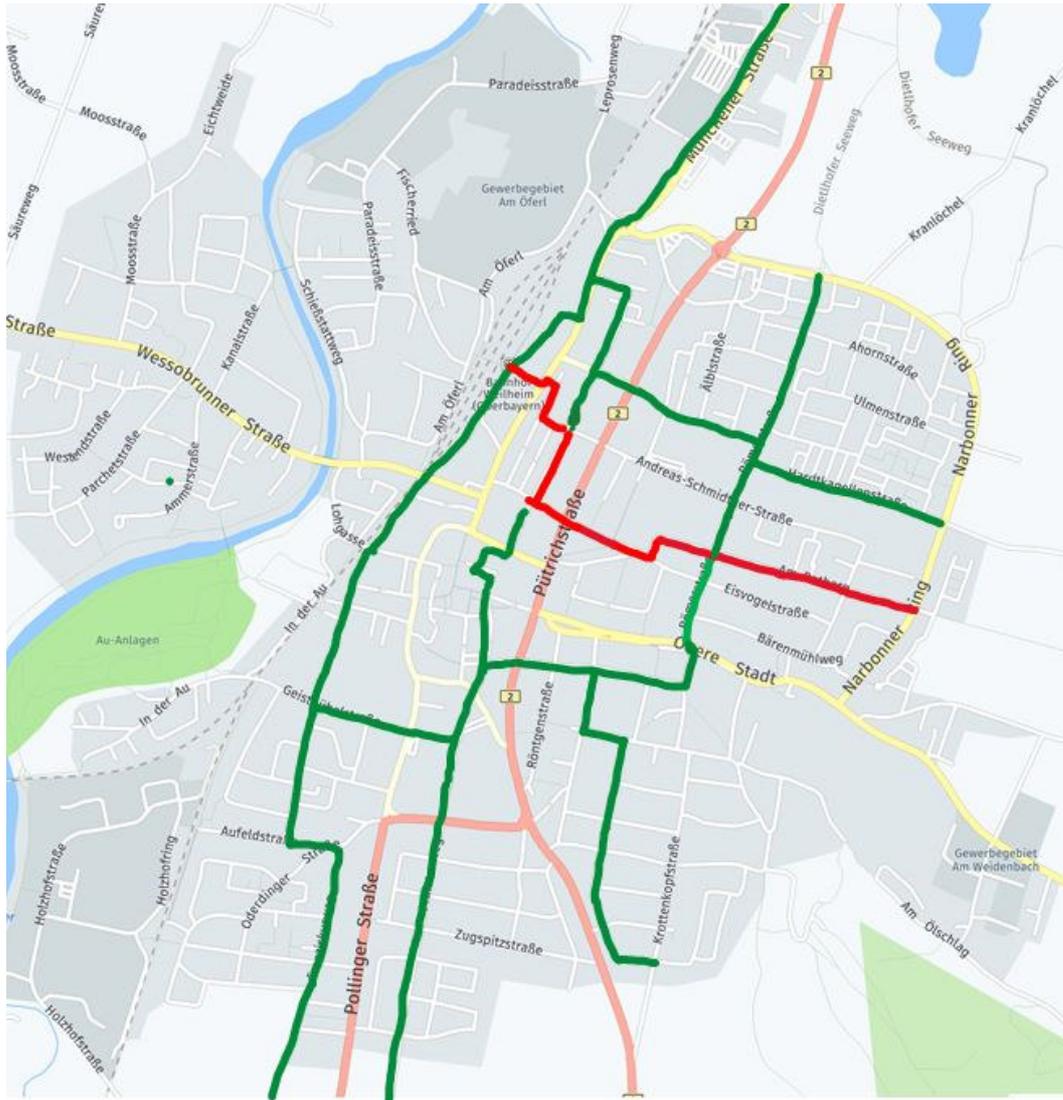
- 3.2 Wir befürworten eine Vollsignalisierung der Kreuzung Pollinger Straße/Geistbühel Straße/Jahnstraße. Für die Sicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Kindern und Jugendlichen, eine Signalanlage besser als ein Kreisverkehr. Die derzeitige Querungshilfe ist für Radfahrer unzureichend.



