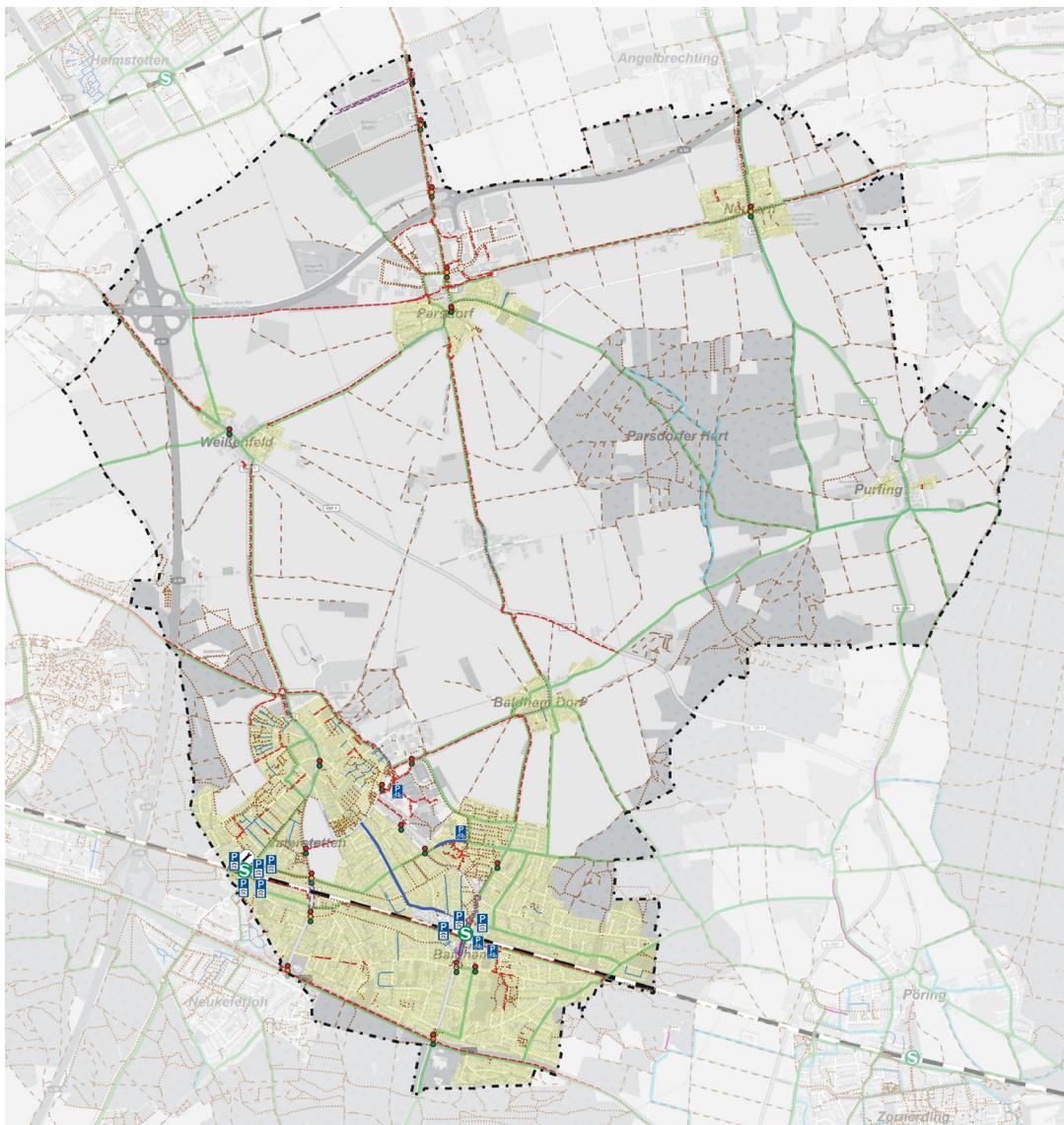


Radverkehrskonzept



Stand

24.11.2025

Auftraggeber

Gemeinde Vaterstetten

Auftragnehmer

INGEVOST, Ingenieurbüro für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und Stadtbereich |
Dipl.-Ing Christian Fahnberg | Planegg

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Christian Fahnberg | Verkehrs- und Stadtplaner (SRL, FGSV, VSVI)
Dipl.-Geogr. Nikola Richter
M. Sc. John Leong

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass und Zielsetzung	3
2 Vorgehensweise	4
2.1 Ablauf Radverkehrskonzept	4
2.2 Lenkungskreis	5
3 Bestandsaufnahme	6
3.1 Grundlagen	6
3.2 Klassifiziertes Straßennetz	7
3.3 Unfallanalyse	9
3.4 Radwegenetz und Radrouten Netz	11
3.5 Erreichbarkeit mit dem Fahrrad	16
3.6 SWOT-Analyse	17
3.7 Fazit Bestandsaufnahme	21
4 Grundlagen für Radverkehrsplanung in Vaterstetten	22
4.1 Top-3 Themen und priorisierte Herausforderungen für den Radverkehr	22
4.2 Priorisierte Standards für den Radverkehr	23
4.3 Vier Säulen der Radverkehrsförderung (AGFK)	24
4.4 Ziele und Leitlinien	25
5 Anforderungen an den Radverkehr	26
5.1 Anforderungen an ein Radverkehrskonzept	26
5.2 Anforderungen an das Radverkehrsnetz	27
5.3 Anforderungen an Knotenpunkten und Querungsstellen	33
5.4 Anforderungen an Radabstellanlagen	36
5.5 Anforderungen an Informationsangebote	37
5.6 Anforderung der Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit	37
6 Netzkonzeption	38
6.1 Quell-/ Zielanalyse	38
6.2 Ermittlung Luftliniennetz	40
6.3 Ausführungsnetz	41
6.4 Netzlücken	42
6.5 Mängelkarte	43
7 Maßnahmen	44
7.1 Übersicht der Maßnahmen	44
7.2 Priorisierung der Maßnahmen	49
7.3 Quick-Wins	50
7.4 Evaluation der Maßnahmen	51
8 Zusammenfassung und Fazit	52
9 Anhang	58
9.1 Einzelmaßnahmen	58
10 Quellenverzeichnis	63

1 Anlass und Zielsetzung

Die Gemeinde Vaterstetten wurde am 01.06.2022 als vorläufiges Mitglied bei der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) aufgenommen. Der Gemeinderat Vaterstetten hat am 14.12.2024 den Beschluss gefasst, den Radverkehrsanteil bis 2030 um 5 % von 23,5 % auf 28,5 % zu steigern und bis 2026 die Auszeichnung "Fahrradfreundliche Kommune" anzustreben. Im Rahmen dessen wurde auch die Erstellung eines Radverkehrskonzepts beschlossen.

In diesem Zusammenhang hat die Gemeinde Vaterstetten das Büro INGEVOST aus Planegg mit der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes beauftragt. Es behandelt detailliert die von der AGFK geforderten vier Säulen der Radverkehrsförderung: Infrastruktur, Information, Service und Kommunikation. Der vorliegende Bericht stellt die Basis für die Implementierung geeigneter Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs dar.

Das Radverkehrskonzept hat zum Ziel, aus definierten Zielen, Leitlinien und Handlungsfeldern Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsanteils sowie zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Vaterstetten zu entwickeln und zu priorisieren.

Zu diesem Zweck wird die bestehende Situation analysiert und die Stärken und Schwächen identifiziert. Zudem beinhaltet das Radverkehrskonzept eine Netzkonzeption mit Haupt- und Basisrouten, die entsprechend der Regelungen für die Entwicklung von Netzhierarchien der RAST 06 erfolgt. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse werden Maßnahmen entwickelt, die darauf abzielen, den Radverkehr in der Gemeinde zu verbessern.

Das Radverkehrskonzept zeigt auf, wie und mit welchen Leitlinien und Standards die Gemeindeverwaltung Vaterstetten zukünftig die Planungen für den Radverkehr umsetzen kann.

Mit der Handlungsstrategie zur Förderung des Radverkehrs soll

- eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung gegeben werden
- die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen städtebaulichen Aktivitäten der Stadt ermöglicht werden
- die Grundlage für die Hauptbereisung der AGFK in 2026 geschaffen werden
- die Basis für die Beantragung von Fördermitteln gelegt werden

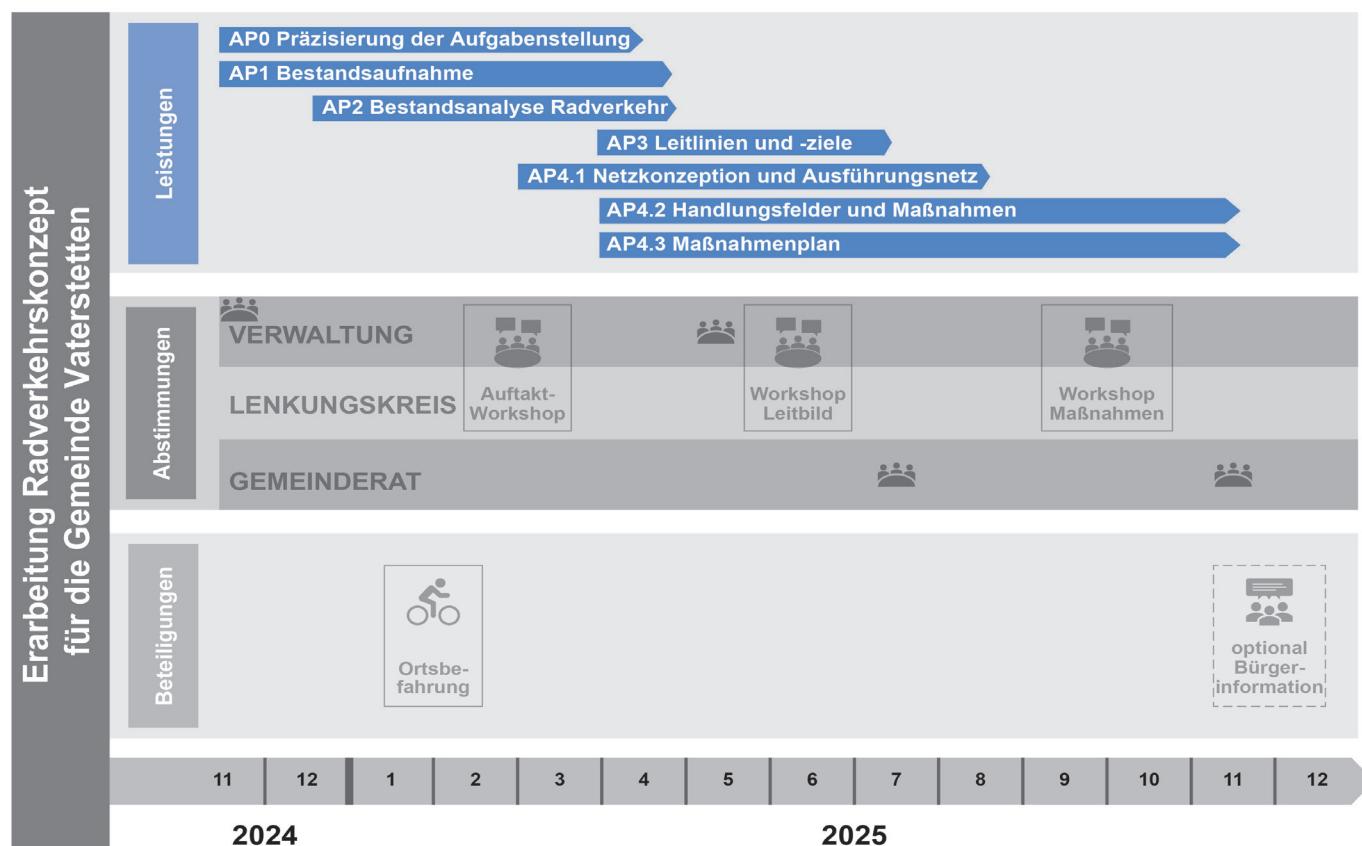
Das Konzept wurde in enger Abstimmung mit der Gemeinde Vaterstetten und den Teilnehmern des Lenkungskreises erarbeitet.

2 Vorgehensweise

2.1 Ablauf Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept stellt ein Handlungskonzept für die Sicherung der Belange des Radverkehrs bei zukünftigen Planungs- und Bauentscheidungen dar und ist wie folgt entwickelt:

- Die Bestandsaufnahme dokumentiert die aktuelle Situation des Radverkehrs in der Gemeinde Vaterstetten. Die vorliegende Untersuchung deckt alle für den Radverkehr relevanten Aspekte der vorhandenen Infrastruktur und Serviceeinrichtungen ab
- Im Anschluss werden auf Basis der genannten Punkte die spezifischen Stärken und Schwächen des Radverkehrs in der Gemeinde Vaterstetten analysiert und dokumentiert
- Im Lenkungskreis sind die Leitlinien und Handlungsfelder für den Radverkehr in der Gemeinde definiert und daraus die Ziele abgeleitet
- Ein elementarer Baustein eines Radverkehrskonzeptes bildet die Netzkonzeption entsprechend RAST 06 und der ERA 2010. Das daraus entwickelte Radverkehrsnetz dient der Erschließung wichtiger Quellen und Ziele des Radverkehrs
- Im letzten Schritt werden Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in Vaterstetten entwickelt. In diesem Zusammenhang werden Infrastruktur, Information, Service und Kommunikation sowie die aus der Bestandsanalyse abgeleiteten Stärken und Schwächen berücksichtigt. Die Maßnahmen orientieren sich an RAST 06, ERA 2010 und den vom Lenkungskreis abgestimmten Standards
- Die Maßnahmen werden in einem Katalog zusammengefasst und nach Priorität, Umsetzungsfrist, Kosten und Fördermöglichkeiten geordnet. Maßnahmen, die kurzfristig umsetzbar sind, werden als "Quick-Wins" hervorgehoben

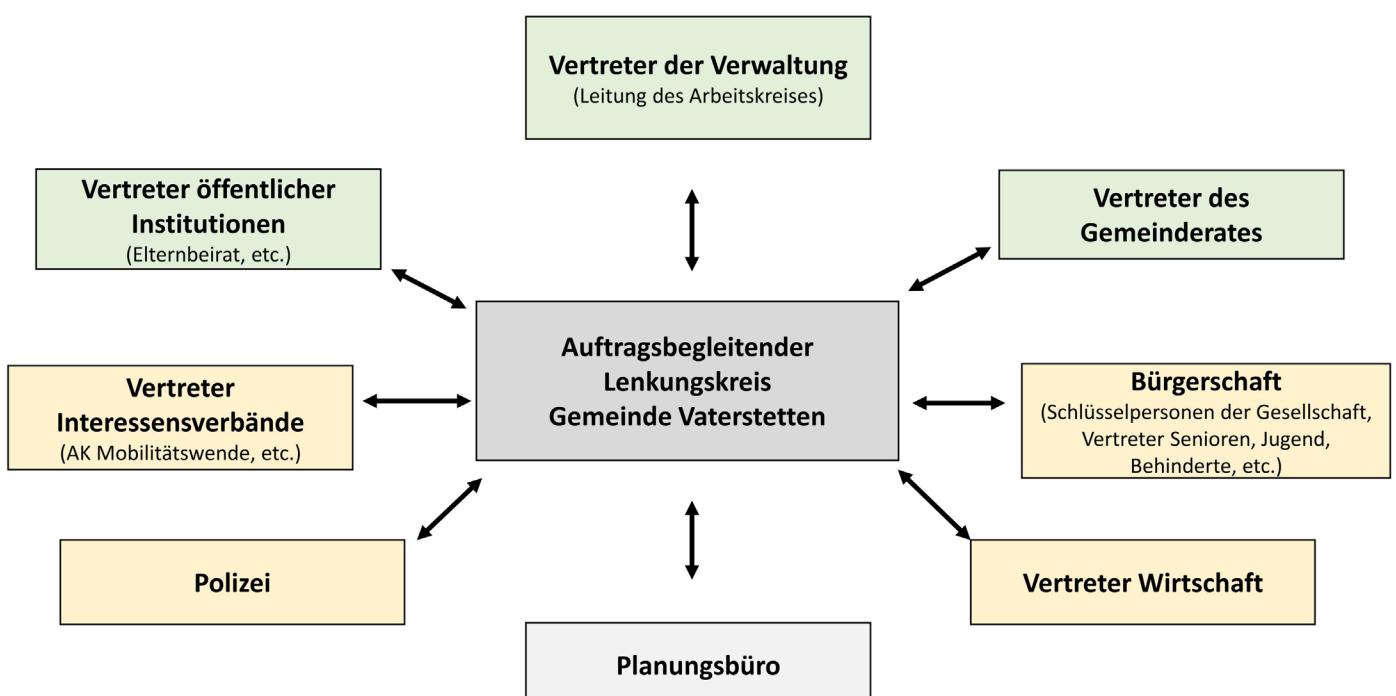


2.2 Lenkungskreis

Um das integrierte Mobilitätskonzept zielführend und erfolgreich zu bearbeiten, wurde ein auftragsbegleitender Lenkungskreis eingerichtet. Dazu zählen Vertreterinnen und Vertreter des Gemeinderates, der Gemeindeverwaltung, öffentlicher Institutionen, Elternbeiräte, Senioren, Jugendlicher, verschiedener Interessensverbände (u.a. der Arbeitskreis Mobilitätswende), die Wirtschaft, die Bürgerschaft, die Polizei sowie das Planungsbüro INGEVOST.

Der Lenkungskreis beschäftigt sich ausführlich mit den Inhalten des Radverkehrskonzeptes, diskutiert dieses und bereitet Beschlussvorlagen für den Gemeinderat vor. Ziel ist die Entlastung des Gemeinderats von intensiven Diskussionen und Detailfragen.

In der ersten Sitzung des Lenkungskreises ist die Bestandsaufnahme überprüft und daraus abgeleitet eine Stärken- und Schwächenanalyse erarbeitet worden. In der zweiten Sitzung des Lenkungskreises wurden die Leitlinien und Handlungsfelder erarbeitet und definiert. Daraus wurden anschließend Ziele und Maßnahmen abgeleitet. In der abschließenden Sitzung des Lenkungskreises erfolgte eine Überprüfung und Priorisierung der entwickelten Maßnahmen.

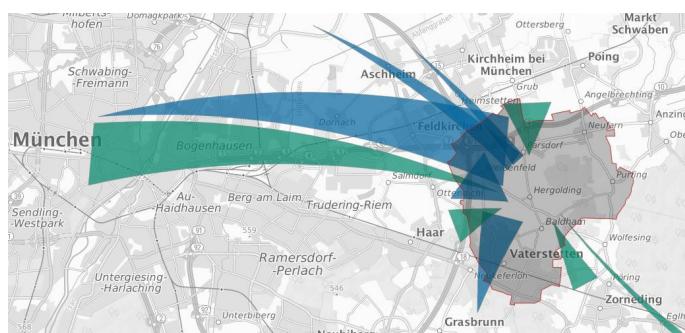


3 Bestandsaufnahme

3.1 Grundlagen

Die Gemeinde Vaterstetten ist eine der größten Gemeinden im oberbayerischen Landkreis Ebersberg und mit 25.036 Einwohnern (Stand 30.06.2025, Bayerisches Landesamt für Statistik) die bevölkerungsreichste Gemeinde des Landkreises. Sie liegt an der westlichen Grenze des Landkreises und grenzt direkt an den Landkreis München.

Die Nähe zur Landeshauptstadt München hat eine starke Verbindung zwischen den beiden Kommunen zur Folge. Dies zeigt sich in dem hohen täglichen Pendleraufkommen und den Pendelströmen: Es sind rund 8.838 Einpendler und rund 10.819 Auspendler pro Tag gemeldet (Pendleratlas 2023).



Die Gemeinde weist einen durchschnittlichen Pkw-Besitz von 1,64 Fahrzeugen pro Haushalt auf und liegt damit deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt von 1,2 Fahrzeugen pro Haushalt (Haushaltsbegrugung Gemeinde Vaterstetten 2024; Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2025).

Gemeindestruktur und Topografie

Die Gemeinde besteht aus sieben Ortsteilen: Baldham, Hergolding, Neufarn, Parsdorf, Purfing, Vaterstetten und Weißenfeld (BayernPortal). Die Flächennutzung in der Gemeinde Vaterstetten ist durch einen suburban geprägten Charakter gekennzeichnet. Etwa 20 Prozent der Gesamtfläche werden für Wohnbauflächen genutzt, insbesondere in Vaterstetten, Baldham und den südlichen Ge-

bieten von Parsdorf. Gewerbe- und Industrieflächen machen etwa vier Prozent der Gesamtfläche aus, hauptsächlich in Parsdorf. Verkehrsflächen machen etwa acht Prozent aus und konzentrieren sich entlang der B 304, A 94 sowie der Bahntrasse. (Bayerisches Landesamt für Statistik 2025)

Den größten Anteil bilden landwirtschaftliche Nutzflächen mit rund 55 Prozent, insbesondere im östlichen und nördlichen Gemeindegebiet. Wald-, Grün- und Bachflächen, die etwa 14 Prozent der Gesamtfläche ausmachen, runden das Landschaftsbild ab.

Folgende Faktoren beeinflussen eine Veränderung in der Gesellschaft und bedingen somit eine Änderung des Mobilitätsverhaltens:

- der demografische Wandel (steigender Jugendquotient, sinkender Altenquotient) (Bayerisches Landesamt für Statistik 2025)
- der Wertewandel in der Gesellschaft und damit die Zunahme des Umweltbewusstseins
- die Erhöhung des Aktionsradius mit dem Fahrrad durch E-Mobilität
- die Zunahme der Multimodalität durch digitale Vernetzung der Mobilitätsangebote und Verkehrsmittel-Sharing

Das Gemeindegebiet weist nur geringe Höhenunterschiede auf, was insgesamt sehr günstige Voraussetzungen für den Radverkehr bietet.

3.2 Klassifiziertes Straßennetz

Das Straßennetz der Gemeinde Vaterstetten ist hierarchisch gegliedert und eng mit dem überörtlichen Verkehrsnetz des Landkreises Ebersberg sowie der benachbarten Landeshauptstadt München verknüpft. Die Bundesautobahnen A 99 und A 94, die Bundesstraße B 304 sowie die Staatsstraße St 2081 bilden die überregionalen Verbindungen und gewährleisten eine sehr gute verkehrliche Anbindung der Gemeinde. Diese leistungsfähigen Achsen könnten dazu beitragen, den großräumigen Durchgangsverkehr innerhalb des Gemeindegebiets gering zu halten.

Die zahlreichen Kreisstraßen und örtlichen Hauptverkehrsstraßen übernehmen wichtige Verbindungs-funktionen zwischen den Ortsteilen sowie zu den angrenzenden Nachbarkommunen. Sie bilden gemeinsam die Hauptverkehrsstraßen von Vaterstetten.

Die Möschenfelder Straße/Dorfstraße sowie die Karl-Böhm-Straße stellen zentrale Nord-Süd-Achsen dar, die den Ortskern durchqueren und wesentliche Aufgaben in der Verteilung des Durchgangs- und Zielverkehrs übernehmen. Darüber hinaus erfüllen beide Straßen eine bedeutende Querungsfunktion über die Bahntrasse und tragen maßgeblich zur inneren Erreichbarkeit der Gemeinde bei.

Das Netz wird durch mehrere Sammelstraßen ergänzt. Diese stellen die Verbindung zwischen den Wohngebieten an den zuvor genannten Hauptverkehrsstraßen sicher und gewährleisten eine flächendeckende Erschließung innerhalb der Gemeinde.

Das verbleibende Straßennetz ist als Wohnstraßen-Netz definiert und umfasst die unmittelbare Erschließung der Grundstücke.

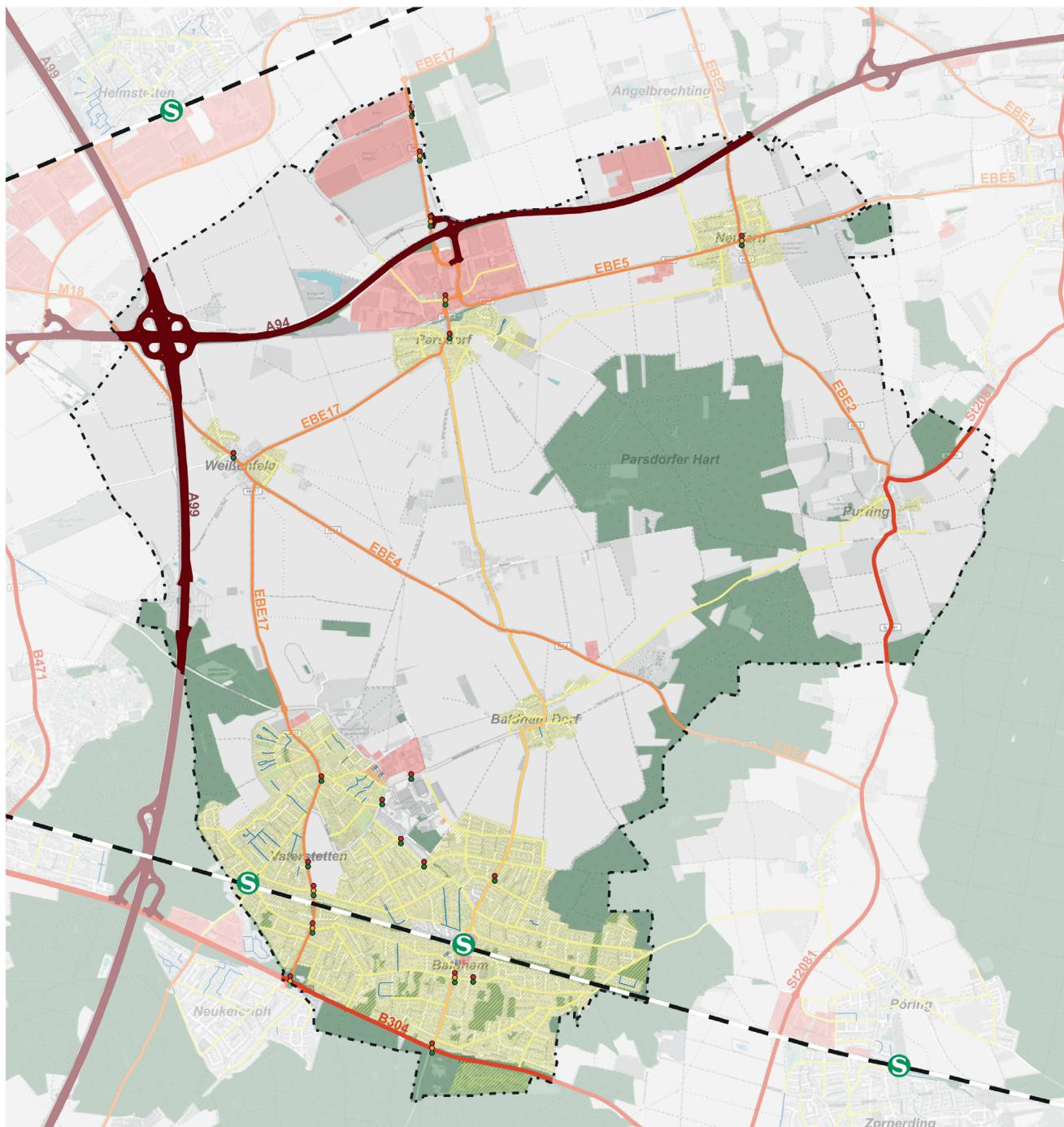
Die Gemeinde verfügt über eine flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten, bestehend aus Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen. Diese Regelungen dienen dazu, den Durchgangsverkehr in den Wohngebieten zu reduzieren und eine lebenswertere Umgebung für die Anwohner zu schaffen.

Das klassifizierte Straßennetz der Gemeinde Vaterstetten ist auf der nachfolgenden Seite dargestellt.



