

ADFC-Ortsgruppe Tegernseer Tal  
Richard Westerberger (Ortsgruppensprecher)  
Münchner Str. 149  
83703 Gmund am Tegernseer  
(richard.westerberger@t-online.de)

Gmund, 30.09.2024

An  
Landrat Olaf von Löwis of Menar  
Haus B  
Rosenheimer Str. 3  
83714 Miesbach

Betreff: Radverkehr im Tegernseer Tal

Verteiler:

Bürgermeister von Gmund: Alfons Besel  
Bürgermeister von Tegernsee: Johannes Hagn  
Bürgermeister von Rottach-Egern: Christian Köck  
Bürgermeister von Bad Wiessee: Robert Kühn  
Bürgermeister von Kreuth: Josef Bierschneider  
Bürgermeister von Waakirchen: Norbert Kerkel

Sehr geehrter Herr Landrat von Löwis of Menar

**Ausgangs-Situation:**

Im Tegernseer Tal ist der sichere Radverkehr, insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen im Mischverkehr durch mangelnde Infrastruktur, schmale Straßen, überwiegend auf Bundes- und Staatsstraßen, sowie durch besonders hohes Verkehrsaufkommen stark beeinträchtigt.

Konsequenzen:

- Mobilitätswende für den Ziel- und Quellverkehr ist nicht möglich
- Elterntaxen bleiben an der Tagesordnung
- sehr nachteiliges Erscheinungsbild für eine Premium Erholungs-/ Ferien-/ und Kurregion
- der stark nachgefragte Radtourismus wird in seinem Wachstum gehemmt, das Tegernseer Tal lebt aber vom Tourismus
- Radfahrende weichen auf die Gehwege aus, weil sie sich Mischverkehr gefährdet fühlen

## **Aktuelle Rahmenbedingungen:**

### StVO Novellen fordern Maßnahmen<sup>1</sup>

#### **2021**

In der Novelle 2021 wurde die VwV-StVO § 1 mit dem Grundsatz der Vision Zero ergänzt:

„Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die **„Vision Zero“** (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) **Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.**“

#### **2024**

Im Kern geht es bei der Novellierung darum, die Ziele Klimaschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung neu im Gesetz zu verankern, um den Verkehrsbehörden mehr Spielräume beispielsweise zur Einrichtung von Fahrradstraßen, Busspuren und Fußgängerüberwegen zu verschaffen. Auch die Anordnung von großflächigem Tempo 30 wird erleichtert. Die **Straßenverkehrsbehörde muss konkret darstellen und begründen**, inwieweit andere Verkehrsteilnehmer – und damit **der motorisierte Individualverkehr**, aber auch der öffentliche Personennahverkehr – **nicht unangemessen beschränkt werden.**



Foto: imago images/teamwork

#### **Zwischenfazit:**

Wir stellen fest, dass die aktuell im Tegernseer Tal geltenden verkehrlichen Maßnahmen auf den Hauptverkehrsstraßen leider das Ziel der StVO-Novellen vor allem in Bezug auf den Radverkehr nicht erreichen. Es besteht dringend Handlungsbedarf!

**Nachdem für die Ortsdurchfahrten im Tegernseer Tal das Landratsamt als zuständige Straßenverkehrsbehörde die Verkehrsvorschriften erlässt, sieht die Ortsgruppe Tegernseer Tal das Landratsamt in der Pflicht, diese Straßen sicherer zu gestalten.**

**Aktuell sind die Ortsdurchfahrten im Tegernseer Tal größtenteils nur im sog. Mischverkehr gestaltet**

---

<sup>1</sup> <https://www.adfc.de/artikel/bund-und-laender-stimmen-fuer-modernisiertes-strassenverkehrsrecht>

<https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/stvo-novelle-2023-2229430>

Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) stellt im Verkehrstechnik Heft V366<sup>2</sup> aus Februar 2023 u.a. fest:

Die Verträglichkeit des Mischverkehrs ist nach Feststellungen der BaSt in verschiedensten Studien international analysiert worden. Allgemein kann man danach sagen, dass eine Verträglichkeit des Radverkehrs im Mischverkehr von den Faktoren Fahrbahnbreite, Verkehrsstärke und zulässigen Höchstgeschwindigkeit abhängt.

