



Protokoll zur 35. Sitzung des Fahrradbeirats (FB) am 05.11.2024

Teilnehmer (in Präsenz):

- Fr. Viebach (Straßenverkehrsbehörde)
- Fr. Maier (Tiefbauamt)
- Hr. Gems (Tiefbauamt)
- Hr. Zuleger (Tiefbauamt)
- Hr. Fröhlich (Radverkehrsbeauftragter, RVB)
- Hr. Knörr (ADFC)
- Hr. Stiegler (Radentscheid, RE)
- Hr. Storandt (RE), Protokoll

1 Noch nicht fertig geplante Projekte hoher Priorität aus dem Stadt + Plan-Gutachten

1.1 Kufsteiner Straße, Ostseite Baywa-Wiese

Auf RE-Anfrage bestätigt die Verwaltung, dass der Geh- und Radweg zwischen Tizianstraße und Miesbacher Straße entgegen der im März 2024 aktualisierten Maßnahmenplanung aufgrund personeller Engpässe und noch ausstehender Abstimmungen mit anderen beteiligten Stellen im Jahr 2024 nicht mehr gebaut werden kann. Ziel ist nun die Fertigstellung im Jahr 2025.

1.2 Hammerweg/Kufsteiner Straße

Radfahrer werden von dem kurzen Radfahrstreifen (RFS) am Nordende des Hammerwegs neuerdings mit einer Art Schutzstreifen auf die Kufsteiner Straße in Richtung Innenstadt geführt. Wie die Verwaltung auf RE-Anfrage mitteilt, wäre ein baulicher Schutz zumindest bis zum geplanten Endausbau schwierig umzusetzen; bisher gibt es auch keine harte Forderung danach.

2 Weitere Themen

2.1 Happinger-Au-Straße und Moosbachstraße

Aus Sicht des RE ist die im Bebauungsplan Nr. 188 „Happinger-Au-Straße Süd“ geplante Begradigung und Verbreiterung der Happinger-Au-Straße nicht zielführend, weil dadurch der Verkehr beschleunigt anstatt beruhigt würde. Auch eine Zunahme des Schleichverkehrs zur Umgehung der Hauptstraßen ist zu befürchten. Wegen des nur einseitig geplanten Geh- und Radweges müsste man zudem die Straße möglicherweise sogar zweimal queren. Der RE empfiehlt daher, den Radverkehr auf der Straße zu führen und die Geschwindigkeit durchgehend auf 30 km/h zu begrenzen.

Die Verwaltung sieht dagegen die Verbreiterung der Straße zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs schon heute als notwendig an. Dieser Verkehr werde wahrscheinlich in den nächsten Jahrzehnten auch durch weitere Bebauung anwachsen, wofür es allerdings keine konkreten Pläne gibt. Nach den derzeitigen StVO-Bestimmungen ist aus Sicht der Verwaltung durchgehend Tempo 30 nicht möglich. Ein Gehweg wird schon aus Gründen der Schulwegsicherheit als nötig angesehen.

Wenn man den Weg brauche, so der RE, solle wenigstens sein großer Abstand von der Straße reduziert werden, um hohen Flächenverbrauch und zusätzliche Baumfällungen auf der gesamten Strecke zu vermeiden.

Die Moosbachstraße soll wegen ihrer Umwandlung in eine Fahrradstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt werden. Auch dies würde den Verkehr in der Happinger-Au-Straße erhöhen, ist aber erst nach deren Ausbau vorgesehen.

2.2 Fahrrad-Stellplätze am Bahnhof

- **Südtiroler Platz**

Auf Nachfrage des RE berichtet die Verwaltung, dass die Planung für die 90 überdachten

Fahrradstellplätze auf der stadteigenen Fläche zwischen Fahrradparkhaus und Mühlbach fortgeführt werde, z. B. hinsichtlich des Zugangs zu den neuen Motorrad-Stellplätzen. Der Abstimmungsprozess mit den Architekten des Südtiroler Platzes laufe noch. Der RVB macht darauf aufmerksam, dass sich die Motorradfahrer wegen des schlechteren Platzangebots benachteiligt fühlen könnten.

- **Südseite**

Die überdachten Doppelstock-Parker auf dem städtischen Grund sind, wie die Verwaltung auf Frage des RE bestätigt, mittlerweile vom Stadtrat endgültig beschlossen und sollen 2025 realisiert werden.