Radverkehrskonzept

Klassifiziertes Straßennetz



Straßenkategorien

- Bundesautobahn
- Bundesstraße/Staatsstraße
- Kreisstraße
- Örtliche Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße

Verkehrliche Anordnungen

- Tempo-30-Zone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Einbahnstraße
- Radfahrer im Gegenverkehr
- Lichtsignalanlage (LSA)
- Fußgänger-LSA

■ Gemeindegrenze

■ Gewässer

■ Gewerbe/
Einzelhandel

■ Park

■ Wald

— Bahntrasse

0 480 960 1440 1920 2400
Meter



Kartengrundlage: Open-Street-Map-Mitwirkende

Maßstab: 1:30.000

Stand: 15.10.2025

INGEVOST
VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

3.3 Unfallanalyse

Grundlage der Analyse sind die in der Unfallstatistik der Statistischen Landesämter erfassten polizeilich gemeldeten Unfälle mit Personenschaden der Jahre 2021 bis 2023 (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2024). Unfälle auf Bundesautobahnen wurden nicht berücksichtigt, da die Gemeinde auf diese Streckenabschnitte nur einen begrenzten Einfluss hat.

In den drei untersuchten Jahren wurden insgesamt 167 Unfälle mit Personenschaden erfasst, davon waren in 70 Fällen (42%) Radfahrer beteiligt. Die meisten Unfälle ereigneten sich auf Hauptverkehrsstraßen, wobei es sich überwiegend um Zusammenstöße zwischen Pkw-Fahrzeugen handelte. Auffällig ist, dass Unfälle mit Fahrradbeteiligung insbesondere auf Sammelstraßen sowie entlang der Karl-Böhm-Straße auftraten.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die vorliegende Statistik ausschließlich polizeilich gemeldete Unfälle berücksichtigt. Kleinere Ereignisse mit geringen Schäden oder geringem Verletzungsgrad werden häufig nicht erfasst. Dies bedeutet, dass die tatsächliche Anzahl von Unfällen mit Radbeteiligung höher liegen wird.

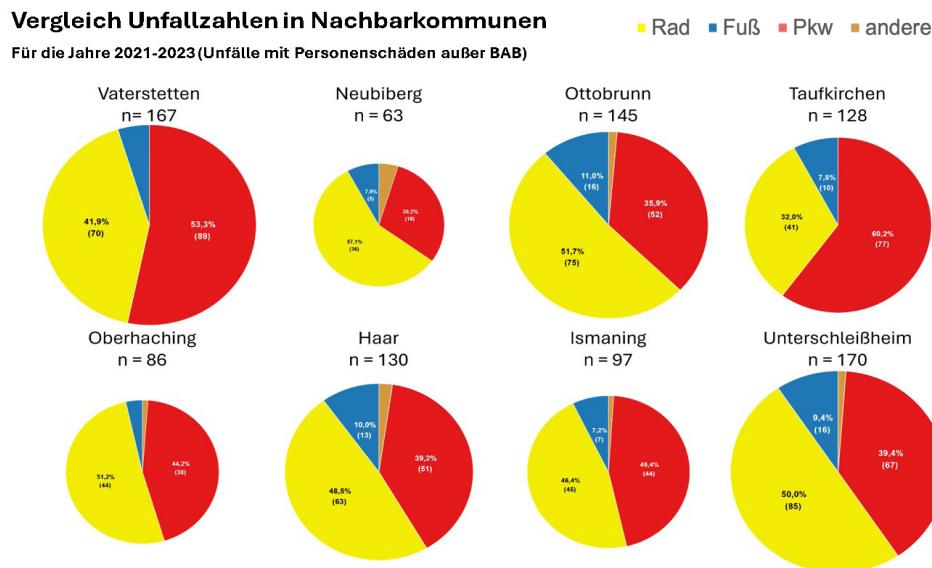
Die Analyse zeigt keine eindeutigen Unfallschwerpunkte im Gemeindegebiet. Dies bedeutet, dass es keine einzelne Kreuzung oder Strecke gibt, die sich als besonders unfallträchtig herausstellt.

Obwohl der Anteil der Unfälle mit Fahrradbeteiligung in der Gemeinde nicht überdurchschnittlich hoch ist, zeigen die bestehenden Unfallereignisse die Notwendigkeit gezielter Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Bahnhofstraße, die Kreuzung am Maibaum sowie die Karl-Böhm-Straße von Relevanz, an denen ein besonderes Augenmerk erforderlich ist. Das Ziel besteht darin, das Unfallrisiko insbesondere für den Radverkehr weiter zu reduzieren und eine sichere Mobilitätsumgebung für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen.

Das Ergebnis der Analyse findet sich auf der folgenden Seite.

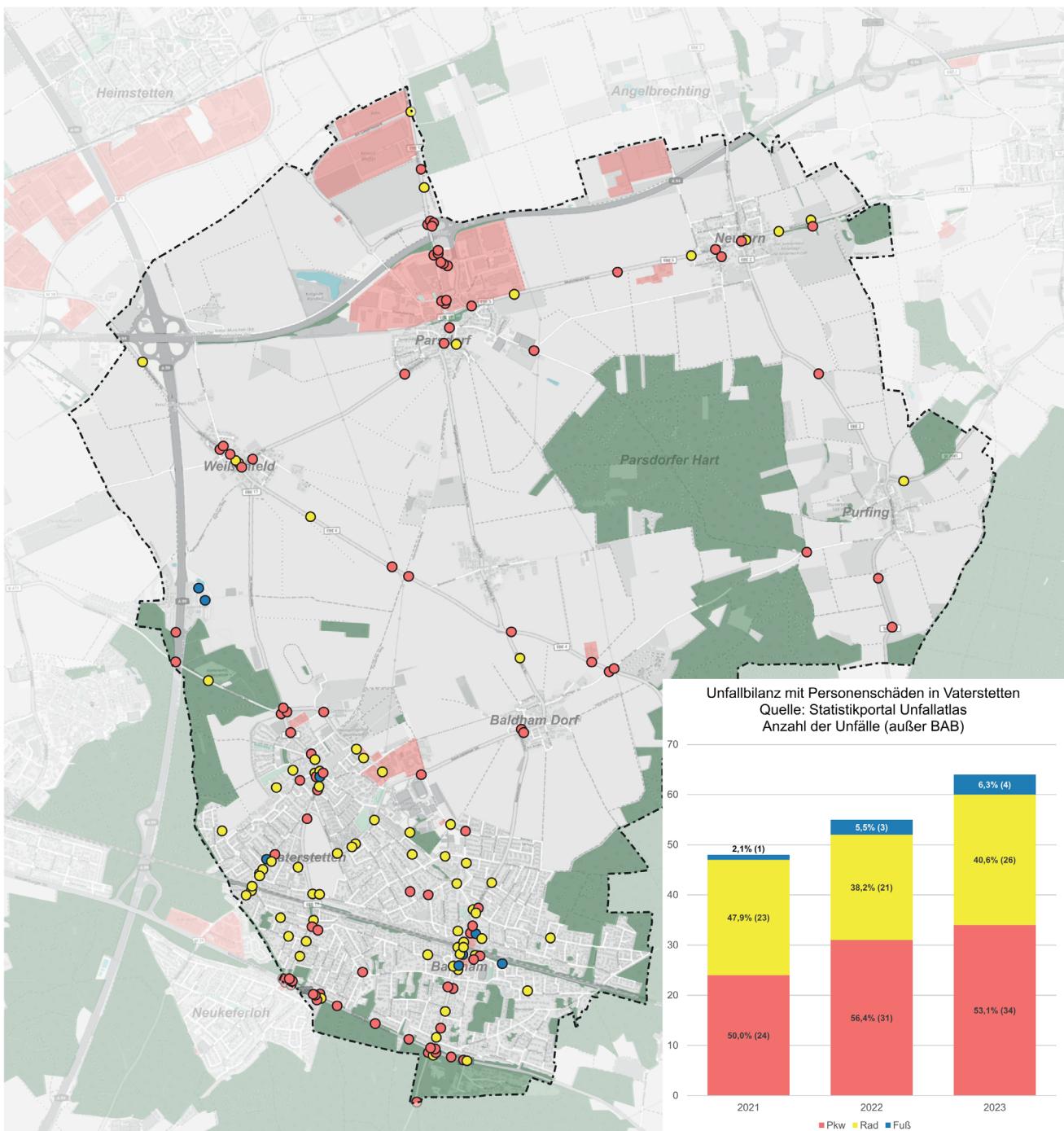
Vergleich mit anderen Gemeinden

Vergleicht man die Kommunen im Umfeld und mit vergleichbaren Größen untereinander, so zeigt sich, dass der Anteil der Radunfälle (gelb) unterdurchschnittlich ist. Gleichzeitig weist Vaterstetten im Verhältnis zu Gemeinden mit vergleichbarer Einwohnerzahl, wie Ottobrunn, Taufkirchen und Haar, eine höhere Gesamtzahl an Verkehrsunfällen auf.



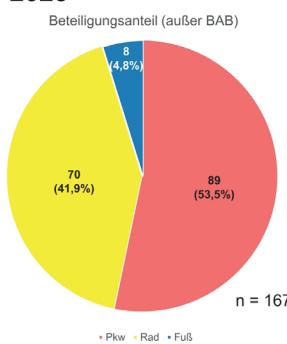
Radverkehrskonzept

Unfälle mit Personenschäden 2021-2023



Unfälle mit Personenschäden 2021 - 2023

- Mit Personenschäden (89)
- Mit Fahrradbeteiligung (70)
- mit Fußgängerbeteiligung (8)



Kartengrundlage: Open-
Street-Map-Mitwirkende
Maßstab: 1:30.000
Stand: 28.07.2025

3.4 Radwegenetz und Radrouten Netz

Zwischen den Ortsteilen bestehen größtenteils geeignete Radverkehrsführungen in Form straßenbegleitender, baulich getrennter Radwege. Eine Ausnahme bildet Purfling, wo in Richtung Baldham Dorf und Neufarn keine geeignete Radverkehrsanbindung besteht. Die vorhandenen Radwege enden zumeist an den Ortseingängen, da die Straßenquerschnitte in den Ortskernen aller Ortsteile keine separate Radverkehrsführung zulassen. Dort erfolgt die Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn, was aufgrund der hohen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Kfz und Radfahrenden sicherheitskritisch ist. Besonders betroffen sind die Nord-Süd-Achsen der Mörschenfelder Straße/Dorfstraße sowie der Karl-Böhm-Straße.

Die in den Wohngebieten ausgewiesenen Tempo-30-Zonen tragen wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität des Radverkehrs bei, da Radfahrende dort sicher im Mischverkehr geführt werden können. Die Reduzierung der Geschwindigkeit mindert das Risiko schwerer Unfälle und ermöglicht ein ruhigeres, flüssigeres Fahren. Darüber hinaus werden die Sichtbeziehungen an Einmündungen und Kreuzungen optimiert. Zu beachten sind jedoch die teilweise angespannten Parkverhältnisse, die die Übersichtlichkeit und das subjektive Sicherheitsgefühl beeinträchtigen können. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Bahnhofstraße Vaterstetten, die eine zentrale Verbindungsfunction zum S-Bahnhof Vaterstetten erfüllt.

Die vorhandenen Fahrradstraßen – Finken-/Beethovenstraße und Johann-Strauß-Straße – bieten sichere Verbindungen, insbesondere für Schüler, entsprechen jedoch nicht vollständig den Standards für Fahrradstraßen der AGFK Bayern. Dazu zählen unter anderem eine bevorrechtigte Führung an Knotenpunkten, die farbliche Kennzeichnung sowie die Markierung einer Begleitlinie an bevorrechtigten Knotenpunkten (AGFK Bayern 2024).

Eine wesentliche Barriere für den Radverkehr stellt die Bahntrasse in den Ortskernen dar. Innerhalb des Gemeindegebiets besteht lediglich an vier Stellen die Möglichkeit, die Bahntrasse zu queren. An diesen Querungen bestehen großteils Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, wodurch die Durchgängigkeit des Radverkehrs eingeschränkt ist.

Entlang der Bahntrasse besteht Verbesserungspotenzial: eine Aufwertung der bahnparallelen Verbindung könnte die Erreichbarkeit der Nachbarkommunen Haar und Zorneding sowie die Anbindung in Richtung München deutlich verbessern und könnte ein Teil des möglichen Radschnellwegkorridors Nr. 7 der Landeshauptstadt München sein. Die ersten Schritte zur Weiterentwicklung dieser Verbindung wurden bereits eingeleitet. Aufgrund der geplanten Sanierungsmaßnahmen der Deutschen Bahn auf der Strecke München–Salzburg ist die weitere Bearbeitung jedoch derzeit vorübergehend ausgesetzt.

Die Feldwege im Gemeindegebiet bieten zusätzliche Möglichkeiten für den Radverkehr und stellen teilweise sichere, direkte Verbindungen zwischen den Ortsteilen sowie zu den Nachbarkommunen bereit, sollten allerdings für Haupt- und Basisrouten ausreichend befestigt werden.

Die Gemeinde verfügt über gute Anbindungen in die umliegende Region. Die Radverkehrsrouten gewährleisten eine hohe überörtliche Erreichbarkeit und ergänzen das innerörtliche Radverkehrsnetz. An einigen Anbindungen sind geeignete Radverkehrsführungen vorhanden, etwa in Form strassenbegleitender und baulich getrennter Radwege. Dennoch bestehen bei den folgenden Verbindungen weiterhin Abschnitte, die nur im Mischverkehr bei höheren Geschwindigkeiten genutzt werden können und für den Radverkehr ausgebaut werden müssen:

- Weißenfeld – Ottendichl
- Weißenfeld – Heimstetten
- Parsdorf – Heimstetten
- Purfing – Anzing
- Purfing – Wolfesing
- Baldham Dorf – Wolfesing
- Baldham – Möschendorf

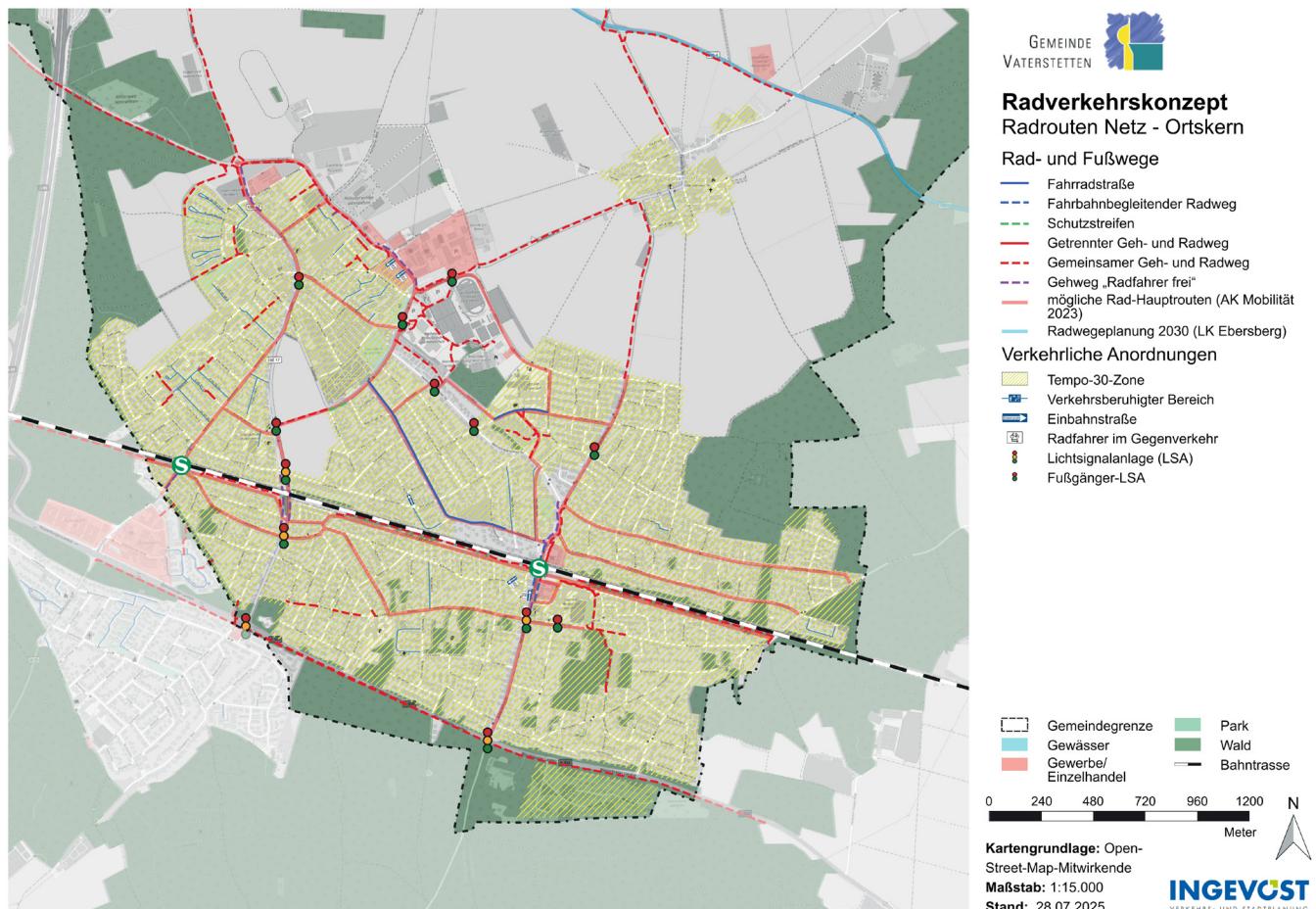
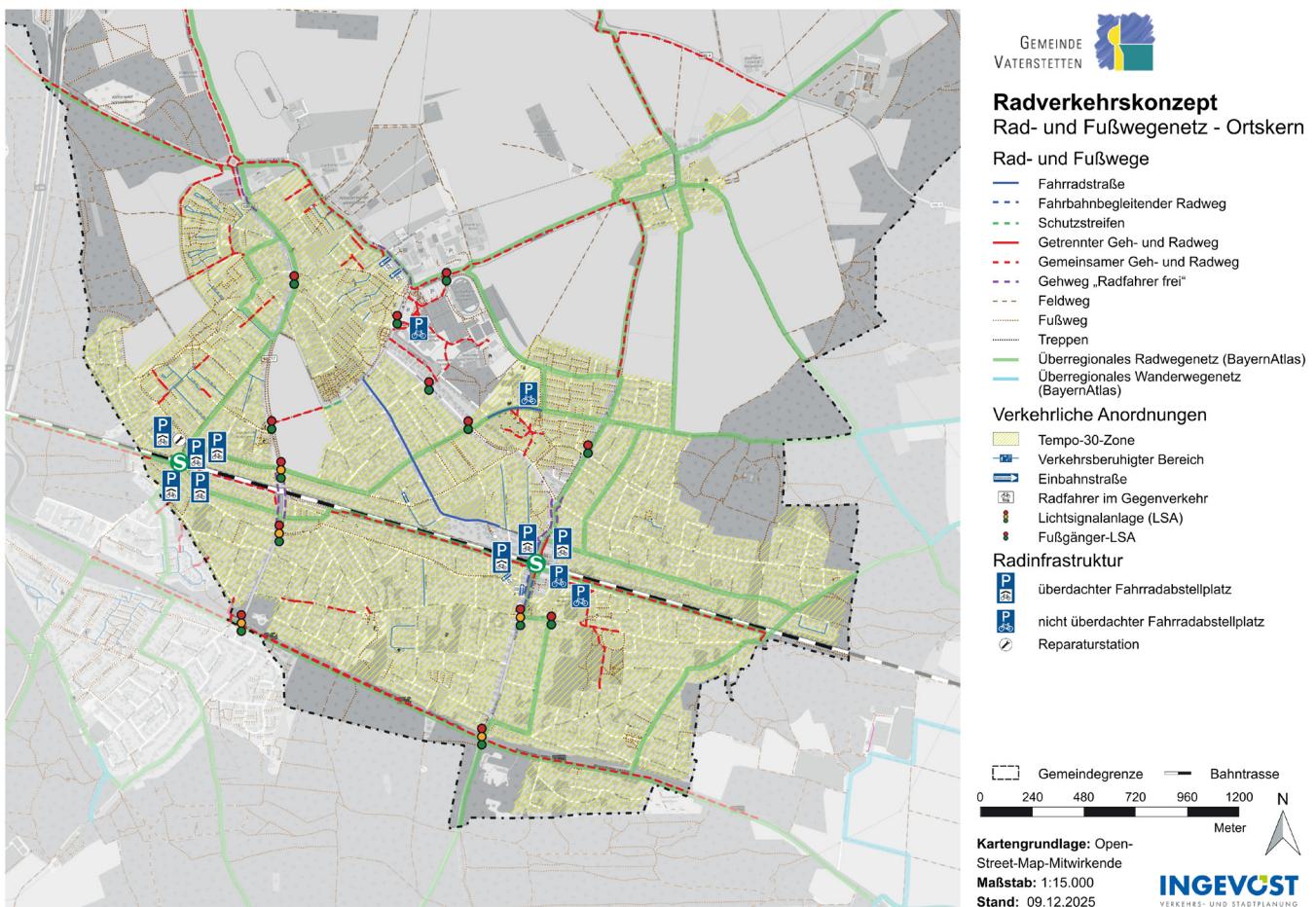
Das überregionale Radwegenetz spiegelt die Verbindungen zu den Nachbarkommunen wider und umfasst zum Teil auch Routen, die über Feldwege geführt werden.

Die vorhandene Radwegweisung orientiert sich an den bayerischen Standards und erleichtert die Orientierung für Alltags- und Freizeitradverkehr. Trotzdem sollten Beschilderungen zu zentralen Alltagszielen wie Schulen, der Bücherei oder dem Kletterwald ergänzt werden. Im Rahmen des neuen Bebauungsplans ist bereits eine verbesserte Beschilderung vom Bahnhof für den Kletterwald vorgesehen.

Zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs sind neben der Verbesserung der Infrastruktur und der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch ergänzende Serviceangebote von entscheidender Bedeutung. Die Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen sind teilweise unzureichend und Verbesserungswürdig. Derzeit existiert lediglich eine Fahrradreparaturstation an der Abstellanlage in der Zugspitzstraße.

Darüber hinaus sollte die zunehmende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs berücksichtigt werden. Die Einrichtung von Ladepunkten an zentralen Orten kann dazu beitragen, die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel zu erhöhen.

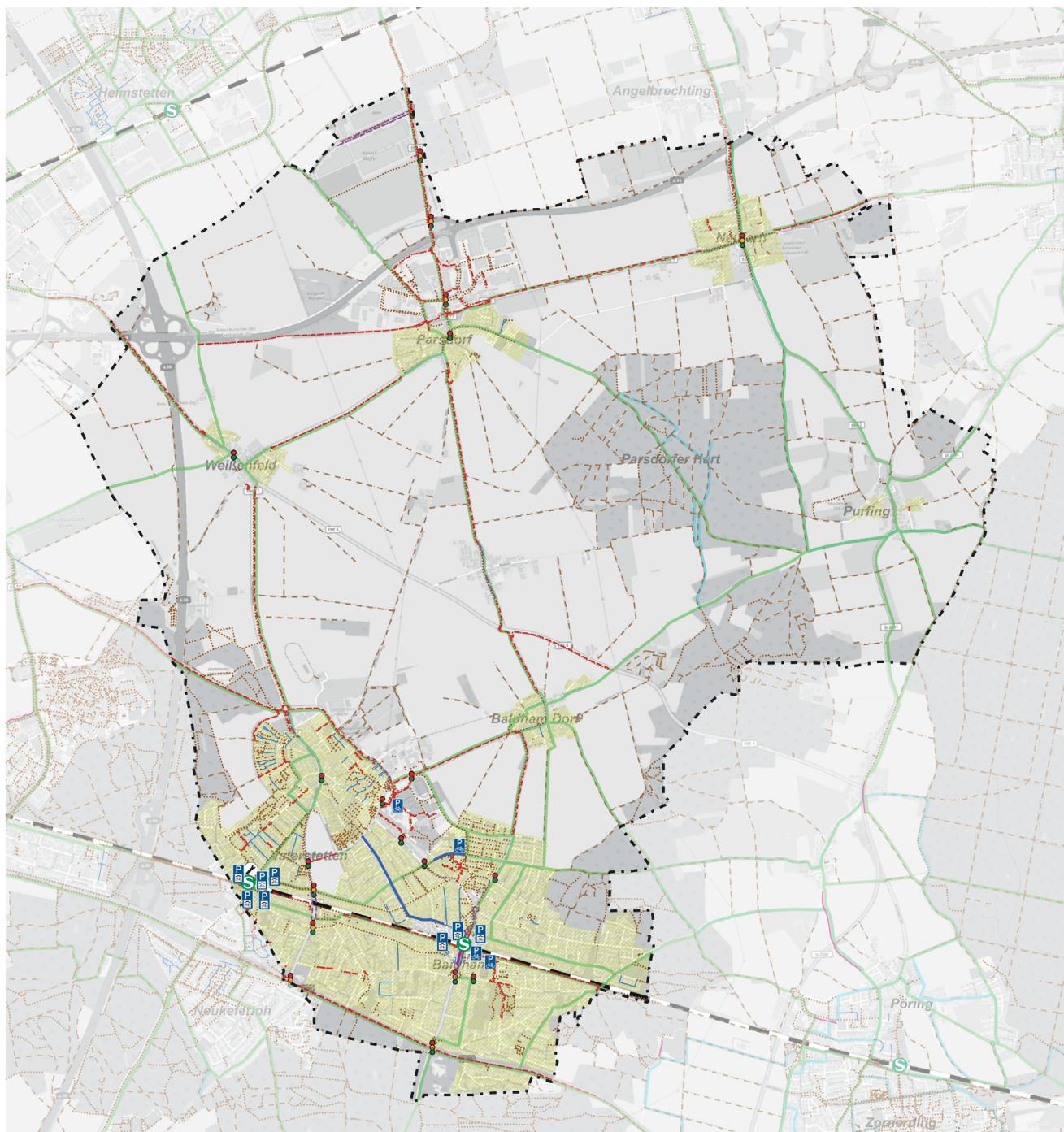
Das Radwegenetz und das Radrouten Netz sind auf den nachfolgenden Seiten dargestellt, jeweils auch mit einem Fokusausschnitt des Ortskerns.