**Verkehrsstärken Fz/24h (Messung 2021)<sup>3</sup>**

B 318	9 BY 15	8236 9203 Bad Wiessee St 2366 (Kaltenbrunn)	904	TM	14 847	14 339	13 910	429	15 127		895	580	2,4	670	2,3	12	840	-	2,9	1,1
					389	14 763		74		0,7 %	664	2,2	641	1,6	4	944	-	3,3	1,1	
					14 118	14 763	152	291	14 356	0,68	936					527	-	1,2	1,1	
					286	12 265	13 758	64	771	1,14	0,3 %	366	1,5	679	0,2	4	112	-	4,0	0,4
	FS = 2	FS	4,3 / 4,3	2G																
B 318	9 BY 15	8236 9210 St 2366 (Kaltenbrunn) Gmund a. Tegernsee (B 307)	904	MZ	12 697	11 237	10 862	376	11 662	1,14	746	596	2,0	525	2,5	2	658	2,7	0,6	1,9
					403	11 227		95		1,5 %	577	1,7	496	1,6	2	740	3,0	0,6	1,9	
					13 073	12 795	209	212	11 142	0,82	581	659	1,6	556	1,5	2	412	1,1	0,3	1,9
					366	9 113	10 653	69	520	1,07	1,0 %	476	0,5	396	0,4	2	88	3,4	1,0	0,8
	FS = 2	OD	1,3 / 0,6																	
B 318	9 BY 15	8236 9204 Gmund a. Tegernsee (B 318) Dümbach (St 2365)	904	TM	16 549	14 428	13 995	433			805						845	2,0	0,9	1,0
					773			61		0,9 %						950	2,3	1,0	1,0	
					14 218		138	238								530	0,8	0,4	1,0	
					520		13 857	134		0,5 %						113	2,6	1,6	0,4	
	FS = 2	OD	1,0 / 0,2																	

B 472	82359198	Reichersbeuern Einmdg der TÖL 13	13961	-	-	-	834	14152	-	-	-	751	14207	15232	15232	9202	688	15504
B 472	82369217	KVP Kammerloh (K MB 6)	9815	-	-	-	705	8105	-	-	-	671	6873				546	8452
B 472	82369298	Gmund a. Tegernsee (B 318)	9199	-	-	-	686	9055	-	-	-	662	9561	9984	9749	7817	659	9107
B 472	82369206	K MB 10 (Müller a. Baum)	10351	-	-	-	665	8717	-	-	-	552	9555	10093	10490	6375	610	10406

L 2365	82369502	Finstenwald (St 2366)	9065	-	-	-	177	9294	-	-	-	240	7068	7214	7508	5943	201	7755
L 2365	82369505	Gmund a. Tegernsee (B 318)	5049	-	-	-	131	6014	-	-	-	323	3808	4091	4258	2192	99	4166
L 2365	82369503	B 472 (nördl. Festenbach)	3724	-	-	-	118	4364	-	-	-	180	4413	5327	3384	2648	184	4837

**Fazit:**

Auf den Hauptverkehrsstraßen im Tegernseer Tal, bei aktueller Höchstgeschwindigkeit von 50km/h, sind die zulässigen Verkehrsstärken für den sicheren Mischverkehr schon seit Jahren weit überschritten (Tendenz steigend).

**Weitere Feststellungen der BaSt:**

Anhand von Befragungen zur subjektiven Sicherheit durch die BaSt stellte sich heraus, dass ein großer Anteil der Radfahrenden den Mischverkehr als unsicher einschätzt. Dies führt zu Ausweichverhalten des Radverkehrs auf den Gehweg. Die Akzeptanz der Mischverkehrsführung ist bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30km/h deutlich höher als bei 50km/h.

Ein vergleichbares Ausweichverhalten des Radverkehrs auf den nicht für den Radverkehr freigegebenen Gehweg ist im Tegernseer Tal verstärkt festzustellen. Entsprechende Aussagen erhält man auch von den angesprochenen Gehwegradelnden.