- 3.3 Umwidmung der Jahnstraße zur **Fahrradstraße** und Sperrung für den Autoverkehr während der Schulzeit, um den Hol- und Bring-Verkehr (Elterntaxis) weg von der Schule zu verlagern. Ausnahmegenehmigungen können in begründeten Fällen erteilt werden. Die Zufahrt für die Schulbusse muss ebenso möglich sein. Für „Elterntaxis“ kann man am Parkplatz vor dem Schwimmbad Halte- und Ausstiegsmöglichkeiten schaffen.



4.0 Achse Am Betberg – Bahnhof mit Anschluss an die Achse 1



- 4.1 Durchgängige Kennzeichnung der Straße „Am Betberg“ als **Fahrradstraße** mit rotem Fahrbahnbelag bei den Querstraßen und großen Markierungen auf der Straße.
- 4.2 Änderung der Beschilderung an der Kreuzung Am Betberg/Halderstraße, die überhaupt keinen Sinn macht. Die Halderstraße quert hier nur die **Fahrradstraße** (Am Betberg).



- 4.3 Weiterführung der **Fahrradstraße** über die Römerstraße hinweg mit einer Vorfahrtsberechtigung für den Radverkehr mit entsprechender Kennzeichnung, Beleuchtung und Verlangsamung des Autoverkehrs in der Römerstraße.



- 4.4 Aufhebung der Einbahnstraßenregelung Am Betberg westlich der Römerstraße und Umwidmung zur **Fahrradstraße**.



- 4.5 Ab Einmündung Krumpperplatz die Krumpperstraße bis zur Kreuzung Pütrichstraße zur **Fahrradstraße** umwidmen.



- 4.6 Ergänzend könnte auch die Eisvogelstraße zur **Fahrradstraße** umgewidmet werden, ebenfalls mit Fortsetzung über die Römerstraße hinweg in die Sondermayerstraße.

- 4.7 a) Möglichst Unterquerung der Pütrichstraße für Fußgänger und Radfahrer. Das Gelände des ehemaligen Bauhofs und des Wasserwirtschaftsamtes könnten hierfür mit genutzt werden.



- b) Alternativ und einfacher zu realisieren ist eine Querungshilfe, die die gesamte Breite der Krumpperstraße umfasst. Die schmale seitliche Querung ist für Radfahrer schwer zugänglich.

4.8 Umwidmung der Krumpperstraße bis zur Kreuzung Schöffelhuberstraße/Karl-Böhaimb-Straße (Achse 1) zur **Fahrradstraße**.



- 4.9 Fortführung der Achse 4 auf der Karl-Böhaimb-Straße (Achse 1) bis Ulrich-Loth-Straße und weiter über die Ulrich-Loth-Straße bis zur Herrnfeldstraße und auf dieser weiter bis zur Gaststätte „Hänsels“.



- 4.10 Fortführung der Achse von der Gaststätte „Hänsels“ bis zur Kreuzung Münchner Straße als **Fahrradstraße** und Verlegung der Fußgängerampel an der Münchner Straße auf diese Höhe.



- 4.11 Einrichtung eines breiten Fahrradwegs auf der nördlichen Seite der Bahnhofallee, der in beiden Richtungen von Radfahrern genutzt werden kann. Die Bahnhofsallee sollte nur für die Busse und Taxis in beide Richtungen zulässig befahrbar sein. Für den normalen Autoverkehr Einbahnregelung in östlicher Richtung zur Münchner Straße.

