



Protokoll zur 39. Sitzung des Fahrradbeirats (FB) am 30.09.2025

Teilnehmer (in Präsenz):

Fr. Viebach (Straßenverkehrsbehörde)

Hr. Zuleger (Tiefbauamt)

Hr. Fröhlich (Radverkehrsbeauftragter, RVB)

Hr. Knörr (ADFC)

Hr. Stiegler (Radentscheid, RE)

Hr. Storandt (RE), Protokoll

1 Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

1.1 Gefahrenstellen im Bereich Westerndorfer/Ebersberger Straße

Der RE macht auf folgende Probleme aufmerksam, die ihm zum Teil auch von Bürgern geschildert wurden:

- Einbiegen aus der Westerndorfer Straße in die Ebersberger Straße:
Südlich der Einmündung fehlt eine Ampel, die es Radfahrern ermöglicht, vom Geh-/Radweg an der Westerndorfer Straße direkt den Radfahrstreifen (RFS) auf der Südseite der Ebersberger Straße zu erreichen.
Das Problem kann aus Sicht der Verwaltung nur im Rahmen einer Gesamtüberarbeitung des Knotens gelöst werden, siehe Abschnitt 1.2. Das Staatliche Bauamt ist hierbei zu beteiligen, auch nach der Abstufung der B15-Ortsdurchfahrt zur Staatsstraße.
Es besteht Einvernehmen darüber, dass es Radfahrern weiterhin möglich sein muss, von der Westerndorfer Straße auf der Nordseite der Ebersberger Straße stadteinwärts zu fahren.
- Notwendiger Wechsel der Fahrbahnseite in der Ebersberger Straße:
Radfahrer, die den Gehweg mit Freigabe für Radfahrer an der Ebersberger Straße im Bereich Mitterfeld stadteinwärts nutzen, werden dort, wo dies nicht mehr möglich ist, nur ungenügend auf den notwendigen Wechsel der Fahrbahnseite hingewiesen.
Der RE empfiehlt, zusätzlich zur jetzigen Beschilderung einen großen Pfeil mit Radfahrer-Piktogramm auf dem Pflaster des Geh- und Radwegs aufzumalen. Die Verwaltung will dies prüfen.
- Einbiegen von Kfz aus Mitterfeld in die Ebersberger Straße (Richtung Stadt):
Um besser sehen zu können, fahren viele Kfz-Lenker insbesondere aus dem Mitterweg so weit in die Ebersberger Straße vor, dass sie die rot markierte Radfahrerfurt blockieren. Wenn hinter ihnen andere Kfz stehen, können sie bei Erscheinen eines Radfahrers auch nicht zurückstoßen.
Zur Abhilfe will die Verwaltung die Hecken auf 80 cm Höhe zurückschneiden lassen, die Rotmarkierung der Radfahrerfurt erneuern und prüfen, ob eine Verbreiterung der Furt zur Straßenmitte hin möglich ist.
- Einbiegen aus der Ebersberger Straße in die Westerndorfer Straße (bei Jet-Tankstelle):
Radfahrer, die auf dem Geh-/Radweg an der Ebersberger Straße kommen und während der Grünphase die Westerndorfer Straße queren, werden leicht von Kfz-Lenkern übersehen, die aus der Ebersberger Straße nach rechts in die Westerndorfer Straße abbiegen.
Der ADFC fragt außerdem nach einer sicheren Möglichkeit für Radfahrer, vom Geh-/Radweg an der Ebersberger Straße aus in die Waldfriedstraße zu gelangen.
Auch diese Probleme können aus Sicht der Verwaltung nur im Rahmen einer Gesamtüberarbeitung des Knotens gelöst werden, siehe Abschnitt 1.2.