Radverkehrskonzept

Rad- und Fußwegenetz - Gesamt



Rad- und Fußwege

- Fahrradstraße
- Fahrbahnbegleitender Radweg
- Schutzstreifen
- Getrennter Geh- und Radweg
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Gehweg „Radfahrer frei“
- Feldweg
- Fußweg
- ... Treppen
- Überregionales Radwegenetz (BayernAtlas)
- Überregionales Wanderwegenetz (BayernAtlas)

Verkehrliche Anordnungen

- Tempo-30-Zone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Einbahnstraße
- Radfahrer im Gegenverkehr
- Lichtsignalanlage (LSA)
- Fußgänger-LSA

Radinfrastruktur

- überdachter Fahrradabstellplatz
- nicht überdachter Fahrradabstellplatz
- Reparaturstation

□ Gemeindegrenze — Bahntrasse

0 480 960 1440 1920 2400 N
Meter

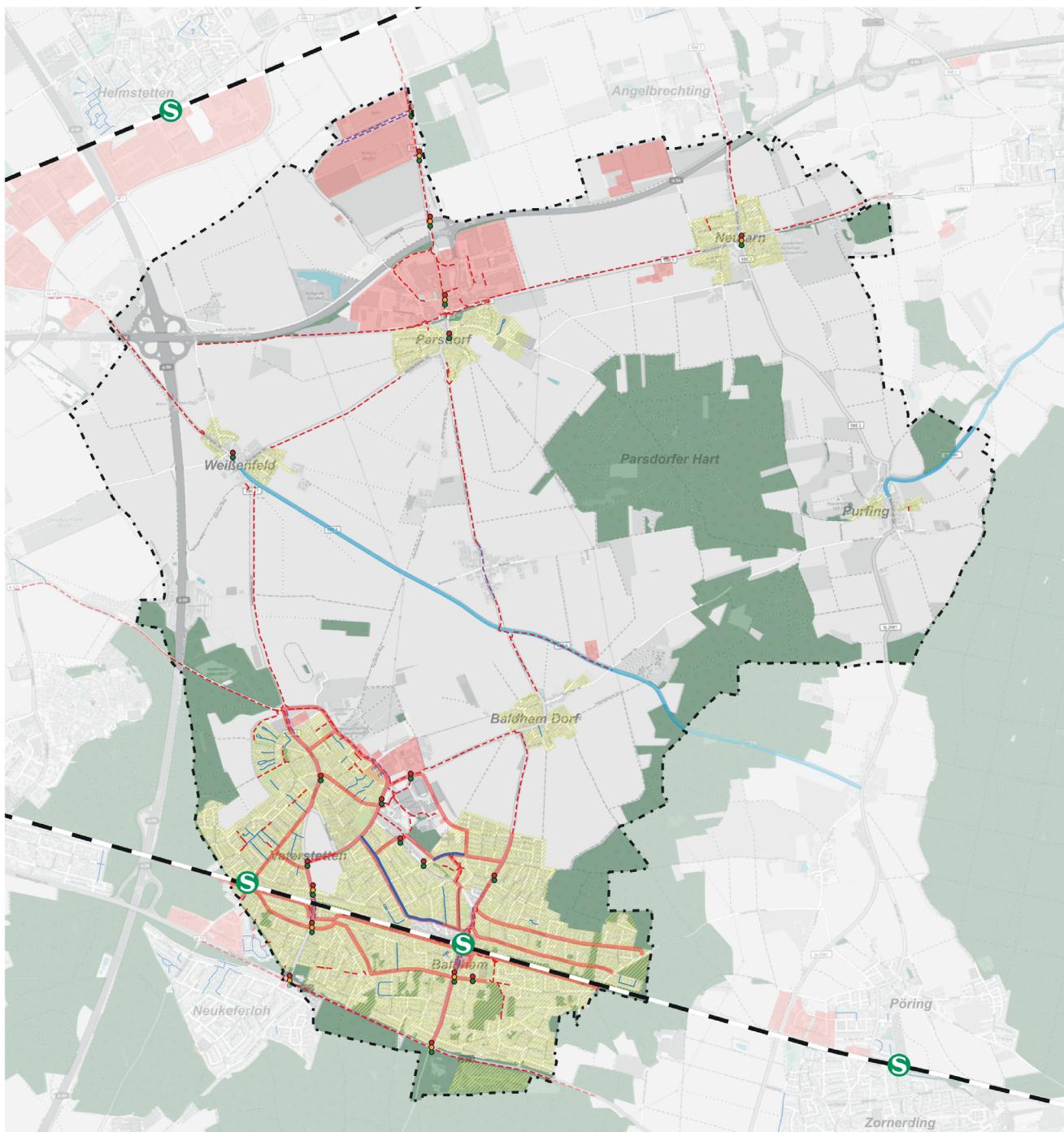
Kartengrundlage: Open-Street-Map-Mitwirkende
Maßstab: 1:30.000
Stand: 09.12.2025

INGEVOST
VERKEHRS- UND STADTPLANUNG



Radverkehrskonzept

Radrouten Netz - Gesamt



Rad- und Fußwege

- Fahrradstraße
- - - Fahrbahnbegleitender Radweg
- - - Schutzstreifen
- Getrennter Geh- und Radweg
- - - Gemeinsamer Geh- und Radweg
- - - Gehweg „Radfahrer frei“
- - - mögliche Rad-Hauptrouten (AK Mobilität 2023)
- Radwegeplanung 2030 (LK Ebersberg)

Verkehrliche Anordnungen

- Tempo-30-Zone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- ➡ Einbahnstraße
- Radfahrer im Gegenverkehr
- Lichtsignalanlage (LSA)
- Fußgänger-LSA

■ Gemeindegrenze

■ Gewässer

■ Gewerbe/
Einzelhandel

■ Park

■ Wald

— Bahntrasse

0 480 960 1440 1920 2400
Meter



Kartengrundlage: Open-
Street-Map-Mitwirkende

Maßstab: 1:30.000

Stand: 28.07.2025

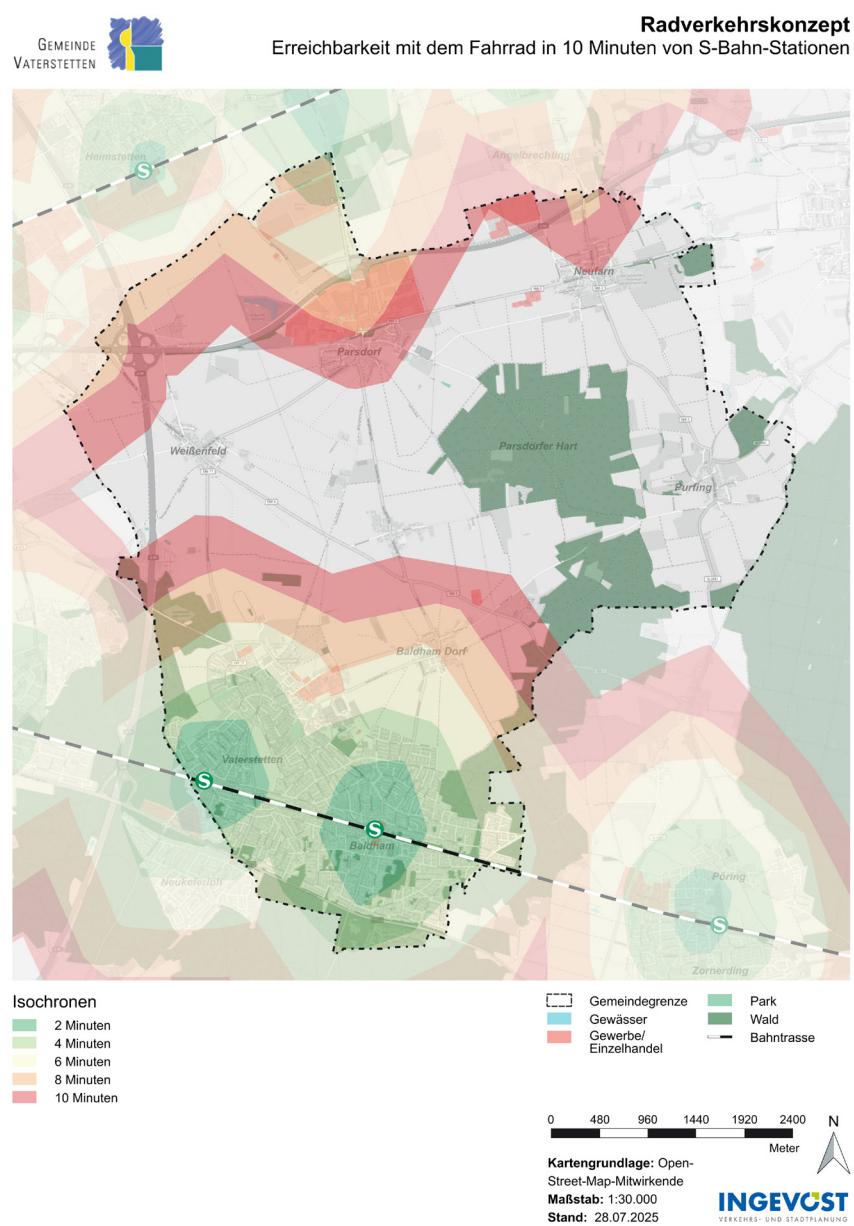
INGEVOST
VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

3.5 Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Die Erreichbarkeit für den Radverkehr in der Gemeinde Vaterstetten ist grundsätzlich sehr gut. Der gesamte Ortskern ist von den S-Bahnhöfen Vaterstetten und Baldham aus innerhalb von etwa 10 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar. Damit wird ein großer Teil des Ortsgebietes alltagsgerecht erschlossen, sodass Radfahrende ihre täglichen Ziele wie Arbeitsplatz, Schule oder Einkaufsmöglichkeiten schnell und unkompliziert erreichen können. Auch die Ortsteile Parsdorf und Neufarn sind innerhalb von rund 10 Minuten von den S-Bahnhöfen Grub und Poing aus erreichbar.

Dies verdeutlicht, dass neben der innerörtlichen Anbindung auch eine gute außerörtliche Verbindung an die Nachbarkommunen besteht, die insbesondere Pendlern und Freizeitradfahrenden zugutekommt.

Lediglich die Ortsteile Weißenfeld, Hergolding und Purfling liegen außerhalb der 10-Minuten-Radreichweite zu den S-Bahnhöfen. Für diese Bereiche ist die Erreichbarkeit zwar weiterhin gegeben, jedoch benötigen Radfahrende hier etwas längere Fahrzeiten, was insbesondere für Alltagsfahrten berücksichtigt werden sollte.



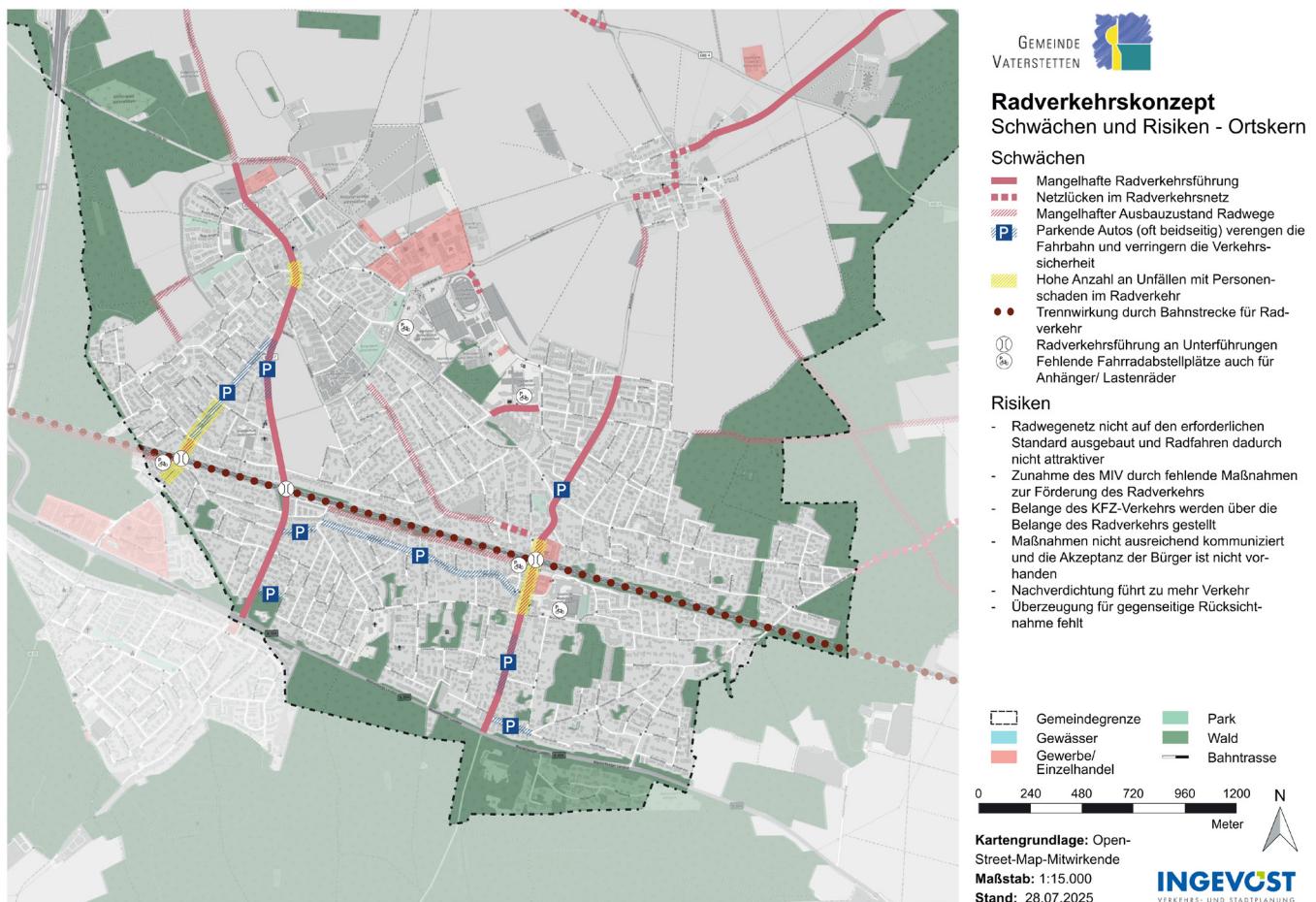
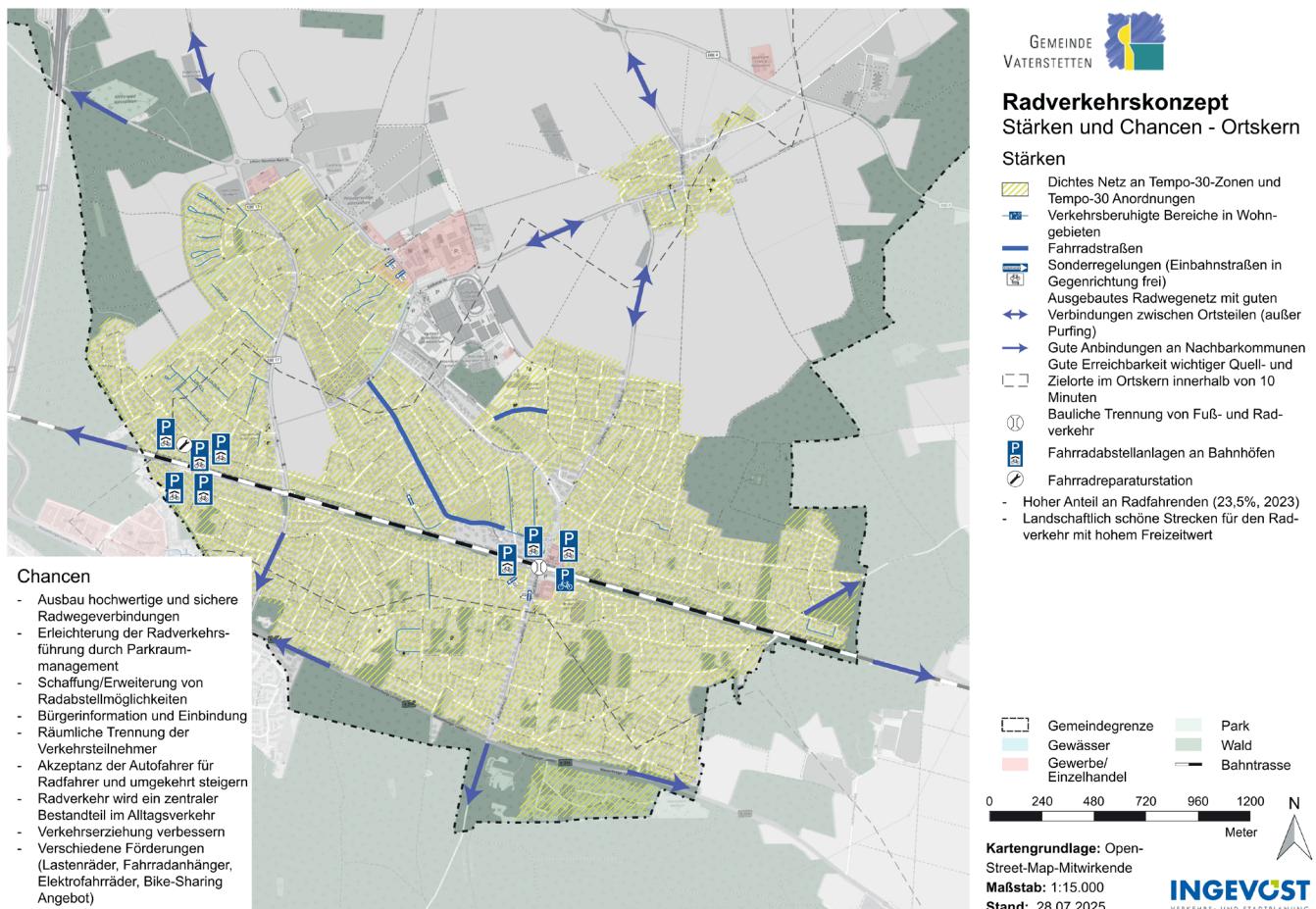
3.6 SWOT-Analyse

Die Bestandsaufnahme der Verkehrssituation für den Radverkehr bildet die Grundlage für die Gegenüberstellung der Stärken und Schwächen des Radverkehrs in Vaterstetten. Auf dieser Grundlage werden Chancen und Risiken abgeleitet.

Die Ergebnisse der gemeinsam mit dem Lenkungskreis durchgeführten SWOT-Analyse (Strength- and Weaknesses, Opportunities and Threats) sind in den nachfolgenden Tabellen und Karten dargestellt, jeweils auch mit einem Fokusausschnitt des Ortskerns.

Stärken 	 Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> Dichtes Netz an Tempo-30-Zonen und Tempo-30-Anordnungen im Ortskern Verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten Fahrradstraßen vorhanden Sonderregelungen (Einbahnstraßen in Gegenrichtung frei) Ausgebautes Radwegenetz mit guten Verbindungen zwischen Ortsteilen (außer Purfling) Gute Anbindungen an Nachbarkommunen Gute Erreichbarkeit wichtiger Quell- und Zielorte für den Radverkehr im Ortskern innerhalb von 10 Minuten Bauliche Trennung von Fuß- und Radverkehr an der S-Bahn Unterführung Baldham Hoher Anteil an Radfahrenden (23,5%, 2023) Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen vorhanden Fahrradreparaturstation vorhanden Landschaftlich schöne Strecken für den Radverkehr mit hohem Freizeitwert 	<ul style="list-style-type: none"> Mangelhafte Radverkehrsführung entlang von Hauptverkehrsstraßen (Dorfstr., Möschenfelder Str., Karl-Bohm-Str., Purflinger Str.). Ausschließlich zu schmale gemeinsame Geh- und Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen Mangelhafte Radverkehrsführung in Umgebung S-Bahnhof Vaterstetten (enge Straße, parkende Autos, kein Radweg) Mangelhafte Radverkehrsführung vor dem Gymnasium Mangelhafter Ausbauzustand vieler Radwege (Belag, Bordstein, Absenkungen, Steigungen, Neigungen) Kein durchgängiges Radwegenetz Parkende Autos (oft beidseitig) verengen die Fahrbahn und verringern die Verkehrssicherheit (Karl-Böhm-Str.) Hohe Anzahl an Unfällen mit Personenschäden im Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen Fehlende Fahrradabstellplätze auch für Anhänger/Lastenräder Trennwirkung durch die Bahntrasse für Radverkehr Mangelhafte Radverkehrsführung bei Engstellen und Unterführungen

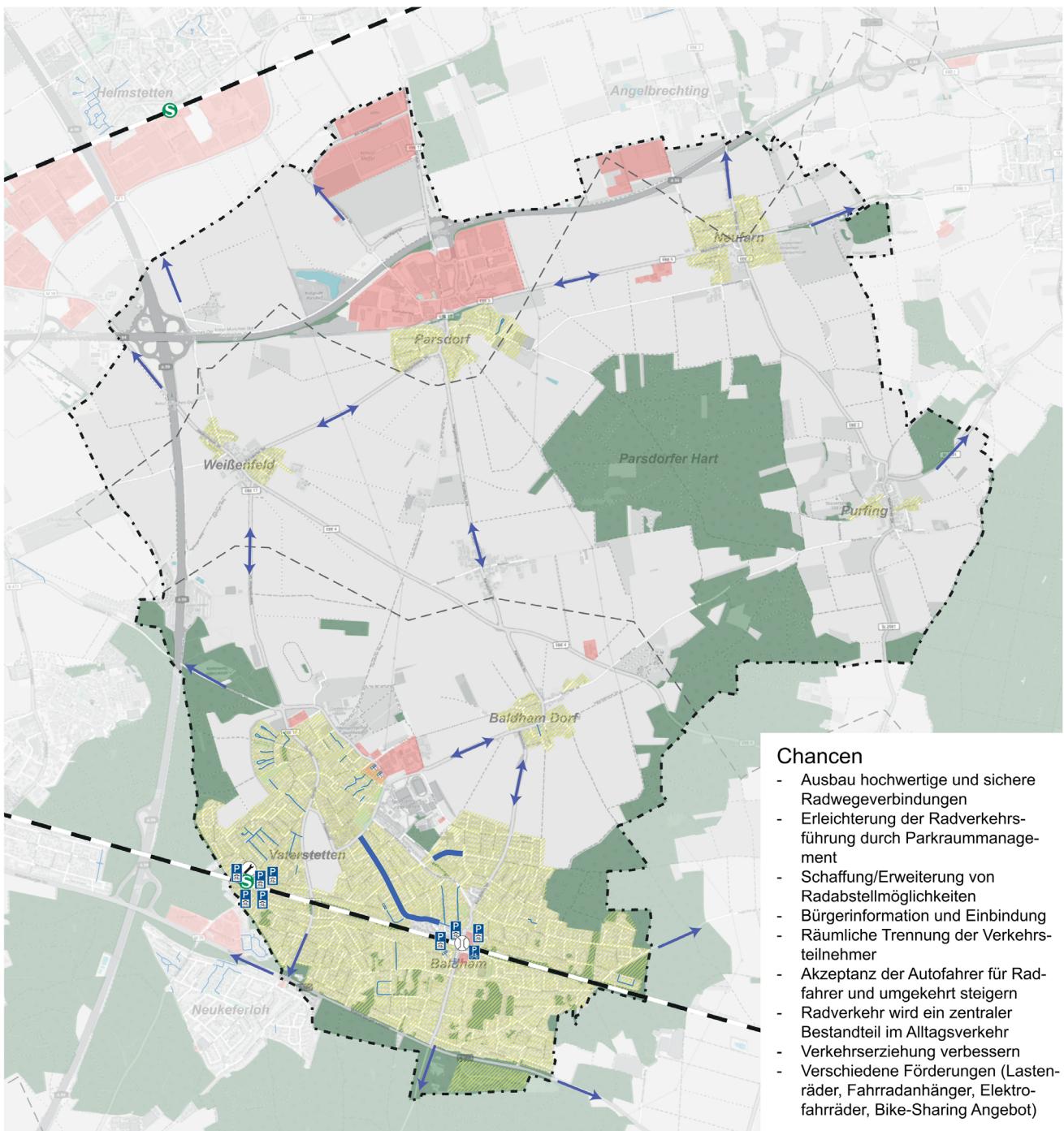
Chancen 	 Risiken
<ul style="list-style-type: none"> Ausbau hochwertige und sichere Radwegeverbindungen Erleichterung der Radverkehrsführung durch Parkraummanagement Schaffung/Erweiterung von Radabstellmöglichkeiten (insb. an öffentlichen Plätzen und Einrichtungen/an S-Bahnhöfen) Über Öffentlichkeitssarbeit und Kampagnen werden die Bürger frühzeitig informiert und eingebunden Erhöhung der Sicherheit für Fuß- und Radverkehr durch räumliche Trennung der Verkehrsteilnehmer Akzeptanz der Autofahrenden für Radfahrende und umgekehrt steigern Radverkehr wird ein zentraler Bestandteil im Alltagsverkehr Verkehrserziehung verbessern (Verhalten, Licht, ...) Verschiedene Förderungen (Lastenräder, Fahrradanhänger, Elektrofahrräder, Bike-Sharing Angebot) 	<ul style="list-style-type: none"> Radwegenetz aus Gründen der Finanzierbarkeit und Flächenverfügbarkeit nicht auf den erforderlichen Standard ausgebaut und Radfahren dadurch nicht attraktiv genug Zunahme des MIV durch fehlende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs Belange des KFZ-Verkehrs werden über die Belange des Radverkehrs gestellt Maßnahmen werden nicht ausreichend kommuniziert und die Akzeptanz der Bürger ist nicht vorhanden Bauliche Nachverdichtung führt zu mehr Verkehr Überzeugung für gegenseitige Rücksichtnahme fehlt





Radverkehrskonzept

Stärken und Chancen - Gesamt



Stärken

- Dichtes Netz an Tempo-30-Zonen und Tempo-30 Anordnungen
- Verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten
- Fahrradstraßen
- Sonderregelungen (Einbahnstraßen in Gegenrichtung frei)
- Ausgebautes Radwegenetz mit guten Verbindungen zwischen Ortsteilen (außer Purfling)
- Gute Anbindungen an Nachbarkommunen
- Gute Erreichbarkeit wichtiger Quell- und Zielorte im Ortskern innerhalb von 10 Minuten
- Bauliche Trennung von Fuß- und Radverkehr

- Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen
- Fahrradreparaturstation
- Hoher Anteil an Radfahrenden (23,5%, 2023)
- Landschaftlich schöne Strecken für den Radverkehr mit hohem Freizeitwert

■ Gemeindegrenze

■ Gewässer

■ Gewerbe/
Einzelhandel

■ Park

■ Wald

— Bahntrasse

0 480 960 1440 1920 2400
Meter



Kartengrundlage: Open-Street-Map-Mitwirkende

Maßstab: 1:30.000

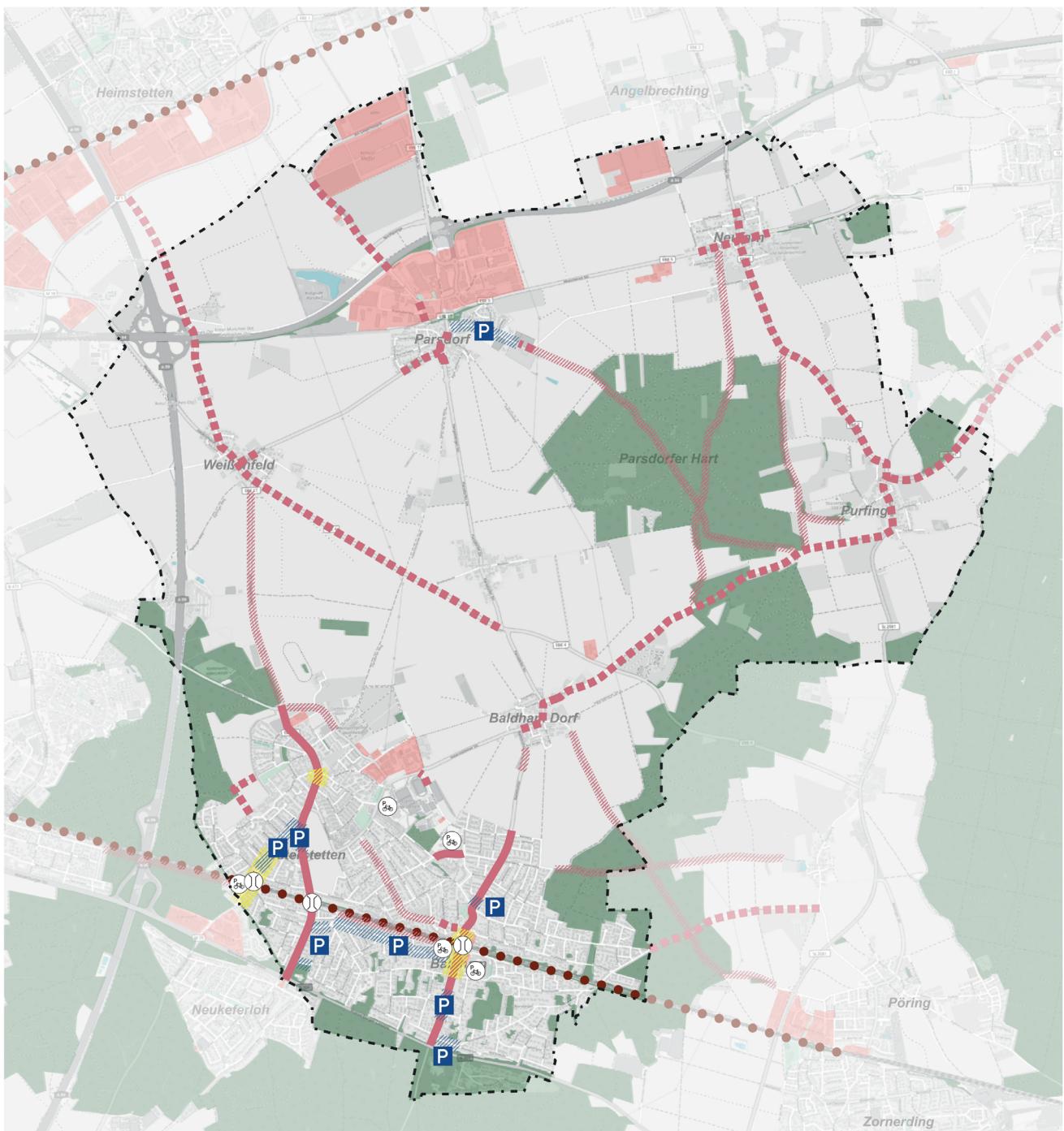
Stand: 28.07.2025

INGEVOST
VERKEHRS- UND STADTPLANUNG



Radverkehrskonzept

Schwächen und Risiken - Gesamt



Schwächen

- Mangelhafte Radverkehrsführung
- Netzlücken im Radverkehrsnetz
- Mangelhafter Ausbauzustand Radwege
- Parkende Autos (oft beidseitig) verengen die Fahrbahn und verringern die Verkehrssicherheit
- Hohe Anzahl an Unfällen mit Personenschaden im Radverkehr
- Trennwirkung durch Bahnstrecke für Radverkehr
- Radverkehrsführung an Unterführungen Fehlende Fahrradabstellplätze auch für Anhänger/ Lastenräder

Risiken

- Radwegenetz nicht auf den erforderlichen Standard ausgebaut und Radfahren dadurch nicht attraktiver
- Zunahme des MIV durch fehlende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
- Belange des KFZ-Verkehrs werden über die Belange des Radverkehrs gestellt
- Maßnahmen nicht ausreichend kommuniziert und die Akzeptanz der Bürger ist nicht vorhanden
- Nachverdichtung führt zu mehr Verkehr
- Überzeugung für gegenseitige Rücksichtnahme fehlt

□ Gemeindegrenze

■ Gewässer

■ Gewerbe/ Einzelhandel

■ Park

■ Wald

— Bahntrasse

0 480 960 1440 1920 2400
N
Meter

Kartengrundlage: Open-Street-Map-Mitwirkende

Maßstab: 1:30.000

Stand: 09.12.2025

INGEVOST
VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

3.7 Fazit Bestandsaufnahme

Aufgrund ihrer topografischen und strukturellen Gegebenheiten verfügt die Gemeinde Vaterstetten über sehr gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Die weitgehend ebene Geländeform, die kompakte Siedlungsstruktur sowie die klare Trennung der Funktionen Wohnen, Gewerbe und Landwirtschaft schaffen günstige Rahmenbedingungen für eine sichere und attraktive Radverkehrsführung.