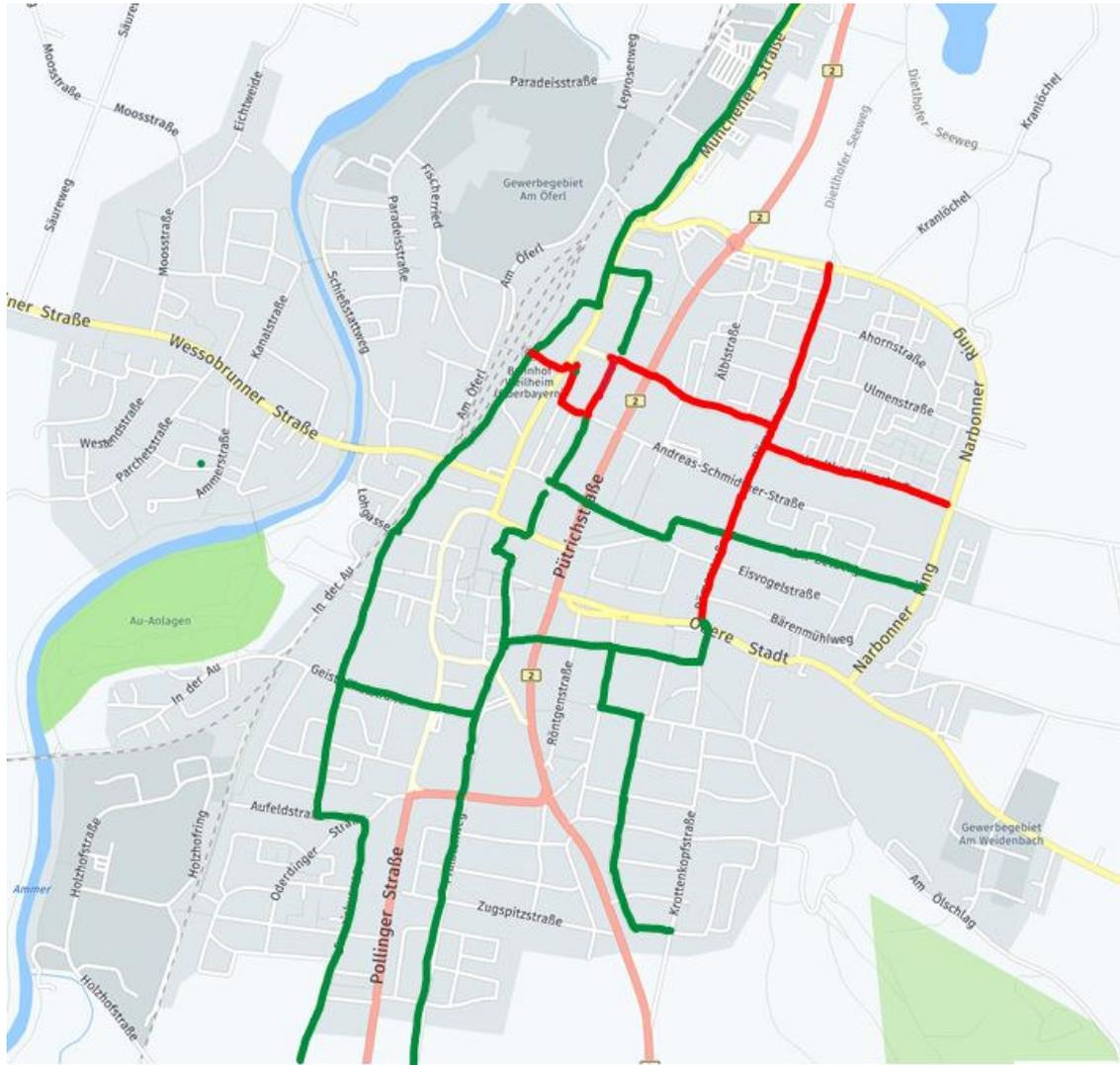


4.12 Weitere Ideen und Gedanken zum Bahnhofsbereich:

Die Parkplätze südlich des Bahnhofs sollten zu Gunsten eines großzügigen und überdachten Fahrradstellplatzes beseitigt werden. In Kombination mit dem geforderten Radweg entlang der Bahnlinie ab der Brücke über die Schützenstraße (Achse 2) gelangt man als Radfahrer aus dem Süden Weilheims dann gefahrlos und ohne Kontakt zum Autoverkehr und die oft gefährliche Überquerung der Bahnhofstraße zum Bahnhof und kann dort dann sein Fahrrad abstellen. Auch die Erreichbarkeit der Schulen im Süden von Weilheim und der Gewerbegebiete Trifthof und Achalaich vom Bahnhof aus wäre für Radfahrer somit sicher und schnell gewährleistet.



5.0 Achse Hardtkapellenstraße – Bahnhof mit Anbindungen an diverse Achsen



5.1 Umwidmung der Hardtkapellenstraße zur **Fahrradstraße**.



- 5.2 Bisherige Schutzstreifen für Radfahrer an der Römerstraße zu Radfahrstreifen umwidmen mit roter Markierung wie an der Wessobrunner Straße.



