

Protokoll zur 20. Sitzung des Fahrradbeirats am 05.04.2022

Teilnehmer (online):

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

1 Themen für den Verkehrsausschuss am 04.05.2022

1.1 Piktogrammketten

Unter den von der Verwaltung vorgeschlagenen Markierungsformen findet die Mainzer Variante beim Radverkehrsbeauftragten und beim Radentscheid (RE) den größten Zuspruch. Sie ähnelt der in Rosenheim bereits verwendeten Markierung für Einbahnstraßen, die von Radfahrern auch in Gegenrichtung befahren werden können, kennzeichnet aber nur eine Richtung. Die Abstände zwischen den Symbolen sollten nicht zu groß gewählt werden.

Eine Abstimmung mit der Polizei steht noch aus.

Hr. Stintzing schlägt vor, die Symbole mit der vorhandenen Schablone aufzumalen; bei aufgelegten Markierungen bestehe eher die Gefahr handwerklicher Fehler, wie in der Mangfallstraße beobachtet.

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

Zwischen dem bestehenden Schutzstreifen am Beginn des Abschnitts stadteinwärts und einem (nur ERA-konformen) Radfahrstreifen gibt es unter den Teilnehmern keine erkennbare Präferenz.

Weiter stadteinwärts soll die Schutzstreifen-Markierung ohne Zwischenschritt auf die endgültige Lage verzogen werden.

1.3 Kufsteiner Straße Nord (Plan vom 22.10.2021)

Hr. Stintzing erläutert auf Anfrage, dass die RE-Anregungen zur Verbreiterung der Radfahrstreifen an verschiedenen Straßen (Klepper-, Gießerei- und „innere“ Kufsteiner Straße) auf Kosten des Grüns an das planende Büro weitergegeben wurden, ebenso zur Markierung einer Furt für indirekt aus der Kufsteiner Straße in die Klepperstraße abbiegende Radfahrer. Es ist aber nicht sicher, dass die Stadtratsvorlage die entsprechenden Änderungen bereits enthält.

In Bezug auf die Engstelle im Bereich Briançonstraße 3 weist der RE nochmals darauf hin, dass hier aus seiner Sicht stadteinwärts eine Fahrspur ausreicht, sodass RE-konforme Radfahrstreifen angelegt werden könnten.

Des Weiteren wird vom RE eine Verschiebung des Beschlusses zur Kufsteiner Straße-Nord in die Diskussion gebracht, um auch die Planung zumindest bis zur Mangfallbrücke einfließen zu lassen. Laut Verwaltung ist ein Beschluss über die Entwurfsplanung 2022 erforderlich, um alle Planungen, die Planfeststellung sowie Vorarbeiten wie die Spartenumlegung bis zum Baubeginn für den Nordteil (2027) erledigen zu können. Die Entwurfsplanung für den Bereich südlich der Klepperstraße wurde noch nicht in Auftrag gegeben.

1.4 Einbahnstraßen-Konzept

Die Ausarbeitungen des Büros BrennerPlan sind sowohl aus Verwaltungs- wie aus RE-Sicht nicht befriedigend. Laut Verwaltung soll der Auftrag daher diesem Büro entzogen und einem anderen übertragen werden. Dies zieht leider Verzögerungen nach sich wie z. B für die Frühlingstraße. Über folgende Straßen wird diskutiert, auch als Informationsgrundlage für das neu zu beauftragende Büro:

- Frühlingstraße und Herbststraße:

Wegen des Busverkehrs muss die Frühlingstraße aus Sicht der Verwaltung zwischen Prinzregenten- und Heilig-Geist-Straße in beiden Richtungen befahrbar bleiben. Aus dem gleichen Grund ist nördlich der Heilig-Geist-Straße eine Einbahnstraße nur in Richtung SW denkbar; die Frühlingstraße erscheint hier zumindest wegen der kürzeren Fahrstrecke besser geeignet als die Herbststraße.

- **Prinzregentenstraße:**
U. a. wegen des Busverkehrs erscheint ein Verzicht auf Linksabbiegespuren in die Samer-, Frühling- und Wittelsbacherstraße, wie vom RE in der Beiratssitzung am 01.02.2022 vorgeschlagen, kaum möglich. Damit entfällt die Möglichkeit von Schutzstreifen in der Prinzregentenstraße, und man muss wohl mit Piktogrammketten arbeiten.
Nach dem Baulast-Übergang auf die Stadt ist hier ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 denkbar.
- **Kaiserstraße:**
Wie am 01.02.2022 vorgeschlagen, sollte es aus Sicht des RE zwischen Ludwigsplatz und Am Salzstadel eine Fußgängerzone (mit Fahrrad frei) geben, ähnlich wie in der Adlzreiter- und Weinstraße.
Die damals vom RE vorgeschlagene Alternative in Form einer Einbahnstraße stadtauswärts ist allerdings laut Verwaltung aus Sicht der Polizei für Einsätze z. B. in der Altstadt Ost und in der Innenstadt nicht akzeptabel. Eine Fußgängerzone stellt dagegen kein Problem für solche Einsätze dar.
- **Königstraße und Reichenbachstraße:**
Wie am 01.02.2022 vorgeschlagen, sollte aus Sicht des RE die Königstraße in beiden Richtungen befahrbar bleiben, allerdings verkehrsberuhigt. An der Einmündung in die Rathausstraße dürften Kfz nur links in diese Straße weiterfahren. In der Reichenbachstraße sollte die Einbahnregelung in Richtung Rathausstraße umgekehrt werden.
- **Innstraße:**
Wie am 01.02.2022 vorgeschlagen, sollte es aus Sicht des RE zwischen Ludwigsplatz und Hofmannstraße eine Einbahnstraße stadtauswärts geben, um beidseitig Schutzstreifen zu ermöglichen.

