

Protokoll zur 23. Sitzung des Fahrradbeirats am 26.07.2022

Teilnehmer (online):

Fr. Viebach (Straßenverkehrsbehörde)
Fr. Maier (Tiefbauamt)
Fr. Schütz (Tiefbauamt, zeitweise)
Hr. Fröhlich (Radverkehrsbeauftragter, RVB)
Hr. Knörr (ADFC)
Hr. Stiegler (Radentscheid, RE)
Hr. Langer (RE)
Hr. Storandt (RE), Protokoll

1 Aisinger Straße, Einmündung Mangfallstraße

1.1 Kreisel-Variante

Die Verwaltung hat für die Einmündung Mangfallstraße noch eine weitere Variante mit Kreisverkehr (Plan 06/22) erarbeitet, wobei der Radverkehr im Kreisel auf der Fahrbahn geführt wird. Diese Lösung hat zumindest aus RE-Sicht für Radfahrer eher Nachteile.

Bei einer Kreisel-Modifikation durch getrennte Führung des Radverkehrs müsste dieser die Kfz-Fahrbahnen queren, zumindest teilweise ohne Bevorrechtigung.

Ein geschützter Kreisverkehr nach niederländischem Vorbild mit Vorrang für den Radverkehr, wie vom ADFC-Bundesverband propagiert, ließe sich nach Auskunft der Verwaltung nur mit großem Beschilderungsaufwand oder nach einer StVO-Änderung realisieren. Zudem wäre der Flächenbedarf noch höher.

1.2 Weitere Optimierung des bisherigen Vorschlags

Besser erscheint daher die in der vorhergehenden Beiratssitzung diskutierte Einmündungs-Lösung ohne die Kfz-Rechtsabbiegespur von der Aisinger Straße in die Mangfallstraße und mit zusätzlicher Radfahrer-Quermöglichkeit der Aisinger Straße vom stadteinwärts führenden Radfahrstreifen (RFS) zur Mangfallstraße.

Es müssten aber noch weitere Verbesserungen einfließen, z. B. durch einen Aufstellbereich für die linksabbiegenden Radfahrer. Die Kfz-Linksabbiegespur von der Aisinger Straße in die Mangfallstraße sollte verkürzt, aber nicht beseitigt werden.

2 Küpferlingstraße

2.1 Östlicher Abschnitt zwischen Ein-/Ausfahrt Feuerwehr und Prinzregentenstraße

Für diesen Abschnitt schlägt die Verwaltung in ihren aktuellen Plänen (06/22 und 07/22) Piktogramm-Ketten sowie einen erweiterten Aufstellbereich an der Kreuzung vor. Diese Vorschläge werden allgemein für gut befunden.

2.2 Westlicher Abschnitt zwischen Salzburger Straße und Ein-/Ausfahrt Feuerwehr

Hier hat die Verwaltung Pläne mit beidseitigen Schutzstreifen in zwei Varianten vorgelegt: einmal mit einer Schutzstreifenbreite von 1,85 m gemäß RE (07/22) und einmal mit einer minimalen Kernfahrbahnbreite von 5 m gemäß Empfehlung der Unfallforschung der Versicherer (06/22).

Die allermeisten Kfz-Stellplätze fallen dabei den Schutzstreifen zum Opfer. Der RVB befürchtet durch die daraus resultierende optische Fahrbahnverbreiterung eine „Rennbahn“ mit höheren Kfz-Geschwindigkeiten und damit eine Gefährdung der Radfahrer; deshalb schlägt er neben Tempo 30 einen nur einseitigen Schutzstreifen stadteinwärts vor.

Der Fahrradbeirat befürwortet eine Lösung mit einer Soll-Schutzstreifenbreite von 1,85 m beidseits und einer minimalen Kernfahrbahnbreite von 4,50 m gemäß den Regelwerken, die nur an einer Stelle auftritt.

2.3 Tempobegrenzung

Generell soll das Ziel einer Tempobegrenzung auf 30 km/h weiterverfolgt werden. Um eine Begründung dafür zu finden, will der RVB nochmals Betroffene ansprechen. Ein Einbau von Bodenwellen zur Tempodrosselung kommt laut Verwaltung hier nicht in Frage.