- 5.3 Römerstraße ab Kaltenmoserstraße in Richtung Norden zur **Fahrradstraße** umwidmen. Dies ermöglicht auch eine sicherere Erreichbarkeit des Dietlhofer Sees, Gut Dietlhofen und der neuen Berufsschule.

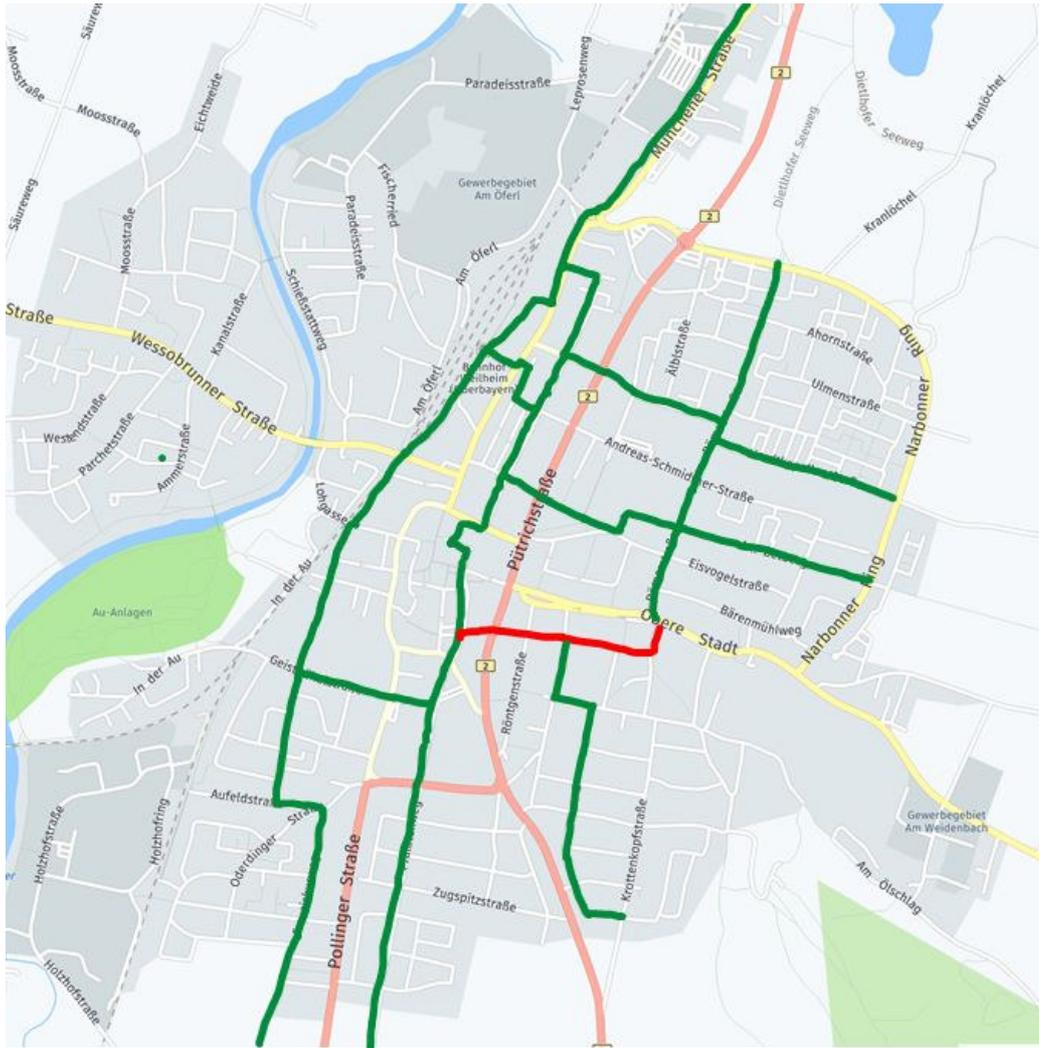


- 5.4 Schutzstreifen für Radfahrer beidseitig entlang der Kaltenmoserstraße anlegen. An der Ampel Kaltenmoserstraße/Pütrichstraße auf beiden Seiten einen Aufstellstreifen für Radfahrer vorsehen.



