



Protokoll zur 38. Sitzung des Fahrradbeirats (FB) am 24.06.2025

Teilnehmer (in Präsenz):

Fr. Viebach (Straßenverkehrsbehörde, zeitweise)

Fr. Maier (Tiefbauamt)

Hr. Gems (Tiefbauamt)

Hr. Zuleger (Tiefbauamt)

Hr. Fröhlich (Radverkehrsbeauftragter, RVB)

Hr. Knörr (ADFC)

Hr. Stiegler (Radentscheid, RE)

Hr. Langer (RE)

Hr. Storandt (RE), Protokoll

1 Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

1.1 Kufsteiner Straße, Geh- und Radweg an der Baywa-Wiese

Auf Anfrage des RE teilt die Verwaltung mit, dass sich die Umsetzung wohl von 2025 auf 2026 verschiebt – ähnlich wie bereits von 2024 auf 2025.

Der RE fragt, warum es bei Projekten, die anscheinend „freie Bahn“ haben, häufig zu solchen Verzögerungen kommt. Die Verwaltung nennt dafür Gründe wie den immer noch vorhandenen Personalmangel im Tiefbauamt, fehlende Gelder oder unerwartete Schwierigkeiten bei anderen Projekten, z. B. solchen der Stadtwerke.

1.2 Briançonstraße, Knoten Rathausstraße

Wie im FB am 11.06.2024 besprochen, soll der Radfahrstreifen (RFS) in Mittellage für Radfahrer, die aus der Briançonstraße nach links in die Rathausstraße abbiegen wollen, so weit wie möglich verlängert und auf 2,5 m (inkl. Markierung) verbreitert werden. Wie die Verwaltung auf RE-Anfrage mitteilt, gibt es einen entsprechend geänderten Plan.

Aus Sicht der Verwaltung müssen darin aber noch weitere Details angepasst werden:

- Die Aufstellfläche für Radfahrer, die aus der Briançonstraße kommend die Rathausstraße südlich der Briançonstraße queren wollen, sollte verlängert werden.
- Die Fußgängerfurt zur Querung der Rathausstraße nördlich der Briançonstraße sollte auf 4 m verbreitert werden.

Der RE weist ferner darauf hin, dass dort, wo die Radfahrer aus der Rathausstraße nach rechts in die Briançonstraße abbiegen, die Bäume exakt vermessen werden sollten, um erhebliche Eingriffe in den Baumbestand zu vermeiden.

Der RE regt an, solche Erkenntnisse zeitnah in die Pläne einzuarbeiten, auch wenn der Ausbau der Briançonstraße vermutlich erst in etlichen Jahren beginnt.

1.3 Maßnahmen in der Küberlingstraße

Am 25.10.2022 stimmte der Verkehrsausschuss der Anlage von beidseitigen Schutzstreifen und der Markierung von Piktogrammketten in der Küberlingstraße bis 2024 zu. Der RE muss jedoch feststellen, dass diese Ziele bisher nicht erreicht wurden:

- Nicht realisierte Piktogrammketten
Die geplanten (und laut FB vom 10.09.2024 bereits beauftragten) Piktogrammketten wurden noch nicht realisiert. Die Verwaltung will sich darum kümmern.
- Nicht realisierte Schutzstreifen
Den Anliegern sollte vor Anlage der Schutzstreifen die Möglichkeit gegeben werden, Stellplätze

auf privaten Flächen zu organisieren. Dazu teilt die Verwaltung mit, dass das Bauordnungsamt erst kürzlich alle Eigentümer einzeln angeschrieben hat und die ersten Gespräche laufen. Der RE schlägt vor, beidseitige Schutzstreifen zeitnah wenigstens dort zu markieren, wo keine Stellplätze entfallen. Die Verwaltung will dies prüfen.

