

Protokoll zur 19. Sitzung des Fahrradbeirats am 08.03.2022

Teilnehmer (online):

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

1 Themen für den Verkehrsausschuss am 04.05.2022

1.1 Kufsteiner Straße Nord (Plan vom 22.10.2021)

Hr. Stintzing stellt auf Nachfrage des Radentscheids (RE) klar, dass der Planabschnitt südlich der Klepperstraße einen Vorschlag des beauftragten Ingenieurbüros für den vorläufigen Anschluss an den Bestand darstellt; weiter südlich davon gibt es noch gar keine Planung. An der Anbindung der Nußdorfer Straße könnte sich noch etwas ändern, abhängig auch davon, ob diese Straße nach Bau einer Verbindung mit der Neubauerer Straße zur Einbahnstraße wird.

Der RE übt Kritik daran, dass die Radfahrstreifen-Breite südlich der Klepperstraße mit 1,85 m weder dem RE-Maß von 2,25 m noch dem ERA-Maß von 2 m (für verkehrsreiche Straßen) entspricht. Hr. Stintzing antwortet, an dieser Stelle sei wegen der angrenzenden Bebauung keine größere Breite möglich; die ERA seien nur Empfehlungen. Die vom RE erwähnte fehlende doppelte Mittellinie südlich der Klepperstraße gemäß der VwV-StVO sei nicht verpflichtend.

Der RE-Vorschlag für die Markierung einer Furt für Radfahrer, die aus der Kufsteiner Straße links in die Klepperstraße abbiegen, stößt auf Zustimmung. Dies gilt auch für den RE-Vorschlag zur Verbreiterung der Radfahrstreifen auf 2,25 m an der Klepperstraße in der Nähe der Kreuzung, auf Kosten des Grüns.

Für den Fall einer dreispurigen Kfz-Führung unter der Eisenbahnüberführung schlägt der RE vor, die Radfahrer dort stadtauswärts auf einem Radfahrstreifen neben den Kfz zu führen, um die Sichtbeziehungen zu verbessern.

Sowohl im Kreuzungsbereich zur Gießereistraße als auch zur Kufsteiner Straße (Richtung Stadtmitte) gibt es aus RE-Sicht Möglichkeiten zur Verbreiterung der Radfahrstreifen, jeweils auf Kosten des Grüns.

Für die Einfahrt in die Briançonstraße schlägt der RE auf Basis der Simulationsergebnisse nur eine statt zwei Kfz-Spuren vor, um hier RE-konforme Radfahrstreifen auch im Bereich Briançonstraße 3 zu ermöglichen.

Trotz der Verschiebung des Baus der Kufsteiner Straße Nord auf 2027 soll laut Verwaltung die Planung 2022 abgeschlossen werden, um genügend Zeit für Planfeststellung und die erforderliche Spartenumlegung zu haben.

1.2 Briançonstraße (Plan vom 06.08.2021 bzw. 06.10.2021, Innsbrucker Straße vom 01.03.2022)

Hr. Stintzing erläutert auf RE-Nachfrage, dass die Briançonstraße zeitlich entweder vor oder nach der Kufsteiner Straße Nord umgebaut werden kann; die Verwaltung tendiert zur zweiten Möglichkeit. Wahrscheinlich kommt dieses Projekt erst in der Juli-Sitzung des Verkehrsausschusses zur Vorlage.

Der RE schlägt Verbesserungen am Knoten Rathaus-/Briançonstraße vor:

In der Rathausstraße sollte der Radverkehr stadtauswärts schon vor dem Knoten auf einem Radfahrstreifen geführt werden. Der freilaufende Rechtsabbieger in die Briançonstraße und die Mittelinsel für Fußgänger und Radfahrer müssten im Einklang mit den Regelwerks-Empfehlungen entfallen; auf die nicht notwendige Sperrfläche in der Mitte der Rathausstraße könnte dabei verzichtet werden. Auch aus Sicht der Verwaltung sind derartige Verbesserungen sinnvoll; die Sperrfläche sollte aber besser durch eine richtige Mittelinsel ersetzt werden.