Das Straßennetz der Gemeinde ist klar gegliedert und grundsätzlich für einen geringen Durchgangsverkehr ausgelegt. Problematisch ist die Situation für Radfahrende an den beiden Hauptverkehrsstraßen Möschenfelder-/Dorfstraße sowie Karl-Böhm-Straße. Die flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten erhöht die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs, wird jedoch durch die angespannte Parksituation in einzelnen Bereichen eingeschränkt.

Zwischen den Ortsteilen bestehen überwiegend geeignete Radverkehrsverbindungen, die jedoch häufig an den Ortseingängen enden. In den Ortskernen ist die Radverkehrsführung daher teilweise kritisch zu bewerten. Auch die beiden bestehenden Fahrradstraßen entsprechen derzeit nicht den aktuellen Ausbaustandards. Zudem wirkt die Bahntrasse als trennendes Element im Gemeindegebiet, da die vorhandenen Querungsstellen für den Radverkehr nur eingeschränkt geeignet sind. Demgegenüber bieten die zahlreichen Feldwege ein hohes Potenzial als sichere und teilweise direktere Verbindungen innerhalb der Gemeinde sowie zu den angrenzenden Nachbarkommunen.

Vaterstetten ist über mehrere Radwege bereits gut mit den Nachbarkommunen verbunden. Dennoch gibt es an einzelnen dieser Verbindungen Verbesserungsbedarf, zum Beispiel bei der Wegführung, der Sicherheit und dem Komfort.

Die Gemeinde verfügt darüber hinaus über größere Fahrradabstellanlagen an zentralen Standorten wie Schulen und Bahnhöfen. Diese entsprechen jedoch teilweise nicht den aktuellen Anforderungen und sind an einzelnen Standorten überlastet und somit ergänzenswert.

Ergänzende Serviceangebote, wie die vorhandene Fahrradreparaturstation an der Zugspitzstraße oder Informationsangebote auf der Gemeindehomepage, sind ein positiver Ansatz, der jedoch weiter ausgebaut werden sollte.

Flankierend könnten Informations- und Kommunikationsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Förderung der Akzeptanz zukünftiger Radverkehrsmaßnahmen beitragen.

4 Grundlagen für Radverkehrsplanung in Vaterstetten

In diesem Kapitel werden die strategischen Grundlagen der Radverkehrsplanung für Vaterstetten festgelegt. Die vom Lenkungskreis formulierten Leitlinien, Handlungsfelder und die daraus abgeleiteten Ziele bilden den Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung.

Für die Netzkonzeption und Maßnahmenableitung dienen die folgenden Punkte als ergänzende Basis:

- Top-3 Themen und priorisierte Herausforderungen für den Radverkehr
- Priorisierte Standards für den Radverkehr
- Vier Säulen der Radverkehrsförderung (AGFK)

4.1 Top-3 Themen und priorisierte Herausforderungen für den Radverkehr

In der ersten Sitzung des Lenkungskreises wurden die Top-3 Themen sowie die priorisierten Herausforderungen für den Verkehr in der Gemeinde Vaterstetten definiert.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen diese in zusammengefasster Form.

Top-3 Themen		
Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3
Mehr Platz und mehr räumliche Trennung der Verkehrsteilnehmer	Hauptstraßen	Parkraumbewirtschaftung
Pflege/Instandsetzung/Unterhalt der Straßen	Unterführungen	Radwege/Fahrradstraßen
Gefahrenstellen entschärfen (z.B. Möschendorfer Straße)	Schulverkehr	Tempo-30-Zonen

Größte Herausforderungen		
Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3
Hohes Radverkehrsaufkommen von Schülern in Stoßzeiten (8 Uhr, 13 Uhr)	Nachverdichtung	Schlecht gestreute Straßen (Winterdienst), eingewachsene Straßen (Bewuchs)
Engstellen (Unterführungen), besonders Möschendorfer Straße	Unterführungen	Grundstücksverfügbarkeiten
Parkende Autos (oft beidseitig)		Zugeparkte Straßen
Keine abgesenkten Bordsteine an Zebrastreifen (z.B. Glückstraße Kita)		Absenkungen/Steigungen/Neigungen
S-Bahn Vaterstetten (eng parkende Autos, kein Radweg)		Finanzierbarkeit
Gehweg entlang der Möschendorfer Straße (Feld)		Qualität Radwege (z.B. Bahn)
Straße vor dem Gymnasium - Radweg besser als Fahrradstraße		

4.2 Priorisierte Standards für den Radverkehr

In der zweiten Sitzung des Lenkungskreises wurden die Standards für den Radverkehr in der Gemeinde Vaterstetten priorisiert.

Die nachfolgende Tabelle stellt die priorisierten Standards in absteigender Reihenfolge dar.

Nr.	Gemeinsame Standards für den Radverkehr	Einschätzung	
		wichtig	weniger wichtig
1	Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist sinnvoll in Tempo-30-Zonen und auf Straßen mit geringem Verkehr $Q \leq 5000 \text{ KFZ/24h}$.	19	0
5	Radwege sind frei von Hindernissen und Barrieren zu gestalten.	18	1
12	Wichtige Ziele sind für den Radverkehr anzubinden (Schulen, Bahnhöfe, Geschäftsbereiche, öffentliche Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen).	18	2
10	Die einzelnen Quartiere sind untereinander mit einem komfortablen, zügig zu befahrenden, direkten und sicheren Radwegesystem für den Alltagsverkehrs zu verbinden.	15	2
3	Radfahren getrennt vom KFZ-Verkehr ist erforderlich auf Straßen mit starkem Verkehr $Q \geq 10000 \text{ KFZ/24h}$.	13	1
11	Alle Radrouten von und zu allen Schulen werden auf ihre Sicherheit und Vollständigkeit hin überprüft. Vorhandene Defizite werden zeitnah behoben.	12	3
4	Baulich angelegte Radwege mit Benutzungspflicht sind nach dem aktuellen Stand der Technik (siehe ERA) herzustellen.	12	5
2	Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist in der Regel vertretbar auf Straßen mit mäßigem Verkehr $5000 < Q < 10000 \text{ KFZ/24h}$.	8	5
7	Fahrrad-Stellplätze sind in ausreichender Anzahl der Nachfrage entsprechend vorzusehen und mit Überdachung und Beleuchtung auszubilden.	8	7
8	Das Radnetz wird nach einheitlichem Standard beschildert. (Wegweisende Beschilderung für Alltags- und Freizeitnetze in Bayern)	5	10
9	Für den Radverkehr werden die Einbahnstraßen in Gegenrichtung geöffnet.	6	11
6	Fahrradabstellanlagen sollen das Prädikat "ADFC-geprüfte Qualität" aufweisen.	2	14

4.3 Vier Säulen der Radverkehrsförderung (AGFK)

Die vier Säulen der Radverkehrsförderung der AGFK bilden einen zentralen Rahmen für die systematische Stärkung des Radverkehrs in der Gemeinde Vaterstetten. Sie dienen nicht nur der strukturierten Förderung des Radverkehrs, sondern bilden zugleich eine wesentliche Grundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes und die Ableitung konkreter Maßnahmen.

Die vier Säulen tragen in ihrer Gesamtheit dazu bei, die Attraktivität, Sicherheit und Alltagstauglichkeit des Radverkehrs zu erhöhen und somit die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel zu fördern.

Durch diese Maßnahme wird ein wichtiger Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split sowie zur Förderung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde geleistet.

Die vier Säulen und ihre Bestandteile sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Die einzelnen Bestandteile bilden dabei die Handlungsfelder der Maßnahmen.

Infrastruktur	Information	Service	Kommunikation
Ausbau eines hochwertigen Radverkehrsnetzes	Sichere Verkehrsführung des Alltagsradverkehrs	Errichtung von Servicestationen	Organisation von Veranstaltungen
Sichere Verkehrsführung an Knotenpunkten und Querungen	Gegenseitige Rücksichtnahme	Einführung Fahrradverleih, auch Lastenräder	Durchführen von Kampagnen
Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken	Verkehrssicherheit für Schulkinder	Ermöglichung Multimodalität	Öffentlichkeitsarbeit
Einheitliche Wegweisung Radverkehr			

4.4 Ziele und Leitlinien

Z1: Radverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil einer zukunftsfähigen und umweltfreundlichen Mobilität in der Gemeinde Vaterstetten, der die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger erhöht.

L1: Erhöhung des Modal-Split-Anteils im Radverkehr

Z2: Die Sicherheit für den Radverkehr ist insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

L2: Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme und eines gemeinsamen Verständnisses für alle Verkehrsteilnehmer

Z3: Der Radverkehr ist für den Alltag sowie für die Verbindungen zwischen den Ortsteilen und Nachbarkommunen zu stärken.

L3: Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur

- Bestandsinfrastruktur erhalten und verbessern
- Hauptrouten verbessern, um schnellere Verbindungswege zu schaffen
- Netzlücken zur Erhöhung der Sicherheit priorisieren
- Mehr Raum für Radfahrende schaffen
- Priorisierung und Finanzierbarkeit der Maßnahmen berücksichtigen

5 Anforderungen an den Radverkehr

Um das Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel im Alltag zu etablieren, müssen bestimmte Anforderungen erfüllt werden. Dazu zählen der Aufbau eines klar strukturierten, leicht verständlichen und sicheren Radverkehrsnetzes, die Bereitstellung qualitativ hochwertiger Radabstellanlagen sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln innerhalb des Umweltverbundes. Zusätzlich sind Informations- und Kommunikationsangebote bereitzustellen, um die Nutzung des Fahrrads weiter zu fördern und die Akzeptanz nachhaltiger Mobilität zu stärken.

5.1 Anforderungen an ein Radverkehrskonzept

Auch an das mit diesen Bericht erarbeitete Radverkehrskonzept sind verschiedene Anforderungen und thematische Schwerpunkte geknüpft. Dazu zählen insbesondere:

- Netzplan mit Zuordnung der Strecken zu Netzkatgorigen und der jeweiligen für die Strecken angestrebten Qualitäten
- Netz der mit Wegweisung zu versehenden Strecken sowie eine Liste der Wegweisungsziele. Hier wird auf das Beschilderungsnetz und -konzept des Landkreises Ebersberg verwiesen.
- Standorte, Kapazitäten und Qualitäten von Fahrradabstellanlagen
- Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV
- Durch Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit bei den Akteuren und Verkehrsteilnehmern angestrebte Kenntnisse und Einstellungen zum Radverkehr
- Art und Umfang der Serviceangebote der öffentlichen Hand
- Kommunikationskonzept zur Förderung des Radverkehrs

Eine durchgängige und möglichst einheitlich gestaltete Infrastruktur für den Radverkehr mit komfortablen und sicheren Anlagen bildet die Grundlage für einen leistungsfähigen und attraktiven Radverkehr – sowohl im Alltag als auch in der Freizeit. Zusätzliche Serviceangebote wie Fahrradabstellanlagen, Reparaturmöglichkeiten und Ladeinfrastruktur tragen wesentlich dazu bei, den Radverkehr komfortabler und alltagstauglicher zu gestalten.

Darüber hinaus leisten Informationsangebote einen wichtigen Beitrag zur Orientierung und zur Förderung der Nutzung des Fahrrads im Alltag. Sie fördern eine verbesserte Wahrnehmung des Radverkehrsangebots und tragen zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit bei.

Eine gezielte Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ist von entscheidender Bedeutung, um die Vorteile des Radverkehrs hervorzuheben, die Akzeptanz geplanter Maßnahmen zu fördern und die Identifikation der Bevölkerung mit einer fahrradfreundlichen Gemeindeentwicklung zu stärken. Ein Kommunikationskonzept, das auf Struktur und Klarheit setzt, kann dabei unterstützen, Informationen zielgerichtet zu vermitteln, das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu schärfen und den Radverkehr als festen Bestandteil eines modernen, umweltfreundlichen Verkehrssystems zu verankern.

5.2 Anforderungen an das Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz ist ein zentraler Bestandteil eines Radverkehrskonzeptes. Die Konzeption erfolgt gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, FGSV 2008).

Es umfasst folgende Hierarchiestufen, Funktionen und Grundanforderungen:

Hierarchiestufe	Funktion	Grundanforderungen	Zielgruppe
Radschnellverbindungen	Schnelle, direkte Verbindungen über größere Distanzen (bis 20 km)	Hohe Geschwindigkeit Sehr hohe Sicherheit Kreuzungsfrei/Bevorrechtigt Breite und ebene Wege Durchgängige Wegweisung	Pendler Regionaler Radverkehr
Rad-Hauptrouten	Hauptachsen innerhalb der Gemeinde und zu Nachbarkommunen (bis 10 km)	Hohe Qualität Sichere Führung Zügige Fahrt	Alltagsradverkehr Schüler Berufspendler
Rad-Basisrouten	Sammelfunktion Anbindung von Wohngebieten und Einrichtungen an das Hauptroutennetz	Durchgängige Führung	Nahbereich Anwohner
Erschließungsstraßen	Basisangebot innerhalb bebauter Gebiete	Grundsicherung der Durchgängigkeit	Nahverkehr Kurze Wege

Radschnellverbindungen werden im überregionalen Kontext geplant. Für die Gemeinde Vaterstetten kommen Verbindungen in Richtung München und Zorneding in Frage, entsprechend dem Korridor 7 der Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in München und Umgebung. Eine mögliche Führung könnte entlang der Bahntrasse erfolgen. Die ersten Schritte zur Weiterentwicklung dieser Verbindung wurden bereits eingeleitet. Aufgrund der von der Deutschen Bahn geplanten Sanierungsmaßnahmen auf der Strecke München–Salzburg ist die weitere Bearbeitung jedoch derzeit unterbrochen. Aufgrund der hohen Qualitätsanforderungen und der eigenständigen Wegeführung ist der Planungsaufwand erheblich. Die folgenden Hierarchiestufen haben daher zunächst höchste Priorität.

Rad-Basisrouten erfüllen eine Sammelfunktion und binden Wohngebiete sowie Einrichtungen an das Hauptroutennetz an, vergleichbar dem Kfz-Verkehrsnetz.

Die Anforderungen an ein sicheres und komfortables Radwegenetz sind in den Regelwerken der FGSV (RASt 06 und ERA 2010) geregelt.

Für das Alltagsnetz gelten folgende Qualitätsanforderungen:

- Direkte Führung und umwegarme Verbindungen
- Qualitativ hochwertiger Bodenbelag
- Beleuchtete Wegführung
- Vermeidung von starken Steigungen
- Einheitliche und verständliche Beschilderung zur klaren Orientierung

Die Rad-Hauptrouten dienen der Verbindung der Ortsteile mit dem Ortskern sowie den wichtigsten Quell- und Zielpunkten innerhalb des Gemeindegebiets, wie Bahnhöfen und Schulen. Für den Alltagsverkehr ist eine direkte Routenführung notwendig, da Radfahrende besonders umwegempfindlich sind.

Für die Hauptrouten des Alltagsverkehrs gelten darüber hinaus noch erhöhte Qualitätsanforderungen:

- Minimierung von Zeitverlusten durch Sicherstellung einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit und direkter Führung an Knotenpunkten
- Ermöglichen gegenseitigen Überholens
- Trennung vom Fußverkehr

Grundsätzlich wird im Radverkehr zwischen dem Misch- und dem Separationsprinzip unterschieden:

Mischprinzip

Radschutzstreifen sind Teil der Fahrbahn und dürfen von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall befahren werden. Ein Parken auf den Radschutzstreifen ist nicht zulässig. Sie bieten eine platzsparende Form der Radverkehrsführung, werden in der Praxis jedoch häufig zu schmal ausgeführt. Ein besonderes Gefahrenpotenzial entsteht durch unzulässig haltende Fahrzeuge, die Radfahrende zu riskanten Ausweichmanövern zwingen.

Der **Mischverkehr auf der Fahrbahn** ist in Straßen mit Erschließungsfunktion vorgesehen, die durch ein geringes Kfz-Verkehrsaufkommen und niedrige Geschwindigkeiten, wie in Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen, gekennzeichnet sind. In solchen Straßen kann zusätzlich die Einrichtung von Fahrradstraßen mit besonderen, fahrradfreundlichen Regelungen erfolgen, um den Radverkehr weiter zu fördern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Bei Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und begrenztem Straßenraum kann die Einrichtung einer **Fahrrad-Piktogrammkette** eine geeignete Lösung darstellen, sofern aufgrund der geringen Breite keine andere Radverkehrsführung (z. B. Schutzstreifen) möglich ist und keine geeigneten Alternativrouten bestehen. Piktogrammketten verdeutlichen dem Radverkehr die Nutzung der Fahrbahn anstelle des Gehwegs und sensibilisieren gleichzeitig den Kfz-Verkehr für die Anwesenheit von Radfahrenden.

Weitere Möglichkeiten sind die Freigabe von Bussonderfahrstreifen für den Radverkehr, die Einrichtung von durchlässigen Sackgassen sowie die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende.

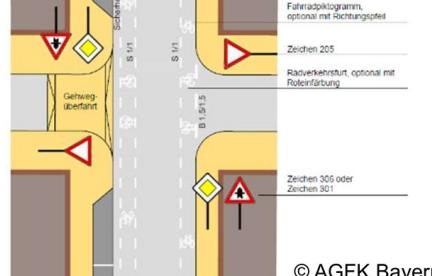
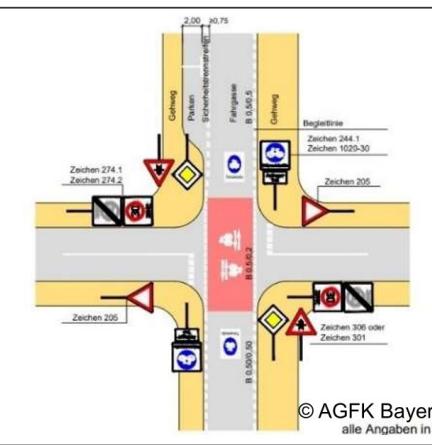
Eine **gemeinsame Führung** von Rad- und Fußverkehr ist nur vertretbar, wenn die Netz- und Aufenthaltsfunktion gering ausgeprägt ist. In Bereichen mit höherem Fußgängeraufkommen kann der Radverkehr Fußgänger verunsichern oder gefährden. Gleichzeitig werden auch die Anforderungen des Radverkehrs an Sicherheit und Fahrkomfort oft nicht erfüllt.

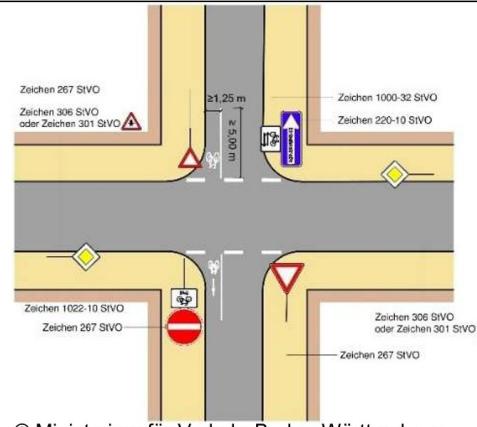
Für eine gemeinsame Führung bestehen insbesondere folgende Ausschlusskriterien:

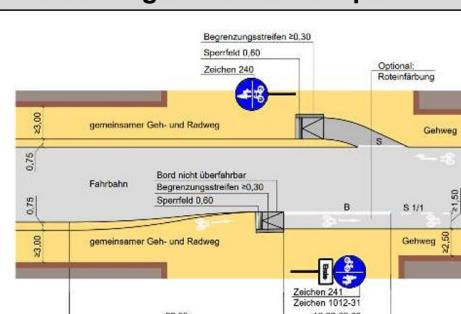
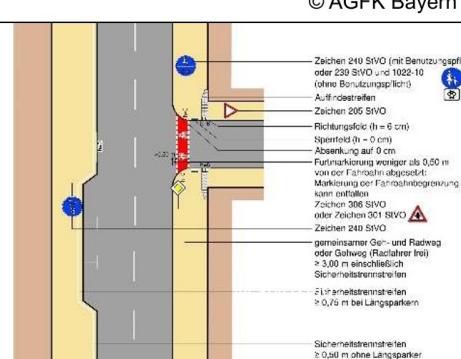
- Bereiche mit intensiver Geschäftsnutzung
- Überdurchschnittlich hohe Fußgängerfrequenz
- Hauptverbindungen des Radverkehrs
- Starkes Gefälle
- Dicht aufeinanderfolgende Hauseingänge
- Zahlreiche Grundstückszufahrten und Knotenpunkte
- Bushaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen und ohne getrennte Warteflächen

Die vorgestellten Führungsformen des Radverkehrs sowie deren jeweilige Anforderungen sind auf den nachfolgenden Seiten dargestellt.

Radverkehrsführung im Mischverkehr mit KFZ (Quellen: RASt 06 und ERA 2010)

Führungsform	Anforderungen	Umsetzungsform und Beispiel
Schutzstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> nur innerorts möglich und mit gestrichelter Leitlinie markiert → keine Benutzungspflicht sinnvoll bei mäßigen KFZ-Verkehrsmengen und zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 50 km/h Mindestbreite Schutzstreifen: 1,25 m (besser 1,50 m) Mindestfahrbahnbreite: 6,00 m (8,00 m) 	 <p>© AGFK Bayern alle Angaben in m</p>
Mischverkehr auf der Fahrbahn	<ul style="list-style-type: none"> keine Radverkehrsanlage (RVA) im eigentlichen Sinn sinnvoll bei geringen KFZ-Verkehrsmengen und/oder geringer zulässiger Höchstgeschwindigkeit (empfohlen: 30km/h) keine Vorgaben an die Fahrbahnbreite, aber Überholtvorgang KFZ-Rad sollte möglich sein 	 <p>© INGEVOST</p>
Fahrradstraße 	<ul style="list-style-type: none"> grundsätzlich eine nur für den Radverkehr vorgesehene Straße (echte Fahrradstraße) in der Umsetzung meist für Anlieger oder den kompletten KFZ-Verkehr freigegeben (unechte Fahrradstraße) zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h 	 <p>© AGFK Bayern alle Angaben in m</p>
Fahrrad-Piktogrammkette 	<ul style="list-style-type: none"> allgemeiner Hinweis auf Radfahrer, aber kein RVA → keine Benutzungspflicht sinnvoll an Hauptverkehrsstraßen mit zu geringen Straßenraumbreiten für andere Führungsform Anordnung von Tempo 30 zur Harmonisierung der Geschwindigkeiten von Rad und KFZ empfehlenswert 	

Radverkehrsführung im Mischverkehr mit KFZ (Quellen: RASt 06 und ERA 2010)		
Führungsform	Anforderungen	Umsetzungsform und Beispiel
Einbahnstraße – Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen	<ul style="list-style-type: none"> Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr Mindestbreite der Fahrbahn von 3,00 m, empfohlen werden 3,50 m oder mehr nicht notwendig, aber empfehlenswert: Markierung einer Ein- und Ausfahrt und von Piktogrammen zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h 	 <p>© Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg</p>
Für Radverkehr durchlässige Sackgasse	<ul style="list-style-type: none"> Fortführung eines Weges für Radfahrer am Ende einer Sackgasse fortführender Weg ist entweder eigenständiger Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg (mit entsprechenden Anforderungen) 	
Freigabe von Bussonderstreifen	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe von Bussonderstreifen für den Radverkehr Streifen sollte entweder relativ schmal (<3,50 m) oder relativ breit für ausreichend Platz von Überholvorgängen sein (>4,75 m) problematisch: Überholverbot für Busse, als auch Radfahrer → keine Benutzungspflicht anordnen 	

Radverkehrsführung im Mischverkehr mit dem Fußverkehr (Quellen: RASt 06 und ERA 2010)		
Führungsform	Anforderungen	Umsetzungsform und Beispiel
Gemeinsamer Geh- und Radweg	<ul style="list-style-type: none"> gemeinsame Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer → Benutzungspflicht nicht einzusetzen bei hohen Fußverkehrs- oder Radverkehrsmengen, Gefällen, Aufenthaltsqualität Mindestbreite: 2,50 m, größere Breiten empfehlenswert 	 <p>© AGFK Bayern</p>
Gehweg – Radfahrer frei	<ul style="list-style-type: none"> für den Radverkehr freigegebener Gehweg → keine Benutzungspflicht Einhaltung Schrittgeschwindigkeit durch den Radverkehr notwendig nicht an Rad-Hauptrouten, aber in Kombination mit anderen Führungsformen (z.B. Schutzstreifen) auch sinnvoll an starken Steigungen 	 <p>© Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg</p>

Separationsprinzip

Radschnellverbindungen und baulich angelegte Radwege stellen die hochwertigste Form der Radverkehrsführung dar. Sie sind in der Regel vom Kfz-Verkehr getrennt und gewährleisten ein hohes Maß an Sicherheit, Komfort und Attraktivität.

Radschnellverbindungen sind für den überörtlichen Alltagsradverkehr konzipiert. Die Strecken sind entweder kreuzungsarm oder kreuzungsfrei ausgebaut und ermöglichen durch ihre Breite und hohe Oberflächenqualität ein sicheres und zügiges Fahren.

Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum der Straße und sind durch Bordsteine, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Eine einheitliche Materialwahl und Farbgebung innerhalb der Kommune trägt zur besseren Erkennbarkeit und Orientierung bei. In Problembereichen empfiehlt sich eine deutliche Markierung der Radverkehrsfurten oder Überfahrten, um Konflikte zu reduzieren.

Baulich angelegte Radwege dürfen nur nach sorgfältiger Prüfung in Gegenrichtung freigegeben werden, um Sichtkonflikte zu vermeiden. Einrichtungsradwege benötigen vergleichsweise viel Platz, bieten jedoch eine hohe subjektive Sicherheit. An Knotenpunkten kann die Sichtbarkeit eingeschränkt sein, weshalb hier besondere Aufmerksamkeit erforderlich ist.

Radfahrstreifen sind Teil der Fahrbahn und durch Markierungen klar vom Kfz-Verkehr getrennt. Sie sind benutzungspflichtig und dürfen von Kraftfahrzeugen nur in Ausnahmefällen überfahren werden (z. B. beim Parken in rechtsseitigen Stellplätzen). Unerlaubt haltende Fahrzeuge stellen ein erhebliches Sicherheitsrisiko für Radfahrende dar.

Die vorgestellten Führungsformen des Radverkehrs sowie deren jeweilige Anforderungen sind auf der nachfolgenden Seite dargestellt.

Wegweisung/Beschilderung

Eine weitere zentrale Anforderung an ein Radverkehrsnetz ist eine einheitliche und klar verständliche Beschilderung bzw. Wegweisung.

