Protokoll zur 18. Sitzung des Fahrradbeirats am 01.02.2022

Teilnehmer (online):

Hr. März (Oberbürgermeister, zeitweise)
Fr. Viebach (Straßenverkehrsbehörde)
Fr. Maier (Tiefbauamt)
Hr. Miedl (Tiefbauamt)
Hr. Stintzing (Tiefbauamt)
Hr. Fröhlich (Radverkehrsbeauftragter)
Hr. Knörr (ADFC)
Hr. Stiegler (Radentscheid)
Hr. Langer (Radentscheid)
Hr. Storandt (Radentscheid), Protokoll

1. Vorstellung des neuen Radverkehrsbeauftragten

Hr. Fröhlich stellt sich kurz vor („Name ist auch Konzept“): Er wohnt seit 2000 in Rosenheim und fährt seit vielen Jahren Rad. Damit könne man Energie und CO2 sparen sowie schnell von A nach B kommen; Rosenheim biete dafür gute Voraussetzungen. Einen Schwerpunkt seiner Arbeit sieht Hr. Fröhlich in der Verbesserung der aktiven Sicherheit, z. B. bei der Fahrradbeleuchtung von Schülern. Ein wichtiges Kommunikationsmittel ist für ihn ein gelungener Internet-Auftritt. Wegen seiner Tätigkeit an der FOS hat er werktags erst ab 16:00 Zeit. Für alle Beteiligten ist der neue Beginn der Fahrradbeirats-Sitzung um 16:00 grundsätzlich in Ordnung.

2. Videokonferenz-Tool

Der Radentscheid schlägt vor, bei Zoom zu bleiben, das auch bei nicht optimalen Bedingungen eine gute Qualität liefert. Dies wird dadurch erleichtert, dass es nun auch bei der Stadtverwaltung möglich ist, Zoom zu beantragen, sodass auf die telefonische Einwahl verzichtet werden kann.

3. Rad-Haupttroutennetz und Fahrradstraßen

Dazu gehört das Hauptstraßennetz, das gemäß Radentscheid größtenteils mit qualitativ hochwertigen Radverkehrsanlagen ausgestattet sein soll.

Die Hauptstraßen sollen durch ein Netz von Fahrradrouten ergänzt werden, die den Radverkehr bündeln; dazu hat der Radentscheid einen Plan ausgearbeitet, in dem auch wichtige Ziele und Quellen des Radverkehrs enthalten sind. Dies können Fahrradstraßen, Straßen ohne Kfz-Durchgangsverkehr mit 20 oder 30 km/h Maximalgeschwindigkeit oder separat geführte Geh- und Radwege sein. Dabei sollen 90 % der Bewohner innerhalb von 200 m eine Hauptroute erreichen können. Folgende Punkte wurden eingehender besprochen:

- Neue Verbindung über Mangfall und Inn
Ausgehend von der NW-Seite der Eisenbahnbrücke über die Mangfall wird vom Radentscheid eine Verbindung auf einem ehemaligen Gleis entlang der Strecke Richtung Salzburg und eventuell über die Eisenbahnbrücke am Inn vorgeschlagen. Die weitere Verbindung nach Schloßberg wurde bereits mit dem Stephanskirchener Fahrradbeauftragten abgesprochen. Auch die Nutzung als Radschnellweg erscheint sinnvoll.
Eine vom Radverkehrsbeauftragten vorgeschlagene Verlängerung bis zum Bahnhof Rosenheim ist wünschenswert, aber schwer zu realisieren.
- Aus Sicht des Radverkehrsbeauftragten und des Radentscheids ist eine Verbesserung des Bahnübergangs in der Nähe des Haltepunkts Hochschule z. B. für Lastenräder sinnvoll. Die Verwaltung sieht dies als „dickes Brett“ an.
- Vom Radentscheid wird gefragt, ob die Marienberger Straße wie vorgeschlagen in eine Fahrradstraße umgewandelt werden kann. Laut Hr. März ist das nicht denkbar, weil diese Straße zur Entwicklung des Gebiets nördlich der Hochschule vorgesehen ist. Allenfalls ein Abschnitt im Süden könnte im Fall einer Unterbrechung der Marienberger Straße Fahrradstraße werden, was derzeit aber nicht mehrheitsfähig ist.

Ferner werden vom Radentscheid an verschiedenen Stellen der Innenstadt Einbahnstraßen und/oder Abbiegeverbote vorgeschlagen; dadurch entsteht mehr Platz für Radverkehrsanlagen, auch durch wegfallende Abbiegespuren. Besprochen wurden dabei folgende Straßen:

- Königstraße und Reichenbachstraße
Die Königstraße sollte in beiden Richtungen befahrbar bleiben. An der Einmündung in die Rathausstraße dürften Kfz nur links in diese Straße weiterfahren. Damit würde in der Königstraße ein längerer Schutzstreifen möglich. In der Reichenbachstraße sollte die Einbahnregelung nun in Richtung Rathausstraße umgekehrt werden, wie durch stadt + plan schon einmal angeregt.
- Samerstraße, Frühlingstraße und Prinzregentenstraße:
Ab Riederstraße sollte die Samerstraße zur Einbahnstraße in Richtung Frühlingstraße werden, wie auch die Frühlingstraße stadtauswärts bis zur Herbststraße. An der Kreuzung Samerstraße/Prinzregentenstraße sollte es kein Linksabbiegen mehr geben; Änderungen kann es hier erst nach dem Übergang der Baulast auf die Stadt Rosenheim geben.
- Kaiserstraße:
Zwischen Ludwigsplatz und Am Salzstadel sollte es zumindest eine Einbahnstraße stadtauswärts, besser noch eine Fußgängerzone (mit Fahrrad frei) geben, ähnlich wie in der Adlzreiter- und Weinstraße.
- Innstraße:
Zwischen Ludwigsplatz und Hofmannstraße sollte es eine Einbahnstraße stadtauswärts geben.