„Ich bin doch nicht lebensmüde, auf der Fahrbahn zu radeln!“

<sup>2</sup>[https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2743/file/V366\\_BF\\_Final.pdf](https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2743/file/V366_BF_Final.pdf)

<sup>3</sup><https://baysis.bayern.de/internet/verdat/svz/zaehlstelle/index.html>

<https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2021/Bundesstrassen-2021.xls>

## **Unsere allgemeinen Forderungen, auch im Sinne des ADFC<sup>4</sup> lauten:**

### **Radverkehr braucht Platz**

Leitgedanke ist, die Infrastruktur so zu gestalten, dass sie für alle Radfahrenden unabhängig von Alter und Fähigkeiten intuitiv nutzbar und attraktiv ist. Durchgängige und qualitativ hochwertige und direkt verlaufende Radverkehrsnetze sorgen für einen leichten und flüssigen Radverkehr, der auch die notwendige Sicherheit und Akzeptanz bringt.

Radverkehr braucht Platz – für alle, die bereits Rad fahren und für alle, die es zukünftig tun. Die Flächen müssen breit genug sein, damit Radfahrende nebeneinander fahren und überholen können. Auch mehrspurige Fahrräder, Transport- und Lastenräder, sowie Räder mit Anhängern benötigen ausreichend Platz. Ist kein ausreichender Platz vorhanden, sind andere Schutzmaßnahmen zu ergreifen.

### **Radverkehr braucht Schutz**

Damit Menschen per Rad und Pedes den Straßenverkehr als angenehmer erleben und um sie vor schweren Unfällen zu schützen, schlägt der ADFC in seinen Leitlinien vor, dass Radfahrende bei wenig Autoverkehr oder Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeiten bis 30km/h im Mischverkehr fahren.

Bei Geschwindigkeiten von über 30 km/h und auf Straßen mit 30km/h mit viel Autoverkehr sind Radfahrende auf Radfahrstreifen sicher unterwegs. Bei Geschwindigkeiten über 50km/h fahren Sie sicher auf baulich getrennten Wegen.

Um Menschen mehr Sicherheit beim Radfahren zu vermitteln, können physische Barrieren zwischen Rad- und Autoverkehr helfen. Wie das in der Praxis aussehen kann, zeigen geschützte Radfahrstreifen, die durch Poller, Blumenkübel oder Bordsteine vom Autoverkehr getrennt werden.

### **Radverkehr braucht Engagement**

Attraktiver wird das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel auch, wenn es sich unkompliziert mit anderen Verkehrsmitteln kombinieren lässt. Die Fahrradmitnahme im ÖPNV und Abstellmöglichkeiten am Bahnhof müssen ausgebaut und gefördert werden. Aus Sicht der Ortsgruppe Tegernseer Tal im ADFC sehen wir den Landkreis in der Pflicht, die Betreiber des ÖPNV zu einer stärkeren Kooperation bei der Fahrradmitnahme zu verpflichten.

Diebstahlsichere, barrierefreie und witterungsgeschützte Abstellanlagen sind überall dort notwendig, wo Radfahrten starten und enden – also an Wohngebäuden, Einkaufsstrassen oder zentralen Einrichtungen wie u.a. Schulen und Freizeiteinrichtungen. Hier sind die Kommunen gefordert, ihre Radverkehrskonzepte dahingehend anzupassen.

---

<sup>4</sup><https://www.adfc.de/artikel/adfc-leitlinien-zur-radverkehrsinfrastruktur>

# Konkreter Forderungskatalog der Ortsgruppe Tegernseer Tal im ADFC Landkreis Miesbach zur Sicherstellung eines sicheren Radverkehrs im Mischverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen:

Trotz der räumlichen Enge (Fahrbahnbreite) und der hohen Verkehrsbelastung ist **sicherzustellen**, dass eine **Führung des Radverkehrs im Mischverkehr** auf den Hauptverkehrsstraßen im Tegernseer Tal **sicher erfolgt und den Anforderungen der StVO-Novellen 2021 und 2024 entspricht**. Dabei muss die Verkehrsführung so gewählt werden, dass sie von den Rad fahrenden akzeptiert wird und sich der Radverkehr, wie grundsätzlich im §2 StVO gefordert, wieder von den Gehwegen auf die Fahrbahn verlagert. (Ausgenommen die für Radfahrer frei gegebenen Gehwege)

Um die Ziele zu erreichen, sehen wir es als erforderlich an, als ersten Schritt verkehrsregelnde und -sichernde Maßnahmen im Sinne von §45(1) Nr. 6 StVO zu erproben.