Über ein abgestimmtes Beschilderungskonzept sollen alle für den Radverkehr relevanten Ziele den Radfahrenden angezeigt werden. Dieses umfasst sowohl Ziele des Alltags- als auch des Freizeitradverkehrs und verknüpft damit beide Nutzungsarten zu einem integrierten Gesamtsystem.

Neben Fernzielen sind auch Nahziele analog zur Wegweisung im Straßenverkehr auszuweisen. An Kreuzungen von Hauptrouten empfiehlt sich eine Zielwegweisung mit den jeweils erreichbaren Zielen. An Abzweigungen oder Richtungsänderungen gewährleisten Zwischenwegweiser eine durchgängige Orientierung.

Nachfolgend sind beispielhaft ein Zielwegweiser und ein Zwischenwegweiser dargestellt, die einer einheitlichen und standardisierten Gestaltung entsprechen.



© Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Radverkehrsführung nach dem Separationsprinzip (Quellen: RAST 06 und ERA 2010)

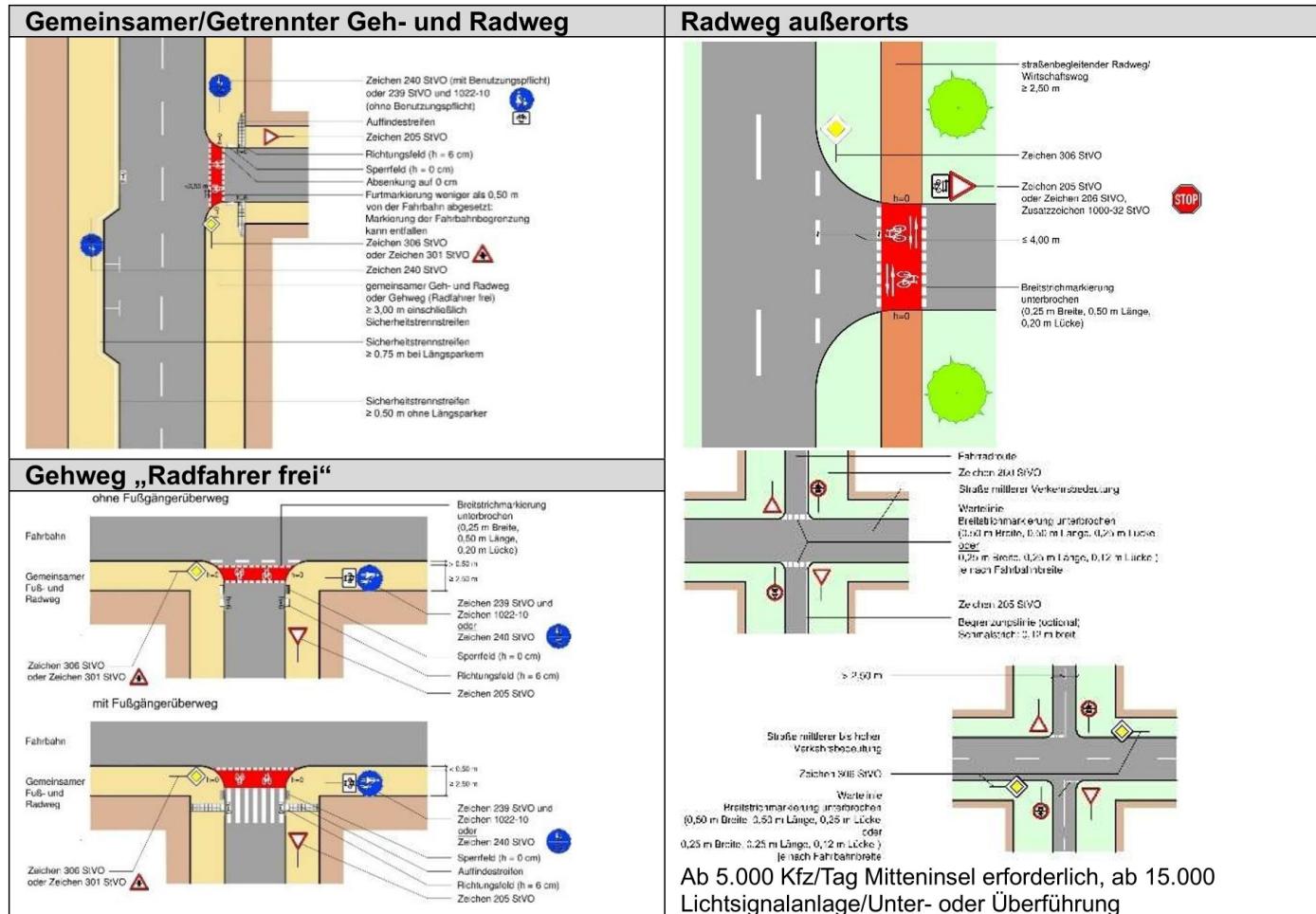
5.3 Anforderungen an Knotenpunkten und Querungsstellen

Knotenpunkte und Querungsstellen sind für die Verkehrssicherheit sowie die Durchgängigkeit des Radverkehrs von zentraler Bedeutung. Gleichzeitig stellen sie häufig Konfliktbereiche zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern dar und erfordern daher eine besondere planerische und gestalterische Aufmerksamkeit.

Eine sichere und klare Gestaltung dieser Bereiche trägt nicht nur zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit bei, sondern erhöht zugleich die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr. Insbesondere Querungsstellen müssen so gestaltet werden, dass Radfahrende wie auch Fußgänger kurze, übersichtliche und gut gesicherte Wege vorfinden.

Knotenpunkte sind grundsätzlich so zu gestalten, dass Radfahrende und Fußgänger sicher, direkt und komfortabel geführt werden. Die Wegeführung muss eindeutig und gut erkennbar sein, während Konflikte mit dem motorisierten Verkehr durch bauliche, signaltechnische oder gestalterische Maßnahmen weitgehend zu minimieren sind.

Die nachfolgende Tabelle zeigt beispielhaft geeignete Gestaltungsformen für unterschiedliche Radverkehrsführungen an Knotenpunkten. Für nicht dargestellte Führungsformen wird auf die Tabellen im vorherigen Unterkapitel verwiesen.

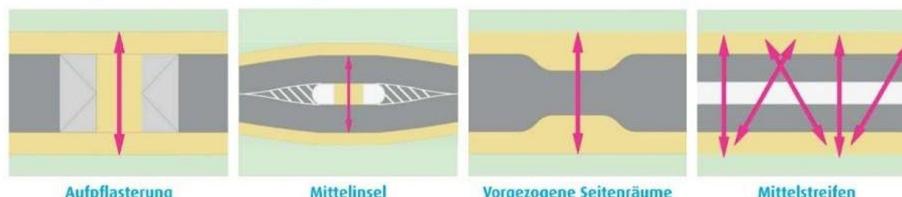


Querungsstellen sind so zu gestalten, dass eine zügige, komfortable und sichere Überquerung stark befahrener Straßen möglich ist. Hierzu sind ausreichend breite und barrierefreie Querungsbereiche vorzusehen, die eine gute Sichtbeziehung zwischen Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr gewährleisten. Eine klare Markierung sowie eine bevorrechtigte oder signalgeregelte Führung, sofern erforderlich, erhöhen die Verkehrssicherheit zusätzlich.

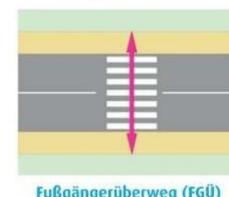
In Bereichen mit erhöhtem Fußgängeraufkommen oder komplexen Verkehrssituationen ist besondere Rücksicht auf Aufenthalts- und Sichtflächen zu nehmen, um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu vermeiden.

Eine einheitliche Gestaltung der Radfurten sowie eine gute Beleuchtung tragen zur Erkennbarkeit und somit zur Sicherheit bei. Das nachfolgende Bild zeigt beispielhafte Ausführungsformen möglicher Querungshilfen.

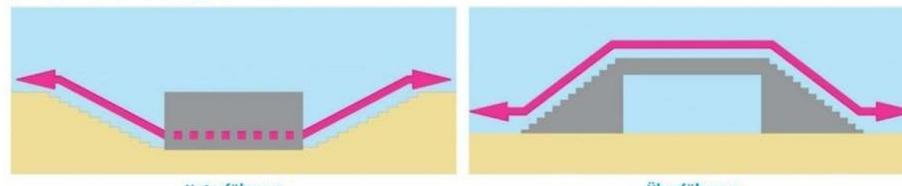
Querungshilfen ohne Vorrang, aber mit baulicher Unterstützung



Querungshilfe mit Vorrang

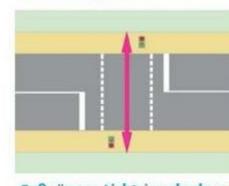


Planfreie Querungshilfen



© AGFK Baden-Württemberg

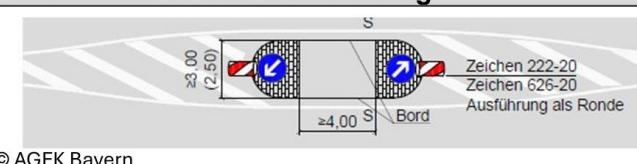
Querungshilfe mit zeitlicher Trennung



Im Folgenden werden beispielhafte Gestaltungsformen von Mittelinseln sowie von Übergängen zwischen Radwegen und der Fahrbahn an Ortseingängen präsentiert. Die Beispiele dienen als Orientierung für die sichere und komfortable Gestaltung von Querungsstellen im Gemeindegebiet.

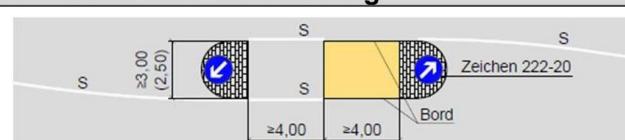
Sie zeigen, wie durch eine gezielte bauliche und verkehrstechnische Ausführung die Sichtbeziehungen verbessert und die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöht werden kann.

Gemeinsamer Geh- und Radweg



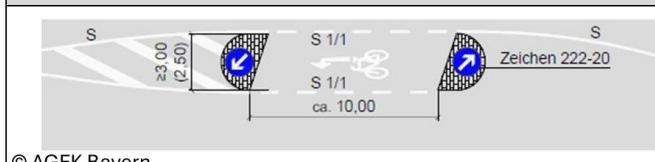
© AGFK Bayern

Getrennter Geh- und Radweg



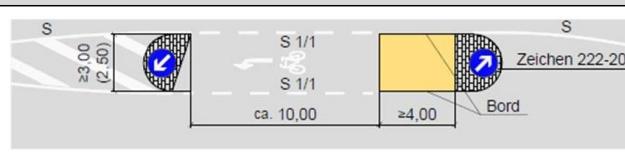
Ortseingänge

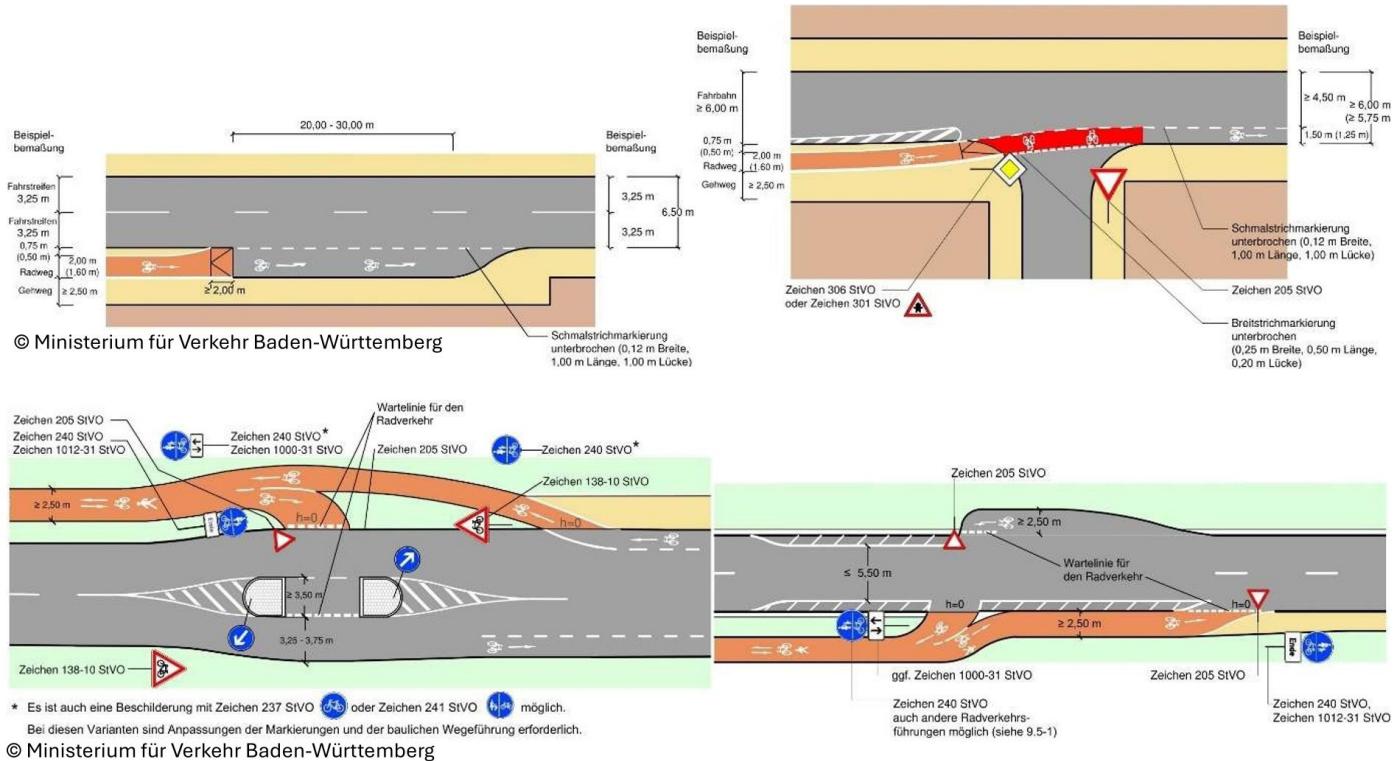
Nur Radverkehr



© AGFK Bayern

Fuß- und Radverkehr

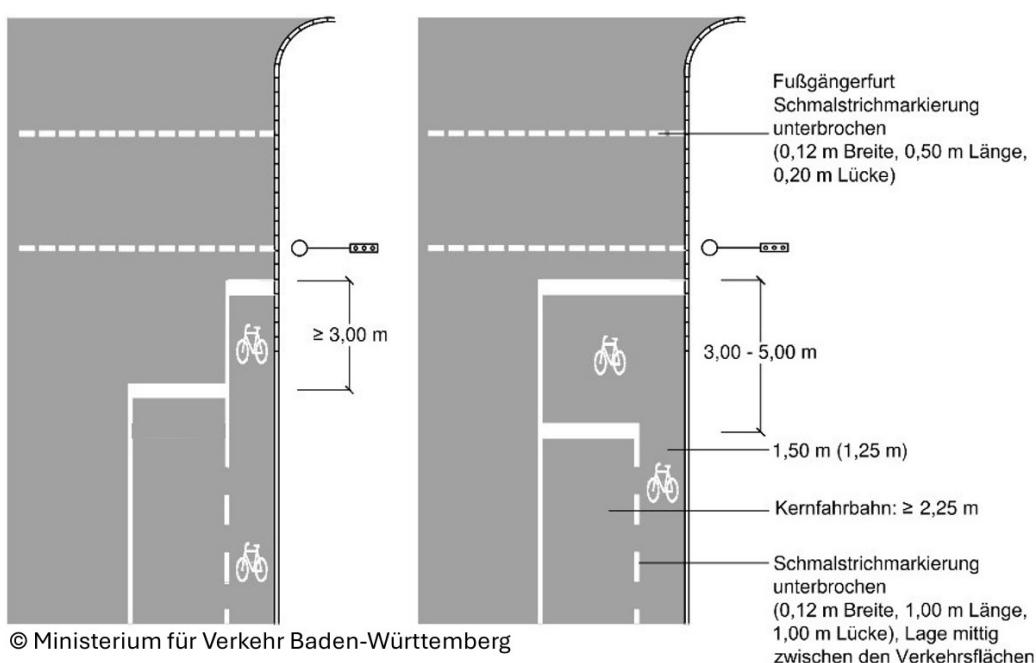




Signalisierte Knotenpunkte

Radaufstellflächen an signalisierten Knotenpunkten erhöhen die Sichtbarkeit und Sicherheit von Radfahrenden. Zudem ermöglichen sie ein komfortables Anfahren bei Grün.

Eine zusätzliche farbliche Markierung verbessert die Erkennbarkeit im Verkehrsraum weiter. Die nachfolgende Bilder zeigt ein Beispiel für eine solche Gestaltung.



5.4 Anforderungen an Radabstellanlagen

Die flächendeckende Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen ist Bestandteil des Radverkehrskonzeptes. Neben einem gut ausgebauten Radwegenetz sind sichere und geschützte Abstellmöglichkeiten entscheidend für die Akzeptanz des Radverkehrs – insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Nutzung hochwertiger Fahrräder und Pedelecs.

Im Rahmen der Förderung des Umweltverbunds und der Multimodalität stellen qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen einen zentralen Baustein dar. Grundsätzlich sollten an allen relevanten Quellen- und Zielpunkten Abstellanlagen vorhanden sein. Darüber hinaus ist eine ausreichende Abdeckung mit Fahrradstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum sicherzustellen. Insbesondere an stark frequentierten Standorten sollte die Kapazität der Anlagen regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Das Anforderungsprofil an Fahrradabstellanlagen umfasst gemäß einschlägiger Richtlinien und Hinweise folgende Kriterien:

- Diebstahlsicheres Anschließen des Fahrrads
- Vermeidung von Beschädigungen (z. B. Verkratzen oder Felgenverformung)
- Vandalismussichere Ausführung
- Modulare Bauweise zur Reihung mehrerer Ständer
- Einhaltung ausreichender Abstandsflächen
- Ausreichende Beleuchtung
- Witterungsschutz, sofern möglich
- Wirtschaftliche Anschaffung und Wartung

Zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur in der Gemeinde werden insbesondere die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Optimieren der Radabstellanlagen an den Bahnhöfen
- Bereitstellung sicherer und ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen

Beispiele ADFC-zertifizierte Radabstellanlagen:



© Ilco Metall



© Orion Bausysteme



© RUD



© Kienzler

5.5 Anforderungen an Informationsangebote

Ein wichtiger Faktor für die Förderung des Radverkehrs ist die Bereitstellung zielgruppengerechter Informationsangebote. Diese tragen dazu bei, Orientierung und Sicherheit zu gewährleisten, und machen das Fahrrad als attraktives Verkehrsmittel sichtbar. Informationsangebote unterstützen sowohl die alltägliche Nutzung des Fahrrads als auch den Freizeitverkehr und erhöhen somit die Transparenz über vorhandene Infrastrukturen und Angebote.

Zentrale Anforderungen an Informationsangebote sind:

- Aktualität und Zugänglichkeit: Bereitstellung stets aktueller Informationen in analoger und digitaler Form (z. B. Kartenmaterial, Online-Radroutenplaner)
- Übersichtlichkeit: Einheitliche Gestaltung und klare Struktur zur einfachen Orientierung

- Integration: Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten wie ÖPNV oder Carsharing-Systemen
- Mehrsprachigkeit und Inklusion: Informationen sollen für alle Bevölkerungsgruppen verständlich und barrierefrei zugänglich sein
- Sichtbarkeit: Informationen sollen an zentralen Orten wie Bahnhöfen, Rathaus, Schulen und Touristinformationen präsent sein

Beispiele für Informationsangebote sind:

- Digitale und analoge Radverkehrskarten mit Hauptrouten und touristischen Strecken
- Information über aktuelle Baustellen, Umleitungen und Abstellanlagen
- Informationsstelen/Informationssäulen oder Displays an Bahnhöfen mit Echtzeit-Informationen zur intermodalen Verknüpfung

5.6 Anforderung der Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit

Neben der Bereitstellung von Informationen ist auch die Kommunikation von zentraler Bedeutung, um Akzeptanz und Motivation für den Radverkehr zu fördern. Kommunikationsangebote schaffen Bewusstsein, vermitteln Wissen und regen zur aktiven Nutzung des Fahrrads an. Sie sind somit ein wichtiger Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit und tragen zu einer langfristigen Verhaltensänderung bei.

Zentrale Anforderungen an Kommunikationsangebote sind:

- Kohärente Strategie: Abstimmung aller Kommunikationsmaßnahmen auf das übergeordnete Mobilitätskonzept
- Zielgruppenorientierung: Ansprache unterschiedlicher Gruppen (z. B. Schüler, Pendler, Senioren, Gewerbe)

- Partizipation: Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in Planungs- und Umsetzungsprozesse zur Stärkung der Identifikation
- Kontinuität: Regelmäßige Kommunikation und Aktionen, um langfristige Aufmerksamkeit zu sichern
- Positive Botschaften: Betonung der Vorteile des Radfahrens (Gesundheit, Umwelt, Kosten, Lebensqualität).

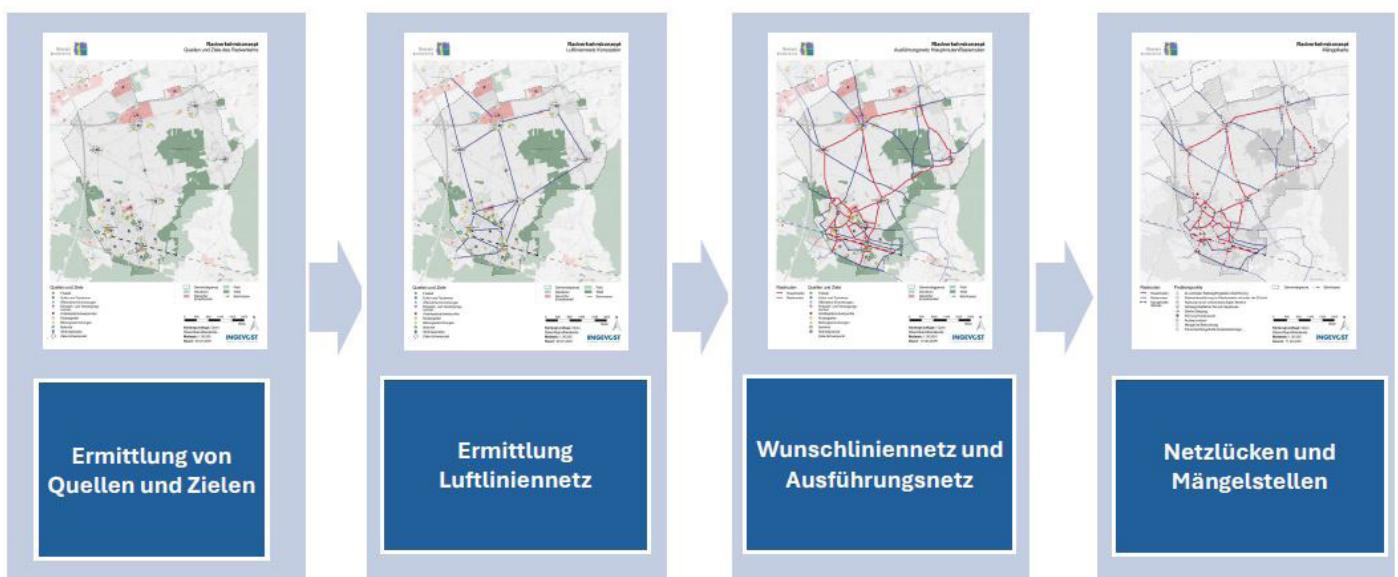
Beispiele für Kommunikationsangebote sind:

- Werbekampagne "Oberhaching steigt auf"
- Flyeraktion "Sicherheit durch Sichtbarkeit"
- Beteiligungsplattformen und Bürgerdialoge zur Mitgestaltung der Radverkehrsplanung
- Runder Tisch Verkehr
- Mitmachaktionen
- Pop-up Aktionen

6 Netzkonzeption

Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN; FGSV 2008) bildet die Ermittlung von Quellen und Zielen des Radverkehrs den Ausgangspunkt für die Konzeption eines Radverkehrsnetzes. Im nächsten Schritt werden diese Quellen und Ziele miteinander verbunden, wodurch ein Luftliniennetz entsteht.

Im Anschluss erfolgt eine Hierarchisierung der Verbindungen in Haupt- und Basisrouten. Auf dieser Grundlage erfolgt die Erstellung des Wunschliniennetzes. Abschließend wird das Ausführungsnetz mit der vorhandenen Radverkehrsführung verglichen, um bestehende Netzlücken zu identifizieren.



6.1 Quell-/ Zielanalyse

Für die Entwicklung eines Radwegenetzes ist es zunächst erforderlich, die Quellen und Ziele des Radverkehrs zu ermitteln.

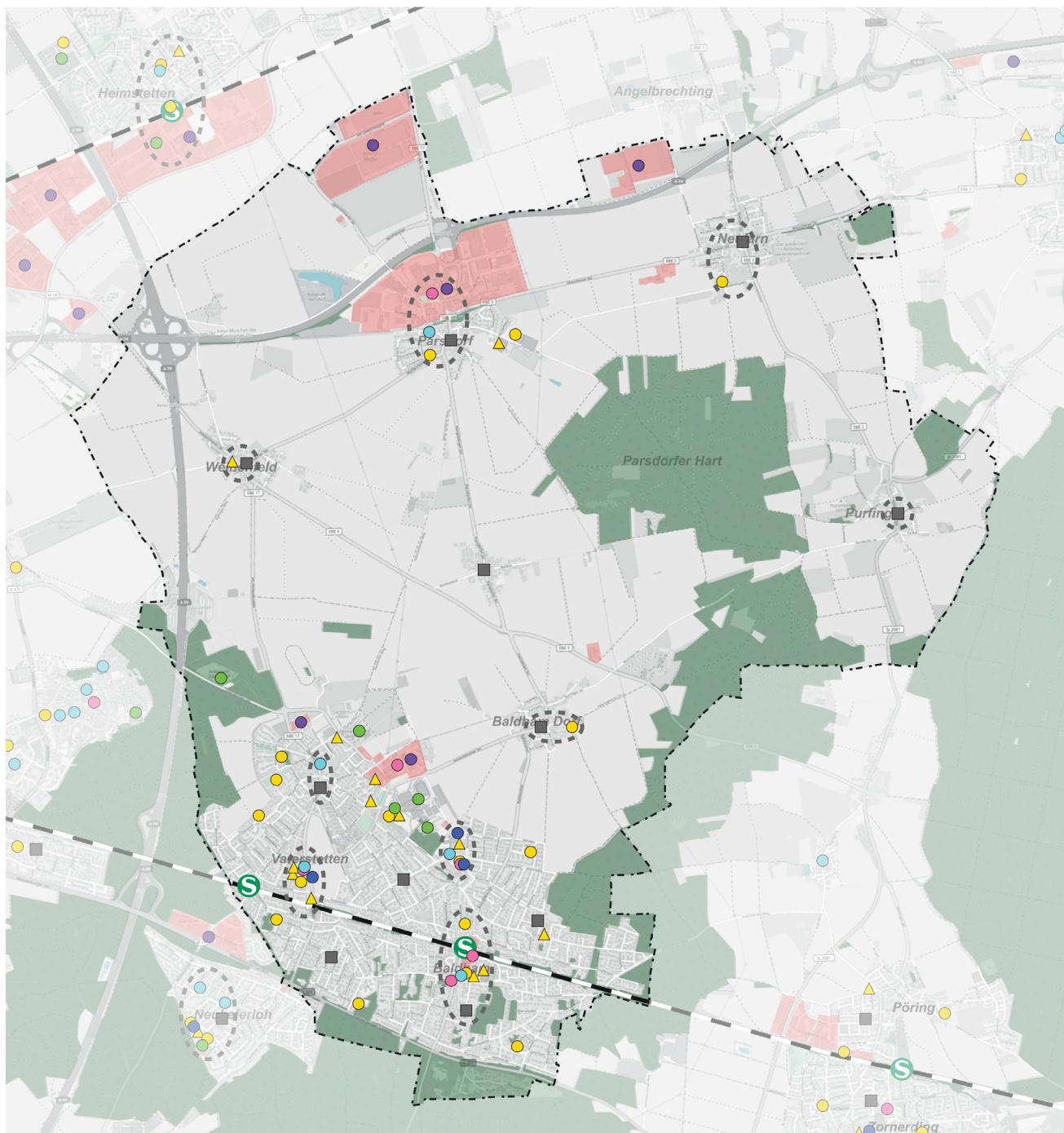
Für die Analyse des Alltagsradverkehrs sind Wohnstandorte sowie zentrale Punkte wie der Bahnhof relevant, insbesondere für Pendler:innen aus den umliegenden Gemeinden. Zu den Zielen zählen insbesondere Arbeitsplätze, Bildungseinrichtungen, Kindergärten, öffentliche Einrichtungen sowie Einkaufs- und Versorgungszentren. Darüber hinaus sind auch Freizeit-, Kultur- und touristische Ziele von Bedeutung.