(Radfahrer sollen die genannten Einbahnstraßen jeweils auch in Gegenrichtung benutzen dürfen.)

4. Koordination der Planungen

Von Hrn. März und Hrn. Miedl werden Fragen nach der Koordination der unterschiedlichen Planungen und Ideen von stadt + plan (für Radverkehrsinfrastruktur-Maßnahmen), BrennerPlan (für das Innenstadtkonzept), Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (für Fahrradstraßen und Fahrradrouten) und Radentscheid (übergreifend) gestellt.

Hr. Stintzing macht auf den Austausch der Informationen über das Tiefbauamt aufmerksam; der Entwurf des Radentscheids für das Rad-Haupttroutennetz wurde z. B. an das Büro Kaulen geleitet mit Bitte um Berücksichtigung. Von der teilweise überlappenden Bearbeitung erhofft sich Hr. Stintzing bessere Ergebnisse. Die Arbeiten von stadt + plan sind mit einem Vorschlag für die Priorisierung der empfohlenen Maßnahmen bereits abgeschlossen; dieser wird gerade von der Verwaltung geprüft. Die Resultate von BrennerPlan und Kaulen sollen im Verkehrsausschuss Anfang Mai vorgestellt werden. Wie die Ergebnisse der beteiligten Büros und des Radentscheids letztlich zusammengeführt werden, ist noch offen.

5. Mangfallradwege

in Zusammenhang mit der Hochwasserfreilegung durch das Wasserwirtschaftsamt wird eine Verbesserung der Geh- und Radwege an der Mangfall angestrebt. Dazu hatte in der Fahrradbeiratssitzung am 25.08.2020 ein Austausch stattgefunden, bei dem der Radentscheid auch planerische Vorschläge machte. Es ist nicht klar, ob und in welcher Form die Vorschläge für den aktuellen Vorentwurf des WWA berücksichtigt wurden. Wurden die Querschnitts-Vorschläge des Radentscheids vom 24.08.2020 weitergegeben?

Hr. Miedl will bei Fr. Schütz den aktuellen Status erfragen.

6. Umsetzung kleinerer Maßnahmen

- Am Nörreut, scharfe Kurve:
Zum Schutz der Radfahrer, die die Straße gegen die Einbahnrichtung befahren, hatte der Radentscheid einen Schutzstreifen auf der Kurven-Innenseite vorgeschlagen, nach Möglichkeit ergänzt durch einen baulichen Schutz.
Wegen der Neuverlegung von Leitungen 2023 in dieser Straße will die Verwaltung zunächst nur die Markierung samt Piktogrammen aufbringen und die endgültige Kennzeichnung samt Roteinfärbung erst nach der Baumaßnahme. Das gilt auch für einen eventuellen baulichen Schutz.

- Geschwindigkeitsbegrenzung Gießenbachstraße:
Der Radentscheid hatte eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 vorgeschlagen. Die Diskussion mit der Polizei ist laut Fr. Viebach noch nicht abgeschlossen.
- Prinzregentenstraße, Ecke Stollstraße:
Der Radentscheid hatte mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass an dieser Kreuzung bei Grün in Richtung NW losfahrende Radfahrer leicht übersehen werden, insbesondere von Lkw-Fahrern. Das Staatliche Bauamt hat die Anfrage von Fr. Viebach noch nicht beantwortet.

An dieser Stelle verabschiedet sich Hr. März wegen eines anderen Termins.

7. Bahnhof-Südseite und Bahnhofs-Querung

Der Radentscheid fragt nach der baulichen Entwicklung auf der Bahnhofs-Südseite; z. B. kann offenbar die geplante Entlastungsstraße parallel zur Enzenspergerstraße nicht gebaut werden. Hr. Miedl erläutert, dass die Bahngesellschaften mittlerweile einen höheren Grundstücksbedarf haben, sodass diese „Bahnrandstraße“ wohl nicht realisiert werden kann, eine Fahrrad-Trasse parallel zur Bahn aber u. U. schon. Ferner könnte der Bedarf der Bahn auch Einfluss auf die geplante Brücke für Fußgänger und Radfahrer haben.

Aus Sicht des Radentscheids hat eine Unterführung gegenüber einer Brücke nicht nur im Betrieb Vorteile durch die deutlich geringere zu überwindende Höhe, sondern auch beim Bau durch die kürzere Rampenlänge. Das Südende der Querung sollte besser nahe der Kunstmühlstraße liegen als nahe der Traithenstraße.

8. Verbesserung von Zusammenarbeit und Kommunikation

Grundsätzlich sollen, wie von Frau Maier vorgeschlagen, Konzepte und Planungen so früh wie möglich im Fahrradbeirat (FB) angesprochen und diskutiert werden, um nach Möglichkeit gemeinsam zu einer guten Lösung zu kommen.

Zusätzlich schlägt Herr Stintzing folgende Lösung vor: Beim FB-Termin vor einer Sitzung des Verkehrsausschusses (VA) sollen die für den FB relevanten VA-Themen besprochen und die voraussichtliche Position der Verwaltung dargelegt werden. Kann kein Konsens mit dem Radentscheid erzielt werden, soll dessen abweichende Position mit entsprechender Begründung in die VA-Sitzungsvorlage mit aufgenommen werden. Dazu sollten die betreffenden FB-Termine ca. 4 Wochen vor den VA-Sitzungen liegen. Diese Vorgehensweise muss noch mit der Stadtspitze abgesprochen werden.