

## Protokoll zur 13. Sitzung des Fahrradbeirats am 29.06.2021

### Teilnehmer (online):

Hr. März (Oberbürgermeister)  
Fr. Viebach (Straßenverkehrsbehörde, etwas später)  
Hr. Stintzing (Tiefbauamt, etwas später)  
Hr. Bickelbacher (stadt+plan)  
Fr. Mayr (Radverkehrsbeauftragte)  
Hr. Cormann (VCD)  
Hr. Stiegler (Radentscheid)  
Hr. Langer (Radentscheid)  
Hr. Storandt (Radentscheid), Protokoll

### Themen:

#### 1. stadt+plan-Gutachten

Hr. Bickelbacher gibt Erläuterungen zu dem von stadt+plan zu erarbeitenden Gesamtkonzept (siehe die von stadt+plan vor der Sitzung zugesandte PDF-Datei).

Die Maßnahmen sind in zwei Arten von Routennetz-Plänen zusammengefasst:

- Maßnahmentyp:  
orange=Markierungsarbeiten, rot=bauliche Radverkehrsmaßnahmen, blau=Tempolimit, blau=geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, grün=Straßenraumgestaltung, gelb=Fahrradstraße, schwarz=keine Maßnahme
- Priorität:  
grün=hoch (d.h. hohes Potential oder große Verbesserung oder gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis), orange=mittel, blau=gering, rot=keine Maßnahme möglich, schwarz=keine Maßnahme notwendig

Die Detailmaßnahmen sind in derzeit 235 Tabellenabschnitten dargestellt. Diese sind in 7 Sektoren aufgeteilt, die im Norden mit 1 beginnen und im Uhrzeigersinn fortschreiten.

Die Kosten werden in einer Übersichts- und Kostentabelle zusammengefasst.

Für wichtige Maßnahmen gibt es ausgearbeitete Straßenpläne. Neue Pläne wurden für Teile der Ebersberger Straße erarbeitet.

Für wichtige Knoten werden Knotenpunktpläne erstellt, sofern diese nicht bereits in den Straßenplänen enthalten sind. Einige aktuell bei stadt+plan in Arbeit befindliche Knoten werden ausführlich diskutiert:

- Rathaus-/Königstraße, Verkehr aus der Königstraße (hauptsächlich Linksabbieger; insgesamt in der Königstr. ca. 9.600 Kfz/Tag):  
Hr. Bickelbacher schlägt einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen vor. Radfahrer könnten dabei vor den Kfz Grün bekommen.  
Eine Alternative wäre ein Radfahrstreifen in Mittellage für Linksabbieger, der allerdings schon nach den Regelwerken 2,10 m breit sein müsste.  
Eine gemeinsame Kfz-Spur für alle Fahrtrichtungen kommt wegen der zeitweiligen Stausituation für Linksabbieger (hauptsächlich durch zu Fuß gehende Schüler) und der resultierenden Blockade zumindest der Geradeausfahrer nicht in Frage - es sei denn, man ändert die Ampelsteuerung oder legt die Kfz-Spur in Überbreite aus, sodass zumindest zwei Pkws nebeneinander Platz haben.  
Änderungen bei der Signalisierung müssten grundsätzlich mit dem Staatlichen Bauamt abgesprochen werden, solange es für die Rathausstraße zuständig ist.

Die Radverkehrs-Führung vor der Kreuzung sollte als rot eingefärbter Radfahrstreifen ausgeführt sein. Ein baulicher Schutz durch Poller o.ä. gegen Befahren durch Kfz wird diskutiert.