3 Enzensperger- und Klepperstraße

3.1 Enzenspergerstraße

Für die Enzenspergerstraße gibt es aus Sicht der Verwaltung folgende Optionen:

1. Nicht RE-konforme Schutzstreifen in beiden Richtungen mit teilweise zu schmaler Kernfahrbahn (Plan 11/2018 auf Basis des Verkehrsentwicklungsplans);
2. Einseitiger RE-konformer Schutzstreifen in Richtung W, Piktogramm-Kette in Richtung O (Plan 07/2022 auf Basis des stadt + plan-Vorschlags);
3. Piktogramm-Ketten in beiden Richtungen;
4. Warten auf eine Lösung für das Bahngelände Süd, was noch Jahre dauern kann.

Die Optionen 1 und 4 scheiden wegen der erwähnten Nachteile aus. Allgemeinen Anklang findet der Vorschlag, Option 2 zunächst mit nur aufgemalter Strich-Markierung zu verwenden, um bei Bedarf einfach auf Option 3 wechseln zu können.

3.2 Klepperstraße

Hier hat die Verwaltung auf Basis des stadt + plan-Vorschlags einen Plan erarbeitet (07/2022), der auf der Südseite einen verbreiterten RFS vorsieht. Insbesondere in der Nähe der Fußgängerampel wird damit die verbleibende Fahrbahn mit 5,80 m recht eng.

Folgende einfache Verbesserungen werden (von W nach O ab der Kunstmühlstraße) vorgeschlagen:

1. Markierung einer gestrichelten Linie oder eines früheren RFS-Beginns im S bei der Einmündung Kunstmühlstraße, evtl. in Verbindung mit einer Haltelinie, um den Kfz-Verkehr am Beginn des RFS nach links zu führen;
2. Markierung eines 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifens bei den Längsparkständen im S vor den ehemaligen Klepper-Gebäuden auf Privatgrund, da eine Markierung auf der Fahrbahn hier zukünftige weitere Verbesserungen auf der N-Seite verhindern würde (siehe unten);
3. Wichtiger baulicher Schutz des RFS an der 1. Rechtskurve im S;
4. Beseitigung der unnötigen Bordstein-Absenkung im N schräg gegenüber Punkt 3;
5. Verbreiterung der im aktuellen Plan zu schmalen Kfz-Spur südlich der Mittelinsel nahe der Bahnhofs-Unterführung auf 2,75 m, z. B. durch einen nur ca. 2,05 m breiten baulich geschützten RFS; außerdem ist gemäß RE-Messung der Querschnitt einige cm breiter als angegeben;
6. Kennzeichnung des Gehwegs (Radfahrer frei) im N als nicht benutzungspflichtiger Radweg, außer im Bereich der Kufsteiner Straße;
7. Abflachung oder Beseitigung der Bordsteinkante beim Einbiegen von der Klepperstraße zum Mangfallradweg im S nahe DEKRA/Europcar;
8. Durchziehen des RFS mit Entfall der Längsparkstände im S nahe Ericsson, die überwiegend als Abstellfläche missbraucht werden;
9. Beseitigung der Querungshilfe in der Klepperstraße nahe Ericsson (siehe Google, im Plan der Stadt nicht enthalten).

Generell sind am baulich getrennten Radweg bzw. Geh- und Radweg im N weitere Verbesserungen nötig, z. B. wegen gefährlicher Ausfahrten, mangelhafter Radwegbreite und fehlender Sicherheitstrennstreifen.

Eine Lösung mit Schutzstreifen – wie im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehen – wäre allenfalls mit RE-konformen Breiten und ohne nennenswerten Schwerverkehr diskutabel.