2.3 Engstelle in der Hoppenbichlerstraße

Auf RE-Anfrage teilt die Verwaltung mit, dass eine öffentlich genutzte Engstelle in der Hoppenbichlerstraße zwischen Prinzregentenstraße und Am Stocket in Privatbesitz ist. Die Stadt kann daher eine momentan dort bestehende große Pfütze nicht einfach beseitigen. Frühere Verhandlungen z. B. über einen Ankauf der Fläche durch die Stadt waren nicht erfolgreich. Der RVB will daher den Eigentümer anschreiben, um eine Lösung im Sinne der Allgemeinheit herbeizuführen.

2.4 Klepperstraße

- **Baulicher Schutz von Radfahrstreifen (RFS)**

Die Diskussion im FB vom 11.06.2024 und 10.09.2024 wird fortgeführt. Der RE-Vorschlag, in der besonders kritischen Kurve die gestrichelte Mittellinie nach Norden zu verschieben, soll anhand der Schleppkurven auf seine Machbarkeit überprüft werden. Ein Verzicht auf die Mittellinie kommt wohl nicht in Frage, weil damit die Lkw-Fahrer die vom Fahrlehrerverband gewünschte Orientierung verlören. Eine Straßenverbreiterung stößt wegen des bereits jetzt sehr schmalen Geh- und Radwegs sowie nicht im Besitz der Stadt befindlicher Grundstücke auf Schwierigkeiten. Nach wie vor sinnvoll erscheint die gemeinsame Suche nach geeigneten baulichen Schutzelementen für den RFS, insbesondere auf Basis der Ergebnisse in München. Diese Elemente sollten schon in einiger Entfernung vor der Kurve montiert werden, um nicht zu Überraschungseffekten zu führen.

Sinnvoll erscheint es auch, das Schild für den Beginn der 30er Strecke nach Westen vorzulegen und dort mit einem neuen Schild zu kombinieren, das vor der Kurve warnt. Fr. Viebach will versuchen, eine geeignete Befestigungs-Möglichkeit für die Schilder zu finden.

- **Unebener RFS-Belag**

Der ADFC bemängelt, dass der rote RFS-Belag teilweise Wellen aufweist, und zwar im Ostteil der Klepperstraße insbesondere dort, wo früher Kfz-Stellplätze waren. Die Verwaltung will der Sache nachgehen.

2.5 Austausch mit Wasserwirtschaftsamt (WWA) über Fluss-Radwege

Der RE erinnert daran, dass es im FB schon längere Zeit keinen Austausch mehr mit dem WWA hinsichtlich der Planung der Mangfall-Radwege gegeben hat. Dies gilt für den Bauabschnitt 11.1, mit dessen Bau bereits 2025 begonnen werden soll, aber auch für die zeitlich folgenden Abschnitte 11.2 und 11.3. Eine Abstimmung erscheint wichtig, um z. B. Fehler bei der Gestaltung von Unterführungs-Zufahrten zu vermeiden. Das wird auch von der Verwaltung so gesehen.

Der ADFC regt an, bei dieser Gelegenheit noch weitere Themen anzusprechen, etwa die Furt über den Auerbach an der Miesbacher Straße in Verlängerung des Weiher-Winkl-Weges.

2.6 Trampelpfad zwischen Fuchsbichlweg und Radweg nördlich der Miesbacher Straße

Von mehreren Teilnehmern werden die Mängel dieser Verbindung beklagt, die bereits heute sowohl für Alltags- als auch Freizeitradler wichtig ist und in Zukunft wegen neu ausgewiesener Baugebiete noch wichtiger wird. Auch im Abschnitt 53.7 des Stadt + Plan-Gutachtens kommt dies in Liste und Textteil zum Ausdruck. Die Verwaltung will prüfen, ob hier eine Lösung möglich ist.

2.7 Sofortmaßnahmen der DB im Bereich der Eisenbahnüberführung Kufsteiner Straße

Wie die Verwaltung auf RE-Anfrage zur aktuellen Situation mitteilt, wird der stadtauswärtige Geh- und Radweg laut DB durch die Unterstützungsmaßnahmen nur noch eine Minimalhöhe von 2,07 m und eine Minimalbreite von 1,41 m haben. Eine Nutzungspflicht für Radfahrer gibt es nicht. Die

Einschränkungen sollen durch Beschilderung, Einzel-Kennzeichnung und Beleuchtung hervorgehoben werden. Eine Ausschilderung möglicher Umfahrungen der Eisenbahnüberführung wird nicht für notwendig gehalten.