



## Impressum

### Auftraggeber



Stadt Geretsried  
 Stadtverwaltung Geretsried  
 Amt 3 Bauen/Fachbereich Verkehr und Umwelt  
 Karl-Lederer-Platz 1  
 82538 Geretsried

### Ansprechpartnerin:

Alexandra von Alvensleben  
 Telefon: 0 8171 6298-332  
 E-Mail: alexandra.alvensleben@geretsried.de

### Auftragnehmer



Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH  
 Dortmund | Bremen | Karlsruhe

Konrad-Zuse-Str.1	Röntgenstraße 6
44263 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/58 96 96 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18	0721/83 16 93 - 19
info@planersocietaet.de	
<a href="http://www.planersocietaet.de">www.planersocietaet.de</a>	

### Bearbeitung

Annika Jung M. Sc. (Projektleitung)

Dipl. Ing. Johannes Lensch  
 Jan Hauenstein M. Sc.  
 Alexander Riss M. Sc.

Unter Mitarbeit von Dipl. Ing. Verena Wagner



Gefördert durch  
 Bayerisches Staatsministerium für  
 Wohnen, Bau und Verkehr



Bundesministerium  
 für Wohnen, Stadtentwicklung  
 und Bauwesen



### Bildnachweis

Titelseite: Stadt Geretsried

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Anlass und Aufgabe</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>13</b>
2.1	Lage, Struktur und Verkehrsanbindung	13
2.2	Kenngroößen der Verkehrsnachfrage	16
2.2.1	Kfz-Bestand: stetig steigend	16
2.2.2	Mobilitätsverhalten: Auto wird am häufigsten genutzt	17
2.2.3	Pendlerverflechtung	19
2.2.4	Unfallgeschehen	22
2.3	Bestehende Konzept und Planwerke	23
<b>3</b>	<b>Analyse des Bestands</b>	<b>25</b>
3.1	Fußverkehr, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität	25
3.1.1	Zu Fuß in Geretsried	25
3.1.2	Barrierefreiheit	28
3.1.3	Öffentlicher Raum	31
3.1.4	Fußverkehr, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität: Stärken, Schwächen und Potenziale	32
3.2	Radverkehr	33
3.2.1	Fahrradfahren in Geretsried	33
3.2.2	Radverkehrsplanung und -konzeption	36
3.2.3	Radinfrastruktur	39
3.2.4	Weitere Rahmenbedingungen zum Radverkehr	41
3.2.5	Radverkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale	42
3.3	Öffentlicher Verkehr und vernetzte Mobilität	44
3.3.1	ÖPNV-Angebot	45
3.3.2	Haltestellen	50
3.3.3	Intermodale Schnittstellen	54
3.3.4	Öffentlicher Verkehr und vernetzte Mobilität: Stärken, Schwächen und Potenziale	56
3.4	Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr und Straßenraumgestaltung	58
3.4.1	Straßennetz und Erschließung	58
3.4.2	Lage und Erreichbarkeit der Gewerbegebiete	60
3.4.3	Geschwindigkeitsregelungen	61
3.4.4	Straßenraumgestaltung	63
3.4.5	Ruhender Kfz-Verkehr (Parken)	65
3.4.6	Zukünftige Mobilitätsformen und alternative Antriebe	67
3.4.7	Kfz-Verkehr Stärken, Schwächen und Potenziale	69

---

3.5	Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	71
<b>4</b>	<b>Ziele für eine zukunftsweisende Mobilität</b>	<b>73</b>
<b>5</b>	<b>Handlungsfelder und Maßnahmen</b>	<b>75</b>
5.1	Maßnahmen Fußverkehr	81
5.2	Radverkehr	102
5.3	Maßnahmen ÖPNV & Vernetzte Mobilität	121
5.4	Maßnahmen Kfz-Verkehr	131
5.5	Querschnittsthemen	146
<b>6</b>	<b>Fazit und Ausblick</b>	<b>165</b>
<b>7</b>	<b>Quellen und weiterführende Literatur</b>	<b>166</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Beteiligungsmöglichkeiten .....	11
Abbildung 2: Impression Mobilitätsforum .....	12
Abbildung 3: Impression Online-Umfrage .....	12
Abbildung 4: Räumliche Einordnung Geretsried .....	14
Abbildung 5: Gütertransportgleise in Geretsried .....	15
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung in Geretsried bis 2040 .....	15
Abbildung 7: Entwicklung des Pkw-Bestands in Geretsried .....	17
Abbildung 8: Herleitung Modal Split für die Stadt Geretsried .....	18
Abbildung 9: Pendlerverflechtung Geretsried.....	20
Abbildung 10: Übersicht Schulstandorte .....	21
Abbildung 11: Reisezeiten von Geretsried in Minuten mit dem Auto (oben), mit ÖPNV und erste und letzte Meile zu Fuß (unten) .....	22
Abbildung 12: Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Geretsried.....	23
Abbildung 13: Fußläufige Erreichbarkeit zentraler Orte in Geretsried .....	26
Abbildung 14: Beispiele für Gehwege in Geretsried.....	26
Abbildung 15: Beispiele für gesicherte Querungen .....	27
Abbildung 16: Beispiele für Hol- und Bringzonen.....	28
Abbildung 17: Beispiele für schlecht befahrbare Wege .....	29
Abbildung 18: Beispiele für fehlende barrierefreie Ausgestaltung (links) und barrierearme Ausgestaltung an Lichtsignalanlagen (rechts).....	30
Abbildung 19: Erreichbarkeit mit dem Fahrrad in 15 bzw. 30 Minuten Entfernung vom Rathaus .....	34
Abbildung 20: Erreichbarkeit mit dem Fahrrad in 15 bzw. 30 Minuten Entfernung aus Gelting und Stein .....	34
Abbildung 21: Übersicht der Ergebnisse beim Stadtradeln 2023 (oben) und 2022 (unten).....	35
Abbildung 22: Übersicht Ergebnisse ADFC-Fahrradklimatest im Vergleich zum Mittelwert der Ortsgröße 20.000- 50.000 EW.....	36
Abbildung 23: Analysekarte Radverkehr in Geretsried .....	38
Abbildung 24: Gemeinsame Geh- und Radwege .....	39
Abbildung 25: Beispiele für Radinfrastruktur mit zu geringen Breiten .....	40
Abbildung 26: Übersicht der Radabstellanlagen am Karl-Lederer-Platz .....	40
Abbildung 27: Beispiele für Abstellmöglichkeiten, die nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechen (links); nach Stand aktuellem Stand der Technik (rechts).....	41
Abbildung 28: Wegweisung für den Radverkehr .....	42
Abbildung 29: Etappen auf einem Weg mit dem ÖPNV .....	44
Abbildung 30: Verlauf der Linie 310 .....	45
Abbildung 31: X-Busse als Ring um München.....	47
Abbildung 32: Sachstand der Erweiterungsplanung S 7 .....	49
Abbildung 33: Haltestellenausstattung .....	51
Abbildung 34: Haltestelle Am Stern (links) Haltestelle Schulzentrum (rechts) .....	52
Abbildung 35: Erschließungsqualität an Werktagen .....	53
Abbildung 36: Erschließungsqualität Sonn- und Feiertage.....	53
Abbildung 37: Beispiel einer intermodalen Wegekette.....	54
Abbildung 38: Potenzialanalyse für Bike/E-Rollersharing .....	56
Abbildung 39: Bundesstraße 11.....	58
Abbildung 40: Übersicht der Straßenklassen .....	59
Abbildung 41: Beispiele für Beschilderung der Gewerbegebiete .....	60
Abbildung 42: Ausschilderung Schwerlastverkehr.....	61
Abbildung 43: Geschwindigkeitsnetz Geretsried.....	62
Abbildung 44: Beispiele für breite Straßenräume bei Tempo 50 .....	64
Abbildung 45: Beispiele für Straßenraumgestaltung bei Tempo 30 in Geretsried.....	64
Abbildung 46: Vorher-Nachher Karl-Lederer-Platz.....	65
Abbildung 47: Beispiele für öffentliche Parkplätze in Geretsried ohne Restriktionen .....	65
Abbildung 48: Beispiele für öffentliche Parkplätze in Geretsried mit begrenzter Parkdauer.....	66
Abbildung 49: Tagesganglinie der Parkgarage am Karl-Lederer-Platz vom Dienstag, den 12.09.2023.....	67
Abbildung 50: Übersicht E-Ladesäulen im Stadtgebiet .....	69
Abbildung 55: Aufbau des Zielkonzepts .....	73
Abbildung 52: Beschlossenes Zielkonzept .....	74
Abbildung 53: Empfehlung für Haupt- und Nebenachsen in Geretsried.....	84
Abbildung 54: Beispiele für Themenrouten .....	85
Abbildung 55: Themenrouten in Geretsried.....	86

Abbildung 56: Beispiele für Wegweisungen .....	87
Abbildung 57: Beispiele für Qualitätsstandards auf Haupt- und Nebenachsen .....	89
Abbildung 58: Straßenraumgestaltung Wolfratshauser Straße (links); Beispiel für eine kontrastreiche Straßenraumgestaltung (rechts).....	90
Abbildung 59: Lichter Raum im Fußverkehr .....	91
Abbildung 60: Beispiele für Multifunktionsflächen als „Stuttgarter Rechteck“ .....	92
Abbildung 61: Beispiele für unterschiedliche Sitzgelegenheiten .....	93
Abbildung 62: Beispielbild Kennzeichnung von einer Dunkelampel .....	95
Abbildung 63: Verorteter Querungsbedarf auf empfohlenen Haupt- und Nebenachsen .....	96
Abbildung 64: Beispielbilder Bodenindikatoren an einer LSA-Querung.....	99
Abbildung 65: Fußgängerüberwege an Bushaltestellen .....	100
Abbildung 66: Mögliches gesamtstädtisches Zielnetz .....	106
Abbildung 67: Beispiele für Piktogrammketten.....	109
Abbildung 68: Alltagsradnetz des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen .....	112
Abbildung 69: Skizze ARAS (aufgeweitete Radaufstellstreifen) .....	114
Abbildung 70: Markierung von Einmündung .....	114
Abbildung 71: Beispiele für Lastenradstellplätze .....	116
Abbildung 72: Beispiel für einen RadSERVICE-Punkt.....	119
Abbildung 73: Planungen zur möglichen Verlängerung S-Bahn S 7 .....	123
Abbildung 74: Beispiel für eine Ausstattung der Mobilitätsstationen.....	126
Abbildung 79: Mobilitätspunkt mit umliegenden Angeboten (im Bild Taxi/Carsharing) .....	127
Abbildung 76: Beispiel für einen Mobilitätspunkt.....	127
Abbildung 77: Anpassung der Geschwindigkeiten.....	133
Abbildung 78: Verlegung der B11.....	135
Abbildung 79: Beispiele für eine Verbreiterung von Gehwegen .....	138
Abbildung 84: Temporäre Elemente im Straßenraum zur Veranschaulichung weiterer Nutzungsmöglichkeiten ....	140
Abbildung 85: Entwurfsskizze Hauptverbindung.....	148
Abbildung 82: Bedarf an Ladeinfrastruktur .....	150
Abbildung 83: Kampagnen Beispiel.....	152

# Tabellenverzeichnis

---

Tabelle 1: Linienübersicht aller Angebote des ÖPNV im Stadtgebiet Geretsried .....	46
Tabelle 2: Fahrpreis je Relation - Einzelfahrschein Erwachsener .....	50
Tabelle 3: Auswertung Geschwindigkeitsmessungen aus 2023 .....	63
Tabelle 4: Bewertung Zielbezug .....	76
Tabelle 5: Bewertung zeitliche Umsetzung .....	76
Tabelle 6: Bewertung Einflussmöglichkeit der Stadt .....	77
Tabelle 7: Bewertung Grobkostenschätzung .....	77
Tabelle 8: Maßnahmenübersicht je Handlungsfeld .....	77
Tabelle 9: Empfohlene Ausstattung von Fahrradabstellanlagen abhängig von der jeweiligen Nutzung .....	117
Tabelle 10: Umgestaltungsmöglichkeiten auf und an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen .....	139
Tabelle 11: Umgestaltungsmöglichkeiten für Sammel- und Wohnstraßen .....	140

## Abkürzungsverzeichnis

---

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen
AOK	Allgemeine Ortskrankenkasse
ARAS	Aufgeweitete Radaufstellstreifen
BIEK	Bundesverband Paket und Expresslogistik
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
DIMR	Deutsches Institut für Menschenrechte
DIN	Deutsches Institut für Normung
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
eKFV	Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EU	Europäische Union
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
FNP	Flächennutzungsplan
GOAT	GIS-Anwendung zur webbasierten Darstellung diverser planerischen Inhalte
HBS	Handbuch für Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
H RSV	Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten
ISI	Institut für System- und Innovationsforschung
KEP	Kurier-, Express- und Paket
Kfz	Kraftfahrzeug
KSG	Klimaschutzgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
NVP	Nahverkehrsplan

---

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
POI	Point of Interest
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
StVO	Straßenverkehrsordnung
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
QR-Code	Quick Response Code (aggregierte Informationsaufbereitung zur digitalen Weiterverarbeitung)
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RILSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
UBA	Umweltbundesamt
UN	Vereinten Nationen (United Nations)
VCD	Verkehrsclub Deutschland e. V.
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung
VZ	Verkehrszeichen

# 1 Anlass und Aufgabe

Mobilität bewegt uns alle. Sie prägt unser tägliches Leben, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Um die Stadt Geretsried in Sachen Mobilität zukunftsweisend auszurichten, wird ein integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt erarbeitet. Damit wird eine Strategie für die zukünftige Mobilität in Geretsried festgelegt, um ein nachhaltiges, zukunftsfähiges Mobilitätsangebot für die Menschen vor Ort zu schaffen und eine bedarfsgerechte, bezahlbare (Verkehrs-)Infrastruktur zu entwickeln.

Veränderte Rahmenbedingungen, neue Technologien und Trends wie die demografische Entwicklung, steigende Energiekosten, das steigende Bewusstsein für den Klimawandel, der Trend zum Radverkehr oder auch alternative Antriebsformen werfen neue Fragestellungen und Herausforderung für das zukünftige Mobilitätsgeschehen auf. Eine zukunftsweisende Mobilitätsplanung ist nicht nur auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, sondern vernetzt intelligent verschiedene Angebote, ist klimabewusst und ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen.

Geretsried ist mit rund 26.000 Einwohnern die größte Stadt im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen und zugleich dessen wirtschaftliches und industrielles Herzstück. Die Stadt, die vor etwa 70 Jahren gegründet wurde, ist in mehrere Stadtteile gegliedert und zeichnet sich durch eine kompakte Siedlungsstruktur auf überwiegend flachem Gelände aus. Als wachsende Kommune steht Geretsried vor Herausforderungen, die das Bevölkerungswachstum und den demografischen Wandel mit sich bringen. Diese Entwicklung führt auch zu veränderten Mobilitätsbedürfnissen der Menschen vor Ort.

Mit dem strategisch-konzeptionellen Planwerk entwickelt die Stadt Leitlinien für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre, die für Entscheidungen in den Bereichen Städtebau und Verkehr dienen können. Das Mobilitätskonzept berücksichtigt vielschichtige Anforderungen und plant zukunftsorientierte Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität und eine effiziente Verkehrsentwicklung. Dazu gehören etwa die Förderung des Radverkehrs, der Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln, intelligente Verkehrssteuerungssysteme und Maßnahmen zur Reduzierung von Umweltauswirkungen im Verkehrsbereich.

## Prozess und Meilensteine

Der Prozess des Mobilitätskonzeptes gliedert sich in drei Phasen: Ausgehend von einer grundlegenden Bestandsuntersuchung, über die Formulierung von Zielen sollen anschließend Maßnahmen abgeleitet, untereinander abgewogen und priorisiert werden.

- In der **Bestandsanalyse** wurde die Ausgangslage betrachtet und Stärken, Potenziale, Schwächen sowie Handlungsbedarfe analysiert. Hierzu wurde die Infrastruktur vor Ort begangen und befahren sowie bestehende Konzepte und Planungen ausgewertet.
- Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse wurde im Dialog ein **Zielkonzept** entwickelt. Hierin sind strategische und langfristige Ziele für die Mobilitätsplanung formuliert,

die bei zukünftigen Projekten als Handlungs- und Entscheidungsgrundlage dienen sollen. Das Zielkonzept als separater Bericht wurde im März 2023 politisch beschlossen.

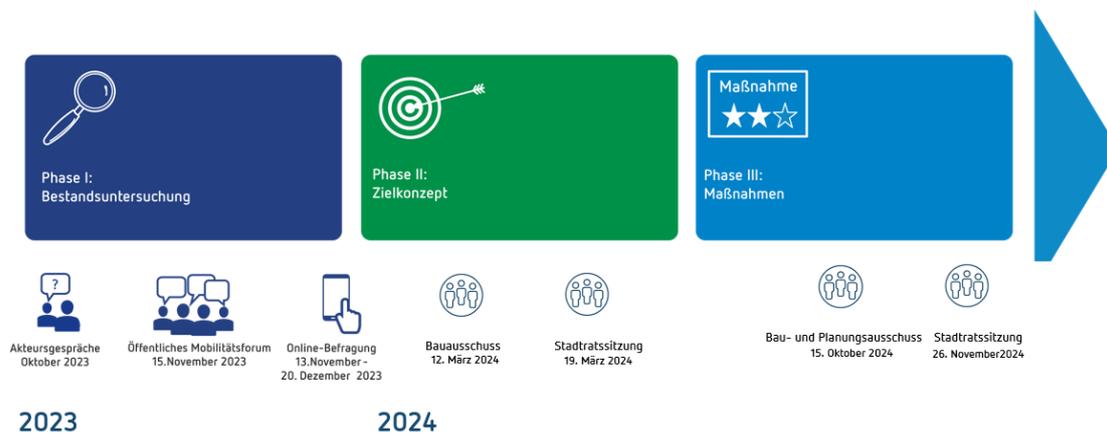
- Entlang der Ziele wurden **Maßnahmen** entwickelt, die einen Pfad aufzeigen, um die formulierten Ziele zu erreichen. Abschließend sind diese Maßnahmen in ein Umsetzungskonzept überführt worden.

Mit dem Beschluss im November 2024 kann damit begonnen werden, die Umsetzung der Maßnahmen zu prüfen.

## Beteiligung

Nur unter Beachtung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und Sichtweisen kann es gelingen, ein Konzept zu erarbeiten, das möglichst große Teile der Stadtgesellschaft mitnimmt und zur Umsetzung der Maßnahmen motiviert. Daher wurden zu unterschiedlichen Zeitpunkten verschiedene Akteure in die Erarbeitung eingebunden.

Abbildung 1: Übersicht Beteiligungsmöglichkeiten



Darstellung: Planersocietät

- **Aktorsgespräche:** Im Oktober 2023 fanden Einzel-Interviews mit zentralen Akteuren statt, die ihre unterschiedlichen Perspektiven auf das Thema Mobilität und Verkehr einbrachten. Darunter waren Geretsrieder Interessensvertretungen für Familie, Jugend, Senioren und Menschen mit Beeinträchtigungen. Auch Handel, Gewerbe, Kultur und Tourismus wurden einbezogen. Akteure aus dem Bereich Nahmobilität und Naturschutz wurden ebenso interviewt.
- **Gesamtstädtisches Mobilitätsforum:** Im Rahmen von einem öffentlichen Forum wurde über den Prozess informiert und den Teilnehmenden die Möglichkeit gegeben, mit Stadtverwaltung und dem Fachbüro in der Phase der Bestandsanalyse in den Austausch zu gehen. Das Mobilitätsforum fand am 15. November 2023 mit rund 60 Teilnehmenden in der Aula der Karl-Lederer-Schule statt.

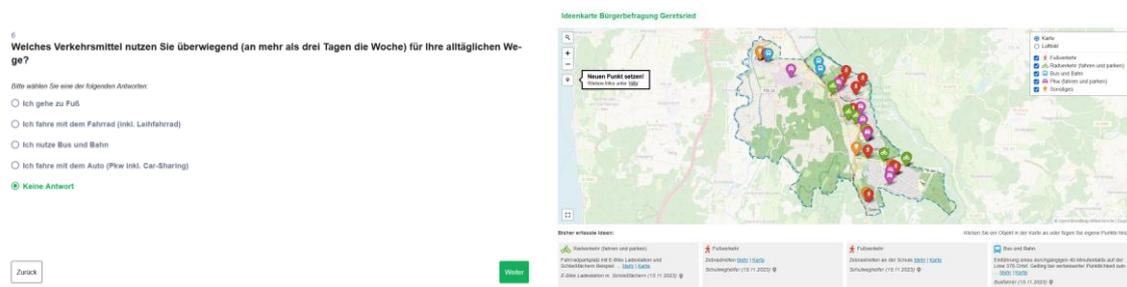
Abbildung 2: Impression Mobilitätsforum



Quelle: Planersocietät

- **Online-Umfrage:** Eine digitale Befragung ermöglicht eine niederschwellige Beteiligung für interessierte Bürgerinnen und Bürger im Prozess. Die Online-Umfrage fand vom 13. November bis 15. Dezember 2023 statt. Über 500 Personen nahmen an der Befragung teil und beantworteten Fragen zu ihrem Mobilitätsverhalten, gaben Hinweise zu Mängeln und nannten erste Ideen zur Entwicklung der Mobilität in Geretsried.

Abbildung 3: Impression Online-Umfrage



Quelle: <https://www.buergerbefragung-geretsried.de>; DUPLOX Internet-Lösungen

- **Kommunalpolitik:** Die Politik wurde regelmäßig in den Sitzungen des Bauausschusses über wesentliche Zwischenstände und Meilensteine informiert. Ziel war der Beschluss des Mobilitätskonzepts als Gesamtkonzept für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der Stadt. Zudem soll damit die Verwaltung beauftragt werden, die Ziele des Mobilitätskonzepts zu verfolgen und die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts weiter auszuarbeiten und umzusetzen. Zur Umsetzung einzelner Maßnahmen sind jeweils weitere Beschlüsse notwendig.

## 2 Rahmenbedingungen

Mobilität beschreibt die Beweglichkeit des Menschen außer Haus zum Zwecke der Überwindung räumlicher Distanzen. Die Siedlungsstruktur, die Anbindung der Kommune oder die Pkw-Verfügbarkeit der Bevölkerung sind nur einige der Aspekte, die am Ende die persönliche Entscheidung der Verkehrsmittelwahl zur Überwindung der Wege beeinflussen. Im Folgenden werden die Rahmenbedingungen, die Mobilität und Verkehrsmittelwahl der Stadt Geretsried beeinflussen, zusammenfassend dargestellt.

### 2.1 Lage, Struktur und Verkehrsanbindung

Mobilitätsvoraussetzungen und die Nachfrage nach bestimmten Mobilitätsangeboten ergeben sich u. a. aus den örtlichen Gegebenheiten, die gleichzeitig den verkehrsplanerischen Gestaltungsspielraum beeinflussen. Neben der Lage im räumlichen Kontext, der regionalen und lokalen Verkehrsanbindung ist auch die Siedlungsstruktur ein Faktor, der das Mobilitätsgeschehen in Geretsried bestimmt. Eng damit verknüpft sind Pendlerverflechtungen, das Mobilitätsverhalten bzw. die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung, spezifische Mobilitätsanforderungen bestimmter Bevölkerungsgruppen sowie Mobilitätsvoraussetzungen für Unternehmen und deren Beschäftigte. Im Folgenden wird zu diesen Themen ein grundlegender Überblick zur Ausgangslage Geretsried gegeben.

#### Lage und regionale Verkehrsanbindungen

Geretsried liegt an der Isar im Alpenvorland, etwa 35 Kilometer südlich des Münchner Stadtzentrums. Die Stadt befindet sich im Norden des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen und grenzt direkt an das südliche Stadtgebiet von Wolfratshausen.

Die Stadtteile Gartenberg, Geretsried, Stein und Gelting bilden den Hauptsiedlungsschwerpunkt, während in den übrigen Gemeindeteilen überwiegend Aussiedlerhöfe oder kleine Hausgruppen anzutreffen sind. Der Übergang zwischen Gelting und den bebauten Flächen von Wolfratshausen verläuft nahezu nahtlos. Gemeinsam bilden Geretsried und Wolfratshausen ein Mittelzentrum im Regierungsbezirk Oberbayern.

Abbildung 4: Räumliche Einordnung Geretsried



Quelle: eigene Darstellung - Planersocietät

Die topografische Besonderheit des Alpenvorlands ist in der Ausrichtung der überörtlichen Straßeninfrastruktur wiederzuerkennen. Diese Besonderheit liegt in der Anordnung von einer Talbildung innerhalb der Gebirgszüge der Alpen, die sich nach der Fließrichtung der Gewässer richtet. Dadurch ist die Erreichbarkeit von Nachbargemeinden im Osten und Westen tendenziell erschwerter gegenüber Nachbargemeinden im Norden und Süden. Die Bundesautobahn A95 verbindet die Stadt im Norden mit München und über den Münchner Autobahnring mit dem überregionalen Autobahnnetz. Im Süden ist Geretsried durch die A95 mit Garmisch-Partenkirchen und Österreich verbunden. Die Bundesstraße B11 verläuft ebenfalls in Nord-Süd-Richtung und führt im Norden

über Wolfratshausen zu den südlichen Stadtteilen von München. Im Süden führt die B11 über Bichl, Benediktbeuern, Kochel- und Walchensee in Richtung Mittenwald. Die Staatsstraße 2369 ist die einzige klassifizierte Straße im Gemeindegebiet und ermöglicht eine Verbindung zu den östlichen Nachbargemeinden, darunter Gemeindeteile von Dietramszell und Egling.

Derzeit gibt es keine Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Gleise im Gemeindegebiet dienen ausschließlich dem Gütertransport. Die S-Bahn-Linie S 7 der MVV verbindet die Nachbarstadt Wolfratshausen mit der Landeshauptstadt München. Seit Jahrzehnten bestehen Pläne, die S 7 bis nach Geretsried zu verlängern. Kombiniert werden soll diese Maßnahme mit einem Ausbau der B11.

Für Verbindungen innerhalb des Landkreises und nach Starnberg ist Geretsried auf Regionalbusse und einen hochwertigen X-Bus angewiesen. Dieser X-Bus bedient nur wenige Haltestellen in den Kommunen, ermöglicht jedoch Fahrgästen, in attraktiver Fahrzeit Bad Tölz, Wolfratshausen und Starnberg zu erreichen. In diesen Kommunen bestehen attraktive Anschlüsse an den regionalen Zugverkehr. Innerhalb der Stadt Geretsried verkehrt ein Stadtbus.

Abbildung 5: Gütertransportgleise in Geretsried

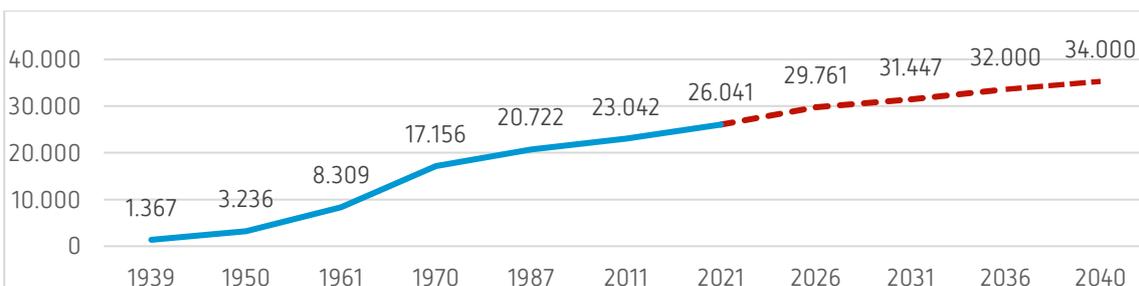


Quelle: Planersocietät

### Soziodemografische Entwicklung

Der Bevölkerungsstand der Stadt beträgt zum September 2024 27.045 Einwohner. Davon sind rund 26.400 Einwohner mit Hauptwohnsitz (Erstwohnsitz) gemeldet. Weiterhin bestehen aktuell ca. 600 Meldungen als Zweitwohnsitz. Mit dieser Wachstumsprognose folgt der Trend der Stadt dem allgemeinen Trend in Oberbayern und auch in der Region. Die Stadt muss aufgrund der bestehenden Eigentumsstrukturen und bestehenden Baurechten bis zum Jahr 2036 mit rund 32.000 Einwohnern und bis zum Jahr 2040 mit rund 34.000 Einwohnern rechnen. Diese Zahlen beschreiben ein Maximal-Szenario, welche die Stadt bei ihren Planungen beachten muss. Grund dafür sind unter anderem auch die bestehenden Baurechte zur Nachverdichtung in den bestehenden Siedlungsgebieten. Diese Entwicklungszahlen stellen sich vor dem Hintergrund der nun konkreten Verlängerung der S-Bahn S 7 nach Geretsried realistisch dar.

Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung in Geretsried bis 2040



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2022; Stadt Geretsried 2022b

Das Durchschnittsalter der Geretsrieder liegt bei 45,1 Jahren und somit leicht über den bundesdurchschnitt (LfStat 2022). Abgeleitet von der zunehmenden Bevölkerung wird sich auch die Altersstruktur bis 2040 verändern. Dabei werden alle Altersklassen wachsen, jedoch nicht im gleichen Maße. Besonders stark werden die Altersklassen 18-39, 40-59 und 60-79 zulegen (Stadt Geretsried 2022). Hierbei wird der größte Sprung bis 2026 erwartet (z. B. bei 18-39 Zunahme von 6 %). Insgesamt soll aber der Altersdurchschnitt bis 2040 steigen. Mit steigendem Alter ändern sich auch die Mobilitätsansprüche, auf die mit passenden Mobilitätsangeboten, Infrastrukturen und Maßnahmen reagiert werden muss. Dabei spielt die Barrierefreiheit auf allen Ebenen eine entscheidende Rolle. Dies betrifft nicht nur die stufenlose und steigungsarme Erschließung von Zielen und audiovisuelle oder taktile Leitelemente, sondern bspw. auch der Zugang zur digitalisierten Welt von morgen mit einem Internetzugang auf dem Smartphone.

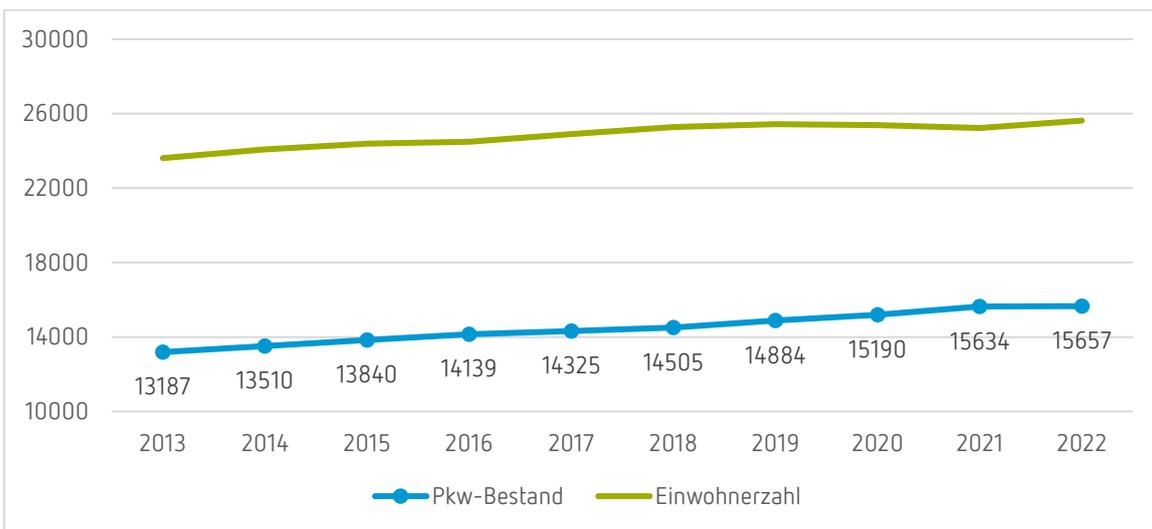
## 2.2 Kenngrößen der Verkehrsnachfrage

Im Folgenden werden die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Stadt Geretsried dargestellt, betrachtet und analysiert. Die Analyse umfasst die Betrachtung verkehrsrelevanter Kenngrößen wie Mobilitätsdaten aus Mobilitätshebungen, das Ein- und Auspendleraufkommen und die stichprobenartige Betrachtung der Reisezeiten. Die Kenngrößen geben Aufschluss darüber, wie sich die Verkehrsnachfrage in Geretsried gestaltet und wo Bedarfe der Mobilität liegen.

### 2.2.1 Kfz-Bestand: stetig steigend

Aktuelle Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes zeigen, dass der Pkw-Besitz in Deutschland stetig zunimmt. Besaßen die Haushalte früher noch meist nur ein Kfz, geht heute der Trend klar zum Zweit- oder sogar Drittwagen. Bundesweit ist die Zahl der gemeldeten Pkw seit 2013 um 12 Prozent angestiegen. In Geretsried ist der Pkw Bestand zwischen 2017 und 2022 um 19 Prozent angestiegen, während die Bevölkerung in diesem Zeitraum lediglich um 8 Prozent gewachsen ist. Die Pkw-Dichte in Geretsried ist somit von 575 Pkw pro 1000 Einwohnenden im Jahr 2017 auf 611 Pkw pro 1.000 Einwohnenden 2022 gestiegen. (LfStat 2022). Der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen verzeichnete ebenfalls eine Zunahme von ca. 6,4% im gleichen Zeitraum (vgl. LfStat 2022). Die stetige Zunahme der gemeldeten Fahrzeuge geht in der Regel einher mit den negativen Auswirkungen der individuellen Motorisierung, wie z. B. einem hohen Raumanspruch der Pkw (sei es zum Fahren oder Parken), einem erhöhtem Verkehrsaufkommen und steigenden Luft-, Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Abbildung 7: Entwicklung des Pkw-Bestands in Geretsried



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018 und 2022

## 2.2.2 Mobilitätsverhalten: Auto wird am häufigsten genutzt

Das Mobilitätsverhalten zeigt auf, wie sich die Menschen in Geretsried in ihrem Alltag fortbewegen. Informationen zum Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung erhält man vorwiegend aus Haushaltsbefragungen, in denen die relevanten Aspekte (z. B. Aktivitäten, Wegezweck und Verkehrsmittelwahl) abgefragt und tägliche Wege protokolliert werden.

Für die Stadt Geretsried liegt keine aktuelle Erhebung vor, sodass sich keine konkreten Angaben zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung machen lassen. Die Bedeutung des Kfz-Verkehrs für die Bürgerinnen und Bürger wurde jedoch bei der im Rahmen des Mobilitätskonzepts durchgeführten nicht repräsentativen freiwilligen Online-Befragung zum Mobilitätsverhalten deutlich, die vom 13.11.2023 bis zum 15.12.2023 durchgeführt wurde.<sup>1</sup> 659 Personen beantworteten die Frage: „Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend (an mehr als drei Tagen die Woche) für Ihre alltäglichen Wege?“. Zwei Drittel geben an, dass sie das Auto überwiegend nutzten. Mit dem Fahrrad ist nur knapp ein Fünftel überwiegend unterwegs. Zu Fuß und mit Bus und Bahn ist lediglich sehr geringer Anteil der Teilnehmenden überwiegend auf den alltäglichen Wegen unterwegs. Insbesondere der ÖPNV wird von den Teilnehmenden der Befragung bisher nur geringfügig genutzt.

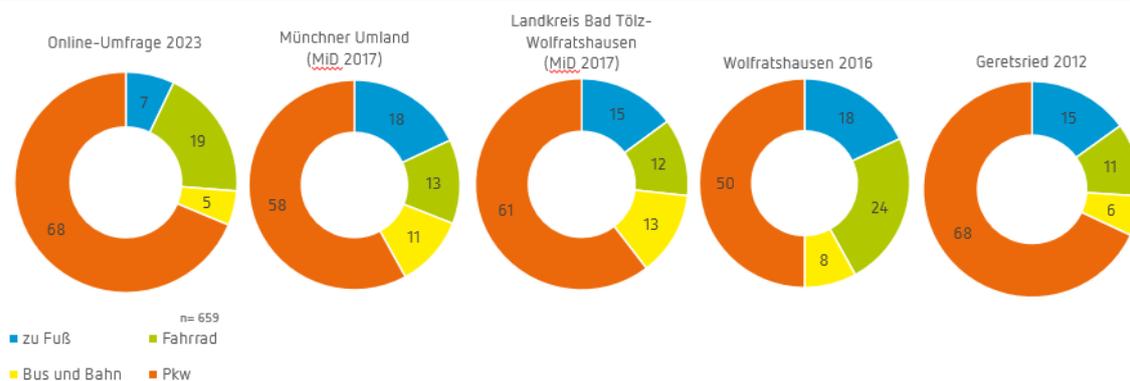
Bei der Frage zur Verfügbarkeit von den Fahrrädern bzw. Monatskarten/ Jahreskarten für Bus und Bahn gaben 541 Personen an, einen Zugang zu einem Fahrrad, Pedelec oder E-Bike zu haben. Diese gute Ausstattungsquote mit fahrbereiten Fahrrädern liegt damit auch im Vergleich zu repräsentativen Mobilitätserhebungen in einem erwartbaren Rahmen und zeigt damit, dass auch in Geretsried grundsätzlich Fahrräder zur Nutzung vorhanden sind. Auch gaben 22 Prozent an, einen Zugang zu einer Monats- oder Jahreskarte für Bus und Bahn zu besitzen. Im Vergleich zu repräsentativen Untersuchungen wie z. B. der SrV-Befragungen in anderen Städten der Größe zeigt

<sup>1</sup> Repräsentative Informationen zum Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung werden vorwiegend aus Haushaltsbefragungen gewonnen, in denen die relevanten Aspekte (z. B. Aktivitäten, Wegezweck und Verkehrsmittelwahl) abgefragt und tägliche Wege protokolliert werden.

auch dieser Wert, dass eine gewissen Grundausstattung an Mobilitätsoptionen (Fahrterlaubnissen (Monatskarte, etc.) und Fahrzeuge (Fahrräder, etc.)) vorliegen. Im Gegensatz zum Vorhandensein verschiedener Mobilitätsoptionen, fällt der tatsächliche alltägliche Verkehr sehr stark MIV-orientiert aus.

Im Rahmen des letzten Verkehrskonzepts wurden 2012 durch eine repräsentative Haushaltsbefragung Zahlen zum Geretsrieder Mobilitätsverhalten ermittelt. Die damaligen Angaben sprachen von insgesamt ca. 83.687 Fahrten am Erhebungstag, wovon ca. 68 Prozent mit dem Auto, 11 Prozent mit dem Rad, 6 Prozent mit dem ÖPNV zurückgelegt sowie 15 Prozent zu Fuß gegangen wurden. Damit erlaubt dieses Ergebnis ein Rückschluss auf das Mobilitätsverhalten der Gesamtbevölkerung in Geretsried. Wie in Abbildung 8 zu sehen, reiht sich das Ergebnis damit in Ergebnisse dritter Erhebungen ein, die Wolfratshausen und das Münchner Umland beschreiben ein. Aktuellere Daten lassen sich aus der regelmäßig stattfindenden, bundesweiten Mobilitätserhebung ableiten (BMVI 2017). In dieser wurden durch Wegeprotokolle Daten zur Verkehrsmittelwahl ermittelt. Diese wurden in regional-statistischen Raumklassen zusammengefasst, die näher auf vergleichbare Stadt- und Siedlungsräume eingehen. Die regionalstatistische Schätzung für das Münchner Umland gibt einen Modal Split von 58 Prozent der Wege mit dem Pkw, 13 Prozent der Wege mit dem ÖPNV, 12 Prozent mit dem Fahrrad und 15 Prozent zu Fuß an. Für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, in dem auch die Stadt Geretsried liegt, wurden laut dieser bundesweiten Mobilitätserhebung 61 Prozent der Wege mit dem Auto, 13 Prozent mit Bus und Bahn, 12 Prozent mit dem Fahrrad und 15 Prozent zu Fuß zurückgelegt (vgl.: BMVI 2018). Im Vergleich dazu wurden in Wolfratshausen gemäß einer repräsentativen Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2016 deutlich geringere Werte im Bereich Kfz-Verkehr und deutlich höhere im Radverkehr ermittelt. Hier wurden im Erhebungszeitraum 50 Prozent der Wege mit dem Auto, 24 Prozent mit dem Fahrrad, 18 Prozent zu Fuß und 8 Prozent mit Bus und Bahn zurückgelegt (Stadt Wolfratshausen 2017).

Abbildung 8: Herleitung Modal Split für die Stadt Geretsried



Darstellung: Planersocietät, Quelle: Online-Befragung, BMVI 2018, Stadt Wolfratshausen, Stadt Geretsried

Die Werte der Online-Befragung weichen von denen der repräsentativen Umfragen ab, da bei der Befragung im Rahmen des Mobilitätskonzepts nicht alle Altersklassen gleichmäßig vertreten waren. Daher ist nicht auszuschließen, dass der Fußverkehr in Geretsried einen höheren Anteil hat, als bei der Online-Befragung ermittelt, da vor allem Personen unter 18 Jahren und über 65 Jahren besonders häufig zu Fuß unterwegs sind. Durch den Fahrradboom der vergangenen Jahre, den höheren Werten in den Referenzklassen (Münchner Umland und Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen) und dem hohen Anteil zu einem Zugang zu Fahrrädern kann davon ausgegangen werden,

dass sich der Anteil der Wege mit dem Fahrrad seit 2012 ebenfalls leicht erhöht hat, was auch den höheren Wert in der Online-Befragung erklärt (Nahmobilität ca. 26%). Beim ÖPNV sind seit 2012 der X-Bus und das 49-Euro-Ticket hinzugekommen, welche die Nutzung in Geretsried verbessern, daher kann davon ausgegangen werden, dass der Wert von 2012 konstant geblieben ist (ca. 6 %). Der Pkw-Bestand hat sich in Geretsried seit 2012 weiter erhöht, daher ist auch hier von einem hoch bleibenden Niveau auszugehen (ca. 68 %). Aus diesen Herleitungen kann damit der Modal Split für die weitere Bearbeitung dieses Mobilitätskonzepts herangezogen werden. Es bleibt der eindeutige Verweis, dass trotz Herleitung und Plausibilisierung es sich hierbei um Schätzung und keine tatsächliche Erhebung handelt. Erst eine standardisierte Erhebung kann zum repräsentativen und damit belastbaren Ergebnis führen.

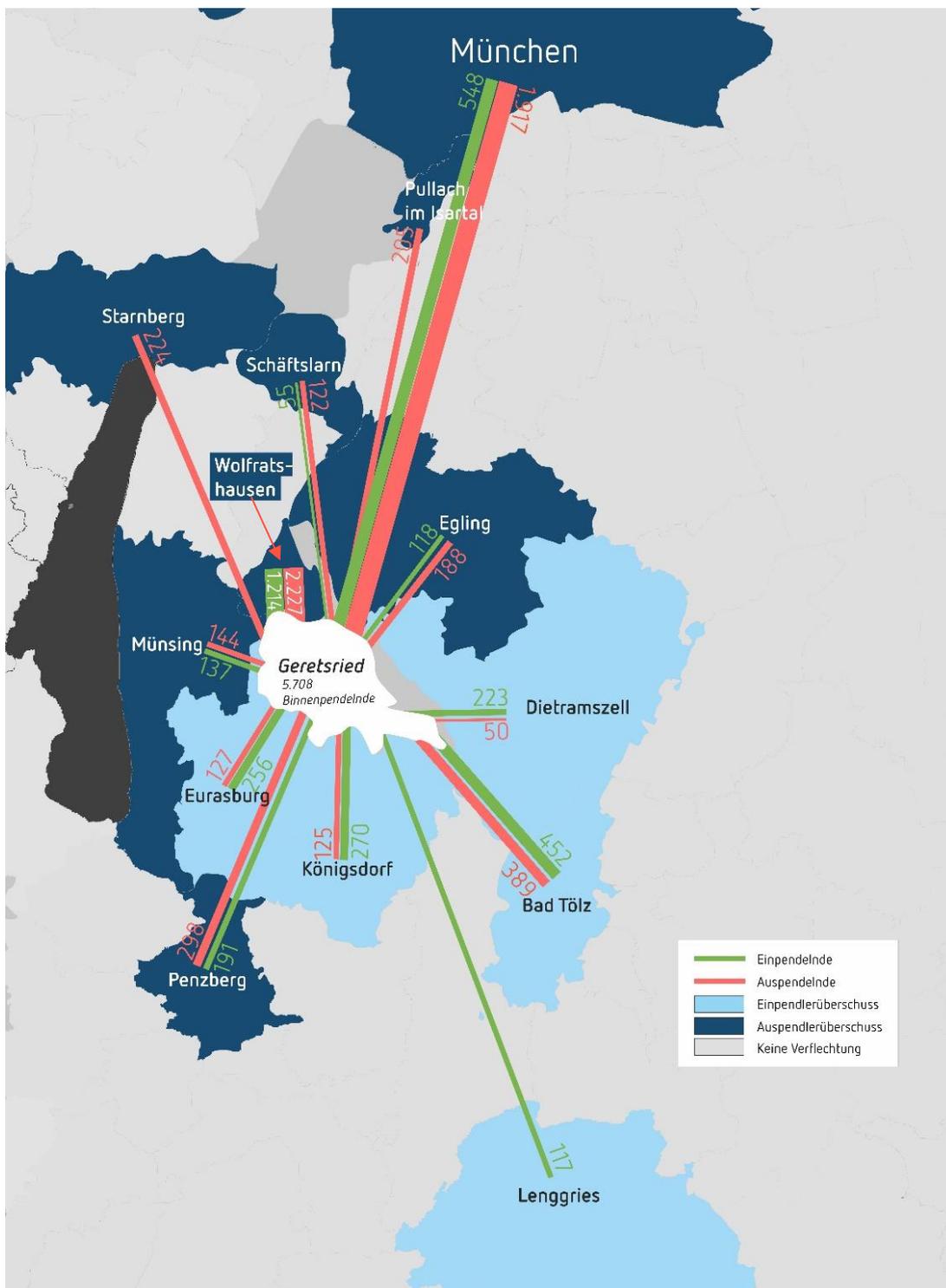
### 2.2.3 Pendlerverflechtung

Mobilität ist kein Selbstzweck und geschieht in der Regel nicht ohne Grund. Aus unterschiedlichen Nutzungstypen leiten sich spezifische Anforderungen an die Gestaltung der unmittelbaren Umgebung und damit einhergehend der Mobilitätsangebote ab. Schwerpunkte bilden dabei sensible Einrichtungen und zentrale Ziele des Alltagsverkehrs. Wege zum Arbeitsplatz und zum Einkaufen sind die häufigsten Ziele des Alltagsverkehrs. Hinzu kommen die Wege des Freizeitverkehrs zu Sport- und Kultureinrichtungen, gastronomischen Angeboten oder Naherholungsräumen.

Zu den größten Arbeitgebern in Geretsried zählen die Tyczka Gruppe mit 538 Mitarbeitenden, die Rudolf GmbH mit 310 Mitarbeitenden und Huber Präzisionstechnik GmbH mit 202 Mitarbeitenden. In Geretsried leben 11.305 erwerbstätige Personen (Stand 2021). Im Vergleich zu 2019 hat sich diese Zahl nur geringfügig verändert (2019: 10.998). Die Arbeitslosenquote im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen lag 2023 bei 2,2 Prozent und somit deutlich unter dem bayrischen Durchschnitt von 3,4 Prozent (Bundesagentur für Arbeit 2023).

Der größte Teil des Pendelverkehrs findet laut Pendleratlas innerhalb von Geretsried statt (Pendleratlas 2022). Aufgrund der räumlichen Unterteilung der Stadt ist es naheliegend, dass viele Bewegungen innerhalb des Stadtgebiets stattfinden. Trotzdem gibt es auch eine große Zahl an Arbeitnehmenden, welche außerhalb von Geretsried arbeiten. Die folgende Abbildung stellt dabei die größten Pendlerströme von und nach Geretsried dar. Die größte Verflechtung gibt es demnach mit der Nachbarstadt Wolfratshausen, was ein weiterer Aspekt der engen Verknüpfung dieser beiden Städte ist. Auch München ist das Ziel von vielen Auspendlern. Wegen der Größe der Stadt und der vielen Arbeitsplätze dort ist dies nicht überraschend. Weitere wichtige Ziel für Auspendler sind Bad Tölz, Penzberg und Starnberg. Bei allen handelt es sich um die nächstliegenden Mittelzentren. Einpendler gibt es viele aus München, Bad Tölz, Königsdorf und Eurasburg. Die letzten beiden Gemeinden grenzen südlich an Geretsried an und stellen somit eine enge Beziehung zu der Kommune her.

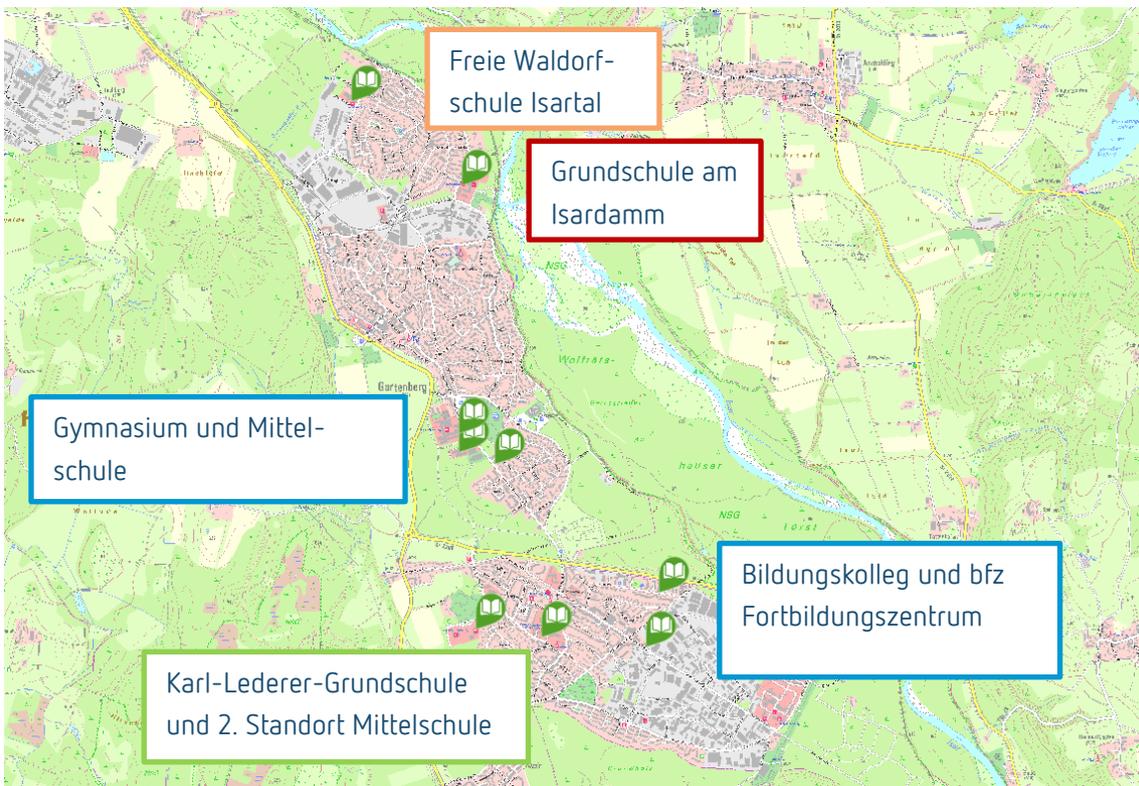
Abbildung 9: Pendlerverflechtung Geretsried



Darstellung Planersocietät, Quelle: Pendleratlas 2022

Neben den erwerbstätigen Personen trägt der Schülerverkehr insbesondere zu Schulbeginn zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen bei. Insgesamt wohnen 2.775 Kinder und Jugendliche im schulpflichtigen Alter (6 bis 18 Jahre) in Geretsried. Zu den Schulen in Geretsried gehen insgesamt 3.397 Schülerinnen und Schüler (Stand: Schuljahr 2021/22). Davon besuchen 1.326 die Grund- und Mittelschulen, 649 die Realschule und 1.024 das Gymnasium (LfStat 2022).

Abbildung 10: Übersicht Schulstandorte



Quelle: Geoportal Stadt Geretsried

Die Vergleichbarkeit der Reisezeiten zwischen dem Individualverkehr (Kfz) und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist besonders wichtig, da das Auto das meistgenutzte Verkehrsmittel ist und der Bus die einzige Alternative mit vergleichbarer Geschwindigkeit. Allerdings sind nicht alle Stadtteile in Geretsried gleich gut an den ÖPNV angebunden; Gelting etwa ist hier weniger erschlossen.

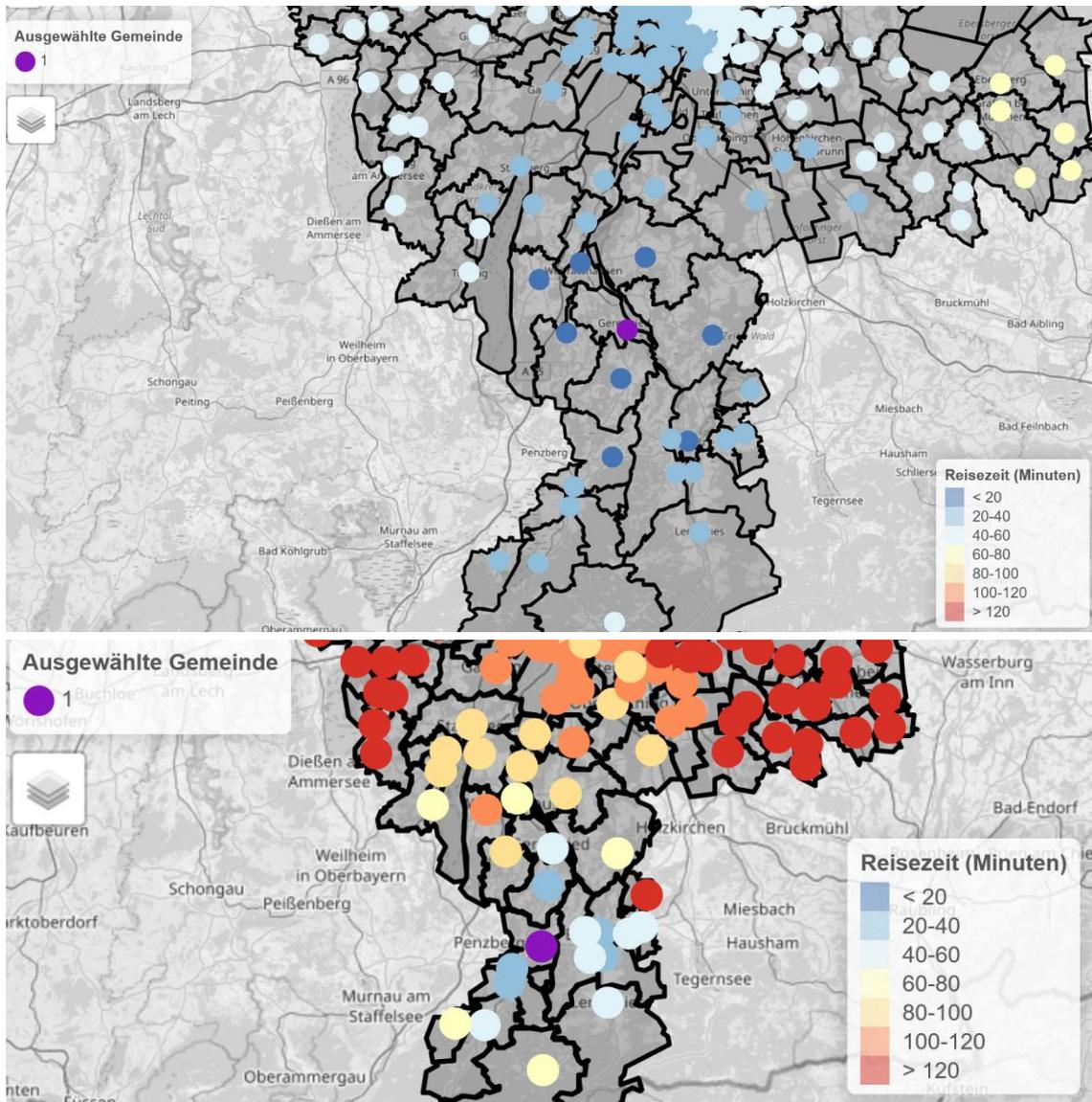
Für Pendler sind die Reisezeiten zu wichtigen Zielen von Bedeutung: Wolfratshausen, München, Bad Tölz und Penzberg sind relevante Ziele für Auspendler, während Einpendler häufig in Wolfratshausen, München, Bad Tölz und Königsdorf arbeiten. Den größten Anteil stellen dabei die Binnenpendler, wie der Pendleratlas 2022 zeigt.