Umgekehrt stellen diese Ziele ebenfalls Quellen dar, da die Rückwege zu den Wohnorten in die Netzplanung einbezogen werden müssen. Das Ergebnis der Quell- und Zielanalyse ist in der nachfolgenden Karte dargestellt.



Radverkehrskonzept

Quellen und Ziele des Radverkehrs



Quellen und Ziele

- Freizeit
- Kultur und Tourismus
- Öffentliche Einrichtungen
- Einkaufs- und Versorgungszentren
- Arbeitsplatzschwerpunkte
- Kindergarten
- ▲ Bildungseinrichtungen
- Bahnhof
- Wohnstandorte
- Ziele-Schwerpunkt

- Gemeindegrenze
- Park
- Gewässer
- Wald
- Bahntrasse

0 480 960 1440 1920 2400
Meter



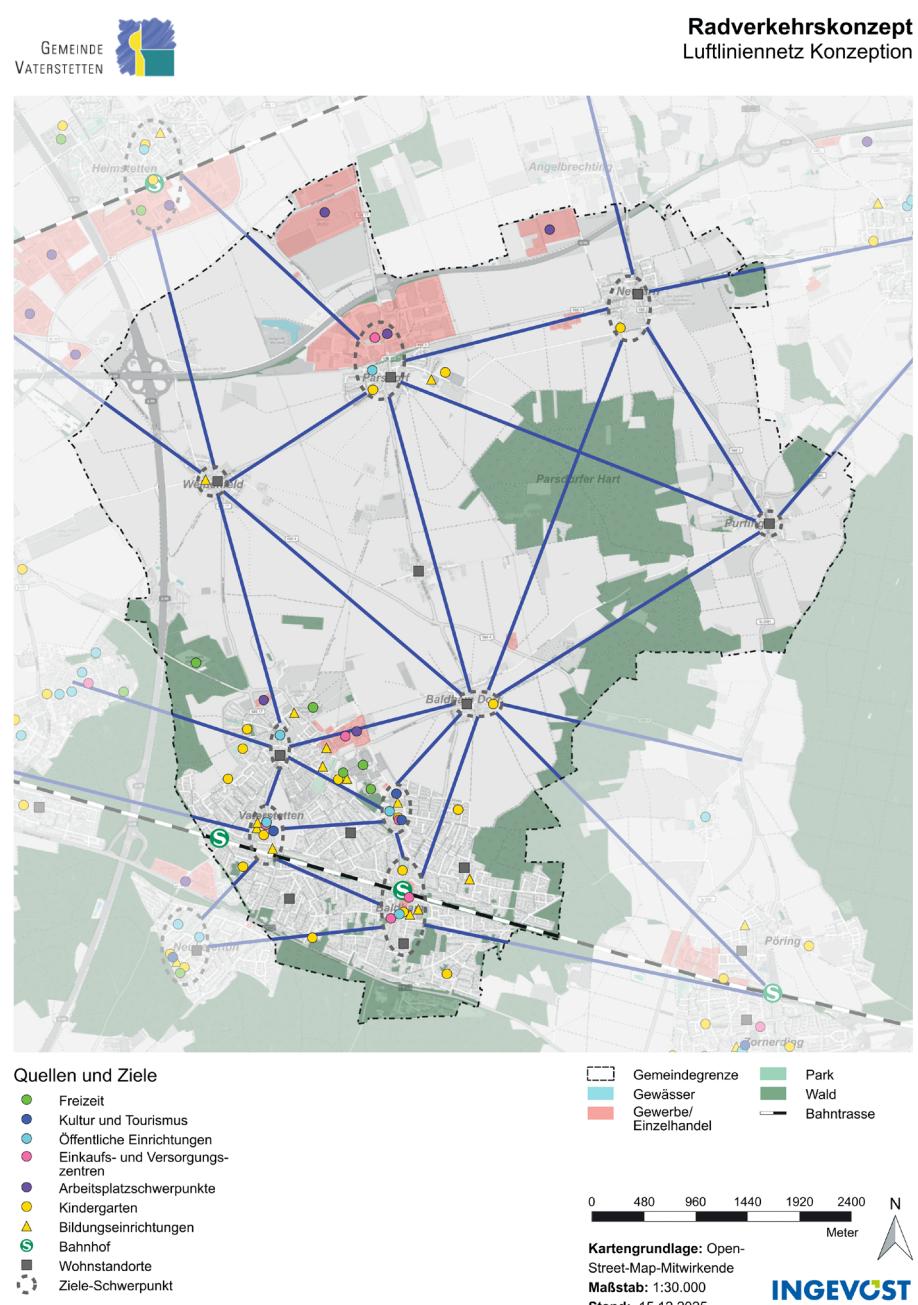
Kartengrundlage: Open-Street-Map-Mitwirkende
Maßstab: 1:30.000
Stand: 09.12.2025

INGEVOST
VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

6.2 Ermittlung Luftliniennetz

Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) wird im nächsten Schritt für das Radverkehrskonzept ein Luftliniennetz erstellt, das die wichtigsten Ziele in der Gemeinde Vaterstetten miteinander verbindet.

Das Luftliniennetz ist in der nachfolgenden Karte dargestellt.

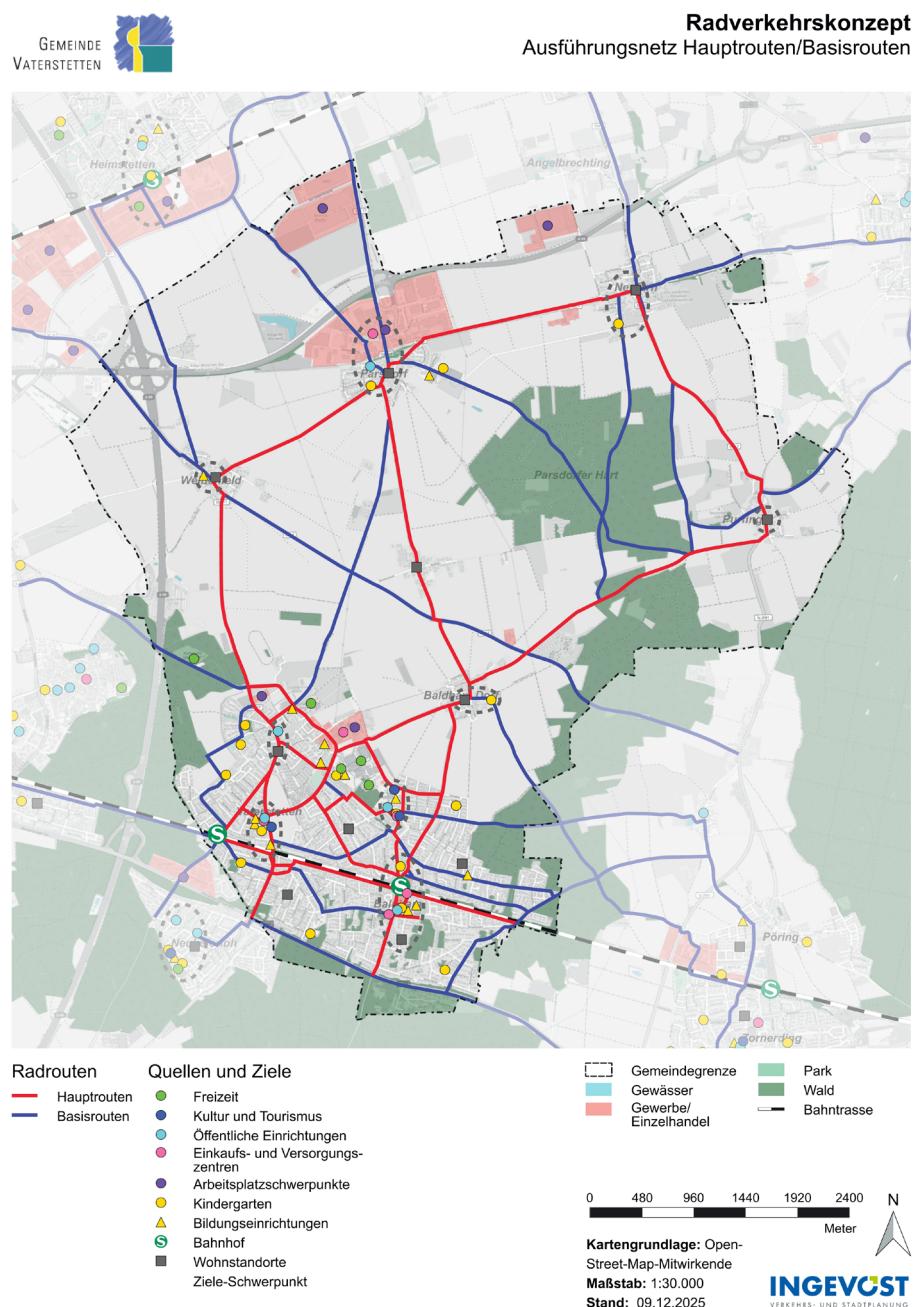


6.3 Ausführungsnetz

Das Wunschliniennetz zeigt die idealen und direkten Hauptverbindungen des Radverkehrs in der Gemeinde Vaterstetten. Es basiert auf den tatsächlichen Straßen- und Wegeverbindungen und veranschaulicht die wichtigsten Relationen zwischen zentralen Quell- und Zielpunkten. Der Fokus liegt dabei auf den übergeordneten Hauptrouten, die eine durchgängige und direkte Radverkehrsführung gewährleisten sollen.

Aufbauend darauf wurde das Ausführungsnetz entwickelt. Es berücksichtigt ebenfalls das bestehende Straßen- und Wegenetz und ergänzt das Hauptnetz um Basisrouten. Diese stellen eine flächendeckende Erschließung der Wohngebiete sowie eine Anbindung an die Hauptrouten sicher.

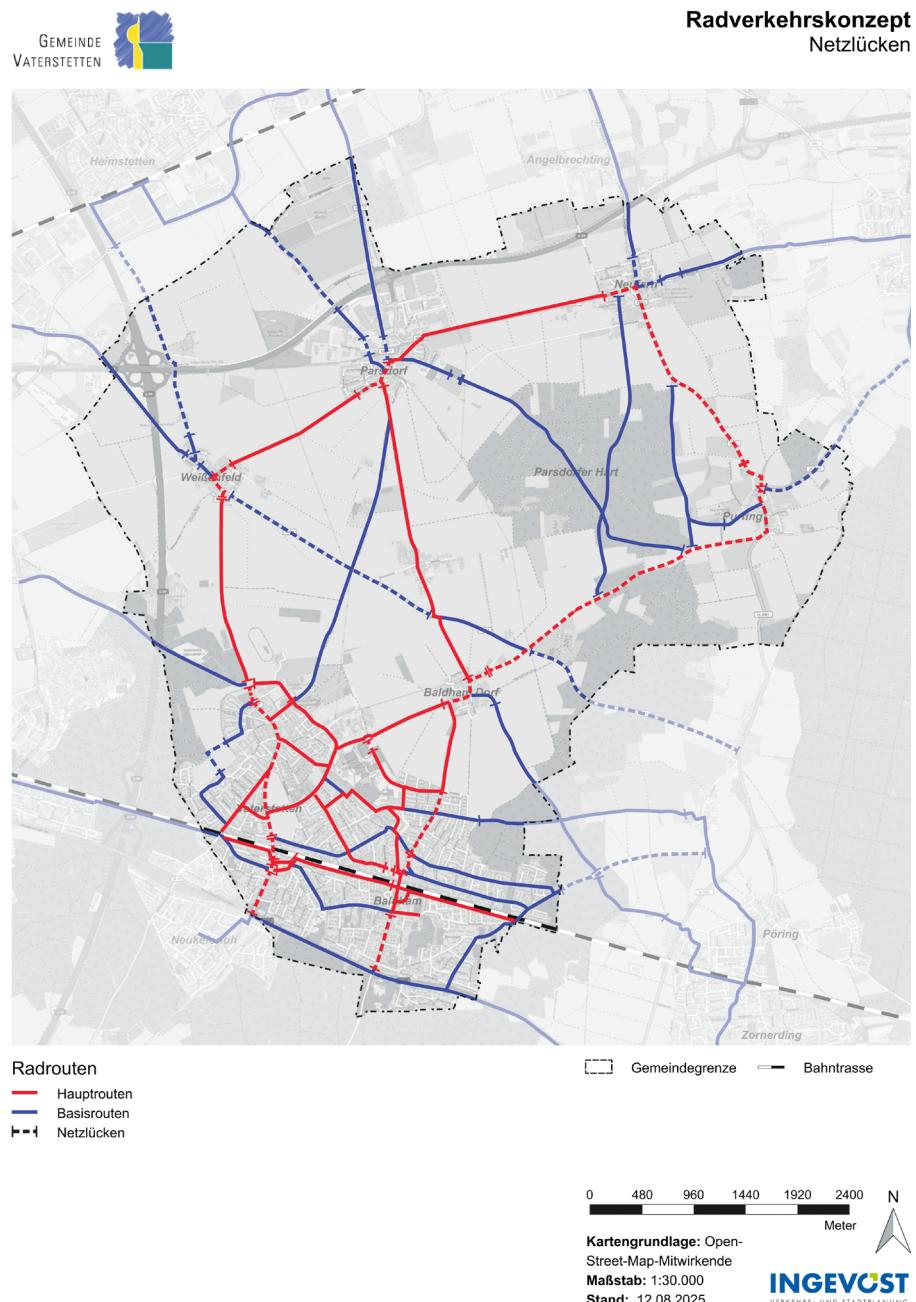
Das vollständige Ausführungsnetz, das aus Haupt- und Basisrouten besteht, ist in der nachfolgenden Karte dargestellt.



6.4 Netzlücken

Nach der Erstellung des Ausführungsnetzes wird die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur analysiert, um bestehende Netzlücken zu identifizieren. Als Netzlücken werden Abschnitte bezeichnet, in denen der Radverkehr nicht durchgängig, sicher oder komfortabel geführt wird. Diese können an Straßenverbindungen, Querungsstellen oder Übergängen zwischen unterschiedlichen Führungsformen auftreten.

Die Analyse der Netzlücken bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung und Vervollständigung des Radwegenetzes. So können durchgängige, sichere und attraktive Verbindungen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen im Gemeindegebiet gewährleistet werden.

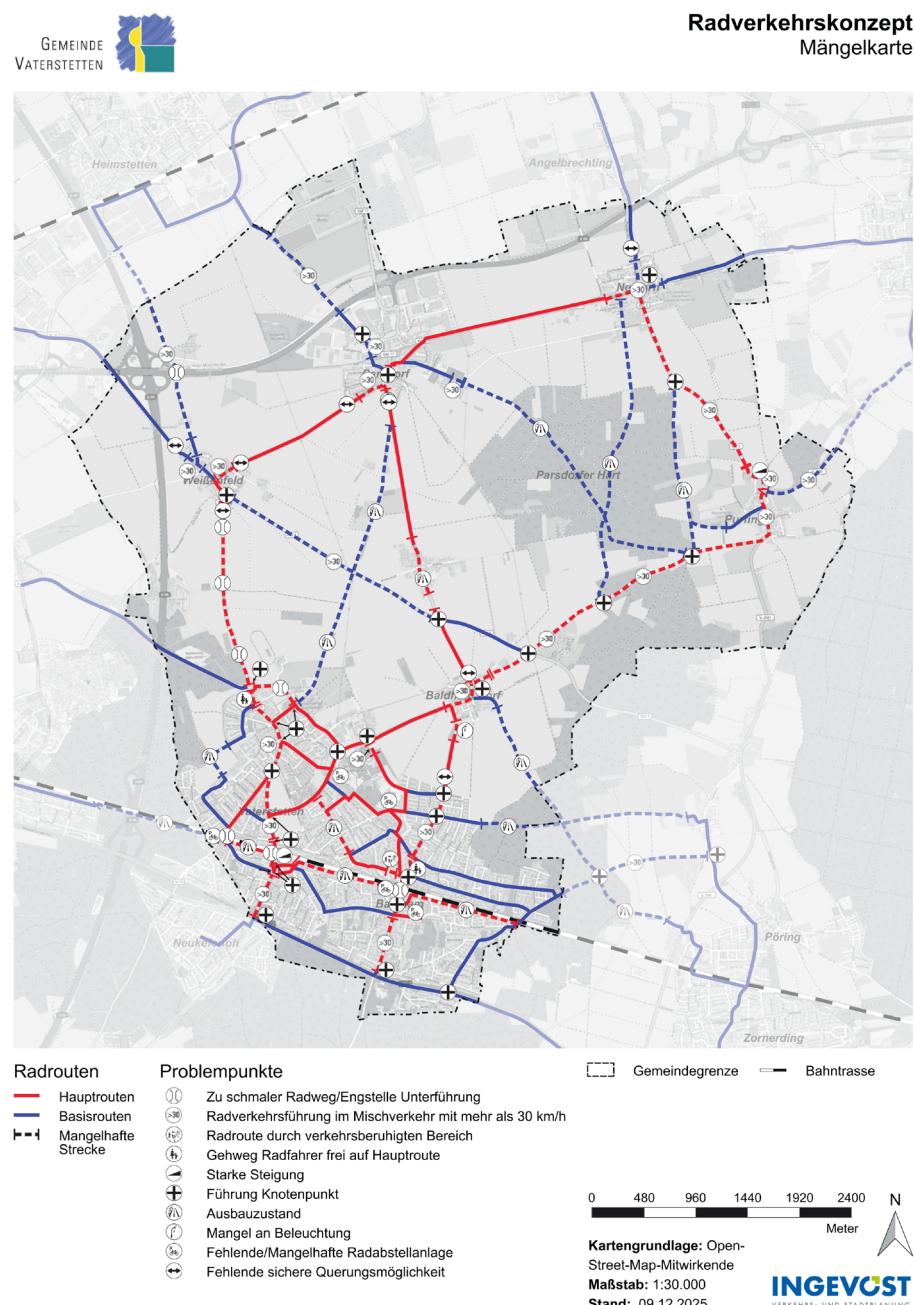


6.5 Mängelkarte

Die Analyse der Netzlücken zeigt, an welchen Stellen im Gemeindegebiet es Defizite in der Radverkehrs-führung gibt. Dazu zählen insbesondere fehlende Verbindungen, unsichere Querungsstellen und fehlende/mangelhafte Radabstellanlagen.

Auf Basis dieser Erkenntnisse können gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Netzqualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität des Radverkehrs in Vaterstetten entwickelt werden.

Die identifizierten Defizite sind in der nachfolgenden Mängelkarte dargestellt.



7 Maßnahmen

7.1 Übersicht der Maßnahmen

In diesem Kapitel werden den Handlungsfeldern konkrete und praxisnahe Maßnahmen zugeordnet. Diese basieren auf den umfangreichen Ergebnissen, Analysen und Grundlagen, die in den vorangegangenen Kapiteln des Berichts detailliert dargestellt wurden, einschließlich der Erkenntnisse aus der Netzkonzeption und den Empfehlungen des Lenkungskreises.

Das Ziel der Maßnahmen besteht darin, die Sicherheit, Attraktivität und Durchgängigkeit des Radverkehrs in der Gemeinde zu erhöhen und die Ziele des Radverkehrskonzeptes wirksam umzusetzen.

Die erarbeiteten Maßnahmenliste sowie die Maßnahmenkarte sind auf den nachfolgenden Seiten dargestellt. Die einzelnen Bestandteile der vier Säulen der Förderung des Radverkehrs bilden dabei die Handlungsfelder der Maßnahmen.

Vor der eigentlichen Baumaßnahme sind oftmals vorbereitende Untersuchungen und Maßnahmen (VM) notwendig. Diese VM werden in der Maßnahmentabelle geführt, und mit Priorisierung, Zeitrahmen, Kosten und Fördermöglichkeiten versehen.

Infrastruktur	Information	Service	Kommunikation
H10 – Ausbau eines hochwertigen Radverkehrsnetzes	H20 – Sichere Verkehrsführung des Alltagsradverkehrs	H30 – Errichtung von Servicestationen	H40 – Organisation von Veranstaltungen
H15 – Sichere Verkehrsführung an Knotenpunkten und Querungen	H21 – Gegenseitige Rücksichtnahme	H31 – Einführung Fahrradverleih, auch Lastenräder	H41 – Durchführen von Kampagnen
H18 – Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken	H22 – Verkehrssicherheit für Schulkinder	H32 – Ermöglichung Multimodalität	H42 – Öffentlichkeitsarbeit
H19 – Einheitliche Wegweisung Radverkehr			

Säule	HF	Nr.	Maßnahmecluster	Einzelmaßnahme(n)	Nr	Prio	QW	Art	Priorität	Fristigkeit	Kosten	Förder-möglichkeiten
						LK	Pkt	VM, BM, OM, HE, SM	*, **, ***	*, **, ***	bis ... €	
INF	H20 H21 H22	1	Information	Informationen zu Maßnahmen Informationen zum Erhöhen der gegenseitigen Rücksichtnahme Information zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen über Social Media, Presse und Webseite	M201 M211 M221	27	32	HE	***	*	5.000 €	Gde
IFS	H10 H15	2	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Möschener Straße/Dorfstraße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Möschener Straße/Dorfstraße Anpassung der Knotenpunkte entlang der Möschener Straße/Dorfstraße (sh. Stellungnahme)	M101 M151	20	12	VM	***	*	35.000 €	GVFG, ZUG, NKI, SuL
IFS	H10 H15	3	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Karl-Böhm-Straße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Karl-Böhm-Straße Anpassung der Knotenpunkte entlang der Karl-Böhm-Straße (sh. Stellungnahme)	M102 M152	15	8	VM	***	*	25.000 €	GVFG, ZUG, NKI, SuL
IFS	H10	4	Untersuchung der Radverkehrsführung in Engstellen und Unterführungen	Untersuchung der Radverkehrsführung in Engstellen und Unterführungen Unterführung S-Bahnhof Vaterstetten Unterführung S-Bahnhof Baldham (Westseite)	M149.1 M149.3 M149.4	12	11	VM	***	*	8.000 €	ZUG, NKI, SuL
KOM	H40 H41 H42	5	Kommunikation	Kampagnen und Veranstaltungen durchführen Verkehrsaufklärungen und Kampagnen bei Radfahrenden Kampagnen und Veranstaltungen für Schüler, Kampagne sicherer Rad-Schulweg durchführen	M401 M411 M421	10	26	HE	***	*	5.000 €	Gde
IFS	H10 H15 H17	6	Ortskern Neufarn - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Neufarn Anpassung des Knotenpunkts Münchener Straße/Purfinger Straße/Poinger Straße (Neufarn) Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Neufarn	M112 M156 M171.7	8	6	VM	***	*	15.000 €	GVFG, ZUG, NKI, SuL, SiBF
IFS	H10	7	Weitere Netzlücken schließen	Untersuchung der Radverkehrsführung im Starenweg Untersuchung der Radverkehrsführung in der Rosengasse Untersuchung der Radverkehrsführung zwischen Baldhamer Straße und Carl-Orff-Straße Untersuchung der Radverkehrsführung im Bürgerpark	M131.1-4	8	2	VM	***	**	5.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H15	8	Anpassung der außerörtlichen Knotenpunkte	Anpassung des Knotenpunkts EBE 2/Feldweg Anpassung der Knotenpunkte entlang der EBE 4 Anpassung der Knotenpunkte entlang der Purfinger/Parsdorfer Straße Anpassung der Knotenpunkte entlang der B 304 für den Radverkehr	M157 M158 M159 M164	8	2	VM	***	***	8.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10 H15 H17	9	Ortskern Parsdorf - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Parsdorf Untersuchung der Radverkehrsführung in der Heimstettener Straße (Parsdorf) Best Western Hotel Erb Untersuchung der Radverkehrsführung in der Gruber Straße (Parsdorf) Zwischen Einmündung Neufamer Straße und Kreuzung Heimstettener Straße Anpassung der Knotenpunkte im Ortskern Parsdorf Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Parsdorf	M109 M124.1 M128.1	7	3	VM	***	*	18.000 €	GVFG, ZUG, NKI, SuL, SiBF
IFS	H19	10	Verbesserung der Weisung für den Alltagsradverkehr	Verbesserung der Weisung für den Alltagsradverkehr	M191	6	9	HE	***	**	8.000 €	LK, Gde
IFS	H18	11	Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken	Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken	M181-188	6	4	BM	***	*	50.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10 H15 H17	12	Ortskern Weißenfeld - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Weißenfeld Anpassung des Knotenpunkts Vaterstettener Straße/Feldkirchner Straße (Weißenfeld) Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Weißenfeld	M108 M154 M171.2-4	6	0	VM	**	*	12.000 €	GVFG, ZUG, NKI, SuL, SiBF
IFS	H10	KM	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Purfinger Straße (Parsdorf)	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Purfinger Straße (Parsdorf)	M123	5	1	VM	**	*	5.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10	13	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Johann-Sebastian-Bach-Straße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Johann-Sebastian-Bach-Straße Anpassung der Knotenpunkte entlang der Johann-Sebastian-Bach-Straße	M103 M153	4	10	VM	**	*	8.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10 H15 H17	14	Ortskern Baldham Dorf - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Baldham Dorf Anpassung der Knotenpunkte im Ortskern Baldham Dorf Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Baldham Dorf	M110 M161 M171.1	3	1	VM	**	**	12.000 €	GVFG, ZUG, NKI, SuL, SiBF
IFS	H10	15	Verbesserung des Ausbauzustands der Fahrradstraße in der Beethovenstraße und Finkenstraße	Verbesserung des Ausbauzustands der Fahrradstraße in der Beethovenstraße und Finkenstraße	M124 M146	2	3	BM	**	**	15.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10 H15	16	Untersuchung der Radverkehrsführung im Bereich Baldhamer Straße/Verdistrasse/Vaterstettener Straße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Baldhamer Straße Untersuchung der Radverkehrsführung in der Verdistrasse Anpassung des Knotenpunkts Baldhamer Straße/Verdistrasse/Vaterstettener Straße	M104 M105 M160	2	2	VM	**	*	8.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10	17	Verbesserung des Ausbauzustands der Radwege auf Basisrouten	Verbesserung des Ausbauzustands des Radwegs auf Basisrouten	M148.2-8	1	3	BM	**	**	25.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H15	KM	Anpassung der Beschilderung am Kreisverkehr Vaterstettener Straße/Johann-Sebastian-Bach-Straße/Ottendorfer Straße	Untersuchung der Radverkehrsführung am Kreisverkehr Vaterstettener Straße/Johann-Sebastian-Bach-Straße/Ottendorfer Straße	M163	1	1	VM	**	*	5.000 €	Gde
SVC	H30 H31 H32	18	Erweiterung Serviceangebote für den Radverkehr	Errichtung weiterer Fahrradreparatur- und Servicestationen Aufbau Bike-Sharing-System mit E-Bikes und Lastenrädern Ausbau und Erweiterung von Mobilitätsstationen an den Bahnhöfen	M301 M311 M321	1	1	BM	**	**	20.000 €	SuL, LK, Gde
IFS	H10	19	Ortskern Purfling - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Purfling	M111	1	0	VM	*	*	5.000 €	GVFG, ZUG, NKI, SuL, SiBF
IFS	H10	20	Untersuchung der überörtlichen Radverkehrsverbindungen entlang der Straßen	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Weißenfelder Straße in Richtung Feldkirchen Untersuchung der Radverkehrsführung in der Anzinger Straße (Purfling) Untersuchung der Radverkehrsführung in der Gruber Straße (Parsdorf) Ab Heimstettener Straße Engstelle Unterführung A 94	M122 M126 M128.2 M149.5	1	0	VM	*	*	5.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10	KM	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Finkenstraße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Finkenstraße	M106	0	0	VM	*	*	3.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10	21	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Carl-Orff-Straße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Carl-Orff-Straße	M107	0	0	VM	*	*	3.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10	22	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Johann-Strauß-Straße	Fahrradstraße besser gestalten	M141	0	0	VM	**	*	2.500 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10	23	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Parsdorfer Straße/Purfinger Straße (zwischen Purfling und Baldham Dorf)	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Parsdorfer Straße/Purfinger Straße (zwischen Purfling und Baldham Dorf)	M113	0	0	VM	*	*	5.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10	24	Untersuchung der Radverkehrsführung in der EBE2 - Purfinger Straße/Neufamer Straße (zwischen Purfling und Neufarn)	Untersuchung der Radverkehrsführung in der EBE2 - Purfinger Straße/Neufamer Straße (zwischen Purfling und Neufarn)	M114	0	0	VM	*	*	5.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10	25	Untersuchung der Radverkehrsführung entlang der EBE 4	Untersuchung der Radverkehrsführung entlang der EBE 4	M121	0	0	VM	*	*	3.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10	26	Untersuchung der Radverkehrsführung in Richtung Heimstetten	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Heimstettener Straße (Parsdorf) Untersuchung der Radverkehrsführung in Richtung Heimstetten (Feldweg)	M124.2-3 M125	0	0	VM	*	*	3.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10	KM	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Poinger Straße (Neufarn)	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Poinger Straße (Neufarn)	M127	0	0	VM	*	*	3.000 €	ZUG, NKI, SuL
IFS	H10	27	Verbesserung des Ausbauzustands der Radwege entlang der Bahntrasse	Verbesserung des Ausbauzustands des Radwegs zwischen S-Bahnhof Vaterstetten und Lillenstraße (Bahnweg) Verbesserung des Ausbauzustands des Radwegs zwischen Heinrich-Laberer-Ring und S-Bahnhof Baldham (Bahnweg) Ausbau des Radwegs zwischen dem S-Bahnhof Baldham und der Brunnenstraße (Bahnweg) Abzweig auf den Bahnweg (Brunnenstraße) Abzweig auf den Bahnweg (Bahnweg)	M142 M143 M144 M148.1 M149.2	0	0	BM	*	***	50.000 €	ZUG, NKI, SuL, Gde
IFS	H10	KM	Verbesserung des Ausbauzustands des Radwegs in der Parsdorfer Straße (Hergolding)	Verbesserung des Ausbauzustands des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der Westseite der Parsdorfer Straße (Hergolding)	M147	0	0	BM	*	**	20.000 €	Gde
IFS	H15	KM	Anpassung des Knotenpunkts Brunnenstraße/Gartenstraße (Baldham)	Anpassung des Knotenpunkts Brunnenstraße/Gartenstraße (Baldham)	M162	0	0	VM	*	*	2.000 €	ZUG, NKI, SuL