Als denkbar aussagefähige Erprobungen sehen wir folgende Maßnahmen:

## 1. Radfahrstreifen im Gemeindebereich Gmund (siehe Skizze)



Quelle: www.geoportal.bayern.de

Nach den Feststellungen des Planungsbüros Kaulen, lassen die Fahrbahnbreiten auf dem dargestellten Abschnitt die Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen zu.



Quelle: Mainpost.de

## 2. Fahrradschutzstreifen i.V.m. zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h in Bad Wiessee

Auf der B318 im Ortsbereich Bad Wiessee sollte im Bereich der aktuell bestehenden Fahrradschutzstreifen zusätzlich eine zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festgesetzt werden. Dies würde erwartbar die Akzeptanz der Schutzstreifen deutlich erhöhen. Insbesondere auch im Ortszentrum, wo die Schutzstreifen wegen zu geringer Fahrbahnbreite weggelassen werden, bringt eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h mehr Sicherheit.

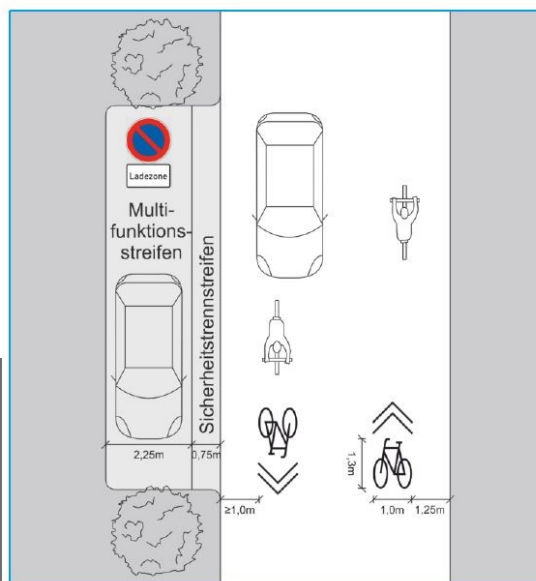
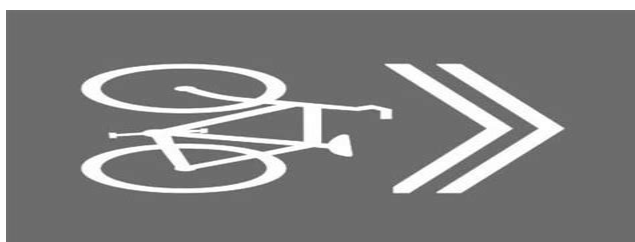


Foto: ADFC

3. Führung im Mischverkehr bei zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h ohne weitere Maßnahmen auf B 307 im Ortsbereich Tegernsee

Durch die enge Ortsdurchfahrt sind vermutlich keine zusätzlichen Radverkehrsführungen möglich. Daher wäre hier die Erprobung der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei gleichzeitiger zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu erproben.

4. Führung im Mischverkehr mit Piktogrammketten auf der B307 im zentralen Ortsbereich Rottach Egern



Auch die FGSV empfiehlt diese Maßnahme, um Netzlücken zu schließen & Routen sichtbarer zu gestalten, an Strecken, an denen keine andere Radverkehrsinfrastruktur umsetzbar ist, auf Hauptverkehrsstraßen im Basis- & Vorrangnetz des Radverkehrs. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist auch hier eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h sinnvoll.

Die auf der Südl. Hauptstraße in Rottach-Egern angedachte einseitige Radverkehrsführung durch Fahrradschutzstreifen ist nochmals zu prüfen.

Wir gehen davon aus, Erprobungen auch mit entsprechenden Erhebungen begleitet werden, aber auch wir sagen zu, dass wir bei den Mitgliedern der ADFC-Ortsgruppe eine entsprechende Erhebung über Erfahrungen und Akzeptanz machen werden, so dass daraus entsprechende Schlüsse für notwendige Maßnahmen gezogen werden können.

**Die von uns geforderten Maßnahmen können, in Absprache mit den Gemeinden, zeitnah umgesetzt werden. Der Radverkehr muss jetzt gefördert werden. Wir fordern die Straßenverkehrsbehörde, in diesem Fall das Landratsamt Miesbach auf, die neuen Gestaltungsmöglichkeiten auszuschöpfen, um die Sicherheit auf den Hauptverkehrsstraßen zu gewährleisten.**

Mit freundlichen Grüßen

Richard Westerberger  
(ADFC-Ortsgruppensprecher Tegernseer Tal)