Die Reisezeiten für den Pkw und den ÖPNV (inkl. Fußwege) wurden mithilfe eines Dashboards des MVV erfasst (MVV-Fahrplanauskunft). Die Fahrt nach München, hier zum Umfeld des Hauptbahnhofs, dauert mit dem Pkw etwa 37 Minuten, während die ÖPNV-Fahrt über 100 Minuten beansprucht und einen Umstieg in Wolfratshausen erfordert, was die Fahrtzeit zusätzlich verlängern kann. Der Münchner Süden ist hingegen mit beiden Verkehrsmitteln schneller erreichbar. Die Verkehrslage auf der Autobahn und dem Mittleren Ring sowie Verzögerungen bei der S-Bahn spielen eine wesentliche Rolle für die Fahrdauer.

Ein weiteres wichtiges Ziel für Pendler ist Wolfratshausen: Mit dem Auto benötigt man unter 10 Minuten bis zum Bahnhof oder ins Ortszentrum, mit dem Bus weniger als 15 Minuten. Bad Tölz ist mit dem Auto in unter 20 Minuten erreichbar; der Bus benötigt etwa 20 Minuten zum zentralen

Busbahnhof und 30 Minuten zum Bahnhof, was hier nur einen geringen Unterschied in der Reisezeit ausmacht.

Abbildung 11: Reisezeiten von Geretsried in Minuten mit dem Auto (oben), mit ÖPNV und erste und letzte Meile zu Fuß (unten)

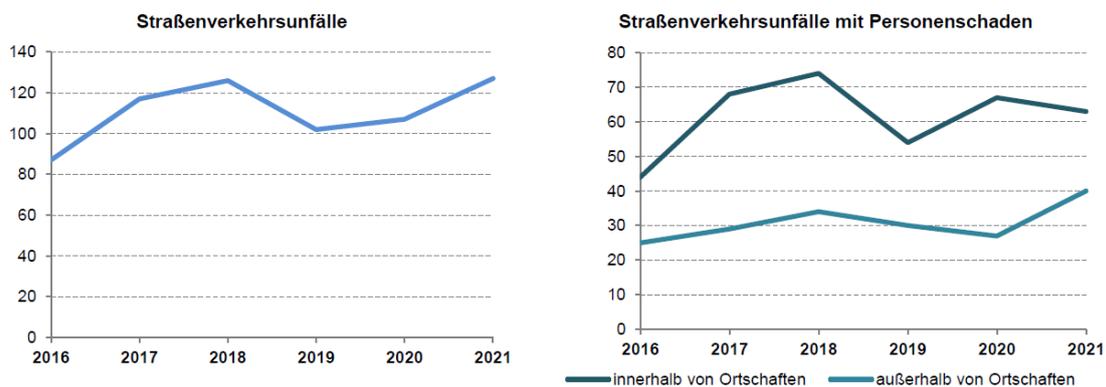


Quelle: MVV 2023

## 2.2.4 Unfallgeschehen

In Geretsried gab es im Jahr 2021 127 durch die Polizei aufgenommene Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Dabei verunglückten 138 Personen, 136 wurden verletzt, zwei getötet. Insgesamt steigt nach dem pandemiebedingten Rückgang die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle in Geretsried wieder. Unfallschwerpunkte, nach der gesetzlichen Definition, Orte an denen mehrfach die gleiche Unfallart, gleicher Unfalltyp oder gleiche Unfallursache beobachtet werden müssen, sind nach den Unterlagen der Polizei im Stadtgebiet nicht ersichtlich.

Abbildung 12: Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Geretsried



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2022;

## 2.3 Bestehende Konzept und Planwerke

Die Stadt Geretsried kann bereits auf einige Fachgutachten zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsthemen zurückgreifen. Hier wird der aktuelle Stand dargestellt, an dem sich dieses Konzept orientiert und als Grundlage für weitere Maßnahmenerarbeitungen nutzt.

Der Bearbeitung liegen folgende Ratsbeschlüsse vor:

- Die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK) wurde beschlossen und die zur Aufnahme nötigen Voraussetzungen ermittelt und beschlossen. Zur Aufnahme ist unter anderem eine Bereisung des Stadtgebiets von Geretsried mit Vertretern der Verwaltung und der AGFK vorgesehen und die Erarbeitung eines Ziels für die Mobilität in Geretsried, die dem Radverkehr zugutekommt. Um die Zielsetzung zu evaluieren, soll ermittelt werden, wie hoch der Anteil des Radverkehrs heute ist. Beide Punkte sollen unter anderem mit dem vorliegenden Verkehrskonzept erarbeitet werden.
- Beschlossen wurde ein Beitrittsgesuch zur Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, die sich für ein stadt- und umweltverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr in den Kommunen einsetzt, insbesondere auch dafür, dass die Kommunen selbst darüber entscheiden dürfen, wo zum Beispiel Tempo 30 angemessen ist. Deutschlandweit engagieren sich inzwischen über 1100 Kommunen in dieser Initiative. Sie zielt primär darauf ab, die Bundesgesetzgebung zu beeinflussen.
- Beschluss zur Schaffung einer Fußgängerzone im Umfeld des Karl-Lederer-Platzes. Mit einer großen Mehrheit hat sich der Rat für die Umgestaltung des Karl-Lederer-Platzes zu einer Fußgängerzone entscheiden. Dazu zählen auch angrenzende Flächen, so dass ein hochwertiger, zentraler Platz in Geretsried entstehen kann.
- Vier Beschlüsse teils gemeinsam mit dem Rat der Stadt Wolfratshausen zur Erweiterung der S-Bahn 7 und Verlegung der Bundesstraße 11. Die Beschlüsse zeigen, dass beide Kommunen den Projekten positiv gegenüberstehen und sich eine Realisierung wünschen.

Für das Stadtgebiet liegen bereits folgende Fachgutachten vor bzw. sie betreffen auch das Stadtgebiet:

- Vorentwurfsplanung zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans. Im Sommer erarbeitet die Stadt Ziele für die zukünftige Flächennutzung im Stadtgebiet. Folgende Ziele formuliert der FNP-Entwurf dabei, die die zukünftige Mobilität beeinflussen:
  - Innenentwicklung vor Außenentwicklung bei Wohnungsbau
  - neue Wohnstandorte in unmittelbarer Nähe zu den S-Bahnhaltepunkten
  - flächensparsame Siedlungs- und Erschließungsformen
  - Konzentration auf die Realisierung der Großprojekte B11/S 7
  - Umfahrung Gelling
  - Neue Mitte Karl-Lederer-Platz.
- Für den Landkreis als Aufgabenträger liegt ein aktueller Nahverkehrsplan vor. Der Plan ist im Jahr 2021 fertig gestellt worden und ist grundsätzlich gültig, bis eine neue Fassung veröffentlicht wird.
- Zum Stadtbus (Linien 310) in Geretsried liegen Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2023 vor.
- Ein Radwegenetz und eine Machbarkeitsstudie zu Radwegeverbindungen über Hauptstraßen liegen vor.
- Ein Schulwegsicherheitskonzept mit priorisiertem Maßnahmenkonzept liegt aus dem Jahr 2023 vor.
- Eine Stellplatzsatzung für das Gemeindegebiet liegt mit Bearbeitungsstand 2023 vor.

## 3 Analyse des Bestands

Die Analyse der Stärken und Schwächen des Verkehrs und der Mobilität in Geretsried ist im Folgenden nach klassischen Verkehrsträgern differenziert. Die Bestandsanalyse als erster Baustein des Mobilitätskonzeptes wurde auf Grundlage von Ortsbegehungen, Auswertung statistischer Daten und bestehender mobilitätsrelevanter Planwerke durchgeführt. Hinweise der Bevölkerung aus den Beteiligungsformaten (z. B. Akteursgespräche, Mobilitätsforum und der Online-Umfrage) wurden ebenfalls berücksichtigt. Im Folgenden werden die Erkenntnisse der Bestandsanalyse zunächst verkehrsmittelspezifisch und anschließend in einer integrierten Gesamtbetrachtung zusammengefasst.

### 3.1 Fußverkehr, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität

Das Zufußgehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart, denn nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern findet auch ohne schädliche Umweltbelastungen statt. Im Gegensatz zu anderen Fortbewegungsformen ist das Zufußgehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen elementar. Die Fußverkehrsfreundlichkeit bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie der sozialen Kontrolle. Nicht zuletzt spiegelt eine hohe Anzahl an zu Fuß Gehenden im öffentlichen Raum auch die Vielfalt und Urbanität sowie Lebensqualität einer Kommune wider und sorgt für Belebung.

#### Anforderungen des Fußverkehrs

Von sicheren und barrierefreien Wegen profitieren nicht nur die klassischen Zielgruppen wie Mobilitätseingeschränkte oder ältere Menschen, für die eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes die Grundvoraussetzung für eine aktive und eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist. Ausreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen und leicht zu querende Straßen sind für alle Bevölkerungsgruppen von Vorteil. Attraktive Freizeitwege und Ausflugsziele tragen zusätzlich zu einer funktionierenden Nahmobilität bei.

#### 3.1.1 Zu Fuß in Geretsried

In Geretsried sind viele Ziele innerhalb eines Stadtteils häufig in unter einem Kilometer erreichbar und eignen sich somit für den Fußverkehr. Die folgende Abbildung stellt die Erreichbarkeiten innerhalb eines gerouteten Kilometers dar und zeigt, dass die Geschäfte, die in der Egerlandstraße liegen, für über 5.700 Einwohnende fußläufig erreichbar innerhalb eines Kilometers liegen. Die Haltestelle am Stern in der Sudetenstraße können knapp 7.300 Einwohnende innerhalb eines Kilometers erreichen.

Abbildung 13: Fußläufige Erreichbarkeit zentraler Orte in Geretsried



Quelle: openrouteservice 2024

### Längsverkehr

Die Gehwegbreite ist ein wesentliches Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Laut § 25 Abs. 1 StVO müssen Fußgänger Gehwege nutzen, und Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr sind verpflichtet, diese auch mit dem Fahrrad zu befahren, bis zum 10. Lebensjahr sind sie dazu berechtigt. Gehwege müssen zudem den Anforderungen von Menschen mit Seh- und Geheinschränkungen sowie von Personen mit Kinderwagen oder Gepäck gerecht werden. Dafür ist eine ausreichende Breite erforderlich. Der aktuelle Stand der Technik sieht eine Regelbreite von 2,50 m für Gehwege vor. Im Stadtgebiet von Geretsried sind die Gehwege meist breiter als das Mindestmaß von 1,60 m, das in der HBVA definiert wird (vgl. FGSV 2006a). Einige schmalere Gehwege sind jedoch auch für den Radverkehr freigegeben, wodurch Begegnungen zwischen Fußgängern konfliktreich sind und den notwendigen Bewegungsfreiraum des Fußverkehrs, etwa Begleitfußwege von Eltern mit Kindern auf dem Schulweg, eingeschränkt wird.

Abbildung 14: Beispiele für Gehwege in Geretsried



Quelle: Planersocietät, Adalbert-Stifter-Straße, Richard-Wagner-Straße

## Querungsmöglichkeiten

Zu Fuß Gehende sind sehr umwegeempfindlich, selbst kleine Umwege werden nicht akzeptiert und abgekürzt.<sup>2</sup> Durch fehlende Querungsmöglichkeiten müssen häufig Umwege in Kauf genommen werden, wodurch Zeitverluste entstehen und Fußwege unattraktiv werden. Das „Abkürzen“ über die Fahrbahn ohne Querungshilfe stellt zu Fuß Gehende häufig vor Herausforderungen und birgt ein Unfallrisiko, insbesondere wenn Hauptverkehrsstraßen überquert werden müssen (vgl. UDV 2013: 5). Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag somit häufig die größte Herausforderung dar. Ihnen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Fußwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf Querungen zu legen, die im Umfeld von relevanten Zielen des Fußverkehrs liegen. In Geretsried gibt es 17 gesicherte Querungsanlagen für den Fußverkehr in Form von Fußgängerlichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen. Diese liegen vor allem an den Hauptverkehrsstraßen (z. B. in der Böhmerwaldstraße, Adalbert-Stifter-Straße). Bei den Lichtsignalanlagen handelt es sich häufiger um Dunkelampeln, die bei Bedarf betätigt werden können. Sie bieten den Vorteil, dass der Fußverkehr sie nicht nutzen muss, aber wenn er auf die Sicherheit durch eine Lichtsignalanlage angewiesen ist, diese nutzen kann. Da ein Zusatzschild fehlt, ist nicht zu erkennen ob, die Ampel in Betrieb ist, was die Nutzung einschränkt. Zusätzlich sind in Geretsried Mittelinseln und Unterführungen vorhanden, die das Queren der Fahrbahnen für den Fußverkehr erleichtern sollen. Durch die bestehende Dominanz des Kfz-Verkehrs in Geretsried müssen somit Umwege zu Querungsanlagen und Unterführungen in Kauf genommen werden (z. B. Traubenweg, Karl-Lederer-Platz, Haltestelle Rathaus/B11).

Abbildung 15: Beispiele für gesicherte Querungen



Quelle: Planersocietät, Böhmerwaldstraße, Adalbert-Stifter-Straße

Geretsried verfügt zudem über einzelne verkehrsberuhigte Bereiche – z. B. Nelkenweg, Fichtenweg oder Kiefernweg –, in denen die Anlage separater Gehwege entbehrlich ist. Zu Fuß Gehende können dort ohne Bordstein die Fahrbahn queren. Allerdings wird dort den Befragungen des Schulwegsicherheitskonzepts und des Mobilitätskonzepts zufolge die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs als zu hoch empfunden.

<sup>2</sup> „In einer kleinräumigen Betrachtung zeigt sich, dass Umwege von 5 bis 10 m von vielen bereits nicht mehr akzeptiert werden“ (ASTRA 2015: 15)

## Schulverkehr

Wenn Schülerinnen und Schüler zu Fuß zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder Verkehrssituationen anders einschätzen als Erwachsene. Durch mehrere Schulen im Stadtgebiet kommt es zum morgendlichen Schulbeginn sowie zum Schulschluss zu einem erhöhten Aufkommen des Fußverkehrs durch die Schülerinnen und Schüler. Die Stadt Geretsried erstellt aktuell für die Karl-Lederer-Grundschule, die Isardammschule und die Walldorfschule ein Schulwegsicherheitskonzept. Besonders hervorzuheben ist, dass Kinder aufgrund ihrer kognitiven und motorischen Fähigkeiten spezifische Bedürfnisse an den Straßenraum haben. Beispielsweise sind auf Schulwegen gute Sichtbeziehungen an Fahrbahnquerungen besonders zu berücksichtigen, da Kinder eine geringere Körpergröße haben. In Geretsried sind diese teilweise durch Begrünung oder ruhenden Verkehr eingeschränkt (z. B. Adalbert-Stifter-Straße / Jahnstraße).

Zunehmender Verkehr im Umfeld der Schulen durch Bring- und Abholfahrten der Eltern verstärkt die Kfz-Belastung in diesem Bereich. Ein mögliches Mittel, um den zuvor genannten Hol- und Bringverkehr räumlich zu entzerren sind Elternhaltestellen. An diesen darf zu Schulbeginn und zum Schulschluss nur zum kurzen Aus- und Einsteigen gehalten werden. Fünf solcher Hol- und Bringzonen wurden daher 2021 im Stadtgebiet eingerichtet. Im Rahmen der Bürgerbeteiligungen wurde von den Teilnehmenden geschildert, dass diese eine zu geringe Kapazität haben bzw. die Nutzung derzeit unklar ist.

Abbildung 16: Beispiele für Hol- und Bringzonen



Quelle: Planersocietät, Karl-Lederer-Schule, Isardamm-Schule

## 3.1.2 Barrierefreiheit

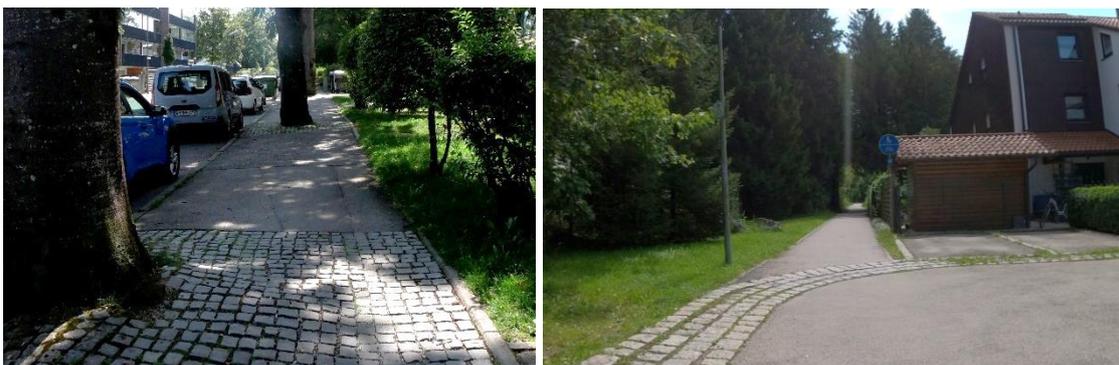
Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt und somit zum öffentlichen Raum. Personen mit Körperbehinderung, Hör-, Seh- oder kognitiven Einschränkungen sowie Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit, daher sollte sich am Prinzip eines Designs für alle orientiert werden, um Barrieren abzubauen. Im Hinblick auf den demografischen Wandel ist dies für ca. 10 Prozent der Bevölkerung Grundvoraussetzung, 30 Prozent der Bevölkerung sind auf eine gute Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur

angewiesen (vgl. DIMR 2018). Auch für Personen, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie z. B. Personen mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Personen mit Gepäck, ist dies komfortabler.

### Längsverkehr

Das Themenfeld Barrierefreiheit besitzt unterschiedliche Schnittstellen zu den vorangestellten Inhalten. Im Längsverkehr sind besonders die Wegebreiten und die Oberflächenqualität der Wege von Bedeutung. Die Oberflächengestaltung der Flächen für den Fußverkehr ist in Geretsried divers. Für eine problemlose Nutzung von Fußwegen sind der Belag und die Beschaffenheit der Oberfläche relevant. Zu Fuß Gehende nutzen ihre eigene Muskelkraft, um ihr Ziel zu erreichen. Auf Kopfsteinpflaster und wassergebundenen Flächen benötigen sie mehr Energie. Insbesondere für Menschen mit rollenden Fortbewegungsmitteln, bei denen die Armmuskulatur eingesetzt werden muss, sind diese Bodenbeläge mit enormem Krafteinsatz und einem hohen Sicherheitsrisiko verbunden. Kopfsteinpflaster, das große Fugen aufweist, ist nicht nur problematisch für Personen mit rollenden Fortbewegungsmitteln (starke Erschütterungen bei der Nutzung von Hilfsmitteln wie Rollstuhl oder Rollator), sondern auch für viele weitere zu Fuß Gehende (u. a. eingeschränkter Gehkomfort, Stolpergefahr, erschwerte Handhabung von Kinderwagen oder Gepäck). Einige straßenbegleitende Gehwege für den Fußverkehr sind in einem schlechten Zustand oder durch Einsäumungen von Bäumen nicht barrierefrei nutzbar z. B. Adalbert-Stifter-Straße. Zum großen Teil befinden sich die beschriebenen Wege in einem guten bis befriedigenden Zustand, sodass sie als barrierearm angesehen werden können. Jedoch stellen Bordsteine im Stadtgebiet Nutzerinnen und Nutzer vor Herausforderungen, da diese zum Teil höher als 3 cm oder durch ihre Ausgestaltung z. B. durch Entwässerungsrinnen mit Kopfsteinpflaster schlecht berollbar sind (z. B. Chiemseeweg, Traubenweg).

Abbildung 17: Beispiele für schlecht berollbare Wege



Quelle: Planersocietät, Adalbert-Stifter-Straße, Chiemseeweg

Neben natürlichen Leitelementen – wie z. B. Wänden, Bordsteinen, Rasenkantensteinen, Zäunen, Geländern oder taktilen, optischen Grenzen zwischen Pflastersteinen und Plattenflächen – werden im öffentlichen Raum für die Sicherheit und Mobilität von Personen mit Sehbehinderungen Bodenindikatoren verwendet. Diese sind dort einzusetzen, wo keine natürlichen Leitelemente oder Leitlinien für die Wegeführung vorhanden sind. Barrierefreie oder -arme Elemente wie Leitelemente finden in Geretsried bereits Anwendung, z. B. am Karl-Lederer-Platz. Diese entsprechen jedoch nicht den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV (kurz H BVA).

## Querungen

Sowohl für Personen mit Mobilitätseinschränkungen und mit rollenden Fortbewegungsmitteln als auch für Personen mit Seheinschränkungen ist ein sicheres, problemloses Queren notwendig. Für Menschen mit Seheinschränkungen, besonders bei Menschen mit Blindheit, ist das Erkennen der verschiedenen Überquerungsformen wichtig. Es darf beim Auffinden einer Querungsstelle zu keiner Verwechslung kommen, ob es sich z. B. um eine Überquerungsstelle mit Lichtsignalanlage oder um einen Fußgängerüberweg handelt, bzw. um eine ungesicherte Fahrbahnüberquerung ohne Fußverkehrsvorrang. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. An Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten mit Lichtsignalanlagen und an Mittelinseln erleichtern getrennte Überquerungsstellen mit differenzierten Bordhöhen und Bodenindikatoren das Überqueren und sollten zum Standard gehören und im Fall von Lichtsignalanlagen durch Zusatzeinrichtungen wie z. B. akustische Signalgeber ergänzt werden. (vgl. FGSV 2011: 48ff). Die getrennten Überquerungsstellen sollten orientiert an der DIN 32984 (6 cm hoher Bord mit Richtungsfeld sowie einer Nullabsenkung mit Sperrfeld) ausgeführt werden. Dabei ist zwischen gesicherten und ungesicherten Querungen zu unterscheiden. Einzelne Lichtsignalanlagen in Geretsried sind mit akustischen Signalgebern und Bodenindikatoren ausgestattet (z. B. Adalbert-Stifter-Straße). Allerdings fehlt an vielen Querungsanlagen in Geretsried noch eine barrierefreie Ausgestaltung.

Abbildung 18: Beispiele für fehlende barrierefreie Ausgestaltung (links) und barrierearme Ausgestaltung an Lichtsignalanlagen (rechts)



Quelle: Planersocietät, Richard-Wagner-Straße, Adalbert-Stifter-Straße

## Barrierefreie Ausstattung

Auch die Sitzmöglichkeiten spielen hinsichtlich der Barrierefreiheit eine Rolle. In Geretsried gibt es im Stadtgebiet einige Sitzmöglichkeiten. Vereinzelt sind diese jedoch veraltet und verfügen nicht über Armlehnen (z. B. am Radweg entlang der B11), die älteren Personen beim Hinsetzen und Aufstehen unterstützen. Des Weiteren fehlt es an wichtigen Wegebeziehungen (insbesondere Wege in die Innenstadt) überwiegend noch an ausreichend Sitzmöglichkeiten.

Zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raumes gehören viele weitere Aspekte, z. B. besondere Anforderungen sehingeschränkter Personen an Platzsituationen, Kontrastierungen, die Dimensionierung von Umlaufsperrern oder entsprechende Stadtmöblierung. Auch der Ausbau barrierefreier ÖPNV-Haltestellen stellt einen wesentlichen Aspekt der barrierefreien Fortbewegung dar (siehe Kapitel 3.4).

### 3.1.3 Öffentlicher Raum

Die Aufenthaltsqualität spielt beim Fußverkehr eine bedeutende Rolle, denn bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegen und Aufenthalt so unmittelbar. Der Aufenthalt in einem Bereich ist abhängig von seiner Attraktivität, die wiederum durch das Umfeld bestimmt wird. Dazu gehört u. a. die Gestaltung von Straßen und Parks sowie die Ästhetik und Nutzung angrenzender Gebäude. Die Stadt Geretsried hat in den vergangenen Jahren einiges getan, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Als zentraler Treffpunkt kann z. B. der Karl-Lederer-Platz genannt werden, der in den vergangenen Jahren von einem Parkplatz zu einer Aufenthaltsfläche umgestaltet wurde. Insbesondere am Wochenende ist hier ein hohes Fußverkehrsaufkommen zu verzeichnen. Auch öffentlich zugängliche Toiletten sind ein wichtiges Element einer selbstbestimmten Mobilität. Das Vorhandensein von Toiletten kann vor allem für ältere Menschen eine Voraussetzung darstellen, sich im öffentlichen Raum selbstständig zu bewegen. Derzeit sind die vorhandenen öffentlich zugänglichen Toilettenanlagen in Geretsried nicht ausreichend kommuniziert.

#### Spielen im öffentlichen Raum

Besonders für Familien mit Kindern sind öffentliche Spielplätze ein beliebter Treffpunkt. In Geretsried besteht ein breites Angebot aus zehn Spielplätzen und Bewegungsparcours. Insbesondere die Wasserspiele am Karl-Lederer-Platz sind ein beliebter Treffpunkt für Familien mit Kindern, wobei eine fehlende Beschattung bei den Beteiligungsformaten im Rahmen des Mobilitätskonzepts bemängelt wurde. Mit den Spielplätzen werden primär Kinder bis in das Grundschulalter angesprochen. Anlage oder Einzelinfrastruktur für Jugendliche sind innerhalb der Analyse nicht zu erkennen. Ein attraktives Angebot von Spielplätzen aber auch Einzelinfrastruktur macht es auch für Kinder attraktiver, Weg zu Fuß zurückzulegen. Im Rahmen der Beteiligungsformate des Experteninterviews wurde angemerkt, dass es für Jugendliche derzeit an Orten fehlt, an denen sie sich aufhalten können.

#### Orientierung und weiterführende Informationen

Fußverkehr wird oft nicht als Mobilität gesehen und daher in seiner Bedeutung unterschätzt. Durch Kommunikation sollte der Fußverkehr als wichtiges Element der Nahmobilität sichtbar gemacht und seine vielfältigen, wichtigen Rollen in Städten und Gemeinden hervorgehoben werden: Mehr Fußverkehr ist gut für unsere Lebensqualität und unser Gemeinwesen. Informationen zur Wegweisung von Alltags- und Freizeitzielen sind ein wesentliches Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart. Zu Fuß Gehende haben ein ebenso großes Bedürfnis zur Orientierung wie Pkw- oder Radfahrende. Eine Wegweisung ist unmittelbar im Straßenraum sichtbar und damit ein Mittel der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere für Personen, die noch nicht alle kurzen oder attraktiven Wege in Geretsried kennen. Derzeit ist in Geretsried lediglich eine Nordic-Walking-Route ausgeschildert; eine einheitliche Beschilderung für die Alltagsziele des Fußverkehrs ist nicht vorhanden.

### 3.1.4 Fußverkehr, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität: Stärken, Schwächen und Potenziale

- + Die Stadtteile verfügen über eine kompakte Siedlungsstruktur und dadurch eine gute fußläufige Erreichbarkeit von wichtigen Zielen.
- + Im Stadtgebiet sind attraktive Spiel- und Sportplätze (Bewegungsparcours) sowie beschilderte Nordic-Walking-Strecken für den Freizeitfußverkehr vorhanden.
- + Die Aufenthaltsqualität am Karl-Lederer-Platz wurde durch die Fußgängerzone deutlich verbessert.
- + Bei neuen Bauvorhaben wird auf eine barrierefreie Umsetzung geachtet.
- Weil Gehwege für den Radverkehr freigegeben sind, die weniger als 2,50 m breit sind, kann es zu Nutzungskonflikten auf den Gehwegen kommen.
- An mehreren Stellen fehlen sichere und attraktive Querungsmöglichkeiten.
- Derzeit ist keine Wegweisung mit Alltagszielen des Fußverkehrs vorhanden.

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

- o Der Zustand der Oberflächen der Gehwege im Stadtgebiet ist überwiegend in Ordnung, hat jedoch Modernisierungsbedarf.
- o Ansätze der Barrierefreiheit sind bereits vorhanden, jedoch weiter auszubauen.
- o Maßnahmen zur Schulwegsicherung wurden im Rahmen eines Schulwegsicherheitskonzeptes erarbeitet und können Schritt für Schritt umgesetzt werden.

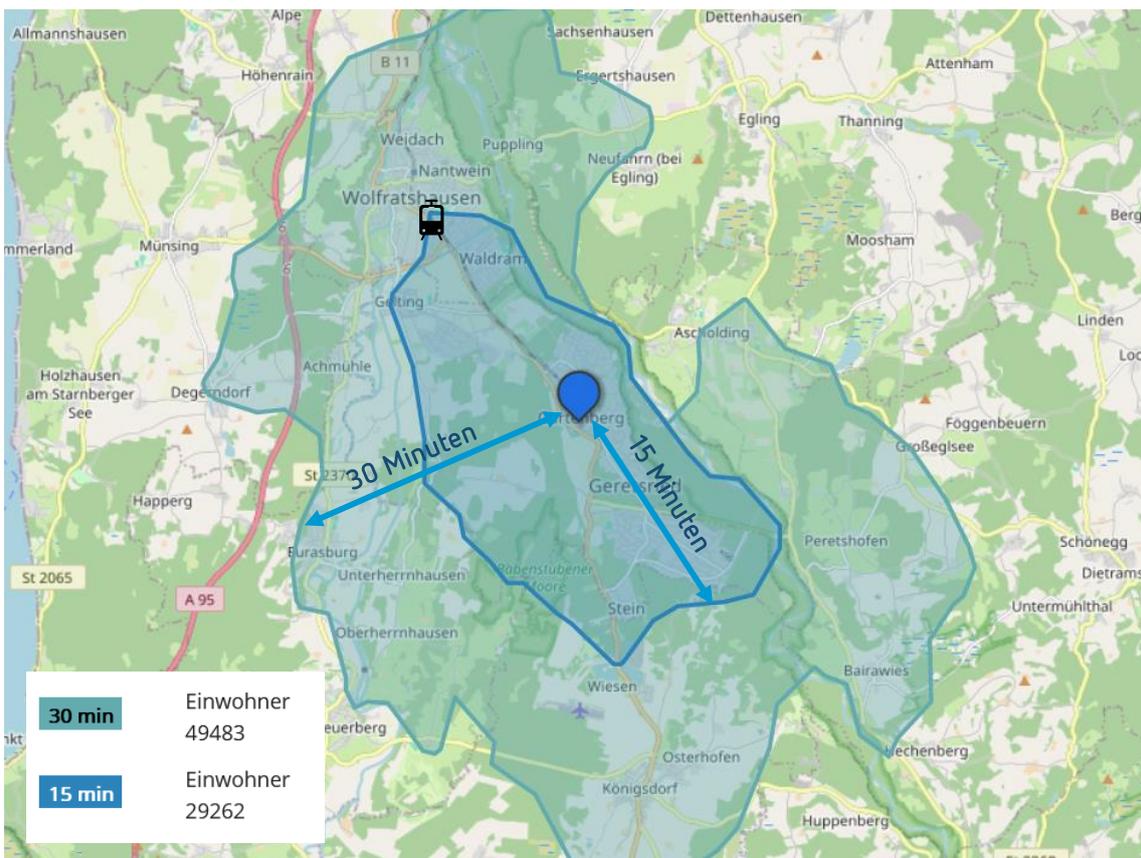
## 3.2 Radverkehr

Radfahren liegt national wie international im Trend. Mit Blick auf die zunehmende Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr und wachsende Flächenkonkurrenzen steht das Radfahren als umwelt- und gesundheitsfreundliche sowie flächenverbrauchsarme Fortbewegungsart zunehmend im Fokus der Mobilitätsentwicklung. Durch das Angebot unterschiedlicher Fahrräder je nach Einsatzzweck (z. B. Pedelecs, Falträder, Lastenräder), Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsträgern und insbesondere durch technische Entwicklungen, verändern sich einerseits die Nutzungsmöglichkeiten, andererseits auch die Infrastrukturanforderungen im Radverkehr. So können bspw. Pedelecs den Nutzungsradius des Fahrrades erweitern, wodurch eine regional vernetzte Radinfrastruktur an Bedeutung gewinnt. Durch höhere Geschwindigkeiten und einen zumeist steigenden Anschaffungswert steigen aber auch die Anforderungen an die Dimensionen und Sicherheit der Radwegeinfrastruktur und Abstellmöglichkeiten. Grundvoraussetzung für einen attraktiven und konkurrenzfähigen Radverkehr ist ein engmaschiges, attraktives und sicheres Radverkehrsnetz.

### 3.2.1 Fahrradfahren in Geretsried

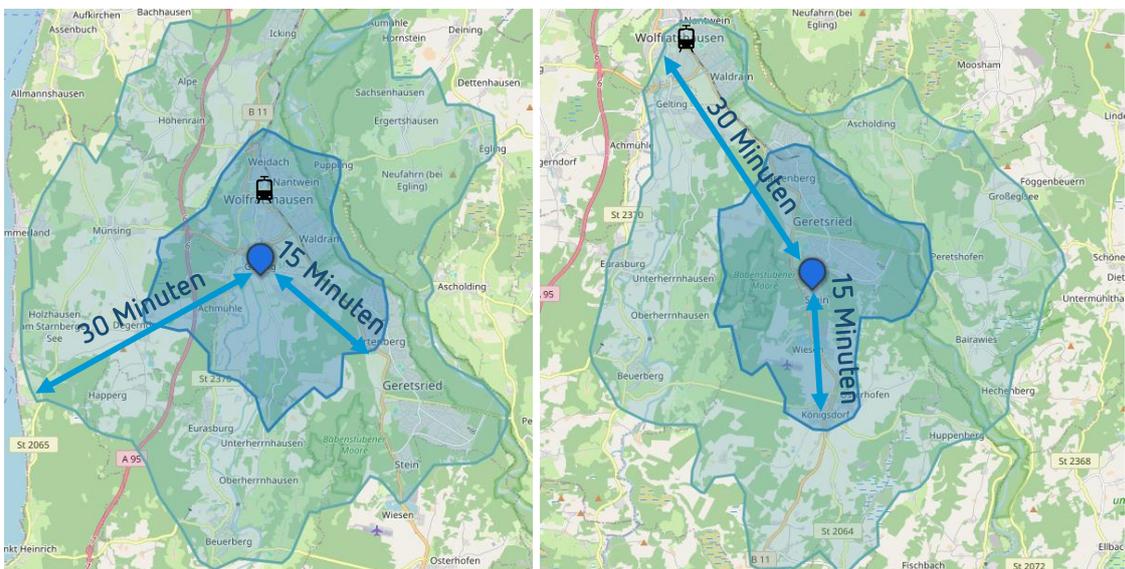
Straßenunabhängige Wege und zusätzliche Wegeverbindungen prägen die Erschließung von Geretsried. Sie ermöglichen es insbesondere auf kurzen (innerstädtischen) Wegen, Ziele mit dem Fahrrad schneller und direkter zu erreichen als mit dem Pkw. Insbesondere seit sich durch Pedelecs die Reichweite erhöht hat, muss der Radverkehr nicht mehr nur als Stadtverkehrsmittel, sondern auch für regionale Verbindungen stärker in den Fokus genommen werden. Speziell Wege mit einer Länge von unter fünf Kilometern sind dafür geeignet, mit dem Fahrrad zurückgelegt zu werden. Mit Pedelecs sind auch größere Distanzen und Höhenunterschiede im Alltagsverkehr kein Hindernis. Da die Stadt Geretsried sich aufgrund der flachen Topografie gut für den Radverkehr eignet, ist ein Großteil der bebauten Fläche vom Rathaus aus innerhalb einer viertel Stunde zu erreichen. Auch der Bahnhof in Wolfratshausen kann innerhalb von 15 Minuten mit dem Fahrrad vom Rathaus aus erreicht werden. Aus dem am südlichsten gelegenen Stadtteil Stein kann der Bahnhof in Wolfratshausen innerhalb von 30 Minuten, dafür aber die Nachbarkommune Königsdorf innerhalb von 15 Minuten erreicht werden.

Abbildung 19: Erreichbarkeit mit dem Fahrrad in 15 bzw. 30 Minuten Entfernung vom Rathaus



Quelle: openrouteservice 2024

Abbildung 20: Erreichbarkeit mit dem Fahrrad in 15 bzw. 30 Minuten Entfernung aus Gelting und Stein



Quelle: openrouteservice 2024

## Stadtradeln

Die AGFK Bayern koordiniert auf bayerischer Landesebene den bundesweiten Wettbewerb STADTRADELN des Klima-Bündnisses. Der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen nimmt seit 2018 an der Aktion teil (stadtradeln.de). Beim Stadtradeln 2023 haben in Geretsried 348 aktive Radfahrende ihre alltäglichen Wege mit dem Fahrrad getrackt und dabei 39.349 km gesammelt. In der Nachbarstadt Wolfratshausen haben sich 116 Personen weniger an der Aktion beteiligt, dafür wurden in Wolfratshausen 3.692 km mehr zurückgelegt. Insgesamt haben beim Stadtradeln 2023 weniger Personen in Geretsried teilgenommen als 2022.

Abbildung 21: Übersicht der Ergebnisse beim Stadtradeln 2023 (oben) und 2022 (unten)



Quelle: <https://www.stadtradeln.de/geretsried>

Aus den getrackten Daten ergeben sich Hinweise zu den genutzten Wegen der Radfahrenden und der gefahrenen Geschwindigkeiten. Durch die Daten des Stadtradelns 2022 wird deutlich, dass die meisten Radfahrenden derzeit auf den Netzstrukturen des Alltagsnetzes der Stadt unterwegs sind. Vor allem die zwei Achsen nordöstlich und südwestlich der Kernstadt sind stark frequentiert. Auch die nördlichen Querachsen der Radnetze werden stärker genutzt. In der Breslauer Straße weicht die tatsächlich gefahrene Route von den Konzeptionen ab. Zusammenfassend lässt sich aus den Daten somit schließen, dass die bereits bestehenden Radnetze für Geretsried und die geplante Hauptradverkehrsachse (Nord/Süd) den tatsächlichen Radfahrbedarf abdecken.

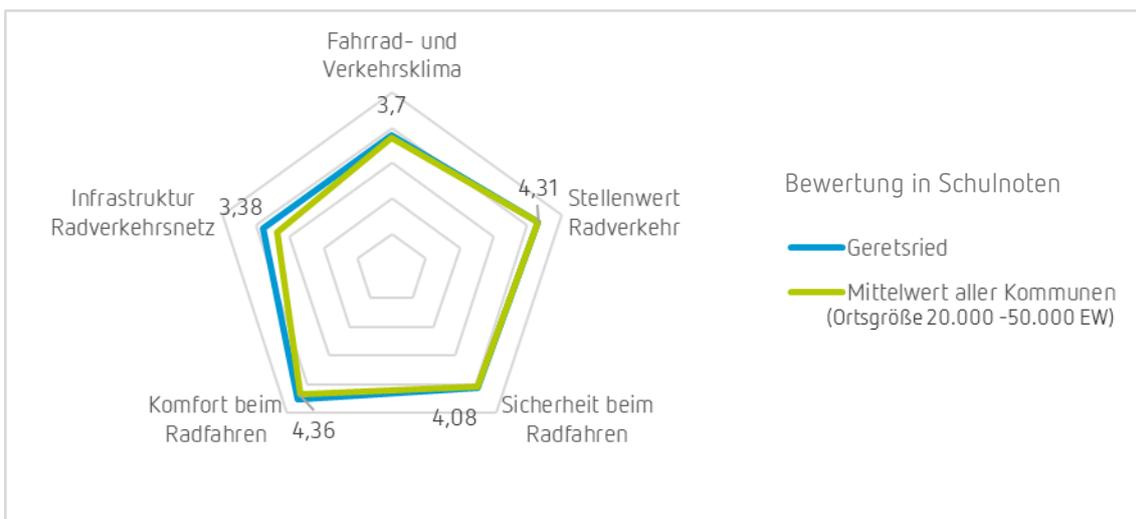
## ADFC-Klimatest

Der Fahrradklimatest ist eine Umfrage des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), die alle zwei Jahre in Deutschland durchgeführt wird. Ziel des Fahrradklimatests ist es, die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit den Bedingungen für den Radverkehr in ihrer Stadt oder Gemeinde zu erfassen. Die Umfrage umfasst verschiedene Aspekte, darunter die Qualität der Radwege, die Sicherheit für Radfahrer, die Fahrradfreundlichkeit des Verkehrs, das Diebstahlrisiko für Fahrräder, die Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen und die Förderung des Radverkehrs durch die Kommune. Die Teilnehmer können ihre Meinung zu diesen Themen äußern und ihre Stadt oder Gemeinde in verschiedenen Kategorien bewerten. Die Ergebnisse des Fahrradklimatests werden anschließend ausgewertet und veröffentlicht. Sie können Städten und Gemeinden als Grundlage

dienen, um Verbesserungen in der Fahrradinfrastruktur vorzunehmen und den Radverkehr attraktiver zu gestalten. Darüber hinaus bieten sie den Bürgerinnen und Bürgern eine Möglichkeit, ihre Anliegen im Bereich des Radverkehrs zu äußern und auf Missstände hinzuweisen.

Am Fahrradklimatest in Geretsried haben 64 Bürgerinnen und Bürger teilgenommen. Geretsried hat dabei mit einer Gesamtbewertung von 4,1 (in Schulnoten) abgeschnitten und damit den 278. Platz von 447 Orten in der Ortsgrößenklasse bzw. den 30. Rang von 47 in der Ortsgröße in Bayern belegt. Im Vergleich dazu erzielte Wolfratshausen einen Gesamtdurchschnitt von 3,84. Aufgrund der geringen Beteiligung in beiden Kommunen ist das Ergebnis lediglich ein Stimmungsbild, insbesondere da die Bewertung der Teilnehmenden im Vergleich zu den meisten anderen Orten uneinheitlich ausfiel (ADFC 2023). Positiv sind in Geretsried „der Winterdienst“, „die Reinigung und die Oberflächen der Radinfrastruktur“ bewertet worden. Negativ wurden die „Anzahl der geöffneten Einbahnstraßen in Gegenrichtung“, die „Fahrradmitnahme mit dem ÖV“ und die „Fahrradförderung in letzter Zeit“ bewertet. In Abbildung 22 sind die Mittelwerte der Ergebnisse anhand von Schulnoten je Handlungsfeld im Vergleich zum Mittelwert aller Kommunen in der Ortsgröße 20.000 - 50.000 Einwohnende dargestellt.

Abbildung 22: Übersicht Ergebnisse ADFC-Fahrradklimatest im Vergleich zum Mittelwert der Ortsgröße 20.000-50.000 EW



Quelle: eigene Darstellung nach ADFC 2023

Besondere Potenziale sind dem Klimatest zufolge vor allem bei den Radabstellanlagen, der getrennten Radverkehrsführung, der Kommunikation/Werbung, der ÖV-Verknüpfung, der Öffnung von Einbahnstraßen und beim Entfernen von Hindernissen zu sehen.

### 3.2.2 Radverkehrsplanung und -konzeption

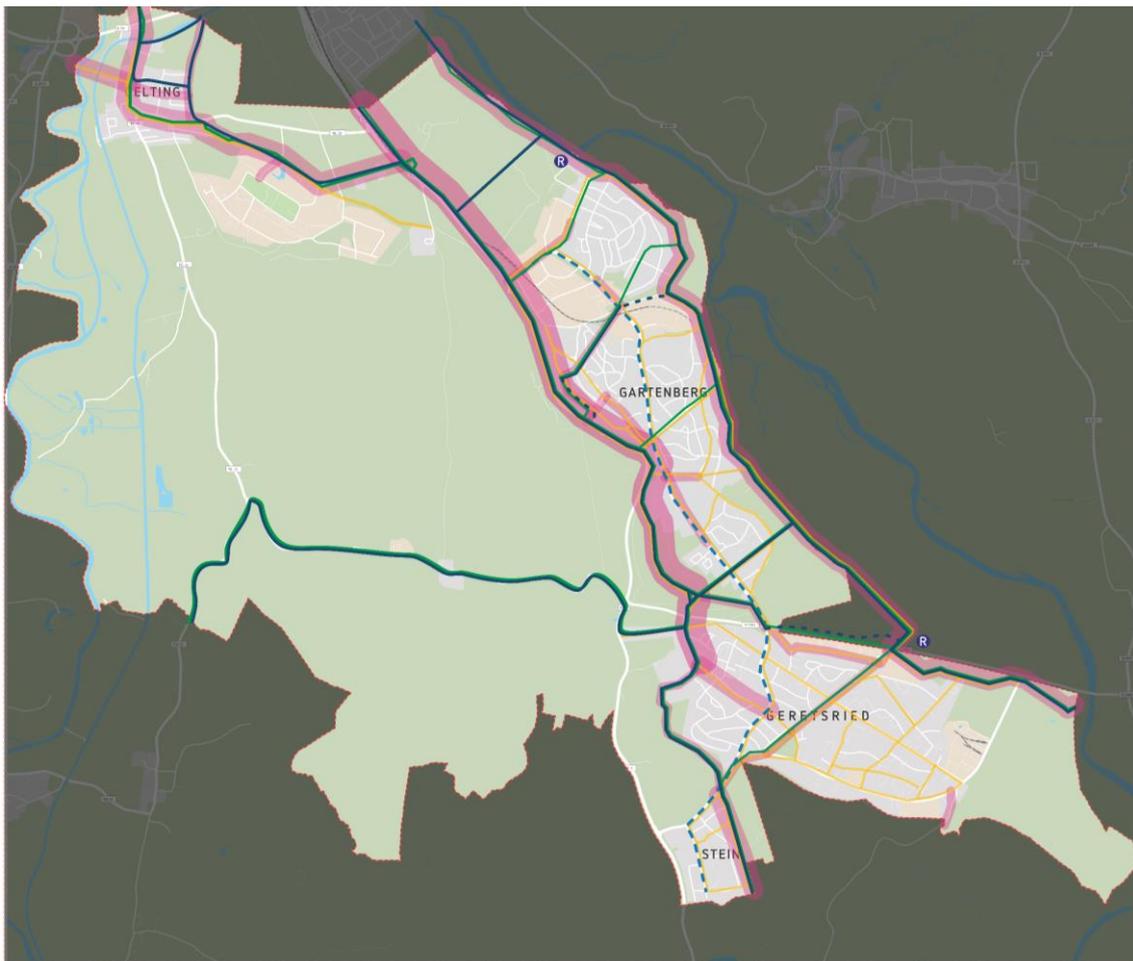
Grundlage für die Infrastrukturplanung sind umfassende Netzkonzepte, die die Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer berücksichtigen, wie das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 (vgl.: Stmb 2018). Für Geretsried sind mehrere Netzansätze zur Führung des Radverkehrs in und durch Geretsried vorhanden. Darunter ein Netzkonzept aus dem Jahr 2014 (Stadt Geretsried 2014), ein aktualisiertes Radwegenetz aus 2023 (Stadt Geretsried 2023a) mit Radwegen und -Stationen,

sowie eine Machbarkeitsstudie Radverkehrsverbindung Geretsried Süd-Nord (Stadt Geretsried 2023b). Des Weiteren besteht für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ein Alltagsroutennetz (LRA Tölz: 2021) und eine hausinterne unveröffentlichte Liste von Impulsprojekten für den Radverkehr. Zusätzlich zu den Planungen und bestehenden Netzen existieren Daten zum Radverkehr aus dem Stadtradeln für die Stadt Geretsried von 2023, einem Mapathon des ADFC sowie aus dem Fahrradklimatest des ADFC (2022).

Das Alltagsradwegenetz Geretsried (2023) und das regionale Alltagsradnetz des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen (2022) sind in enger Zusammenarbeit entstanden. Die Machbarkeitsstudie Radverkehrsverbindung Geretsried Süd-Nord (Stadt Geretsried 2023b) wurde an einer Achse entlang der Böhmerwaldstraße, Egerlandstraße und Adalbert-Stifter-Straße und Richard-Wagner-Straße durchgeführt. Der Verlauf der in der Machbarkeitsanalyse bestimmten Route bietet eine neue Erschließung durch den Radverkehr und ist in den zwei bestehenden Radnetzen bisher nicht beachtet. Als Basis wurden geeignete Führungsformen nach ERA-Standard (FGSV 2010) auf die bestehenden Bedingungen angewandt. Dadurch wurde der Verlauf und die Führungsformen für eine Route längs durch Geretsried von Norden nach Süden bestimmt. Von Norden startend soll die Route in einem gemeinsamen Fuß- und Radweg in den Seitenräumen der Böhmerwaldstraße bis auf die Elbestraße führen. Von dort ist ein beidseitiger Schutzstreifen vorgesehen, der über die Egerlandstraße, Adalbert-Stifter-Straße und Richard-Wagner-Straße bis an die Jeschkenstraße führt. Ab dort soll wieder ein gemeinsamer Fuß- und Radweg ermöglicht werden und in Stein über die Steiner-Ring-Straße im Mischverkehr mit Piktogrammen enden. Hier besteht Anschluss an das Landkreisradnetz in Richtung Süden. Die Machbarkeitsstudie umfasst auch kleinere Begleitmaßnahmen, wie Halteverbote auf der Fahrbahn und die Verringerung von Gehwegbreiten. Akteure wie Polizei und ADFC sind involviert, eine Kostenabschätzung und ein Förderantrag über das Förderprogramm „Stadt und Land“ sind vorgenommen. Der Anfang in die Umsetzungsphase ist im Kalenderjahr 2024 eingeplant.

Der ADFC hat im Rahmen eines Mapathons 2021, bei dem Bürgerinnen und Bürger im Rahmen eines Workshops ein Wunschradsnetz skizzierten, einen weiteren Vorschlag für ein Wunschradsnetz entwickelt, das weitere Netzansätze insbesondere zur Feinerschließung enthält.

Abbildung 23: Analysekarte Radverkehr in Geretsried

**Netzkonzeptionen**

- Radwegenetz 2023
- - - Machbarkeitsstudie Radverkehrsverbindung Süd-Nord 2023
- Alltagsnetz LK Bad Tölz-Wolfratshausen 2021
- ADFC Mapathon

**Radinfrastruktur**

- f Lichtsignalanlage
- v Mittelinsel
- u Unterführung/Brücke
- R Radstation

- Strecken mit 50 bis 100 Radfahrenden beim Stadtradeln 2022
- Strecken mit 101 bis 200 Radfahrenden beim Stadtradeln 2022
- Strecken mit 201 bis 507 Radfahrenden beim Stadtradeln 2022

Quelle: Planersocietät

### 3.2.3 Radinfrastruktur

#### Anlagen für den Radverkehr

Eine gut ausgebaute, verkehrssichere Infrastruktur ist Voraussetzung für mehr Fahrradverkehr im Alltag und in der Freizeit. Während außerorts in der Regel baulich getrennte gemeinsame Geh- und Radwege Standard sind, kann innerorts auch ein Radfahrstreifen das geeignetere Element sein. Grundlegendes Regelwerk sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA). Auf den Radhauptachsen (entlang der B11) und am Isardamm, die an den bebauten Bereichen der Stadt weitestgehend vorbeiführen und somit als außerorts gelegen betrachtet werden können, wird der Radverkehr überwiegend auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Während die Verbindung an der B11 über einen asphaltierten Bodenbelag verfügt, ist die Achse entlang der Isar teilweise mit einer wassergebundenen Decke ausgestattet. Durch die gemeinsame Nutzung mit dem Fußverkehr kommt es durch die höheren Geschwindigkeiten insbesondere durch Pedelecs auf Haupt- und Nebenrouten zu Nutzungskonflikten. Dies wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligungen geschildert. Sensible Personengruppen wie z. B. Personen mit Mobilitätseinschränkungen können durch die gemeinsame Führung in solchen Bereichen eingeschränkt werden und diese meiden.

Abbildung 24: Gemeinsame Geh- und Radwege



Quelle: Planersocietät, Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der B11 und der Isar

Innerhalb der Stadt wird der Radverkehr vorrangig im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Nach den Grundsätzen der StVO fahren Radfahrende im Regelfall auf der Fahrbahn, um somit besser im Aufmerksamkeitsfeld des Kfz-Verkehrs zu sein. Dies wird auch durch die aktuelle StVO und VwV-StVO unterstützt, nach der die Anordnung einer Benutzungspflicht für bauliche Radwege im Seitenraum nur aus Verkehrssicherheitsgründen (z. B. hoher Schwerlastverkehrsanteil, über das Normalmaß hinausgehende gesteigerte Gefahrenlage) erfolgen kann. Eine Voraussetzung dafür ist auch, dass der bauliche Radweg mindestens 1,50 m breit sein muss. Die FGSV unterscheidet bei ihren Empfehlungen für Radverkehrsanlagen nicht zwischen Radwegen mit Benutzungspflicht (Zeichen 237 StVO „Radweg“ oder Zeichen 241 StVO „getrennter Rad- und Gehweg“) und Radwegen ohne Benutzungspflicht. Diese empfiehlt eine Regelbreite 2,00 m und eine Mindestbreite von 1,60 m, um einen Überholvorgang zu ermöglichen (FGSV 2010: 24). In Geretsried wird der Radverkehr häufig auf Gehwegen „Radverkehr frei“ (also ohne Benutzungspflicht) geführt, die teilweise deutlich schmaler als 1,60 m sind (z. B. Adalbert-Stifter-Straße). Radfahrstreifen sind innerorts eine qualitativ hochwertige Alternative zu baulichen Radwegen. Diese dürfen vom Kfz-Verkehr nicht mitbenutzt werden und sind mit einer Regelbreite von 1,85 m auszubilden – aber dieses

Element ist in Geretsried derzeit noch nicht vorzufinden. Schutzstreifen sind Teil der Fahrbahn, dürfen vom Kfz-Verkehr bei Bedarf befahren werden und kommen vor allem an Hauptverkehrsstraßen zum Einsatz, wo Radfahrstreifen oder Radwege räumlich nicht umsetzbar sind. Hierbei gilt ein Mindestmaß inkl. Markierungsstreifen von 1,50 m. In Geretsried ist derzeit ein Schutzstreifen in der Johann-Sebastian-Bach-Straße vorhanden, der deutlich schmaler als das Mindestmaß ist. Die zu geringen Breiten der Radinfrastruktur in Geretsried stellen vor allem für mehrspurige Fahrräder wie Lastenräder, Dreiräder oder Räder mit Anhänger ein Problem dar.

Abbildung 25: Beispiele für Radinfrastruktur mit zu geringen Breiten

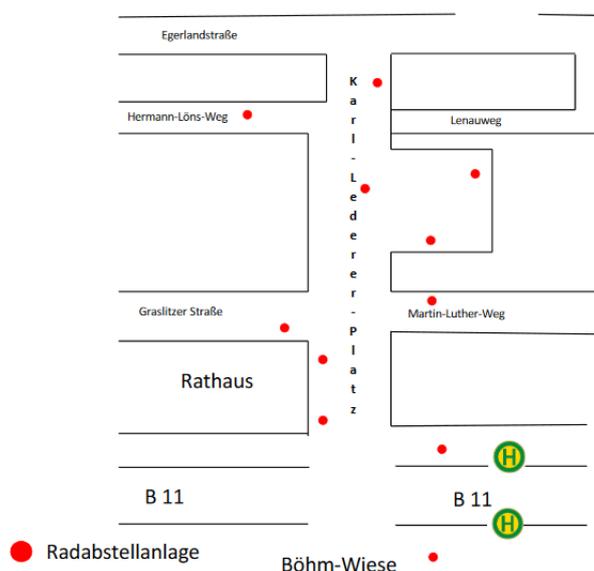


Quelle: Planersocietät, Adalbert-Stifter-Straße, Johann-Sebastian-Bach-Straße

### Abstellmöglichkeiten

Ein wichtiger Teil einer fahrradfreundlichen Infrastruktur sind qualitativ hochwertige Radabstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl. Diese sollten an Schulen, Veranstaltungsorten, Behörden, Geschäften, Unternehmen und an Haltestellen vorhanden sein. Im Zentrum am Karl-Lederer-Platz sind Fahrradabstellanlagen mit Anlehnbügel für ca. 90 Fahrräder vorhanden. An der Haltestelle „Rathaus/B11“ sind zudem Abstellmöglichkeiten für 30 Fahrräder vorhanden.

Abbildung 26: Übersicht der Radabstellanlagen am Karl-Lederer-Platz



Quelle: Stadt Geretsried

An den weiteren Haltestellen im Stadtgebiet sind derzeit nur wenige Radabstellanlagen vorhanden; sie sind tendenziell stark ausgelastet. Am Hallenbad, an den Schulen sowie an den Bewegungsparcours sind weitere Fahrradabstellanlagen vorhanden, teilweise auch sichere Rahmenabstellanlagen. Eine Überdachung zum Schutz vor Niederschlag fehlt an den meisten Abstellmöglichkeiten. In der Online-Umfrage, die im Rahmen des Mobilitätskonzepts durchgeführt wurde, wurde der Wunsch nach mehr sicheren und attraktiven Abstellanlagen für den Radverkehr geäußert. Das sei auch ein Faktor, durch den die Bürgerinnen und Bürger das Fahrrad mehr nutzen würden. Den Kommentaren in der Ideenkarte zufolge besteht Bedarf nach Fahrradabstellanlagen vor allem in der Nähe von Schulen, Hallenbädern, Büchereien oder ÖPNV-Haltestellen. Die Anlagen sollten demnach mit Überdachungen, E-Ladestationen und Schließfächern ausgestattet sein.

