



Protokoll zur 27. Sitzung des Fahrradbeirats (FB) am 28.02.2023

Teilnehmer (online):

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

1 Umsetzung von beschlossenen Maßnahmen

1.1 Kurzfristige Maßnahmen für die Kufsteiner Straße

- Generelles
Hr. Miedl stellt auf RE-Anfrage eine zeitnahe Realisierung der Maßnahmen in den Bereichen Alpenweg und Mangfallbrücke, nach Möglichkeit im 1. Halbjahr, in Aussicht. Dies hängt insbesondere auch von der Lieferbarkeit von Asphalt-Mischgut ab.
- Bereich Alpenweg (stadtauswärts)
Dieses Projekt wird nun durch Hrn. Priller betreut, wie Hr. Miedl mitteilt. Die früheren Grundstückseigentümer sind wohl bereits eingebunden, z. B. um Sichtbehinderungen durch bestehende Schilder zu vermindern.
Bereits am 03.11.2022 wurde im FB die mögliche Verlegung der Verschwenkung des Radfahrstreifens (RFS) und des Beginns der Linksabbiegespur zum Alpenweg in den Bereich hinter den Fußgänger-Überweg angesprochen, zusammen mit einem Vorziehen des Endes der Linksabbiegespur in Südrichtung. Dies will Hr. Miedl nun mit Fr. Maier diskutieren. Auch ohne Verlegung soll auf die aufwändige Versetzung des Ampelmastes verzichtet werden, obwohl dann der Abstand des Mastes zum RFS das Regelmaß unterschreitet. Der Taster wurde bereits auf die Fußgänger-Seite verlegt.
Bei der Radfahrer-Ausfädelung auf die Straße soll die überflüssige Markierung nahe der Straßenmitte entfernt werden wie bereits im FB diskutiert, erstmals am 03.11.2022. Die Ausfädelung will man durch eine breite Sperrmarkierung und Baken auf der Straßenseite des Hochbords sicherer machen. Die exakte Gestaltung soll nochmals im Einzelnen zwischen Tiefbauamt und RE abgesprochen werden. Diese Maßnahmen werden auch dadurch befördert, dass es laut Hrn. Miedl Beschwerden von Bürgern über die abrupte, schlecht sichtbare Verschwenkung des Hochbords gibt.
Auf Nachfrage von RE und ADFC teilt Hr. Miedl mit, dass im gesamten Bereich die Oberfläche neu hergestellt wird.

1.2 Kufsteiner Straße Nord (Arbeitsplan vom 25.11.2022)

- Generelles
Hr. Miedl berichtet, dass die vom RE am 14.02.2023 per Mail gesandten Kritikpunkte an den zuständigen Planer der Bahn weitergegeben wurden.
- Bereich von McDonald's und Hausnummer 73
Hr. Miedl und Hr. Stintzing führen auf RE-Frage aus, dass auch aus Sicht der Bahn die im Plan genannte Gesamtbreite von 20,3 m erreicht werden kann, die sich freilich als Summe meist zu knapper Maße ergibt. Dies soll durch Eingriffe in die Grundstücke gegenüber von McDonald's

geschehen. Die Mauer bei Hausnummer 73 wird abgerissen; das Haus kann durch Verschwenkung der Straße, eine auch im Plan sichtbare „leichte Schlangenlinie“, stehen bleiben.

- **Einmündung Klepperstraße**
Der RE-Vorschlag, die Kfz-Streifen neben dem RFS in Mittellage (RiM) auf 3,50 m zu verbreitern, ist laut Hrn. Miedl und Hrn. Stintzing machbar, führt aber möglicherweise zu aufwendigen Eingriffen in die nordseitige Böschung. Eine weitere Untersuchung ist erforderlich. Gleiches gilt für den vom ADFC unterstützten RE-Vorschlag, den RiM für Radfahrer direkt erreichbar zu machen. Eine sichere Lösung müsste laut Hrn. Stintzing ähnlich aussehen wie in der Innstraße/ Schönfeldstraße und sollte die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr nicht zu stark einschränken. Der RE macht ferner darauf aufmerksam, dass laut der Studie der TU Berlin RiMs nicht kürzer als 40 m sein sollten.
- **Einmündung Gießereistraße**
Der RE schlägt vor, die vorhandene Rechtsabbiegespur zu Parkhaus und Hotel zugunsten eines RFS in Gegenrichtung aufzugeben, der ab dem Ende der Rad-/ Busspur bis zur Kufsteiner Straße führt. Die Rechtsabbiegespur ist aus Sicht von Hrn. Stintzing vermutlich verzichtbar, weil der Aufstellbereich für das Parkhaus auf dem Grundstück wohl ausreicht. Als die Rechtsabbiegespur gebaut wurde, war diese Situation noch nicht bekannt. An der Verschwenkung nach links am Ende der Rechtsabbiegespur wäre ein baulicher Schutz für die Radfahrer erforderlich, ähnlich wie z. B. in der Ellmaierstraße. Die Verwaltung will zur Visualisierung eine Zeichnung erstellen. Auf den RiM für die Linksabbieger aus der Gießereistraße, der auch hier nicht direkt erreichbar ist, könnte man zugunsten einer Führung rechts vom Autoverkehr verzichten. Dafür wäre laut Hn. Stintzing eine eigene konfliktfreie Signalisierung zwingend erforderlich, und der Radfahrer müsste zweimal warten.
- **Einmündung innere Kufsteiner Straße (aus der Stadtmitte)**
Auf einem durchgehenden RFS könnten Rechtsabbieger aus dieser Straße unbehelligt vom fahrenden oder stehenden Kfz-Verkehr zumindest bis zur Haltelinie fahren. Daher schlägt der RE vor zu prüfen, ob sich durch Maßnahmen wie Verkleinerung der Sperrfläche, Verkürzung der Mittelinsel, Verkleinerung der Gehwegnahe und eventuell auch Grundstückseingriffe Platz für einen RFS schaffen lässt. Der geplante gegenüberliegende, stadteinwärts führende RFS soll erhalten bleiben. Hr. Stiegler will eine Zeichnung erstellen.
- **Engstelle im Bereich Briançonstraße 3**
Aus RE-Sicht ist aufgrund der geringen Linksabbieger-Zahl von der Briançon- in die David-Eisenmann-Straße keine separate Linksabbiegespur notwendig. Es genügt, das Abbiegen aus der linken der beiden anderen Kfz-Spuren zu gestatten. Das Linksabbiegen muss hier laut Fr. Viebach erlaubt bleiben, weil es bei der einzigen Alternative Jahnstraße wegen Unfallhäufung verboten werden musste. Durch den Wegfall der Spur samt Sperrfläche und die Verkleinerung der Mittelinsel ist genügend Platz für ausreichend breite Geh- und Radwege. Hr. Stintzing sieht dies als gute Lösung an, mit dem zusätzlichen Vorteil einer weniger abrupten Verschwenkung, und will diesen Vorschlag weiterverfolgen.