1.2 Pläne im Zusammenhang mit dem Ausbau der Marienberger Straße

Auf Basis eines älteren Vorschlags hat die Verwaltung neue Pläne mit verschiedenen Varianten erstellt. Diese umfassen auch Maßnahmen in der Westerndorfer Straße und am Knoten Ebersberger Straße. Im Wesentlichen werden folgende Punkte diskutiert:

- Lösung mit Radfahrstreifen in Mittellage (RiM, Varianten 1 und 2)
Bei diesen Varianten kommen in der vielbefahrenen Westerndorfer Straße RiM zum Einsatz. Solche Anlagen werden jedoch aus Sicherheitsgründen vielfach kritisch betrachtet und benötigen auch viel Platz.
Nachtrag RE: Diese Varianten 1 und 2 entsprechen eher den Zielen des Radentscheids als die Varianten 3.1 und 3.2. Linksabbiegende Radfahrer in die Ebersberger Straße müssen bei Variante 1 einen gefährlichen, ungesicherten Bogen in Kauf nehmen; hier ist Variante 2 zu bevorzugen.
- Lösung mit geschützten Kreuzungen (Varianten 3.1 und 3.2)
Solche Anlagen mit Führung des Radverkehrs im Seitenraum sind z. B. in den Niederlanden häufig anzutreffen. Neben ihren Vorteilen hinsichtlich Sicherheit und Platzbedarf werden auch Nachteile für Fußgänger sowie Risiken durch rechts abbiegende Lkws angesprochen. Ein Forschungsprojekt in Darmstadt zu geschützten Kreuzungen ist noch nicht abgeschlossen. Der RVB macht auf ähnliche bereits existierende Lösungen in München aufmerksam und spricht sich für geschützte Kreuzungen aus.
Nachtrag RE: Die Entschärfung des Gefahrenpunkts rechtsabbiegender Kfz überzeugt uns nicht. Die Ergebnisse des Forschungsprojekts sollten abgewartet werden. Geradeaus fahrende Radfahrer haben durch längere Wege, eine kürzere Ampelphase und eine holprige Querung der Bordsteine weitere Nachteile.
- Getrennte Signalisierung
Eine getrennte Signalisierung für rechtsabbiegende Kfz und schwächere Verkehrsteilnehmer erhöht zwar generell die Sicherheit, kann aber in vielbefahrenen Straßen die Leistungsfähigkeit zu stark einschränken.
- Radverkehrsführung in der Marienberger Straße
Der RE weist darauf hin, dass gemäß dem Entscheid hier RFS mit einer Breite von 2,25 m vorzusehen sind. Für die geplante Baumreihe wäre dann jedoch nicht genügend Platz. Die Verwaltung schlägt daher Schutzstreifen mit 1,85 m Breite vor; diese wären laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) bei den vermuteten Verkehrsmengen zulässig.
Nachtrag vom RE: Der Grünstreifen sollte mindestens 2 m breit sein.
- *Nachtrag vom RE: Nicht angebundene RiM*
RiM sind eine gute Möglichkeit, Radfahrer konfliktfrei abbiegen zu lassen. Wenn diese sich aber aktiv in die Mittellage begeben und Kfz-Fahrspuren queren müssen, gibt es Konflikte. Die RiM in der Marienberger und der Ebersberger Straße sollten daher an die RFS angebunden werden, wofür die Kfz-Rechtsabbiegespur eine andere Geometrie erhalten müsste. Der RiM in der Ebersberger Straße ist zu kurz.

1.3 Mobilfunkmast an der Aisinger Straße

Nach Beobachtung des RE wurde kürzlich südöstlich der Aisinger Straße, schräg gegenüber der Einmündung Mangfallstraße, ein neuer Mobilfunkmast errichtet. Wie die Verwaltung erläutert, ist die Anlage der dort geplanten RFS aufgrund der geänderten Linksabbiegespur dennoch nicht gefährdet.

1.4 Ausbau der Mangfallstraße Süd

Wie die Verwaltung auf Anfrage des RE mitteilt, ist der Ausbau dieses letzten Abschnitts der Mangfallstraße für das Jahr 2026 geplant. Für genauere Auskünfte wird auf Frau Maier verwiesen.