Abbildung 27: Beispiele für Abstellmöglichkeiten, die nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechen (links); nach Stand aktuellem Stand der Technik (rechts)



Quelle: Planersocietät, Bewegungsparcours, Karl-Lederer-Platz

### 3.2.4 Weitere Rahmenbedingungen zum Radverkehr

#### AGFK-Mitgliedschaft

Die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“ ist ein Netzwerk bayerischer Kommunen, das 2012 mit maßgeblicher Unterstützung der Bayerischen Landesregierung ins Leben gerufen wurde. Voraussetzung für die dauerhafte Mitgliedschaft in der AGFK Bayern ist die Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“, die vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr feierlich verliehen wird. Die Auszeichnung wird vergeben, wenn Kommunen bestimmte Mindestkriterien aus den Bereichen Zielsetzungen, Infrastruktur, Service, fahrradfreundliches Klima und Förderung der Nahmobilität erfüllen. Am 28.01.2020 hat der Stadtrat Geretsried beschlossen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommune Bayerns beitreten zu wollen und das Zertifikat „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ anzustreben.

#### Service und Wegweisung

Auf der Internetseite der Stadt können unter der Rubrik Radverkehr ein Alltagsradnetz sowie eine Übersicht der Radabstellanlagen am Karl-Lederer-Platz und E-Bike-Lademöglichkeiten abgerufen werden.

Eine über die kommunalen Grenzen hinausgehende einheitliche Beschilderung ist übersichtlich und hilft der Orientierung der Radfahrenden. Im Rahmen der Entwicklung des Alltagsradwegekonzepts ist ein Beschilderungsplan für Geretsried erstellt worden. Die Fahrradwegweisung in Bayern orientiert sich am „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV, die auch in Geretsried umgesetzt wurde. Zudem bestehen im Stadtgebiet Servicestationen und eine Radl-Info.

Abbildung 28: Wegweisung für den Radverkehr



Quelle: Planersocietät

### 3.2.5 Radverkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale

- + Es bestehen gute Rahmenbedingungen für den Radverkehr durch kompakte Stadtstruktur, flache Topografie.
- + Eine landesweite Wegweisung ist vorhanden.
- + Es sind bereits ein Radverkehrsnetz und Machbarkeitsstudien zum Radverkehr vorhanden.
- + Es gibt eine Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Radnutzung durch den Wettbewerb STADTRADELN.
- + Erste Rahmenabstellanlagen sind am Karl-Lederer-Platz sowie an einzelnen Haltestellen vorhanden.
- Durch die Dominanz des Kfz-Verkehrs v. a. auf den Hauptverkehrsstraßen mindert sich die Sicherheit und der Komfort des Radverkehrs.
- Der Radverkehr wird überwiegend im Mischverkehr ohne eigenständige Radinfrastruktur geführt.
- Die gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs führt streckenweise zu Konflikten.
- Die Beleuchtung der Radwege wird als zu dunkel empfunden.

- Netzlücken zu Nachbarkommunen vorhanden.

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

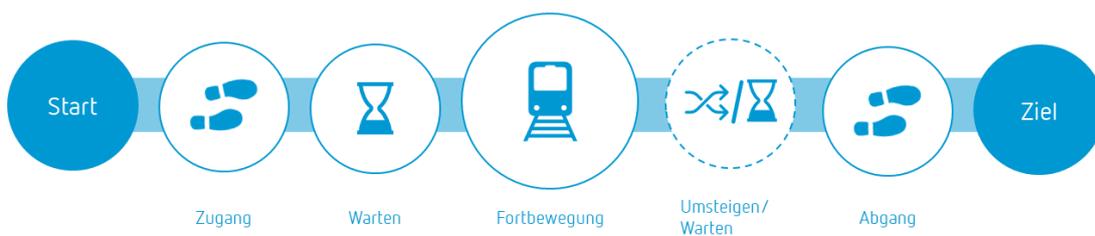
- o Es besteht Verlagerungspotenzial durch den kompakten Siedlungskern für Wege innerhalb der Stadt.
- o Das Schulwegsicherheitskonzept zur sicheren Gestaltung der Radinfrastruktur ist in Bearbeitung.
- o Schaffung eines rücksichtsvollen Miteinanders zwischen Rad- und Fußverkehr sowie Rad- und Kfz-Verkehr.
- o Quantität und Qualität von Radabstellanlagen sollte ausgebaut werden.
- o Umsetzung der Impulsprojekte sowie der Radwegeachse auf der Route der Machbarkeitsstudie.

### 3.3 Öffentlicher Verkehr und vernetzte Mobilität

In der Verkehrsplanung der vergangenen Jahre wurde dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), bestehend aus Bussen und Bahnen, abverlangt, ein Konkurrenzangebot zum privaten Pkw zu bieten. Aktuelle Mobilitätsuntersuchungen wie zum Beispiel *Mobilität in Deutschland* zeigen, dass Bus und Bahn aber nur dort eine attraktive Option bieten, wo sie in hoher Angebotsdichte verfügbar sind. Das ist überwiegend in großen Städten der Fall. Abseits der großen Städte wird in der Mobilitätsplanung deutlich, dass Bus und Bahn als Bestandteil des Umweltverbunds besondere Stärken haben können. Bus und Bahn bedienen wirtschaftlich effizient die aufkommensstarken Relationen und werden ergänzt durch ein hochwertiges Netz an Fuß- und Radwegen und einen attraktiven Übergang an den Haltestellen zu den weiteren Verkehrsmitteln. Innerhalb der Analyse wird deswegen über das reine ÖPNV-Angebot die Intermodalität vor dem Hintergrund des Umweltverbunds beleuchtet.

Die Entscheidung, ob ein Weg mit dem Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird, wird nicht erst an einer Haltestelle, sondern bereits zu Hause getroffen. Oft vernachlässigt in diesem Kontext sind die Etappen eines Weges mit dem ÖPNV, die sich nicht auf die reine Fortbewegung mit Bus oder Bahn und damit auf die Distanz zwischen zwei Haltestellen beschränken. Zu einem Weg, der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird, gehören auch immer Zu- und Abgang, Umsteigen und Warten. Aus diesem Grund spielen verschiedene Faktoren eine Rolle, die den gesamten Weg und somit auch die Nutzung des ÖPNV attraktiver gestalten: die Gestaltung der Zubringerwege zu den Haltestellen für die einzelnen Verkehrsmittel, die Abstellmöglichkeiten für eventuell genutzte Fahrzeuge in der Nähe der Haltestellen, die Ausstattung und der Zustand der einzelnen Haltestellen sowie die Angebotsqualität und der Takt des ÖPNV-Angebots.

Abbildung 29: Etappen auf einem Weg mit dem ÖPNV



Darstellung: Planersocietät

### 3.3.1 ÖPNV-Angebot

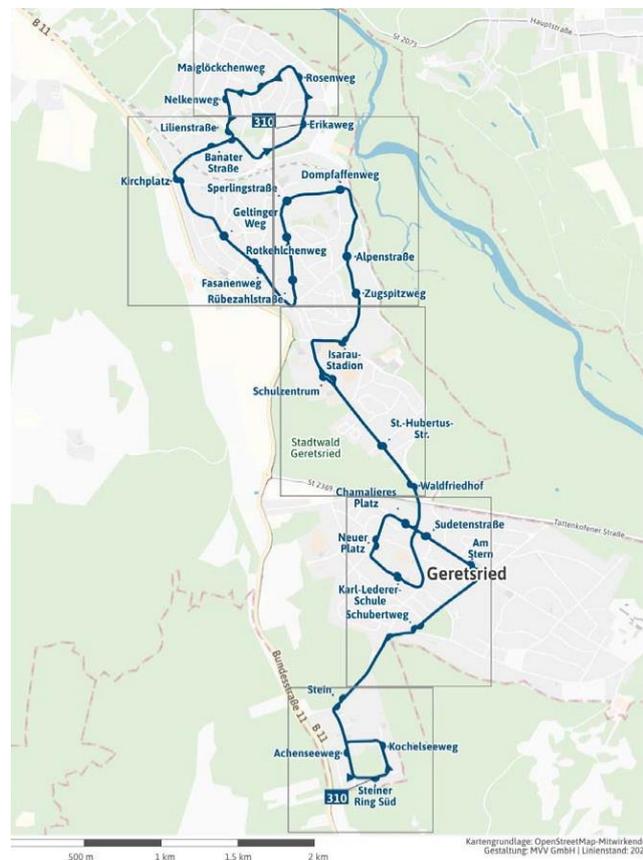
#### Netz

Mehrere Buslinien erschließen das Stadtgebiet von Geretsried. Ausschließlich im Stadtgebiet fährt die Linie 310. Sie fungiert als Stadtbus. Ein Stadt- oder Ortsbus übernimmt im hierarchisierten Netz die Aufgabe der Feinerschließung. Diese Feinerschließung kann im Linienvorlauf der 310 an Schleifenfahrten erkannt werden. Durch die Linienvorführung müssen Reisezeitverluste im Vergleich zu individuellen Verkehrsmitteln (Fahrrad, MIV) hingenommen werden. Der Stadtbus fährt laut Fahrplan z. B. die Relation Haltestelle Schulzentrum nach Haltestelle Erikaweg in 16 Minuten. Für die knapp über 2 Kilometer braucht ein Radfahrer etwas unter 10 Minuten und mit dem Kfz kalkuliert ein Routingprogramm ca. 6 Minuten. Im direkten Vergleich ist die Reisezeit im Bus damit um die Hälfte länger als mit dem Fahrrad und mehr als doppelt so lang wie mit dem Kfz. In der Analyse des Fahrplans fällt ebenfalls auf,

dass durch den Stadtbus nicht alle Stadtteile miteinander verbunden werden. Der Stadtteil Gelting wird insgesamt nicht durch die Linie 310 erschlossen. Der Stadtbus fährt alle 30 Minuten, von Montag bis Samstag. Sonntags verkehrt die Linie nicht. Im Vergleich zu der tatsächlichen Fahrtzeit im Bus zwischen individueller Start- und Zielhaltestelle erscheint die Taktung aus gutachterlicher Sicht unattraktiv. Insbesondere für Menschen, die zwischen den Mobilitätsoptionen frei wählen können, erscheint in diesem Kontext eine Vorlaufzeit auf die Abfahrt, die die Fahrtzeit übersteigt, unattraktiv. Dass der Stadtbus nicht an Sonn- und Feiertagen fährt, kann dazu führen, dass potenzielle Nutzerinnen und Nutzer in ihrer Wahrnehmung den ÖPNV nicht als vollwertige Mobilitätsoption begreifen. Diese Wahrnehmung kann sich neben dem Stadtbus auf das gesamte System ÖPNV übertragen. Es droht, dass das sonst ausdifferenzierte Angebot des MVV somit ebenfalls als unvollständige Mobilitätsoption wahrgenommen wird.

Innerhalb von hierarchisierten ÖPNV-Netzen sollten zwischen den Produktgruppen, z. B. zwischen Stadtbus und Regional- und Expressbussen leistungsstarke Übergänge möglich sein. Im Stadtgebiet von Geretsried lässt sich eine solche zentrale systematische Umsteigehaltestelle nicht eindeutig identifizieren. Die Haltestelle Schulzentrum wird durch den Stadtbus und die für Geretsried bedeutenden Regionalbuslinien 370/378 bedient. Diese Haltestelle wird aber nicht durch den

Abbildung 30: Verlauf der Linie 310



Quelle: Stadt Geretsried

Expressbus bedient. Somit ist aus dem Stadtbus ein direkter Umstieg in die Regionalbusse möglich, nicht aber auf den hochwertigen Expressbus.

Tabelle 1: Linienübersicht aller Angebote des ÖPNV im Stadtgebiet Geretsried

Liniennummer	Linienverlauf	Fahrtag <sup>3</sup>	Takt (min)	Bedienzeitraum
310	Stadtbus Geretsried Steiner Ring Süd - Schulzentrum - Fasanenweg - Lilienstraße	MF/Sa	30/30	5-20/7-15
370	Geretsried, Stein - Feuerweherschule - Schulzentrum - Wolfratshausen	MF/Sa /SF	40/120 /120	4-23/7- 22/7-22
372	Geretsried - Beuerberg - Eurasburg - Wolfratshausen	MF/Sa /SF		Einzelfahrten
374	Penzberg – Beuerberg – Königsdorf – Wolfratshausen	MF	60/120	
376	Bad Heilbrunn - Schönrain - Geretsried - Wolfratshausen	MF/Sa /SF		Einzelfahrten
378	Geretsried, Stein - Am Stern - Johannisplatz - Lilienstr. (- Gelting) - Wolfratshausen	MF/Sa /SF	40/120 /120	5-22/7- 23/7-23
379	Bad Tölz - Geretsried - Wolfratshausen	MF/Sa /SF	ohne Takt	6-24/6- 22/6-19
381	Deisenhofen - Endlhausen - Dietramszell - Ascholding - Geretsried	MF		Einzelfahrten
X970	Bad Tölz - Wolfratshausen – Starnberg	MF/Sa /SF	20/20/ 60	4-22/4- 22/7-21

Quelle: eigene Erhebung nach Fahrplan Sachstand 12/2023 MVV

Der Münchner Verkehrsverbund (MVV) hat im nördlichen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ein radiales System aus Regionalbussen etabliert, das auf die Endhaltestelle der S-Bahn S 7 in Wolfratshausen gerichtet ist. Durch Geretsried fahren sieben Regionalbuslinien. Bis auf die Linie 381, die Einzelfahrten an Schultagen anbietet, folgen die Linien dem oben beschriebenen System und führen nach Wolfratshausen. Für Geretsried bedeutend sind die Linien 370 und 378. Beide Linien bieten einen tagesdurchgehenden wiederkehrenden 40-Minuten-Takt. Die veröffentlichten Fahrpläne zeigen, dass beide Linien betrieblich voneinander abhängen. Der Takt der beiden Buslinien ist dabei an den Takt der S 7 in Wolfratshausen angelehnt. Die S-Bahn fährt ab Wolfratshausen im 20-Minuten-Takt. Die Buslinien bedienen im Einzelnen somit jede zweite Abfahrt in Wolfratshausen. Durch ihren mehrheitlich überlagernden Linienweg kann zwischen den Haltestellen in zentralen Bereichen von Geretsried wie von den Haltestellen Am Stern, Schulzentrum oder Rübzahlstraße (räumliche Nähe zu Karl-Lederer-Platz/Rathaus) jede S-Bahn Ankunft und Abfahrt bedient werden. Einzelne Haltestellen wie die Haltestelle Feuerweherschule werden allein durch die Linie 370 bedient. Damit ergibt sich ein Anschluss auf jede zweite S-Bahn aus Geretsried in Wolfratshausen. Durch die Linie 378 wird die Anbindung des Stadtteils Gelting an die übrigen Stadtteile von Geretsried ermöglicht. Dabei führt nicht jede Fahrt der Linie 378 durch Gelting. Der Fahrplan zeigt innerhalb der Linie 378 zwei Fahrtwege. Durch die Linie 378 wird somit tagsüber eine Verbindung von Gelting unter anderem zur Haltestelle Schulzentrum im 80-Minuten-Takt ermöglicht. Die letzte Fahrt nach Gelting fährt um 17.59 Uhr ab. Aus Gelting fährt die letzte Fahrt unter der Woche um 19.48 Uhr in Richtung Geretsried.

<sup>3</sup> Es wird die Gruppe von Wochentagen genannt, an denen die entsprechende Linie laut Fahrplan fährt: MF = an Werktagen von Montag bis Freitag / Sa = an Samstagen / SF = an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen in Bayern

Werden der Stadtbuss und die beiden Regionalbuslinien 370 und 378 betrachtet, ist zu erkennen, dass die Takte differieren. Für eine leicht eingängliche Systematik wäre es vorteilhaft, Busse, die das Stadtgebiet bedienen, entweder in gleicher Taktfamilie anzubieten oder im vielfachen einer Taktfamilie. Der oben beschriebene 30-Minuten-Takt des Stadtbusses und der im Regionalbus angebotene 40-Minuten-Takt sind für Kunden nur schwer in eine eingängliche Systematik zu bringen.

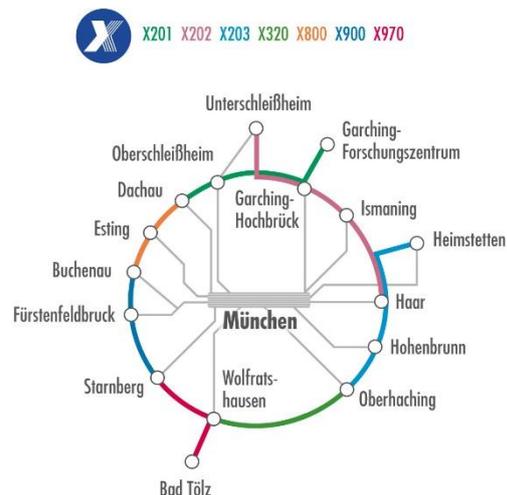
Die Fahrzeit zwischen Haltestelle Schulzentrum und Wolfratshausen S-Bahnhof beträgt im Fahrplan der 370/378 je nach Fahrtweg zwischen 16 und 19 Minuten. Verglichen zum Kfz (Fahrzeit 10 Minuten) zeigt sich trotz vergleichbarer Linienführung eine Reisezeitverlust vom Faktor 2. Die Regionalbuslinien 370 und 378 verkehren an allen Wochentagen.

Neben den beiden oben beschriebenen Regionalbussen verkehren im Stadtgebiet von Geretsried noch weitere Regionalbusse, die aber keinen oder keinen durchgehenden Takt bieten, keinen einheitlichen Fahrtweg bieten, nicht an allen Wochentagen verkehren oder wie die Linie 381 explizit auf den Schülerverkehr ausgelegt sind. Auch neben der Linie 381 ist aus gutachterlicher Sicht den übrigen Fahrplänen ein starker Schulbezug zu entnehmen. Die Schülerbeförderung ist eine der Hauptaufgaben des regionalen ÖPNV. Für wahlfreie Kunden im sogenannten Jedermann-Verkehr ist das Angebot aus gutachterlicher Sicht aber nicht ausreichend, da ein hoher Informationsaufwand für den Kunden entsteht.

Der MVV hat mit weiteren Projektpartnern aus Expressbussen ein Ringbussystem um die Landeshauptstadt München etabliert. Hauptidee ist die direkte Verbindung zwischen den Endstationen von S- und U-Bahn-Ästen. So können Tangentialverbindungen angeboten werden. Geretsried wird durch die Linie X 970 bedient. Im Stadtgebiet werden zwei Haltestellen bedient. Die Haltestelle Am Stern und die Haltestelle Rathaus-B11. Die Haltestelle Am Stern wird ebenfalls durch die oben beschriebenen Regionalbuslinien 370 und 378 bedient. Somit besteht hier ein direkter Übergang. Die Haltestelle Rathaus-B11 liegt an der gleichnamigen Bundesstraße B11 auf der Höhe des Karl-Lederer-Platzes mit dem Rathaus von Geretsried. An dieser Haltestelle besteht ein direkter Übergang zu den Linien 374 und 379. Beide Linien sind für regelmäßige Bedienung des Stadtgebiets von Geretsried nicht von primärer Bedeutung; sie bieten keinen durchgehenden Takt und Fahrtweg. Aus der Sicht des Netzzusammenhangs erscheint die Bedienung der Haltestelle Rathaus-B11 isoliert. Menschen mit Fahrtziel oder Beginn im Stadtteil Geretsried oder Gartenberg müssten insgesamt oder auf Teilstrecken heute andere Verkehrsmittel nutzen, um die Haltestelle Rathaus-B11 zu erreichen.

Während der Bearbeitung dieses Verkehrskonzepts hat sich der Verbundraum des Münchner Verkehrsverbunds (MVV) im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen erweitert. Plante und organisierte der

Abbildung 31: X-Busse als Ring um München



Quelle: Mvv.de 2023

MVV bis zum 10. Dezember 2023 den nördlichen Teil des Landkreises um das gemeinsame Mittelzentrum Wolfratshausen und Geretsried, hat sich das Gebiet mit dem 10. Dezember 2023 auf den gesamten Landkreis erweitert. Dadurch erweitert sich für Menschen aus dem nördlichen Landkreis die einfache Nutzung von Bus und Bahn in Richtung Süden, da z. B. Fahrscheine dann durchgehend gültig sind. Ein Beispiel ist der Stadtverkehr Bad Tölz. Vor der Verbundraumerweiterung musste beim Umstieg zwischen einer Linie aus Geretsried (MVV) kommend in den Stadtverkehr Bad Tölz ein weiterer Fahrschein gelöst werden. Das ist ab dem oben genannten Datum entfallen.

### Nachfrage

Zum Zeitpunkt der Analyse liegen für das erste Halbjahr 2023 Nutzungszahlen für die Linie 310 vor, den Stadtbus von Geretsried. Die Zahlen sind vom MVV durch eine automatische Zählleinrichtung in den Fahrzeugen erhoben worden. Für einen repräsentativen Werktag wurden insgesamt rund 1.250 Fahrgäste ermittelt. Daraus lässt sich ableiten, dass im Durchschnitt am Fahrttag in jeder Fahrt rund 20 Fahrgäste befördert werden. Am Samstag sinkt die Zahl der durchschnittlichen Fahrgäste je Fahrt auf rund 10 Fahrgäste je Linienfahrt. Aus gutachterlicher Sicht wird damit eine ausreichende Fahrgastzahl erreicht, um eine Linienangebot auch weiterhin zu legitimieren.

### S-Bahn Erweiterung der S-Bahn S 7

Zum Zeitpunkt der Analyse liegen Planungen vor, die einer Erweiterung der S-Bahn S 7 über die heutige Endhaltestelle in Wolfratshausen nach Geretsried vorsehen. Die Planungen sehen aktuell vor, dass drei weitere Haltepunkte errichtet werden. Große Infrastrukturplanungen mit dem Neubau von Infrastruktur benötigen komplexe Planungs- und Genehmigungsverfahren und unterliegen ausdifferenzierten Nutzen-Kosten-Berechnungen. Das führt dazu, dass über solche Projekte zum Teil auch schon lange diskutiert wird, bevor sie tatsächlich realisiert werden können. Das hier beschriebene Projekt hat eine solche ereignisreiche Historie. Während der Analyse wird von verschiedenen Akteuren die Hoffnung nach langer Diskussion nach baldiger Umsetzung deutlich artikuliert.

Mit einer S-Bahnerweiterung könnten in Geretsried ein attraktiver vielseitiger ÖPNV und über die neuen Haltepunkte leistungsstarke Knotenpunkte zu Angeboten des Umweltverbunds geboten werden. Es bestünde damit die Chance, das Angebot des Umweltverbunds insgesamt zu erhöhen und damit noch attraktivere Mobilitätsoptionen in der Alternative zum privaten Pkw zu bieten.

Bei der Planung und Umsetzung der S-Bahn Erweiterung hält sich der direkte Einfluss der Stadt Geretsried in Grenzen. Die Stadt ist nicht Aufgabenträger, kann Planungen nicht initiieren oder selbstständig umsetzen. Auch nach der Planung und einer möglichen Realisierung halten sich die Einflussmöglichkeiten sehr stark in Grenzen. Werden die zwei nördlichen neuen Haltepunkte innerhalb Geretsrieder Gemarkung realisiert, sehen die aktuellen Planung den südlichsten Haltepunkt außerhalb der Gemarkung von Geretsried vor, entgegen des in der Planung vergeben Namens „Geretsried-Süd“. Daraus lässt sich eine starke Limitierung der Einflussmöglichkeiten erkennen.

Diese organisatorischen Besonderheiten stehen dem verkehrlichen Mehrwert aus den gestiegenen Mobilitätsoptionen nicht entgegen, die eine Erweiterung mit sich bringen würde. Auch aus

gutachterlicher Sicht ist die Verlängerung ein wichtiger Schritt, um eine attraktive, umweltverträgliche Mobilität in Geretsried bieten zu können.

Abbildung 32: Sachstand der Erweiterungsplanung S 7



Quelle: bahnausbau-münchen.de

## Tarif

Fahrten im Stadtgebiet und mit den Linien, die durch das Stadtgebiet führen, erfolgen zum Tarif des Münchner Verkehrsverbunds (MVV). Die Integration in den MVV deckt die Mehrheit der alltäglichen Fahrtwünsche ab. Die Analyse der täglichen Pendlerwege und die Tatsache, dass Wolfratshausen und Geretsried gemeinsam die Funktion eines Mittelzentrums ausüben, zeigt die verkehrliche Orientierung in Richtung Norden im Alltagsverkehr.

Im MVV gilt ein Zonentarif. Jede Haltestelle ist mindestens einer Zone zugeordnet. Alle Haltestellen in Geretsried sind der MVV-Zone 4 zugeordnet. Zusätzlich sind die Haltestellen in den Stadtteilen Gartenberg, Geretsried, und Stein der Tarifzone 5 zugeordnet. Die Haltestelle Buchberg und die Haltestellen im Stadtteil Gelting sind jeweils ausschließlich der Tarifzone 4 zugeordnet. Durch die Tarifgestaltung des MVV fällt die unterschiedliche Zuordnung im regionalen Verkehr im Landkreis auf den meisten Relationen nicht auf, da für Fahrten innerhalb der Zone (außerhalb von Gemeinden) und von einer Zone in die direkte benachbarte Zone der gleiche Fahrpreis abgerechnet wird. Erst auf Relationen über zwei Tarifzonen kann es von Bedeutung sein, an welcher Haltestelle im Stadtgebiet der Fahrgast gestartet ist.

Tabelle 2: Fahrpreis je Relation - Einzelfahrschein Erwachsener

In Euro	München	Starnberg	Icking	Wolfrats- hausen	Geretsried	Bad Tölz
München	3,90	7,70	7,70	9,70	11,60	13,60
Starnberg		1,90	3,90	3,90	3,90	5,80
Icking			1,90	3,90	3,90	5,80
Wolfrats- hausen				1,90	3,90	3,90
Geretsried					1,90	3,90
Bad Tölz						1,90*

\*=ab 10. Dezember 2023

Quelle: mvv.de

Für Fahrten innerhalb der jeweiligen Gemeinden ruft der MVV einen Fahrpreis von 1,90 € auf. Dieser entspricht dem Kurzstreckentarif im Stadtgebiet von München. Durch die oben beschriebene Tarifgestaltung liegt der Fahrpreis zwischen den Gemeinden im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (und Starnberg) überwiegend bei 3,90 € und damit gleichauf mit der Einzelfahrt im Stadtgebiet München. Erst ab z. B. der Relation Icking - Bad Tölz erhöht sich der Fahrpreis im Landkreis. Der Tarifordnung kann somit eine feine Differenzierung auf der Fahrtrelation nach München erkannt werden, während die Fahrpreise im Landkreis über eine Vielzahl an Fahrtrelationen bei dem Preis von 3,90 € bleiben. Wie bedeutend möglich Nachteile aus der Tarifzonenzuordnung der Haltestellen Buchberg und im Stadtteil Gelting im alltäglichen Verkehr mit Bus und Bahn sind, erschließt sich gutachterlich nicht abschließend. Auf den ersten Blick erhöht sich der Fahrpreis nach Süden und Osten schneller als aus den übrigen Stadtteilen von Geretsried.

### 3.3.2 Haltestellen

Die Haltestelle ist das Tor zum System ÖPNV, zu Bus und Bahn. Durch eine geeignete Ausrüstung und ein positives Erscheinungsbild trägt die Haltestelle im Stadtgebiet entscheidend dazu bei, wie Bus und Bahn in der Öffentlichkeit wahrgenommen werden. Mit ihrer Lage im öffentlichen Raum kann die Haltestelle Orientierungspunkt sein. Das insbesondere, wenn es darum geht in Zukunft mehrere Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum zu platzieren, die eine Alternative zum MIV bieten sollen.

#### Ausstattung und Barrierefreiheit

Das Bild der Bushaltestellen im Stadtgebiet Geretsried ist heterogen. Ein durchgehendes Bild der Haltestellen zeigt sich nicht. Überwiegend ist die Haltestellenausstattung auf das gesetzliche Mindestmaß aus Haltestellenschild, Fahrplan und Mülleimer beschränkt. Eine höherwertige Ausstattung ist an einzelnen Haltestellen zu erkennen, besteht aber meist ausschließlich aus einem installierten Witterungsschutz. Weitere Ausstattung für einen komfortablen, ganzheitlich barrierefreien Betrieb rund um die Haltestellen kann in der Analyse nicht erkannt werden. Barrierefreiheit

ist mehrdimensional zu verstehen: neben der baulichen Dimension steht auch eine organisatorische Dimension. In Geretsried kann unter anderem an den Haltestellen keine systematische Lösung für eine sichere Fußverkehrsquerung erkannt werden. Die Haltestellen sind nicht immer stufenfrei zu erreichen und die Bordhöhe ist überwiegend nicht so ausgebaut, dass nach dem aktuellen Stand der Technik von einer Barrierefreiheit zwischen Fahrzeug und Haltestelle gesprochen werden kann. Auf organisatorischer Seite hat eine hochwertige Ausrüstung der Haltestelle die Aufgabe, die Orientierung der Nutzenden zu vereinfachen, auch denjenigen, die nur gelegentlich Bus und Bahn fahren. Dafür sind (Haltestellen-)Umgebungspläne oder Stadtteilpläne geeignet. Oder dynamische Fahrgastinformationssysteme, die Informationen aus dem tatsächlichen Betrieb wie die Ist-Abfahrtszeit geben oder betriebliche Informationen wie Störungen oder Umleitungen. Solche Elemente sind in der Analyse ebenfalls nicht an den Haltestellen im Geretsrieder Stadtgebiet aufgefallen. Elemente, die Informationen wie z. B. Fahrplaninformationen für Menschen mit Einschränkungen aufbereiten, können nicht identifiziert werden.

Abbildung 33: Haltestellenausstattung



Quelle: Planersocietät, Haltestelle Rathaus, Stein

Auch an zentralen Haltestellen konnte kein Fahrscheinautomat gefunden werden, um Fahrkarten im Vorhinein zu lösen. In Geretsried und Wolfratshausen existiert auch keine Möglichkeit, Fahrkarten oder weitere Informationen vor Fahrtantritt in einer ortsfesten Vorverkaufsstelle zu erhalten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) konkretisiert für den ÖPNV in Deutschland Forderungen aus UN und EU-Regelungen zur gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit Behinderungen. Dazu sind im Gesetz ein Anspruch und ein Zieldatum benannt, wie die Barrierefreiheit im System ÖPNV zu erreichen ist. Im Gesetz wird gefordert die Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 herzustellen. Kann dieses Datum nicht gehalten werden, sind Ausnahmen im Nahverkehrsplan zu benennen. Der Nahverkehrsplan „Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen 2021“ aus dem Jahr 2021 benennt im Anhang eine Prioritätenliste der Haltestellen, die im Stadtgebiet von Geretsried dringlich umzubauen wären. Während der Analyse lag kein durch die Stadt erarbeitetes Konzept für einen priorisierten barrierefreien Haltestellenumbau vor.

Der barrierefreie Ausbau der S-Bahn-Haltestelle Wolfratshausen ist laut Internetauftritt der Bayerischen Eisenbahngesellschaft für nach 2023 ohne weitere zeitliche Konkretisierung in Planung. Wird die S-Bahn 7 nach Geretsried erweitert, muss der S-Bahnhof in Wolfratshausen baulich verändert werden.

Abbildung 34: Haltestelle Am Stern (links) Haltestelle Schulzentrum (rechts)

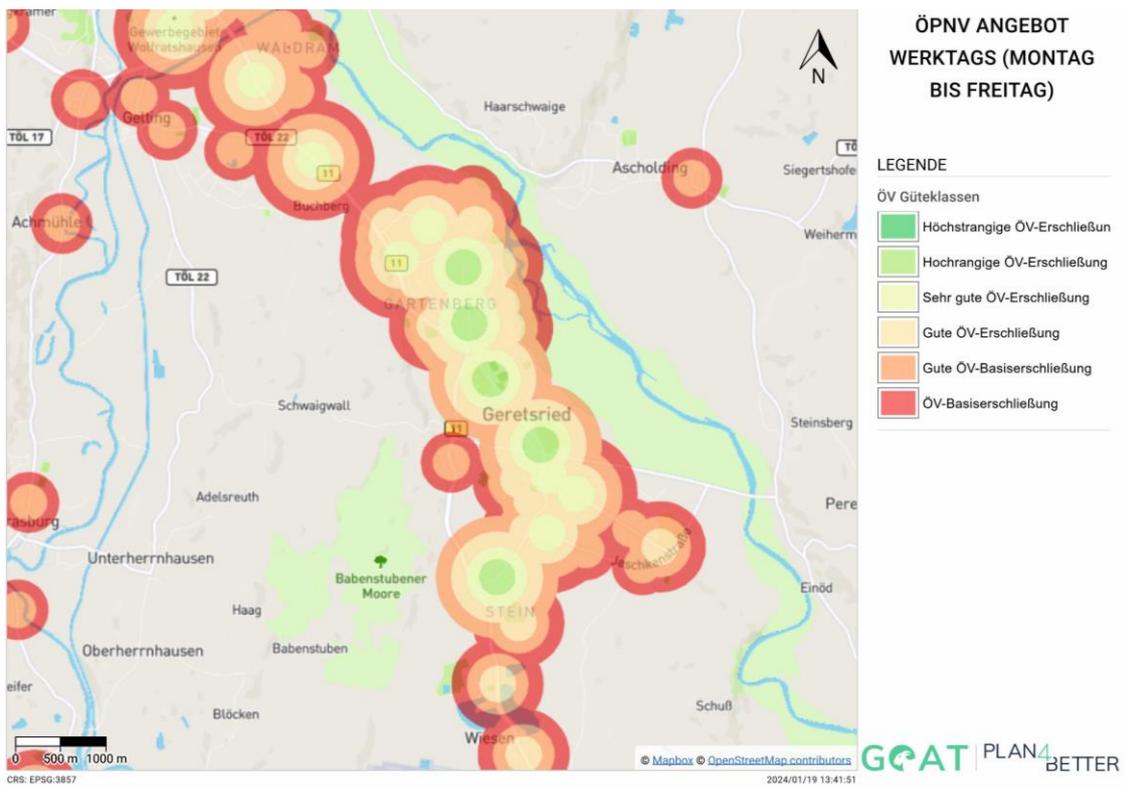


Quelle: Planersocietät

### Erreichbarkeit

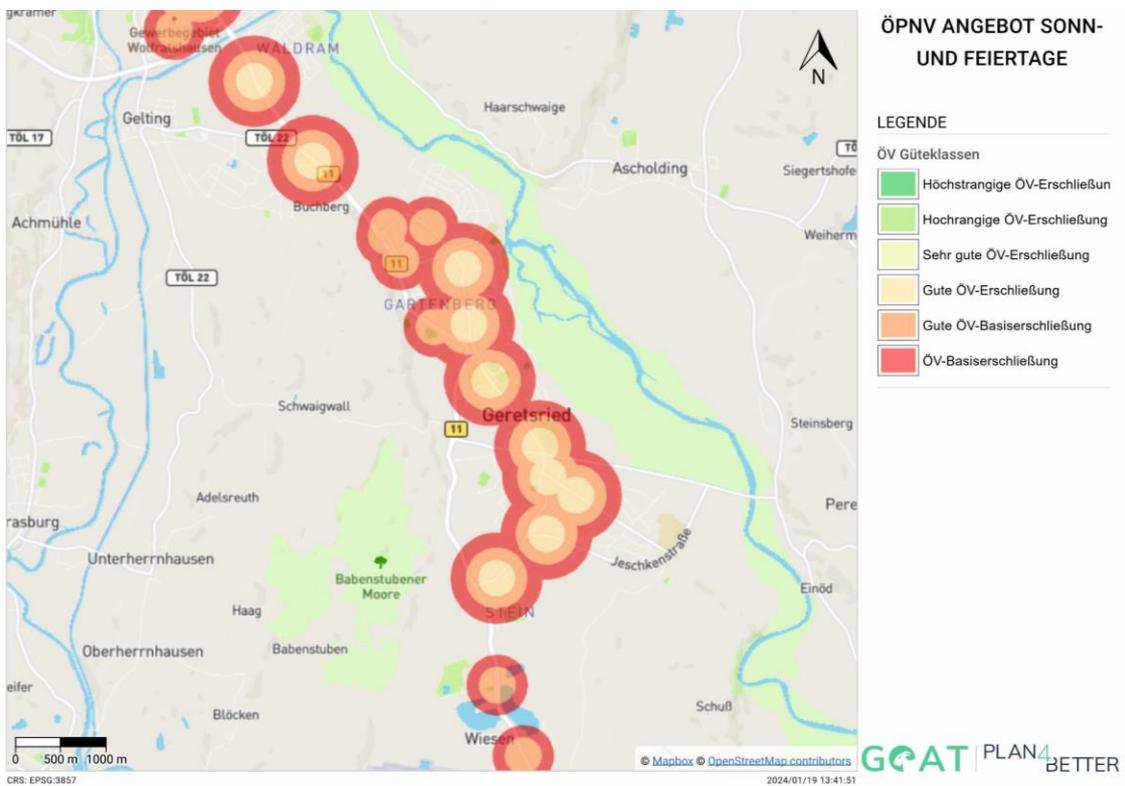
Wie oben beschrieben bedient ein Netz aus mehreren Buslinien unterschiedlicher Produktgruppen das Stadtgebiet. Dementsprechend unterscheidet sich in Teilräumen die Erschließungsqualität. Wurde in vergangenen Nahverkehrsplanungen die Erschließungsqualität rein räumlich um den Standort einer Haltestelle betrachtet, wird die Erschließungsqualität in aktuellen Planungen mehrdimensional betrachtet. Neben dem Einzugsradius um eine Haltestelle wird in die Bewertung die Bedienungshäufigkeit der Haltestelle, der Takt und die Produktart mit einbezogen. Da in Geretsried nicht alle Haltestellen durch alle ÖPNV-Produkte bedient werden, ergibt sich in der Analyse ein differenziertes Bild. Die Abbildung zeigt, dass eine *hochrangige ÖV-Erschließung* an den Haltestellen entlang der Adalbert-Stifter-Straße, Egerlandstraße, Böhmerwaldstraße herrscht. Hier bedienen Stadtbuss und Regionalbusse. Erschließungslücken sind in der östlichen Sudetenstraße, Gelling zu erkennen und im nord-östlichen Teil von Gartenberg.

Abbildung 35: Erschließungsqualität an Werktagen



Quelle: MVV aufbereitet durch Plan4Better

Abbildung 36: Erschließungsqualität Sonn- und Feiertage



Quelle: MVV aufbereitet durch Plan4Better

### 3.3.3 Intermodale Schnittstellen

Unter dem Begriff der Intermodalität wird die Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg verstanden, insbesondere Pkw oder Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV. Die Bus- und insbesondere Bahnhaltepunkte sind dabei wichtige Umsteige- und Verknüpfungspunkte. Eine attraktive und nutzerorientierte Ausgestaltung trägt dazu bei, mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und damit das Straßennetz zu entlasten. Dies gilt sowohl für Verkehre innerhalb einer Stadt als auch im regionalen Zusammenhang. Während die Verkehrsmittel des Umweltverbundes einzeln auf vielen Relationen nicht konkurrenzfähig sind, können sie durch eine sinnvolle Verknüpfung eine konkurrenzfähige Alternative zur monomodalen MIV-Nutzung darstellen. Das Zusammendenken der verschiedenen Mobilitätsangebote ist deshalb ein wichtiger Schritt, um die Potenziale eines gesamtheitlichen Mobilitätssystems auszuschöpfen.

Die Herstellung intermodaler Wegeketten trägt somit dazu bei, multimodales Mobilitätsverhalten, also die regelmäßige Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, zu fördern. Ziel ist, dass sich Nutzende nicht mehr automatisch auf ein Verkehrsmittel festlegen, sondern bedarfs- und wegebezogen ihre Verkehrsmittelwahl tätigen. Angebote der Intermodalität ermöglichen zudem eine verbesserte Erreichbarkeit für Personen ohne permanente Pkw-Verfügbarkeit und leisten damit einen Beitrag zur Daseinsvorsorge sowie der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse.

Abbildung 37: Beispiel einer intermodalen Wegekette



Darstellung: Planersocietät

#### Mobilitätsstationen

Im Stadtgebiet Geretsried bestehen keine baulichen Anlagen, die einen systematischen Übergang zwischen verschiedenen Mobilitätsarten ermöglichen würden. Vereinzelt kann an Bushaltestellen Infrastruktur erkannt werden, die das Abstellen von Fahrrädern ermöglicht. Diese Anlagen bieten aber überwiegend keinen Witterungsschutz, sodass die Anlagen sich nicht für längere Standzeiten eignen. Längere Standzeiten sind unter anderem im Zulauf auf Haltestellen von Expressbussen vorstellbar. Von diesen Haltestellen ist ein attraktives Pendeln zur Arbeit möglich.

Abseits des moderneren Begriffs der intermodalen Schnittstelle wird die Funktion eines systematischen Übergangs zwischen zwei Verkehrsmitteln schon etwas länger durch Park-and-Ride-Anlagen praktiziert. Park-and-Ride-Anlagen sind Parkplatzanlagen, die idealerweise verkehrsgünstig für den Kfz-Verkehr liegen und einen geeigneten Übergang auf ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot bieten, z. B. eine S-Bahn. Der MVV bereitet Informationen über Parkplatz-Anlagen, die sich geeignet zu ÖPNV-Linien, befinden bereits in seinem Internetauftritt auf. Zum Zeitpunkt der Analyse verweist der Internetauftritt in Wolfratshausen auf drei Anlagen: - Parkplatz Sauerlacher Straße, - Ladestraße (Ost), - Am Floßkanal. Alle Anlagen sind laut MVV gebührenpflichtig. Eine Tageskarte kostet 1,60€. Es stehen insgesamt 235 Parkplätze zur Verfügung. An der S-Bahn

Haltestelle in Icking beauskunftet der MVV 64 kostenfreie Park and Ride Parkplätze. Laut MVV sind im weiteren Verlauf der S 7 ebenfalls kostenfreie Park and Ride-Parkplatzanlagen in Ebenhausen-Schäftlarn, Hohenschäftlarn, Buchenhain und Höllriegelskreuth.

Aus der oben beschriebenen differenzierten Tarifgestaltung, die insbesondere auf der Fahrtrelation nach München Innenstadt durch die Zonenringe in der Region feine Abstufungen erkennen lässt, lassen sich aus gutachterlicher Sicht Nutzungsmuster erahnen, die nicht in Gänze erwünscht sein können. Aus der beschriebenen Situation lässt sich ein finanzieller Anreiz erkennen, aus Süden kommend über die Haltestelle Wolfratshausen hinaus zu Park-and-Ride-Anlagen zu fahren, die näher an der Innenstadt liegen. Bereits die Haltestelle Icking ermöglicht laut vorliegender Analyse einen kostenfreien Parkplatz und eine um 21 % günstigeres Einzelticket. Der Preisunterschied ist bei Monatskarten in etwa gleich.

### Sharing und Mikromobilität

Öffentlicher Verkehr kann mehr sein als Bus und Bahn. Insbesondere als flexible Zu- und Abbringer zum ÖPNV („erste und letzte Meile“) sind ergänzende Angebote von Bedeutung. In diesem Kontext kommt das Prinzip „Teilen statt Besitzen“ (sogenanntes Sharing) immer mehr zum Tragen. Mithilfe von Sharing-Angeboten können Wege mit dem privaten Pkw ersetzt bzw. Menschen ohne eigenen Pkw ein Angebot gemacht werden.

Vor dem Hintergrund der Förderung von Alternativen zum eigenen Pkw werden Carsharing-Fahrzeuge immer wichtiger. Großflächige Angebote bestehen insbesondere in Großstädten, doch auch in ländlicheren Kommunen gewinnen Carsharing-Angebote an Bedeutung. In ländlichen Kommunen führt die geringe Dichte potenzieller Nutzenden in der Regel zu einer fehlenden Wirtschaftlichkeit und einer geringen Attraktivität der Kommune für Carsharing-Anbieter. In Geretsried gibt es bislang zwar kein Carsharing-Angebot. Auch Produkte der Mikromobilität wie z. B. E-Scooter oder Bikesharing-Angebote sind aktuell nicht vorhanden. Jedoch besteht bereits eine Potenzialanalyse des MVV für Bike- und E-Tretrollersharing in Geretsried. Mikromobilität beschreibt die Fortbewegung mit Kleinst- und Leichtfahrzeugen mit oder auch ohne elektrischen Antrieb. Sie dienen vorrangig dem individuellen Personentransport. In der wissenschaftlichen Literatur existiert keine allgemeingültige Definition für Mikromobilität; je nach Gusto werden neben E-Scootern auch E-Bikes, E-Leichtfahrzeuge, aber auch nicht-motorisierte Verkehrsmittel wie Fahrräder, Skate- oder Longboards dazugezählt. Mikromobilität gewinnt als Thema besonders in den Städten mehr und mehr an Bedeutung. Neben etablierten Verkehrsmitteln wie dem Leihfahrrad beinhaltet die Mikromobilität vermehrt Angebote mit innovativen, elektrisch betriebenen Kleinstfahrzeugen. E-Scooter sind seit Juni 2019 in die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) aufgenommen und seitdem auf Deutschlands Straßen zugelassen.

Abbildung 38: Potenzialanalyse für Bike/E-Rollersharing



Quelle: MVV 2023

### 3.3.4 Öffentlicher Verkehr und vernetzte Mobilität: Stärken, Schwächen und Potenziale

- + Durch die Anbindung mit dem X-Bus, mit Regionalbussen und Stadtbus ist in Summe das Stadtgebiet ausreichend erschlossen.
- + Einige überdachte Haltestellen für verbesserten Komfort und Schutz vor Witterung sind vorhanden.
- + Geretsried liegt im Verbundgebiet des Münchner Verkehrsverbunds. Nach der Verbundraumerweiterung ist der gesamte Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen mit MVV-Linien und dem MVV-Tarif zu erreichen.
- Durch die Feinerschließung des Stadtbusses fällt der Fahrzeitenvergleich mit MIV/Fahrrad nachteilig aus.
- Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist in Geretsried noch nicht abschließend erfolgt. *(Durch den geplanten S-Bahnausbau können sich Bedienqualitäten im lokalen Busnetz ändern, sodass sich der Ablauf des barrierefreien Ausbaus verschieben könnte)*
- Der Stadtbus fährt nicht an Sonn- und Feiertagen.

- Der Stadt- und Regionalbus fahren unterschiedliche Taktfamilien.
- Die Regionalbuslinien fahren im Stadtgebiet unterschiedliche Linienwege. Der Stadtteil Gelting wird deshalb aus Geretsried im 80-Minuten-Takt bedient.
- An Wochenenden (Samstag und Sonntag) bieten die Regionalbusse einen 120-min-Takt, zum Teil fünf Fahrten je Fahrtag (Sonntag erste Fahrt 10.00 Uhr).

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

- o Schaffung von Mobilstationen, die verschiedene Mobilitätsoptionen wie Busse, Fahrräder und Carsharing-Optionen integrieren. Dadurch kann die Mobilität der Fahrgäste verbessert und der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln erleichtert werden.
- o Durch die weitere Digitalisierung von Mobilitätsangeboten sollte die Effizienz und die Benutzerfreundlichkeit gesteigert werden.
- o Mit der Verlängerung der S-Bahnstrecke würde das Stadtgebiet von Geretsried durch ein hochwertiges, leistungsstarkes ÖPNV-Produkt erschlossen. Die Anbindung nach München würde somit deutlich gestärkt und attraktiver.

## 3.4 Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr und Straßenraumgestaltung

Mit einem geschätzten Anteil von rund 68 % an allen täglichen Wegen und Fahrten unter 100 Kilometern stellt der motorisierte Individualverkehr derzeit das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel der Geretsrieder Bevölkerung dar. Dies unterstreicht die große Bedeutung des Kfz-Verkehrs für die Stadt. Besonders aufgrund der Siedlungsstruktur und fehlender Alternativen sind viele Menschen auf das Auto angewiesen. Die starke Ausrichtung der bisherigen Infrastrukturplanung auf den Pkw-Verkehr hat zudem dazu beigetragen, dass dieses – unbestreitbar komfortable und flexible – Verkehrsmittel auch für kurze Strecken, etwa innerhalb der Kernstadt, häufig genutzt wird.

### 3.4.1 Straßennetz und Erschließung

Das Kfz-Straßennetz folgt dem Charakter des Stadtgebiets von Geretsried und verläuft primär entlang der Nord-Süd Achse. Die drei klassifizierten Straßen strukturieren die Gemarkung: die Bundesstraße B11 in Nord-Süd-Richtung, die Staatsstraße St 2369 in Richtung Osten und die Kreisstraße TÖL 22 durch Gelting. Die B 11 stellt die verkehrsbedeutende Hauptachse in Geretsried dar. Sie bindet die Stadt an die Bundesautobahn A95 sowie an die Stadt Wolfratshausen an. Die Straße führt heute am Siedlungsgebiet vorbei, sodass sensible Wohnbereiche von Durchgangsverkehr entlastet sind. Im Zuge der Verlängerung der S Bahn ist eine Verlegung der Fahrbahn auf Höhe des Stadtteils Gartenberg in Richtung Westen geplant, um mehr Platz für zukünftige Stadtentwicklung zu schaffen. Als Ost-West-Achse führt die St 2369 (Tattenkofener Straße) zwischen den Stadtteilen Gartenberg und Geretsried von der B 11 nach Osten in Richtung Dietramszell. Im Verlauf der Tattenkofener Straße wird eine von drei Kfz-Brücken im nördlichen Landkreis zwischen Bad Tölz und der Dürnsteiner Brücke (Nordgrenze des Landkreises bei Zell (Landkreis München)) über die Isar geführt. Neben der Brücke in Geretsried existieren in Wolfratshausen und Bad Tölz Isar-Brücken, die durch den Kfz-Verkehr genutzt werden können. Die Tattenkofener Brücke verknüpft die B11 mit den östlich der Isar gelegenen Nachbarkommunen. Die Kreisstraße TÖL 22 verbindet den Ortsteil Gelting und das Gewerbegebiet Gelting mit der B11. Zudem führt sie südlich von Gelting durch die westliche Gemarkung von Geretsried nach Eurasburg. Die Straße ist von großer Bedeutung für die Erschließung des Gewerbegebietes Gelting. Neben den klassifizierten Straßen gibt es noch innerörtliche Straßen mit Verbindungsfunktion. Mit hoher Netzbedeutung ist hierbei die Nord-Süd-Achse über die Blumenstraße, Böhmerwaldstraße, Egerlandstraße, Adalbert-Stifter-Straße und Richard-Wagner-Straße zu nennen. Sie verbindet und erschließt die Stadtteile Gartenberg, Geretsried und Stein. Sie mündet im Norden und im Süden jeweils in die B 11 und kreuzt auf Höhe des Waldfriedhofs die St 2369. Zudem erschließt sie das Gewerbegebiet Nord und

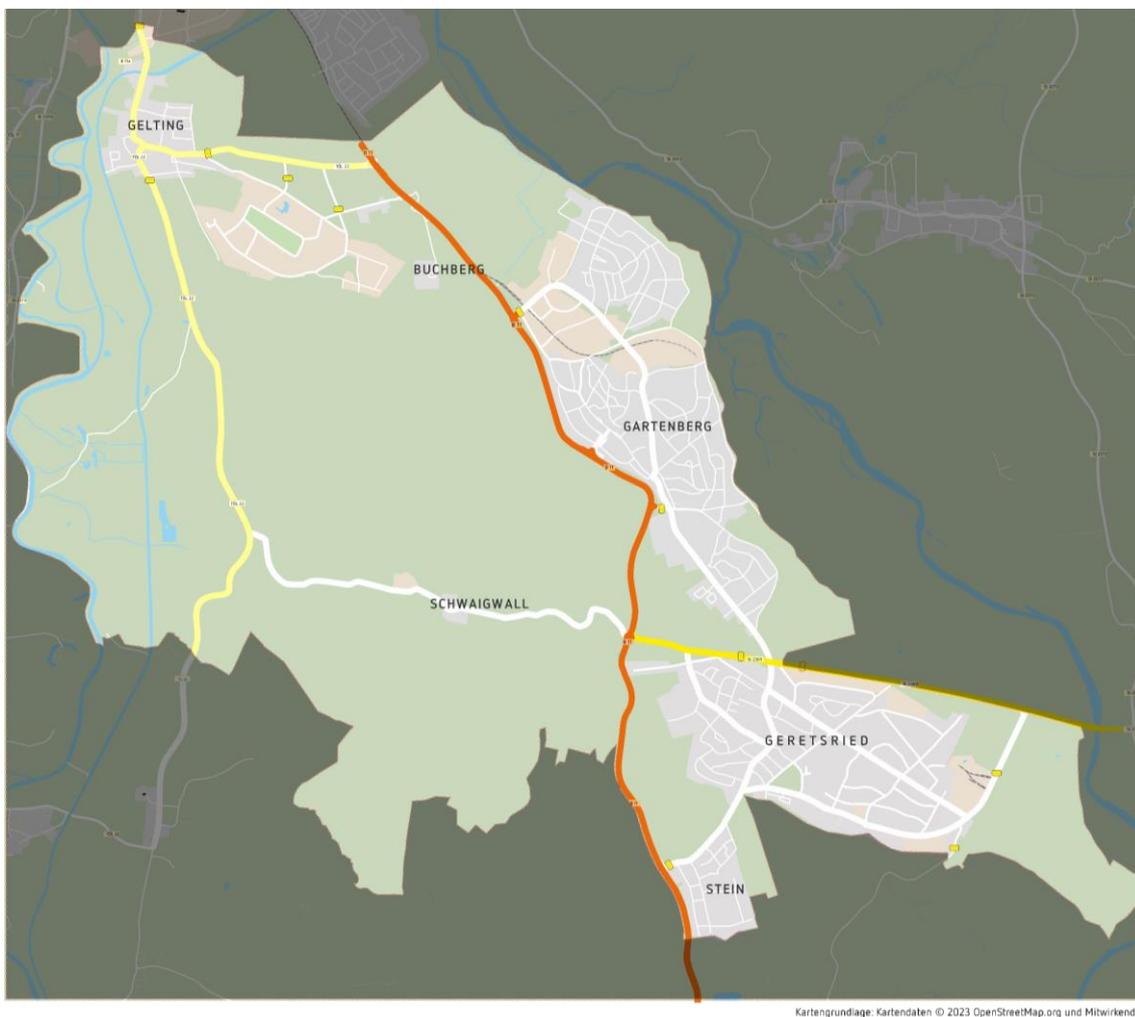
Abbildung 39: Bundesstraße 11



Quelle: Planersocietät

das Schulzentrum. Weitere Straßen mit Verbindungsfunktion sind die Jahnstraße, die die B11 mit der Egerlandstraße verbindet, die Jeschkenstraße, die das Gewerbegebiet Süd und die Feuerweherschule erschließt und mit der St 2369 und der Richard-Wagner-Straße verbindet, und die Sudentenstraße, die die Ortsmitte vom Stadtteil Geretsried erschließt und mit der Richard-Wagner-Straße und dem Gewerbegebiet Süd verbindet.

Abbildung 40: Übersicht der Straßenklassen



#### Straßenklassen

- Bundesstraße
- Staatstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen (inkl. Privatstraßen)
- Ortseinfahrt, Ortsausfahrt

Darstellung: Planersocietät

Seit 2016 ist die Verlegung der B11 westlich von Geretsried in den Bundesverkehrswegeplan mit der Dringlichkeitsstufe „vordringlicher Bedarf“ aufgenommen. Im Juni 2022 wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, auf Grundlage von Verkehrserhebungen im September 2019. Dabei wurden ca. 37.000 Fahrzeuge/Tag auf der B11 gezählt und prognostiziert, dass diese Zahl weiter steigen wird (Stadt Geretsried 2020).