- **Westerndorfer Straße/Hochschul- und Burgfriedstraße:**  
Hr. Bickelbacher empfiehlt in der Hochschul- und Burgfriedstraße Radfahrstreifen im Bereich der Zufahrt zur Kreuzung; darüber hinaus sind in den beiden Straßen keine Radverkehrsanlagen vorgesehen. Die Kfz-Spuren neben den Radfahrstreifen werden entweder durch eine Kfz-Spur in Überbreite für zwei Pkws nebeneinander oder (wegen des relativ geringen Verkehrsaufkommens) durch eine normale Kfz-Spur ersetzt.  
Die Situation für Radfahrer, die an der Westerndorfer Straße zur Hochschulstraße nach Süden fahren, ist sehr ungünstig. Dies könnte man laut Hrn. Stintzing in Zukunft dadurch ändern, dass man auf einem städtischen Grundstücksstreifen weiter westlich davon einen neuen Gehweg baut und damit Platz für eine gute Radverkehrsanlage schafft. Baulastträger für die Westerndorfer Straße ist derzeit der Freistaat.  
Hr. März macht darauf aufmerksam, dass es Überlegungen von Seiten der Hochschule gibt, den Verkehr in der Hochschulstraße in Zukunft stark zu beruhigen.
- **Westerndorfer Straße/Schlößlstraße:**  
Hr. Bickelbacher schlägt eine neue Furt für Fußgänger zur Überquerung der Westerndorfer Straße südlich der Schlößlstraße vor. Hr. Stintzing gibt zu bedenken, dass dies laut einer bereits im Auftrag der Stadt durchgeführten Untersuchung die Leistungsfähigkeit der Kreuzung für den Kfz-Verkehr deutlich beeinträchtigen würde, was wegen des erwarteten Verkehrsanstiegs durch die Westtangente problematisch wäre.  
Der Radfahrstreifen in Mittellage (RiM) für die links abbiegenden Radfahrer aus der Schlößlstraße ist mit 1,25 m aus Radentscheid- und VCD-Sicht deutlich zu schmal. Bei Verwendung eines Grundstücks der Stadtwerke im Südwesten der Kreuzung könnte der RiM vermutlich um ca. 1 m verbreitert werden. Eine Verschiebung des Radfahrstreifens an den rechten Rand der Schlößlstraße wäre wegen des möglichen Konflikts zwischen den zahlreichen Kfz-Rechtsabbiegern und den indirekt linksabbiegenden Radfahrern nicht unproblematisch für Sicherheit und/oder Leistungsfähigkeit.  
Baulastträger für die Westerndorfer Straße ist derzeit auch hier der Freistaat.

## **2. Gesamtpaket für die Maßnahmen zum Radentscheid**

Nächster Schritt ist gemäß den Ausführungen von Hrn. Stintzing ein Gesamt-Überblick im Verkehrsausschuss durch Hrn. Bickelbacher über die von stadt+plan vorgeschlagenen Radentscheid-Maßnahmen mit Kostenschätzungen und Priorisierungsvorschlägen. Danach wird der Verkehrsausschuss in mehreren weiteren Sitzungen über einzelne Maßnahmenpakete diskutieren und entsprechende Beschlüsse fassen.

Dass für die Vorstellung des Gesamtpakets noch eine Sitzung vor der Sommerpause eingeschoben wird, ist laut Hrn. März unwahrscheinlich.

## **3. Projekt für das Programm „Stadt und Land“**

Die Radentscheid-Vertreter favorisieren als Projekt den Umbau der Innsbrucker Straße und Rathausstraße zwischen Chiemsee- und Briançonstraße. Wie von Hrn. Sárközy in einer Besprechung mit Hrn. März am 29.06. vorgeschlagen, haben die Radentscheid-Vertreter inzwischen den mit den Vertretern von ADFC und VCD im Fahrradbeirat abgestimmten Antrag für das Projekt bei der Verwaltung eingereicht mit der Bitte, den Antrag zu prüfen, dem nächsten Verkehrsausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen und so frühzeitig wie möglich den Förderantrag zu stellen.

Hr. Stintzing hat Bedenken, dass dieses Projekt wie vorgeschrieben bis 2023 realisiert werden kann, selbst wenn die Planung nach außen vergeben wird. Er könnte sich als Projekt die Bike-and-Ride-Anlage an der Klepperstraße vorstellen.

Laut Hrn. Bickelbacher wurde von kommunaler Seite mittlerweile deutliche Kritik an der Frist bis 2023 geübt; dies könnte zu einer Verlängerung führen.

Die Radentscheid-Vertreter streben speziell für das Projekt Innsbrucker Straße weiterhin eine Sondersitzung des Verkehrsausschusses noch im Juli an und bitten Hrn. Stintzing, diesbezüglich nochmals auf Hrn. März (zu diesem Zeitpunkt nicht mehr anwesend) zuzugehen.