- Zu geringe Breite bereits realisierter Schutzstreifen
Die Schutzstreifen sind laut Beschluss und Plan mit 1,85 m Breite auszuführen, mit Ausnahme einer kurzen Engstelle zur Einhaltung der Mindestbreite der Kernfahrbahn von 4,5 m in der Nähe der Taxisstraße. Der RE hat jedoch festgestellt, dass die im Jahr 2024 nahe der Kreuzung Hubertusstraße realisierten Schutzstreifen generell nur 1,70 m bis 1,75 m breit sind. Die Verwaltung will die Gründe für die Abweichungen klären.

1.4 RFS im Hammerweg

Das Tiefbauamt teilt auf RE-Anfrage mit, dass sich die Realisierung der Maßnahme, die laut der aktualisierten Maßnahmenplanung vom 14.03.2024 für das Jahr 2025 vorgesehen war, auf unbestimmte Zeit verschiebt. Grund dafür ist eine geänderte Leitungsführung der Stadtwerke.

2 Weitere Themen

2.1 Radverkehrskonzept

Wie die Verwaltung auf RE-Anfrage mitteilt, soll der mit SVK entwickelte Netzplan dem Verkehrsausschuss frühestens im Oktober 2025 zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Basierend auf diesem Beschluss wird dann der Maßnahmenplan entwickelt.

2.2 Hauptbereisung durch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)

Auf Nachfrage von ADFC und RE führt die Verwaltung aus, dass neben den genannten Planungen zum Radverkehrskonzept für die AGFK-Hauptbereisung noch weitere Punkte erfüllt sein müssen. Dazu zählen z. B. die Ergänzung der wegweisenden Beschilderung sowie die Verknüpfung mit den Netzen der angrenzenden Gemeinden.

Die AGFK-Hauptbereisung muss 2026 stattfinden; dies wird aber vermutlich erst im Oktober oder November der Fall sein.

2.3 Austausch über Mangfall-Radwege

Der RE erinnert die Verwaltung an die bereits im FB am 13.05.2025 zugesagte Übermittlung der aktuellen Pläne zu den Mangfall-Radwegen durch das Tiefbauamt.

2.4 Geh- und Radweg Am Aisinger Moos zwischen Heilig Blut und Aising-Ost

Der RE ist erstaunt darüber, dass die Verwaltung den Kanalbau durch die Gemeinde Raubling nicht frühzeitig zu einer deutlichen Verbesserung dieser wichtigen Verbindung genutzt hat, die im Hauptnetz aufgeführt ist.

Mittlerweile wurde im betroffenen Bereich der Belag erneuert, jedoch nicht die Nettobreite erhöht. Die Verwaltung will prüfen, ob weitere Verbesserungen möglich sind, insbesondere auch im vom Kanalbau nicht betroffenen Bereich.

2.5 Am Nörreut, Einfahrt für Radfahrer von der Innstraße

Der RE fragt nach dem Status der im FB am 13.05.2025 angekündigten Fahrradpforte mit anschließendem Halteverbot. Die Verwaltung teilt mit, dass der angekündigte Ortstermin mit laufendem Schulbetrieb demnächst stattfinden soll.

Der RE schlägt zusätzlich die Rotmarkierung eines (Radfahr-)Streifens im Bereich der südlich folgenden 90°-Kurve vor, um den Radfahrern an dieser unübersichtlichen Stelle mehr Sicherheit zu geben. Dem Vorschlag wird grundsätzlich zugestimmt; der Realisierungszeitpunkt ist abhängig vom gegenwärtigen Zustand des Belags und von möglichen anderen Baumaßnahmen in diesem Bereich.

2.6 Hofmillerstraße zwischen Droste-Hülshoff- und Burgfriedstraße

Der RE erkundigt sich nach dem Ergebnis der im FB am 24.10.2023 vereinbarten Prüfung einer Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr. Die Verwaltung führt aus, dass hier ein hoher Parkdruck herrscht. Die vorhandenen umliegenden Parkplätze stehen für die Allgemeinheit nicht zur Verfügung. Unter Beibehaltung des Parkens kann die Maßnahme nicht umgesetzt werden.