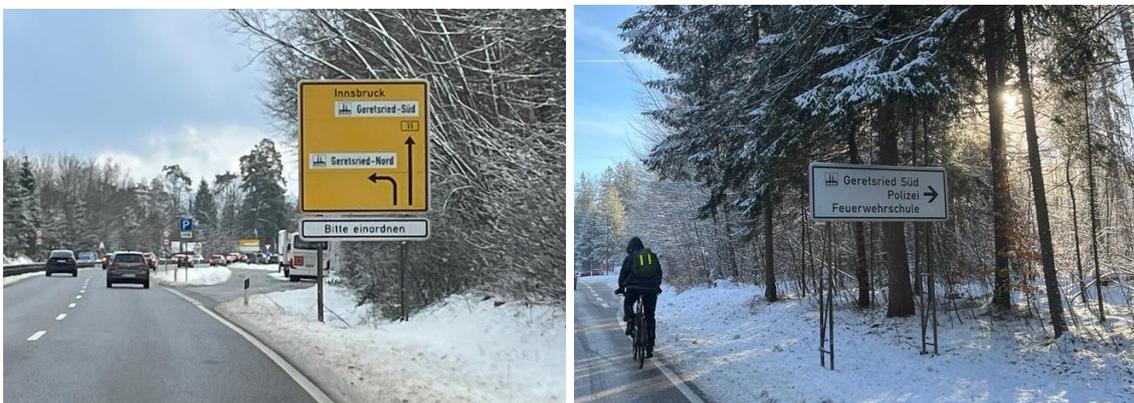
### 3.4.2 Lage und Erreichbarkeit der Gewerbegebiete

Die Ausführungen zum Wirtschaftsverkehr beziehen sich in erster Linie auf Güterverkehre mit Lkw über 3,5 t. Dieser Verkehr ist vor dem Hintergrund seiner negativen Wirkungen (Schadstoffe, Lärm, Beanspruchung des Straßenraums) innerhalb einer Stadt kritisch zu sehen, spielt jedoch zugleich im Sinne der Ver- und Entsorgung von Handel und Wirtschaft eine wichtige Rolle. Hinzu kommen Güter- und Personenwirtschaftsverkehre, die mit Pkw bzw. Kleintransportern abgewickelt werden. Da sie sich hinsichtlich ihrer Anforderungen an das Verkehrsangebot in den meisten Punkten nicht grundsätzlich vom privaten Personenverkehr unterscheiden, sind die Belange durch die allgemeinen Analysen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr ausreichend berücksichtigt. Eine Besonderheit stellen im Wirtschaftsverkehr Paket- und Lieferdienste dar, deren Fahrtzahl bundesweit stark ansteigt. Allein im Jahr 2019 wurden 3,65 Mrd. Sendungen befördert. Für das Jahr 2024 wird angenommen, dass mehr als 4,3 Mrd. Sendungen zugestellt werden (vgl. BIEK 2020: 14). Insbesondere in innerstädtischen, zentralen Bereichen stellt dieser Anstieg ein Problem für die Aufenthaltsqualität, Bewegungsfreiheit und Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer dar.

Die wichtigsten Ziele des Wirtschaftsverkehrs in Geretsried sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Aufkommensschwerpunkte sind hierbei die Gewerbegebiete Gelting, Geretsried Nord und Süd, die zentralen Versorgungsbereiche am Karl-Lederer-Platz und in der Sudetenstraße sowie der Nahversorgungsbereich in Stein. Zukünftige Entwicklungsflächen schließen zudem an das Gewerbegebiet Gelting und am Karl-Lederer-Platz bzw. der B11 an. Die Verteilung der Standorte orientiert sich an den klassifizierten Straßen und solchen, die innerörtlich eine Verbindungsfunktion übernehmen. Alle Gewerbestandorte sind über das innerörtliche Straßennetz an die wichtigen Verbindungsachsen B11 und St 2369 erreichbar. Das Gewerbegebiet Nord ist über die Blumenstraße und Böhmerwaldstraße erreichbar, das Gewerbegebiet Süd über die Jeschkenstraße und Sudetenstraße, und das Gewerbegebiet Gelting ist über den Mitterfeldweg und die Breitenbachstraße angeschlossen.

Auf den Verbindungsachsen sind die Gewerbegebiete ausgeschildert (vgl. Abbildung 41). An den Knotenpunkten der klassifizierten Straßen und Zufahrtsstraßen finden sich Hinweise auf den Verkehrsschildern. Auch innerhalb des Stadtgebietes werden diese ausgeschildert.

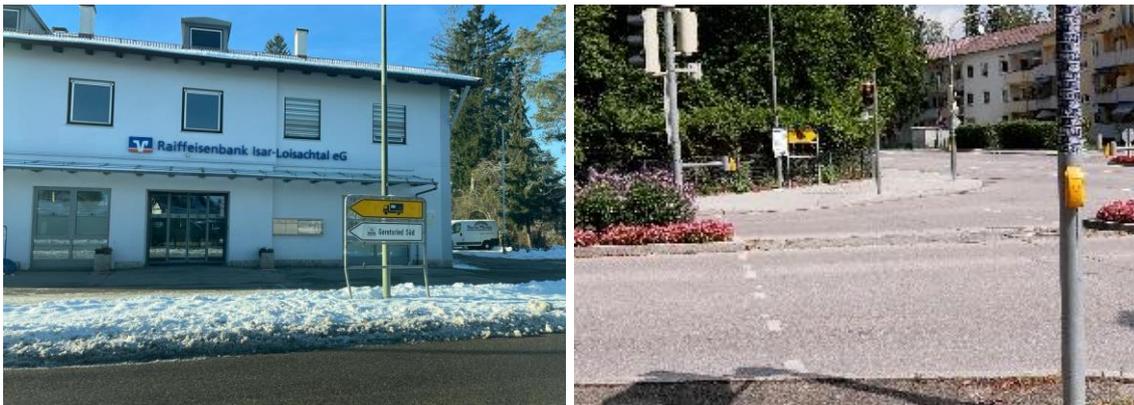
Abbildung 41: Beispiele für Beschilderung der Gewerbegebiete



Quelle: Planersocietät, B11 aus Richtung Norden und auf der St 2369 aus Richtung Osten

Für eine bessere Steuerung des Schwerlastverkehrs innerhalb des Stadtgebietes sind zudem Schilder für Empfehlungsrouten des Schwerlastverkehrs vorhanden (vgl. Abbildung 42). Diese finden sich an den verkehrsbedeutenden Knotenpunkten im Stadtgebiet. Die Ausschilderung ist an eigenständigen Masten befestigt und weist aus dem Siedlungsbereich in Richtung der B11 und St 2369. Durch diese Beschilderungen wird der Schwerverkehr auf direktem Weg auf die überörtlichen Straßen gelenkt.

Abbildung 42: Ausschilderung Schwerlastverkehr



Quelle: Planersocietät, Egerlandstraße, Sudetenstraße

### 3.4.3 Geschwindigkeitsregelungen

Der Stadtrat hat im April 2023 beschlossen, der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angemessene Geschwindigkeiten“ beizutreten. Diese bekennt sich zur Verkehrswende und fordert den Bund auf, den straßenverkehrsrechtlichen Rahmen zu schaffen, damit Kommunen Tempo 30 als angemessene Höchstgeschwindigkeit anordnen können, wenn sie es als notwendig erachten (Vorlage 4845/23).

Außerorts ist die Regelgeschwindigkeit auf Staats- und Bundesstraßen 100 km/h. Auf der überwiegend außerorts verlaufenden Bundesstraße 11 ist diese Geschwindigkeit nur südlich vom Stadtteil Stein zulässig. Entlang des Siedlungsbereichs ist die Geschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt, an einigen Stellen auf 50 km/h. Nördlich von Gartenberg bis zur Einmündung der Kreisstraße von Gelting gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Auf der Tattenkofener Staatsstraße 2369 gilt zwischen dem Kreisverkehr mit der B11 und dem Ortschild von Geretsried die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h.

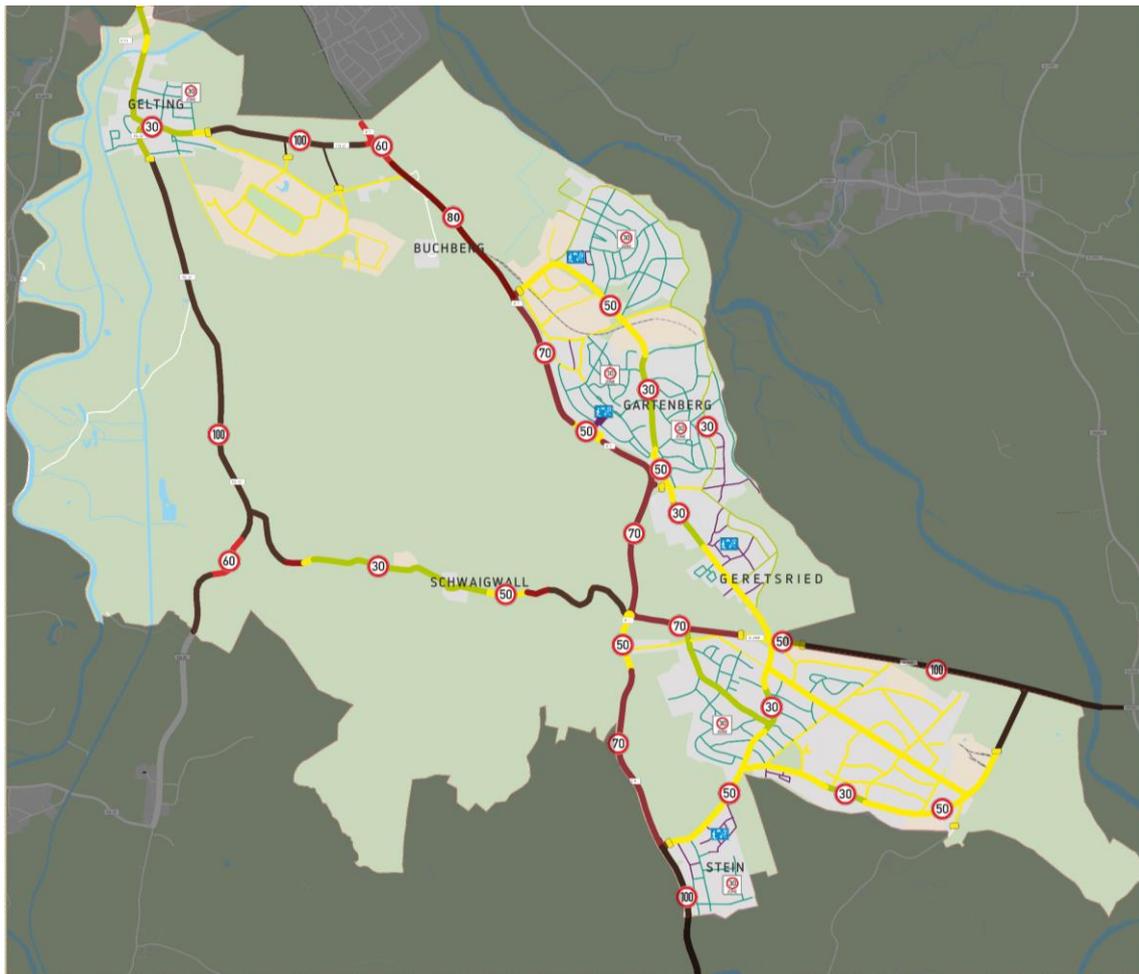
Innerorts ist die Regelgeschwindigkeit 50 km/h. Diese gilt auf den meisten Straßen mit Verbindungsfunktion wie der Richard-Wagner-Straße, Jeschkenstraße, Sudetenstraße, Adalbert-Stifter-Straße, Böhmerwaldstraße und Blumenstraße. Zudem ist 50 km/h auch die Regelgeschwindigkeit auf den meisten Straßen in den Gewerbegebieten. Im Sinne der Verkehrssicherheit, der Sozialverträglichkeit und des Umweltschutzes gilt auf folgenden Routen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h:

- Im Bereich des Schulzentrums und der Karl-Lederer-Schule
- In der Böhmerwaldstraße zwischen Rübenzahlstr. und Sperlingstraße

- In der Jeschkenstraße zwischen Dieselweg und Bunsenweg
- Im gesamten Verlauf des Isardamms
- Im gesamten Verlauf der Johann-Sebastian-Bach-Straße

Zudem gilt im Stadtteil Gartenberg in den Wohnstraßen der Wohngebiete ebenfalls die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, über die Zone-30-Regelung. Im Stadtteil Geretsried sind hingegen weniger Straßen mit Zone 30 versehen, vorwiegend die Wohnstraßen im Westen des Stadtteils.

Abbildung 43: Geschwindigkeitsnetz Geretsried



Kartengrundlage: Kartendaten © 2023 OpenStreetMap.org und Mitwirkende

#### Zulässige Geschwindigkeit



Darstellung: Planersocietät; Quelle: Stadt Geretsried

In der Tabelle 3 sind die Daten von mobilen Geschwindigkeitsmessungen über das Jahr 2023 hinweg von verschiedenen Messstellen summiert. Eine Unterscheidung erfolgt dabei zwischen Messstellen mit Tempo 50 und Tempo/Zone 30. Im Jahr 2023 wurden etwa 530 Stunden Messungen bei Tempo/Zone 30 durchgeführt, wobei insgesamt 53.501 Fahrzeuge erfasst wurden (vgl. Tabelle

3). Die Messstelle an der Böhmerwaldstraße trug dabei den größten Anteil mit etwa 292 Stunden und 18.379 gemessenen Fahrzeugen. Bei Tempo 50 wurden im Jahr 2023 rund 251 Stunden lang die Geschwindigkeiten gemessen, wobei insgesamt 39.371 Fahrzeuge erfasst wurden. Berücksichtigt man die Zahl der gemessenen Verstöße, zeigt sich, dass bei Tempo 30 etwa 5 % der erfassten Fahrzeuge einen Verstoß begangen haben, während es bei Tempo 50 nur etwa 1 % der Fahrzeuge waren. Die Messungen in der Richard-Wagner-Straße im Bereich der Karl-Lederer-Schule legen nahe, dass in Abschnitten mit streckenbezogenem Tempo-30 ohne weitere Änderungen des Straßenraums eine höhere Wahrscheinlichkeit zur Geschwindigkeitsüberschreitung besteht. Trotz des ergänzenden Hinweisschildes "Schulweg" zusätzlich zum VZ 274-30 wurden hier überdurchschnittlich viele Verstöße festgestellt (ca. 10 %). Dies kann darauf hindeuten, dass die Straßenraumgestaltung einen Einfluss auf die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen hat.

Im Tempo-50-Bereich in der Adalbert-Stifter-Straße wurden bei den Messungen über 250 Stunden insgesamt 2 Verstöße festgestellt. Hieraus lässt sich schlussfolgern, dass vorhandene Straßenraumgestaltung bei Tempo 50 zu einem regeltreuen Verhalten führt.

Tabelle 3: Auswertung Geschwindigkeitsmessungen aus 2023

	Dauer in Stunden	Fahrzeuge absolut	Fahrzeuge /Stunde	Verstöße	Verstöße /Stunde	Verstöße /Fahrzeug
<b>Gesamtsummen</b>	<b>781,12</b>	<b>92.872</b>	<b>119</b>	<b>3.329</b>	<b>4,26</b>	<b>3,6%</b>
In Tempo/Zone 30	530,42	53.501	101	2.835	5	5%
in Tempo 50	250,7	39.371	157	494	2	1%

Quelle: Stadt Geretsried

### 3.4.4 Straßenraumgestaltung

Straßenräume haben stets direkten und indirekten Einfluss auf ihr Umfeld. Charakter und Zugschnitt der Straßen sind häufig so ausgelegt, dass prioritär der Kfz-Verkehr effizient abgewickelt wird. Allerdings erfüllen sie – außer der reinen Fortbewegung und Erschließung – viele weitere wichtige Funktionen und Nutzungsansprüche (z. B. Verweilen, Handel, Kinderspiel, Parken). Diese konkurrieren alle um den begrenzten Raum auf und neben der Straße. Die Gestaltung des Straßen- und Seitenraums entscheidet mit über Aufenthalts- und Umweltqualität und stellt so einen nicht unbedeutenden Standortfaktor bei der Wohn- als auch Gewerbestandortwahl dar. Die Aufteilung des Straßenquerschnitts und das infrastrukturelle Angebot an die unterschiedlichen Verkehrsmittel sowie auch die zugelassene Höchstgeschwindigkeit haben Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und letztlich Umweltbelastung.

Die untersuchten Hauptverkehrsstraßen in Geretsried weisen überwiegend eine eingeschränkte Verträglichkeit auf. Auf den in die Stadt führenden Hauptverkehrsachsen herrscht meist ein dichtes Verkehrsaufkommen. Entsprechend sind die Straßenräume auch baulich auf den Kfz-Verkehr ausgelegt, um diesen leistungsfähig abzuwickeln. Wobei dies in den Gewerbe- und Mischgebieten am Stadtrand eher weniger kritisch ist (z. B. Jeschkenstraße). Dagegen kommt die Kfz-Orientierung im dicht bebauten und belebten Innenstadtbereich und auf den Ringstraßen stärker zum

Ausdruck (z. B. Böhmerwaldstraße). Handlungsbedarf besteht insbesondere darin, das Angebot für den Radverkehr zu stärken (bestenfalls auf der Fahrbahn bei ggf. zu reduzierenden Geschwindigkeiten) und dadurch nach Möglichkeit auch den Kfz-Verkehr zu verlagern. Die Seitenräume sollten bessere Bedingungen für den Fußverkehr aufweisen, was durch mehr Raum, aber auch z. B. durch mehr Begrünung oder Möblierung erreicht werden könnte. Die hohe Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen kann durch vermehrte, sichere Querungshilfen oder auch kürzere Wartezeiten an den (Fußgänger-)Ampeln vermindert werden.

Abbildung 44: Beispiele für breite Straßenräume bei Tempo 50



Quelle: Planersocietät Böhmerwaldstraße, Jeschkenstraße

Die Wohnstraßen in Geretsried haben größtenteils eine auf die Bedürfnisse der umgebenden Wohnnutzung angepasste Geschwindigkeit (max. 30 km/h). Jedoch sind auch hier teilweise stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Strukturen vorhanden. Parken findet meist im Seitenraum oder am Straßenrand statt und nimmt viel Platz in Anspruch. Die Straßenräume sind eher karg als Kfz-Erschließung gestaltet und haben wenig Aufenthaltsqualität. Auch unterscheiden sich einige Straßenräume nicht von den Tempo-50-Bereichen (z. B. Abschnitt Richard-Wagner-Straße, Brahmsweg), andere wiederum nicht von den Verkehrsberuhigten Bereichen (Rübezahlstraße). Dies kann dazu führen, dass Verkehrsteilnehmende ihre Geschwindigkeit nicht entsprechend anpassen. Diese Annahme kann auch durch die Daten der Geschwindigkeitskontrolle gestützt werden. Insgesamt gesehen wirkt sich in den Wohnstraßen die Nachfrage nach Parkplätzen negativ aus, was die Straßen in ihrem Erscheinungsbild und teilweise auch in punkto Sicherheit (z. B. beim Queren) und Einschränkung der Seitenräume zum Schlechteren beeinflusst. Gestalterisch besteht Potenzial zur weiteren Aufwertung und auch bei Möglichkeiten zur Verbesserung des (Mikro-)Klimas (z. B. Verschattung durch Bäume, Entsiegelung von Flächen).

Abbildung 45: Beispiele für Straßenraumgestaltung bei Tempo 30 in Geretsried



Quelle: Planersocietät, Brahmweg, Rübenzahlstraße

In der Stadt Geretsried besteht eine Tempo-20 Zone (Egerlandstraße), Verkehrsberuhigte Bereiche (z. B. Tannenweg) und eine Fußgängerzone auf dem Karl-Lederer-Platz bereits mehrere Bereiche, an denen die Stadt eine Verkehrsberuhigung durchgeführt hat. Beispielsweise wurden der Karl-Lederer-Platz in den vergangenen Jahren von einem Parkplatz zu einer Aufenthaltsfläche umgestaltet.

Abbildung 46: Vorher-Nachher Karl-Lederer-Platz



Quelle: Stadt Geretsried

### 3.4.5 Ruhender Kfz-Verkehr (Parken)

Der ruhende Verkehr bzw. das Parken von Kfz ist eine wichtige kommunale Stellschraube der Verkehrsentwicklung sowie der Steuerung des Mobilitätsverhaltens. Dabei wird der ruhende Verkehr in zwei Bereiche unterschieden: Den öffentlichen Straßenraum (inklusive Bewohnerparken) sowie das Parken in öffentlichen und privaten Parkbauten (Tiefgaragen, Parkhäuser).

#### Parkraumangebot

Neben den Parkhäusern (z. B. Hallenbad, Karl-Lederer-Platz) bestehen im Stadtgebiet mehrere kostenlose öffentliche Parkflächen. Der Parkplatz Böhmerwiese befindet sich beispielsweise direkt am Karl-Lederer-Platz mit über 100 kostenlosen Parkplätzen, die den ganzen Tag genutzt werden können. Am Eisstadion und am Isarau Stadion gibt es ebenfalls Parkplätze, jeweils mit ca. 70 kostenlosen Stellplätzen an beiden Standorten. Auch am Waldfriedhof besteht die Möglichkeit, kostenlos zu parken.

Abbildung 47: Beispiele für öffentliche Parkplätze in Geretsried ohne Restriktionen



Quelle: Planersocietät, Böhmerwiese, Waldfriedhof

## Stellplatzsatzung

Neben dem Parken im öffentlichen Raum ist das Parken auf privatem Grund ein weiterer wichtiger Bestandteil des Parkraummanagements. Kommunen haben jedoch keine Regelungsmöglichkeiten für das Parken auf privatem Grund – außer über die kommunale Stellplatzsatzung. Diese kann für den Neubau und den Um-/Ausbau Richtzahlen für die Anzahl an Kfz-Stellplätzen und an Fahrradabstellplätzen sowie Minderungstatbestände (z. B. über eine gute ÖPNV-Anbindung, ein Mobilitätskonzept) definieren. Eine erste Stellplatzsatzung wurde in den 70ern des 20. Jahrhunderts erstellt. 2016 wurde im Bereich um den Karl-Lederer-Platz die (Kfz-)Stellplatzschlüssel pro Wohnung an die bayrische Regelung angeglichen.

## Gebühren und Höchstparkdauer

In einer Verordnung über die Parkgebühren im Innenstadtbereich hat die Stadt 2020 u. a. geregelt, dass die Höchstdauer am Karl-Lederer-Platz, im Hermann-Löns-Weg und im Martin-Luther-Weg 30 Minuten beträgt (Stadt Geretsried 2020). Im weiteren Stadtgebiet bestehen öffentliche Parkplätze mit einer Höchstdauer von zwei Stunden (z. B. Jahnstraße, Egerlandstraße). Halteverbotszonen sind vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen zu finden (u. a. in der Böhmerwaldstraße), ansonsten ist das Parken am Straßenrand möglich.

Abbildung 48: Beispiele für öffentliche Parkplätze in Geretsried mit begrenzter Parkdauer



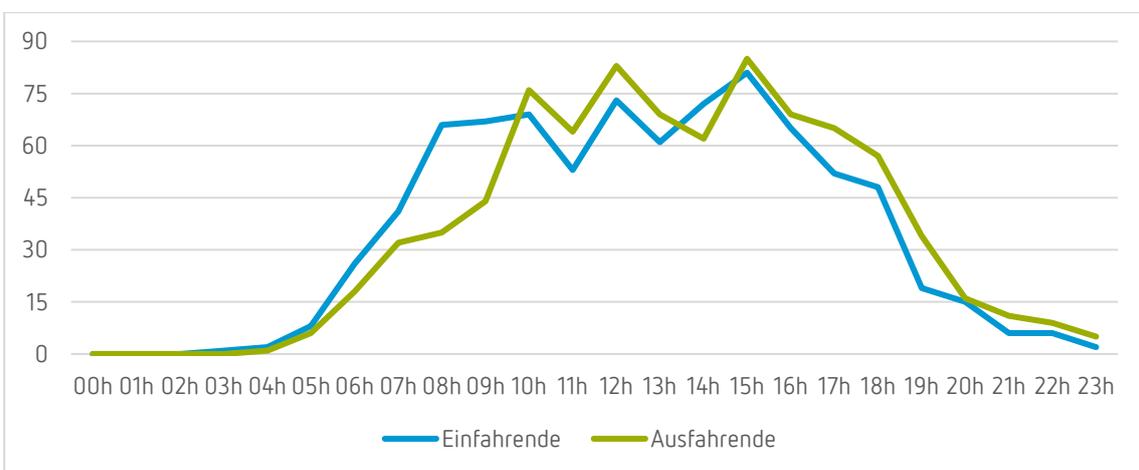
Quelle: Planersocietät, Jahnstraße, Egerlandstraße

Im Zuge der Umgestaltung des Karl-Lederer-Platzes zur Fußgängerzone wurde in der Stadtmitte eine Tiefgarage mit 217 kostenpflichtigen Parkplätzen errichtet. Die Gebühr beträgt einen Euro pro Stunde, mit einem Tagesmaximum von 12 Euro. Eine weitere bedeutende Parkmöglichkeit im Stadtteil Gartenstadt ist das 2021 eröffnete Parkdeck an der Adalbert-Stifter-Straße beim Hallenbad, das 231 kostenpflichtige Parkplätze, darunter 12 mit Ladesäulen, bietet. Hier stehen nicht nur Parkmöglichkeiten für das Hallenbad und die Sportstätten in der Nähe zur Verfügung, sondern auch für die Schulen und die Besucher des Stadtwaldes. Im Vergleich zu anderen Städten in ähnlicher Größe in Bayern liegt Geretsried mit den Kosten pro Stunde im unterdurchschnittlichen Bereich. Dies ist potenziell hilfreich, falls Bemühungen angestrebt würden, das Parken stärker vom öffentlichen Raum in die Parkbauten zu verlagern.

### Auslastung und Nachfragesituation

Bei einer Analyse der Auslastung der Parkgarage am Karl-Lederer-Platz zeigt sich, dass diese besonders von Nutzern bevorzugt wird, die eine Parkdauer von unter 60 Minuten benötigen. Fast die Hälfte aller Parkvorgänge dauert sogar weniger als 30 Minuten. Die Auswertung einer spezifischen Tagesganglinie (vgl. Abbildung 49) verdeutlicht, dass die meisten Einfahrten in der Stunde von 15 bis 16 Uhr erfolgen, gefolgt von den Zeiträumen 12 bis 13 Uhr und 7 bis 10 Uhr. Im Hinblick auf die Ausfahrten zeigt sich eine etwas andere Dynamik. Der Höhepunkt liegt ebenfalls in der Stunde von 15 bis 16 Uhr, aber ein signifikanter Anstieg findet erst in der Stunde von 9 bis 10 Uhr statt. Dies legt nahe, dass die Nutzung am Nachmittag hauptsächlich auf Kurzzeitparken für Besorgungen beschränkt ist, während die Parkvorgänge morgens auch von Berufstätigen in Anspruch genommen werden.

Abbildung 49: Tagesganglinie der Parkgarage am Karl-Lederer-Platz vom Dienstag, den 12.09.2023



Quelle: Eigene Darstellung nach Daten von

### Fazit

In Geretsried besteht somit eine Vielzahl an Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum und in Parkbauten sowie Ansätze zur Bewirtschaftung. Die Geretsrieder Parkgebühren sind insgesamt günstig und für die Stadtgröße durchaus angemessen. Das Bewirtschaftungs- und Gebührensystem dient vor allem der Lenkung des Parkaufkommens und soll für entsprechende Nachfragesteuerung und Umschlagshäufigkeiten sorgen. Das Konzept ist an sich dafür stimmig aufgebaut; im inneren Kernstadtbereich kostet das Parken mehr und ist meist zeitlich begrenzter als in den weiter entfernten Randbereichen der Innenstadt.

## 3.4.6 Zukünftige Mobilitätsformen und alternative Antriebe

Emissionsarme Antriebe tragen wesentlich zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bei. Auch politisch ist das Themenfeld längst aufgegriffen worden und wird aktiv vorangetrieben. Die Elektromobilität stellt im Vergleich zu synthetischen Kraftstoffen bei den emissionsarmen Antrieben aufgrund ihrer vergleichsweise hohen Energieeffizienz und fortgeschrittenen Marktreife die wichtigste Technologie dar. Die batteriegestützte Elektromobilität ist momentan die am weitesten entwickelte und präsenteste alternative Antriebsform. Neben dem Ziel, den MIV-

Anteil im Modal Split durch Verlagerungen auf den Umweltverbund nachhaltig zu reduzieren, ist die Förderung der Elektromobilität ein weiterer Handlungsschwerpunkt. Für die Elektromobilität als klimafreundliche Antriebstechnologie sind die Nutzung und der Ausbau der erneuerbaren Energien notwendig. Denn nur so kann die CO<sub>2</sub>-Neutralität im Fahrzeugbetrieb erreicht werden. Die Ausweitung der Elektromobilität unterstützt neben dem Aspekt der Reduzierung der (lokalen) Luftschadstoffemissionen auch die Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmemissionen bei geringen Geschwindigkeiten bis zu 30 km/h. Allerdings besteht dadurch auch ein erhöhtes Unfallrisiko für den Fuß- und Radverkehr im Mischverkehr. In Deutschland betrug die Anzahl der rein elektrisch betriebenen Kfz im Jahr 2020 136.637, im Jahr 2021 309.083 (ein Plus von ca. 126 % gegenüber dem Vorjahr) und im Jahr 2022 dann 618.460 (ein Plus von ca. 100 % gegenüber dem Vorjahr). Somit stieg der Anteil der rein elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in Deutschland binnen zwei Jahren um ca. 350 %. Auch im Vergleich der Neuzulassungen zwischen Pkw mit Verbrennungsmotor und rein elektrisch betriebenen Pkw ist eine klare Tendenz zu erkennen. Während der Verbrennungsmotor zwischen 2019 und 2021 von 3.289.624 auf 1.497.034 Neuzulassungen sank, stiegen diese bei den rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen von 63.281 auf 355.961. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge sukzessiv steigt (wobei es infolge politischer Entscheidungen zur Förderung von E-Autos immer wieder auch zu einem Einbruch der Verkaufszahlen kommen kann) und dementsprechend die Ladeinfrastruktur ausgebaut werden muss. Auch in der Stadt Geretsried ist diese Entwicklung bereits zu beobachten. Bis dato stehen in Geretsried ca. 20 öffentliche Ladestationen 7 für das Laden von Kfz und 14 für das Laden von Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor. Die Errichtung von Ladesäulen wurde über das Bayerische Ladeinfrastrukturförderprogramm der Staatsregierung gefördert. Ergänzt werden diese durch private Betreiber, bei denen das Laden zu Ladenöffnungszeiten möglich ist (z. B. in der Böhmerwaldstraße).

Abbildung 50: Übersicht E-Ladesäulen im Stadtgebiet



Quelle: <https://geoportal01.ktgis-hosting.de/geretsried/?Karte=Karte6>

### 3.4.7 Kfz-Verkehr Stärken, Schwächen und Potenziale

- + Ein Großteil des Kfz-Verkehrs kann über die Bundesstraße, Staatsstraße und Kreisstraße abseits sensibler Siedlungsbereiche geführt werden.
- + Die Gewerbestandorte sind ohne große Belastungen der Wohnbevölkerung erreichbar.
- + Viele Wohnstraßen sind verkehrsberuhigt (Tempo 30/verkehrsberuhigte Bereiche).
- + Eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen in der neuen Mitte ist vorhanden.
- + Parkgebührenverordnung und Stellplatzsatzung zur Steuerung des ruhenden Verkehrs sind vorhanden.
- + Das Straßennetz ermöglicht einen guten Verkehrsfluss, der auf kurzen Abschnitten einen gesättigten Zustand erreicht.
- + Es sind bereits kommunale Ladesäulen für Elektromobilität vorhanden.
- + Es sind Ansätze eines Führungskonzepts für den Lkw-Verkehr ausgedacht.
- Kfz-Verkehr ist im Straßenraum dominierend und stellt für anderen Verkehrsarten eine Barriere dar.
- Zulässige Kfz-Geschwindigkeit ist durch die Straßenraumgestaltung teilweise nicht zu erkennen (z. B. breite Fahrbahnen bei Tempo 30).

- Derzeit fehlt es an Sharing-Angeboten.
- Hoher Kfz-Anteil aufgrund fehlender, attraktiver Alternativen.
- Straßenräume sind in der Regel sehr breit, meist um die 7,5m Fahrbahnbreite. Der Straßenraum ist teilweise auch breiter als 20 m.

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

- o Straßenräume haben durch die teils sehr breiten Straßenräume Potenzial für Verbesserung des Mikroklimas und zur Förderung der Nahmobilität
- o Autoverzicht ermöglichen und Umdenken anregen: attraktive Alternativen bieten (ÖPNV, Rad, Car-Sharing, Mobilitätsmanagement etc.).
- o Verkehrsberuhigung weiter forcieren (z. B. Geschwindigkeitsreduzierung, Gestaltung, Regelung Lieferverkehr); ggf. Verkehrslenkung und Einbahnstraßen überdenken und Möglichkeiten suchen, den (Durchgangs-)Verkehr stärker zu verlagern.

### 3.5 Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, vorhandene Ressourcen und die bestehende Verkehrsnachfrage effizient zu nutzen – im Gegensatz zum klassischen Ausbau von Verkehrsinfrastruktur. Es umfasst vielfältige Ansätze, die an die jeweilige Situation angepasst und auf unterschiedlichen Ebenen eingesetzt werden können. Im Zentrum stehen die gezielte Aufbereitung von Informationen und die Koordination der Mobilitätsbedürfnisse der Zielgruppen. Den Mitgliedern der Zielgruppe soll aufgezeigt werden, welche Mobilitätsmöglichkeiten zur Verfügung stehen und wie eine stadt- und sozialverträgliche Nutzung aussehen kann. Öffentlichkeitsarbeit ist dabei oft eng mit dem Mobilitätsmanagement verbunden, kann aber auch als eigenständiges Aufgabenfeld betrachtet werden, da beide Ansätze oft ähnliche Ziele verfolgen.

Mobilitätsmanagement-Maßnahmen lassen sich in die folgenden vier Bereiche gliedern:

- Kommunales Mobilitätsmanagement
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Mobilitätsmanagement weiterer Akteure

In Geretsried fehlen bislang umfassende und ganzheitliche Konzepte für ein Mobilitätsmanagement in den drei wesentlichen Bereichen (Kommune, Betriebe, Schulen). Die Gespräche mit den Akteuren zeigen, dass einzelne Maßnahmen existieren, diese jedoch meist aus isolierten Interessen oder spezifischen Beweggründen hervorgehen, ohne in ein übergeordnetes Konzept eingebunden zu sein.

Auf kommunaler Ebene wird der Wunsch nach einer effizienteren Steuerung der Mobilitätsbedürfnisse durch die Beauftragung des vorliegenden, verkehrsmittelübergreifenden Verkehrskonzepts konkretisiert. Die Stadtverwaltung erkennt die Notwendigkeit einer zentralen Koordination, um Verkehrsbelastungen systematisch zu verringern. Eine solche, übergreifende Steuerungsfunktion ist derzeit im Rathaus nicht etabliert, obwohl sie im Rahmen des Kommunalen Mobilitätsmanagements eine Dachfunktion für unterschiedliche Interessenbereiche übernehmen könnte. Auch die Mobilitätsbedürfnisse des Tourismus sollen laut Akteursgesprächen stärker in das Konzept integriert werden.

In den Schulen gibt es bislang kein systematisches Mobilitätsmanagement. Einige Ansätze wie die Regelungen für das sogenannte „Elterntaxi“ wurden jedoch erprobt und eingeführt. Diese rein ordnungsrechtliche Maßnahme wird allerdings nicht durch weitere aktivierende, nicht-investive Elemente ergänzt, die in einem Gesamtkontext zusammenwirken könnten. Es wurde auch berichtet, dass diese Regelung bei Eltern nur begrenzt auf Akzeptanz stößt.

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement ist zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme nicht vorhanden. Weder in Einzelunternehmen noch auf Verbandsebene existieren systematische Ansätze, und Maßnahmen wie Fahrgemeinschaften oder Jobtickets sind meist auf private Initiative oder Einzelaktionen beschränkt. Ein „Mobilitätsfest“ vor der Corona-Pandemie wurde zwar als positiver

Impuls genannt, jedoch verfolgte es unterschiedliche Ziele zwischen wirtschaftlichen Aspekten und Mobilitätsförderung.

Weitere Akteure mit Mobilitätsmanagementansätzen sind im Stadtgebiet nicht zu erkennen. Als bedeutender Akteur ist der Münchner Verkehrsverbund zu nennen. Der MVV ist im Begriff, sich von einem reinen Verkehrsverbund, der Verkehrsleistungen mit Bus und Bahn anbietet, zu einem Mobilitätsdienstleister zu entwickeln, der grundsätzlich immer stärker die gesamte Wegeketten von Haustür zu Haustür beauskunftet, abrechnet und durch eigene Verkehrsangebote abseits von Bus und Bahn anbieten kann, z. B. Tretroller oder Bike- und Carsharing. Als Anbieter attraktiver Alternativen zum privaten Pkw kann der MVV potenziell Partner von Mobilitätsmanagementaktionen sein. Der MVV ist in Geretsried allerdings bisher nur unterdurchschnittlich präsent. Weitere Anbieter, die Mobilitätsmanagementmaßnahmen unterstützen könnten, z. B. Carsharing-Anbieter oder Organisationen sind nicht bekannt.

Eine stringente Öffentlichkeitsarbeit kann eine solide Grundlage für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement schaffen. In Geretsried wird Presse- und Öffentlichkeitsarbeit betrieben, die aktuelle städtische Themen über klassische und soziale Medien aufbereitet und verbreitet. Auch Mobilitäts- und Verkehrsinhalte werden dabei behandelt. Es fehlt jedoch an einer kontinuierlichen, strukturierten und gezielten Vermittlung von Mobilitätsinformationen. Die Stadt unterhält einen Internetauftritt, der in der Rubrik „Verkehr“ ein statisches Informationsangebot bereithält, ohne auf weitere Partner und Informationen zu verlinken. Dynamische, aktuelle Inhalte zum Verkehrsgeschehen fehlen auf der Webseite.

- + Die Ansprache ist aktuell bereits über unterschiedliche Kanäle möglich. Es besteht ein eigener Social-Media-Kanal mit eigenständiger Betreuung.
- Aktuell sind keine Ansätze zum Mobilitätsmanagement zu sehen und keine Ansätze zu einer systematischen, aktuellen und zielgerichteten Öffentlichkeitsarbeit im Teilbereich Mobilität/ Verkehr
- o Zukünftiges Steuerungspotenzial unter eindeutiger Zielsetzung heben

## 4 Ziele für eine zukunftsweisende Mobilität

Für die Stadt Geretsried zeichnet sich in den kommenden Jahren ein breites Spektrum an Herausforderungen im Verkehr ab – sowohl auf lokaler als auch auf regionaler und überregionaler Ebene. Unterschiedliche Entwicklungen müssen in Geretsried konkret und passgenau umgesetzt werden. Gesellschaftliche Veränderungen erfordern neue Mobilitätsangebote und beeinflussen diese teilweise gegenseitig. So zeigt sich unter anderem ein Trend zu veränderten Alltagsabläufen, zum Beispiel durch flexible Arbeitsmodelle, die mehr zeitliche und räumliche Freiheit bieten. Auch die Auswirkungen des demografischen Wandels treten immer deutlicher zutage.

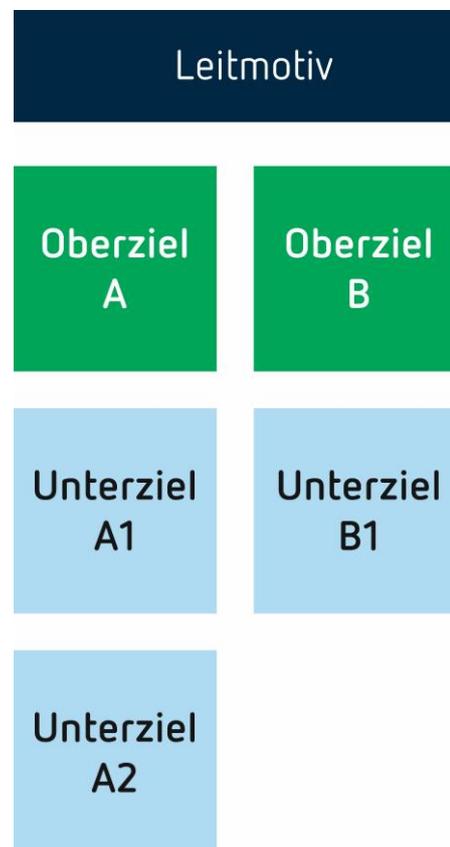
Diese lokalen Herausforderungen im Verkehr stehen im Kontext gesetzlicher Rahmenbedingungen auf Bundesebene und den Verkehrszielen des Landes. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden und Geretsried fit für die Zukunft der Mobilität zu machen, entwickelt die Stadt ein wegweisendes Mobilitätskonzept. Das darauf basierende Maßnahmenkonzept soll dabei die heutigen Gegebenheiten berücksichtigen und gleichzeitig anpassungsfähig für kommende Entwicklungen sein.

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme und -analyse sowie der intensiven Beteiligung der Bevölkerung wurde ein differenziertes Zielkonzept erarbeitet. Es formuliert und konkretisiert die grundsätzlichen Aussagen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Geretsried und wurde in Bauausschuss am 12.2.2024 beschlossen. Das Zielkonzept soll dabei unterstützen, zukünftige Projekte mit einem definierten Orientierungsrahmen abzugleichen und dabei knappe finanzielle und personelle Ressourcen zielgerichtet einzusetzen.

Das Zielkonzept hat folgenden Aufbau: Übergeordnet gibt es im Zielkonzept ein Leitmotiv. Dieses setzt mit vier Oberzielen bzw. Zielfeldern den inhaltlichen Rahmen für das zukünftige verkehrspolitische Handeln im Sinne des Mobilitätskonzepts. Diese vier Oberziele bzw. Zielfelder stehen gleichberechtigt nebeneinander, d. h. sie sind von gleichrangiger Bedeutung. Sie behandeln alle für die Stadt Geretsried wesentlichen aktuellen und zukünftigen Themen aus den Bereichen Verkehr und Mobilität, bei denen Verbesserungen angestrebt werden, und verdeutlichen gleichzeitig Schnittstellen zu weiteren Disziplinen, wie der Stadtplanung. Die Oberziele werden weiterhin durch jeweils drei bis vier Unterziele ausgestaltet, die sie thematisch konkretisieren (vgl. Abbildung 51).

Auf Grundlage dieses Zielkonzepts erarbeitet das Mobilitätskonzept Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, wie die hier aufgestellten Ziele erreicht werden sollen.

Abbildung 51: Aufbau des Zielkonzepts



Darstellung: Planersocietät

**Geretsried: gemeinsam nachhaltig mobil** steht als strategisches Leitmotiv über den Zielen des Mobilitätskonzepts. Dieses Leitmotiv stellt in Aussicht, dass in Geretsried in Zukunft alle gleichberechtigt, nachhaltig ihr Ziele erreichen können, und dies bei einer Vielzahl an Mobilitätsoptionen. Aufgabe der nächsten Jahre ist es, Vorhaben und Projekte mit diesem Zielkonzept abzugleichen und zu erkennen, wie der einzelne Beitrag zur Zielerreichung ist. Vor diesem Hintergrund werden mit dem Mobilitätskonzept die Ziele verfolgt, die abschließend in Abbildung 52 entsprechend der obenstehenden Systematik dargestellt werden.

Abbildung 52: Beschlossenes Zielkonzept

<b>Geretsried: gemeinsam nachhaltig mobil</b>			
<b>Förderung einer Mobilität für alle</b> A	<b>Stärkung der aktiven Mobilitätsformen</b> B	<b>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</b> C	<b>Überregionale Verkehrsanbindungen verbessern</b> D
Verkehrssicherheit und subjektive Sicherheit erhöhen A 1	Fußverkehr als Basismobilität B 1	Attraktives innerstädtisches Angebot für den ÖPNV schaffen C 1	Zusammenarbeit in der Region weiter ausbauen D 1
Ausbau der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum A 2	Stärkung des Radverkehrs in all seinen Facetten B 2	Steigerung des ÖPNV-Angebots C 2	Bessere Verbindung in die Umgebung mit dem ÖPNV und dem Rad D 2
Verkehrsräume als Lebensräume gestalten A 3	Minimierung der Umweltbelastungen B 3	Stadtentwicklung und Verkehrswende gemeinsam denken C 3	Sicherung der regionalen Erreichbarkeit und verträgliche Abwicklung der Individual- und Wirtschaftsverkehre D 3
Mobilitätsmanagement breiter aufstellen A 4			Inter- und Multimodale Verkehrsangebote anbieten D 4

## 5 Handlungsfelder und Maßnahmen

Basierend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie insbesondere den erarbeiteten Zielen leiten sich die nachfolgend dargestellten Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts ab. Insgesamt wurden fünf **Handlungsfelder** definiert:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Kfz-Verkehr
- Querschnittsthemen

Die Handlungsfelder wurden in der Ausarbeitung grundsätzlich nicht isoliert betrachtet, sondern greifen ineinander: So existieren oftmals Synergieeffekte und Abhängigkeiten zwischen den Handlungsfeldern und den jeweiligen Maßnahmen, die sich auch inhaltlich ver- oder überschneiden können. In Einzelfällen kann es sein, dass Maßnahmen unterschiedlicher Handlungsfelder in Teilaspekten/-ausprägungen miteinander konkurrieren, sei es räumlich oder im Ansprechen unterschiedlicher Zielgruppen. Dies muss in späteren Planungsprozessen entsprechend berücksichtigt werden.

Für die einzelnen Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts wurden Maßnahmenfelder mit programmatischen Ansätzen sowie zum Teil auch konkreten Einzelmaßnahmen für die Stadt Geretsried entwickelt, die nachfolgend in Form von Maßnahmensteckbriefen dargestellt werden.

Die Maßnahmensteckbriefe sind wie folgt aufgebaut: ein **Anlass**, in dem die Problemstellung und die Notwendigkeit des Maßnahmenfelds für die Stadt Geretsried begründet werden, sowie die Aufzählung von **Maßnahmen, Bausteinen und Ansätzen**. Im jeweiligen **Steckbriefkopf** des Maßnahmenfelds werden der Zielbezug, die zeitliche Umsetzung, die Einflussmöglichkeit der Stadt Geretsried, eine Grobkostenschätzung sowie Schlüsselmaßnahmen des Maßnahmenfelds dargestellt.

## Zielbezug

Der Zielbezug im Steckbriefkopf zeigt an, auf welche Oberziele des beschlossenen Zielkonzeptes das jeweilige Maßnahmenfeld positiven Einfluss hat. Hierbei wird unterschieden zwischen starkem Einfluss, indirektem bzw. mittlerem Einfluss und geringem bis keinem Einfluss auf das Oberziel.

Tabelle 4: Bewertung Zielbezug

<b>Starker Einfluss</b>	
<b>Indirekter/Mittlerer Einfluss</b>	
<b>Geringer/kein Einfluss</b>	

## Zeitliche Umsetzung

Bei der zeitlichen Umsetzung wird der angestrebte Umsetzungszeitpunkt des Maßnahmenfelds definiert. Hierbei wird zwischen „kurzfristigen und mittelfristigen Maßnahmen“, „langfristigen Maßnahmen“ und als sogenannten „Daueraufgabe“ unterschieden. Bei vielen Maßnahmen muss mitunter ein langfristiger Planungs- und Abstimmungsprozess einbezogen werden.<sup>4</sup>

Tabelle 5: Bewertung zeitliche Umsetzung

<b>Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen</b>		Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen sind Maßnahmen, die zügig angegangen werden können. Anders als bei den Sofortmaßnahmen sind hier jedoch Bau- und Planungsphasen zu beachten, die allerdings innerhalb der nächsten Jahre (~ 5) abgeschlossen sind und eine Umsetzung bis Ende 2030 erfolgen kann.
<b>Langfristige Maßnahmen</b>		Langfristige Maßnahmen sind eher perspektivische Vorhaben, die meist mit größeren, baulichen Veränderungen einhergehen. Einige dieser Maßnahmen bedingen auch Entwicklungen, deren Umsetzung aktuell noch nicht abzusehen sind. Mit einer Umsetzung ist tendenziell bis 2035 (+) zu rechnen.
<b>Daueraufgaben</b>		Als Daueraufgabe werden Maßnahmen bezeichnet, die meist kurzfristig begonnen werden können, jedoch nicht zu einem Zeitpunkt abgeschlossen sind, weil diese eine Regelmäßigkeit erfordern oder wiederkehrend sind und auch über den Zielhorizont 2035 hinausgehen.

## Einflussmöglichkeit der Stadt

Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Geretsried sind in gering, mittel und hoch gegliedert. Die Einflussmöglichkeiten sind z. B. im Maßnahmenfeld A2 „Attraktive Gehwege“ als hoch einzuschätzen, da dieses Maßnahmenfeld größtenteils im Handlungsbereich der Stadt liegt, während die Einflussmöglichkeiten der Stadt beim Feld ÖPNV als gering einzustufen sind, da die Stadt hierbei u. a. auf eine Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen angewiesen ist.

<sup>4</sup> Einige große Infrastrukturprojekte werden voraussichtlich, trotz Einstufung als „bis 2035“, auch erst später realisiert werden können.

Tabelle 6: Bewertung Einflussmöglichkeit der Stadt

gering	
mittel	
hoch	

### Grobkostenschätzung

Die Grobkostenschätzung gibt eine Einschätzung darüber, ob eine geringe ( $\leq 100.000 \text{ €}$ ), mittlere ( $\leq 1.000.000 \text{ €}$ ) oder hohe ( $>1.000.000 \text{ €}$ ) Investition für die Umsetzung des Maßnahmenfelds benötigt wird. Hierbei muss jedoch betont werden, dass diese insbesondere bei baulichen Vorhaben schwer abschätzbar sind und von den hier dargestellten Werten abweichen können. Berücksichtigt wurden dabei auch nicht eventuell abrufbaren Fördermöglichkeiten und Fremdfinanzierungsanteile. Sich möglicherweise ergebende, indirekte Auswirkungen auf andere Kosten oder auf die Mobilitätskosten privater Haushalte wurden nicht mit einbezogen. Die Einstufung erfolgt (ohne Gewähr) auf Grundlage der derzeitigen bekannten Detailtiefe und üblichen Kostensätze. Angegeben sind die voraussichtlichen Gesamtkosten bis zur Realisierung, bei Daueraufgaben die jährlich anfallenden Ausgaben.

Tabelle 7: Bewertung Grobkostenschätzung

gering	
mittel	
hoch	

### Schlüsselmaßnahmen

Projekte mit Strahlkraft sind ausgewählte Projekte, die mit einer Umsetzung einen besonderen Nutzen versprechen. Diese Projekte sind in den Steckbriefen mit einem Schlüssel gekennzeichnet. Auf sie sollte besonderes Augenmerk gelegt werden.

Tabelle 8: Maßnahmenübersicht je Handlungsfeld

Nr.	Maßnahmenfeld	Einzelmaßnahmen	Verortete Maßnahme	Schlüsselmaßnahmen
A	Fußverkehr			
A1	Netzplanung für den Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung von Fußverkehrsachsen</li> <li>Schließung von Netzlücken und Behebung von Konfliktstellen</li> <li>Umsetzung Schulwegsicherungskonzept</li> <li>Bespielung von Fußwegen</li> <li>Einführung eines Wegweisungssystems</li> </ul>	x	x

Nr.	Maßnahmenfeld	Einzelmaßnahmen	Verortete Maßnahme	Schlüsselmaßnahmen
A2	Allgemeine Fußverkehrsförderung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementierung der Fußverkehrsbelange</li> <li>Verbindliche Definition von Qualitätsstandards auf Haupt- und Nebenachsen</li> <li>Umgestaltung von Straßenräumen zu Gunsten des Fußverkehrs</li> <li>Trennung Rad- und Fußverkehr</li> <li>Reduzierung von Hindernissen</li> <li>Verschattung und Klimaanpassung</li> <li>Pflege und Unterhalt der Wege</li> </ul>		
A3	Querungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung von vorhandenen Querungsanlagen</li> <li>Querungen an Lichtsignalanlagen</li> </ul>	x	x
A4	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berücksichtigung der Barrierefreiheit im Längsverkehr</li> <li>Barrierefreiheit an gesicherten Querungen</li> </ul>		
A5	Wege zum ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>Querungshilfen an Haltestellen</li> <li>Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen</li> <li>Ganzheitliche Beleuchtung</li> <li>Wegweisung</li> <li>Einrichtung von Sitzgelegenheiten</li> </ul>		
<b>B</b>	<b>Radverkehr</b>			
B1	Radverkehrsförderung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrradfreundliche Kommune</li> <li>Organisatorische Rahmenbedingungen</li> <li>Politische Zielsetzung</li> <li>Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringenten Konzeptes</li> </ul>		x
B2	Netzplanung für den Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beschluss eines Zielnetz für den Radverkehr</li> <li>Verbindliche Definition von Qualitätsstandards auf Haupt- und Nebenachsen</li> <li>Identifizierung von Netzlücken</li> </ul>	x	x
B3	Fahrradfreundliche Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Radverkehrsinfrastruktur entlang der Hauptverbindung ausbauen</li> <li>Markierungsarbeiten</li> <li>Einsatz von Piktogrammketten</li> <li>Trennung Fuß- und Radverkehr</li> <li>Einrichtung von Fahrradstraßen</li> <li>Fahrbahnbelag</li> <li>Beleuchtung</li> <li>Pflege und Unterhalt</li> </ul>		(X Hauptverbindung in E1)
B4	Regionale Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interkommunale Radwege ausbauen</li> <li>Beschilderung touristischer Routen/ Förderung des Radtourismus</li> </ul>		
B5	Qualifizierung von Knotenpunkten für den Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufgeweitete Radaufstellstreifen</li> <li>Roteinfärbung von Einmündungen</li> <li>Qualitätssteigerung an Kreuzungen</li> </ul>		x

Nr.	Maßnahmenfeld	Einzelmaßnahmen	Verortete Maßnahme	Schlüsselmaßnahmen
B6	Radabstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung neuer Abstellanlagen</li> <li>• Lastenradstellplätze</li> <li>• Qualität der Abstellanlagen</li> </ul>		
B7	Service für den Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bett+Bike-Unterkunft</li> <li>• Rad-Servicestationen</li> <li>• Wegweisung</li> <li>• Führung an Baustellen</li> <li>• Systematik zur Erweiterung der Serviceangebote</li> <li>• Etablierte nicht-investive Maßnahmen</li> <li>• Zählstellen</li> </ul>		
<b>C ÖPNV</b>				
C1	Anpassung des Stadtbuskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Passgenaue Abstimmung Stadtbus, Regionalbus, X-Bus und Bahn</li> <li>• Überarbeitung der Feinerschließung</li> <li>• Verlegung von Haltestellen</li> <li>• Kontrolle und Evaluation der Leistung</li> </ul>		x
C2	Attraktive Verbindungen ins Umland	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S 7-Verlängerung</li> <li>• X-Bus Angebot und Regionalbusse</li> <li>• Zusammenarbeit mit Wolfratshausen stärken</li> </ul>		
C3	Mobilitätspunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definition von Mobilitätspunkten</li> </ul>	x	
C4	Umfassende Information und Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Informationsstelle</li> <li>• Kommunikation</li> </ul>		
C5	Ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur im ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erscheinungsbild</li> <li>• Aufwertung von Haltestellen</li> <li>• Verbesserungen im Fahrablauf</li> </ul>		
<b>D Kfz-Verkehr</b>				
D1	Weiterentwicklung des Straßennetzes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierung und Vereinfachung von Verkehrsgeschwindigkeiten</li> <li>• Ausweitung Verkehrsberuhigte Bereiche</li> <li>• Ausweitung streckenbezogene Tempo 30</li> <li>• Leistungsfähige Infrastruktur an anbaufreien Straßen</li> <li>• Attraktives Hauptstraßennetz</li> <li>• Schließung von Netzlücken</li> <li>• Optimierung von Knotenpunkten</li> </ul>	x	
D2	Umgestaltung überbreiter Straßenräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestandsanalyse</li> <li>• temporär Straßenraumgestaltung (Verkehrsversuche)</li> <li>• Umgestaltungsfahrplan</li> </ul>		

Nr.	Maßnahmenfeld	Einzelmaßnahmen	Verortete Maßnahme	Schlüsselmaßnahmen
D3	Organisation des Ruhen- den Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung einer Parkraumstrategie</li> <li>Struktur der Parkraumbewirtschaftung</li> <li>Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>		
D4	Liefer- und Wirtschafts- verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bindende LKW-Routen</li> <li>Koordination der Ansiedlung von Betrieben und Un- ternehmen</li> <li>Lieferzonen für Kurier-, Express-, Paketdienstleister</li> <li>Lieferverkehre koordinieren, Synergien nutzen</li> <li>Kontrolle Lieferverkehr Fußgängerzone</li> </ul>		
<b>E Querschnittsthemen</b>				
E1	Starke Hauptver- bindung in der Kern- stadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Priorisierung des Umweltverbunds</li> </ul>	x	x
E2	Elektromobi- lität strate- gisch gestal- ten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Netzwerk E-Mobilität</li> <li>Ladepunkte öffentlich/privat</li> <li>Städtischer Fuhrpark</li> <li>E-Mobilität im Radverkehr</li> </ul>		
E3	Dachmarke Information und Kommu- nikation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personelle Ressourcen für die Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>Dachmarke für die Mobilität in Geretsried</li> <li>Informationsaufbereitung</li> <li>Mobilitätserziehung</li> </ul>		
E4	Kommunales Mobilitäts- management	<ul style="list-style-type: none"> <li>Koordination aller Maßnahmen des Mobilitätsma- nagement</li> <li>(Betriebliches) Mobilitätsmanagement für die Stadt- verwaltung</li> <li>Zertifizierung der Stadtverwaltung</li> <li>Ansprechpartner für Bürgerinnen und Bürger</li> <li>Mobilitätsfeste und Aktionstage</li> </ul>		
E4.1	Betriebliches Mobilitäts- management	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorbildrolle der Stadt(verwaltung)</li> <li>Austausch/ Runder Tisch</li> <li>Informationsangebot und -aufbereitung</li> </ul>		
E4.2	Schulisches Mobilitäts- management	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung des Schulwegesicherheitskonzepts</li> <li>Abstimmungsrunde</li> <li>Öffentlichkeitsarbeit Hol- und Bringzone</li> </ul>		
E5	Sharing-An- gebote aus- bauen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einführung eines Car-Sharing-Angebot</li> <li>Einführung eines Bike-Sharing-Angebot</li> <li>Stadt als Ankerkunde</li> <li>Ridesharing / Mitfahrerangebote prüfen</li> </ul>		
E6	Optimierung der Ver- kehrssicher- heitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Qualifizierung vorhandener Stelle in der Verkehrs- planung</li> <li>Geschwindigkeitsüberprüfung und Dialogdisplays</li> </ul>		

Nr.	Maßnahmenfeld	Einzelmaßnahmen	Verortete Maßnahme	Schlüsselmaßnahmen
E7	Evaluationskonzept erstellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung nachhalten</li> <li>• Kenngrößen benennen</li> <li>• zyklisch erheben</li> </ul>		
E8	Kleinmaßnahmen, schnelle Mängelbehebung, Instandhaltung und Reinigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quick-Wins heben</li> <li>• Erfolge Kommunizieren</li> </ul>		

## 5.1 Maßnahmen Fußverkehr

Städte, in denen viel zu Fuß gegangen wird, gelten als besonders lebenswert, denn Fußverkehr ist emissionsfrei, leise und benötigt vergleichsweise wenig Platz. Gleichzeitig ist Zufußgehen kostenlos, gesund und sichert eine selbstständige Mobilität.

Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung. Damit in Geretsried mehr Personen zu Fuß gehen, benötigt es ein Umfeld, in dem alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß erledigt werden können. Der Fußverkehr ist Basismobilität, da jeder Weg zu Fuß beginnt. Daher können barrierefreie, sichere und kurze Wege nicht nur Effizienz und Attraktivität des Fußverkehrs erhöhen, sondern auch die des Umweltverbunds steigern.

Für den Fußverkehr werden – aufbauend auf den Analysen und Beteiligungsrückläufen – Verbesserungen und Handlungsempfehlungen insbesondere im Hinblick auf die Schaffung durchgängiger, barrierearmer und sicherer Gehwegnetze sowie attraktiver, öffentlicher Räume aufgezeigt.

Maßnahmenfelder im Fußverkehr:

- Definition von Fußverkehrsachsen
- Fußverkehrsfreundliche Straßenräume
- Sichere und attraktive Querungen
- Barrierefreies Geretsried
- Wege zum ÖPNV



## A1 – Netzplanung für den Fußverkehr

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p>	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p>	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p>	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p>
<p>Zeitliche Umsetzung</p>	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p>	<p>Grobkostenschätzung</p>	

### Problemstellung/Anlass

Ein engmaschiges Fußwegenetz ist von zentraler Bedeutung, damit kurze Wege gelaufen und nicht gefahren werden. Zur Realisierung der fußverkehrsfreundlichen Stadt gilt es, fußverkehrsfreundliche Denkweisen und Standards im planerischen Alltag zu implementieren. Eine sichere und intuitive Fußverkehrsinfrastruktur ist von großer Bedeutung, da sie nicht nur die Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger fördert, sondern insbesondere auch die eigenständige Mobilität von Kindern, Jugendlichen und älteren Personen unterstützt. Durch die Entwicklung durchgängiger Fußverkehrsachsen können Ressourcen gezielt eingesetzt werden, was dazu beiträgt, den Fußverkehr in Geretsried stärker zu fördern.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Entwicklung von Fußverkehrsachsen:** Die Definition von Fußverkehrsachsen im Stadtgebiet ermöglicht es, Einzelmaßnahmen zu bündeln und den gezielten Ausbau der Infrastruktur zu fördern. Defizite wie schmale Gehwege, fehlende Querungsanlagen oder ungünstige Straßenraumaufteilungen können systematisch erkannt und geschlossen werden (z. B. durch adäquate Querungsanlagen). Eine Priorisierung der Wege erfolgt durch die Einteilung in Haupttrouten (Hauptnetz), Nebenrouten (Nebennetz) und dem Basisnetz. Maßnahmen entlang der Haupttrouten haben eine höhere Priorität für die Umsetzung, da dort mit einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen, insbesondere auch Schülerverkehr, zu rechnen ist. Basierend auf den Quellen und Zielen werden zunächst Haupttrouten für den Fußverkehr definiert. Dafür werden die fußläufigen Verbindungen zwischen besonders fußverkehrsrelevanten Zielen berücksichtigt. Berücksichtigt wurden bei der Entwicklung auch die Schulwege des Schulwegsicherheitskonzepts der Stadt (Stand 2024). Auf den Haupttrouten kann sowohl auf längeren Abschnitten als auch auf Teilstücken aufgrund von einzelnen Zielen und direkten Wegeverbindungen von einer erhöhten Nachfrage seitens der zu Fuß Gehenden ausgegangen werden. Folgende Hauptachsen können identifiziert werden:

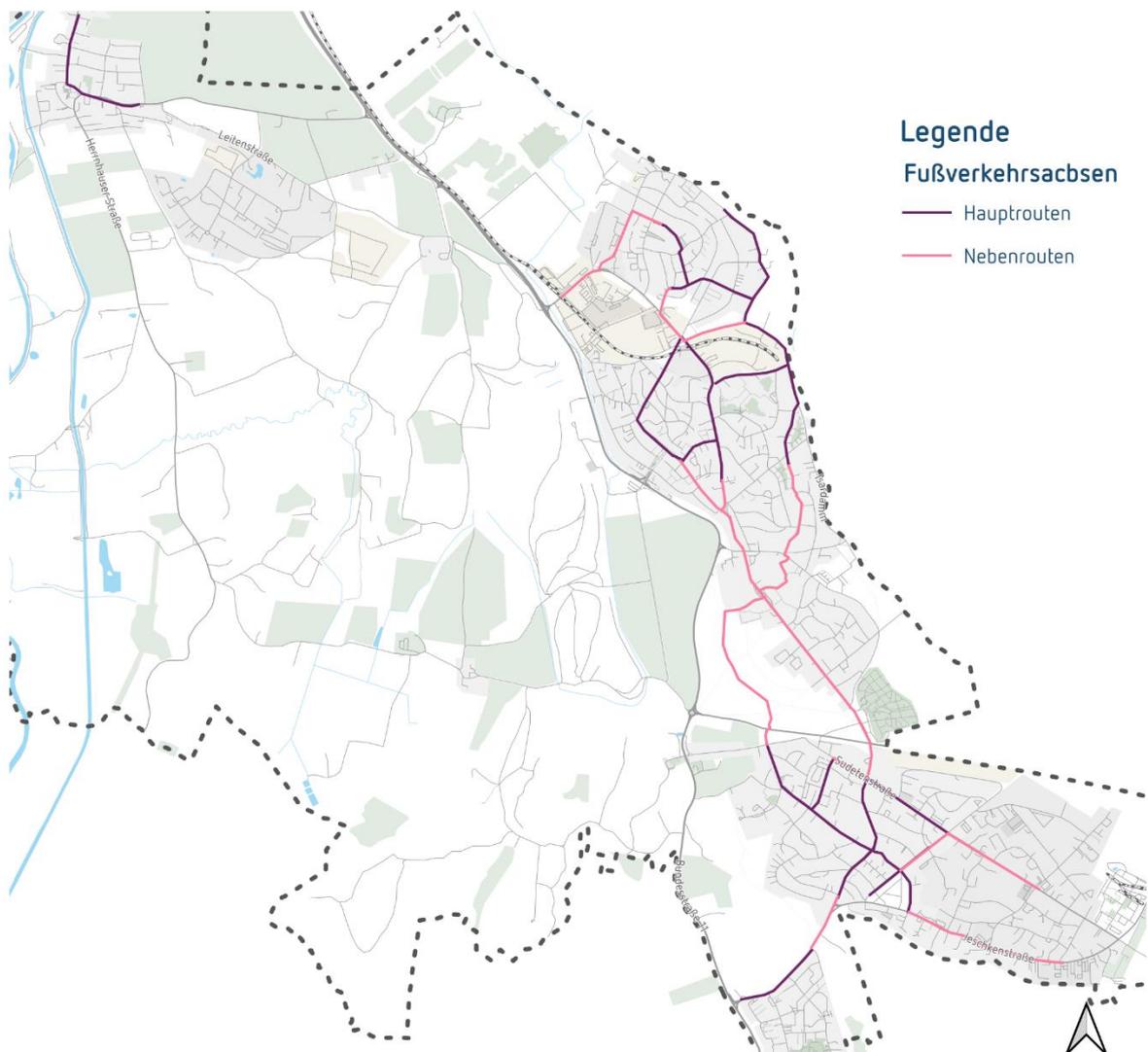
- Isardamm/Alpenstraße
- Sperlingstraße
- Tulpenstraße/Asternweg/Erikaweg
- Buchberger Straße/Wolfratshauer Straße
- Böhmerwaldstraße

- Geltinger Weg/ Egerlandstraße/ Fasanenweg
- Sudetenstraße
- Altvaterstraße
- Richard-Wagner-Straße
- Johann-Sebastian-Bach-Straße/ Brahmsweg

Ergänzt werden die Haupttrouten durch Nebenrouten. Für die Herleitung von Nebenrouten werden neben den übrigen fußverkehrsrelevanten Zielen, die nicht bereits durch Haupttrouten abgedeckt sind, insbesondere auch bedeutende Quellen herangezogen. Alle übrigen fußläufigen Wegeverbindungen innerhalb von Geretsried stellen das Basisnetz dar. Das beinhaltet alle weiteren Straßen und Wege, auf denen der Fußverkehr nicht explizit ausgeschlossen ist (bspw. Autobahn, Kraftfahrstraße).

Des Weiteren sollte zukünftig eine kleinmaschige und direkte Fußwegerschließung stets im Planungsalltag mitbedacht werden. Dazu ist z. B. bei der Erstellung von Bebauungsplänen oder der Beratung von Investoren immer auch ein Abgleich mit dem umgebenden Fußwegenetz vorzunehmen und eventuelle Gehwegeverbindungen sowie eine Verbesserung der fußläufigen Durchlässigkeit einzuplanen.

Abbildung 53: Empfehlung für Haupt- und Nebenachsen in Geretsried



Quelle: Planersocietät

**Schließung von Netzlücken und Behebung von Konfliktstellen:** Netzlücken sind Stellen im Stadtgebiet, in denen z. B. durch fehlende Gehwege, Engstellen oder fehlende Querungen Umwege in Kauf genommen werden müssen und so Wege unattraktiv für den Fußverkehr werden. Auch die bereits durch das Schulwegsicherheitskonzept ermittelten Konfliktstellen sind insbesondere entlang der Hauptachsen in einem nächsten Schritt systematisch zu überprüfen und anschließend zu schließen bzw. zu beseitigen. Mehrfach genannt wurden bei den Bürgerbeteiligungen u. a. der fehlende beidseitige Gehweg am Waldpark, die Fußverkehrsführung am Karl-Lederer-Platz zur Haltestelle Rathaus/B11, Querungsmöglichkeit zum Beispiel an der Blumenstraße über die B 11. Die Hinweise aus der Online-Umfrage 2024 in Geretsried liegen der Stadt vor und können zur weiteren Überprüfung herangezogen werden.

**Umsetzung Schulwegsicherheitskonzept:** Um die Sicherheit im Schulumfeld und entlang der Schulwege weiter zu verbessern, soll das bestehende Schulsicherheitskonzept regelmäßig

weiterentwickelt werden. Die daraus entwickelten Schulwege-/Radwegepläne und Maßnahmen werden systematisch durch die Stadt überprüft und in Kooperation mit den betreffenden Bildungseinrichtungen bei Änderungen angepasst und überarbeitet (vgl. Maßnahme E6 Schulisches Mobilitätsmanagement).

**Bespielung von Fußwegen:** Um die Bürgerinnen und Bürger zum Z Fußgehen zu motivieren und die vorhandenen Wege attraktiver zu gestalten, können einzelne Achsen im Stadtgebiet mit unterschiedlichen Themen bespielt werden. In Geretsried bestehen mit dem Weg der Geschichte, dem Bewegungsparcours im nordöstlichen Waldgebiet von Geretsried und den Nordic-Walking-Routen bereits einzelne Themenrouten. Die Bespielung von Fußwegerouten eignet sich nicht nur für den Freizeitverkehr. Dem längeren Verweilen sowie dem kurzzeitigen Erholen und Rasten im öffentlichen Raum kommt eine wachsende Bedeutung zu. Im Hinblick auf den demographischen Wandel ist es gerade für ältere Menschen notwendig, alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig sein zu müssen. Nicht nur für ältere Personen, auch für Eltern mit kleinen Kindern können Sitzgelegenheiten ein Etappenziel sein. Daher empfiehlt es sich, Sitzbänke entlang der Hauptachsen in einem Abstand von höchstens 300 m anzubringen (vgl. FGSV 2011: 60). Ein dichtes Netz an Sitzgelegenheiten ist auch ein Qualitätsmerkmal für eine fußverkehrsfreundliche Kommune, daher können Sitzgelegenheiten auch entlang von bekannten Freizeitrouten die Attraktivität des Z Fußgehens steigern (z. B. im Waldgebiet zwischen Geretsried und Gartenberg).

Elemente entlang der Routen können zum Erleben, Ausruhen, Verweilen, Kommunizieren, Bewegen, Probieren oder Lernen einladen und ein funktionierendes Gemeinwesen und soziale Kontakte fördern. Daher sollten die bestehenden Routen als Vorlage für weitere Routen im Stadtgebiet dienen. Durch ein einheitliches Design der Infotafeln mit QR-Codes können diese eine hohe Wiedererkennbarkeit im Stadtgebiet gewähren. Insbesondere Spielrouten können temporär durch beklebbare Hüpfelemente eingesetzt werden.

Weitere Möglichkeiten für Themenrouten sind:

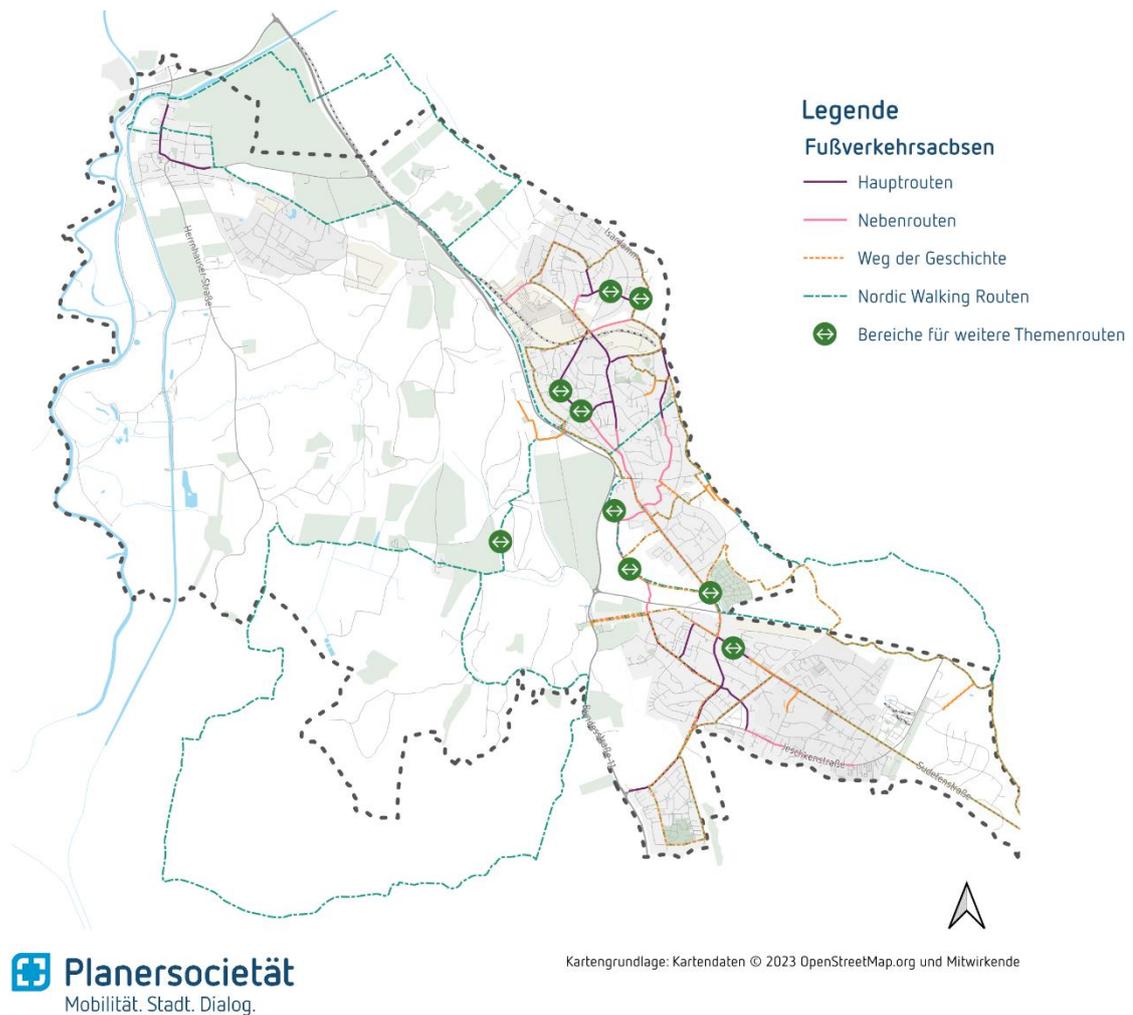
- Egerlandstraße (Thema Bewegung)
- Westliches Stadtgebiet (Thema Aufenthalt)
- Knotenpunkt Egerlandstraße/ Jahnstraße, Sudetenstraße, Adalbert-Stifter-Straße (Thema Sitzen)

Abbildung 54: Beispiele für Themenrouten



Quelle: Planersocietät, Geretsried, Stadt Offenburg

Abbildung 55: Themenrouten in Geretsried



Quelle: Planersocietät

**Einführung eines Wegweisungssystem:** Zu Fuß Gehende haben ein ähnlich hohes Orientierungsbedürfnis wie alle anderen Verkehrsteilnehmenden. Um Fußverkehrsachsen und Themenrouten zu verdeutlichen, um auf Ziele wie z. B. zentrale Orte, attraktive Plätze, Verweil- und Einkehrmöglichkeiten hinzuweisen und um insbesondere Personen ohne Ortskenntnis (u. a. Besucher und Neubürger) eine bessere Orientierung zu bieten, sollte ein Wegweisungssystem eingeführt werden.

Derzeit sind in Geretsried Nordic-Walking-Routen ausgeschildert. Während der Bestandsanalyse ist eine wechselnde Zuständigkeit der Straßenbaulast entlang der Nordic-Walking-Routen erkannt worden. Die Nordic-Walking-Routen sind organisatorisch so zu sichern, dass eine durchgehende Ausschilderung möglich ist und die Risiken für die Stadt und den Grundstückseigentümer minimiert werden. Abseits touristischer Ausschilderung wird die Einführung eines Fußwegeleitsystems für Alltagsziele empfohlen. Diese kann sich an der Wegweisung von Wolfratshausen orientieren und sollte an geeigneten Übergängen Ziele stadtgrenzüberschreitend beauskunften (siehe Abbildung 56). Um Zufußgehen noch attraktiver zu gestalten, können auch Angaben zur Ghdauer von Wegstrecken und Informationen zu den Orten hilfreich sein. Innerhalb der Wegweisung differenziert eine Zielhierarchie nach Hauptzielen und Nahzielen. Hauptziele (z. B. Karl-Leder-Platz, Ortsmitte, Waldfriedhof) werden über weite Distanzen auf den Wegweisern und Stelen angezeigt und dienen der großräumigen Orientierung. Nahziele (z. B. Spielplätze, Nahversorger) werden über

kürzere Distanzen ausgewiesen und werden z. B. nur in Kartendarstellungen auf Stelen berücksichtigt. Zusätzlich sind Informationen zur Wegelänge und zu Freizeit- und Wanderrouten (z. B. Isar-Wanderweg) einzubeziehen.

Abbildung 56: Beispiele für Wegweisungen



Quelle: Planersocietät, Neuenburg am Rhein, Wolfratshausen

---

Akteure

Stadt Geretsried

---

Schnittstellen

A2, A3, A4, A5, B2, C1, D1, E1

---



## A2 – Allgemeine Fußverkehrsförderung

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

### Problemstellung/Anlass

Fußverkehr wird zum Erfolg, wenn Politik und Verwaltungsspitze gemeinsam die Chance ergreifen, die eigene Kommune attraktiv und lebenswert umzugestalten. Dafür braucht es gute Formen der Zusammenarbeit sowie ausreichend Personal und Geld. Auch in Geretsried müssen diese Rahmenbedingungen, die für den Autoverkehr schon selbstverständlich sind, erst geschaffen werden.

Eine Schlüssel-Maßnahme des Handlungsfeldes ist die konkrete Gestaltung von fußverkehrsfreundlichen Räumen sowie die Platz- und Straßenraumgestaltung. Im Straßenraum bewegt sich der Fußverkehr in der Regel an den jeweils äußeren Seiten des Straßenquerschnitts. Mit fußverkehrsfreundlichen Straßenräumen ist nicht nur die bauliche und gestalterische Aufwertung der Seitenräume abseits des Kfz-Verkehrs gemeint, sondern auch die Umverteilung des Straßenraums (siehe Maßnahme D1 „Weiterentwicklung des Straßenraums“). Die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur hängt eng mit den Gestaltungselementen des Straßenquerschnitts und des Freiraums zusammen. Neben einer städtebaulich gut proportionierten Straßenraumaufteilung (z. B. im Verhältnis 30 % Seitenraum / 40 % Fahrbahn / 30 % Seitenraum; vgl. FGSV 2006b) spielen die abwechslungsreiche Gestaltung, selbsterklärende Wegführungen, Vermeidung von Umwegen, Barrierefreiheit, sowie die verkehrliche und soziale Sicherheit (soziale Kontrolle durch Anwohnende, Belebtheit, Beleuchtung etc.) eine wesentliche Rolle.

Gehwege erfüllen neben der Verbindungsfunktion im Quartier auch eine Aufenthaltsfunktion und soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für Pausen, Kommunikation und Kinderspiel. Die Breite von Gehwegen ist daher ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Insbesondere da die Akzeptanz bei Kindern zur Nutzung des Gehweges höher ist, wenn ein Nebeneinandergehen möglich ist.

### Handlungsschritte / Bausteine

**Implementierung der Fußverkehrsbelange:** Klare Zuständigkeiten und ausreichende Personalstellen sind wichtige Voraussetzungen für eine Verstetigung der Fußverkehrsförderung. Fußverkehr besitzt Querbezüge zu vielen Themen und Fachbereichen. Daher empfiehlt es sich, innerhalb der Verwaltung eine Koordinierung und Betreuung der vielfältigen „Fußverkehrsthemen“ eindeutig zu verankern. Fußverkehrsförderung ist im Verhältnis kostengünstig, benötigt aber auch ausreichende Ressourcen. Für die Umsetzung von Fußverkehrsmaßnahmen empfiehlt es sich, einen eigenen Haushaltstitel sowie die entsprechenden Personalmittel bereitzustellen. Um den Fortschritt

der kommunalen Fußverkehrsförderung besser verfolgen zu können, soll dem Stadtrat regelmäßig ein Sachstandsbericht vorgelegt werden.

**Qualitätsstandards auf Haupt- und Nebenachsen erarbeiten:** Für die Haupt- und Nebenachsen sollten differenzierte Qualitätsstandards entwickelt und umgesetzt werden. Bei der Entwicklung der Qualitätsstandards orientiert sich Geretsried am aktuellen Stand der Technik, der sich insbesondere aus den gültigen gesetzlichen Grundlagen wie der StVO, dem Straßenverkehrsgesetz und ähnlichen Gesetzen sowie Empfehlungen und Hinweisen aus Forschung, z. B. FGSV-Werke wie die E-Klima, RAS 06, EFA, H BVA und RIN sowie weitere Normen wie DIN 18040 stützt. Der Qualitätsstandard dient als Orientierung, um zu kommunizieren, wie ein Optimum aussehen sollte. Die Planungen im konkreten Verkehrsraum müssen sich nach den jeweiligen Gegebenheiten richten. Die Stadt kommuniziert transparent, nach welchem Abwägungsergebnis Um- und Neubauten stattfinden.

Beispiele für Qualitätsstandards auf Haupt- und Nebenachsen in Geretsried könnten sein:

Abbildung 57: Beispiele für Qualitätsstandards auf Haupt- und Nebenachsen

Themenfelder	Hauptachsen	Nebenachsen
<b>Gehwegbreite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bei Geschwindigkeiten über 30 km/h sind mind. 2,50 m auf beiden Seiten sowie Freihaltung einer nutzbaren Gehwegbreite von 1,80m (vgl. EFA 2002:16)</li> <li>• mind. 1,60 m<sup>5</sup> entlang von kurzen Engstellen (max. 25 m) (vgl. H BVA 2011:40)</li> <li>• bauliche und temporäre Hindernisse auf Gehwegen sollen vermieden werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bei Geschwindigkeiten über 30 km/h sind mind. 2,50 m auf mind. einer Seite sowie Freihaltung einer nutzbaren Gehwegbreite von 1,80m (vgl. EFA 2002:16)</li> <li>• mind. 1,60 m entlang von kurzen Engstellen (max. 25 m) (vgl. H BVA 2011:40)</li> <li>• bauliche und temporäre Hindernisse auf Gehwegen sollen vermieden werden</li> </ul>
<b>Querungsmöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• möglichst alle 150m</li> <li>• Wartezeiten nicht länger als 40 Sekunden, an Bedarfsampeln nach Anforderung nicht länger als 7 Sek. warten müssen</li> <li>• Grünzeit nicht weniger als 5 Sekunden</li> <li>• Bestätigung bei Anforderungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• max. 500m Entfernung</li> </ul>
<b>Wegweisung und Beschilderung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vollständige Wegweisung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• unterstützende Wegweisung bei Bedarf</li> </ul>
<b>Barrierefreiheit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Querungsanlagen mit einer Doppelquerung (Hälfte niveaugleich, Hälfte 6 cm) (H BVA 2011: 50)</li> <li>• Lichtsignalanlagen möglichst mit akustischen Signalgebern, Vibrationstaster und Richtungspfeilen am Anforderungstaster</li> <li>• taktile Leitelemente an gesicherten Querungsanlagen und Haltestellen des ÖPNV</li> <li>• Einsatz von Leitelementen (vgl. DIN 18040-3).</li> </ul>	

<sup>5</sup> Die Gehwegbreite von 1,60 m entlang von kurzen Engstellen setzt sich aus der Gehfläche für eine Person (z. B. mit Rollstuhl) von  $\geq 90$  cm sowie den Sicherheitsräumen zur Fahrbahn ( $\geq 50$  cm) und zur angrenzenden Bebauung ( $\geq 20$  cm) zusammen.

Themenfelder	Hauptachsen	Nebenachsen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gut berollbare Oberflächen (H BVA 2011:38)</li> <li>• Stadtmobiliar ist visuell und taktil gut erkennbar</li> </ul>	

Darstellung: Planersocietät

### Umgestaltung von Straßenräumen zu Gunsten des Fußverkehrs:

Bei Neubaumaßnahmen des Straßenraums (z. B. Neubaugebiet „Böhmerwiesen“) sind mindestens die Standards für das Nebennetz anzustreben.

An Stellen im Stadtgebiet, an denen ein Gehweg derzeit schmaler als 1,60 m ist, insbesondere an den Haupt- und Nebenachsen, sollte dieser gemäß der Qualitätsstandards ausgebaut werden.

Gehwege sind an folgenden Stellen im Stadtgebiet auszubauen:

- Buchbergerstraße/Wolfratshauer Straße
- Sudetenstraße
- Steiner Ring
- Egerlandstraße
- Altvaterstraße

An der Sudetenstraße, am Steiner Ring und entlang der Buchbergerstraße/Wolfratshauer Straße sollte beispielsweise die Fahrbahn auf ein Minimum reduziert werden, ggf. muss eine Einengung der Fahrbahn überprüft werden (vgl. Maßnahme D2 „Umgestaltung des Straßenraums“). Zudem eignet sich eine optische Trennung des Fußverkehrsbereich von der Fahrbahn, um die Flächen für den Fußverkehr hervorzuheben.

Ein Fokus sollte bei der Herstellung einer adäquaten Gehwegbreite auf die Hauptachsen und das Schulzentrum gelegt werden. Speziell entlang der Adalbert-Stifter-Straße vor dem Schulzentrum sind Breiten von mehr als 2,50 m anzustreben. Durch den Schulverkehr ist der Platzbedarf hier aufgrund der nebeneinander laufenden Schülerinnen und Schüler sehr hoch.

Abbildung 58: Straßenraumgestaltung Wolfratshauer Straße (links); Beispiel für eine kontrastreiche Straßenraumgestaltung (rechts)



Quelle: Planersocietät, StBA Ansbach

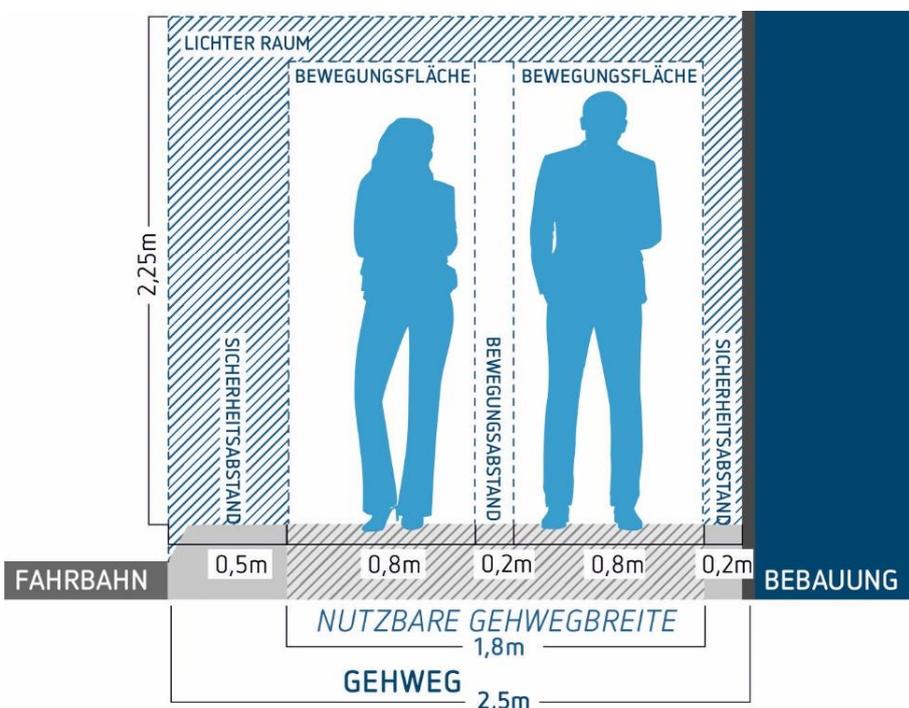
Reine Wohnstraßen mit hohem Fußverkehrsaufkommen und geringem Kfz-Verkehrsaufkommen, die mit einer Mischverkehrsfläche (ohne Gehwege) ausgestaltet sind, sollten als verkehrsberuhigte Bereichen angeordnet werden (vgl. Maßnahme D1 „Weiterentwicklung des Straßenraums“).

Zum Fußverkehr gehört auch der Aufenthalt. Neben den Naherholungsflächen außerorts sollten auch Flächen innerorts identifiziert werden, die durch Entsiegelung und Angeboten für einen hochwertigen Aufenthalt dazu beitragen, dass Menschen gerne zu Fuß gehen. In Geretsried liegt die konzeptionelle Idee von Green Spaces vor. Diese oder Pocket-Parks tragen zur Belebung des öffentlichen Raums bei.

**Trennung Fuß- und Radverkehr:** Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist aufgrund des hohen Konfliktpotenzials zwischen den unterschiedlich schnellen Verkehrsarten nur als Ausnahme zu sehen. Bei geringen Gehwegbreiten und/oder hohen Fußverkehrsstärken sowie auf Hauptverbindungen des Radverkehrs und bei überdurchschnittlicher Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Personen (z. B. Kinder, Senioren) ist eine gemeinsame Führung auszuschließen (vgl. FGSV 2010: S. 27). Insbesondere an der Adalbert-Stifter-Straße auf Höhe der Ahornstraße sollte die Freigabe für den Radverkehr zu Gunsten des Fußverkehrs entfernt werden und der Radverkehr bei reduzierten Kfz-Geschwindigkeiten entsprechend der Machbarkeitsstudie zur Radverkehrsverbindung Süd-Nord 2023 auf der Fahrbahn geführt werden (vgl. Stadt Geretsried 2023b).

**Reduzierung von Hindernissen:** Für attraktive Gehwege sollen einschränkende bauliche Hindernisse wie z. B. Poller, Laternen oder Schildermasten außerhalb der nutzbaren Gehwegbreite stehen.

Abbildung 59: Lichter Raum im Fußverkehr



Quelle: Planersocietät, nach FGSV 2001

Der Gehweg ist von Aufstellern, Verkehrsschildern oder straßenraumbegleitendem Grün möglichst freizuhalten. Somit sind z. B. am Waldpark, entlang der Jeschkenstraße, Wolfratshauer Straße

Hindernisse zu reduzieren. Die nutzbare Gehweg wie auch die lichte Höhe von mindestens 2,25 m sind dabei zu beachten (vgl. FGSV 2001: 29). Zu diesem Zweck organisiert die Stadt regelmäßige Kontrollen und Grünschnitte prioritär entlang der Hauptrouten. Grundsätzlich stellen Multifunktionsflächen eine Lösung zur Unterbringung von Mobiliar im Seitenraum dar. Auf diesen kann städtisches Mobiliar platziert werden, ohne dass dadurch Hindernisse auf dem Gehweg entstehen (siehe Abbildung 60).

Abbildung 60: Beispiele für Multifunktionsflächen als „Stuttgarter Rechteck“



Quelle: Planersocietät

**Sitzgelegenheiten:** Während Kinder und junge Menschen meist sehr einfache Gegebenheiten wie Mauern, Treppen und Brunnenränder akzeptieren, benötigen ältere Menschen häufig mehr Komfort. Für diese Personengruppe sind Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagrechten Sitzfläche auszustatten, um ein müheloses Aufstehen zu erleichtern. Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen Benutzergruppen die Möglichkeit zum Verweilen.

Die Lage von Sitzmöglichkeiten spielt ebenfalls eine Rolle bei der Häufigkeit der Nutzung. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Windrichtung und Blickrichtung. Neben der Qualität spielt die Regelmäßigkeit der Sitzgelegenheiten eine wichtige Rolle. Angebote für Jugendliche und junge Erwachsene fehlen laut den unterschiedlichen Bürgerbeteiligungen im öffentlichen Raum (siehe Online-Umfrage 2023). Hier ist ein entsprechendes Angebot auf geeigneter Fläche herzustellen. Die Stadt Geretsried nutzt dazu bestehende Strukturen aus Jugendrat oder -vertretungen, um Vorstellungen und Ideen auszuloten. Ziel sollte es sein, ein Angebot im Gültigkeitszeitraum dieses Mobilitätskonzept errichten zu können. Weiterhin ist eine einfache hindernisfreie Zugänglichkeit der Aufenthaltsflächen durch alle Nutzergruppen zu ermöglichen (z. B. Waldpark an der Altvaterstraße).

Abbildung 61: Beispiele für unterschiedliche Sitzgelegenheiten



Quelle: Planersocietät

**Pflege und Unterhalt der Wege:** Zunächst sollte – wie im Kfz-Verkehr – ein Unterhaltungs- und Instandhaltungsmanagement Gehwege, Treppen und Rampen implementiert werden. Anlagen für den Fußverkehr müssen regelmäßig gereinigt und in Stand gehalten werden. Dazu zählen wiederkehrende, saisonale Arbeiten (wie Winterräumung/Streudienst, Baum- und Begleitgrünrückschnitt und die Entfernung von Herbstlaub) wie auch die regelmäßige Instandsetzung von schadhafte Oberflächen (z. B. durch Frost- oder Wurzelschäden). Bei den Beteiligungsmöglichkeiten wurden u.a. folgende Punkte genannt: Mangelnder Winterdienst entlang des Brahmwegs und der Siebenbürger Straße, Grünpflege am Brahmweg und am Isardamm. Für den Fuß-, aber auch für den Radverkehr ist die Instandhaltung der Wegenetze eine notwendige Leistung zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, Attraktivierung des Zufußgehens sowie zur nachhaltigen Sicherung einer für alle kostenfrei nutzbaren Grundinfrastruktur. Es wird empfohlen, einen Wegekataster anzulegen, in dem Zustand, Bedeutung und Priorität des jeweiligen Weges festgehalten und aktualisiert werden. Dort können z. B. auch Beschwerden und Hinweise aus der Öffentlichkeit vermerkt und deren Beantwortung organisiert werden.

Hinweise aus der Bevölkerung können in einem Mängelmelder (vgl. Maßnahme E3) – effizient abgefragt und bearbeitet – eine Erleichterung des regelmäßigen Erhebungsaufwands im Rahmen der Instandhaltung und Verbesserung der Infrastruktur darstellen. Zudem können Anwohner durch positive Öffentlichkeitsarbeit und nachvollziehbare Konzepte und Handlungshinweise auf ihre Pflichten hingewiesen werden, z. B. beim Winterdienst oder Heckenschnitt

---

#### Akteure

Stadt Geretsried, Ordnungsamt, Bürgerschaft, Interessenvertreter und Vertreterinnen verschiedene Alters- und Personengruppen

---

#### Schnittstellen

A1, E3, D1

---



### A3 – Querungen

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

#### Problemstellung/Anlass

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig große Herausforderungen dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch mit stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). Ziel ist es, Querungen aller Art zu ermöglichen bzw. zu optimieren und fußverkehrsfreundliche sowie barrierefreie Querungen zu etablieren.

#### Handlungsschritte/ Bausteine

**Verbesserung von vorhandenen Querungsanlagen:** In Geretsried gibt es 17 gesicherte Querungsanlagen für den Fußverkehr in Form von Fußgängersignalanlagen und Fußgängerüberwegen (z. B. in der Böhmerwaldstraße, Adalbert-Stifter-Straße) sowie weitere Querungsanlagen (Mittelinseln, Gehwegnasen, Unterführungen).

Bei den Lichtsignalanlagen handelt es sich in Geretsried häufiger um Dunkelampeln, die bei Bedarf getätigt werden können. Diese bieten den Vorteil, dass der Fußverkehr diese nicht betätigen muss, aber wenn er auf die Sicherheit durch eine Lichtsignalanlage angewiesen ist, diese nutzen kann. Da ein Zusatzschild fehlt, ist nicht zu erkennen ob, die Ampel in Betrieb ist, was die Nutzung einschränkt.

Gemäß den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) der FGSV sollte bei Dunkelampeln innerhalb einer Stadt eine möglichst einheitliche Regelung praktiziert werden, damit sich zu Fuß Gehende an die Regelung der „Dunkelanlagen“ gewöhnen können. Zudem sollte bei der Grundeinstellung Dunkel den zu Fuß Gehenden ein Hinweis gegeben werden, dass die Anlage betriebsbereit ist (vgl.: FGSV 2015: 16). Ein Hinweisschild sollte an folgenden Dunkelampeln in Geretsried ergänzt werden:

- Johann-Sebastian-Bach-Straße,
- Richard-Wagner-Straße in Höhe des Brahmswegs
- Richard-Wagener-Straße in Höhe des Chiemseewegs

Abbildung 62: Beispielbild Kennzeichnung von einer Dunkelampel



Quelle: Planersocietät, Karlsruhe und Bremen

Lichtsignalanlagen sind grundsätzlich ein wichtiges Instrument, um komplexe Verkehrsströme zu sichern, insbesondere dort, wo alle Verkehrsträger aufeinandertreffen, und mit wechselnden Prioritäten gesteuert werden müssen, z. B. Blumenstraße/B11 (vgl. FGSV 2010: 9). Gemäß den einschlägigen Empfehlungen sind Wartezeiten für den Fußverkehr, die länger als 40 Sekunden ausfallen, grundsätzlich zu vermeiden bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl.: FGSV 2002: 23 und FUSS e.V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der zu Fuß Gehenden ist abzuwägen. Grundsätzlich sollte für zu Fuß Gehende berücksichtigt werden, dass innerhalb der Grünphase:

- bei einer zu querenden Furt mindestens die Hälfte der Furtlänge zurückgelegt werden kann.
- bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann.
- bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden kann (vgl.: FGSV 2010: 28 und FGSV 2011: 51).

Einzelne Lichtsignalanlagen in Geretsried sind mit akustischen Signalgebern ausgestattet (z. B. Adalbert-Stifter-Straße). Akustische Zusatzeinrichtungen sollten an den Lichtsignalanlagen zum Einsatz kommen, daher sollte die gesamte Furtlänge während der Freigabezeit (Grünphase) an Lichtsignalanlagen zurückgelegt werden können. Zur Bemessung der Freigabezeit wird von einer Geschwindigkeit von 1,0 m/s ausgegangen (vgl.: FGSV 2011: 51). Die Freigabezeiten in Geretsried ist dahingehend zu überprüfen, dass eine komplette Fahrbahnquerung mit einer Geschwindigkeit von 1,0 m/s möglich ist.

Bei Fußgängerüberwegen und Mittelinseln sind die Erkennbarkeit, die Sichtbeziehungen bzw. das Freihalten von Sichtfeldern wesentlich für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden. Diese sind regelmäßig auf Basis der Stand der Technik zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen (z. B. Schilder bei der Mittelinsel Jeschkenstraße auf Höhe der Sudetenstraße).

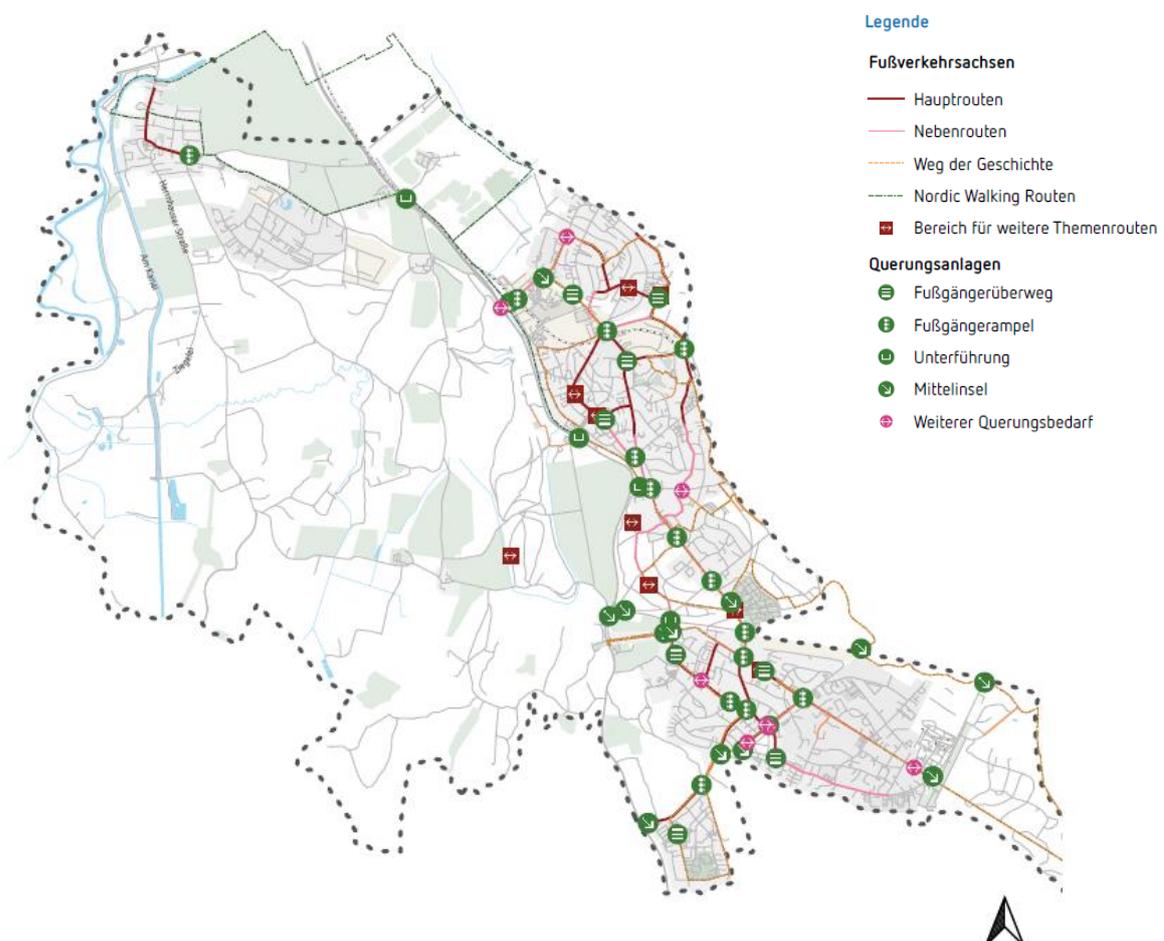
Unter- und Überführungen sind nach den Empfehlungen der FGSV kein zeitgemäßes Instrument für den Fußverkehr mehr. Daher sollte darauf innerhalb bebauter Gebiete verzichtet werden, wenn die Querungsanlage für den zu Fuß Gehenden keinen topografischen Vorteil bietet. Auch wird in

der EFA empfohlen, mittel- bis langfristig Unterführungen durch plangleiche Querungsanlagen zu ersetzen, wenn diese nicht im Bereich von Bus- und Bahntrassen liegen (vgl. FGSV 2002: 27). Durch die bestehende Dominanz des Kfz-Verkehrs in Geretsried müssen Umwege durch Unterführungen in Kauf genommen werden (z. B. Karl-Lederer-Platz Haltestelle Rathaus/B11).

**Schaffung von neuen Querungsanlagen an geeigneten Stellen:** In Geretsried fehlen Querungsanlagen entlang der Hauptachsen und im Bereich von Schulen und Bushaltestellen. Querungsbedarf wurden in den Beteiligungsverfahren unter anderem über die Blumenstraße auf Höhe der Walldorfschule, von der Blumenstraße über die B11 und über die Jeschkenstraße auf Höhe der Bushaltestelle Feuerwehr genannt. Der Einsatz weiterer Querungsanlagen ist im Stadtgebiet u. a. an folgenden Stellen zu prüfen (siehe auch Abbildung 63):

- Johann-Sebastian-Bach-Straße auf Höhe der Sparkasse
- Altvaterstraße/Brahmsweg
- Altvaterstraße auf Höhe des Schubertweg
- Sudetenstraße auf Höhe der Haltestelle Feuerwehr
- B11 auf Höhe der Blumenstraße

Abbildung 63: Verorteter Querungsbedarf auf empfohlenen Haupt- und Nebenachsen



Quelle: Planersocietät

Zeitnah zu planen und zu errichten sind die im Rahmen des Schulwegsicherheitskonzept beschlossenen Querungshilfen:

- Rotkehlchenweg
- Verdiweg
- Händelstraße
- Brucknerweg

Welche Anlage vor Ort eingesetzt werden sollte, richtet sich nach den jeweiligen verkehrlichen Verhältnissen vor Ort entscheidend sind Vorgaben des Schulwegsicherungskonzept im Abgleich mit dem Stand der Technik (siehe EFA 2002: S. 19). Die Anordnung einer Querungsanlage ist eine Einzelfallentscheidung, die im Rahmen der Verkehrsschau unter Beteiligung der Polizei und Straßenbaubehörde diskutiert und entschieden werden sollte.

---

Akteure	Stadt Geretsried, staatliches Bauamt Weilheim, Polizeibehörde
---------	---

---

Schnittstellen	A1, A4, A5
----------------	------------



## A4 – Barrierefreiheit

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

### Problemstellung/Anlass

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Eine lebenswerte Kommune ist ein Ort für alle. Mehr Sensibilität bei der Gestaltung der öffentlichen Räume muss daher auch allen zugutekommen: Menschen mit dauerhaften Einschränkungen ihrer Motorik oder ihres Seh- und Hörvermögens, Menschen mit vorübergehenden Einschränkungen (etwa durch Verletzungen), Senioren oder Eltern mit Kinderwagen, letztlich allen Bürgerinnen und Bürgern. (vgl. StMI 2023b: 6)

Eine barrierefreie Gestaltung erleichtert es sowohl blinden und sehingeschränkten Personen, kognitiv- und körperlich behinderten Personen ebenso wie Rollstuhl-, Rollator- oder Kinderwagennutzenden, älteren Menschen und z. B. Roller fahrenden Kindern, selbständig mobil zu sein. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen von Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich bringen.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Berücksichtigung der Barrierefreiheit im Längsverkehr:** Die Oberflächenbeschaffenheit von Gehwegen und Aufenthaltsflächen sollte fest, fugenarm und eben sein, damit mobilitätseingeschränkte Personen sicher und komfortabel unterwegs sein können. Einschränkungen wie Entwässerungsrinnen, Kopfsteinpflaster und Schäden entlang der Fußwege sollten durch einen barrierefreien, novellierten Belag ersetzt werden. Durch eine kontrastreiche Gestaltung des Straßenraums sollten mögliche Hindernisse wie Treppenstufen, Radabstellanlagen, Poller oder Umlaufgitter so gestaltet werden, dass sie frühzeitig wahrgenommen werden können. Dies trägt dazu bei, das Verletzungsrisiko zu verringern. Durch mit einem Blindenstock tastbare Streben, sollen Umlaufgitter ausgestattet sein, um Stürze zu verhindern. Stadtgebietsweit sollen alle notwendigen Hindernisse barrierefrei gut wahrnehmbar gestaltet werden. Fehlende abgesenkte Bordsteine wurden im Rahmen der Beteiligungsmöglichkeiten vor allem am Breslauer Weg, Knotenpunkt Griegweg/Verdiweg hervorgehoben.

**Barrierefreiheit an Querungen:** Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen des Fußverkehrs zu. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen oder sehr schwachem Verkehr gehen Gefahren aus. Bordsteinkanten sollten gezielt an Querungen und Knotenpunkten im gesamten Stadtgebiet abgesenkt werden, damit Personen, die auf rollbare Hilfsmittel angewiesen sind, barrierefrei queren können (z. B. entlang der Siebenbürger Straße)

Während für Menschen mit Gehbehinderungen ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für Menschen mit Sehbehinderungen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten. Insbesondere an gesicherten Querungen wie Fußgängerüberwegen oder Lichtsignalanlagen sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von Lichtsignalanlagen durch Zusatzeinrichtungen – wie akustische Signalgeber – ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff). An Fußgängerüberwegen und Lichtsignalanlagen ist aufgrund der Furtbreite eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) sinnvoll. Beispiele für solche Überquerungsstellen sind der Fußgängerüberweg an der Böhmerwaldstraße in Höhe der Sperlingstraße sowie die Lichtsignalanlage an der Adalbert-Stifter-Straße in Höhe des Hallenbads Geretsried.

Abbildung 64: Beispielbilder Bodenindikatoren an einer LSA-Querung



Quelle: Planersocietät, St.2369 Geretsried, Bayreuth

Bei Um- oder Neubaumaßnahme des Straßenraums sind die rechtlichen Vorgaben für die Barrierefreiheit zu erfüllen (z. B. Neubaugebiet Böhmwiesen).

Im Bestand ist der kontinuierlich barrierefreie Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur in Geretsried anzustreben. Prioritär sollten im Bestand die Fußverkehrsinfrastruktur entlang der Hauptachsen und Zuwege zu den Schulen, Seniorenheimen und Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden (z. B. Jeschkenstraße, Knotenpunkt Adalbert-Stifter-Straße/Sudetenstraße/Richard-Wagner-Straße).

---

**Akteure** Stadt Geretsried, VdK

---

**Schnittstellen** A1, A2, A3, A5

---



## A5 – Wege zum ÖPNV

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

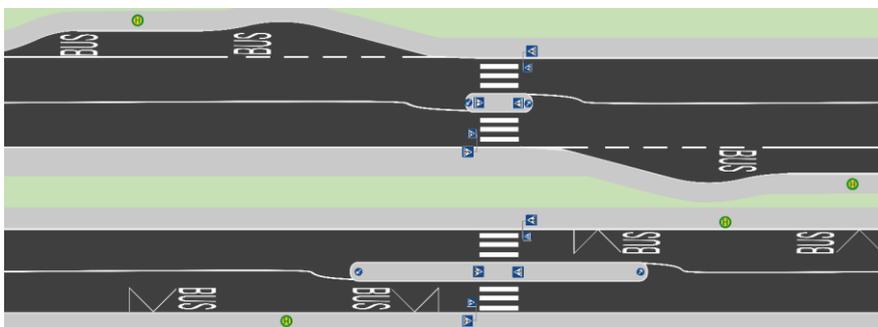
### Problemstellung/Anlass

Das Zufußgehen und der ÖPNV sind ein starkes Team. Über 90 % der Fahrgäste im ÖPNV kommen zu Fuß zur (Start-)Haltestelle und laufen von der letzten Haltestelle zum Zielort. Daraus lässt sich eine besondere Bedeutung von Wegeketten erkennen, in denen Fußverkehr und Bus verknüpft wird. Haltestellen sind daher stark mit Fußverkehrsthemen zu verbinden und können bei geeigneter Anlage innerhalb des Fußverkehrs auch weitere Qualitäten erfüllen (vgl. StMB, 2021).

### Handlungsschritte/Bausteine

**Einrichtung von Querungshilfen an Haltestellen:** Die Stadt Geretsried stellt im Umfeld von stark frequentierten Bushaltestellen geeignete Querungshilfen her (z. B. Haltestelle Am Stern, Haltestelle Stein, B11). Damit wird die notwendige Querung der Fahrgäste zu den jeweils gegenüberliegenden Haltepunkten abgesichert. Querungsstellen müssen nicht immer zwingend durch eine Querungsanlage mit Vorrangregelung für den Fußverkehr (z. B. Lichtsignalanlage/Fußgängerüberweg) hergestellt werden. Situationsgerecht kann auch z. B. eine Reduzierung der Querungsdistanz dazu beitragen, das Queren für Fußgänger zu verbessern (vgl. Maßnahme A3). Dabei sind die vorgegebenen Einsatzgebiete aus dem Regelwerk heranzuziehen und möglichst direkte Wegebeziehungen anzubieten (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 65: Fußgängerüberwege an Bushaltestellen



Quelle: Planersocietät

**Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen:** Alle Haltestellen im Stadtgebiet sind nach dem gesetzlichen Auftrag (§ 8 PBefG) barrierefrei auszubauen. Dem Nahverkehrsplan - Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist eine Priorisierung für den Umbau zu entnehmen. Der Nahverkehrsplan

identifiziert unter anderem folgende Haltestellen mit einer hohen Umbaupriorität (Priorität 1): Haltestelle Buchberg, Haltestelle Chamalieres Platz oder Haltestelle Elbestraße (siehe Nahverkehrsplan - Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen 2021, Anhang 11). Aus der Bedeutung der Siedlungsstruktur sind für die Stadt Geretsried der Umbau der Haltestellen entlang der zentralen Achse bedeutend, insbesondere der Haltestellen Lilienstraße, Johannisplatz, Rotkehlchenweg, Schulzentrum, Sudetenstraße, Schubertweg. Die Stadt Geretsried erarbeitet einen Umbauplan der Bushaltestellen und setzt diesen zeitnah um.

