



Protokoll zur 26. Sitzung des Fahrradbeirats (FB) am 10.01.2023

Teilnehmer (online):

Fr. Maier (Tiefbauamt)

Hr. Fröhlich (Radverkehrsbeauftragter, RVB)

Hr. Knörr (ADFC)

Hr. Stiegler (Radentscheid, RE)

Hr. Storandt (RE), Protokoll

1 Themen der nächsten Verkehrsausschuss (VA)-Sitzungen

1.1 Mehr Verkehrssicherheit in der Pürstlingstraße (VA im Februar)

Im Plan der Stadt vom 22.09.2022 ist ein durchgehender einseitiger Gehweg an der Westseite der Straße vorgesehen, mit einem Grünstreifen dazwischen. Radfahrer würden damit weiterhin die Fahrbahn im Mischverkehr nutzen, vermutlich bei Tempo 50 auf gerader Strecke. Dies ist aus RE-Sicht nicht befriedigend.

Ein kombinierter einseitiger Geh- und Radweg brächte zusätzliche gefährliche Querungen für den Radverkehr mit sich. Durch zwei Einschnürungsstellen am Beginn und am Ende des Weges, wie von Hrn. Stiegler gezeichnet, ließe sich dieses Problem lindern, aber nicht beseitigen. Das Konfliktpotential mit Fußgängern sowie mit Autos an Grundstückszufahrten bliebe unverändert bestehen.

Eindeutig besser wäre aus RE-Sicht eine Tempo-30-Lösung. Das könnte eine Fahrradstraße sein, falls der vorhandene Durchgangsverkehr dies erlaubt. Eine Tempo-30-Strecke ließe sich mit dem Besuch der Sportplätze durch viele Kinder und mit neuen Kita-Einrichtungen an der Pürstlingstraße (siehe OVB-Artikel vom 09.12.2022) rechtfertigen. Fr. Maier will dies insbesondere mit Fr. Viebach prüfen. Zusätzliche bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sollte es in jedem Fall geben.

1.2 Verkehrsuntersuchung Innenstadt (frühestens VA im März)

Das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) wird einen Zwischenbericht vorlegen. Der RE macht darauf aufmerksam, dass die in einer Vorversion angegebenen Buslinien teilweise noch nicht mit dem neuen Konzept der Rosenheimer Verkehrsgesellschaft (RoVG) übereinstimmen.

2 Umsetzung von Bekanntgaben

2.1 Provisorische Erhöhung des Freibords von Deichen entlang der Mangfall

Der RE hatte in einer Mail an das Tiefbauamt vom 05.12.2022 darauf aufmerksam gemacht, dass die Betonblöcke auf der bereits begonnenen SO-Seite zu nah am bestehenden Geh- und Radweg platziert wurden. Somit sind „durchgehend ausreichende Restbreiten, die einen Begegnungsverkehr ermöglichen“, wie es in einer Bekanntgabe für Verkehrs- und Umweltausschuss vom 29. bzw. 30.11.2022 heißt, nicht gegeben. Noch problematischer dürfte es auf der gegenüberliegenden Seite werden, wo deutlich weniger Platz vorhanden ist und besonders starker Radverkehr herrscht, gerade auch von Schülern. Ohne 50 cm-Abstand zum Weg verbliebe dort nur eine nutzbare Rest-Fahrbahn von 90 cm, so dass Begegnungsverkehr gefährlich, wenn nicht unmöglich würde.

Fr. Maier stimmt dieser Einschätzung prinzipiell zu, kann aber eine Abhilfe nicht zusagen. Man bemühe sich, die Betonquader so weit am Rand wie mit der bestehenden Deichkrone möglich zu platzieren. Wo notwendig, werde man ferner die Quader durch Holzleisten erhöhen, um ein Hängenbleiben mit dem Pedal auszuschließen. Fr. Maier will den FB-Mitgliedern einen aktuellen Plan zukommen lassen.

Hr. Stintzing im Beirat
7.3.23: TBA stimmt nicht zu, da eine
Verschmälerung des Gehwegs auf
1,50 m nicht akzeptabel



3 Umsetzung von beschlossenen Maßnahmen

3.1 Aisinger Straße, Aising-Ost

Bereits vor der letzten VA-Sitzung am 29.11.2022 hatte der RE darauf aufmerksam gemacht, dass es im Bereich zwischen den beiden Einmündungen der Mühlenstraße einen Grünstreifen gibt, den man umwidmen könnte. Dies wurde nun durch einen Plan von Hrn. Stiegler mit folgenden Breiten konkretisiert: reduzierter Gehweg mit mindestens 1,5 m, beidseitige Schutzstreifen mit 1,85 m (stellenweise einige cm schmaler) und Kernfahrbahn mit 5 m. Der RE zieht diese Lösung einer Kombination von einseitigem Schutzstreifen und einseitigem Geh-/Radweg vor.

Mit Grunderwerb von nur zwei Flurstücken könnte man optional noch einen schmalen Gehweg zwischen Kirnstein- und Asamstraße unterbringen.

Fr. Maier will den Vorschlag gerne zusammen mit Kollegen im Tiefbauamt prüfen.