- 5.5 Fortsetzung der Schutzstreifen für Radfahrer beidseitig entlang der Kaltenmoserstraße westlich der Pütrichstraße bis zur Kreuzung Karl-Böhaimb-Straße/Kerschensteiner Straße. Dort kann man dann nach links auf die Achse 1 (Karl-Böhaimb-Straße) und über die Ulrich-Loth-Straße und Herrnfeldstraße (Achse 4) zum Bahnhof fahren.

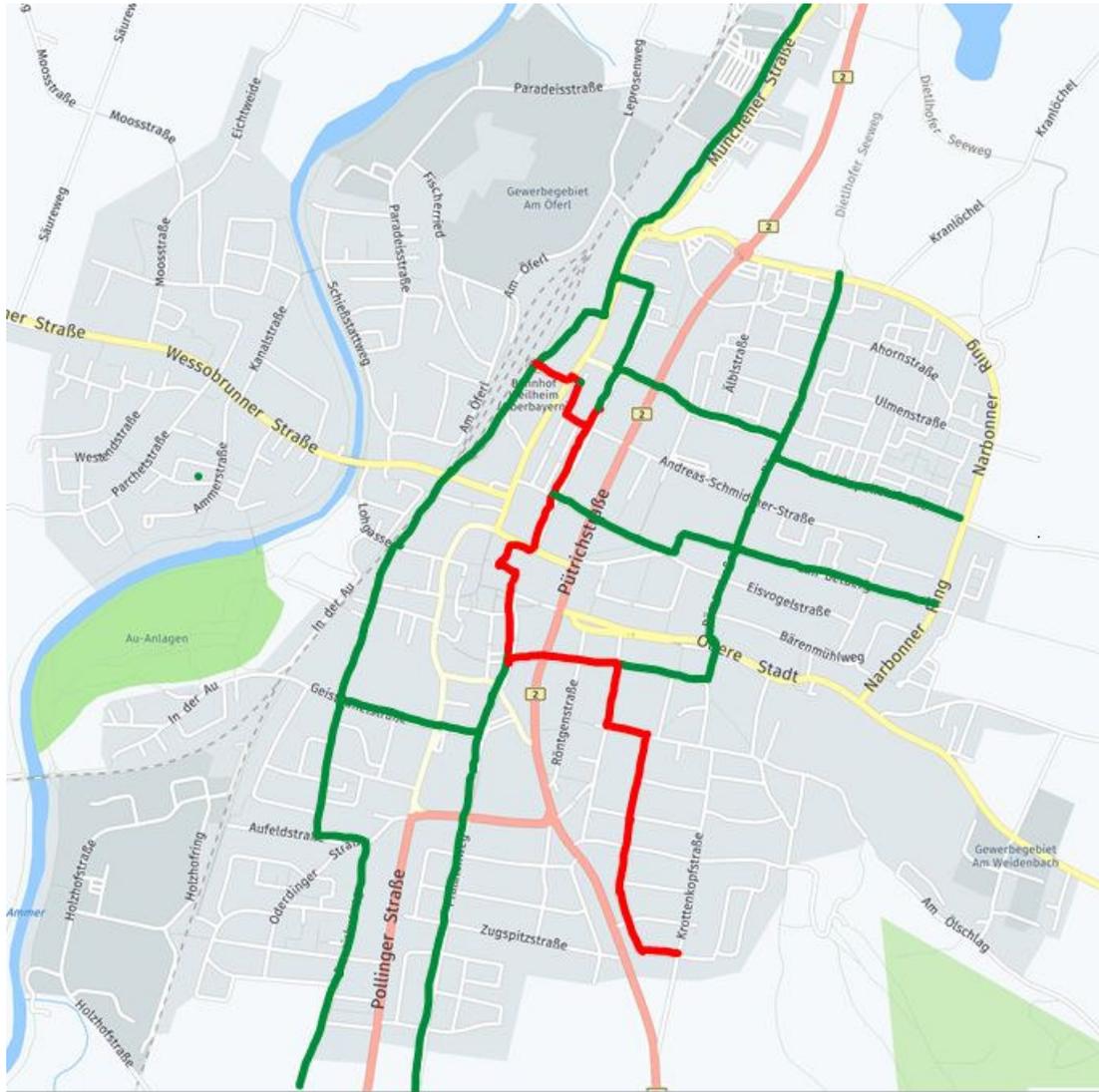
6.0 Achse Obere Stadt mit Anbindung an die Achse 1