Im Zuge des barrierefreien Umbaus sollte die Gestaltung der Haltestellenanlage überprüft werden. Wünschenswert ist eine Gestaltung der Anlage, die sich deutlich vom übrigen Straßenraum abhebt, so dass Gäste und Gelegenheitskunden Haltestellen eindeutig identifizieren können. Wünschenswert ist darüber hinaus, wenn sich die Haltestelle mit ihrem Aussehen in ein gesamtstädtisches Corporate Design integriert und somit ein dauerhaft sichtbares positives Element nachhaltiger Mobilität im Straßenzug darstellt. Dabei sollte man sich an den Empfehlungen für die Haltestellengestaltung gemäß dem Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen orientieren (2021, Anhang 12).

**Wegweisung:** Geeignete Haltestellen sind in die jeweilige Wegweisung (hier Fußwegweisung) zu integrieren (vgl. Maßnahme A1). Geeignet sind netzbedeutende Haltestellen, an denen viele oder hochwertige Produktgruppen des ÖPNVs erreicht werden (z. B. Haltestelle Rathaus/B11, Haltestelle Fasanenweg). Daneben können auch Haltestellen beauskunftet werden, wenn sie in die Wegweisungslogik passen (z. B. Haltestelle Isarau-Stadion).

**Ganzeinheitliche Beleuchtung:** Haltestellen sind grundsätzlich ausreichend auszuleuchten (Mindestens so lange, wie sie durch ÖPNV-Verkehr bedient werden). Über die Straßenbeleuchtung ist grundsätzlich ein durchgehend beleuchteter Weg vom individuellen Start und Ziel zur Haltestelle anzubieten. Die Stadt Geretsried prüft die Beleuchtungssituation aller Haltestellen, insbesondere bei Haltestellen, die abseits der Siedlungsstruktur liegen (z. B. Haltestelle Buchberg und Breitenbachstraße). Die Wege zu den Haltestellen sind ebenfalls durchgehend so lange zu beleuchten, wie ÖPNV-Verkehre angeboten werden (oder wie es die Betriebszeiten des Ziels nötig erscheinen lassen).

**Einrichtung von Sitzgelegenheiten:** In Teilgruppen – z. B. der Gruppe der Senioren – werden Wege zu Fuß nur dann zurückgelegt, wenn Nutzende von Infrastruktur entlang des Weges wissen, die benötigt wird, um den Weg zurückzulegen. Dies sind häufig Sitzgelegenheiten. Hier können Synergien zwischen der Haltestelleinfrastruktur und dem Wunsch nach Rast- und Pausenmöglichkeiten einzelner Gruppen gehoben werden. Entlang der Fußverkehrsachsen (vgl. Maßnahme A1) können Sitzgelegenheiten ein Element sein, um Fußverkehr zu fördern. Fallen Bedarfe und Haltestellen an Orten zusammen, sind Haltestellen geeignet aufzuwerten, auch wenn das eventuell nicht über Fahrgastzahlen zu legitimieren ist (z. B. Haltestelle Zugspitzweg und Feuerweherschule).

Bei der Erweiterung der S 7 sind die oben genannten Maßnahmen auf die Zuwege zu den Haltestellen zu übertragen und umzusetzen.

---

Akteure	Stadt Geretsried, MVV
---------	-----------------------

---

Schnittstellen	A1, A3
----------------	--------

---

## 5.2 Radverkehr

Der Radverkehr stellt eine tragende Säule des Umweltverbundes dar. Mit dem Fahrrad ist individuelle Mobilität auch auf mittellangen Distanzen ressourcen- und flächeneffizient möglich. Somit trägt ein hoher Radverkehrsanteil zum Klimaschutz bei, reduziert Lärm- und Schadstoffemissionen sowie den Flächenverbrauch, steigert die selbstständige Mobilität und stärkt die Gesundheit der Nutzenden. Zusätzlich bietet das Fahrrad eine im Vergleich zum motorisierten Verkehr deutlich kostengünstigere Mobilität und sichert so gesellschaftliche Teilhabe (Fraunhofer ISI 2021). Aus diesen Gründen bietet der Radverkehr das Potenzial, die Erreichbarkeit der Stadt Geretsried klimafreundlich und nachhaltig zu sichern, und sollte daher weiter gestärkt werden.

Das Fahrrad ist im urbanen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig. Mit dem Fahrrad sind besonders die Durchschnittsgeschwindigkeiten zum Pkw-Verkehr konkurrenzfähig. Daneben bietet die Modellvielfalt aus z. B. Pedelecs, Spezialliege- und Lastenräder immer mehr Menschen eine attraktive Alternative zum Kfz. Dies trägt heute in vielen städtischen und verdichteten Regionen zu verkehrlichen Entlastungen bei. Geretsried bietet wegen der geringen Höhenunterschiede und kurzen Wegen innerhalb der Siedlungsstrukturen gute Voraussetzungen, den Radverkehr als Alltagsverkehrsmittel zu etablieren. Somit bietet der Radverkehr ein sehr großes Potenzial, als nachhaltige Mobilitätsform viele Kfz-Wege in Geretsried ersetzen zu können.

Die Qualität des Radwegenetzes spielt eine Schlüsselrolle für die Fahrradnutzung und stellt eine der Grundlagen einer effektiven Radverkehrsförderung dar. Es gilt, attraktive, sichere und lückenlose Verbindungen zu schaffen sowie Bestehendes zu nutzen und weiterzuentwickeln.

**B1 – Radverkehrsförderung**



<p>Förderung einer Mobilität für alle</p>	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p>	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p>	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p>
<p>Zeitliche Umsetzung</p>	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p>	<p>Grobkostenschätzung</p>	

**Problemstellung/Anlass**

Die Stadt Geretsried will den Radverkehr fördern. Das zeigt sich auch darin, dass die Stadt Mitglied in der AGFK Bayern werden möchte. Dafür ist die Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ notwendig. Geretsried möchte diese Auszeichnung schnellstmöglich erlangen und perspektivisch aufrechterhalten.

**Handlungsschritte/Bausteine**

**Fahrradfreundliche Kommune:** Die Anforderungen an die AGFK-Mitgliedschaft sind zu erfüllen (u. a. Netzplan, Wegweisung, Winterdienst, Baustellenmanagement). Die Mitgliedschaft bietet der Stadt Unterstützung durch Austausch, Vernetzung und Weiterbildung zur Förderung des Radverkehrs, die es zu nutzen gilt.

**Organisatorische Rahmenbedingungen:** Für eine Radverkehrsförderung sind organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen zu treffen (Radverkehrsbeauftragter, Ansprechstelle, z. B. auch im Unterhaltungsdienst). Klare Zuständigkeiten und ausreichende Personalstellen sind wichtige Voraussetzungen für eine Verstetigung der Radverkehrsförderung. Daher empfiehlt es sich, innerhalb der Verwaltung eine Koordinierung des Radverkehrs zu verankern. Für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen empfiehlt es sich, einen eigenen Haushaltstitel sowie die entsprechenden Personalmittel bereitzustellen.

**Politische Zielsetzung:** Die Stadt Geretsried setzt sich zum Ziel, den Modal Split in einem konkreten Zeitraum deutlich anzuheben, mindestens auf das Niveau der Nachbarstadt Wolfratshausen. Hierfür werden zur Pflege und Instandhaltung der Radverkehrsanlagen in Geretsried ein Etat im Haushalt von jährlich mindestens 10 Euro pro Einwohner eingeplant.

**Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringenten Radverkehrskonzeptes:** Neben den vorhandenen Machbarkeitsuntersuchungen und dem Radwegekonzept 2023 wird ein stringentes Konzept entwickelt, das neben dem Netzentwurf auch eine Zielsetzung und ein Handlungskonzept enthält. Mit einem Radverkehrskonzept soll der Radverkehr systematisch untersucht, Impulsprojekte sollen gesammelt, Maßnahmen priorisiert und stetig umgesetzt sowie evaluiert werden. Neben einem Fachkonzept kann für konkrete Problemstellen der Planungsscheck der AGFK in Anspruch genommen werden.

<b>Akteure</b>	Stadt Geretsried, AGFK Bayern
<b>Schnittstellen</b>	B2, B3, B5, B7

## B2 – Netzplanung für den Radverkehr



### Problemstellung/Anlass

Mit der Planung und Realisierung von Radverkehrsnetzen sollen für die wichtigen Radverkehrsverbindungen eines Gebietes sichere und bequem zu befahrende Wege geschaffen werden. Die Netzplanung ist eine Voraussetzung für eine systematische Verbesserung und Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in einer Kommune. Sie dient zur Festlegung von Qualitätsstandards entsprechend der Netzfunktion der Verbindungen, zur Feststellung von Netzlücken und Schwachstellen im Netz, zur Aufstellung von Maßnahmenprogrammen, der Priorisierung der Maßnahmen, als Basis zur Sicherung des erforderlichen Haushalts und gegebenenfalls zur Einwerbung von Fördermitteln.

In Geretsried liegen bereits unterschiedliche Radnetzplanungen vor (kommunales Netz, Machbarkeitsuntersuchung, Netz des Landkreises und des Freistaat Bayerns). Zudem sind Daten zur Streckennutzung aus dem Programm Stadtradeln vorhanden. Auf Basis dieser Daten und Pläne lässt sich ein gesamtstädtisches Zielradnetz entwickeln, das die verschiedenen Nutzungen des Fahrrades in Geretsried abdeckt und somit den Radverkehr in Geretsried attraktiver gestaltet.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Beschluss eines Zielnetzes für den Radverkehr:** Das Mobilitätskonzept liefert ein überarbeitetes Netz der Radrouten in Geretsried (vgl. Karte). Aus diesem lässt sich der zukünftige Um- und Ausbau priorisieren.

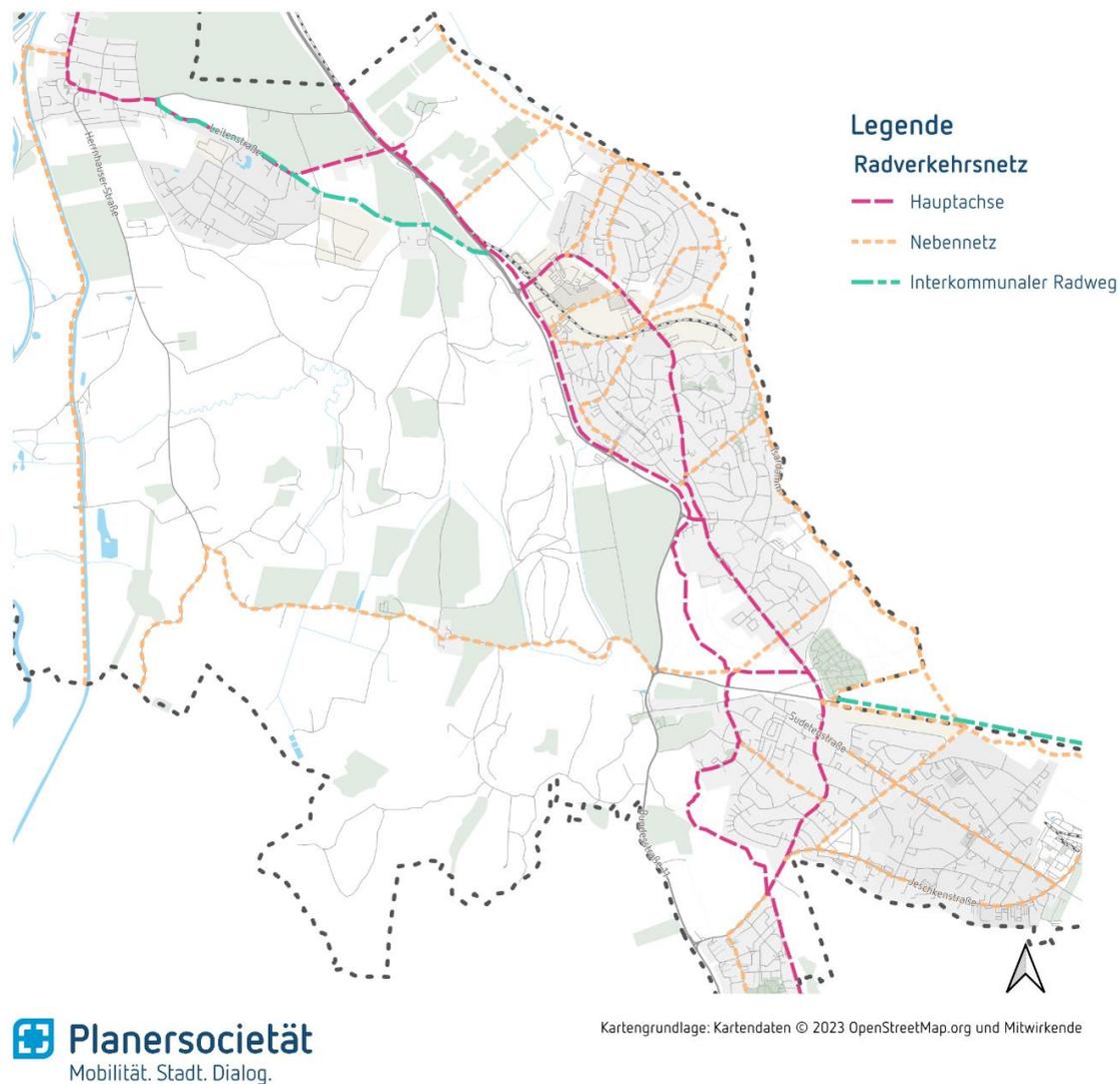
Die Basis einer erfolgreicher Radverkehrsförderung ist ein attraktives Angebot an geeigneten Wegen für den Radverkehr. Je nach Verbindungsfunktion einer Route und der Bedeutung für den Radverkehr werden Strecken hierarchisiert. Damit Pendler, Schüler und Alltagsradfahrer wichtige Quell- und Zielorte (Orte des Arbeitens, der Bildung, des Wohnens und Einkaufens) schnell und sicher mit dem Fahrrad erreichen können, benötigt es ein durchgehendes Netz aus Haupttradrouten. Diese vernetzen Stadtteile und Ortschaften sowie die angrenzenden Nachbarkommunen untereinander und ermöglichen durch einladende und leistungsfähige Radwege eine Bündelung des Radverkehrs. Auf den Haupttradrouten ist das Radfahren u. a. durch breite Wege, die das Überholen ermöglichen, sowie durch kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen besonders attraktiv, so dass sich die Fahrtzeit verkürzt. Auf einzelnen Strecken mit einem hohen Radverkehrspotenzial können zudem Radschnellverbindungen eingesetzt werden, die weiteren Komfort und Reisezeitvorteile mit sich bringen. Das Haupttradrouten wird durch ein Nebennetz ergänzt. Die Nebenradrouten verlaufen vorwiegend im Nebenstraßennetz und bieten damit etwas umwegigere Alternativen für

Radfahrerinnen, die einen hohen Wert auf wenige Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr legen. Sie erschließen dabei ebenfalls wesentliche Alltagsziele und schaffen zusätzliche Anbindungen an das Hauptradnetz. In den verdichteten Siedlungsbereichen besitzen sie darüber hinaus die vorrangige Funktion, den Radverkehr innerhalb der Wohnquartiere zu sammeln und diesen zielgerichtet auf das Hauptradnetz weiterzuleiten. Das Hauptnetz soll dabei eine schnelle und durchgängige Erschließung des Stadtgebiets in nordwestlicher und südöstlicher Ausrichtung ermöglichen und an das überregionale Netz angebunden sein, während das Nebennetz durch Querachsen wichtige alltägliche Ziele innerhalb des Stadtgebiets erschließt (z. B. Schulen, das Isarau-Stadion, Nahversorger, Karl-Lederer-Platz). Anhand dieser Routen wird die Instandhaltung und Umsetzung von zu definierenden Standards und Kontrollen des Zustands vorgenommen (siehe Maßnahme B3). Im Haupttroutennetz ist dabei ein höherer Standard anzuwenden.

Folgende Achsen können aus gutachterlicher Sicht für das Zielradnetz in Geretsried empfohlen werden. Diese Achsen ergeben sich aus der Überlagerung der bestehenden Radnetzplanungen, Machbarkeitsstudien, den Daten von Streckenbelastungen sowie aus den Standorten von wichtigen Quell- und Zielorten in Geretsried:

- Leitenstraße und im weiteren Verlauf Weg nach Buchberg und Gartenberg
- Radweg parallel zur B11
- Die Hauptverkehrsachse durch Geretsried entlang der Böhmerwaldstraße, Adalbert-Stifter-Straße und Richard-Wagner-Straße
- Altvaterstraße
- Sudetenstraße
- ‚Neue Mitte‘ um den Karl-Lederer-Platz und Egerlandstraße

Abbildung 66: Mögliches gesamtstädtisches Zielnetz



Quelle: Planersocietät

**Verbindliche Definition von Qualitätsstandards auf Haupt- und Nebenachsen:** Dem Radverkehr wird in Geretsried eine sichere Fahrradinfrastruktur geboten. Bei Planung und Umsetzung wird bereits auf die kommende (Fahrzeug-)Vielfalt im Radverkehr (Pedelec/Lastenrad/Radsonderformen z. B. Dreiräder, Rikschas) geachtet. In der Dimensionierung der Breite soll eine steigende Durchschnittsgeschwindigkeit und das Überholen beachtet werden.<sup>6</sup> Die Grundsätze für die Radinfrastruktur in Geretsried ergeben sich im Wesentlichen aus dem aktuellen Stand der Technik, der sich im Radverkehr vor allem in den *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)* der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wiederfindet. Weitere damit verbundene Grundlagen sind u. a.: *Straßenverkehrsordnung (StVO)* sowie die zugehörige *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)*, *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*, *Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021)*, *Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)*. Zusätzlich bestehen *Musterlösungen für den Radverkehr in Bayern*, die auf dem Haupt- und Nebennetz anzuwenden sind.

<sup>6</sup> Siehe: [https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/radverkehr/2404\\_musterblaetter-radverkehr-bayern.pdf](https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/radverkehr/2404_musterblaetter-radverkehr-bayern.pdf)

**Identifizierung von Netzlücken:** Die Entwicklung des gesamtstädtischen Zielradnetzes ermöglicht es, viele einzelne Maßnahmen zu bündeln und einen gezielten Ausbau der Infrastruktur zu fördern. Dadurch können Netzlücken in Geretsried erkannt und geschlossen werden (z. B. durch adäquate Führungsformen entlang der Richard-Wagner-Straße zwischen Stein und Geretsried), auch sonstige Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur (z. B. unbefestigter Weg zwischen Gelting und Gartenberg) können zielgerichtet behoben beziehungsweise aufgewertet werden.

---

Akteure	Stadt Geretsried, Nachbarkommunen, Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen
---------	--

---

Schnittstellen	B1, E1
----------------	--------

---

## B3 – Fahrradfreundliche Infrastruktur



### Problemstellung/Anlass

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA, Ausgabe 2010) stellen die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb der Radinfrastruktur dar. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung. Im Zuge innerörtlicher Radverkehrsführungen erfordern vielfältige Nutzungsüberlagerungen und eine oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeit eine eingehende Abwägung der Belange der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen. Der aktuelle Stand der Radwegeplanung sieht dabei ein ausdifferenziertes Spektrum an passgenauen Lösungen für verschiedene Situationen vor.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Radverkehrsinfrastruktur entlang der Hauptverbindung ausbauen:** Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sollte der Radverkehr möglichst auf der Fahrbahn im Sichtbereich des Kfz-Verkehrs auf einer sicheren Radinfrastruktur geführt werden, z. B. durch Radfahrstreifen. Hierbei sollte, um dem Trend zu schnelleren und breiteren Fahrrädern gerecht zu werden, bei geeigneten Neu- und Umbauten z. B. auf den Haupttrouten auf hohe Ausbaustandards gesetzt werden, die über die ERA von 2010 hinausgehen. So wird sichergestellt, dass die Radverkehrsinfrastruktur den Anforderungen an ein weiter zunehmendes Radverkehrsaufkommen gerecht wird und der Radverkehr einen weiteren Attraktivitätsschub und eine beschleunigte Führung erhält. Bislang fehlt es an einer adäquaten Radverkehrsführung entlang der Adalbert-Stifter-Straße und der Richard-Wagner-Straße. Eine geeignete Radinfrastruktur ist daher entlang der Böhmerwaldstraße, der Adalbert-Stifter-Straße und dem nördlichen Abschnitt der Richard-Wagner-Straße einzusetzen (siehe dazu Machbarkeitsstudie Radverkehrsverbindung Geretsried Süd-Nord). Die Stadt Geretsried sollte bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Umsetzung dieser Maßnahme weiterverfolgen, um auch die Süd-Nord Verbindung von Geretsried durch den Radverkehr voranzubringen (vgl. Stadt Geretsried 2023b). Dabei ist das Mindestmaß von 1,50 m inkl. Markierungstreifen einzuhalten. Beim bestehenden Schutzstreifen entlang der Johann-Sebastian-Bach-Straße ist diese Breite herzustellen.

**Markierungsarbeiten:** Je sichtbarer die Radinfrastruktur im Verkehrsraum ist, desto größer ist der Anreiz zum Umstieg. Daher sollte die entsprechende Führungsform in Geretsried durch eingetragene Markierung deutlich erkennbar sein. In Bereichen, wo der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird und der Gehweg für den Radverkehr freigegeben ist sollten Piktogrammketten die Führung im Mischverkehr verdeutlichen.

**Einsatz von Piktogrammketten:** Grundsätzlich sollte der Radverkehr innerorts nach § 2 Abs. 1 StVO die Fahrbahn benutzen, dies sollte bei geringen bis mittleren Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten bis 30 km/h in Geretsried der Regelfall sein. Die Analyse zeigt, dass in vielen Straßen im Stadtgebiet eine für den Radverkehr geeignete Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorliegt. Hier kann der Radverkehr aus fachlicher Sicht auf der Fahrbahn geführt werden, ohne dass die Sicherheit gefährdet ist (z. B. Johann-Sebastian-Bach-Straße). Zur Steigerung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur ist der Anteil der Straßen mit 30 km/h zu erhöhen (z. B. Egerlandstraße ab Böhmerwaldstraße, Adalbert-Stifter-Straße). (Vgl. Maßnahme D2). Wird im Zuge des Radnetzes der Radverkehr auf der Fahrbahn mit Tempo 30 geführt, hat sich als (Minimal-)Maßnahme bewährt, sogenannte Piktogrammketten zu markieren. Das empfiehlt sich auch auf Straßen mit nicht ausreichenden Breiten für eine (teil-) separierte Führungsform wie Schutzstreifen oder Radfahrstreifen. Eine Piktogrammkette ist ein vor allem visualisierendes Instrument der Radverkehrsplanung und hat keine verkehrsrechtliche Bedeutung – was den Vorteil hat, dass die Einsatzmöglichkeiten vielfältig sind. Die Piktogramme sind in regelmäßigen Abständen (bis zu 50 m) einzusetzen. (vgl. StMI 2023: 9). Der Einsatz von Piktogrammketten ist in Geretsried entlang des Haupt- und Nebennetzes sowie der interkommunalen Verbindung insbesondere im Steiner Ring vorzusehen (vgl. Machbarkeitsstudie Radverkehrsverbindung Geretsried Süd-Nord, 2023).

Abbildung 67: Beispiele für Piktogrammketten



Quelle: Planersocietät, Waghäusel, Bayreuth

**Trennung Fuß- und Radverkehr:** Eine Radwegebenutzungspflicht an baulich angelegten Radwegen und Radfahrstreifen darf nur angeordnet werden, wenn es aus Gründen der Verkehrssicherheit („außerordentliche Gefahrenlage“) erforderlich ist<sup>7</sup>, ausreichend Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen, die Beschaffenheit und der Zustand der Radverkehrsanlage zumutbar sind oder eine eindeutige und sichere Linienführung vorliegt. Gerade mit Blick auf den Boom der Elektrofahrräder und den damit erhöhten Geschwindigkeiten im Radverkehr wird es zukünftig notwendig sein, Rad- und Fußverkehr besser voneinander zu trennen (vgl. Maßnahme A2) und damit Vorteile für beide Seiten zu schaffen. Die Notwendigkeit einer Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr sollten z. B. an der Adalbert-Stifter-Straße zwischen Buchenweg und St2369 überprüft werden.

<sup>7</sup> Das Bundesverwaltungsgericht beruft sich dabei auf § 45 Abs. 9 S. 2 StVO. Die FGSV führt in der ERA auf, was eine Gefahrenlage darstellen kann (FGSV 2010). Auch eine Vielzahl von Studien kommt zum Ergebnis, dass die Sicherheit für den Radverkehr bei Fahrbahnführungen höher ist, insbesondere in Knotenpunktbereichen.

**Einrichtung von Fahrradstraßen:** Ein Element zur Steigerung der Sichtbarkeit des Radverkehrs ist die Fahrradstraße. Der Vorteil einer Fahrradstraße ist, dass der „Radweg“ direkt vor der eigenen Haustüre beginnt, was konkrete Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad schafft, sofern eine zentrale Vorgabe der StVO berücksichtigt wird: Autos sollten nur ausnahmsweise zugelassen werden. Für Erschließungsstraßen im Nebenstraßennetz können Fahrradzonen die große Chance bieten, die Erschließungsfunktion wieder in den Vordergrund zu rücken. Durch weniger Kfz-Verkehr können somit Verkehrsflächen anders genutzt werden z. B. für Fahrrad- und Lastenradstellplätze, Grünflächen oder für Plätze der Begegnung und des sozialen Austausches. Die Führungsform Fahrradstraße kann innerhalb der Radnetzkonzeption innerhalb der Straßenzüge Isardamm, Elbestraße oder Waldstraße geprüft werden.

**Öffnung von Einbahnstraßen:** Durch die Öffnung der Einbahnstraßen (u. a. „Martin-Luther-Straße“) für den Radverkehr können Netzlückenschlüsse ermöglicht werden und dem Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr Fahrzeitgewinne eingeräumt werden. Dafür müssen jedoch ausreichend Fahrbahnbreiten (mind. 3,00 m, oder ausreichende Ausweichmöglichkeiten bestehen (FGSV, 2010). Grundsätzlich sind alle Einbahnstraßen im Stadtgebiet auf ihre Möglichkeit der Öffnung im Gegenverkehr zu überprüfen.

**Fahrbahnbelag:** Der Komfort von Radfahrenden ist stark abhängig von der Art und dem Zustand des Fahrbahnbelags. Durch Schlaglöcher und wassergebundene Oberflächen sind Wege unsicherer und schlechter berollbar als wassergebundene ebene Wege. Die Stadt Geretsried nimmt daher eine stadtweite Kontrolle und Instandhaltung der Radinfrastruktur entlang des Radverkehrsnetzes vor. Speziell entlang der Haupttrouten sind asphaltierte Wege bereitzustellen, um ein attraktives Netz für den Alltagsverkehr anbieten zu können. Entlang des Nebennetzes sollten Möglichkeiten der Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit überprüft werden (z. B. Weg zwischen Leitenstraße über Buchberg nach Gartenberg, Weiterführung der Blumenstraße nach Wolfratshausen). Dabei sind Belange des Naturschutzes und der Landwirtschaft zu beachten.

**Beleuchtung:** Die Stadt Geretsried überprüft entlang des Radverkehrsnetzes, insbesondere an den Haupttrouten, eine durchgängige Beleuchtung der Radinfrastruktur (Bsp. Radweg in Stein in der Verlängerung der Chiemseewegs, Radweg parallel zur B11). Im Zuge von Radwegen außerhalb von bebauten Gebieten durch Wälder (z. B. nördliche St.-Hubertus-Straße) ist auch die Einrichtung einer adaptiven Beleuchtung zu überprüfen. Diese leuchtet nur während der Zeit des Durchfahrens und schont so die Natur.

**Pflege und Unterhalt:** Die Radwege sind in einem Niveau zu sichern, das die alltägliche Nutzung mit dem Fahrrad sicherstellt. Dies betrifft in Geretsried insbesondere den Winterdienst. Entlang des Alltagsradnetzes ist in geeigneter Priorisierung die Infrastruktur zu kontrollieren und pflegen. Zur Pflege gehören die Reinigung und der Winterdienst.

---

Akteure	Stadt Geretsried
---------	------------------

---

Schnittstellen	B1, B2, E1, D1, D2
----------------	--------------------

---

## B4 – Regionale Verbindungen



<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

### Problemstellung/Anlass

Egal ob im Alltag oder in der Freizeit, das Fahrrad ist eines der beliebtesten Fortbewegungsmittel. Im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen besteht ein ca. 500 km umfassendes Radwegenetz. Dieses soll die Einwohner des Landkreises dazu einladen sicher, schnell und bequem die gewünschten Ziele zu erreichen. Ziel ist es, aktiv die Qualität zu sichern und auf den Bau und die Umsetzung weiterer Verbindungen hinzuwirken. Um die regionale Anbindung Geretsrieds weiter zu stärken, soll ebenso die Umsetzung von interkommunalen Radwegen für das interkommunale Pendeln vorangetrieben werden.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Interkommunale Radwege ausbauen:** Interkommunale Radwege und Radvorrangrouten sind genauso wie Radschnellwege hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz. Mit interkommunalen Radwegen und Radvorrangrouten kann der Radverkehr auf wichtigen Routen gebündelt werden und etwa eine attraktive Gestaltung mit Brücken über große Kreuzungen oder Bahnlinien gefunden werden. Um eine attraktive Alternative, eine zusätzliche Option in der regionalen Mobilität bieten zu können unterstützt die Stadt Geretsried übergeordnete Planungen des Landes Bayern und des Landkreises zum Aufbau eines Alltagsradwegenetzes und trägt ihren Anteil zur Realisierung einer Fahrradinfrastruktur im Stand der Technik durch Ausbau und Pflege der Radwege in der Gemarkung von Geretsried. Konkret ist zur Schließung der Netzlücken der Aus- sowie Neubau einer geeigneten Radverkehrsführung zwischen Gartenberg und Gelting sowie zwischen Geretsried und Schwaigwall anzustreben. Auch die Anbindung des Radwegs Geretsried - Königsdorf an den Isarradweg/Geretsried Ost sowie die Verbindung zum Loisachradweg gilt es weiter auszubauen. Das Radnetz des Landkreises sieht daher Netzlückenschlüsse vor, die den Verkehr nach Osten und Westen für den Radverkehr verbessern würden (z. B. Verbindung entlang der St2369 Richtung Bairawies und im weiteren Verlauf nach Bad Tölz) (vgl. Alltagsradwegenetz Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen 2021). So können Radverkehrsverbindungen z. B. über die Isar unterstützt werden, die durch den Kfz-Verkehr nicht zu nutzen sind. Fahrzeitgewinne für den Radverkehr können so ermöglicht werden. Die Stadt Geretsried prüft daher in Kooperation mit weiteren Akteuren die Realisierung des Netzlückenschluss unter anderem zwischen Gartenberg und Ascholding, sowie nach Eurasburg, Puppling, Königsdorf. Auch wichtige interkommunalen Verbindungen wie z. B. nach Bad Tölz sollen durch die Lückenschlüsse in Geretsried angegangen werden.

Abbildung 68: Alltagsradnetz des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen

## Regionales Alltagsradwegenetz Landkreis TÖL-WOR\*



Quelle: <https://www.lra-toelz.de/kurzbericht-alltagsradkonzept>

**Förderung des Radtourismus:** Radtourismus und Sport sind wichtig für die Attraktivität der Stadt Geretsried. Ein fahrradfreundliches Klima lädt Gäste mit dem Fahrrad nach Geretsried ein und motiviert die Bürgerschaft, mit dem Fahrrad Sport zu treiben und Erholung zu finden. Zudem können die Bürger bei der Nutzung des Fahrrades in der Freizeit und als Sportgerät die Vorteile des Fahrrades erkennen und die Wahrscheinlichkeit steigt, dass das Fahrrad auch im Alltag genutzt wird. Da durch Geretsried touristische Radwege wie der Isarradweg führen, bietet sich eine Ausweisung von touristischen Zielen im Stadtgebiet an. Auch weitere Naherholungsziele können ausgehend vom Stadtkern in Geretsried ausgeschildert werden, um den touristischen Radverkehr in und um Geretsried attraktiver zu gestalten (z. B. Bibisee). Das vorliegende Mobilitätskonzept legt seinen Fokus auf die alltägliche Mobilität. So ist vorhandene Infrastruktur zur Bewältigung des Alltags grundsätzlich auch für touristische Wege und Ziele geeignet (z. B. der Isarradweg, Isarau-Stadion). Infrastrukturelemente können bei Bedarf durch die Beachtung weiterer Nachfragegruppen zielgerichtet dimensioniert werden (z. B. Schließfachanlagen, Radboxen). Für die Betrachtung des Radtourismus bietet sich ein eigenes Konzept an. Aspekte dieses Konzepts können sein:

- Materialien zu Information und Kommunikation für touristische Themen (z. B. Kartenmaterial und Flyer)
- Zertifizierung/Orientierung von Hotellerie und Gaststättengewerbe für Radtourismus im Übernachtungsfall, Abstell-/Lademöglichkeiten im Tagestourismus

<b>Akteure</b>	Stadt Geretsried, AGFK-Bayern, Nachbarkommunen, Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen
----------------	---

<b>Schnittstellen</b>	B1, B2, E4
-----------------------	------------

## B5 – Qualifizierung von Knotenpunkten für den Radverkehr



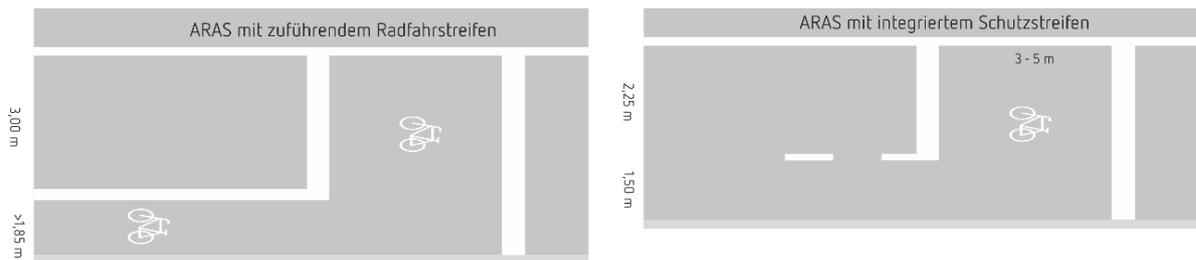
### Problemstellung/Anlass

Für den Radverkehr bieten die StVO und VwV-StVO sowie die ERA verschiedene Führungsformen im Längs- und Querverkehr an. Trotz der Vielzahl an Führungsmöglichkeiten soll eine intuitive Führung des Radverkehrs realisiert werden, um ein durchgängiges und sicheres Befahren zu ermöglichen. So kann der Fokus beim Radfahren verstärkt auf das Verkehrsgeschehen gelenkt werden, ohne überlegen zu müssen, wie die Infrastruktur ordnungsgemäß zu benutzen ist. Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten sind für den Radverkehr überwiegend konflikthanfälliger als der Verkehr innerhalb des Streckenabschnitts. Daher gilt es, diese möglichst intuitiv und sicher zu gestalten.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Aufgeweitete Radaufstellstreifen:** In Geretsried sollten dort, wo der Radverkehr im Längsverkehr nicht auf der Fahrbahn geführt werden kann oder aktuell noch nicht geführt wird, dieser vor Querungsanlagen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik mindestens 10 m vor der Einmündung auf die Fahrbahn geführt werden. Aufgeweitete Radaufstellstreifen (kurz: ARAS) sind vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr, die sich vor der zurückverlegten Haltelinie für den Kfz-Verkehr befinden. ARAS lassen sich in Form von Markierungsarbeiten umsetzen und bedeuten daher nur geringen finanziellen sowie materiellen Aufwand. Damit können große Vorteile, insbesondere in Hinsicht auf die Verkehrssicherheit erzielt werden. Durch die vorgezogene und aufgeweitete Haltelinie kann sich der Radverkehr bei Rotphasen an LSA-geregelten Knotenpunkten vor dem Kfz-Verkehr aufstellen. Dadurch gelangt der Radverkehr in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs und kann zuerst den folgenden Streckenabschnitt befahren. Mit einem ARAS ist bei hohem Radverkehrsaufkommen zudem Platz für mehrere Radfahrende nebeneinander gegeben. Weiterhin können sich linksabbiegende Radfahrende auf dem ARAS links einordnen und somit gesichert abbiegen. Bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ohne Schutzstreifen kann in der Knotenpunktzufahrt, insbesondere von untergeordneten Knotenpunktzufahrten, der Übergang in einen Schutzstreifen oder Radfahrstreifen zweckmäßig sein, um dem Radverkehr Raum zum Vorbeifahren und Anfahren zu verschaffen. Dies kann in untergeordneten Knotenpunktarmen durch einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) ergänzt werden (vgl. FGSV 2010: 40). Mittels einer Priorisierung sollen alle Kreuzungen im Stadtgebiet überarbeitet werden. In der Priorisierung der Umsetzung sollte ein Fokus auf den Routen im Hauptnetz liegen.

Abbildung 69: Skizze ARAS (aufgeweitete Radaufstellstreifen)



Quelle: Planersocietät, nach ERA

**Roteinfärbung von Einmündungen:** Sollte der Radverkehr in eigenständiger Infrastruktur geführt werden, insbesondere Radschutzstreifen, oder Radfahrstreifen, sind Furten über Einmündungen und Einfahrten rot zu färben und durch Fahrradpiktogramme verdeutlicht werden, wenn hohe Belastungen oder konfliktreiche Furten vorliegen (z. B. perspektivisch entlang Adalbert-Stifter-Straße und Böhmerwaldstraße). Dies ist besonders dann der Fall, wenn Unfallschwerpunkte vorliegen oder konfliktreiches Verkehrsverhalten beobachtet werden kann. Ebenfalls sind Einfahrten mit erhöhtem Kfz-Verkehr im Alltag optisch hervorzuheben. Dazu zählen Einfahrten zu Geschäften des Lebensmitteleinzelhandels, zu Baumärkten und großen Unternehmensparkplätzen (z. B. entlang der Böhmerwaldstraße).

Abbildung 70: Markierung von Einmündung



Quelle: Planersocietät, Bayreuth, München

**Qualitätssteigerung an Kreuzungen:** Durch die Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn kann diese für den Radverkehr attraktiv gestaltet werden. Die Stadt Geretsried überprüft zudem die Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für den Radverkehr. Empfohlen wird eine getrennte Signalisierung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr durch Phasenvorsprüngen. Dadurch verlängert sich die Freigabezeit für den Radverkehr. Zu überprüfen sind auf diese Maßnahmen u. a. die Knotenpunkte Blumenstraße/Elbestraße und Elbestraße/Böhmerwaldstraße. Die Qualität eines Knotenpunkts (z. B. Wartezeiten) sind grundsätzlich nach der HBS zu berechnen. Empfohlen wird – gemäß der E-Klima der FGSV für den Rad- und Fußverkehr – die Qualitätsstufen QSV A bis C sowohl für Anlagen des jeweiligen Verkehrsmittels als auch für Knotenpunkte mit und ohne Lichtsignalanlage anzustreben, und zwar auch dann, wenn dies eine Qualitätsminderung beim Kfz-Verkehr zu Folge hat. Bei Bau- und Umbauprojekten von Kreuzungen (z. B. Johann-Sebastian-Bach-Straße, Böhmerwaldstraße, Siebenbürgerstraße) soll daher eine separate Ausweisung der QSV nach H BVA für alle relevanten Verkehrsmittel erfolgen (z. B. Lichtsignalanlage Blumenstraße).

Akteure Stadt Geretsried

Schnittstellen B3

## B6 – Ausbau von Radabstellanlagen



<p>Förderung einer Mobilität für alle</p>	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p>	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p>	<p>Überregionale Verkehrs-anbindung verbessern</p>
<p>Zeitliche Umsetzung</p>	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p>	<p>Grobkostenschätzung</p>	

### Problemstellung/Anlass

Neben gut ausgebauter Radinfrastruktur im Längs- und Querverkehr ist das Angebot von Radabstellmöglichkeiten ein ausschlaggebender Faktor innerhalb der Radverkehrsförderung. Vor allem an Zielen, die im lokalen Kontext angesteuert werden, wie Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Freizeiteinrichtungen, Arbeitsstandorte oder Haltestellen des ÖV, sind attraktive Radabstellanlagen wichtig.

Sowohl die Beteiligungsformate wie auch die gutachterliche Bestandsanalyse zeigen einen Ausbau- und Erweiterungsbedarf im Stadtgebiet.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Schaffung neuer Radabstellanlagen:** Die Stadt Geretsried definiert einen Standard und überprüft das aktuelle Angebot an Radabstellanlagen an wichtigen Zielorten im öffentlichen Raum (z. B. Schulen, Isarau-Stadion) sowie an Orten, an denen ein Umstieg zu anderen Verkehrsmitteln möglich ist (z. B. Waldfriedhof). Die Bedarfsermittlung wird systematisch über Kenngrößen (Anzahl der betreffenden Personen, Größe der Einrichtung) abhängig von der Art der Nutzung ermittelt (siehe auch FGSV, 2012).

*Im (gewachsenen) Bestand:* Im Bestand werden bestehende Radabstellanlagen auf ihre Ausstattung überprüft und gegebenenfalls erweitert (z. B. Überdachung, Radservicestation). Weiterhin wird die Qualität und Auslastung überprüft, um gegebenenfalls qualifiziertere Abstellanlagen (Anlehnhalterungen) einzurichten und die Anzahl zu erhöhen.

*Bei Neu- und Umbau:* Bei Neubauten von Abstellanlagen werden situationsbedingte Anlagen entsprechend den oben dargestellten Anforderungen installiert. Prioritär an Zielgebieten entlang des Haupttroutennetz sind Radabstellanlagen in Geretsried zu installieren. Gegebenenfalls sind dafür andere Straßenraumflächen umzunutzen.

Erfolgt der Ausbau der S-Bahnstrecke S 7 auf Geretsrieder Gemarkung, sind Radabstellanlagen an den Bahnhöfen so zu dimensionieren, dass Pendler, die mit dem Fahrrad zur Bahn pendeln, ihr Fahrrad sicher abstellen können.

**Qualität der Abstellanlagen:** Aus gutachterlicher Sicht sollten Radabstellanlagen mindestens folgende Elemente aufweisen (vgl. auch Tabelle 9):

- *Art:* Zum Einsatz kommen Anlagen, die einen Betrieb ermöglichen, der Schäden minimiert, Diebstahl und Vandalismus erschwert und nach Nutzungsart und örtlichen Gegebenheit einen funktionierenden Witterungsschutz bietet. Ohne Betrachtung des Witterungsschutzes

erfüllt heute der Anlehnbügel die oben genannten Kriterien am besten. Er wird als Standard für Geretsried gesetzt. Im Neubau werden ausschließlich Anlehnbügel verwendet. Bestehende Anlagen werden insbesondere dann umgebaut, wenn es sich um Vorderradklemmen und andere Formen handelt, von denen Schadengefahr am Fahrrad ausgeht, oder das Fahrrad nicht ausreichend gesichert werden kann.

- *Anzahl:* Die Anlage wird ausreichend dimensioniert. Kennzahlen werden nach dem Stand der Technik ermittelt. Die Radabstellanlage weist je Standort aber mindestens drei Abstellbügel auf, sodass sechs „Standard-Fahrräder“ (klassischer Rahmenbau wie z. B. Diamantrahmen oder Hollandrad (tiefer Einstieg)) sicher abgeschlossen werden können. Bei der Ermittlung der ausreichenden Kapazität sind geeignet Sonderformen des Fahrradbaus zu berücksichtigen. So ist z. B. im Umfeld von Kindergärten und Kindertageseinrichtungen wie dem Awo-Bärenhaus eine ausreichende Kapazität an Abstellmöglichkeiten für Lastenräder und Fahrradanhänger herzustellen
- *Ort:* Die Radabstellanlagen sind an einem verkehrssicheren, einfach zu erreichenden Ort zu errichten, der es ermöglicht, das Ziel komfortabel und schnell zu erreichen. Radabstellanlagen werden nicht abseitig errichtet, damit alle Nutzerinnen und Nutzer ihr Fahrrad sicher abstellen können.
- *Ausstattungs-elemente:* Abhängig von der Art der Nutzung sind die Anlagen mit extra Ausstattung wie Schließfächer, E-Ladestationen, Überdachungen, Sicherheitsmaßnahmen (Kameraüberwachung, Einschließmöglichkeiten) zu ergänzen. Weiterhin sind beispielsweise bei Kindergärten oder Einkaufsmöglichkeiten breitere Stellplätze für Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder bereitzustellen. (siehe Tabelle 9).

**Lastenradstellplätze:** Lastenfahrräder etablieren sich zu einem festen Bestandteil des innerörtlichen Radverkehrs. Sie besitzen einen erhöhten Platzbedarf und haben daher auch den Anspruch an Radabstellanlagen, dass die Fahrräder hier effizient und sicher abgestellt werden können. Geretsried strebt daher an, insbesondere an Orten mit erhöhtem Lastenradaufkommen (Innenstadt, Einkaufsmöglichkeiten, Kitas, Spielplätze etc.), Lastenradparkplätze zu schaffen. Sie sollten z. B. auf jetzigen Pkw-Parkplätzen (2-4 pro Parkplatz) entstehen, um den Fußverkehr nicht zu beeinträchtigen. Die Ersten Standorte sind auch geeignet mit der (fach-)Öffentlichkeit, oder in direkter Bürgerbeteiligung zu erarbeiten. So können tatsächlich Betroffene Nutzende Personen ihre Erfahrungen einbringen.

Abbildung 71: Beispiele für Lastenradstellplätze



Quelle: Planersocietät, Emmendingen, Stuttgart

Tabelle 9: Empfohlene Ausstattung von Fahrradabstellanlagen abhängig von der jeweiligen Nutzung

	Zielort	Parkdauer	Bedarf an Ausstattungselementen	ergänzende Elemente
Verknüpfung ÖPNV / Bike + Ride		mehrere Stunden, Tagesparken		
Arbeitsplatzstandort	Gewerbegebiete, Arbeitsplatzstandorte	Tagesparken, z.T. Kunden mit kurzen Erledigungen		
Freizeitziele	Museen, Schwimmbäder, etc.	Mehrere Stunden, Tagesparken		
Einkaufen	Innenstadt – allgemein	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.		
	Innenstadt – ausgewählte Standorte	längere Erledigung, mehrere Stunden		
	Stadtteilzentren / zentrale Versorgungsbereiche	kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.		
	Nahversorger / zentrale Versorgungsbereiche	kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.		
Wohnen	Wohngebiete ohne eigene Fahrradabstellplätze / Garagen / o.ä.	dauerhaftes Parken (über Nacht bzw. über mehrere Tage)		
Schulen	Weiterführende Schulen, Berufsschulen, Grundschulen	mehrere Stunden, Tagesparken		

Anschließfunktion	Überdachte Anlage	Abgeschlossene Anlage	Gepäckaufbewahrung	Werkzeug	Luftpumpe	Beleuchtung

Darstellung: Planersocietät

**Akteure** Stadt Geretsried, Schulen in Geretsried, MVV

**Schnittstellen** E4, E4.2,

## B7 – Service für den Radverkehr



<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

## Problemstellung/Anlass

Attraktiv wird der Radverkehr, wenn er als System ganzheitlich betrachtet und organisiert wird. Dieser Systemgedanke wird unter anderem im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) formuliert. Neben der Infrastruktur braucht es Serviceleistungen und Serviceeinrichtungen, damit Menschen mit ihrem Fahrrad leicht und attraktiv Wege zurücklegen können. Ein guter Service und eine gute Ausstattung abseits von Radwegen erhöht auch die Attraktivität für Radreisende im Tagestourismus und Mehrtages-Tourismus. Hier ist Geretsried durch die Lage begünstigt. Entlang der Isar und in Richtung der Alpen entwickelt sich der Radtourismus.

## Handlungsschritte/Bausteine

**Bett+Bike-Unterkunft:** Im Stadtgebiet gibt es derzeit keine zertifizierte Bett+Bike-Unterkunft. Um interessant für Radreisende zu sein, sollten in Geretsried Unterkünfte mit diesem Zertifikat vorhanden sein. Die Rolle der Verwaltung liegt hierbei in der Initiierung, Beratung und Förderung entsprechender Maßnahmen.

**Rad-Reparatursäulen:** Unterwegs kann es vorkommen, dass kleine Defekte am Fahrrad die Fahrt unterbrechen, aber grundsätzlich auch selbstständig behebbar sind. Einfache Reparaturmöglichkeiten, Luftpumpen sowie Hinweise zur Verwendung können an sogenannten RadSERVICE-Punkten eingesetzt werden. Eine Positionierung solcher oder ähnlicher Reparaturstationen sollte vor allem auf dem Hauptnetz erfolgen. Eine Verknüpfung mit den Mobilitätspunkten (siehe C) im Stadtgebiet ist geeignet zu prüfen. Neben den Werkzeugsäulen zeigt sich die Installation von Schlauchautomaten prüfenswert. Neben der Installation entlang der Haupttrouten ist die Räumliche Nähe zu Fahrradwerkstätten zu prüfen. Menschen mit defekten Fahrrädern werden die Nähe dieser Orte suchen. Wenn der Laden geschlossen hat, könnte es dann durch die oben beschriebenen passiven Angebote einen Ersatz geben.

Abbildung 72: Beispiel für einen RadSERVICE-Punkt



Quelle: Planersocietät, Gerlingen

**Wegweisung:** Die zur Orientierung notwendige Wegweisung gilt es in regelmäßigen Befahrungen zu begutachten. Die Erkennbarkeit und Vollständigkeit sollten jederzeit gegeben sein, um die durchgängige Orientierung zu gewährleisten. Dies gilt neben der Wegweisung für das Alltagsradnetz auch für die Wegweisung des Freizeitradverkehrs.

**Führung an Baustellen:** Im Stadtgebiet werden regelmäßig neue Baustellen eingerichtet. Hier gilt es, den Radverkehr ebenso wie alle weiteren Verkehrsarten zu berücksichtigen, um Lücken im Radverkehrsnetz zu verhindern und eine sichere Befahrbarkeit zu ermöglichen. Die AGFK Bayern hat dafür ein Hinweispapier herausgegeben, das bei Einrichtung von Baustellen Berücksichtigung finden soll.<sup>8</sup>

**Systematik zur Erweiterung der Serviceangebote:** Guter Service unterstützt die Menschen bei ihren Vorhaben. Die Stadt Geretsried entwickelt eine Systematik, die über ein Grundangebot aus heute geeigneten Service-Elementen Bedarfe evaluiert und das Serviceangebot geeignet weiterentwickelt. Alle Inhalte, die für den Radverkehr wichtig sind, sind so aufzubereiten, dass sie über Informationsmedien gefunden und im aktuellen Stand beauskunftet werden können. Informationen zum Radverkehr sollen regelmäßig in der Stadtöffentlichkeit gut sichtbar kommuniziert werden. Elemente einer aktiven Informations- und Kommunikationsarbeit können sein:

- Kampagnen bewerben und organisieren: „Mit dem Rad zur Arbeit“ / Fahrrad-Klimatest vom ADFC/ Stadtradeln
- Themenschwerpunkte: Rad-Licht-Check im Herbst/ Typenkunde Fahrrad/ Regelkunde Radverkehr
- Aktivierende Elemente: Planungsradtour / Bürgermeister Radtour/ Mobilitätsfeste (Siehe E)

**Etablierte nicht-investive Maßnahmen:** In Geretsried gibt es bereits Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, wie z. B. die Teilnahme am Stadtradeln. Die Stadt sollte diese Beteiligung aktiv fördern und bspw. mit großen, öffentlichkeitswirksamen Auftakt- und Abschlussveranstaltungen

<sup>8</sup> <https://agfk-bayern.de/leitfaden-umleitungen-der-agfk-bayern/>

unterstützen. Auch weitere Kampagnen wie „Fahrrad! – Fürs Klima auf Tour“ des VCD und die Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK und ADFC sollten aktiv von der Stadtverwaltung mitveranstaltet, unterstützt und beworben werden.

**Zählstellen:** An Haupttrouten können im Netz Radzählstellen eingerichtet werden. Diese bieten einerseits die Möglichkeit, Daten zu erfassen und diese auszuwerten, andererseits kommunizieren sie plakativ die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad in der Stadt. Die Zählstellen können somit einen Beitrag als Motivationsstütze leisten und dadurch auch die Fahrleistung erhöhen. Durch das Überfahren einer Induktionsschleife wird die Anzahl der Radfahrenden gemessen, der jeweilige Wert wird auf einem Display angezeigt.

---

Akteure	Stadt Geretsried, ADFC
---------	------------------------

---

Schnittstellen	B3, B4, E3
----------------	------------

---

## 5.3 Maßnahmen ÖPNV & Vernetzte Mobilität

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist die Grundlage einer nachhaltigen, sozialverträglichen und umweltfreundlichen Mobilität. Bus und Bahn stellen die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen durch die allgemeine und uneingeschränkte Zugänglichkeit sicher. Sie sind deshalb Teil der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und mit den weiteren Verkehrsmitteln verknüpfter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune, wenn es um den Wettbewerb um z. B. Familien oder Fachkräfte geht.

Um auch wahlfreie Verkehrsteilnehmende (also Personen, die ohne Beschränkungen zwischen allen Verkehrsarten wählen können) zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen, muss der ÖPNV eine hohe Konkurrenzfähigkeit zum Pkw besitzen: Referenz ist hier das vorhandene Kfz oder die Eigenschaften, die aus der Nutzung auch als Beifahrer resultieren. Neben diesem Vergleich ist unser Handeln aber auch grundsätzlich von ökonomischen Grundsätzen geprägt, die uns ein allgemeines Gefühl für Fragen der Relation von z. B. Fahrzeit zu Wartezeit, Tarif zu Fahrstrecke und weiterem. Diesen Gefühl muss sich das System ÖPNV stellen. Geretsried befindet sich im Münchner Tarif- und Verkehrsverbund in einem guten Rahmen, in dem die Stadt ihren Beitrag zu einem starken und attraktiven Angebot leistet.

Öffentliche Verkehrsmittel sind die ursprünglichste Form vernetzter Mobilität. Der gemeinsame Treffpunkt (die Haltestelle), von dem das gemeinsam genutzte Verkehrsmittel abfährt, muss durch jede Einzelperson erreicht werden. Dies passiert bis heute überwiegend zu Fuß. In den Randbereichen des Metropolraums München müssen bereits vereinzelt Ziele erreicht werden, die nicht mehr in einer annehmbaren Distanz zu Fuß von der Haltestelle des ÖPNV erreicht werden können. Stehen an diesen Haltestellen weitere Mobilitätsoptionen zu Verfügung, kann auch diese Wegstrecke geeignet zurückgelegt werden und die Attraktivität des ÖPNV weiter steigern.

### Zentrale Handlungserfordernisse

Im Rahmen der Bestandsanalyse haben sich unter anderem die folgenden zentralen Handlungserfordernisse ergeben:

- Entwicklung des Stadtbusangebots
- Stringente Vernetzung im Umweltverbund über Mobilitätsstationen
- Attraktiver, stabiler Betrieb des ÖPNV in Geretsried

## C1 – Anpassung Stadtbus



### Problemstellung/Anlass

Der Stadtbus ist ein tragender Baustein im System ÖPNV, um eine hochwertige Wegekette anbieten zu können. Der Stadtbus befindet sich zur Zeit der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts vor der Ausschreibung des Verkehrsvertrags. Dieser Vertrag legt die Inhalte des Stadtbusses für die nächsten Jahre fest. Im MVV ist eine Vertragslaufzeit zwischen fünf und acht Jahren üblich. Durch diese Ausschreibung ergibt sich die Chance, die Zielsetzung dieses Mobilitätskonzepts bereits zu berücksichtigen und die Inhalte und Qualitäten danach auszurichten.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Stadtbusausschreibung:** Der Stadtbus trägt zu einem hochwertigen ÖPNV im Stadtgebiet von Geretsried bei und ist notwendiger Baustein im Gesamtsystem. Der Stadtbus ist durch die Ausschreibung in geeigneter Qualität so fortzuführen, dass die Ziele des Mobilitätskonzepts erreicht werden. Es werden unter anderem Linienweg, Bedienzeitraum und Takt in der Ausschreibung als Qualität formuliert.

**Passgenaue Abstimmung Stadtbus, Regionalbusse, X-Busse:** Der Stadtbus soll sich bei zukünftigen Entwicklungen am System des regionalen ÖPNV (S-Bahn/X-Bus/Regionalbusse) orientieren und idealerweise Takt/Bedienzeiten deckungsgleich anbieten, damit durchgehende Wegeketten ermöglicht werden. Die Stadt verfolgt die Entwicklung beim Regional- und X-Bus und wirkt darauf hin, dass sich Änderungen nicht negativ auf den Stadtbus und die Wegekette der Fahrgäste auswirken.

**Entwicklung S 7:** Auf eine mögliche Entwicklung der S-Bahn ist geeignet mit dem Stadtbus zu reagieren. Durch den Stadtbus sind geeignete Übergänge aus den Stadtquartieren auf die S-Bahnhaltestellen zu ermöglichen.