Der Radfahrstreifen in Mittellage (RiM) zum Abbiegen von der Briançonstraße in die Rathausstraße sollte zumindest eine ausreichende Breite aufweisen, dies allerdings nicht auf Kosten des Baumbestandes auf der Mittelinsel. Den Radfahrstreifen an der Briançonstraße mit dem RiM durch eine bevorrechtigte markierte Furt zu verbinden wäre wünschenswert, ist aber bei zwei

ankommenden Kfz-Spuren nicht zulässig und extrem gefährlich für Radfahrer; eventuell könnte der RiM aber noch verlängert werden, um die Erreichbarkeit zu verbessern. Eine gute Querungsmöglichkeit der Rathausstraße an der Ecke Briançon-/ Rathausstraße könnte den RiM sogar ersetzen, wäre aber aus Sicht der Verwaltung schwerlich konfliktfrei zu signalisieren. Generell würde die mögliche zweite Eisfläche eine gute Lösung vor allem für Fußgänger an dieser Ecke stark erschweren.

1.3 Münchener Straße zwischen Luitpold- und Samerstraße (Plan vom 01.03.2022)

Die Markierung von Schutzstreifen wird vom RE begrüßt, ebenso die Verbreiterung der Radstreifen nahe der Aventinstraße stadtauswärts, insbesondere des RiMs; die Lage der Bordsteine wird beibehalten. Wichtig ist generell der 75 cm breite markierte Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Autos. Eventuell könnte der Schutzstreifen am Beginn stadteinwärts durch einen (allerdings nur ERA-konformen) Radfahrstreifen mit zusätzlicher Sperrfläche ersetzt werden sowie danach die Schutzstreifen-Markierung ohne Zwischenschritt auf die endgültige Lage verzogen werden.

Damit ergibt sich eine schnell realisierbare Vorstufe zu dem geplanten verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20.

1.4 Küpferlingstraße zwischen Salzburger und Hubertusstraße (Plan vom 28.02.2022)

Der Vorschlag von stadt + plan zur Einrichtung von (teilweise nur ERA-konformen) Schutzstreifen auf Kosten der Stellplätze, später ggf. über den genannten Bereich hinaus, findet ein geteiltes Echo. RE und ADFC versprechen sich davon auf dieser wichtigen Hauptverbindung mehr Sicherheit und die Möglichkeit, an Staus vorbei zu fahren. Der Radverkehrsbeauftragte hält die Anwohner-Stellplätze für schwer ersetzbar und sieht die parkenden Autos als geschwindigkeitsdämpfende Elemente positiv.

Das Tempo auf 30 km/h zu begrenzen wird allgemein als gute Alternative dazu gesehen. Eine Begründung dafür zu finden, scheint zumindest nicht ausgeschlossen. Entweder die Einbeziehung in die 30er Zone oder eine Streckenregelung (wie in der Hochfelln- und Mangfallstraße) kämen in Frage.

1.5 Umsetzung der Maßnahmen von stadt + plan (Plan vom 03.03.2022)

Die Verwaltung hat die Maßnahmenvorschläge von stadt + plan für den Radentscheid dahingehend geprüft, wie sie in den nächsten Jahren unter Berücksichtigung von Grunderwerb, Verfahren etc. realistisch umgesetzt werden können. Insbesondere für die großen Straßen haben sich nach Ansicht der Verwaltung die von stadt + plan angegebenen Zeiten als zu optimistisch erwiesen. Das Programm erstreckt sich daher über einen Zeitraum von 10 Jahren. Insbesondere einfach zu realisierende Maßnahmen sollen möglichst bald realisiert werden. Auf folgende Maßnahmen wird genauer eingegangen:

- Hammerweg, Reichenbachstraße–Kufsteiner Straße (stadt + plan Nr. 31.3):
Das Tiefbauamt schlägt wegen des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses die Ablehnung vor.
- Kufsteiner Straße, Reifentuelstraße–Reichenbachstraße (stadt + plan Nr. 4.4):
Auch hier wird wegen des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses die Ablehnung vorgeschlagen.
- Innstraße, Chiemseestraße–Innbrücke (stadt + plan Nr. 2.5):
Die Vorschläge werden von der Verwaltung vermutlich „neutral“ vorgestellt, d. h. ohne Vorschlag für Empfehlung oder Ablehnung.
Der RE macht darauf aufmerksam, dass die gemeinsame Bus-/Fahrradspur gemäß den ERA-Empfehlungen auf 3,5 m verschmälert werden sollte; ferner wäre hier ein Radfahrstreifen mit „Bus frei“ wie in der Gießereistraße zu empfehlen.
- Frühlingstraße (stadt + plan Nr. 71.2):
Die Verbreiterung der Gehwege auf Kosten der Fahrbahnbreite kommt nur in Frage, wenn hier keine Einbahnstraße angelegt wird. Die Ergebnisse des Büros BrennerPlan liegen noch nicht vor.

2 Weitere Themen

2.1 Überdachte Fahrradständer und Service-Station

Frau Maier berichtet über Fahrradabstellanlagen nach dem BWA-System mit Glas-Überdachung, die noch heuer an folgenden Stellen mit jeweils 5 m Breite realisiert werden sollen:

- Innstraße/Bayerstraße, Dach parallel zu Straße, Einstellung einseitig;
- Salinstraße vor ehemaligem Karstadt-Sport, dabei Überdachung eines Teils der bestehenden Anlagen;
- Am Riedergarten auf bisherigem städtischem Kfz-Parkplatz, mit Schließfächern (zu öffnen per Zahlencode) und E-Bike-Lademöglichkeit.

Die Maßnahmen werden mit einem hohen Prozentsatz gefördert, was die Kosten von ca. 4.700 €/Stellplatz für die Stadt drastisch reduziert. Diesen überdachten Abstellanlagen sollen in Zukunft weitere folgen.

Am Riedergarten soll es zusätzlich eine Reparatur-Steile mit Luftpumpe und diversen Werkzeugen geben, befestigt an Stahlkabeln. Die Caritas als Betreiber der Fahrradstation am Bahnhof könnte für die notwendige Betreuung sorgen. Auch dieser Service-Station sollen weitere folgen.

Die Planungen werden einhellig begrüßt. Der Radverkehrsbeauftragte schlägt zusätzlich Schlauch-Automaten vor. Zu Service-Stationen an Fernradwegen gibt es unterschiedliche Ansichten.

2.2 Radverbindung von der Gießenbach- zur Chiemseestraße

Hr. Stiegler berichtet über die Schwierigkeit eines Anwohners aus der Kastenau, insbesondere mit Kindern von der Gießenbachstraße stadteinwärts sicher zur Ampel an der Innsbrucker Straße zu gelangen. Der Gehweg südlich der Chiemseestraße für Radfahrer ist allerdings per Schild in dieser Richtung freigegeben. Ein neuer Weg oder eine Verbreiterung des bestehenden Weges ist somit nicht notwendig.

2.3 AGFK-Erstbereisung am 10.05.2022, 10:00 bis 16:30

Hr. Stiegler hat bereits einen Routenvorschlag ausgearbeitet, der allerdings mit 14,5 km zu lang ist, sodass Westerndorf St. Peter wohl ausgespart werden muss. Hr. Stintzing stellt ferner klar, dass folgende Punkte angefahren werden müssen:

- Bahnhof (wegen Bike & Ride);
- Teil des Bayernnetzes, d. h. ein Stück des Mangfall- oder Innradwegs;
- Verschiedene bestehende Radwegführungen wie Radfahrstreifen, Schutzstreifen, baulicher Radweg, in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße. Idealerweise sollte jeweils ein gutes und ein schlechtes Beispiel dabei sein.

Hr. Stintzing wird einen entsprechend abgeänderten Vorschlag erarbeiten.

An der Bereisung soll u. a. der Radverkehrsbeauftragte, ein ADFC- und ein RE-Vertreter teilnehmen.