Legende

Stellungnahme
 Kleinmaßnahme

Art	VM	Vorbereitende Maßnahme
	BM	Baumaßnahme
	OM	Ordnungsmaßnahme
	HE	Handlungsempfehlung
	SM	Sonstige Maßnahme

Priorität	•	niedrig
	..	mittel
	...	hoch

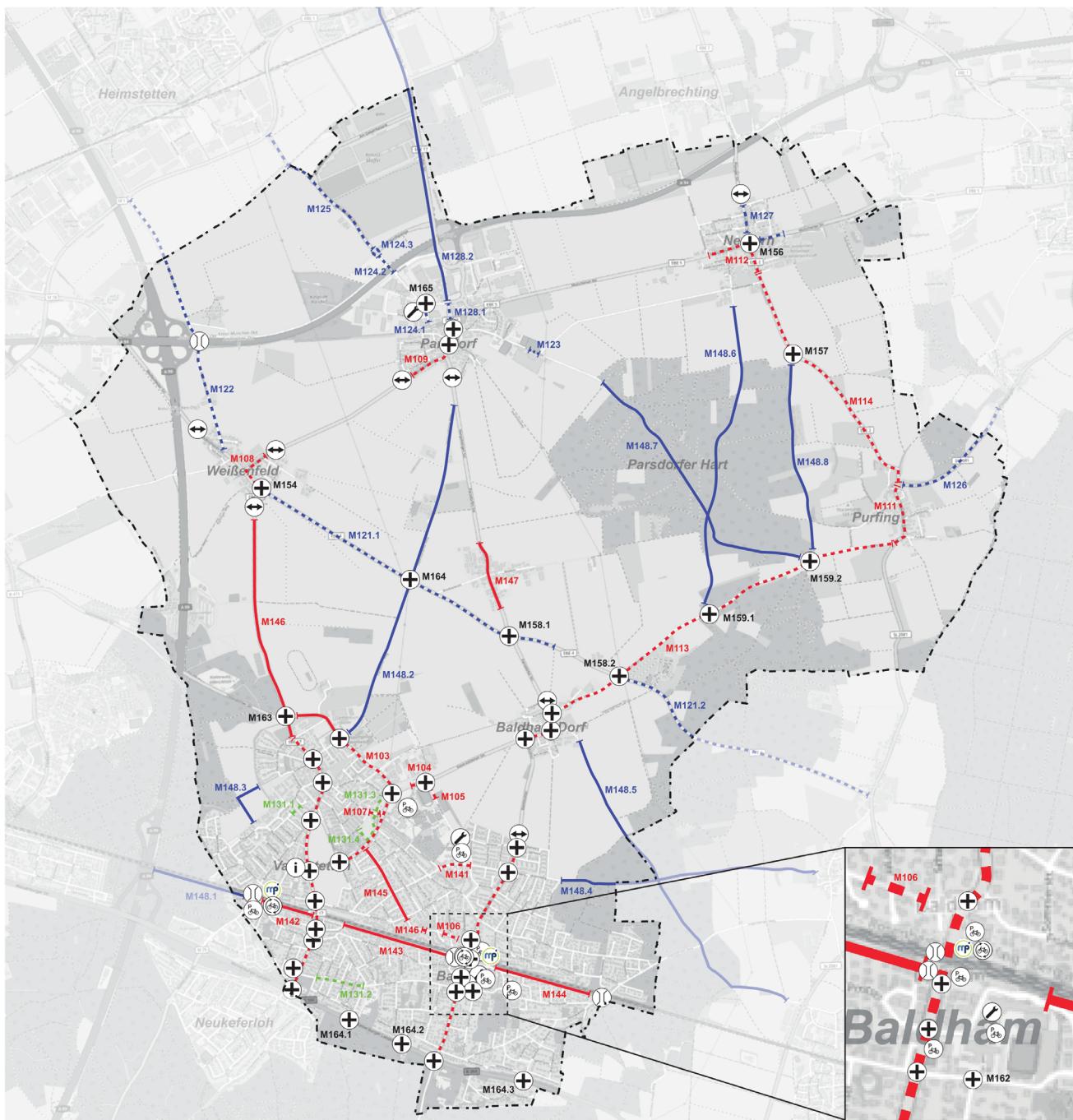
Fristigkeit	•	kurzfristig
	..	mittelfristig
	...	langfristig

Fördermittel	SIBF	Städtebauförderung
	SiL	Förderprogramm Stadt und Land
	GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
	NKI	Nationale Klimaschutzinitiative
	BALM	Bundesamt für Logistik und Mobilität
	ZUG	Projekträger Zukunft-Umwelt-Gesellschaft
	Gde	Gemeinde
	LK	Landkreis



Radverkehrskonzept

Maßnahmenkarte



Maßnahmen

- H10 - Ausbau eines hochwertigen Radverkehrsnetzes
- P10 - Netzlücken Hauptrouten schließen
- P12 - Netzlücken Basisrouten schließen
- P13 - Weitere Netzlücken schließen
- P14 - Vorhandene Radwege komfortabel gestalten
- Hauptrouten
- Basisrouten
- (○) Engstellen und Unterführungen
- H15 - Sichere Führung an Knotenpunkten und Querungsstellen
- P15 - Anpassung der Knotenpunkten
- P17 - Sichere Querungsmöglichkeiten ermöglichen
- H18 - Förderung qualitativer Abstellanlagen
- H19 - Einheitliche Wegweisung Radverkehr

□ Gemeindegrenze — Bahntrasse

● Information und Kommunikation

M301 - Servicestationen errichten

M311 - Bike-Sharing-System aufbauen

M321 - Mobilitätsstationen ausbauen

* Zugehörige Maßnahmen und Handlungsfelder sind in der Maßnahmenliste im Anhang aufgeführt.

0 480 960 1440 1920 2400
N
Meter

Kartengrundlage: Open-Street-Map-Mitwirkende

Maßstab: 1:30.000

Stand: 05.11.2025

INGEVOST
VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

Kostenrahmen

Die einzelnen Maßnahmen haben kostenabhängige Beträge, die letztlich abhängig von der konkreten Maßnahme sind. Deshalb ist der Kostenrahmen als Kosten „bis in Höhe von“ zu lesen.

Beispiel:

Informationsmaßnahmen: Kosten möglich nur für Druckmaterialien; je Maßnahme unterschiedlich.

Kommunikation / Veranstaltungen: Organisation von Veranstaltungen bis ca. 5.000 € möglich.

Förderebenen

Für die Förderung des Radverkehrs sind unterschiedliche Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene verfügbar.

Je nach Maßnahme können diese in den jeweiligen Fördertopfen beantragt werden. Für die Gestaltung der Radverkehrsführung in den Ortskernen könnten im Rahmen auch von weiteren Maßnahmen für den Fußverkehr oder die Verminderung der Durchfahrtsgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs Fördermittel der Städtebauförderung in Anspruch genommen werden. Diese greifen subsidiär, nur wenn andere Fördermöglichkeiten nicht beansprucht werden können.

Bei der Beantragung von Fördermitteln empfiehlt es sich, die einzelnen vorbereitenden Maßnahmen zu bündeln und gemeinsam zu beantragen, insbesondere bei Anträgen für Verkehrsführungen an Radhauptrouten, Knotenpunkten und Maßnahmen zur Verbesserung des Ausbauzustandes von Radwegen. Bei der Beantragung von Fördermitteln für die Errichtung und Erweiterung von Abstellanlagen können zusätzlich Service- und Reparaturstationen und ggf. weitere Servicemöglichkeiten mit beantragt werden.

Die genaue Förderhöhe hängt von der jeweiligen Maßnahme, dem Förderprogramm und dem Verwendungszweck ab. Eine detaillierte Kalkulation erfolgt im Kontext der Antragstellung.

Kosten-Nutzen-Betrachtung

Die Maßnahmentabelle bildet die Grundlage der Kosten-Nutzen-Betrachtung. Durch Priorisierung, zeitliche Einschätzung, Kostenrahmen und Fördermöglichkeiten werden Aufwand, Kosten und Förderpotenziale systematisch gegenübergestellt.

Kostenkomponenten:

Die Kostenkomponenten entsprechen der Auflistung des Kostenrahmens für die einzelnen Maßnahmen.

- Vorbereitende Maßnahmen (VM): Voruntersuchungen, Planungen, Umweltprüfungen und Bürgerbeteiligung
- Investitionskosten: Bau- oder Ausbaukosten für Radwege, Radbrücken, Knotenpunkte, Brücken, Beleuchtung, Markierung und Beschilderung
- Baumaßnahmen: Baumaßnahmen, Wartung, Reinigung, Instandhaltung der Infrastruktur
- Handlungsempfehlungen: Information und Kommunikationskampagnen, Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen zur Förderung des Radverkehrs
- Sonstige Maßnahmen: weitere Maßnahmen

Nutzenkomponenten im Radverkehr

Die Nutzenkomponenten ergeben sich aus den von der Gemeinde festgelegten Zielen zur Förderung des Radverkehrs. Diese sind in Handlungsfelder auf die vier Säulen der Radverkehrsförderung gem. AGFK aufgeteilt. Bei der Nutzenbetrachtung können die nachfolgenden, dem gesamtgesellschaftlichen und politischen Wandel unterliegenden Themen herangezogen werden:

- Sicherheit und Qualität der Infrastruktur: Bessere Radwegeführung, sichere Knotenpunkte, breitere Abstellanlagen reduzieren Unfallrisiken und erhöhen die Nutzungsbereitschaft
- Gesundheit und Umwelt: Mehr Radnutzung reduziert Lärmemissionen, Luftverschmutzung und stärkt die körperliche Aktivität der Bevölkerung
- Klima- und Ressourceneffizienz: Weniger motorisierter Verkehr bedeutet weniger CO2-Emissionen und geringeren Energieverbrauch
- Wirtschaftliche Auswirkungen: Bessere Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten, Arbeit und Bildung steigert lokale Wertschöpfung; durch eine attraktive Infrastruktur sinkt der Verdrängungsdruck durch den Autoverkehr
- Lebensqualität und Stadtbild: Langfristig steigert eine fahrradfreundliche Infrastruktur die Aufenthaltsqualität, stärkt den Einzelhandel und fördert soziale Teilhabe

Eine Kosten-Nutzen-Betrachtung im Radverkehr berücksichtigt sowohl die direkten Kosten (Investitionen in Infrastruktur, Unterhalt, Betrieb) als auch die direkten und indirekten Nutzen (gesparte Verkehrskosten, Gesundheitseffekte, weniger Staus, geringere Umweltbelastung, Verkehrs- und Lärmschutz). Allgemein führt der Radverkehr oft zu niedrigeren individuellen Ausgaben und höheren gesellschaftlichen Vorteilen, insbesondere durch bessere Gesundheit, weniger Unfälle im Verhältnis zu Autos bei sicher gestalteten Strecken, und eine effizientere Nutzung von Raum in Städten. Hinzu kommen Aspekte der Sicherheits- und Barrierefreiheit, Akzeptanz der Nutzer und langfristige Wartungskosten der Radwege.

7.2 Priorisierung der Maßnahmen

In der dritten Sitzung des Lenkungskreises am 25.09.2025 erfolgte die Überprüfung und Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Im Anschluss wurden Einzelmaßnahmen mit räumlicher Nähe oder thematischer Verknüpfung zu Maßnahmenclustern zusammengefasst. So wurde eine gezielte und effiziente Umsetzung gewährleistet.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Top-12 priorisierten Maßnahmencluster. Zusätzlich zu den in der Tabelle dargestellten Maßnahmenclustern wurden detaillierte Maßnahmenblätter erstellt, die als separates Dokument im Maßnahmenkatalog enthalten sind.

Nr.	Maßnahmencluster	Einzelmaßnahme(n)	Nr	Prio	QW
1	Information	Informationen zu Maßnahmen Informationen zum Erhöhen der gegenseitigen Rücksichtnahme Information zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen über Social Media, Presse und Webseite	M201 M211 M221	27	32
2	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Möschenfelder Straße/Dorfstraße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Möschenfelder Straße/Dorfstraße Anpassung der Knotenpunkte entlang der Möschenfelder Straße/Dorfstraße (sh. Stellungnahme)	M101 M151	20	12
3	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Karl-Böhm-Straße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Karl-Böhm-Straße Anpassung der Knotenpunkte entlang der Karl-Böhm-Straße (sh. Stellungnahme)	M102 M152	15	8
4	Untersuchung der Radverkehrsführung in Engstellen und Unterführungen	Brücke südlich des S-Bahnhofs Baldham Unterführung S-Bahnhof Vaterstetten Unterführung S-Bahnhof Baldham (Westseite)	M149.1 M149.3 M149.4	12	11
5	Kommunikation	Kampagnen und Veranstaltungen durchführen Verkehrsaufklärungen und Kampagnen bei Radfahrern Kampagnen und Veranstaltungen für Schüler, Kampagne sicherer Rad-Schulweg durchführen	M401 M411 M421	10	26
6	Ortskern Neufarn - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Neufarn Anpassung des Knotenpunkts Münchener Straße/Purfinger Straße/Poinger Straße (Neufarn) Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Neufarn	M112 M156 M171.7	8	6
7	Weitere Netzlücken schließen	Untersuchung der Radverkehrsführung im Starenweg Untersuchung der Radverkehrsführung in der Rosengasse Untersuchung der Radverkehrsführung zwischen Baldhamer Straße und Carl-Orff-Straße Untersuchung der Radverkehrsführung im Bürgerpark	M131.1-4	8	2
8	Anpassung der außerörtlichen Knotenpunkte	Anpassung des Knotenpunkts EBE 2/Feldweg Anpassung der Knotenpunkte entlang der EBE 4 Anpassung der Knotenpunkte entlang der Purfinger/Parsdorfer Straße Anpassung der Knotenpunkte entlang der B 304 für den Radverkehr	M157 M158 M159 M164	8	2
9	Ortskern Parsdorf - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Parsdorf Untersuchung der Radverkehrsführung in der Heimstettener Straße (Parsdorf) Best Western Hotel Erb Untersuchung der Radverkehrsführung in der Gruber Straße (Parsdorf) Zwischen Einmündung Neufarner Straße und Kreuzung Heimstettener Straße Anpassung der Knotenpunkte im Ortskern Parsdorf Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Parsdorf	M109 M124.1 M128.1 M155 M171.5-6	7	3
10	Verbesserung der Wegweisung für den Alltagsradverkehr	Verbesserung der Wegweisung für den Alltagsradverkehr	M191	6	9
11	Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken am S-Bahnhof Baldham	Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken	M181-188	6	4
12	Ortskern Weißenfeld - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Weißenfeld Anpassung des Knotenpunkts Vaterstettener Straße/Feldkirchener Straße (Weißenfeld) Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Weißenfeld	M108 M154 M171.2-4	6	0

7.3 Quick-Wins

Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgte durch den Lenkungskreis. Die Maßnahmentabelle ist sortiert nach der vom Lenkungskreis durchgeführten Priorisierung.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Top-12 priorisierten Quick-Wins. Dort ist die zeitliche Einschätzung der Maßnahmen durch den Lenkungskreis abgebildet, welche in einem Umsetzungshorizont von bis zu 24 Monaten möglich sind.

Bei Maßnahmen, die eine umfangreiche Abstimmung mit anderen Akteuren wie dem Staatlichen Bauamt Rosenheim oder dem Landratsamt Ebersberg erfordern, kann die Umsetzung jedoch auch über diesen Zeitraum hinausgehen.

Diese Quick-Wins stellen eine gute Übersicht für die nächsten Handlungsschritte der Gemeinde Vaterstetten dar.

Nr.	Maßnahmeccluster	Einzelmaßnahme(n)	Nr	QW	Prio
1	Information	Informationen zu Maßnahmen Informationen zum Erhöhen der gegenseitigen Rücksichtnahme Information zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen über Social Media, Presse und Webseite	M201 M211 M221	32	27
2	Kommunikation	Kampagnen und Veranstaltungen durchführen Verkehrsaufklärungen und Kampagnen bei Radfahrern Kampagnen und Veranstaltungen für Schüler, Kampagne sicherer Rad-Schulweg durchführen	M401 M411 M421	26	10
3	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Möschenfelder Straße/Dorfstraße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Möschenfelder Straße/Dorfstraße Anpassung der Knotenpunkte entlang der Möschenfelder Straße/Dorfstraße	M101 M151	12	20
4	Untersuchung der Radverkehrsführung in Engstellen und Unterführungen	Untersuchung der Radverkehrsführung in Engstellen und Unterführungen	M149	11	12
5	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Johann-Sebastian-Bach-Straße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Johann-Sebastian-Bach-Straße Anpassung der Knotenpunkte entlang der Johann-Sebastian-Bach-Straße	M103 M153	10	4
6	Verbesserung der Wegweisung für den Alltagsradverkehr	Verbesserung der Wegweisung für den Alltagsradverkehr	M191	9	6
7	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Karl-Böhm-Straße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Karl-Böhm-Straße Anpassung der Knotenpunkte entlang der Karl-Böhm-Straße	M102 M152	8	15
8	Ortskern Neufarn - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Neufarn Anpassung des Knotenpunkts Münchener Straße/Purfinger Straße/Poinger Straße (Neufarn) Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Neufarn	M112 M156 M171.7	6	8
9	Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken am S-Bahnhof Baldham	Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken am S-Bahnhof Baldham	M185	4	6
10	Ortskern Parsdorf - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Parsdorf Untersuchung der Radverkehrsführung in der Heimstettener Straße (Parsdorf) Best Western Hotel Erb Untersuchung der Radverkehrsführung in der Gruber Straße (Parsdorf) Zwischen Einmündung Neufarner Straße und Kreuzung Heimstettener Straße Anpassung der Knotenpunkte im Ortskern Parsdorf Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Parsdorf	M109 M124.1 M128.1 M155 M171.5-6	3	7
11	Verbesserung des Ausbauzustands der Fahrradstraße in der Beethovenstraße und Finkenstraße	Verbesserung des Ausbauzustands der Fahrradstraße in der Beethovenstraße Verbesserung des Ausbauzustands des Radwegs in der Finkenstraße	M145 M146	3	2
12	Verbesserung des Ausbauzustands der Radwege auf Basisrouten	Verbesserung des Ausbauzustands des Radwegs auf Basisrouten	M148.2-8	3	1

7.4 Evaluation der Maßnahmen

Die Evaluation der umgesetzten Maßnahmen ist ein wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzepts. Sie dient der kontinuierlichen Qualitätssicherung sowie der Erfolgskontrolle. Ziel der Maßnahmen-evaluation ist die Überprüfung der Wirksamkeit der umgesetzten Projekte und die Gewinnung von Erkenntnissen für zukünftige Planungen.

Im Fokus stehen dabei folgende Aspekte:

- **Wirksamkeit:**
Überprüfung, ob die Maßnahme die angestrebten Ziele, wie Verbesserung der Verkehrssicherheit, Steigerung der Radverkehrsanteile oder Erhöhung der Attraktivität, erreicht hat.
- **Nutzungsintensität:**
Erfassung der tatsächlichen Nutzung und Akzeptanz durch die Bevölkerung, z. B. durch Zählungen oder Befragungen.
- **Wirkung auf das Gesamtnetz:**
Bewertung, inwieweit die Maßnahme zur Schließung von Netzlücken oder zur Verbesserung der Durchgängigkeit beigetragen hat.
- **Kosten-Nutzen-Verhältnis:**
Einschätzung der Wirtschaftlichkeit und der Effizienz der eingesetzten Mittel.

Für eine systematische Evaluation ist eine regelmäßige Datenerhebung erforderlich, beispielsweise durch Radverkehrszählungen, Unfallanalysen oder Online-Beteiligungen. Die Ergebnisse werden dokumentiert und in zukünftige Planungsprozesse einfließen, um eine stetige Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes sicherzustellen.

Langfristig ermöglicht die Maßnahmenevaluation eine transparente Erfolgskontrolle und stärkt die Akzeptanz des Radverkehrskonzepts bei Bürgerinnen und Bürgern sowie politischen Entscheidungsträgern.

8 Zusammenfassung und Fazit

Radverkehr in der Gemeinde Vaterstetten

Die Gemeinde Vaterstetten ist eine suburbane Siedlung mit sieben Ortsteilen und eng in das regionale Siedlungs- und Verkehrsgefüge eingebunden. Die weitgehend ebene Topografie des Gemeindegebiets bietet sehr günstige Voraussetzungen für den Radverkehr und unterstützt die Entwicklung einer sicheren, komfortablen und alltagstauglichen Radverkehrsinfrastruktur.

Das Straßennetz der Gemeinde ist klar strukturiert und gewährleistet eine gute Erreichbarkeit. Gleichzeitig kann es dazu beitragen, den großräumigen Durchgangsverkehr innerhalb des Gemeindegebiets gering zu halten. Im Ortskern stellen die Möschendorfer Straße/Dorfstraße sowie die Karl-Böhm-Straße zentrale Nord-Süd-Achsen dar, die insbesondere über die Bahntrasse hinweg eine wichtige Verbindungsfunction übernehmen.

In Wohngebieten tragen flächendeckende Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs bei. Allerdings beeinträchtigt die angespannte Parkraumsituation in einigen Bereichen die positiven Effekte.

Zwischen den Ortsteilen bestehen überwiegend geeignete Radverkehrsführungen. Diese verlaufen entlang strassenbegleitender, baulich getrennter Radwege. Diese enden jedoch häufig an den Ortseingängen, da die Straßenquerschnitte innerhalb der Ortslagen keine separate Radverkehrsleitung zu lassen. Dadurch sind Radfahrende im Mischverkehr mit teilweise erheblichen Geschwindigkeitsunterschieden konfrontiert, was aus Sicherheitsaspekten kritisch zu bewerten ist.

Die beiden bestehenden Fahrradstraßen leisten einen Beitrag zu einer sicheren und komfortablen Radverkehrsleitung, entsprechen jedoch derzeit nicht den aktuellen Ausbaustandards der AGFK Bayern.

Eine signifikante Barriere für den Radverkehr stellt die Bahntrasse im Ortskern dar, die lediglich an vier Stellen gequert werden kann. An diesen Querungen treten häufig Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern auf.

Die Feldwege im Gemeindegebiet bieten zusätzliche Möglichkeiten für sicherere oder direktere Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen sowie zu den angrenzenden Nachbarkommunen.

Die gute überörtliche Vernetzung mit benachbarten Gemeinden ist positiv zu bewerten, wobei die Radverkehrsleitung auf einigen dieser Verbindungen Verbesserungswürdig ist.

Der Ortskern ist von den beiden S-Bahnhöfen aus innerhalb von etwa zehn Minuten mit dem Fahrrad erreichbar, was eine alltagsgerechte Nutzung deutlich erleichtert. Auch einige der außerhalb liegenden Ortsteile können innerhalb von rund zehn Minuten von den S-Bahnhöfen in den Nachbarkommunen erreicht werden.

Das Fehlen geeigneter und durchgängiger Radverkehrsleitungen in den Ortskernen stellt jedoch eine wesentliche Schwäche für den Alltagsradverkehr dar. Eine Verbesserung der Infrastruktur kann die Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs erheblich steigern und langfristig zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils beitragen.

Darüber hinaus verfügt die Gemeinde über größere Fahrradabstellanlagen an wichtigen Standorten wie Schulen und Bahnhöfen. Diese erfüllen jedoch teilweise nicht die Anforderungen moderner Fahrradabstellanlagen, und das Angebot ist stellenweise nicht ausreichend.

Ergänzende Service- und Informationsangebote bestehen bereits, könnten jedoch weiter ausgebaut werden. Informations- und Kommunikationskampagnen können zudem zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Akzeptanz geplanter Maßnahmen beitragen.

Ziele, Leitlinien und Handlungsfelder des Radverkehrskonzeptes

Auf Basis der durchgeführten Bestandsaufnahme sowie der vorgenommenen SWOT-Analyse wurden für den Radverkehr in Vaterstetten folgende Leitlinien definiert und daraus Ziele abgeleitet.

Z1: Radverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil einer zukunftsfähigen und umweltfreundlichen Mobilität in der Gemeinde Vaterstetten, der die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger erhöht.

L1: Erhöhung des Modal-Split-Anteils im Radverkehr

Z2: Die Sicherheit für den Radverkehr ist insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

L2: Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme und eines gemeinsamen Verständnisses für alle Verkehrsteilnehmer

Z3: Der Radverkehr ist für den Alltag sowie für die Verbindungen zwischen den Ortsteilen und Nachbarkommunen zu stärken.