- 6.1 Johann-Baur-Straße zwischen Rastkapellenstraße und Alpenstraße (B2) zur **Fahrradstraße** umwidmen. Der Anschluss zur Achse 1 erfolgt nach dem Übergang über die Alpenstraße und dem Oberen Graben. Diese Route ist für Radfahrer sicherer als auf der Straße Obere Stadt zu fahren. Route zur Förderschule und zur Mittelschule.



7.0 Achse Alpspitzstraße – Altstadt – Bahnhof über die Achsen 6 und 1



7.1 Alpspitzstraße / Kreuzeckstraße / Schmädstraße / Deglergasse sowie die Engelhardtstraße zur **Fahrradstraße** umwidmen. Sichere Verbindungsachse von Süden nach Norden und zu den Schulen in diesem Gebiet. Ab Kreuzung Engelhardtstraße/Johann-Baur Straße besteht dann Anschluss an die Achse 6 und weiter zur Achse 1 in Richtung Süden bzw. Norden (Bahnhof).



Kreuzeckstraße

7.2 Vorfahrtsberechtigung der **Fahrradstraße** entsprechender Kennzeichnung, Beleuchtung und Verlangsamung des Autoverkehrs.



Weinhartstraße



Engelhartstraße



Kreuzung Schmädstraße/Deglergasse

ABSCHNITT B

8.0 Weitere notwendige Verbesserungen

- 8.1 Einführung von Tempo 30 innerorts auf allen nicht übergeordneten Straßen mit entsprechenden Kontrollen zur Einhaltung des Tempolimits.
- 8.2 Fußgängerzone versuchsweise für ein Jahr für den Radverkehr freigeben, wie im Protokoll der AKFK-Vorbereitung vom 3. Juni 2019 gefordert.
- 8.3 Radwege entlang des Narbonner Rings bei den Einmündungen in die Wohnviertel die Vorfahrt einräumen und diese Stellen auch eindeutig mit einem roten Fahrbahnbelag kennzeichnen. Stoppschilder vor dem Radweg aufstellen.



- 8.4 Der von uns, mit Unterschrift aller dortigen Anwohner vom Quellenweg, beantragte Geh- und Radweg (Antrag vom 20. Oktober 2015) wurde vom Stadtrat abgelehnt. Die vom Stadtrat beschlossene alternative Variante einer Querungshilfe wurde bisher noch nicht gebaut.
- 8.5 Wir empfehlen weiterhin den Bau eines Geh- und Radweges vom Quellenweg bis Einfahrt „Am Weidenbach“. Dies ist die sicherste Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer.
- 8.6 Gehweg an der Deutenhausener Straße ab Wiesenweg bis Narbonner Ring verbreitern und für Radfahrer frei geben (Zusatzschild 1022-10).



- 8.7 „Südliche Zargesstraße“ im Bereich der Bahnunterführung in beiden Richtungen bis Töllernkreisel für „Radfahrer frei“. (Zusatzschild 1022-10)



- 8.8 Am Öferl an der Kurve (nord-/westseitig) bei der Einmündung zum Leprosenweg Schutzstreifen für Radfahrer anlegen.