1.5 Ampel an der Prinzregentenstraße, Ecke Stollstraße

Der RE erinnert an die Zusage der Verkehrsbehörde im FB am 30.11.2021, beim Staatlichen Bauamt die Installation eines Signalgebers anzuregen, der ohne „Kopfverrenkung“ sichtbar ist. Wie die Verwaltung erläutert, will das Staatliche Bauamt an derartigen Anlagen vor der Abstufung der B15-Ortsdurchfahrt nichts mehr ändern; die Maßnahme muss daher warten.

1.6 Verschwenkung des Radwegs an der Rathausstraße, Ecke Reichenbachstraße

Wie die Verwaltung berichtet, wird im Zuge der Umgestaltung des Lokschuppen-Vorplatzes auch der Geh- und Radweg entlang der Rathausstraße umgebaut. Um die Sichtbarkeit der Radfahrer zu verbessern, soll der Radweg nahe der Reichenbachstraße zur Fahrbahn hin verschwenkt werden. Dafür müsste mindestens ein Baum gefällt werden.

Bevor über das weitere Vorgehen entschieden wird, sollen der Zustand der Bäume und die Möglichkeit von Ersatzpflanzungen geprüft werden.

Nachtrag RE nach Austausch mit der Verwaltung: Da der letzte Baum (und nur dieser) in schlechtem Zustand ist, plädiert der RE dafür, dem Vorschlag der Fällung dieses Baums zu folgen und dafür eine Ersatzpflanzung auf der freiwerdenden Grünfläche vorzunehmen, zur Not mit Umverlegung von Sparten. Zusätzlich schlägt der RE vor, die Breite des Radwegs am Verschwenk vor der Reichenbachstraße beizubehalten. Die Verwaltung will beides prüfen.

2 Weitere Themen

2.1 Fahrradständer in Busbuchten am Bahnhof

Der RE fragt an, ob in anscheinend ungenutzten Busbuchten am Bahnhof nicht Fahrradständer aufgestellt werden könnten. Die Verwaltung verneint dies, da ein Teil dieser Buchten bereits z. B. von Fernbussen genutzt wird. Zudem gibt es verstärkt Anfragen nach weiteren Buchten insbesondere wegen identischer Abfahrtszeiten. Die Blockade von RFS für solche Zwecke will man vermeiden.

2.2 Poller in der Eichfeldstraße

Der RE merkt an, dass hier noch Markierungen auf der Fahrbahn erforderlich sind, was von der Verwaltung bestätigt wird.

2.3 Änderung der Ampel-Signalzeiten

Der RVB regt an, die Signalzeiten der Ampeln an die durch die Westtangente geänderten Verhältnisse anzupassen. So könnten jetzt z. B. die Grünphasen in der Küberlingstraße zu Lasten derer in der Hubertusstraße verlängert werden. Die Verwaltung will dies prüfen.

2.4 Austausch über Mangfall-Radwege

Der RE stellt zu den aktuellen Plänen des Wasserwirtschaftsamtes für den Bauabschnitt 11.1 folgende Fragen:

- Warum müssen Fußgänger unter der SO-Seite der Brücke an der Innsbrucker Straße auf den Geh- und Radweg wechseln, wo sie leicht mit den Radfahrern in Konflikt kommen?
- Warum bekommen Fußgänger im NO davon nur einen Trampelpfad?
- Kann der Geh- und Radweg unter der SO-Seite der Brücke nicht weniger spitzwinklig an die von der Innsbrucker Straße kommenden Wege angebunden werden?

Die Verwaltung will versuchen, diese Fragen zu klären.

2.5 Trampelpfad zwischen Fuchsbichlweg und dem Radweg nördlich der Miesbacher Straße

Die Verwaltung gibt bekannt, dass der zuletzt im FB am 13.05.2025 angekündigte befestigte, jedoch nicht asphaltierte Geh- und Radweg mittlerweile fertiggestellt wurde. Die vom RE empfohlene Mindestbreite von 2,5 m wurde erreicht, die Anbindung an den Fuchsbichlweg ist jedoch ziemlich unübersichtlich.