4 Weitere Themen aus der Verwaltung

• Mangfallkanalbrücke Hochfellnstraße

Hr. Stintzing erläutert, dass auf der Brücke eine Oberflächensanierung stattfinden soll; der Gesamtquerschnitt kann dabei nicht verändert werden. Danach können wieder (nicht RE-konforme) RFS oder einigermaßen RE-konforme Schutzstreifen markiert werden, wie von stadt + plan nördlich der Brücke geplant; denkbar wäre aber auch eine Verbreiterung der nur 1,50 m breiten Gehwege und Mischverkehr auf einer verschmälerten Fahrbahn.

Unter den Markierungslösungen wären mit Blick auf die Zukunft sicherlich die Schutzstreifen vorzuziehen. Die Mehrheit ist aber der Meinung, dass die Gehwege auf der Brücke verbreitert werden sollten.

• Ausbau der Mangfallstraße südlich der Miesbacher Straße

Fr. Viebach teilt mit, dass wie vom RE empfohlen die teilweise kaum mehr sichtbaren

Markierungen aufgefrischt werden und eine Sperrfläche aufgebracht wird, um das Überholen von Radfahrern an falscher Stelle zu verhindern.

- Weitere Servicestationen

Fr. Maier macht in kleiner Runde einige konkrete Vorschläge für bereits gesetzte Standorte wie den am Riedergarten oder am Bürgerhaus Happung, aber auch für neue Standorte wie die Freie Turnerschaft oder Am Salzstadel. Sie will die Vorschläge herumschicken, sodass sie in Ruhe geprüft und kommentiert werden können.

5 Weitere auf RE-Nachfrage behandelte Themen

- Fahrradstraßen

Das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) hat laut Hrn. Stintzing 3 Straßenzüge zur weiteren Bearbeitung vorgeschlagen:

- Leitzach-, Kaltwies- und Eichfeldstraße;
- Burgfeld-, Farrenpointstraße und Graf-Lamberg-Weg;
- Hohenzollern-, Schiller- und Landsberger Straße.

Wegen des aktuellen Beschlusses zu den Happinger Seen wird SVK mit der Eichfeldstraße beginnen.

- Ausbau Happinger-Au-Straße

Hr. Stintzing erläutert, dass diese Straße teilweise begradigt und verbreitert sowie mit einem parallel verlaufenden Gehweg oder Geh-/Radweg versehen werden soll. Der erforderliche Grunderwerb war bisher nicht möglich. Der Kfz-Schleichverkehr, insbesondere bei Stau auf den Hauptstraßen, soll im Zuge der neuen Bahnquerungen durch eine umwegige Führung über die Seestraße und eine neue bahnparallele Straße eingeschränkt werden.

- Frühlingstraße

Hr. Stintzing stellt klar, dass sich die im letzten Verkehrsausschuss beschlossene Straßenbreite von 7 m wie folgt aufteilen könnte:

- 1,85 m breiter RFS in Einbahnrichtung;
- 2,90 m breiter Kfz-Fahrstreifen in Einbahnrichtung;
- 2,25 m breiter RFS in Gegenrichtung.

RE-konforme RFS in beiden Richtungen wären nicht möglich. Der Auftrag zur Verkehrsuntersuchung Innenstadt wurde mittlerweile an SVK vergeben.

Laut Fr. Maier ist der Umbau der Frühlingstraße von Frühjahr bis Herbst 2023 vorgesehen.

- Knoten Mangfallstraße/Miesbacher Straße

Überquert man als Radfahrer auf der Mangfallstraße von S nach N oder umgekehrt die Miesbacher Straße, gerät man hinter der Kreuzung wegen des sich trichterförmig verengenden Straßenquerschnitts leicht durch überholende Autofahrer in Bedrängnis. Hier wäre die Markierung von Radverkehrsfurten hilfreich. Ferner sollte man den Radius beim Rechtsabbiegen von der Miesbacher Straße in die Mangfallstraße baulich verkleinern, um die Abbiegegeschwindigkeit und auch das genannte Problem des Trichtereffekts zu vermindern. Die Verwaltung will prüfen, ob eine Furt ohne Radverkehrsanlage davor und danach zulässig ist bzw. welche Minimallänge eine solche Anlage haben müsste.