1.5 Fahrradstraßen- und Fahrradrouten-Konzept

Die Ausarbeitungen des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros Kaulen liegen noch nicht vor.

2 Weitere Themen

2.1 Inndamm-Radweg südlich der Innstraße bis zur Kastenau

Der RE fragt an, ob die derzeit dort stattfindende Verlegung von Kabeln im Auftrag der Telekom zu einer Verbesserung der Radweg-Oberfläche genutzt werden kann. Hr. Stintzing erläutert, dass in diesem Fall nur die Wiederherstellung des alten Zustands erreicht werden kann; um die Abnahme kümmert sich Hr. Priller vom Tiefbauamt.

(Nachrichtlich am 07.04.2022: Hr. Priller sagt die Neuerstellung einer wassergebundenen Decke zu und versucht, für den Abschnitt Innstraße bis Innspitz den Einbau einer Asphaltdecke zu organisieren).

2.2 AGFK-Erstbereisung am 10.05.2022

Der RE hat den Vorschlag von Hrn. Stintzing um mehrere Streckenstücke erweitert:

- Abschnitte von großen Straßen wie Innsbrucker, Kufsteiner und Äußere Münchener Straße;
- Altes Stück Mangfallradweg;
- Neues Stück Radweg auf dem Brückenberg;
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich.

Die Gesamtlänge beträgt 9,5 km und bleibt damit unter dem AGFK-Limit von 10 km.

Aus Sicht der Verwaltung sollte jedoch aufgrund der Erfahrungen bei ähnlichen Bereisungen z. B. in Kolbermoor eine kürzere Route gewählt werden. Als Kompromiss soll zusätzlich zum Verwaltungsvorschlag ein Teil der Innsbrucker Straße und ein altes Stück Mangfallradweg besichtigt werden. Zusätzlich soll die Route noch an die laufenden Baumaßnahmen angepasst werden, z. B. am Brückenberg und am Bahnhof.

2.3 Rosenheimer Norden und Marienberger Straße

Vom RE wird gefragt, wieso die Radfahrstreifen im aktuellen Plan vom 15.02.2022 statt 2,25 m gemäß RE nur 1,85 m breit sind. Hr. Stintzing erläutert, dass das RE-Maß aus Sicht der Verwaltung im Hinblick auf mögliche Klagen im Bebauungsplanverfahren problematisch ist.

Das ERA-Maß von 2 m (für verkehrsreiche Straßen wie hier) erscheint jedoch durchsetzbar und soll in die weitere Planung einfließen.

2.4 Küpferlingstraße

Die Diskussion aus der letzten Beiratssitzung um die Möglichkeiten, hier Tempo 30 einzuführen, wird fortgesetzt.

Eine Möglichkeit ist die Integration in die Tempo-30-Zone. Dies wäre für diese Sammelstraße möglich, und zwar ohne spezielle Begründung. Probleme durch die Änderung der Vorfahrtsregelung (Standard ist Rechts vor Links, keine Ampeln erlaubt) müssten allerdings gelöst werden.

Die zweite Möglichkeit ist eine streckenbezogene Temporeduzierung. Dafür muss eine Begründung gefunden werden, die auch rechtlich Bestand hat (besondere Sicherheits-, Lärmschutz- oder Luftreinhaltungserfordernisse).

Aus Sicht des Radverkehrsbeauftragten und des RE ist die Gefahr insbesondere für radelnde Schulkinder offensichtlich. Der Radverkehrsbeauftragte bietet an, der Verwaltung zusätzliche Belege für die Notwendigkeit von Tempo 30 in der Küpferlingstraße zu liefern.

Das Thema kommt noch nicht in den nächsten Verkehrsausschuss.

Unabhängig davon wird die Verwaltung für die Bahnunterführung eine Tempo-30-Begrenzung einführen.

2.5 Kufsteiner Straße - Sofortmaßnahmen

Der RE erkundigt sich nach dem Status der kurzfristigen Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung, die laut VA-Beschluss ab dem Frühjahr 2022 umgesetzt werden sollen. Hr. Stintzing will die Frage an Hrn. Miedl/Fr. Maier weiterleiten.

2.6 Ausbau der Mangfallstraße südlich der Miesbacher Straße

Der RE bittet um Auskunft darüber, wann dieser Abschnitt fertiggestellt wird. Laut Fr. Viebach wird dieser Teil nicht vor 2023 in Angriff genommen.