



Staatliches Bauamt
Weilheim



Hochbau
Straßenbau

Staatliches Bauamt Weilheim
Postfach 16 62 • 82356 Weilheim

Landrat
Anton Speer
Olympiastraße 10

82467 Garmisch-Partenkirchen

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
8312.9 Ettaler Berg
25.06.2021

Unser Zeichen
S51-43532.B23

Bearbeiter
Hüntelmann
Dipl.-Ing.

Weilheim, 24.08.2022

☎ 1151
☎ 1100

Werner.Huentelmann@stbawm.bayern.de

**B 23, Oberau - Ettal
Radweg "Ettaler Berg" - Verbindung der Gemeinden Oberau und Ettal**

Sehr geehrter Herr Landrat,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben das Anliegen des Landkreises Garmisch-Partenkirchen und den Vorschlag der Gemeinde Oberau, einen Radweg am Ettaler Berg zwischen Oberau und Ettal über den vorhandenen Kienbergweg zu realisieren, überprüft und kommen zu folgendem Ergebnis:

Der Kienbergweg folgt dem Verlauf der ältesten Ettaler Bergstraße, die später durch die alte Ettaler Bergstraße und diese wiederum durch die neue Ettaler Bergstraße, die heutige B 23, ersetzt wurde. Sowohl der Kienbergweg als auch die alte Ettaler Bergstraße beginnen am Ende der asphaltierten Gemeindestraße „Alte Ettaler Straße“ und kreuzen die Bundesstraße 23 Richtung Ettal kurz vor der oberen Ettaler Kehre. Der zu überwindende Höhenunterschied ist somit bei beiden Strecken gleich. Die Länge des Kienbergweges beträgt ca. 1.350 m, die Länge der alten Ettaler Bergstraße ca. 1.200 m. Anhand der uns zur Verfügung stehenden Daten aus dem digitalen Geländemodell beträgt der Höhenunterschied ca. 160 m. Daraus ergeben sich

Amtssitz
Staatliches Bauamt Weilheim
Münchener Str. 39
82362 Weilheim
☎ +49 (881) 990-0
☎ +49 (881) 990-1000

Dienstgebäude
Weilheim
Pollinger Str. 8
82362 Weilheim
☎ +49 (881) 990-0
☎ +49 (881) 990-2170

Servicestelle
Landsberg
Geschwister-Scholl-Str. 1
86899 Landsberg am Lech
☎ +49 (8191) 934-0
☎ +49 (8191) 934-100

E-Mail und Internet
poststelle@stbawm.bayern.de
www.stbawm.bayern.de

durchschnittliche Steigungen von ca. 12 bzw. 13 %. Streckenweise sind jedoch bei der alten Ettaler Bergstraße Steigungen bis zu 22 %, beim Kienbergweg sogar bis zu 25 % vorhanden.

Für die Planung von Radwegen sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ maßgebend. In Tabelle 7 der ERA werden für verschiedene Steigungen maximale Längen der Steigungsstrecken empfohlen:

Tabelle 7: Maximale Länge der Steigungsstrecken bei Rampen

Steigung [%]	max. Länge der Steigungsstrecke [m]
10	20
6	65
5	120
4	250
3	> 250

Bei Einhaltung dieser Werte können auch weniger geübte Radfahrer die Steigungen fahrend, d. h. ohne absteigen zu müssen, bewältigen.

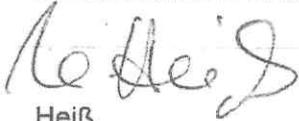
Aufgrund der topografischen Randbedingungen im Voralpenland können diese Empfehlungen oft nur bedingt eingehalten werden. Daher werden bei Planungen des Staatlichen Bauamtes Weilheim in der Regel auch höhere Werte zugelassen. In kritischen Bereichen können u. U. auch kurze, sog. „Schiebestrecken“ eingeplant werden. Dennoch sind die Steigungen und die Längen von Steigungsstrecken in Abhängigkeit von der Steigung zu begrenzen, um eine hohe Akzeptanz zu erreichen und, vor allem bergabwärts, die Verkehrssicherheit der Radfahrer zu gewährleisten.

Im Bereich des Ettaler Berges lässt sich unter den gegebenen Voraussetzungen jedoch weder auf dem Kienbergweg noch auf der alten Ettaler Bergstraße ein akzeptabler, alltagstauglicher Radweg realisieren, weil sich sehr große Steigungen auf längeren Abschnitten nicht vermeiden lassen. Sowohl die Bergauf- und erst recht die Bergabfahrt sind selbst für geübte Radfahrer schwierig, für ungeübte Radfahrer und erst recht für Kinder und ältere Personen gefährlich und nicht zumutbar. Daher muss eine Asphaltierung des Weges abgelehnt werden, da diese einen alltagstauglichen Radweg suggerieren würde und zudem zu höheren Geschwindigkeiten verleitet, die

für viele Radfahrer bei der steilen Abfahrt nicht mehr beherrschbar wären. Ein weiteres, nicht zu unterschätzendes Risiko ergibt sich auf dieser bewaldeten Strecke durch die Rutschgefahr, die durch herabfallendes Laub erzeugt wird.

Leider sehen wir aufgrund der vorhandenen Topografie auch keine Möglichkeit einer sinnvollen, anderen Streckenführung. Alternativ könnte, wie schon einmal in Gesprächen mit der Zugspitz-Region GmbH angeregt wurde, eine Busverbindung mit Fahrradtransport die Situation verbessern.

Mit freundlichen Grüßen



Heiß
Baudirektorin