1.3 Umbau der Rathausstraße bis zur Mangfallbrücke

- **Links- und Rechtsabbiegen aus der Briançonstraße**
Der RE schlägt vor, den zu schmalen und nicht direkt erreichbaren RiM durch eine Führung auf einem RFS rechts vom Autoverkehr zu ersetzen. Dies ist aus Sicht von Hn. Stintzing machbar, erfordert aber für die linksabbiegenden Radfahrer eine eigene konfliktfreie Signalisierung; rechtsabbiegende Radfahrer könnten sogar ohne Ampelsignal fahren. Der Lösungsvorschlag muss mit den Staatlichen Bauamt durchgesprochen werden, das für diesen Knoten noch zuständig ist. Die Realisierung sollte nach Möglichkeit bereits im Rahmen des Umbaus der Rathausstraße stattfinden.
- **Radverkehrsführung über die Mangfallbrücke**
Der RE empfiehlt, den neuen rechtsseitigen RFS nicht wie in der Planung vorgesehen an der Brücke enden zu lassen, sondern ihn mit einer Breite von 2,05 m bis zum Mangfallradweg am anderen Ufer fortzuführen. Hr. Stintzing findet den Vorschlag gut.
- **Abhängigkeiten vom Brücken-Neubau**
Hr. Stintzing gibt bekannt, dass die neue Brücke für den Schutz vor Hochwasser einen größeren

Freibord haben muss, das heißt vermutlich um mehr als ½ m höher wird. Dies kann bedeuten, dass die Baumaßnahme, wie auch die auf der anderen Mangfallseite, erst nach dem Brückenbau durchgeführt wird, um unnötige Kosten für eine spätere Höhen-Anpassung zu vermeiden. Der RE gibt zu bedenken, dass diese Kosten gegenüber dem Brückenbauwerk vernachlässigbar gering wären, gerade bei der vom RE vorgeschlagenen Variante mit dem RFS auf der Brücke; ferner müsse man auf den Brücken-Neubau noch viele Jahre warten.

2 Weitere Themen

2.1 Mehr Verkehrssicherheit in der Pürstlingstraße

Das Thema wurde bereits in der Beiratssitzung am 10.01.2023 diskutiert. Angestrebt wird eine Lösung mit Tempo 30, unterstützt durch bauliche Maßnahmen. Folgendes ist zu ergänzen:

- Fr. Viebach stellt klar, dass die Begründung für Tempo 30 in der Pürstlingstraße der nicht vorhandene Gehweg ist.
Mit dessen Bau fällt die Begründung weg; andere wie der Sportstättenbesuch durch Kinder sollen offenbar nicht angewendet werden. Somit gilt dann wohl wieder Tempo 50.
- Der RVB erläutert, dass die Sportstätten nur zu einem kleinen Teil unter vollständiger Umgehung der Pürstlingstraße von der Brunecker Straße erreicht werden können. Wegeverbindungen zur teilweisen Umgehung der Straße sind mit dem Rad schlecht zu befahren.
- RE und RVB sind sich einig, dass zur Dämpfung der Geschwindigkeit in der Pürstlingstraße mehr Verschwenkungen, nicht nur einseitige Einengungen, errichtet werden sollten.
Zumindest in der Kirchbachstraße gibt es damit offenbar keine wirklichen Probleme.

2.2 Mängel-Berichte

Der RE macht auf folgende Punkte aufmerksam:

- Rampe von der Leitzachstraße auf den Mangfallradweg in Verlängerung des Alpenwegs
Wie bereits schriftlich und im FB-Protokoll vom 03.11.2022 mitgeteilt, haben hier Baumwurzeln die Asphaltdecke so weit aufgebrochen, dass sich Höhenunterschiede bis zu 10 cm ergeben und Sturzgefahr besteht.
- Eisenbahn-Unterführung auf der Stadtseite
Wie bereits schriftlich mitgeteilt, hat sich hier bei der Ausfahrt aus der Unterführung in Richtung Fußballstadion der Boden abgesenkt.
- Fr. Viebach sagt zu, dem RE das bereits mehrfach erbetene Ergebnis der Geschwindigkeits-Messungen in der Gießenbachstraße am Folgetag der FB-Sitzung zu schicken.