- 8.9 Bei Ausfahrten aus Einkaufsparks etc. mit querenden Radweg bzw. Geh- und Radwegen (z. B. Ausfahrt EDEKA, Münchener Straße) soll ein Stoppschild zusammen mit dem Zusatzschild Nr. 1000-32 „Radfahrer kreuzen von rechts **und** links“ angebracht werden.
- 8.10 Einmündung Mittlerer Graben / Pütrichstraße (B2) Vollsignalisierung gemäß Vorschlag vom Staatl. Bauamt bei der Verkehrsausschusssitzung am 22. Oktober 2019.
- 8.11 Den Gehweg Jahnstraße über die Pollinger Straße Ostseite bis zum Eingang des TSV-Geländes für Radfahrer frei geben (Zusatzschild 1022-10). Von der Waisenhausstraße kommend ist dieser Abschnitt bereits frei gegeben.
- 8.12 Die Geh- und Radwegeverbindung der westlich der Ammer gelegenen Wohngebiete zur Altstadt / Schulen, sind über die beiden Stege sehr stark frequentiert. Die Brücken sind jedoch für den Begegnungsverkehr, besonders für Radfahrer mit Anhänger oder Lastenfahrrad sehr eng. Bei einer evtl. Hebung der Brücke (wg. Hochwasser), sollte in diesem Zuge eine entsprechende Verbreiterung berücksichtigt werden.
- 8.13 Wo immer möglich sollten die Gehwege entlang der viel befahrenen Hauptverkehrsachse (Olympiastraße/Pütrichstraße/Alpenstraße für den Radverkehr geöffnet werden („Radfahrer frei“ – Zusatzzeichen 1022-10). Es ist nicht immer nachvollziehbar, warum dies an manchen Stellen möglich ist und an anderen wiederum nicht. Auf den Gehwegen sind wenige Personen unterwegs, von daher sollte das bei gegenseitige Rücksichtnahme durch aus möglich sein.

- 8.14 Kennzeichnung der Kreuzung Badeweg/In der Au mit rotem Fahrbahnbelag (evtl. Straßenerhöhung). Langfristig: Verbreiterung der Bahnunterführung, um diesen Durchgang auch offiziell für Radfahrer zu öffnen.



- 8.15 Regelmäßig die Beleuchtung und den Zustand der bestehenden Fahrradwege überprüfen einschließlich der Roteinfärbungen und Piktogramme und bei Bedarf verbessern.
- 8.16 Um den Gmünder Hof problemlos und sicher zu erreichen, ist eine direkte Geh- und Radwegverbindung vom Eisenschmiedweg zum Gmünder Hof herzustellen, z. B. entlang der Grundstücksgrenze zwischen Flur-Nr. 1424 und 1425.
- 8.17 Einrichtung eines Geh- und Radwegs von der Schützenstraße zur schmalen Bahnunterführung in Richtung Giesingerstraße/Färbergasse. Langfristig die Verbreiterung der Bahnunterführung vorsehen, damit diese auch für Radfahrer nutzbar ist. Dies wäre eine Parallelachse zur viel befahrenen und für Radfahrer sehr gefährlichen Schützenstraße. Radfahrer aus dem Westen Weilheims kämen auf diesem Weg gut und sicher auf die Ostseite des Bahnhofs.





8.18 Erstellung eines Geh- und Radwegs zwischen der Andreas-Schmidtner-Straße und der Hardtkapellenstraße (zwischen dem KiTa/Kinderhaus und dem Bolzplatz). Seit Jahren hat sich dort ein Trampelpfad gebildet, der wegen der aktuellen Baustelle für die Kita/Kinderhort sich etwas verschoben hat. Es gibt zwischen dem Narbonner Ring und der Römerstraße ansonsten keine Nord-Süd-Verbindung zwischen den Wohnvierteln.



8.19 Vorhandener Geh- und Radweg im Obstgartenviertel zwischen Ulmenstraße und Hardtkapellenstraße, der an beiden Seiten unvermittelt auf einem Gehsteig mit normal hoher Bordsteinkante endet. Davor darf sogar geparkt werden. Eine Absenkung der Bordsteine und ein Parkverbot in diesem Bereich wäre sinnvoll.



8.20 Vorhandener Gehweg zwischen Angerkapellenstraße/Krumpperplatz und Am Meisteranger, der insbesondere durch die Hecke auf der Ostseite zu schmal für einen Geh- und Radweg ist. Es wäre jetzt eine gute Gelegenheit, diesen Weg zu verbreitern, da an der Ostseite sich das aktuell im Bauausschuss umstritten diskutierte Grundstück mit den geplanten sieben Wohneinheiten befindet.

Siehe auch unsere Stellungnahme vom 09. März 2020 zum „Bebauungsplan Obere Stadt IIIb – Änderung Krumpperplatz“.