**Kontrolle und Evaluation der Leistung:** Planung und Finanzierung des Stadtbusses liegen bei der Stadt Geretsried. Es liegt im Interesse der Stadt, die vertraglich vereinbarte Dienstleistung (Stadtbus) zu überprüfen. Die Stadt entwickelt dazu eine Prüfroutine, die es ermöglicht vertraglich fixierte Leistungen transparent und mit geeignetem Einsatz nachzuhalten. Eine einvernehmliche und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen ist wünschenswert und anzustreben. Ziel ist ein verlässlicher und stabiler Betrieb im Stadtgebiet.

Akteure

Stadt Geretsried

Schnittstellen

## C2 – Attraktive Verbindungen ins Umland

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

### Problemstellung/Anlass

Durch die Lage im Metropolraum München existiert eine starke Orientierung in Richtung München. Verkehrliche und weitere Belange führen die Menschen nach oder über München. Ebenso existiert als größte kreisangehörige Stadt eine Wechselwirkung mit den benachbarten Städten und Gemeinden. Schon seit längerer Zeit existieren Planungen zur Verlängerung der S-Bahn S 7 über das aktuelle Ende in Wolfratshausen bis nach Geretsried.

### Handlungsschritte/Bausteine

**S 7-Verlängerung:** Aus Sicht der Stadt Geretsried ist die Verlängerung der S-Bahn von Wolfratshausen nach Geretsried zu begrüßen. Durch dieses hochwertige ÖPNV-Angebot kann die Attraktivität deutlich gesteigert werden. Gästen wie Einwohnenden in Geretsried käme diese Qualitätssteigerung zugute. Die Stadt Geretsried hat keinen direkten Einfluss auf diese hochwertigen Angebote und ist auf eine gute Kooperation zwischen allen Akteuren angewiesen.

Abbildung 73: Planungen zur möglichen Verlängerung S-Bahn S 7



Quelle: <https://www.bahnausbau-muenchen.de/projekt.html?PID=43>

**X-Bus:** Die Planungen und der Betrieb der X-Bus-Linien obliegen dem MVV und den Landkreisen. Die Stadt Geretsried profitiert von diesem Angebot. Heute wird die Haltestelle Geretsried Rathaus durch den X 970 bedient. Diese Haltestelle ist aus Sicht der Zentralität geeignet, um Fahrgäste am Karl-Lederer-Platz ein- und aussteigen zu lassen. Aus Sicht des ÖPNV-Netzgedankens liegt diese Haltestelle isoliert und ermöglicht keinen Umstieg auf weitere Linien im Stadtgebiet. Um die Attraktivität der Produktgruppe X-Bus für Geretsried zu steigern, ist es wünschenswert, diesen Aspekt zukünftig stärker zu berücksichtigen. Zu prüfen ist ein zusätzlicher Halt des X-Busses im Stadtgebiet (z. B. Haltestelle Schulzentrum) oder die Änderung des Linienverlaufs weiterer Linien,

z. B. des Stadtbusses zur Haltestelle Rathaus B11, wenn sich geeignete Rahmenbedingungen ändern.

**Regionalbusse:** Der Stadtteil Gelting wird heute ausschließlich durch eine Regionalbuslinie mit dem Stadtzentrum von Geretsried verbunden. Diese Regionalbuslinie fährt zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse im 80-Minuten-Takt und soll zum Fahrplanwechsel Dezember 2024 auf einen 40-Minuten-Takt verdichtet werden. Dieser erste Schritt der Taktverdichtung ist begrüßenswert. Die Stadt Geretsried prüft mit dem Landratsamt die Möglichkeit einer weiteren Taktverdichtung auf 20 Minuten, um ein einheitliches Angebot herstellen zu können.

**Zusammenarbeit mit Wolfratshausen stärken:** Neben der räumlichen Nähe pflegen die Städte Geretsried und Wolfratshausen bereits heute eine regelmäßige Kooperation. Der Landesentwicklungsplan trägt dieser Tatsache Rechnung, indem er beide Städte als gemeinsames Mittelzentrum definiert. Diese organisatorische Vernetzung ist auch im ÖPNV abzubilden. Wünschenswert ist eine stärkere Verbindung beider Zentren.

---

Akteure

Landkreis, MVV, Aufgabenträger S-Bahn

---

Schnittstellen

---

### C3 – Mobilitätspunkte

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrs-anbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

#### Problemstellung/Anlass

Attraktive Verknüpfungspunkte sind elementare Bausteine für die Mobilität der Zukunft. Immer häufiger werden dafür Mobilitätspunkte an zentralen Orten bzw. Plätzen installiert, um einen Verknüpfungspunkt zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu schaffen. Als Erweiterung der Park-and-Ride-Idee bieten Mobilitätspunkte vor allem Übergangspunkte zum Carsharing, Bikesharing oder dem eigenen Fahrrad. Insbesondere an Bahnstationen und zentralen Bushaltestellen sollen Mobilitätspunkte den Umstieg zwischen den Verkehrsträgern erleichtern. Mobilitätspunkte<sup>9</sup> tragen somit dazu bei, dass sich die Sichtbarkeit der Mobilitätsoptionen im öffentlichen Raum erhöht. Dadurch kann den dort zur Verfügung gestellten Verkehrsmitteln ein positiveres Image in der öffentlichen Wahrnehmung erzeugt werden. Durch eine geschickte bauliche Anlage und Organisation einer Mobilitätsstation sind Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln, z. B. zwischen Bus und Leihrad, komfortabel zu gestalten, so dass auch Wegeketten zu Zielen ermöglicht werden können, die unter Umständen nicht komfortabel ausschließlich mit dem ÖPNV erschlossen werden können.

#### Handlungsschritte/Bausteine

**Definition von Mobilitätspunkten in Geretsried:** Im Stadtgebiet werden Mobilitätspunkte errichtet, die bedarfsgerecht ausgestattet werden. Hierfür sollte die Stadt zwei Größenordnungen definieren. Weitere Abstufungen können etabliert werden, wenn sich Bedarfe abzeichnen. Für alle Stationen ist grundsätzlich gültig:

- Barrierefreier Zugang zu allen am Standort vorhandenen Angeboten
- Sitzgelegenheiten sowie ausreichende Beleuchtung der Station und dem Weg dorthin
- Übersichtspläne der Station und seiner Angebote mit räumlicher Verortung
- Einheitliches stadtweites Design, das einfache Wahrnehmung und hohe Wiedererkennung ermöglicht.

<sup>9</sup> Die Begrifflichkeit ist nicht fest definiert. Ebenfalls gängige Begriffe sind: Mobilstation, Mobilitätshub und weitere

Abbildung 74: Beispiel für eine Ausstattung der Mobilitätsstationen

	Ausstattungsmerkmal	XS-Station	S-Station	M-Station	L-Station
Fahrzeuge	Leihräder einschließlich Kombinationsständer zum Abstellen	Standard (3 Stück)	Standard (3 Stück)	Standard (3 Stück)	Standard (5 Stück)
	Leih-Pedelec einschließlich Bikesharing-Steile	Standard (2 Stück)	Standard (2 Stück)	Standard (2 Stück)	Standard (2 Stück)
	Leih-Lastenpedelec	optional	optional	optional	optional
	E-Carsharing			Standard	Standard
Abstellanlagen	Abstellanlagen private Fahrräder		Standard	Standard	Standard
	Fahrradboxen und Radbügel für private Fahrräder			Standard	Standard
	Zusätzlicher (freier) Fahrzeugstellplatz				Standard
	Schließfächer/Gepäckaufbewahrung			Empfehlung	Empfehlung
Anbindung	Anbindung an ÖPNV (Bushaltestelle)		Standard	Standard	Standard
	Anbindung an Bahn				Standard
	Fernbusanbindung				optional
	Taxistand				optional
Information	Informationstafel	Standard	Standard	Standard	Standard
	Elektronische Haltestelleninformation		optional	optional	optional
	Fahrkartenautomat				Empfehlung
	Informationszentrale				optional
Erscheinungsbild	Zusätzliche Beleuchtung	Empfehlung	Empfehlung	Empfehlung	Empfehlung
	Begrenzung durch Wegweisungstafeln	optional	optional		
	Trennwand mit Leuchtkasten/ Vitrine			Empfehlung	Empfehlung
	Trennwand indirekt beleuchtet				
Sonstiges	Wegweisung (bei fehlenden Sichtbeziehungen)	optional			
	Mülleimer	optional	optional	optional	optional
	W-Lan	optional	optional	optional	optional
	Sitzgelegenheit		optional	optional	optional
	Packstation			optional	optional
	Imbiss				optional

Quelle: Stadt Offenburg 2021: 12f.

**Großer Mobilitätspunkt:** Ein großer Mobilitätspunkt ist die Station, an der alle vorhandenen Angebote im Stadtgebiet vorgefunden werden können. Eine solche Station ist grundsätzlich an der aufkommensstärksten ÖPNV-Haltestelle zu errichten oder an der Haltestelle mit der höchsten Ziel-dichte. Durch die Angebotsvielfalt kann dieser Station ein erweiterter Einzugsradius (ca. 1.000 m) zugesprochen werden.

- *Angebote am großen Mobilitätspunkt:* alle ÖPNV-Produktgruppen im Stadtgebiet (hier: X-Bus/Regionalbus/Stadtbuss); Bikesharing-Angebot (siehe B); Carsharing-Angebote (siehe C); Abstellanlagen für Fahrräder; Fahrradboxen; Stellplätze für Taxi/Mietwagen;
- *Prüfung:* Angebot einer Anlaufstelle Kundenbetreuung (MVV)/Information/Touristenberatung
- *Wahlweise weitere Services:* Internetzugang über Wlan; DHL/offene Paketstationen oder ähnliches

- *Möglicher Standort:* Egerlandstraße Haltestelle Fasanenweg (Gartenberg)/Zentrumsnahe S-Bahnhaltestelle (bei möglichem Ausbau S-Bahn S 7)

Abbildung 75: Mobilitätspunkt mit umliegenden Angeboten (im Bild Taxi/Carsharing)



**Kleiner Mobilitätspunkt:** Die kleinen Mobilitätspunkte bieten gegenüber dem großen Mobilitätspunkt ein auf die Bedürfnisse zugeschnittenes Angebot.

- Grundsätzliche Angebote sind: Radabstellanlagen (siehe B), und Bikesharing-Fahrzeuge
- Weitere Ausstattungsoptionen je nach Umfeldnutzung: Kiss-and-Ride-Parkplatz; Carsharing-Stellplatz
- Mögliche Standorte sind: Haltestelle Blumenstraße (Gartenberg); Haltestelle Schulzentrum (Gartenberg); Haltestelle Am Stern (Geretsried) sowie alle möglichen S-Bahnhaltepunkte abseits dem zentrumsnahen S-Bahnhaltepunkt

Abbildung 76: Beispiel für einen Mobilitätspunkt



Quelle: Planersocietät; Mobilpunkt in Bremen

**Mobilitätspunktchen:** Sind die zwei ersten Kategorien etabliert, kann geprüft werden, ob im Sinne eines einheitlichen Auftritts und Vermarktung Standorte als „Mobilitätspunktchen“ in die Systematik eingeführt werden. Sinnvoll könnte die unter anderem dann erscheinen, wenn z. B. Car-/Bike-sharing-Standorte, Fahrradabstellhäuschen oder ähnliches in Wohnquartieren oder vor großen Arbeitgeber dezentral installiert werden.

---

Akteure                      Stadt Geretsried, MVV

---

Schnittstellen              B6, E2, E4

---

## C4 – Umfassende Information und Kommunikation

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrs-anbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

### Problemstellung/Anlass

Die gutachterliche Analyse und insbesondere die Bürgerbeteiligung deuten darauf hin, dass die Angebotsvielfalt innerhalb des MVV an Grenzen stößt, wenn es darum geht, Informationen einfach und intuitiv zu erlangen. Das System ÖPNV bildet legitime Wünsche unter anderem an ein ausdifferenziertes Produktportfolio (Stadtbus/Regionalbus/X-Bus/S-Bahn/Regional-Bahn) ab, oder ein ausdifferenziertes Tarif- und Fahrkartensortiment. Diese Ausdifferenzierung und die Entwicklung der jeweiligen Inhalte bedarf allerdings einer ebenso differenzierten und mehrdimensionalen Information- und Kommunikationsarbeit, um die anvisierten Ziele im ÖPNV zu erreichen. Informationen und die Kommunikation müssen dabei vom Allgemeinen beim Gelegenheitskunden bis zum Speziellen für Dauernutzende wie Pendlerinnen und Pendler oder Schülerinnen und Schüler reichen.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Öffentlichkeitsarbeit:** Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) unterhält bereits eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit. In einem ersten Schritt sind geeignete Inhalte in Bezug auf Geretsried zu identifizieren und für eine geeignete Weitergabe aufzubereiten. Diese Arbeit sollte kontinuierlich erfolgen, damit Potenziale effizient gehoben werden können. Die erworbenen Inhalte sind über verschiedene Kanäle in die Geretsrieder Öffentlichkeit zu streuen. Die vorhandene Social-Media-Stelle und die Öffentlichkeitsarbeit sind mit geeigneten Ressourcen auszustatten, so dass eine kontinuierliche Bearbeitung und Verbreitung sichergestellt werden können.

**Informationsstelle:** Im Zuge der Installation einer Mobilstation (siehe oben) ist zu prüfen, inwieweit eine Anlaufstelle geschaffen werden kann, die durch fachkundiges Personal besetzt ist. Von dieser Stelle sollte eine fachlich fundierte Beauskunftung über das Angebot des ÖPNV (vorhandene Produkte in Geretsried und deren Bedienung) und den Tarif erfolgen. Aus gutachterlicher Sicht könnten am Anfang Synergien in einer Touristeninformation gehoben werden. Eine öffentlich sichtbare Gestaltung und Verortung z. B. im Bereich des Karl-Lederer-Platz' ist wünschenswert.

**Kommunikation:** Durch Informations- und Kommunikationsarbeit bekennt sich die Stadt Geretsried öffentlich zu den hier formulierten Zielen. Im Rahmen des Mobilitätsmanagements (siehe E) sind aktivierende Elemente wie Veranstaltungen mit Schulen und Arbeitgebern erwünscht. Aber auch geeignete Aktionen in der allgemeinen Öffentlichkeit wie Mobilitätsfeste und -auftritte auf dem Wochenmarkt oder ähnlichem.

Akteure

Stadt Geretsried, MVV

Schnittstellen

E4

## C5 – Ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur für den ÖPNV

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

### Problemstellung/Anlass

In Geretsried können bereits heute Buslinienleistungen angeboten werden, die attraktiv mit den weiteren Linien des MVV und damit des Metropolraum München verbunden sind. Zusätzlich bietet der MVV bereits heute ein ausdifferenziertes Tarifangebot, das gesellschaftliche Forderungen umfassend abdeckt. Zu einem gesamtheitlichen System ÖPNV gehören darüber hinaus auch Elemente, die auch weiterhin in der Verantwortung der jeweiligen Kommunen sind und gewissenmaßen das Gegenstück zum Angebot des MVV bilden. Das Bild komplettiert sich insbesondere, wenn moderne Fahrzeuge vor Ort auf eine ansprechende, hochwertige, leistungsstarke Infrastruktur treffen.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Erscheinungsbild Infrastruktur:** Ein dauerhaftes Bild, die Visitenkarte des Systems ÖPNV, prägt vor Ort die Haltestelle. An Haltestellen und dem Weg zu ihnen entscheidet sich ein Großteil der subjektiven Wahrnehmung und Assoziation mit dem Verkehrsmittel Bus/Bahn. Die Situation innerhalb der Analyse und die Rückmeldungen innerhalb der Beteiligungsformate zeigen auf, dass die Haltestelleninfrastruktur nicht allen Belangen ausreichend entspricht, um von infrastruktureller Seite einen attraktiven ÖPNV zu bieten

Für die (Bus-)Haltestellen in der Baulast der Stadt Geretsried sind in Abgleich mit den Standards und Empfehlungen des MVV und des Nahverkehrsplans (NVP) des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen eine geeignete Grundausstattung für das Stadtgebiet zu entwickeln. Neben der gesetzlichen Grundausstattung aus Haltestellenmast mit Liniennummer, Fahrplan und Abfalleimer sind Elemente von Vorteil, die das Erscheinungsbild oder den Aufenthalt positiv beeinflussen.

Es besteht grundsätzlich ein gesetzlicher Auftrag zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV nach PBefG. Im Unterschied zu anderen gesetzlichen Vorgaben formuliert das PBefG zu dieser Forderung ein Zieldatum der Umsetzung. Dieses Datum ist bereits abgelaufen. Für das Stadtgebiet Geretsried liegen Planungen vor, die die Verlängerung der S-Bahn S 7 vorsehen. Eine Umsetzung ist derzeit nicht sicher absehbar. Mit dieser Verlängerung würden sich wahrscheinlich auch im Busverkehr Linienverläufe ändern. Eine Feinerschließung der Wohngebiete mit Haltestellen ist aus gutachterlicher Sicht grundsätzlich auch mit einem verlängerten S-Bahn-Betrieb weiterhin notwendig. Im NVP Bad Tölz-Wolfratshausen ist eine Priorisierung zum Umbau der Bestandshaltestellen im Stadtgebiet erarbeitet worden. Die Stadt Geretsried entwickelt und fixiert ein Umbauprogramm der Haltestellen, das diesen Umbau in einem realisierbaren Zeitrahmen aus personellen und finanziellen Ressourcen verwirklichen kann.

**Verbesserungen im Fahrbetrieb:** Verkehrsinfrastruktur und weitere Elemente der Verkehrslenkung tragen zur Steigerung eines attraktiven Systems ÖPNV bei. Dabei sollen alle Ansätze dem Leitsatz folgen: „Der Bus hält planmäßig nur an den Haltestellen.“

- Rückbau von Haltestellen-Buchten wo nicht betrieblich zwingend erforderlich, z. B. bei Endhaltestellen und Haltestellen mit Anschlusssicherung. Der Kfz-Verkehr staut sich damit hinter dem Bus. Dies trägt neben dem schnellen Einfädeln in den fließenden Verkehr des Buses auch zu einer erhöhten Sicherheit der Fahrgäste bei. Umbauten sind geeignet in Verbindung mit dem barrierefreien Haltestellenumbau zu erledigen (siehe oben)
- Einrichtung von Vorfahrtsregelungen auf Streckenabschnitten der Buslinien. Dies kann auch innerhalb von Tempo-30-Zonen erfolgen – sollte aber dann so erfolgen, dass daraus keine Vorteile für den motorisierten Individualverkehr entstehen. Die Vorfahrtsregelungen tragen zur Fahrplanstabilität bei.
- Den Umlauf der LSA (Lichtsignalanlagen, umgangssprachlich: Ampeln) vorteilhaft für die Buslinien schalten. Wünschenswert: LSA, die Fahrzeuge des ÖPNV erkennen und bevorzugen, idealerweise ohne Einbauten im Fahrzeug.

---

Akteure

Stadt Geretsried

---

Schnittstellen

---

## 5.4 Maßnahmen Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr spielt aktuell auch in städtischen Strukturen im Einzugsbereich der Metropole München eine bedeutende Rolle. Die Bedeutung des Kfz-Verkehrs ist insbesondere durch Routinen geprägt und der Tatsache geschuldet, dass nicht alle Ziele in gleicher Qualität mit Alternativen zum privaten Pkw erreicht werden können. Relativ große Entfernungen für die täglichen Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitwege setzen für viele Menschen eine individuelle motorisierte Fortbewegungsmöglichkeit voraus. Dementsprechend wird der Kfz-Verkehr auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Es gilt jedoch, durch veränderte Antriebstechnologien sowie eine effiziente Organisation die Emissionen und andere mit der Verkehrsbelastung verbundene negative Einflüsse, wie z. B. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, so weit wie möglich zu reduzieren.

Insgesamt haben die Bestandsanalyse und die Rückmeldungen der Öffentlichkeitsbeteiligung gezeigt, dass heute bereits objektiv eine in weiten Teilen gut ausgebaute Infrastruktur und gutes Begleitangebot für den Kfz-Verkehr vorliegen. Subjektiv wird dieser Eindruck in Einzelsituationen anders wahrgenommen, dies kann den Eindruck des Gesamtsystems allerdings nicht verändern: Stauungen und dadurch verlängerte Wartezeiten an Ampeln treten, wenn überhaupt, nur punktuell in den Berufsverkehrsspitzen auf. Für den ruhenden Verkehr besteht quantitativ ein mehr als ausreichendes Angebot an Parkmöglichkeiten, die zudem häufig kostenfrei zur Verfügung stehen. Auch hier kommt es lediglich zu punktuellen Überlastungen.

Dass viele Straßen in Geretsried in ihrer Gestaltung funktional auf den Autoverkehr ausgerichtet sind, führt allerdings auch zu Beeinträchtigungen der städtebaulichen Qualitäten, zieht Trennwirkungen für Fuß- und Radverkehr nach sich und lässt heutige Standards für alternative Verkehrsmittel i. d. R. nicht zu. Die Möglichkeiten einer nahmobilitätsorientierten Straßenraumgestaltung hängen daher auch von Potenzialen ab, die Straßen vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Mit entsprechenden Entlastungen würde z. B. auch die Senkung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen einhergehen.

Ziel der Maßnahmen im Handlungsfeld Kfz-Verkehr ist daher die Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens, indem die Verhältnisse wichtiger Entscheidungsfaktoren wie Komfort, Preis, Zeit, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit zugunsten des Umweltverbundes verschoben werden. Dies erfordert eine Umverteilung von Flächen und teilweise den Verzicht bzw. die Reduzierung des gewohnten Komforts für den Kfz-Verkehr. Langjährige, aber nicht mehr verträgliche Gewohnheiten (z. B. beim Parken oder in der Verkehrsführung) müssen baulich, verkehrsorganisatorisch und kommunikativ aufgebrochen werden, um Raum für neue Möglichkeiten zu schaffen. So soll im Zusammenspiel von Maßnahmen im Bereich des Umweltverbundes (vgl. Handlungsfelder A - C) und Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr betreffen, erreicht werden, dass insgesamt weniger Kfz-Verkehr stadt- und umweltverträglich abgewickelt wird, die Erreichbarkeit erhalten bleibt und der öffentliche Raum in Geretsried durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität weiter qualifiziert wird.



## D1 – Weiterentwicklung des Straßennetzes

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

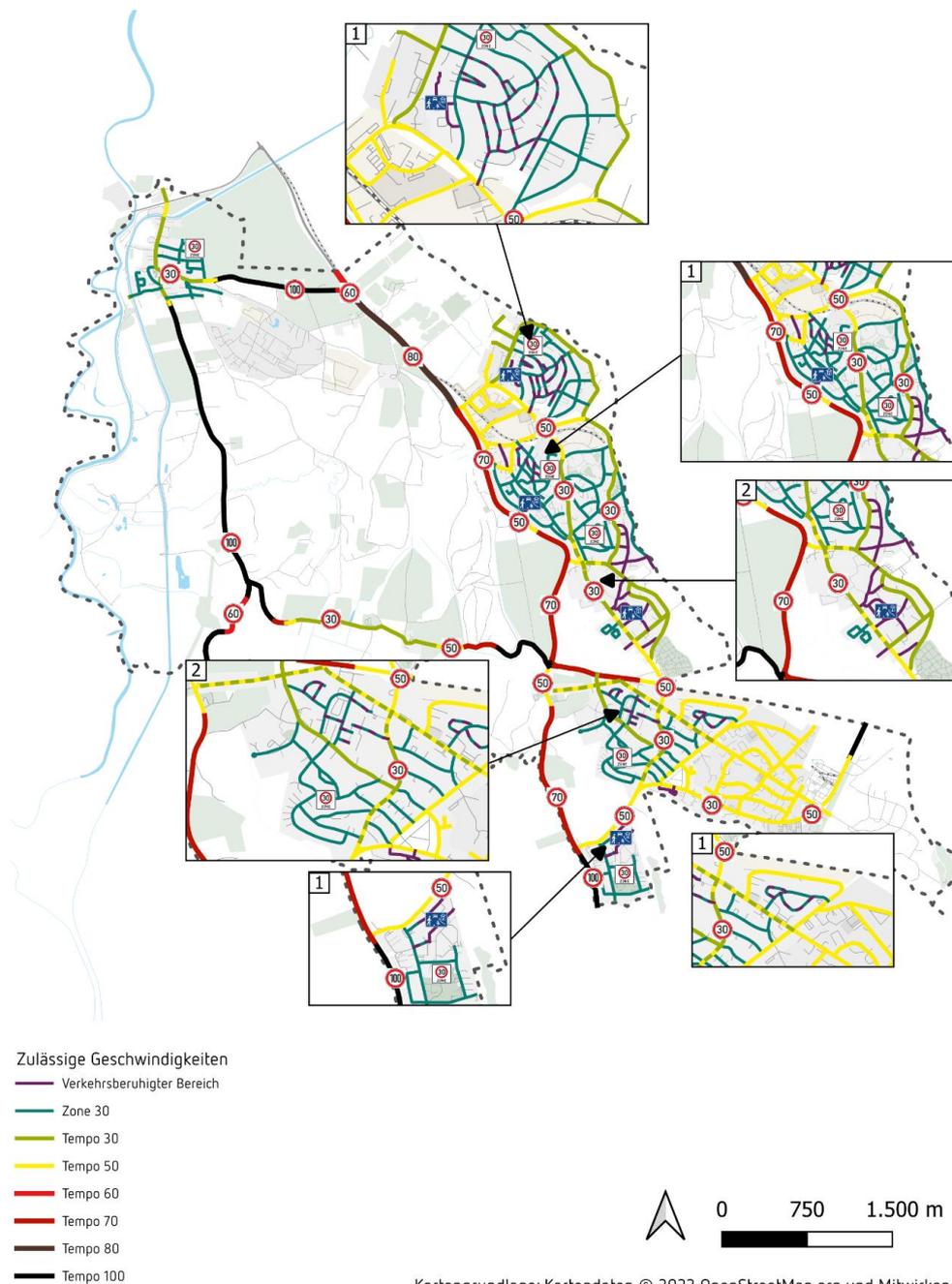
### Problemstellung/Anlass

Der motorisierte Individualverkehr wird auch weiterhin eine Mobilitätsoption in Geretsried darstellen, um alle räumlichen Ziele in angemessenem (persönlichen) Ressourceneinsatz erreichen zu können. Dazu zählt ein Straßennetz, das durch eindeutige Hierarchisierung in der Lage ist, Kfz-Verkehre zu strukturieren und leistungsgerecht abzuwickeln. Grundsätzlich zeigt die Analyse ein ausreichend ausgebautes Straßennetz, das durch Kfz befahrbar ist. Um das Straßennetz zielgerichtet nach den Funktionsansprüchen vor Ort entwickeln zu können, soll hier primär auf die Konzeption der Höchstgeschwindigkeiten geachtet werden und nur im Einzelfall Vor- und Nachteile einer baulichen Netzerweiterung.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Optimierung und Vereinfachung von Verkehrsgeschwindigkeiten:** Der Kfz-Verkehr bietet aufgrund der ihm möglichen Fahrgeschwindigkeit auf langen Strecken meist Vorteile gegenüber dem Umweltverbund. Dieser Vorteil fällt im Stadtgebiet aufgrund der Raumstruktur und dadurch, dass bereits in vergleichsweise vielen Bereichen der Stadt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h gilt, geringer aus bzw. verschwindet gänzlich. Maßnahmen, die dieses Verhältnis weiter begünstigen und somit zur Stärkung des Umweltverbunds, vor allem jedoch zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Minderung von Lärmeinflüssen beitragen, sind durchaus gewollt und in der Zielsetzung begründet. Die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr (vgl. UBA 2016), dafür werden allerdings Lärm- und Schadstoffbelastungen reduziert. Auch auf die Verkehrssicherheit können positive Einflüsse festgestellt werden. Der Bund hat durch die Novellierung der StVO im Juni 2024 die gesetzlichen Voraussetzungen so angepasst, dass die Einführung von Tempo 30 auch entlang von Hauptstraßen erleichtert wird. Die Stadt Geretsried hat durch den Beitritt zur Initiative für Tempo 30 in den Städten („Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“) bekräftigt, dieses Element verstärkt nutzen zu wollen. Die Stadt prüft die neuen Einsatzmöglichkeiten und setzt sich für die Umsetzung ein. Dies bedeutet nicht, dass nirgends schneller gefahren werden darf. Auf Hauptverkehrsstraßen, wo der Kfz-Verkehr die überwiegende Fortbewegungsform darstellt und wo keine Nutzungskonflikte oder Sicherheitsbedenken bestehen, soll auch zukünftig ein schnelleres Fahren (50 km/h) möglich sein.

Abbildung 77: Anpassung der Geschwindigkeiten



Quelle: Planersocietät

#### Einzelmaßnahmen:

1. Ausweitung verkehrsberuhigte Bereiche: Mit der Anordnung des Verkehrszeichens 325 StVO wird das Ziel verfolgt, die Dominanz des Kfz-Verkehrs in diesem Straßenzug zu verringern. Es soll gleichzeitig das Geschwindigkeitsniveau und die Verkehrsstärke in diesem Bereich vermindert werden. Die Anordnung hebt die Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenbereich auf, die gesamte Straße ist eine Sondernutzungsfläche, auf der sich alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt bewegen dürfen. Alle Verkehrsteilnehmenden dürfen sich gegenseitig nicht über Gebühr behindern. Die Bedeutung der Spiel/Verweil- und Aufenthaltsfunktion wird somit hervorgehoben und

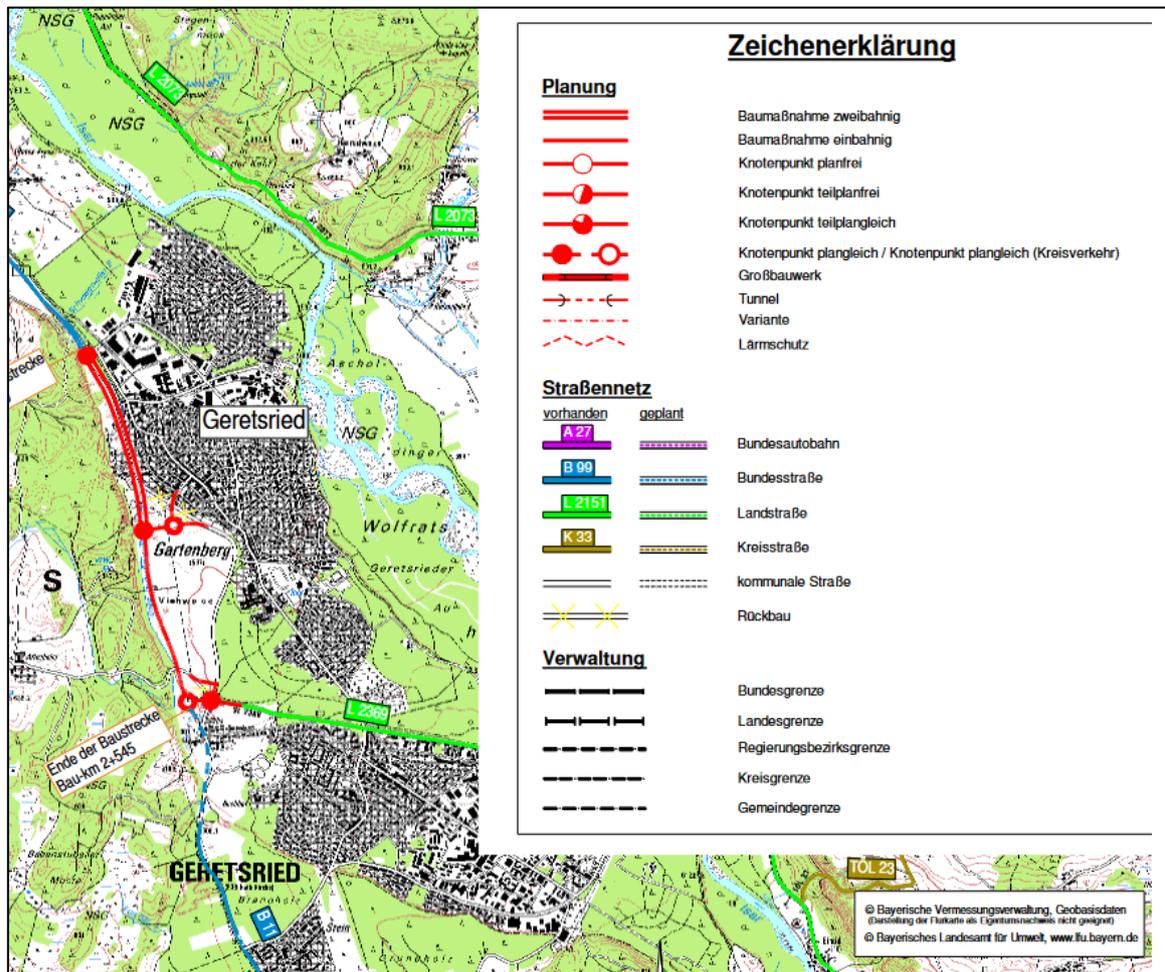
die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht. Die Anordnung kommt nach der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO nur in Betracht, wenn bisher sehr geringer Kfz-Durchgangsverkehr vorhanden ist und die Straße den Eindruck vermittelt, dass eine Aufenthaltsfunktion überwiegt. Daher sind verkehrsberuhigte Bereiche in Geretsried in Straßen ohne Verbindungsfunktion (z. B. Sackgassen) sowie in Straßen mit Mischflächen mit einem geringen Straßenquerschnitt einzusetzen. In verkehrsberuhigten Bereichen muss der ruhende Verkehr geordnet werden. Kfz dürfen nur in gekennzeichneten Bereichen geparkt werden. Um die Sicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum in Geretsried zu erhöhen, werden innerhalb des Mobilitätskonzeptes folgende Einsatzorte zur Prüfung vorgeschlagen: Akeleiweg, Maiglöckchenweg, Enzianweg, Veilchenweg, Asternweg, Rosmarinweg, Fliederweg, Amselweg, Rabenweg, Drosselweg, Paul-Lincke-Weg, Kalmanweg, Neuer Platz, Künnekeweg, Carl-Maria-von-Weber-Weg, Königsberger Weg, Danziger Weg, Walchenseeweg

**2. Ausweitung Tempo 30:** Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit trägt maßgeblich dazu bei, die Zahl der schweren Unfälle zu vermindern, Flächenbedarfe der Kfz-Straßeninfrastruktur zu reduzieren und eine sozialverträgliche Abwicklung zu ermöglichen (verringerte Lärm/Schadstoffbelastung). In Geretsried wird bereits in einigen Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen mit streckenbezogenen Tempo 30 die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert. Dadurch verändert sich die Geschwindigkeit z. B. in der Egerlandstraße, Adalbert-Stifter-Straße mehrfach. Die derzeitige Rechtslage sieht vor, dass eine Abweichung unter eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts aus streng definierten Gründen gerechtfertigt werden muss. Die Böhmerwaldstraße, Adalbert-Stifter-Straße, Richard-Wagner-Straße, Altvaterstraße ist als Hauptroute im Radnetz und als Hauptfußroute (Maßnahme A1) vorgesehen. Aufgrund der hohen Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie einem hohen Querungsbedarf ist dort ebenso Tempo 30 zu prüfen. In der Adalbert-Stifter-Straße im Umfeld der Einrichtung zum betreuten Wohnen des Hauses Am Stadtwald sollte die streckenbezogene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h geprüft werden. Die Novellierung der StVO hat hier die Einführung von Tempo 30 in solchen Bereichen vereinfacht (Anmerkung: Die Novelle ist im Juli 2024 beschlossen, aber im Bundesgesetzblatt noch nicht veröffentlicht worden und somit derzeit – Anfang Oktober 2024 – noch nicht gültig). Die Geschwindigkeiten in der Tattenkofener Straße (innerorts Hausnummer 2 bis 38) und der Sudetenstraße bis zum Breslauer Weg sollten ebenfalls reduziert werden. Bei der Tattenkofener Straße handelt es sich um eine Sackgasse, daher kann diese ebenso in die Tempo-30-Zone mitaufgenommen werden. In der Sudetenstraße befinden sich zahlreiche Ziele des Fußverkehrs, wodurch ein erhöhter Querungsbedarf besteht. Aufgrund von Einschränkungen durch die VwV-StVO kommen in Gewerbe- und Industriegebieten Tempo-30-Zonen grundsätzlich nicht in Betracht (VwV-StVO zu §45 XI.2), wodurch eine Geschwindigkeitsreduzierung im östlichen Bereich der Sudetenstraße nicht in Frage kommt.

**Leistungsfähige Infrastruktur an anbaufreien Straßen:** Auf den Hauptverkehrsstraßen (z. B. B11, Tattenkofener Straße) verläuft neben dem städtischen auch der (über-)regionale Verkehr, dessen flüssige und leistungsfähige Abwicklung einen gewichtigen Wirtschaftsfaktor darstellt. Im unangebauten Hauptstraßennetz gilt dies, wie seit jeher für den Kfz-Verkehr, der hier auch weiterhin priorisiert geführt und – zugunsten des Nebennetzes – gebündelt werden soll. Um die Leistungsfähigkeit weitergehend zu sichern und Schleichverkehre durch die Stadt zu reduzieren setzt die

Stadt sich für eine Verlegung der B11 ein. Mit der Verlegung der Bundesstraße 11 ist auf eine leistungsfähige Erschließung der Wohnquartiere zu achten (z. B. durch eine Anschlussstelle zum Wohngebiet Stein)

Abbildung 78: Verlegung der B11



Quelle: StBA Weilheim

**Attraktives Hauptstraßennetz:** Für die Blumenstraße, Böhmerwaldstraße, Egerlandstraße, Adalbert-Stifter-Straße, Richard-Wagner-Straße, Jeschkenstraße und Sudetenstraße gilt gemäß der Zielsetzung zukünftig eine Priorisierung für den Umweltverbund. Des Weiteren kommen im innerstädtischen bzw. dicht bebauten Bereich die Schutzansprüche von Mensch und Umwelt hinzu, die es prioritär zu gewährleisten gilt (Verkehrssicherheit, Luft und Lärmbelastung, Trennwirkung). Zugleich ist die Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr sicherzustellen und dazu ggf. neu zu organisieren (vgl. Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr). Durch konsequente Verlagerung auf den Umweltverbund und intelligent eingesetzte Maßnahmen lassen sich Staus und Verlagerungen ins Nebenetz vermeiden und die überregionale und regionale Erreichbarkeit der Stadt weiterhin sicherstellen.

- Im innerstädtischen Bereich stellt die Beurteilung der Knotenpunkte aus Sicht des Umweltverbunds (z. B. Blumenstraße) einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrssicherheit und Förderung der Lebensqualität dar.
- Weitere Maßnahmen zur Sicherung und zugleich gesamtheitlich leistungsfähigeren Abwicklung der Verkehrsmengen und -arten stellen die Optimierung der Schaltungen der

Lichtsignalanlagen dar. Darunter fallen u. a. die Überprüfung und Abstimmung der LSA-Knoten aufeinander (z. B. Blumenstraße, Thüringer-Wald-Straße), durchgängige Grünphasen bei angepasster Geschwindigkeit auf Hauptachsen, Einsatzmöglichkeiten zur Verkehrslenkung und -steuerung in Stoßzeiten, sichere und verlängerte Grünzeiten für Fußgänger sowie integrierte Schaltungen für den Radverkehr.

**Optimierung von Knotenpunkten:** Um die Verkehrsstärke insbesondere des Schwerlastverkehrs in der Sudetenstraße und Richard-Wagner-Straße zu reduzieren sollte der Knotenpunkt Jeschkenstraße/St. 2369 ausgebaut werden.

---

Akteure	Stadt Geretsried
---------	------------------

---

Schnittstellen	A1, B3, C1
----------------	------------

---

## D2 – Umgestaltung überbreiter Straßenräume



### Problemstellung/Anlass

Nicht nur die Geschwindigkeit im Straßennetz, sondern auch die Gestaltung von Straßenräumen nimmt entscheidenden Einfluss darauf, dass die angestrebte funktionale Gliederung in der Realität auch genauso ihre Wirkung entfaltet und wahrgenommen wird. Verkehrsregulierende Maßnahmen sollen bzw. müssen sich teilweise auch (siehe z. B. verkehrsberuhigte Bereiche) in der baulichen Gestaltung einer Straße widerspiegeln. Die Gestaltung einer Straße sollte dabei so ausgewogen sein, dass sie die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden und -mittel (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, MIV) entsprechend ihrer Funktion berücksichtigt. Nur so können die Verkehrsabläufe für alle Nutzenden optimiert und Konflikte minimiert werden. Auf Grund des in der Vergangenheit vorherrschenden Planungsparadigmas der „autogerechten Stadt“ ist diese Ausgewogenheit oft mit einer neuen Gestaltung und Aufteilung der Verkehrsräume zu erreichen – so auch in Geretsried.

Trotz bisweilen hohen planerischen und finanziellen Aufwands sollte der Anspruch nach einer fairen Aufteilung des Straßenraums mit mehr Miteinander, Begegnung, Aufenthaltsqualität und letztlich öffentlichem Leben überwiegen. Dazu bedarf es auch in Geretsried stellenweise einer Neuordnung bzw. Neugestaltung. Im Zuge dieser Neuordnung und -gestaltung sind innerörtliche Straßenräume vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die befahrbaren Flächen (d. h. Fahrbahn, Radverkehrsanlagen) zu erzielen (das sogenannte 30:40:30-Prinzip). Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der Seitenraumverkehre (zu Fuß Gehende, ggf. auch Radfahrende) sowie Seitenraumaktivitäten (bspw. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu berücksichtigen sind. Hieraus wird die erforderliche Seitenraumbreite ermittelt, die gleichzeitig die städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite definiert. Die Fahrbahnbreite ist nach ihrer tatsächlichen Nutzung zu bemessen und berücksichtigt unter anderem im konkreten Einzelfall z. B. die Nutzung durch den ÖPNV.

Das Prinzip der städtebaulichen Bemessung von Straßenräumen sollte Leitbild für das bestehende und perspektivische Straßennetz in Geretsried sein, auch wenn der Idealzustand einer nachträglichen Flächenaufteilung von 30:40:30 in vielen Fällen nur langfristige Perspektive sein wird oder bisweilen nicht realisierbar ist. Letzteres trifft zuallererst auf gewachsene Strukturen zu, die häufig wenig Spielraum in der Gestaltung lassen. Für an den Straßenraum angrenzende Bereiche ist seitens der Stadt das Vorkaufsrecht nicht zu vernachlässigen. Langfristig eröffnen sich so vermehrt Möglichkeiten zur Generierung von Flächen zur weiteren Ausgestaltung z. B. von Aufenthaltsbereichen. Bei der Planung von Straßen sind die je nach Straßenraum und Verkehrsbelastung

(Bedeutung für den Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) unterschiedlich gewichteten Aspekte der Verbindungs-, Erschließungs- sowie der Aufenthaltsfunktion (für alle Verkehrsteilnehmenden) zu betrachten. Die empfohlenen Querschnitte sollten nach Möglichkeit entsprechend den Nutzungsansprüchen mindestens eingehalten werden. Als Instrument zur Optimierung der Verteilung des Straßenraums eignet sich das Prinzip der städtebaulichen Bemessung, bei dem Straßenräume vom Rand aus geplant werden, um dem Verhältnis 30:40:30 langfristig gerecht zu werden.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Umgestaltung des Straßenraums:** Bei Neu- und Umbauten des Straßenraum soll der Straßenraum so errichtet werden, dass durch seine Anlage die heute angeordnete Höchstgeschwindigkeit effektiv durchgesetzt werden kann. Werden Straßenräume umgebaut, die wie in D1 beschrieben zukünftig eine andere Höchstgeschwindigkeit angeordnet bekommen sollen, ist die Infrastruktur nach der zukünftigen Höchstgeschwindigkeit zu erstellen. Als Orientierung sind folgende Gestaltungsgrundsätze an die Straßenraumgestaltung zu beachten:

Abbildung 79: Beispiele für eine Verbreiterung von Gehwegen



- Die Fahrbahnbreite ist den Geschwindigkeiten anzupassen. Generell sind bei Tempo 50 und geringen Schwerverkehrsanteil eine Fahrbahnbreite von 6,5 m nicht anzustreben (Begegnungsfall Lkw/Lkw). Bei Neuaufteilung des Straßenraums kann der überschüssige Straßenraum dem Fußverkehr zugutekommen.

- Bei der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind lange geradlinige Straßenabschnitte, die zu Geschwindigkeitsüberschreitung verleiten, zu verhindern. Durch Verschwenkungen in der Fahrbahn und Verengung kann die angestrebte Verkehrsberuhigung erreicht werden.
- Einmündungen sind zu ordnen und rechtwinklig auf die einmündende Straße auszurichten. Die Radien der Einmündung sind kleinzuhalten, um ein schnelles Ein- und Ausfahren zu unterbinden. Gleichzeitig müssen jedoch auch die benötigten Schleppkurven von Einsatzfahrzeugen sowie Ver- und Entsorgungsfahrzeugen beachtet werden.
- Neben der baulichen Anlage ist die Einhaltung der Verkehrsregelung im Straßenraum systematisch zu überprüfen. Um die zulässige Höchstgeschwindigkeit geeignet zu überwachen, ist durch die Stadt die Installation von Dialogdisplays zu prüfen. Es sollten solche Geräte installiert werden, die aus allen Messungen einen Datenbericht erstellen können, um die Belastungen des entsprechenden Streckenabschnitts gegenüber Anwohnern und Interessierten kommunizieren zu können. Die Überwachung mit Ahndung der Höchstgeschwindigkeit ist mit mobilen Geräten in ausreichendem Umfang und räumlicher Verteilung durchzuführen.

Durch welche baulichen Maßnahmen der Straßenquerschnitt verändert werden kann, wird in der folgenden Tabelle im dargestellten Baukasten deutlich:

Tabelle 10: Umgestaltungsmöglichkeiten auf und an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Umgestaltungsmöglichkeit	Attraktive Gehwege 	Einengungen 	Niveaugleicher Ausbau 
	Stark frequentierte Erdgeschossnutzungen; Hauptverkehrsstraße	Gefahrenbereiche; Eingangsbereiche zu Stadtteilen/-zentren	hohes Fußverkehrsaufkommen; zentrale Versorgungsbereiche belebte Ortsdurchfahrten
Beispielhafter Anwendungsvorschlag:	Steiner Ring	Hauptverbindung	Sudentenstraße

Tabelle 11: Umgestaltungsmöglichkeiten für Sammel- und Wohnstraßen

Umgestaltungsmöglichkeit	Einengung	Aufpflasterung	Gehwegüberfahrt	Niveaugleicher Ausbau
				
	Fahrspurverengung durch Begrünungselemente oder Möblierung; Geschwindigkeitsreduzierung	Deutliche Temporeduzierung an Knotenpunkten; Höhenunterschied oder nur Belagwechsel; Markierungen: Tempo 30, Kinder	Vorrang und niveaugleiche Querung für zu Fuß Gehende; Verkehrsberuhigung; Straßennetzhierarchisierung	Barrierefreie Querung, Verkehrsberuhigung; insb. bei Neubaugebieten oder Fahrbahn-/Kanalsanierung
Beispielhafter Anwendungsvorschlag:	Isardamm (südliche Hälfte)	Seb.-Bach-Str.	Einmündung Hauptverbindung	Geothermie umbauten

Quelle: Planersocietät

**Bestandsanalyse:** Die Stadt erarbeitet eine Bestandsaufnahme und ordnet sie nach den oben beschriebenen Kriterien in eine Umbaupriorität.

Der Straßenbau wird überwiegend durch lange Projektlaufzeiten beschrieben und ist langzyklisch, wenn es darum geht Straßenräume umzugestalten. Die fachliche Priorisierung ist deswegen bei der Umsetzung ein Abwägungelement, das geeignet um weitere Aspekte erweitert werden muss. Wünschenswert ist, dass eine Umsetzung andere Baumaßnahmen geeignet berücksichtigt und Synergien schafft.

**Temporäre Straßenraumgestaltung:** Auf Grund der langen Bearbeitungszeiten in der Planung und Realisierung von Straßenprojekten sind temporäre Lösungen zu erproben. Sie helfen, schneller neue Planungsideen vor Ort erfahrbar zu machen. Temporäre Maßnahmen sind geeignet, um mit einer stringenten Öffentlichkeitsarbeit die Zielrichtung des Mobilitätskonzept und die Vorteile möglicher Veränderungen frühzeitig zu kommunizieren. Wünschenswert ist die Realisierung einer

Abbildung 80: Temporäre Elemente im Straßenraum zur Veranschaulichung weiterer Nutzungsmöglichkeiten



temporären Straßenraumgestaltung pro Jahr. Aus der Bestandsanalyse und den Beteiligungsformaten ergeben sich die Prüfung des Umbaus mit geeigneter Kommunikationsstrategie und temporärer Umgestaltung in den Straßen Sudetenstraße und Steiner Ring. Die heute dominierende Funktion zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs ist so umzugestalten, dass der Aufenthalt und die Nahmobilität (Fuß- /Radverkehr) geeignet gestärkt werden.

---

Akteure

Stadt Geretsried

---

Schnittstellen

---



### D3 – Organisation des Ruhenden Verkehrs

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

#### Problemstellung/Anlass

In Geretsried besteht eine grundsätzlich komfortable Ausgangslage für das Kfz-Parken. Auch in zentralen, nachfragestarken Bereichen wie dem Karl-Lederer-Platz bestehen großflächige Parkplatz-Angebote (z. B. Böhmwiese) oder bauliche Anlagen, die durch Gratistarife Anreize setzen. Die leichte Zugänglichkeit trägt auch dazu bei, dass sich Nutzungsmuster über die vergangenen Jahre verfestigt haben; zudem werden Anreize geschaffen, mit dem Kfz auch in sensible Bereiche der Stadt zu fahren.

Der ruhende Verkehr ist heute nicht systematisch in einem Konzept strukturiert. Durch die systematische Bewirtschaftung des ruhenden Kfz-Verkehrs in einem Parkraumkonzept kann dazu beigetragen werden, dass Kfz-Verkehre zielgerichteter im Stadtgebiet abgewickelt werden und sich Parksuchverkehre reduzieren.

#### Handlungsschritte/Bausteine

**Entwicklung eines Parkraumkonzepts:** Die Stadt prüft die Einführung eines gesamtstädtischen Parkraumkonzepts. Hierbei sollen auch künftig ausreichend Parkplätze in und um den Innenstadtbereich bereitgestellt werden, um den Standort optimal erreichbar zu halten. Dabei wird jedoch entsprechend den gesetzten Zielen auch bedacht, dass der öffentliche Raum vielseitige Nutzungsansprüche hat. Er sollte zukünftig nur noch den Nutzergruppen zum Abstellen eines Kfz angeboten werden, die wirklich keine anderen Möglichkeiten haben. Dies sind neben Anwohnenden v. a. Personen mit Mobilitätseinschränkungen und Lieferanten. Für sie sind auch weiterhin Bewohnerparkmöglichkeiten (sofern nicht in Parkbauten realisierbar), Behindertenstellplätze und Ladezonen auszuweisen. Die wenigen im öffentlichen Straßenraum verbleibenden Kurzzeitparkmöglichkeiten (z. B. für spezielle Kundengruppen wie Patienten oder kurze Geschäftsbesuche) sind zukünftig flächendeckend mit Gebühren zu bewirtschaften und so anzuordnen, dass kein unnötiger Parksuchverkehr entsteht.

**Struktur des Parkraumkonzepts:** Durch Modernisierung und Attraktivierung von Parkhäusern und Tiefgaragen, Anpassung der Gebührenverhältnisse und Rücknahme oberirdischer Alternativen ist das Parken externer Nutzergruppen (v. a. Kunden und Beschäftigte) vom Straßenraum in bauliche Anlagen zu verlegen (z. B. Böhmwiese). Werden Parkplätze bewirtschaftet, können Synergien gehoben werden. Die Stadt kann Multi-Use-Lösungen prüfen. Durch Ansprache privater Akteure kann geprüft werden, ob sich z. B. Besucher- oder Anwohnerparken zu bestimmten Zeiten innerhalb privater Parkplatzflächen abwickeln lassen (z. B. nachts/am Wochenende)

**Bewirtschaftung von Parkplätzen:** Von der Tarifgestaltung sollen zwei steuernde Impulse ausgehen: Das ebenerdige Parken im Straßenraum ist teurer als das Parken im Hoch- oder Tiefbau. Das Parkticket (z. B. 120 min Parken im Straßenraum) muss teurer sein als die Hin- und Rückfahrt per Einzelfahrschein mit dem Bus

**Kommunikation:** Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ist durch umfangreiche, positive Informations- und Kommunikationsarbeit zu begleiten. Ahndung und Kontrolle der neuen Parkregelungen sind in eine abgestimmte, positive Kampagne einzubetten.

---

Akteure	Stadt Geretsried
---------	------------------

---

Schnittstellen	E2
----------------	----

---

## D4 – Liefer- und Wirtschaftsverkehr



<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

### Problemstellung/Anlass

Vom Wirtschaftsverkehr gehen wiederkehrende Belastungen im Stadtgebiet aus, die in Geretsried auch sensible Bereiche betreffen. Diese Verkehre treten überwiegend in zwei Bereichen auf.

Ein Bereich sind die Lieferverkehre zu Betrieben und Unternehmen. Für diese Lieferfahrten können alle Arten von Fahrzeugen eingesetzt werden, bis hin zu schweren Lastkraftwagen. Innerhalb der Bestandsanalyse kann eine Beschilderung identifiziert werden, die Routenempfehlungen für den Schwerlastverkehr aufzeigt.

Ein zweiter Bereich, von dem im Verkehrsgeschehen deutliche Herausforderungen ausgehen, sind die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste), die in der Vergangenheit stetig gewachsen sind und in absehbarer Zukunft auch weiterwachsen werden.

### Handlungsschritte/Bausteine

Vom Schwerlastverkehr gehen laut Bürgerbeteiligung und weiteren Beobachtungen Belastungen im Siedlungsbereich aus, die vermeidbar wären. Um eine stadtverträgliche Abwicklung dieser Verkehre zu ermöglichen, wird im Rahmen des Mobilitätskonzept ein konzeptioneller Entwurf zur Führung des Schwerverkehrs entwickelt:

**Beschilderung:** Die Lieferrouten sind straßenverkehrsrechtlich ausreichend durch Ge- und Verbote zu sichern. Insbesondere die Belastungen durch den Schwerlastverkehr in sensiblen Bereichen sollen reduziert werden. Zu prüfen sind vor allem Einfahrtverbote für den (Schwer-)Lieferverkehr:

- In die Böhmerwaldstraße vor der Kreuzung mit der Sperlingstraße, sodass die Einfahrt nach Gartenberg von Norden her ermöglicht wird, aber nicht der Durchgangsverkehr.
- In die Adalbert-Stifter-Straße von Süden/von der Tattenkofener Straße. Lkw-Verkehr ist über die B11 in den Norden von Gartenberg zu leiten.
- In die Egerlandstraße und Adalbert-Stifter-Straße, sodass Lkw entlang der Jahnstraße über die vorne beschriebenen Straßenzüge queren können, aber nicht einfahren.
- In die Sudetenstraße: Einfahrt über Jeschkenstraße ist gewünscht; über die Richard-Wagner-Straße ist die Einfahrt nicht erwünscht. Ausfahrt über Richard-Wagner-Straße nach Süden sollte ermöglicht werden. Die Einfahrt über die Richard-Wagner-Straße an Stein entlang sollte unterbunden werden

**Lieferintensive Unternehmensstandorte:** Die zukünftige Ansiedlung von Unternehmen und Betrieben, von denen ein bedeutender Lieferverkehr ausgehen kann, soll so erfolgen, dass davon keine Belastungen in sensiblen Siedlungsbereichen ausgehen.

**Kurier- Express- und Paketlieferdienste:** Halten KEP-Lieferfahrzeuge regelwidrig (z. B. auf der Fahrbahn oder auf Radfahrstreifen/ -wegen), kann das als Hinweis auf eine fehlende Struktur gedeutet werden. In sehr aufkommensstarken, sensiblen Bereichen ist zu prüfen, inwieweit diesen Verkehren durch Lieferzonen ein stärker gesteuerter und planbarer Ablauf geboten werden kann. Um diese Lieferzonen zu realisieren, sind Parkplätze umzuwandeln oder Flächen zum Halten und Laden explizit auszuweisen. Im Stadtgebiet bieten sich folgende Orte an: Sudetenstraße, Egerlandstraße, Verkehrsflächen im Zulauf Fußgängerzone Karl-Lederer-Platz.