Der RVB stellt die Notwendigkeit der Öffnung in Frage. Aus Sicht des RE ist diese wichtig, insbesondere auch für Radfahrer, die aus der Gabelsbergerstraße kommen. Es bleibt abzuwarten, welchen Stellenwert die Verbindung in den SVK-Konzepten bekommt.

2.7 Mehr Verkehrssicherheit in der Pürstlingstraße

Dieses Thema wurde zuletzt vor etwa 2 Jahren, im FB am 20.06.2023, diskutiert. Die Antworten der Verwaltung auf Fragen von RE und RVB zeigen: Der geplanten Lösung mit einem begleitenden Gehweg und Tempo 30, unterstützt durch Plateaus an mehreren Stellen, ist man kaum nähergekommen. Die Lage wird insgesamt eher schlimmer:

- Die Hoffnungen auf eine gemeinsame Lösung mit den Stadtwerken haben sich zerschlagen, da diese ihre Pläne zur Leitungsverlegung unter dem geplanten Gehweg aufgegeben haben.
- Die Grundstücksverhandlungen für den Gehwegbau waren nur teilweise erfolgreich; die Wahrscheinlichkeit, an alle Grundstücke zu kommen, sinkt.
- Der Bau neuer KITAS an der Pürstlingstraße verschärft die Verkehrssituation.
- Es gibt etliche Absenkungen auf der Straßen-Ostseite, die besonders im Winter gefährlich sind. Sie können nicht dauerhaft repariert werden, da die Bahn den dafür erforderlichen Grund nicht abgibt.

Der Vorschlag von RVB und RE, wenigstens Teillösungen anzustreben, findet Zustimmung.

2.8 Fahrradstraßen-Konzept

In der Eichfeldstraße wurde zwischen Kirchenweg und Innaustraße mit der Realisierung des südlichen Fahrradstraßenzugs begonnen, zu dem auch Leitzach- und Kaltwiesstraße gehören. Auf Anfrage des RE und anderer Teilnehmer erläutert die Verwaltung weitere geplante Schritte:

- Markierung und Beschilderung in der Eichfeldstraße werden gemäß den Vorschlägen von SVK umgesetzt.
- Für die weiteren Abschnitte sind für 2026 lediglich Maßnahmen in der Leitzachstraße zwischen Kufsteiner Straße und Alpenweg geplant. Dies geschieht im Zusammenhang mit Leitungsverlegungen der Stadtwerke; die Finanzierung ist nicht gesichert.
- Es ist eine Kampagne für die Umsetzung der ersten Fahrradstraße vorgesehen, vorzugsweise für einen größeren Abschnitt des Straßenzuges.

In der Diskussion kommen verschiedene Vorschläge, die helfen sollen, die erste Fahrradstraße populärer zu machen:

- für die Kampagne den nördlichen Straßenzug zu wählen, von dem mehr Anwohner profitieren;
- bedruckte Wimpel mit QR-Code-Link zu weiteren Informationen an vorhandenen Masten entlang der Route aufzuhängen;
- sich an Kolbermoor zu orientieren, z. B. einen Fahrrad-Zähler einzurichten.

Zu jedem dieser Punkte gibt es jedoch auch Gegenargumente vonseiten der Verwaltung.

2.9 ADFC-Fahrradklimatest

Der ADFC-Vertreter erwähnt das erneut schlechte Ergebnis Rosenheims (Note 4,2) beim deutschlandweiten ADFC-Fahrradklimatest. Vergleichsweise gut hat die Stadt bei den Themen Abstellanlagen, Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung und Reinigung der Radwege abgeschnitten. Subjektiv schlecht beurteilt der ADFC-Vertreter die Baustellenbeschilderung – aktuell bei der Werkkanalbrücke – sowie den zu geringen Seitenabstand beim Überholen durch Kfz, gerade auch bei schmalen RFS.