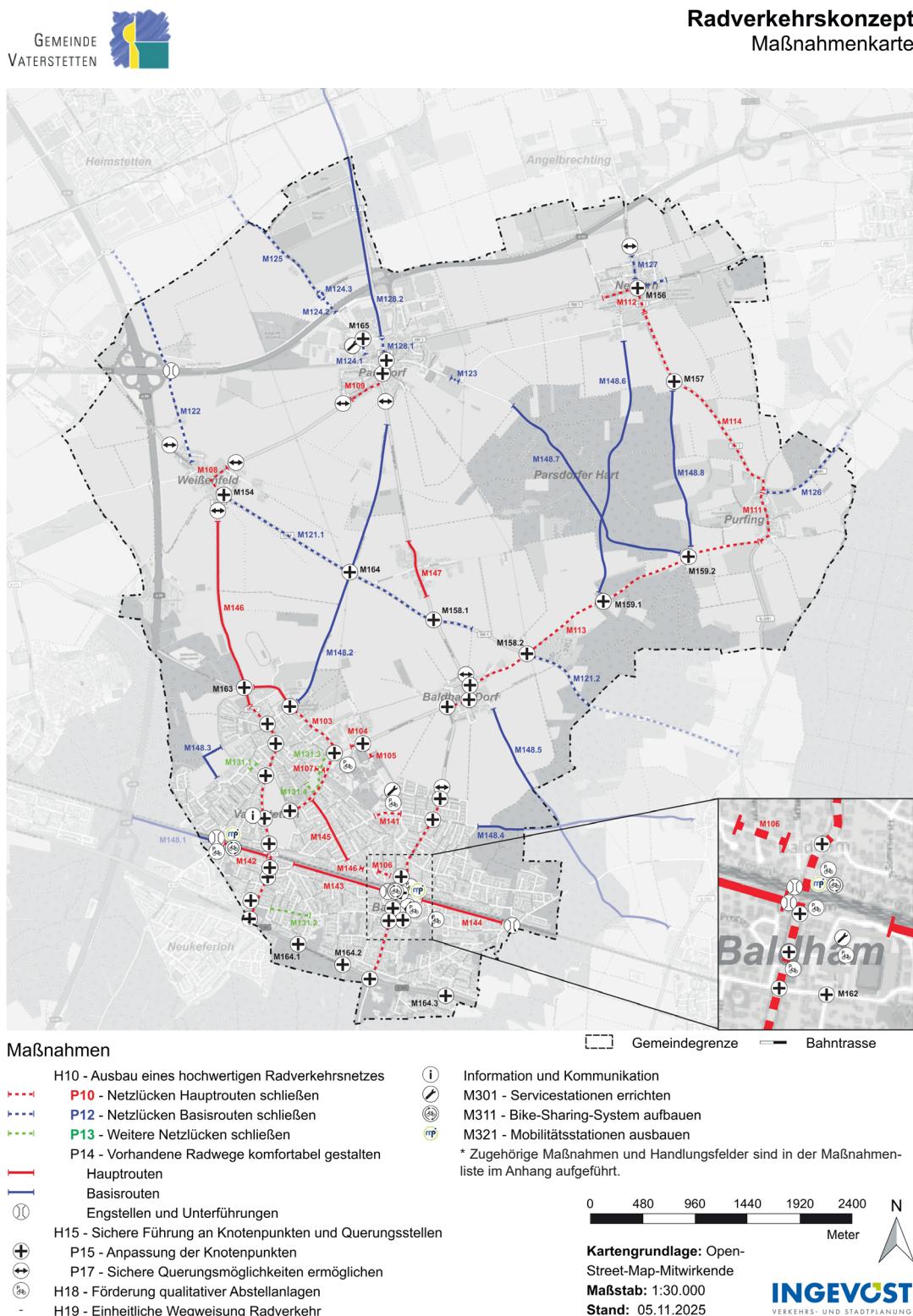
L3: Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur

- Bestandsinfrastruktur erhalten und verbessern
- Hauptrouten verbessern, um schnellere Verbindungswege zu schaffen
- Netzlücken zur Erhöhung der Sicherheit priorisieren
- Mehr Raum für Radfahrende schaffen
- Priorisierung und Finanzierbarkeit der Maßnahmen berücksichtigen

Mangelhafte Stellen im Radverkehrsnetz

Der Vergleich mit der gegenwärtig vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur und dem Wunschliniennetz ermöglicht die Ableitung der Netzlücken.

Zusätzlich wurden Defizitstellen im Gemeindegebiet erfasst, wie beispielsweise unsichere Querungsstellen oder unklare Führungen an Knotenpunkten. Diese Erkenntnisse bilden die Grundlage für die Entwicklung gezielter Maßnahmen, die darauf abzielen, ein durchgängiges, sicheres und attraktives Radverkehrsnetz in der Gemeinde Vaterstetten zu schaffen.



Maßnahmen

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Analysen, Ergebnisse und Grundlagen bilden die Basis für die Entwicklung der Maßnahmen. Die wesentlichen Erkenntnisse ergeben sich aus der Bestandsanalyse, der Netzkonzeption sowie den Diskussionen im Lenkungskreis.

Ziel der Maßnahmen ist es, die Sicherheit, Attraktivität und Durchgängigkeit des Radverkehrs in der Gemeinde Vaterstetten nachhaltig zu verbessern und damit die im Mobilitätskonzept definierten Zielsetzungen effektiv umzusetzen.

Nach der Priorisierung der Einzelmaßnahmen im Lenkungskreis erfolgte eine thematische Zusammenfassung zu Maßnahmenclustern, um Synergien zu nutzen und eine effiziente Umsetzung zu ermöglichen. Daraus resultieren die Top-12 priorisierten Maßnahmencluster sowie die Quick-Wins, also kurzfristig (ca. 24 Monate) realisierbare Maßnahmen mit direktem Nutzen für den Radverkehr.

Priorisierte Maßnahmencluster Top-12

Nr.	Maßnahmencluster	Einzelmaßnahme(n)	Nr	Prio	QW
1	Information	Informationen zu Maßnahmen Informationen zum Erhöhen der gegenseitigen Rücksichtnahme Information zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen über Social Media, Presse und Webseite	M201 M211 M221	27	32
2	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Möschenfelder Straße/Dorfstraße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Möschenfelder Straße/Dorfstraße Anpassung der Knotenpunkte entlang der Möschenfelder Straße/Dorfstraße (sh. Stellungnahme)	M101 M151	20	12
3	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Karl-Böhm-Straße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Karl-Böhm-Straße Anpassung der Knotenpunkte entlang der Karl-Böhm-Straße (sh. Stellungnahme)	M102 M152	15	8
4	Untersuchung der Radverkehrsführung in Engstellen und Unterführungen	Brücke südlich des S-Bahnhofs Baldham Unterführung S-Bahnhof Vaterstetten Unterführung S-Bahnhof Baldham (Westseite)	M149.1 M149.3 M149.4	12	11
5	Kommunikation	Kampagnen und Veranstaltungen durchführen Verkehrsaufklärungen und Kampagnen bei Radfahrern Kampagnen und Veranstaltungen für Schüler, Kampagne sicherer Rad-Schulweg durchführen	M401 M411 M421	10	26
6	Ortskern Neufarn - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Neufarn Anpassung des Knotenpunkts Münchener Straße/Purfinger Straße/Poinger Straße (Neufarn) Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Neufarn	M112 M156 M171.7	8	6
7	Weitere Netzlücken schließen	Untersuchung der Radverkehrsführung im Starenweg Untersuchung der Radverkehrsführung in der Rosengasse Untersuchung der Radverkehrsführung zwischen Baldhamer Straße und Carl-Orff-Straße Untersuchung der Radverkehrsführung im Bürgerpark	M131.1-4	8	2
8	Anpassung der außerörtlichen Knotenpunkte	Anpassung des Knotenpunkts EBE 2/Feldweg Anpassung der Knotenpunkte entlang der EBE 4 Anpassung der Knotenpunkte entlang der Purfinger/Parsdorfer Straße Anpassung der Knotenpunkte entlang der B 304 für den Radverkehr	M157 M158 M159 M164	8	2
9	Ortskern Parsdorf - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Parsdorf Untersuchung der Radverkehrsführung in der Heimstettener Straße (Parsdorf) Best Western Hotel Erb Untersuchung der Radverkehrsführung in der Gruber Straße (Parsdorf) Zwischen Einmündung Neufarner Straße und Kreuzung Heimstettener Straße Anpassung der Knotenpunkte im Ortskern Parsdorf Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Parsdorf	M109 M124.1 M128.1 M155 M171.5-6	7	3
10	Verbesserung der Wegweisung für den Alltagsradverkehr	Verbesserung der Wegweisung für den Alltagsradverkehr	M191	6	9
11	Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken am S-Bahnhof Baldham	Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken	M181-188	6	4
12	Ortskern Weißenfeld - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Weißenfeld Anpassung des Knotenpunkts Vaterstettener Straße/Feldkirchener Straße (Weißenfeld) Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Weißenfeld	M108 M154 M171.2-4	6	0

Quick-Wins Top-12 (Umsetzungshorizont <2 Jahre)

Nr.	Maßnahmeccluster	Einzelmaßnahme(n)	Nr	QW	Prio
1	Information	Informationen zu Maßnahmen Informationen zum Erhöhen der gegenseitigen Rücksichtnahme Information zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen über Social Media, Presse und Webseite	M201 M211 M221	32	27
2	Kommunikation	Kampagnen und Veranstaltungen durchführen Verkehrsaufklärungen und Kampagnen bei Radfahrern Kampagnen und Veranstaltungen für Schüler, Kampagne sicherer Rad-Schulweg durchführen	M401 M411 M421	26	10
3	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Möschenfelder Straße/Dorfstraße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Möschenfelder Straße/Dorfstraße Anpassung der Knotenpunkte entlang der Möschenfelder Straße/Dorfstraße	M101 M151	12	20
4	Untersuchung der Radverkehrsführung in Engstellen und Unterführungen	Untersuchung der Radverkehrsführung in Engstellen und Unterführungen	M149	11	12
5	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Johann-Sebastian-Bach-Straße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Johann-Sebastian-Bach-Straße Anpassung der Knotenpunkte entlang der Johann-Sebastian-Bach-Straße	M103 M153	10	4
6	Verbesserung der Wegweisung für den Alltagsradverkehr	Verbesserung der Wegweisung für den Alltagsradverkehr	M191	9	6
7	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Karl-Böhm-Straße	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Karl-Böhm-Straße Anpassung der Knotenpunkte entlang der Karl-Böhm-Straße	M102 M152	8	15
8	Ortskern Neufarn - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Neufarn Anpassung des Knotenpunkts Münchener Straße/Purfinger Straße/Poinger Straße (Neufarn) Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Neufarn	M112 M156 M171.7	6	8
9	Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken am S-Bahnhof Baldham	Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken am S-Bahnhof Baldham	M185	4	6
10	Ortskern Parsdorf - Untersuchung der Radverkehrsführung	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Parsdorf Untersuchung der Radverkehrsführung in der Heimstettener Straße (Parsdorf) Best Western Hotel Erb Untersuchung der Radverkehrsführung in der Gruber Straße (Parsdorf) Zwischen Einmündung Neufarner Straße und Kreuzung Heimstettener Straße Anpassung der Knotenpunkte im Ortskern Parsdorf Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende am Ortseingang Parsdorf	M109 M124.1 M128.1 M155 M171.5-6	3	7
11	Verbesserung des Ausbauzustands der Fahrradstraße in der Beethovenstraße und Finkenstraße	Verbesserung des Ausbauzustands der Fahrradstraße in der Beethovenstraße Verbesserung des Ausbauzustands des Radwegs in der Finkenstraße	M145 M146	3	2
12	Verbesserung des Ausbauzustands der Radwege auf Basisrouten	Verbesserung des Ausbauzustands des Radwegs auf Basisrouten	M148.2-8	3	1

Fazit und Ausblick

Der Gemeinderat Vaterstetten hat mit dem Beschluss zum Radverkehrskonzept einen wichtigen Grundstein für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung gelegt. Das Ziel besteht darin, durch verbesserte Rahmenbedingungen und eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur mehr Bürgerinnen und Bürger zur regelmäßigen Nutzung des Fahrrads im Alltag zu motivieren. Die Gemeinde verfolgt das Ziel, den Radverkehrsanteil bis 2030 um fünf Prozentpunkte – von derzeit 23,5 % auf 28,5 % – zu erhöhen und bis 2026 die Auszeichnung "Fahrradfreundliche Kommune" zu erlangen.

Um diese Ziele zu erreichen, ist die Umsetzung eines umfassenden Maßnahmenkatalogs erforderlich. Dieser muss sowohl den Ausbau eines sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes als auch die bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen nachhaltigen Mobilitätsformen umfassen.

Die Steigerung der Akzeptanz der Maßnahmen kann durch eine transparente Kommunikation, gezielte Öffentlichkeitsarbeit sowie Informations- und Beteiligungsangebote für die Bevölkerung erreicht werden. Gleichzeitig soll der Radverkehr als gesunde, umweltfreundliche und effiziente Verkehrsform verstärkt beworben werden. Zu diesen Maßnahmen zählen beispielsweise die Bereitstellung geeigneter Radabstellanlagen oder die Einrichtung von Reparaturstationen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Eine enge Abstimmung mit den Nachbarkommunen ist von zentraler Bedeutung, um ein überregionales, gut vernetztes Radverkehrssystem mit durchgängigen Verbindungen zu schaffen.

Es bestehen jedoch zahlreiche externe Rahmenbedingungen und Trends, die von der Gemeinde nur bedingt beeinflussbar sind. Zu den relevanten Faktoren zählen gesetzliche Vorgaben, Umwelt- und Sicherheitsauflagen sowie sich wandelnde Planungsrichtlinien. Diese entwickeln sich kontinuierlich weiter und erfordern eine flexible Anpassung bestehender Planungen.

Das Radverkehrskonzept darf daher nicht als abgeschlossenes Werk verstanden werden, sondern muss kontinuierlich überprüft und an die jeweils aktuellen Erfordernisse angepasst werden. Eine begleitende Wirksamkeitskontrolle ist dabei ein wesentlicher Faktor, um Fortschritte zu bewerten, Optimierungspotenziale zu erkennen und die erfolgreiche Umsetzung der Ziele langfristig zu sichern.

9 Anhang

9.1 Einzelmaßnahmen

Infrastruktur	Information	Service	Kommunikation
H10 – Ausbau eines hochwertigen Radverkehrsnetzes	H20 – Sichere Verkehrsführung des Alltagsradverkehrs	H30 – Errichtung von Servicestationen	H40 – Organisation von Veranstaltungen
H15 – Sichere Verkehrsführung an Knotenpunkten und Querungen	H21 – Gegenseitige Rücksichtnahme	H31 – Einführung Fahrradverleih, auch Lastenräder	H41 – Durchführen von Kampagnen
H18 – Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken	H22 – Verkehrssicherheit für Schulkinder	H32 – Ermöglichung Multimodalität	H42 – Öffentlichkeitsarbeit
H19 – Einheitliche Wegweisung Radverkehr			

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die entwickelten Einzelmaßnahmen, die den zuvor dargestellten Handlungsfeldern zugeordnet sind.

Im Lenkungskreis wurden diese Einzelmaßnahmen überprüft und priorisiert, bevor sie anschließend zu umsetzungsorientierten Maßnahmenclustern zusammengefasst wurden.

Infrastruktur	Nr.	Kurzbeschreibung
Handlungsfeld	H10	Ausbau eines hochwertigen Radverkehrsnetzes
Paket	P10	Netzlücken im Hauptroutennetz schließen
Maßnahmen Baustein Hauptverkehrsstraßen	M101	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Möschenfelder Straße/Dorfstraße
	M102	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Karl-Böhm-Straße
Maßnahmen Baustein Nebenstraßen	M103	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Johann-Sebastian-Bach-Straße M103.1 Einmündung Max-Reger-Straße M103.2 Kreuzung Philipp-Maas-Weg M103.3 nördliche Fußweg/Radverkehr frei, Penny-Parkplatz M103.4 südliche Fuß-/Radweg, Beginn/Ende am Philipp-Maas-Weg M103.5 nördliche Fußweg/Radverkehr frei, Höhe Norma M103.6 Einmündung Zornedinger Weg M103.7 Zwischen Kreisverkehr und Kreuzung Parsdorfer Weg
	M104	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Baldhamer Straße (Vaterstetten) M104.1 Kurvenbereich M104.2 Bauernmarkt
	M105	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Verdistrasse
	M106	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Finkenstraße
	M107	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Carl-Orff-Straße
	M108	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Weißenfeld M108.1 Parsdorfer Straße M108.2 Feldkirchenerstraße M108.3 Vaterstettener Straße
	M109	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Parsdorf
Maßnahmen Baustein Ortskerne	M110	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Baldham Dorf M110.1 Parsdorfer Straße M110.2 Purfinger Straße M110.3 Vaterstettener Straße
	M111	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Purfling
	M112	Untersuchung der Radverkehrsführung im Ortskern Neufarn
	M113	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Parsdorfer Straße/Purfinger Straße (zwischen Purfling und Baldham Dorf)
	M114	Untersuchung der Radverkehrsführung in der EBE2 - Purfinger Straße/Neufarner Straße (zwischen Purfling und Neufarn)
Paket	P12	Netzlücken im Basisroutennetz schließen
Maßnahmen	M121	Untersuchung der Radverkehrsführung entlang der EBE 4 M121.1 Zwischen Weißenfeld und Kreuzung Parsdorfer Straße M121.2 Richtung Wolfesing ab Kreuzung Parsdorfer Straße
	M122	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Weißenfelder Straße in Richtung Feldkirchen
	M123	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Purfinger Straße (Parsdorf)
	M124	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Heimstettener Straße (Parsdorf) M124.1 Best Western Hotel Erb M124.2 Zwischen Brücke über A94 und Feldweg M124.3 Kreisverkehr "Nordspange"
	M125	Untersuchung der Radverkehrsführung in Richtung Heimstetten (Feldweg)
	M126	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Anzinger Straße (Purfling)
	M127	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Poinger Straße (Neufarn)
	M128	Untersuchung der Radverkehrsführung in der Gruber Straße (Parsdorf) M128.1 Zwischen Einmündung Neufarner Straße und Kreuzung Heimstettener Straße M128.2 Ab Heimstettener Straße
Paket	P13	Weitere Netzlücken schließen
Maßnahmen	M131	Weitere Netzlücken schließen M131.1: Untersuchung der Radverkehrsführung im Starenweg M131.2: Untersuchung der Radverkehrsführung in der Rosengasse M131.3: Untersuchung der Radverkehrsführung zwischen Baldhamer Straße und Carl-Orff-Straße M131.4: Untersuchung der Radverkehrsführung im Bürgerpark

Infrastruktur	Nr.	Kurzbeschreibung
Paket	P14	Vorhandene Radwege komfortabel gestalten (Ausbauzustand)
Maßnahmen	M141	Verbesserung der Radverkehrsführung der Fahrradstraße in der Johann-Strauß-Straße
	M142	Verbesserung des Ausbauzustands des Radwegs zwischen S-Bahnhof Vaterstetten und Liliенstraße (Bahnweg)
	M143	Verbesserung des Ausbauzustands des Radwegs zwischen Heinrich-Laberer-Ring und S-Bahnhof Baldham (Bahnweg)
	M144	Ausbau des Radwegs zwischen dem S-Bahnhof Baldham und der Brunnenstraße (Bahnweg)
	M145	Verbesserung des Ausbauzustands der Fahrradstraße in der Beethovenstraße
	M146	Verbesserung des Ausbauzustands des Radwegs in der Finkenstraße
	M147	Verbesserung des Ausbauzustands des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der Westseite der Parsdorfer Straße (Hergolding)
	M148	Verbesserung des Ausbauzustands der Radwege auf Basisrouten M148.1 Radweg nach Haar (Bahnweg) M148.2 Parsdorfer Weg/Vaterstettener Weg (zwischen Vaterstetten und Parsdorf) M148.3 Feldweg zwischen Eulenweg und Fasanenstraße M148.4 Feldweg Ende Hasenweg Richtung Ingelsberg M148.5 Feldweg Zornedinger Weg M148.6 Feldweg zwischen Neufarn und Purfinger Straße M148.7 Feldweg Wächterhofer Straße M148.8 Feldweg zwischen EBE2 und Parsdorfer Straße
	M149	Untersuchung der Radverkehrsführung in Engstellen und Unterführungen M149.1 Brücke südlich des S-Bahnhofs Baldham M149.2 Abzweig auf den Bahnweg (Brunnenstraße) M149.3 Unterführung S-Bahnhof Vaterstetten M149.4 Unterführung S-Bahnhof Baldham (Westseite) M149.5 Unterführung A 94
Handlungsfeld	H15	Sichere Verkehrsführung an Knotenpunkten und Querungsstellen
Paket	P15	Anpassung der Knotenpunkten
Maßnahmen Baustein Hauptrouten	M151	Anpassung der Knotenpunkte entlang der Möschenfelder Straße/Dorfstraße (sh. Stellungnahme) M151.2 Ernst-Mach-Straße M151.3 Luitpoldring M151.4 Heinrich-Laberer-Ring M151.5 Zugspitzstraße M151.6 Skulpturenpfad M151.7 Bahnhofstraße M151.8 Kreuzung Maibaum M151.9 Parsdorfer Weg/Eulenweg
	M152	Anpassung der Knotenpunkte entlang der Karl-Böhm-Straße (sh. Stellungnahme) M152.1 B 304 M152.2 Brunnenstraße M152.2 Neue Poststraße/Alte Poststraße M152.3 Unterführung S-Bahnhof Baldham M152.4 Finkenstraße M152.5 Johann-Strauß-Straße/Hasenweg M152.6 Rehweg/Bahnhofstraße/Verdistrasse M152.7 Bahnhofstraße (Ortseingang Baldham)
	M153	Anpassung der Knotenpunkte entlang der Johann-Sebastian-Bach-Straße M153.1 Parsdorfer Weg M153.2 Baldhamer Straße M153.3 Friedenstraße/Skulpturenpfad
	M154	Anpassung des Knotenpunkts Vaterstettener Straße/Feldkirchener Straße (Weißenfeld)
	M155	Anpassung der Knotenpunkte im Ortskern Parsdorf M155.1 Dorfplatz/Feldkirchener Straße M155.2 Dorfplatz/Neufarner Straße M155.3 Heimstettener Straße (Parsdorf City)

Infrastruktur	Nr.	Kurzbeschreibung
	M156	Anpassung des Knotenpunkts Münchener Straße/Purfinger Straße/Poinger Straße (Neufarn)
	M157	Anpassung des Knotenpunkts EBE 2/Feldweg (Zwischen Purfing und Neufarn)
	M158	Anpassung der Knotenpunkte entlang der EBE 4 M158.1 Querungsstelle Vaterstettener Weg/Parsdorfer Straße M158.2 EBE 4/Purfinger Straße (zwischen Baldham Dorf und Purfing)
	M159	Anpassung der Knotenpunkte entlang der Purfinger/Parsdorfer Straße M159.1 Feldweg (Klima Walderlebnispfad Parsdorfer Hart) M159.2 Feldweg (nördlich von Schmuserhütte)
	M160	Anpassung des Knotenpunkts Baldhamer Straße/Verdistrasse/Vaterstettener Straße
	M161	Anpassung der Knotenpunkte im Ortskern Baldham Dorf M161.1 Vaterstettener Straße/Bahnhofstraße M161.2 Parsdorfer Straße/Vaterstettener Straße/Am Anger M161.3 Parsdorfer Straße/Purfinger Straße
	M162	Anpassung des Knotenpunkts Brunnenstraße/ Gartenstraße (Baldham)
Maßnahmen Baustein Basisrouten	M163	Untersuchung der Radverkehrsführung am Kreisverkehr Vaterstettener Straße/Johann-Sebastian-Bach-Straße/Ottendorf
Maßnahmen Baustein Andere	M164	Anpassung der Knotenpunkte entlang der B 304 M164.1 Arnikastraße M164.2 Alpenrosenstraße M164.3 Wankstraße
Paket	P17	Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende an Ortseingängen ermöglichen
Maßnahmen	M171	Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende an Ortseingängen ermöglichen M171.1 Parsdorfer Straße (Ortseingang Baldham Dorf) M171.2 Vaterstettener Straße (Ortseingang Weißenfeld) M171.3 Parsdorfer Straße (Ortseingang Weißenfeld) M171.4 Feldkirchener Straße (Ortseingang Weißenfeld) M171.5 Weißenfelder Straße (Ortseingang Parsdorf) M171.6 Hergoldinger Straße (Ortseingang Parsdorf) M171.7 Poinger Straße (Ortseingang Neufarn)
Handlungsfeld	H18	Förderung qualitativer Abstellanlagen für das Fahrradparken
Maßnahmen	M181	S-Bahnhof Vaterstetten
	M182	Grund- und Mittelschule Vaterstetten
	M183	Humboldt-Gymnasium
	M184	Kirche Maria Königin
	M185	S-Bahnhof Baldham
	M186	Grundschule Baldham
	M187	Marktplatz
	M188	Allauch Platz
Handlungsfeld	H19	Einheitliche Wegweisung Radverkehr
Maßnahmen	M191	Verbesserung der Wegweisung für den Alltagsradverkehr, z.B. zu Schulen, Rathaus, Bibliothek

Information	Nr.	Kurzbeschreibung
Handlungsfeld	H20	Sichere Verkehrsführung des Alltagradverkehrs
Maßnahmen	M201	Informationen zu Maßnahmen, z.B. Sicherheit Verhaltensregeln Vorsicht Schule KiGA Tempo 30 Zonen Öffnung Einbahnstraßen etc.
Handlungsfeld	H21	Gegenseitige Rücksichtnahme
Maßnahmen	M211	Informationen zum Erhöhen der gegenseitigen Rücksichtnahme , z.B. Plakataktion (z.B. Oberhaching steigt auf) Flyeraktion Aktionstag Mitmachaktion
Handlungsfeld	H22	Öffentlichkeitsarbeit
Maßnahmen	M221	Information zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen über Social Media, Presse und Webseite

Service	Nr.	Kurzbeschreibung
Handlungsfeld	H30	Errichten Servicestationen
Maßnahmen	M301	Errichtung weiterer Fahrradreparatur- und Servicestationen M301.1 Bahnhof Baldham M301.2 Humboldt Gymnasium M301.3 Parsdorf City
Handlungsfeld	H31	Einführung Fahrradverleih, auch Lastenräder
Maßnahmen	M311	Aufbau Bike-Sharing-System mit E-Bikes und Lastenrädern
Handlungsfeld	H32	Ermöglichen Multimodalität
Maßnahmen	M321	Ausbau und Erweitern von Mobilitätsstationen an den Bahnhöfen M321.1 S-Bahnhof Vaterstetten M321.2 S-Bahnhof Baldham

Kommunikation	Nr.	Kurzbeschreibung
Handlungsfeld	H40	Organisation von Veranstaltungen
Maßnahmen	M401	Kampagnen und Veranstaltungen durchführen, z.B. Velo Klug (neue Fahrrad-Modelle) Bike Wash Anlage Radl-Versteigerung/Radl-Flohmarkt Klimabus LK Radlkino
Handlungsfeld	H41	Durchführen von Kampagnen
Maßnahmen	M411	Verkehrsaufklärungen und Kampagnen bei Radfahrern, z.B. Gegenseitige Rücksichtnahme Größerer Abstand Langsameres Passieren Häufiger Klingeln
Handlungsfeld	H42	Verkehrssicherheit für Schulkinder
Maßnahmen	M421	Kampagnen und Veranstaltungen für Schüler, Kampagne sicherer Rad-Schulweg durchführen , z.B. Projektarbeit Austellungen Verkehrsregeln Umwege werden in Kauf genommen

10 Quellenverzeichnis

FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln.

FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln.

Bayerisches Landesamt für Statistik (2025): Statistik kommunal 2024. Gemeinde Vaterstetten. URL: https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik_kommunal/2024/09175132.pdf (abgerufen am 08.09.2025).

Pendleratlas Deutschland (2025). Pendlerstatistik Gemeinde Vaterstetten (Stand 2023). URL: <https://pendleratlas.statistikportal.de/> (abgerufen am 08.09.2025)

Haushaltsbefragung Gemeinde Vaterstten (2024). Erläuterungsbericht Haushaltsbefragung Gemeinde Vaterstetten. PSLV Planungsgesellschaft München (abgerufen am 20.11.2025).

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2025): Mobilität in Deutschland – MiD 2023. Kurzbericht. URL: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdf (abgerufen am 20.11.2025)

Bayerisches Staatsministerium für Digitales: Ortsteile – Gemeinde Vaterstetten. BayernPortal. URL: <https://www.bayernportal.de/dokumente/behoerde/63774298750/ortsteile> (abgerufen am 08.09.2025).

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2024): Unfallatlas. Unfallorte 2021-2023. URL: <https://unfallatlas.statistikportal.de/> (abgerufen am 03.10.2024).

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) (2024). Musterblätter Radverkehr Bayern. URL: https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/radverkehr/2404_musterblaetter-radverkehr-bayern.pdf (abgerufen am 20.11.2025)

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2020): Beschilderung Radverkehr in Bayern. URL: https://www.lra-ffb.de/fileadmin/user_upload/lra-ffb/pdf/WiFoe/Beschilderung_Radverkehr_Bayern.pdf (abgerufen am 30.10.2025)