**Lieferverkehr bündeln:** Als Teilthema im betrieblichen Mobilitätsmanagement ist die Bereitschaft/das Interesse an einem „runden Tisch Lieferverkehr“ zu prüfen. Geeignete Inhalte könnten sein:

- Strukturierung, Koordination von Lieferverkehren zu Standorten in Geretsried (Reduktion durch mögliche Bündelung)
- Verlagerung von Lieferfahrten auf stadtverträgliche Fahrzeuge: Lieferungen mit elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen/Lastenfahrrädern (letzte Meile)
- alle Potenziale der Güterbahn heben

**Kontrolle:** Die Einfahrt in die Fußgängerzone ist heute zeitlich begrenzt für Anlieger und Lieferfahrzeuge freigegeben. Die Einhaltung und Überwachung dieser Regelung ist aus Sicht des Fußgängerschutzes und der Regelakzeptanz durchzuführen.

---

Akteure

Stadt Geretsried

---

Schnittstellen

---

## 5.5 Querschnittsthemen

Querschnittsthemen umfassen Maßnahmen, die keinem Verkehrsmittel allein zugeordnet werden können. Mobilität wird immer häufiger als die Bereitstellung von Zugängen (zu Sharing-Leistungen) oder dem Management zur nachhaltigen Abwicklung von Mobilitätswünschen verstanden. Die vorangestellten Handlungsfelder Fuß-, Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr berücksichtigen bereits einen verkehrsmittelübergreifenden Ansatz, zum Beispiel zu sehen an den Mobilitätspunkten (siehe C3). Neben diesen klassischen Verkehrsmitteln sind Querschnittsthemen wichtig, um aus den vorhandenen Ressourcen nachhaltigen Nutzen ziehen zu können. Neben den bereits vorgestellten „harten“ Maßnahmen, wie einer Neustrukturierung von Verkehrs- und Aufenthaltsflächen, die Steigerung der Attraktivität im ÖPNV oder einer Veränderung in der Nahmobilität benötigt Geretsried zur Erfüllung des Zielkonzepts „weiche“ Maßnahmen, die einen direkten Einfluss auf Verkehrsverhalten, Angebot und Nachfrage besitzen. Es werden weiterführende Ansätze dargelegt, mit denen beispielsweise durch Mobilitätsmanagement, Sensibilisierungsarbeit und Mobilitätsverhaltensänderungen gezielt Veränderungen erreicht werden können. Ein Fokus liegt hierbei auf dem Faktor Mensch. Daher soll eine ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie für das Stadtgebiet verwirklicht werden und diese in den Planungsprozess integriert werden. Die Integration von Betrieben und Schulen in einem einheitlichen Mobilitätsmanagementkonzept führt zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Mobilitätsinfrastruktur. Durch den Ausbau von Sharing-Angeboten wird ein multimodales und intermodales Mobilitätsverhalten gefördert. Neben einem veränderten Mobilitätsverhalten zeigt sich auch der kulturelle Wandel zu anderen Antriebsarten bei Verkehrsmitteln. Auf das erhöhte Aufkommen von Elektromobilität wird in einer ganzheitlichen E-Mobilitätsstrategie reagiert. Die Stadt Geretsried steuert die Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Ein wichtiger Baustein für eine erfolgreiche Umsetzung ist allerdings auch die Integration der Bevölkerung und verschiedener weiterer Akteure. Durch Öffentlichkeitsarbeit und ein Evaluationskonzept können hier Transparenz hergestellt und die Akzeptanz gesteigert werden.

## E1 – Starke Hauptverbindung in der Kernstadt



### Problemstellung/Anlass

Das Stadtgebiet von Geretsried ist durch eine geplante eindeutige Struktur gekennzeichnet. Das unterscheidet die Stadt von anderen Städten in Deutschland, deren Gründungen zum Teil bis in die Antike reichen. Die junge Stadtstruktur zeigt planmäßige Entwicklungen und Symmetrien, die in anderen Städten so nicht zu finden sind. Die Organisation der Siedlungsstruktur entlang eindeutiger Verkehrsverbindungen bietet für die Mobilität ein besonderes Potenzial. Insbesondere der Stadtteil Gartenberg ist durch die zentral gelegene Verbindung Böhmerwaldstraße/Egerlandstraße/Adalbert-Stifter-Straße erschlossen. Solche zentralen Verbindungen bieten allen Verkehrsmitteln (und Mobilitätsformen) die Möglichkeit, innerörtliche Ziele in einfacher Wegeführung, schnell zu erreichen. Durch die Lage der B11 ergibt sich im Stadtgebiet der Vorteil, dass jeglicher Durchgangs-Kfz Verkehr an den sensiblen Siedlungsstrukturen vorbeigeführt werden kann.

Aus diesen Rahmenbedingungen ergibt sich die Chance, die beschriebene Verbindung aus den drei Straßenzügen so zu entwickeln, dass den Mobilitätsoptionen des Umweltverbunds hier ein attraktives Angebot geschaffen werden kann. Unter der konzeptionellen Überschrift einer Hauptverbindung sollte die Sichtbarkeit nachhaltiger Mobilitätsoptionen und die gewünschte primäre Nutzung umwelt- und sozialverträglicher Verkehrsmittel in innerstädtischen Bereichen gefördert werden.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Hauptverbindung in Gartenberg:** Die Straßenzüge der Böhmerwaldstraße/Egerlandstraße/Adalbert-Stifter-Straße ergeben eine Hauptverbindung. Damit folgen sie der beschlossenen Zielsetzung zur Stärkung einer stadtverträglichen, aktiven Mobilität.

**Priorisierung auf der Hauptverbindung:** Die Neu-Organisation und mögliche bauliche Umgestaltung dieser Verbindung erfolgt so, dass in Zukunft eine attraktive und leistungsstarke Abwicklung der Verkehrsmittel und -arten des Umweltverbunds möglich wird. Dadurch sollen die Mobilitätsoptionen des Umweltverbunds im Alltag gestärkt und sichtbarer werden. Aus der Priorisierung folgt, dass der Kfz-Verkehr eine untergeordnete Rolle spielt und insbesondere im Durchgangsverkehr eindeutig auf die B11 verwiesen wird. Diese Priorisierung wird im Zweifel mit verkehrsrechtlichen Anordnungen unterstrichen, als letztes Mittel mit baulichen Restriktionen wie Durchfahrtsperren.

**Hochwertiger Straßenquerschnitt:** Wünschenswert ist eine Gestaltung, die der Planungsmaxime „von außen nach innen“ folgt, also ausreichende Breiten zuerst dem Seitenbereich/Gehweg zuordnet und dann der Fahrbahn eine ausreichende Restbreite zuteilt. Aus dieser Fahrbahnbreite

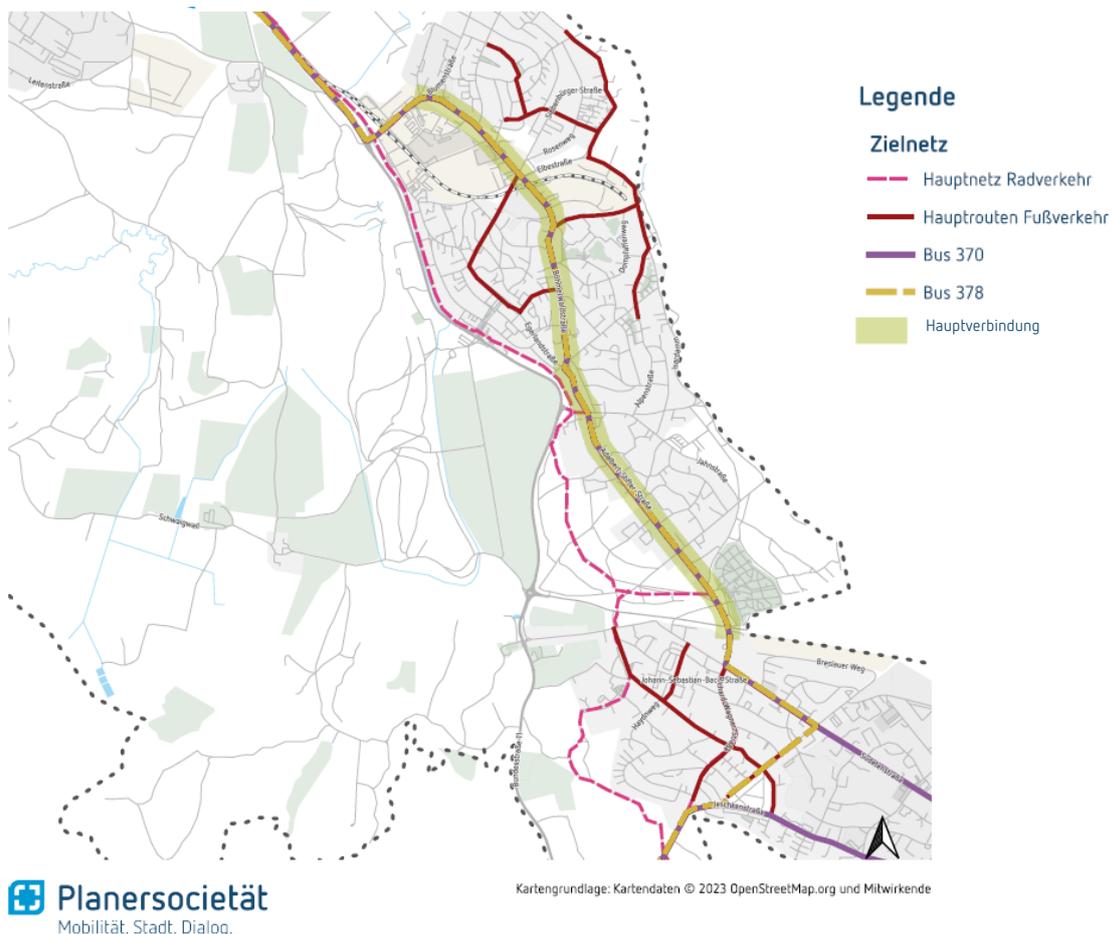
resultiert ein gemeinsamer Betrieb von ÖPNV und Radverkehr, der einen fahrplantulichen Betrieb des ÖPNV und der verkehrssicheren Abwicklung des Radverkehrs ermöglicht.

**Attraktive innerstädtische Höchstgeschwindigkeit:** Die beschriebenen Straßenzüge sind nicht klassifiziert, diese Chance sollte genutzt werden, um eine angepasste Höchstgeschwindigkeit einzuführen und gestalterisch umzusetzen. Anzustreben ist eine für den Radverkehr geeignete Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

**Kfz-Verkehrsströme leistungsgerecht organisieren:** Durch die Umgestaltung ist zu erreichen, dass sich auch im Kfz-Verkehr Verkehrsströme eindeutiger strukturieren und der überörtliche Kfz-Verkehr auf den Straßen B 11 und Tattenkofener Straße (St 2369) verbleibt. Auf der Hauptverbindung ist der Kfz-Verkehr nicht untersagt, spielt aber eine untergeordnete Rolle. Dies sollte durch Anlage und Organisation (z. B. Anordnung Fahrradstraße mit Freigabe Linienverkehr und Kfz-Verkehr) sichtbar werden

**Planungen integrieren:** Die Hauptverbindung ist als Entwicklung zu verstehen, die auf vorhandenen Impulsprojekten und Machbarkeitsstudien geeignet aufbaut.

Abbildung 81: Entwurfsskizze Hauptverbindung



Akteure

Stadt Geretsried

Schnittstellen

A / B / C

## E2 – Elektromobilität strategisch gestalten

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

### Problemstellung/Anlass

Mobilität und Erreichbarkeit sind zentrale Voraussetzungen für Teilhabe, Beschäftigung und Wohlstand in unserer Gesellschaft. Gleichzeitig ist das derzeitige Verkehrssystem durch starke Umweltbelastungen gekennzeichnet. Auch wenn die Fahrzeuge in den vergangenen Jahren sauberer und leiser geworden sind, verursacht der motorisierte (Individual-)Verkehr (MIV) durch die Emission von Klimagasen, Luftschadstoffen und Lärm nach wie vor viele negative Umweltwirkungen. Die Bundesregierung hat mit ihrem Klimaschutzgesetz (KSG) beschlossen, die jährlichen Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich langfristig deutlich zu senken und bis zum Jahr 2045 das Ziel der Treibhausgasneutralität zu verfolgen (UBA 2024). Unter gewissen Voraussetzungen können Fahrzeuge durch einen Wechsel der Antriebsform insbesondere am Einsatzort die Beeinträchtigungen stark reduzieren. Dafür steht aktuell das Schlagwort „E-Mobilität“. Die Stadt Geretsried trägt geeignet dazu bei, dass sich Belastungen aus dem Verkehrsgeschehen reduzieren. Neben attraktiven Angeboten für weitere Mobilitätsoptionen unterstützt sie die Antriebswende und setzt Anreize, wo möglich.

### Handlungsschritte/Bausteine

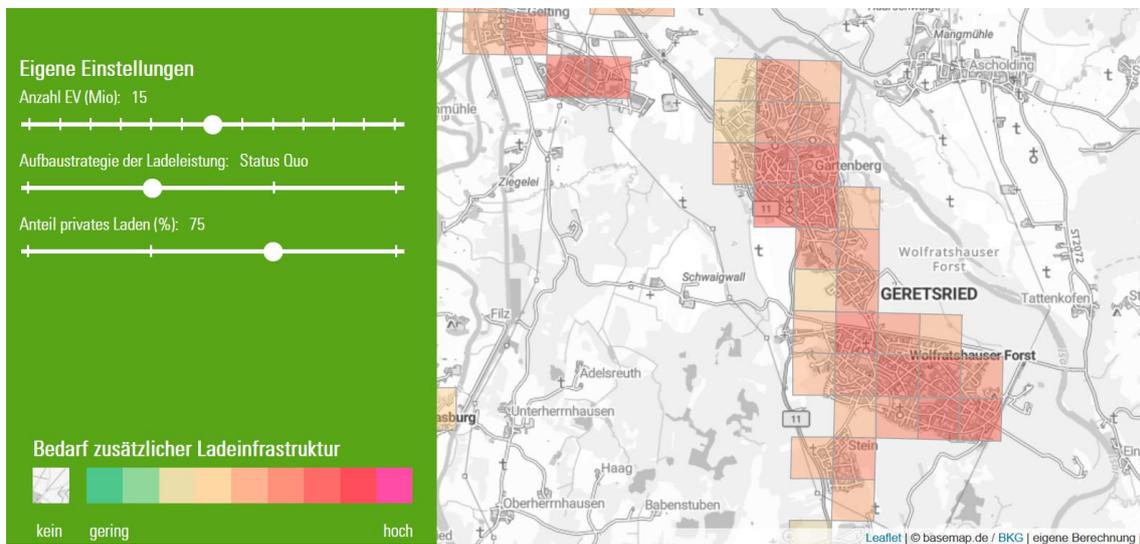
**Netzwerk E-Mobilität:** Die Vorteile und Voraussetzungen von Fahrzeugen mit unterschiedlichen elektrischen Antrieben sollten geeignet kommuniziert werden. Zu prüfen ist, wie innerhalb des kommunalen Mobilitätsmanagements ein Netzwerk E-Mobilität gegründet werden kann. Ziel ist es interessierte Akteure, oder solche die sich als geeignet erwiesen anzusprechen, um vorhandene Maßnahmen und Informationsstände und potenzielles Interesse geeignet zu koordinieren.

**Ladepunktkonzept:** Die Stadt erarbeitet eine Lade(säulen)bedarfsplanung. Wünschenswertes Ziel ist die Ermittlung eines ortsspezifischen Bedarfs. Bei der Ermittlung orientiert sich die Stadt an dem Stand der Praxis im Metropolraum München. Weitere Variablen wie Entwicklungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der E-Ladeinfrastruktur oder des Verbrauchs von E-Fahrzeugen sind zu berücksichtigen. Entsprechend sind die Zielwerte regelmäßig den aktuellen Entwicklungen anzupassen. Grundvoraussetzung für eine strategische Gestaltung der E-Ladeinfrastruktur in Geretsried ist die Abschätzung des minimalen Ladeinfrastrukturbedarfs im (halb-)öffentlichen Raum. Im Zuge der Erarbeitung der Konzeption ist zu prüfen, inwieweit die Sondernutzungssatzung der Stadt Geretsried für Nutzungen im öffentlichen Raum angepasst werden muss.

**Private Lademöglichkeiten:** Die Stadt unterstützt die Förderung zusätzlicher privater Ladeinfrastruktur, indem sie einen geeigneten Energieversorger auswählt, der attraktive Angebote für private Ladeinfrastruktur bieten kann. Hinsichtlich der Komplexität und Anzahl der Förderprogramme

sollte ein entsprechendes Beratungsangebot sowie eine kommunale Förderung durch die Stadtverwaltung geschaffen werden.

Abbildung 82: Bedarf an Ladeinfrastruktur



Wünschenswert wäre, entsprechende Informationen innerhalb einer Servicestelle und/oder als Inhalt in der Neubürgermappe zu präsentieren. Zudem sollten Fördermöglichkeiten umfassend beworben werden. Die Stadt Geretsried setzt sich dafür ein, dass an Firmenstandorten (z. B. in Gewerbegebieten) Ladeinfrastruktur geschaffen wird, sodass die Mitarbeiter, die weiterhin ein Pkw nutzen, auf Elektromobilität umsteigen können. Auch setzt sich die Stadt für Schnelllademöglichkeiten an aufkommensstarken Zielen wie z. B. an Supermärkten ein.

**Städtischer Fuhrpark:** Im kommunalen Mobilitätsmanagement werden Dienstfahrten wo immer möglich mit elektrischen Fahrzeugen geleistet. Dazu wird der städtische Fuhrpark oder der Car-sharing-Fuhrpark, auf den das Rathaus zurückgreift, ausreichend mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen ausgestattet. Fahrzeuge mit hohen Fahrleistungen in sensiblen städtischen Bereichen sollen so weit wie möglich elektrifiziert werden. Dazu zählen kommunale Fahrzeuge zur Pflege und zum Unterhalt der städtischen Infrastruktur (Bauhof etc.), Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung (z. B. Müllfahrzeuge) und des öffentlichen Verkehrs (z. B. Stadtbus). Die Stadt setzt sich in Ausschreibungen dafür ein, dass Fahrzeuge elektrisch bzw. lokal emissionsfrei betrieben werden.

**Förderung der E-Mobilität im Radverkehr:** Viele Wege in Geretsried können mit einem Elektrorad schneller oder in etwa gleicher Reisezeit wie mit einem Pkw zurückgelegt werden. Neben einer sicheren, komfortablen Infrastruktur kann die Stadt Geretsried speziell die Nutzung von E-Bikes unterstützen, damit noch mehr Bürger auf das Fahrrad umsteigen. Um die Nutzung von Pedelecs attraktiver zu gestalten, ist der Ausbau von Lademöglichkeiten, insbesondere an den Sharing-Stationen möglich. Die Standorte für die Ladeinfrastruktur müssen hierbei bedarfsorientiert ausgewählt werden. So ist bspw. in Wohngebieten von einem geringen Ladebedarf im öffentlichen Raum auszugehen, während an (halb-)öffentlichen Orten mit längeren Aufenthaltszeiten, wie z. B. bei Arbeitgebern, Zielen mit Publikumsverkehr oder an Haltestellen, Bedarf besteht.

Akteure

Stadt Geretsried

Schnittstellen

### E3 – Dachmarke Information und Kommunikation

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

#### Problemstellung/Anlass

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, sind auch Verhaltensänderungen im Verkehr notwendig. Sie umfassen zwei Prozesse: Die Antriebswende, also die Umstellung der fossilen Antriebsform auf klimaverträgliche Kraftstoffe (z. B. E-Mobilität) sowie die Mobilitätswende, sprich die Vermeidung und Verlagerung des Verkehrs auf klimafreundlichere Angebote. Veränderungen und Entwicklungen müssen daher kommunikativ begleitet werden. Kommunikation und Information sind dabei wichtig, Menschen vor Ort mitzunehmen, Entscheidungen und Ausgangslagen transparent aufzuzeigen. Das Verhalten der Menschen wird von Gefühlen, Vorbildern und weiteren subjektiven Faktoren bestimmt. Hier gilt es ein positives Set für Geretsried zu entwickeln.

#### Handlungsschritte/Bausteine

**Personelle Ressourcen für Öffentlichkeitsarbeit:** Die Stadt Geretsried strukturiert die personellen Ressourcen um, sodass eine dauerhafte, ausreichende Bearbeitung des Themas Verkehr & Mobilität im Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit stattfindet.

**Dachmarke für Mobilität in Geretsried:** Für die Öffentlichkeitsarbeit ist eine geeignete Dachmarke zu entwickeln, die im lokalen Kontext erreicht, dass Mobilitätsthemen positiv und ganzheitlich vermittelt werden können. Wichtig ist ein wiederkehrendes, eindeutiges Design über alle Mobilitätsoptionen, die zur Zielsetzung dieses Mobilitätskonzepts beitragen. Beispiel kann Corporate Design der Stadt Wien für Fuß und Radverkehr sein; München unterwegs der Landeshauptstadt München, EinfachMobil in Offenburg oder LE bewegt in Leinfelden-Echterdingen.

Abbildung 83: Kampagnen Beispiel



Quelle: Planersocietät

Inhalte und Themen der Öffentlichkeitsarbeit sollten sein:

- Bestehende und neue Verkehrsregeln, wie der gesetzlich definierte Überholabstand (umgangssprachlich zwischen Kfz und Fahrradfahrern) müssen immer wieder ins Gedächtnis der Verkehrsteilnehmer gerufen werden. Insbesondere bei Änderungen der StVO (z. B. Verhalten in Fahrradstraßen/ -zonen) und bei neuen Mobilitätsangeboten mit besonderem Gefahrenpotenzial oder Themen der Unfallhäufung sind Informationen öffentlichkeitswirksam zu verbreiten.
- In den vergangenen Jahrzehnten ist die Zahl der Menschen mit Migrationserfahrungen in Deutschland kontinuierlich gewachsen. Diese haben in ihren Herkunftsländern ggf. andere Alltagsmobilitätserfahrungen gemacht. Damit Menschen mit Migrationserfahrungen sich eigenständig und sicher im Straßenverkehr bewegen können, bedarf es einer regelmäßigen Kommunikation von Regeln und Verhaltensweisen im Verkehr sowie Angebote z. B. zum Erlernen des Radfahrens, aber auch welche Möglichkeiten der ÖV bietet (Ticketkauf, Fahrpläne lesen etc.). Zur Umsetzung des Projektes bietet sich eventuell eine Kooperation mit dem ADFC Bayern an, der Radfahrkurse auch für Wiedereinsteiger (Erwachsene) anbietet.

**Informationsplattform:** Aufbau und Aufbereitung einer umfassenden Informationsplattform. Alle (Mobilitäts-)Angebote, die im Stadtgebiet genutzt werden können, sollen über Kanäle der Stadt mindestens beauskunftet/verlinkt werden. Diese Inhalte sind idealerweise so aufzubereiten, dass sie über verschiedene Kanäle angesteuert werden können (Webseite/Social-Media-Kanäle/App – falls vorhanden/gewünscht). Diese Angebote sind dauerhaft auf Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen. Es ist explizit der Verweis auf bereits vorhandene Inhalte wie den Internetauftritt des MVV gewünscht. Anspruch ist, dass von einem städtischen Internetauftritt eindeutig und vollständig auf alle Mobilitätsangebote verwiesen wird.

**Mängelmelder:** Kommunikation in beide Richtungen ermöglichen eine Kommunikation zwischen der Bürgerschaft und der Verwaltung. Rückmeldungen und Fragen sollen niederschwellig möglich sein und unter anderem über den direkten Kontakt (Ansprechpartner Mobilitätsstation) oder über weitere, primär digital Kanäle ermöglicht werden. Zu prüfen ist die Einrichtung eines Mängelmelders, um niederschwellig Meldungen erstellen und innerhalb der Verwaltung einfach zuordnen zu können.

**Mobilitätserziehung:** Der gesellschaftliche Stellenwert der Mobilitätserziehung schwankt, ebenso die Zuständigkeiten. So werden unter anderem von der Verkehrspolizei nicht mehr alle Themen in dem Umfang angeboten wie in der Vergangenheit üblich, z. B. die Einschätzung der Fahrradtauglichkeit zum Abschluss der Grundschule. Diese Reduktion ist allerdings eher fehlenden Ressourcen geschuldet; tatsächlich trägt Mobilitätserziehung für Grundschulkindern auch weiterhin zu einem besseren Regelverständnis und einem guten Miteinander im Straßenverkehr bei. Sie sollte daher möglichst durch geeignete Akteure übernommen werden. Die Stadt Geretsried prüft im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements eine geeignete Kooperation mit Akteuren der Verkehrswacht oder privaten Akteuren wie dem ADFC, ob (freiwillige) Leistungen der Verkehrserziehung wieder in einem schulischen Rahmen angeboten werden können. Im kommunalen Mobilitätsmanagement prüft die Stadt zudem, ob es verkehrserzieherische/ mobilitätsfördernde Maßnahmen auch für weitere gesellschaftliche Gruppen geben kann. Busschulen und oder Kurse zum Radfahren kann es unter anderem für interessierte Gruppen der Senioren geben, für Wiedereinsteiger jeglichen Geschlechts und Alters, für Menschen mit migrantischem Hintergrund und andere. Weitere Zielgruppen sind geeignet zu definieren.

---

Akteure	z. B. MVV, Stadt Geretsried, weitere öffentliche Stellen mit Informationen zur Mobilität
---------	--

---

Schnittstellen	C3
----------------	----

---

## E4 – Kommunales Mobilitätsmanagement



### Problemstellung/Anlass

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist Grundvoraussetzung für die Mobilität, den Ortswechsel. Die vorhandene Infrastruktur und die öffentlichen Angebote wie Bus und Bahn sind dabei keineswegs selbsterklärend. Die wünschenswerte Nutzung muss gesamtgesellschaftlich diskutiert und dann umgesetzt werden. Damit der Wandel der Mobilität hin zur nachhaltigen, sozial- und klimaverträglichen Mobilität funktioniert, muss diese neben der reinen Bereitstellung der Infrastruktur (durch die kommunale und regionale Verwaltung) deutlich durch aktives Management begleitet werden.

Das kommunale Mobilitätsmanagement nimmt eine übergreifende Funktion ein und hat die Aufgabe der Koordination und der Kontrolle von Projekten und Entwicklungen innerhalb der kommunalen Verwaltung, sodass das Zielkonzept des Mobilitätskonzepts in die gelebte Praxis überführt wird.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Mobilitätsmanagement für alle Verkehrsträger:** Das kommunale Mobilitätsmanagement koordiniert als zentrale Stelle die Themen der Mobilität, die in Geretsried anfallen. Diese Stelle tritt als Dach für betriebliches Mobilitätsmanagement (siehe E3.1) und schulischem Mobilitätsmanagement (siehe E 3.2) auf, koordiniert und stimmt die Inhalte kontinuierlich ab. Die Stelle stimmt Inhalte von fachbezogenen Konzepten und Planwerken ab und überwacht die Umsetzung offener (Mobilitäts-)Planwerke. Zudem tritt das kommunale Management nach innen und nach außen auf.

- *Konzept für die Stadtverwaltung (nach innen):* Um Erfahrungen zu sammeln und auf Fragestellungen aus der Bürgerschaft oder von Unternehmen antworten zu können, sind die Inhalte des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung zu erproben und anzuwenden. Durch die Größe der Kommunalverwaltung ist sie geeigneter Ankerkunde oder Pilotpartner, um Teilprojekte zu erproben.

**Mobilitätsmanagement nach außen:** „Kundengruppe“ des Kommunalen Mobilitätsmanagement sind die Einwohnerinnen und Einwohner von Geretsried und deren Besuch.

- *Ansprechperson vor Ort:* Die Stadt richtet eine Personalstelle ein, die einen persönlichen Kontakt ermöglicht. Dazu ist ein zentral gelegener, gut zu erreichender Ort einzurichten. Geeignete Synergie sollten gehoben werden. Vorstellbar ist etwa, die Touristenbüros zu erweitern oder die Aufgabe in der Mobilitätstation mit auszuführen (siehe auch C3).

- *Neubürgermappen:* Neubürgermappen informieren umfassend über das (Mobilitäts-)Angebot vor Ort. Der MVV bietet bereits Bausteine an. Diese sind geeignet, um Informationen weiterer Verkehrsmittel zu ergänzen: z. B. eine maßstabsgerechte „Laufschablone“ für Fußwege im 10-Minuten-Umkreis die eigene Adresse auf einer Stadtkarte mit POI, eine „Rad-schablone“ im 15-Minuten-Umkreis um die eigene Adresse mit dem Fahrrad und die Adresse der Mobilitätsberatung für weitere Rückfragen. Diese Auflistung ist um weitere geeignete Inhalte zu erweitern
- *Aktionstage und Veranstaltungen:* Insbesondere in der europäischen Mobilitätswoche können unterschiedliche Formate auf die nachhaltige Mobilität aufmerksam machen. In stadtweiten Mobilitätsfesten wird das Thema Mobilität und die Zielsetzung von Geretsried in die Öffentlichkeit gebracht. Hier können Inhalte aus dem betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement auf Stadtebene präsentiert werden (z. B. Siegerehrungen „Mit dem Rad zur Arbeit“ / „Zu Fuß zur Schule“ etc.). Bekannte Formate können aufgenommen und entwickelt werden („Mobilitätstage“)

**Koordination von publikumsstarken Events:** An Festen und Veranstaltungen im Stadtgebiet mit großen Publikumsströmen ist durch koordinierte Maßnahmen darauf hinzuwirken, dass der Verkehr nach den Zielen des Mobilitätskonzept abgewickelt wird. Ein Beispiel können Weihnachtsmärkte sein. Soll die Mobilität hier beeinflusst werden, sind Freifahrten im ÖPNV gegenüber kostenfreien Parkplätzen vorzuziehen.

**Planung und Digitalisierung:** Für die Planung der Infrastruktur allgemein wie der Mobilitäts- und Verkehrsplanung im Speziellen wird es von immer größerer Bedeutung, dass Fragestellungen digital bearbeitet werden können. Dazu sind Inhalte zu digitalisieren. Die Stadt Geretsried strebt an, eine zusammenhängende, vollständige Datenbank über die vorhandene (Verkehrs-)Infrastruktur mit ihren Eigenschaften anzulegen. Vorhandene Strukturen wie etwa Bemühungen mit der GOAT-Plattform sind effizient zu nutzen. Wünschenswert sind eine kontinuierliche Pflege und der Erhalt der digitalen Datenbank.

---

Akteure	Stadt Geretsried
---------	------------------

---

Schnittstellen	E3
----------------	----

---

## E4.1 – Betriebliches Mobilitätsmanagement



### Problemstellung/Anlass

Unternehmen und Betriebe sind grundsätzlich aufkommensstarke Ziele im Verkehr. Um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur in Geretsried zu gewährleisten und vorhandene Ressourcen möglichst effizient zu nutzen eignet sich der Einsatz von betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Beschäftigten der Unternehmen in Geretsried auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstreisen, die Parkraumausstattung sowie den jeweiligen Fuhrpark betreffen. Entsprechende Anreize können die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, sodass vom Verkehrsgeschehen der Pendler möglichst wenig Belastungen für die Stadt entstehen.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Einführung:** Durch betriebliches Mobilitätsmanagement sollen die Vorteile und Potenziale nachhaltiger Mobilität einer möglichst großen Zahl an Arbeitgeber vermittelt werden. Die Aufgabe der Vermittlung obliegt in erster Linie auch der Stadt Geretsried. Mit ihrer zentralen und präsenten Rolle kann sie zum einen eine Vorbildfunktion einnehmen und als erster Multiplikator fungieren, zum anderen koordinierend wirken. Auch ist es Aufgabe der Verwaltung, betriebsübergreifende Strukturen zu schaffen, die sich positiv auf die nachhaltige Abwicklung von Arbeits- und Dienstwegen auswirken.

**Austausch mit Unternehmen:** Um einen regelmäßigen Austausch zwischen den Gewerbetreibenden zu ermöglichen, sollte ein regelmäßiger Austausch zwischen den Unternehmen und Betrieben vor Ort durch die Stadt initiiert werden, mit dem Ziel, Erfahrungen und Wissen auszutauschen. Wenn möglich kann auf bestehende Formate wie z. B. Formate von ProCit, oder die IGG zurückgegriffen werden. Beide Interessensvertretungen haben einen etablierten Stand und können durch vorhandene Strukturen die Ansprache der Unternehmen und Betriebe einfacher gestalten.

**Betriebliches Mobilitätsmanagement (Verwaltung):** Ansätze für betriebliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung können im Bereich Dienstverkehr liegen, etwa die Elektrifizierung der städtischen Kfz-Flotte oder eine Auslagerung der Flotte auf Carsharing-Fahrzeuge. Um die Nutzung des Radverkehrs für die Mitarbeiter der Verwaltung auf Pendelstrecken attraktiver zu gestalten, sollte in den Verwaltungsgebäuden ein attraktives Angebot von Duschen und Umkleiden bestehen. Auch ein Zuschuss für Fahrradpendler in vergleichbarer Höhe zum Jobticket-Zuschuss könnte sich motivierend auf die Arbeitnehmer auswirken. Zusätzlich sollten sichere, überdachte Radabstellanlagen auf Kosten von Kfz-Stellplätzen umgesetzt werden. Auch Informationsangebote und die aktive Teilnahme an Kampagnen, die den Anteil des Rad- und Fußverkehrs auf Arbeitswegen erhöhen sollen – wie „Stadtradeln“ oder „Mit dem Rad zur Arbeit“. Hier sollten auch interne Preise ausgeschrieben

werden, um die Motivation zu steigern. Projekte und Aktionen sind aktiv zu begleiten und nachzuhalten, um regionalspezifische Besonderheiten zu erkennen und diese zu kommunizieren.

**Zertifizierung:** Die Verwaltung nimmt eine Vorreiterrolle ein und strebt eine Zertifizierung für das betriebliche Mobilitätsmanagement an (z. B. Fahrradfreundlicher Arbeitgeber)

---

Akteure

Interessensvertretungen, private Akteure, Stadt Geretsried

---

Schnittstellen

---

## E4.2 – Schulisches Mobilitätsmanagement

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

### Problemstellung/Anlass

Wenn Kinder eigenständig zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Dafür muss die Verkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder Verkehrssituationen anders einschätzen als Erwachsene. Durch schulisches Mobilitätsmanagement soll eine möglichst große Anzahl an Menschen der heranwachsenden Generation angesprochen werden, die für die Mobilität der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Ihnen sollen die Vorteile, Potenziale und Notwendigkeiten nachhaltiger Mobilität nähergebracht werden.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Einführung:** Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Kinder und Jugendlichen der Schulen und Kindergärten in Geretsried auf dem täglichen Weg zur Schule bzw. nach Hause betreffen. In diesem Zusammenhang sollen aber auch Eltern (Hol- und Bringverkehre) sowie Lehrkräfte, Mitarbeiter der Schulsozialarbeit und in Schulen tätiges Personal (als Vorbilder, Initiatoren von Kampagnen und bezogen auf die eigene alltägliche Mobilität) einbezogen werden. Unterstützung von Mobilitätsfragen im schulischen Alltag. Die Stadt unterstützt bei Mobilitätsberatung im Unterricht, Koordination der Verkehrspolizei in geeignete Unterrichtseinheiten, Busschulen im Klassenverband etc.

**Umsetzung der Maßnahmen des Schulwegsicherheitskonzepts:** Die durch das Schulwegsicherheitskonzept entwickelten Schulwegpläne/Radwegepläne werden systematisch durch die Stadt überprüft und unter Kooperation mit den betreffenden Bildungseinrichtungen bei Änderungen angepasst und überarbeitet.

**Abstimmungsrunde:** Wünschenswert ist die systematische, wiederkehrende Abstimmung zwischen der Stadt und Vertretern der Schulen und weiteren Bildungseinrichtungen wie Kindertageseinrichtungen oder Hortangeboten. Herausforderungen sind hier abzufragen, erfolgreiche Inhalte und Aktionen unter den Beteiligten auszutauschen. Die Stadt bringt Ihre ihren aktuellen Wissensstand ein und berichtet über aktuelle Planungen und Änderungen, die die Teilnehmenden betreffen. Herausforderungen werden abgefragt und Lösungsansätze diskutiert

**Öffentlichkeitsarbeit:** In Geretsried bestehen bereits an den Schulen Hol- und Bringzonen. Die korrekte Bedienung der Hol- und Bring-Zonen wird geeignet aufbereitet und in ansprechenden Formaten (Flyer, Aktionstage) an die Erziehungsberechtigten kommuniziert.

**Projekte und Aktionen zum Schulweg:** Verschiedene Aktionen wie Laufbusse, Schulradler, zu Fuß zur Schule Programm „ich fahre Rad“ oder „Busfahren lernen“, Aktion Kindermeilen (Sammlung von „grünen“ Kilometern als Einzelner oder Klassengemeinschaft), Aktion Verkehrsdetektiv (Kinder

untersuchen als Detektive das Schulumfeld und ihren Schulweg hinsichtlich mobilitätsrelevanter Aspekte) können durch die Stadt Geretsried angestoßen werden. Zudem kann die Stadt auf einem Mobilitätsfest/-tag im schulischen Umfeld oder als Teil des städtischen Mobilitätsfest: Ehrung von Projektsiegern; Bereitstellung von Testfahrzeugen (z. B. Familienlastenräder; Kinderfahrradanhänger) unterstützen.

---

Akteure

Schulträger, Stadt Geretsried

---

Schnittstellen

---

## E5 – Sharing-Angebote ausbauen

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

### Problemstellung/Anlass

Sharing-Angebote ermöglichen die Nutzung und das Teilen von Verkehrsmitteln ohne den zwingenden Besitz. In der öffentlichen Wahrnehmung ist insbesondere das Car-Sharing in den letzten Jahren zu einer festen Größe geworden. Durch das Car-Sharing können individuelle ökonomischen Vorteile für die Nutzer entstehen, da Fixkosten und Risiken entfallen und gleichzeitig Belastungen reduziert werden. In Städten und Gemeinde in den heute Car-Sharing-Angebote bestehen kommen auf ein Fahrzeug mehrere Nutzerinnen und Nutzer, sodass diese Fahrzeuge eine höhere durchschnittliche Nutzungsdauer aufweisen, als private Fahrzeuge. So kann die eingesetzte Resource (hier Fahrzeug) effizienter genutzt werden.

Der Sharing-Gedanke (englisch für Teilen) kann dabei auch noch andere Verkehrsmittel und andere Organisationsformen annehmen. Ebenfalls etabliert ist bereits das Bike-Sharing. Geteilt werden kann aber auch die Fahrt und die Beförderungskapazität. Hier wird vom Ride-Sharing gesprochen. Das Ride-Sharing hat inhaltlich große Schnittmengen mit dem Verkehr mit öffentlichen Bussen und Bahnen, ist aber auch privat vorstellbar.

Fallen ökonomische (Nutzungs-)Zwänge insbesondere aus dem Kfz-Besitz weg, kann viel rationaler und auf die Einzelsituation passender ein geeignetes Mobilitätsangebot für den jeweiligen Weg und Wegezweck gewählt werden.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Prüfung zur Einführung eines Carsharing-Angebots:** Auf dem Stadtgebiet wurden bereits Car-sharing-Fahrzeuge eines regionalen Anbieters angeboten. Die Betreibergesellschaft hat sich allerdings den Betrieb eingestellt. Die Stadt Geretsried prüft, inwieweit ein bereits regional aktives Car-sharing-Unternehmen bereit ist, Carsharing-Fahrzeuge im Stadtgebiet aufzustellen. Wünschenswert ist eine quantitative und Qualitative ausreichend Grundausstattung an Fahrzeugen. Kann ein Anbieter gewonnen werden, ist wünschenswert, wenn neben Kleinwagen und Fahrzeugen aus der Kompaktkombi-Klasse auch Fahrzeuge zum sicheren Transport angeboten würden. Der räumlich heterogenen Struktur folgend, sollte versucht werden mit zwei oder drei Stationen den Betrieb zu beginnen. Es eignen sich die Mobilitätspunkte.

**Prüfung eine Bike-Sharing Angebots:** Die einfache Verfügbarkeit von Fahrrädern im Stadtgebiet ist zu diversen Situationen vorteilhaft. Anschluss und Zubringerfahrten zum ÖPNV können so attraktiv erfolgen. Der Tagestourismus kann geeignet unterstützt werden. Die Stadt Geretsried prüft, unter welchen Konditionen ein Regional etabliertes Bikesharing-System im Stadtgebiet etabliert werden kann.

**Stadt als Ankerkunde:** Die Stadt prüft als Anreiz, inwieweit sie im Rahmen des Kommunalen Mobilitätsmanagement eigene Fahrleistungen durch Carsharing-Fahrzeuge absolvieren kann, um Anreizungsanreize schaffen zu können.

**Ride-Sharing/Mitfahrerangebote prüfen:** Durch die Beschränkungen und Unsicherheiten, die während der Corona-Pandemie galten, ist diese Form des Teilens in Vergessenheit geraten. Die Stadt ermittelt innerhalb des Mobilitätsmanagements die Potenziale von Mitfahrerprogrammen.

---

Akteure

Privater Akteur, Stadt Geretsried

---

Schnittstellen

---

## E6 – Optimierung der Verkehrssicherheitsarbeit

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrs-anbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

### Problemstellung/Anlass

Die Fallzahlen bei Schwerverletzten und Getöteten im Straßenverkehr sinken über die letzten Jahre. Diese Entwicklung ist grundsätzlich gut, wird aber durch die Tatsache getrübt, dass der Anteil der verunglückten Fußgänger und Radfahrer über die Jahre sich nicht nennenswert ändert, während insbesondere der Insassenschutz für Menschen im Kfz gestiegen ist. Daraus resultiert, bei kontinuierlich steigender Zahl der zugelassenen Kfz in Deutschland das Gefühl der Unsicherheit für Nutzung von Verkehrsmitteln abseits des Kfz.

Die Verkehrssicherheit ist deswegen zentrale Aufgabe, die verkehrsmittel- und Verkehrszweck-übergreifend verstanden werden muss, damit durch eine verkehrssichere Infrastruktur ein attraktives Umfeld für alle geschaffen werden kann.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Qualifizierung vorhandener Stellen in der Verkehrsplanung:** innerhalb der Verkehrsplanung ist eine Stelle in der Verwaltung zum Verkehrssicherheitsauditor (Schwerpunkt Innenstadtstraßen) fortzubilden. Diese Stelle hat Planung, Durchführung und Kontrolle/Evaluation zu Fragen der Verkehrssicherheit sollen hier zentral gebündelt werden. Der Regelmäßige Kontakt zur Verkehrspolizei und die Abfrage von Unfallzahlen ist wünschenswert.

**Geschwindigkeitsüberprüfung und Dialogdisplays:** Bereits heute wird im Stadtgebiet die Fahrgeschwindigkeit von Kfz mit Messgeräten überprüft. Die Messungen sind fortzuführen und Kontrollschwerpunkte mit den erhobenen Unfalldaten geeignet abzugleichen. Über Dialogdisplays ist ein kommunikativer Ansatz zur Verkehrsverhaltensbeeinflussung zu wählen. Die Displays sollen im Straßenraum die erfasste Geschwindigkeit kommunizieren und entweder loben oder tadeln. Die Systeme sollen im Hintergrund die Erhobenen Messungen speichern, um Rückschlüsse auf das Verhalten der Kfz Lenkenden zu ermöglichen.

Akteure

Stadt Geretsried, Polizei, Landkreis (Straßenverkehrsbehörde)

Schnittstellen

## E7 – Evaluationskonzept erstellen



### Problemstellung/Anlass

Entwicklungen nachhalten, Erfolge benennen. Im Mobilitätskonzept werden vielfältige Maßnahmen benannt, um sich dem Ziel, der nachhaltigen Mobilität zu nähern. Die ambitionierte Umsetzung ist durch eine Evaluation der geleisteten Arbeit zu erweitern. Durch eine Evaluation können Entwicklungen nachgehalten werden und Ressourcen legitimiert. Laufen Entwicklungen nicht wie erwartet, kann geeignet reagiert werden.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Entwicklungen nachhalten:** Personelle wie finanzielle Ressourcen sind knapp. Sie sind nachhaltig und möglichst effizient einzusetzen. Maßnahmen und die Projekte, die aus ihnen folgen, sollen evaluiert werden. Dazu entwickelt die Stadt ein Evaluationskonzept, das ausreichend differenziert verschiedene Kenngrößen erhebt und aufbereitet. Die Evaluation geschieht vor dem Hintergrund und dem Abgleich mit der Zieldefinition dieses Mobilitätskonzepts.

**Kenngrößen benennen:** Grundsätzlich ist die Stadt frei sich ambitionierte Ziele mit deren Kenngrößen zu formulieren. Für manchen Themenfelder gibt es auch in übergeordneten Planungen bereits Zielsetzungen, an denen es sich lohnt zu orientieren. Das Land Bayern hat unter anderem das Ziel ausgegeben die Anzahl der Fahrgäste bis 2030 gegenüber 2019 zu verdoppeln. Auf Bundesebene besteht im Bereiche der Verkehrssicherheit die Vision Zero: der Wunsch die Schwerverletzten und Getöteten soweit es geht zu reduzieren. Weitere Kenngrößen und Zielmarken sind geeignet über das Zielsystem abzuleiten

**Zyklisch erheben:** Die Erhebung der Kennzahlen ist zyklisch zu wiederholen, sodass Entwicklungen und Trends erkannt werden können. Die Ergebnisse sind in geeigneten Abständen zum Beispiel alle 3 bis 5 Jahre in einem Bericht zu veröffentlichen. Dies kann zur positiven Kommunikation von Arbeit und Aktivität im Stadtgebiet genutzt werden.

**Vergleichende Erhebung:** Wenn die Evaluation insgesamt, oder Teile der Evaluation durch dritte erhoben werde, ist es aus gutachterlicher Sicht empfehlenswert sich standardisierten Erhebungsdesigns anzuschließen. Die Stadt prüft, die Beauftragung zur Erstellung der Einzelauswertung für das Stadtgebiet Geretsried in der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“. So lassen sich vergleichbare und statistisch erprobte Kennwerte der Mobilität erheben.

---

Akteure

Stadt Geretsried

---

Schnittstellen

---

## E8 – Kleinmaßnahmen, schnelle Mängelbehebung, Instandhaltung und Reinigung

<p>Förderung einer Mobilität für alle</p> 	<p>Stärkung der aktiven Mobilitätsform</p> 	<p>Bus und Bahn sind Rückgrat im Umweltverbund</p> 	<p>Überregionale Verkehrsanbindung verbessern</p> 
<p>Zeitliche Umsetzung</p> 	<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt</p> 	<p>Grobkostenschätzung</p> 	

### Problemstellung/Anlass

Infrastrukturprojekte dauern häufig lange. Auch Mobilitätsroutinen lassen sich nicht über Nacht ändern. Nach einer intensiven Zeit der Erarbeitung dieses Mobilitätskonzept ist der Wunsch groß, das Engagement und den Fokus auf das Thema Nachhaltige Mobilität hochzuhalten. Um diesem Wunsch näher zu kommen kann es sich lohnen kleine Maßnahmen zu identifizieren, um schnell eine Entwicklung, Änderung vorzeigen zu können. Es sind häufig diese Impulse, die Themen am Laufen halten und nicht immer die großen Leuchtturmprojekte.

### Handlungsschritte/Bausteine

**Quick Wins heben:** Verkehrs- / Mobilitätsprojekte sind, wenn Infrastruktur beteiligt durch weite Bearbeitungs- und Realisierungszeiträume geprägt. Um das Stimmungsbild in der öffentlichen Wahrnehmung positiv zu beeinflussen, eignet es sich gezielt auch kurzfristige Maßnahmen aufzugreifen und in die Umsetzung zu bringen.

Die Stadtverwaltung prüft die aktuelle Struktur, sodass Meldungen aus dem alltäglichen Verkehrsgeschehen geeignet aufgenommen und in angemessener Zeit bearbeitet werden. Neben der gesetzlichen Verpflichtung zur Verkehrssicherungspflicht versucht die Stadt auch Meldungen zu bearbeiten die primär einem komfortablen Betrieb dienen, z. B.:

- Baustellensicherungen
- Grünschnitt
- Beleuchtung
- Wegweisung
- Vandalismus „kleiner“ Verkehrsinfrastruktur wie Verkehrsspiegel
- Und weiteres

**Erfolge Kommunizieren:** Die Bearbeitung schnell umsetzbarer Maßnahmen ist mit einer geeigneten niederschweligen Pressearbeit zu unterstützen. So wird eine Kommunikation mit interessierten Menschen ermöglicht, die den Dialog auch auf übergeordneten Planungsebenen stärken kann, da sie Vertrauen schafft, wenn sie kontinuierlich stattfindet.

Akteure

Stadt Geretsried

Schnittstellen

## 6 Fazit und Ausblick

Das Mobilitätskonzept unter dem Motto „gemeinsam nachhaltig mobil“ verfolgt das Ziel, die Mobilität in Geretsried für alle Bürgerinnen und Bürger zugänglich, aktiv und zukunftsorientiert zu gestalten. Es legt besonderen Wert darauf, aktive Mobilitätsformen zu fördern, den Ausbau von Bus und Bahn als Rückgrat des Verkehrs zu unterstützen und die regionale Anbindung zu verbessern. Die Stärkung des Umweltverbunds – mit Bus-, Fuß- und Radverkehr – spielt dabei eine zentrale Rolle. Diese Mobilitätsoptionen bieten den Menschen in Geretsried gegenüber dem bisher dominierenden Kfz-Verkehr ein großes Potenzial, um komfortabel, erschwinglich und vor allem nachhaltig mobil zu sein.

Um diese Ziele zu erreichen, setzt das Konzept auf eine gezielte Kombination aus „Pull-“ und „Push“-Strategien. „Pull“-Maßnahmen zielen darauf ab, den Umweltverbund attraktiver zu gestalten, etwa durch eine systematische Verbesserung der Fuß-, Rad- und Busverkehrsnetze. Zu den ersten Schritten gehören daher eine umfassende Analyse und fortlaufende Umsetzung von Netzplanungen im Fuß- und Radverkehr sowie die Entwicklung eines Stadtbuskonzepts und neuer Verbindungen ins Umland, um den Grundstein für eine nachhaltige Mobilität zu legen.

Für den Kfz-Verkehr liegt der Schwerpunkt auf der Optimierung des Verkehrsflusses und einer gezielten Anpassung der Netzinfrastruktur, etwa durch Überprüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten oder der Leistungsfähigkeit wichtiger Knotenpunkte außerhalb des Stadtgebiets. Im Sinne einer Balance zwischen den Mobilitätsoptionen sollen zudem „Push“-Maßnahmen eingeführt werden. Hierzu zählen die Neugestaltung von überbreiten Straßenräumen, die Organisation des ruhenden Verkehrs, die Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche und die Einführung streckenbezogener Tempo 30 Abschnitte. Diese Maßnahmen fördern die Sicherheit und den Komfort für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Fuß- und Radverkehr, ohne die nötige Erreichbarkeit mit dem Auto einzuschränken.

Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des Konzepts ist die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel, einschließlich der Förderung von Car- und Bikesharing-Angeboten und einem verbesserten Zugang zum ÖPNV. Mobilitätsmanagement soll dabei auf vielen Ebenen – kommunal, betrieblich und schulisch – Synergien und Chancen nutzen.

Dieses Konzept versteht sich nicht als abschließend, sondern legt durch seine Zielsetzungen Leitlinien für die kommenden Jahre fest. Auch künftige Projekte, die aufgrund neuer Rahmenbedingungen entstehen, sollen sich an diesen Leitlinien orientieren und flexibel an aktuelle Entwicklungen angepasst werden können. Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation dienen dazu, die Maßnahmenfelder weiter zu konkretisieren oder fortzuschreiben, um den größtmöglichen Nutzen für Geretsried zu sichern.

Eine erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätskonzepts erfordert die Unterstützung der Öffentlichkeit. Neben der bereits erfolgten Online-Befragung und dem öffentlichen Mobilitätsforum ist es wichtig, dass die Stadt Geretsried auch in der Zukunft Entwicklungen im Mobilitätssektor aktiv kommuniziert und mit den Bürgern abstimmt. Für die Umsetzungsphase wird empfohlen, die Fortschritte und deren Verbindung zum Gesamtkonzept transparent darzustellen, um die Akzeptanz zu erhöhen und das Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität zu fördern.

## 7 Quellen und weiterführende Literatur

- ADFC 2023 – Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club: Auswertung für die Erhebung 2022 für die Stadt Geretsried Stand 12.06.2023
- BIEK (ab 2024 BEPX) 2020 – Verbinden, Sichern und Versorgen KEP-Studie 2020 – Analyse des Marktes in Deutschland
- BMVI 2017 – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland Kurzreport. Berlin
- Bundesagentur für Arbeit 2023: Pressemitteilung Nr. 3/2024 Licht und Schatten prägten den Bayrischen Arbeitsmarkt 2023 2024 wird anstrengend, bringt aber zugleich auch viele Chancen. Nürnberg
- DIMR 2018 – Deutsche Institut für Menschenrechte: Jahresbericht 2018. Berlin
- FGSV 2002 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002.
- FGSV 2006a – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2006.
- FGSV 2006b – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. Köln, 2006.
- FGSV 2010 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlung für Radverkehrsanlagen. Köln, 2010.
- FGSV 2011 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweis für Barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011.
- FGSV 2012 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: zum Fahrrad-parken. Köln, 2012
- FGSV 2015 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie für Lichtsignalanlage. Köln, 2006.
- Fraunhofer ISI 2021: Urbane Mobilität im Wandel
- LfStat 2022- Bayrisches Landesamt für Statistik: Stadt Geretsried 09 173 126 eine Auswahl wichtiger statistischer Daten
- LRA Tölz 2021a – Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen: Nahverkehrsplan Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen
- LRA Tölz 2021b – Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen: Alltagsradwegnetz
- Stadt Geretsried 2014: Radverkehrskonzept 2014
- Stadt Geretsried 2022a: Auszug aus dem Einwohnermeldeamt zum 30.12.2022
- Stadt Geretsried 2022b: Demografiebericht 2022, Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf Zahl der Einwohner nach Altersgruppen in der Stadt Geretsried

- Stadt Geretsried 2023a: Aktualisierung des Radnetz aus dem Radverkehrskonzept 2014
- Stadt Geretsried 2023b: Machbarkeitsstudie Radverkehrsverbindung Geretsried Süd-Nord
- Stadt Wolfratshausen 2017: Haushaltsbefragung 2016
- Stmb 2018 – Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: Radverkehrsprogramm Bayern 2025
- StMB 2021 – Zu Fuß zur Bahn Leitfaden für einen attraktiven Zugang zur Bahn
- StMI 2023 – Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration: Verkehrssicherheitsprogramm 2030 Handlungsleitfaden Radverkehr
- StMI 2023b – Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration: Die barrierefreie Gemeinde - Ein Leitfaden
- TU Dresden 2020 – Technische Universität Dresden Fakultät Verkehrswissenschaften: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ Städtevergleich. Dresden
- UBA 2016 – Umweltbundesamt: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Dessau-Roßlau
- UBA 2024 – Umweltbundesamt: Verkehrssektor auf Kurs bringen: Szenarien zur Treibhausgasneutralität 2045. Dessau-Roßlau
- UDV 2013 – Unfallforschung der Versicherer: Sichere Knotenpunkte für schwächere Verkehrsteilnehmer. Berlin

### Webseiten

Stadtradeln.de: <https://www.stadtradeln.de/geretsried> zugegriffen Frühjahr 2024

Pendleratlas: <https://pendleratlas.de/bayern/> zugegriffen Frühjahr 2024

Geoportal Bayern: <https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?lang=de&topic=ba&bgLayer=at-kis&catalogNodes=11>

MVV-Fahrplanauskunft: [https://efa.mvv-muenchen.de/index.html?name\\_origin=&name\\_destination=&itdDate=20241031&itdTime=1639&language=de&itdTripDateTimeDepArr=dep#trip@enquiry](https://efa.mvv-muenchen.de/index.html?name_origin=&name_destination=&itdDate=20241031&itdTime=1639&language=de&itdTripDateTimeDepArr=dep#trip@enquiry)

Bayrisches Landesamt für Statistik: [https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik\\_kommunal/2022/09173126.pdf](https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik_kommunal/2022/09173126.pdf);

Stadt Wolfratshausen 2017: [https://www.wolfratshausen.de/fileadmin/Stadt\\_Wolfratshausen/Dateien/Verkehr\\_und\\_Sicherheit/Radverkehr/Ergebnis\\_Modal\\_Split\\_Erhebung\\_2016.pdf](https://www.wolfratshausen.de/fileadmin/Stadt_Wolfratshausen/Dateien/Verkehr_und_Sicherheit/Radverkehr/Ergebnis_Modal_Split_Erhebung_2016.pdf)

Bayrisches Staatsministerium Wohnen, Bau und Verkehr: [https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/42\\_mid2017\\_regionalbericht\\_bayern.pdf](https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/42_mid2017_regionalbericht_bayern.pdf)