3.2 Kurzfristige Maßnahmen für die Kufsteiner Straße

- Generelles
Fr. Maier erläutert auf RE-Nachfrage, dass im Wesentlichen der Beschluss des VA vom Oktober 2021 nun 2023 umgesetzt werden soll. Anscheinend gibt es aber beim Alpenweg noch offene Fragen.
- Bereich Alpenweg (stadtauswärts)
Fr. Maier teilt auf RE-Anfrage mit, dass die Gehweg-Verbreiterung auf den städtischen Grundstücken durchgeführt wird. Die früheren Eigentümer der Grundstücke sollen durch Hrn. Schirmer zeitnah in die Baumaßnahme eingebunden werden, z. B. um Sichtbehinderungen durch Schilder zu vermindern.
Es könnte aber laut Fr. Maier sein, dass auf die Versetzung des Ampelmastes samt Fußgänger-Signalanlage verzichtet wird. Die Verschwenkung des Radfahrstreifens und der Beginn der Linksabbiegespur zum Alpenweg könnte hinter den Fußgänger-Überweg verlegt sowie die Linksabbiegespur in südlicher Richtung vorgezogen werden.
Der RE erinnert an die notwendige klare Kennzeichnung von Radverkehrsführung und Bushaltestelle.
Bei der Radfahrer-Ausfädelung auf die Straße soll wie im FB am 03.11.2022 diskutiert die überflüssige Markierung nahe der Straßenmitte entfernt werden. Die Ausfädelung will man durch eine breite Sperrmarkierung und Baken auf der Straßenseite des Hochbords sicherer machen.
- Bereich Mangfallbrücke (stadteinwärts)
Laut Fr. Maier soll der VA-Beschluss hier unverändert umgesetzt werden (siehe auch FB-Protokoll vom 27.09.2022).

3.3 Radverkehrsführung am Brückenberg

Der RE merkt folgende Punkte an:

- Die im FB am 03.11.2022 erneut vorgebrachte Anregung zur Verlängerung der zu klein geratenen Aufstellfläche für Linksabbieger von der Münchener Straße in die Hubertusstraße wurde nicht aufgegriffen, sondern die Grünfläche voll bepflanzt.
- Für indirektes Linksabbiegen aus der Hubertus- in die Pichlmayrstraße fehlt eine Aufstellfläche an der Ecke Wittelsbacher-/Hubertusstraße.
- Die im FB am 03.11.2022 angekündigte Fortführung der Markierungsarbeiten fand bisher nicht statt. Das betrifft insbesondere die Roteinfärbung des Radfahrstreifens in Mittellage in der Hubertusstraße sowie die Roteinfärbung verschiedener Furten, z. B. über die Wittelsbacher- und die Pichlmayrstraße.

Fr. Maier will die Punkte mit Hrn. Stintzing klären.

3.4 Umgestaltung der Einmündung Unterkaltbrunner Straße/Am Wasen

Der RE weist darauf hin, dass sich hier – wie schon wenige Monate zuvor – nochmals ein ähnlicher Unfall mit Verletzungsfolgen für den Radfahrer ereignet hat. Laut Fr. Maier steht die am 29.11.2022 vom VA beschlossene Umgestaltung „auf der Agenda weit oben“.

3.5 Gehwegverlegung und Parken an der Brückenstraße

Gemäß FB-Protokoll vom 27.09.2022 sollte als Zwischenlösung das Parken an der Brückenstraße unterbunden werden, weil bei unterschiedlichen Zählungen stets genügend freie Plätze auf dem Parkdeck festgestellt wurden. Wie Fr. Maier nun mitteilt, ist dieses Parkdeck aber bisher nicht für die

Benutzung durch Schüler freigegeben. Die Verwaltung will zwischen dem Parkdeck-Eigentümer und der Schule vermitteln; Fr. Maier wird dem FB über das Ergebnis berichten.

3.6 Geh- und Radwegbrücke über den Mühlbach westlich des Kunstmühlgebäudes

Die Brücke stellt die Verbindung von der Spielberg- zur Kunstmühlstraße dar und sollte ursprünglich für den ersatzlosen Abriss vorbereitet werden. Die Verwaltung wurde vom VA jedoch am 29.11.2022 beauftragt, eine Kostenschätzung für eine neue Brücke zu erstellen und dem Ausschuss vorzulegen. Hr. Stiegler hat ein Angebot für eine Granitbrücke der Fa. Kusser eingeholt und übermittelt es an die Verwaltung.

4 Weitere Themen

4.1 Bushaltestelle auf Radfahrstreifen in der Luitpoldstraße

Alle Stadtbus-Linien, die den Bahnhof bedienen, sollen laut Aussage von Fr. Maier im Wesentlichen nicht mehr die Haltestellen in der Bahnhof- und Luitpoldstraße anfahren, sondern den Regionalen Omnibusbahnhof (ROB). Da dort die Haltekanten aber nicht für alle Stadtbusse ausreichen, muss ein Teil der Busse auf dem Radfahrstreifen in der Luitpoldstraße zwischen Verkehrsinsel und ROB halten, zum Nachteil des Radverkehrs in SO-Richtung.

Die Änderung soll mit dem Fahrplanwechsel ab 20.02.2023 umgesetzt werden (siehe OVB vom 10.01.2023). Abhängig von der Häufigkeit solcher Situationen kann diese Lösung auch aus RVB-Sicht für den Radverkehr problematisch sein. Nähere Informationen dazu solle man laut Fr. Maier bei Fr. Viebach oder Hrn. Kirchner einholen, dem Geschäftsführer der RoVG.

4.2 Artikel „Fahrradschutzstreifen wird zur Falle“

Dieser OVB-Artikel vom 03.01.2023 (Papier) bzw. vom 06.01.2023 (Online) kann Schutzstreifen ungerechtfertigt in Misskredit bringen, nicht nur aus Sicht des RE. Zusammen mit dem OVB soll versucht werden, dem durch Aufklärung entgegenzuwirken.