



## Protokoll zur 41. Sitzung des Fahrradbeirats (FB) am 20.01.2025

Teilnehmer (in Präsenz):

- Hr. Miedl (Tiefbauamt)
- 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 Aisinger Straße, freie Strecke zwischen Aising und Heilig Blut

Nach der Behandlung im letzten FB am 11.11.2025 stößt der RE die Diskussion erneut an. Folgende Probleme werden erwähnt:

- Für eine Fahrbahn mit 6,50 m, zwei Radfahrstreifen (RFS) mit 2,25 m und einen Gehweg mit 2,50 m Breite ist hier mehr Platz und damit mehr Grunderwerb nötig als aus der Vorplanung der Stadt von 2022 hervorgeht. Die Grundstücke auf beiden Seiten der Straße gehören Privateigentümern, mit denen bisher keine Gespräche geführt wurden.
- Eine Baumgruppe im SO der Straße und ein Mobilfunkmast samt Umzäunung sind in der bisherigen Planung nicht berücksichtigt.
- Der existierende RFS im SO der Straße wird hinter der Mittelinsel am Ortsausgang in Richtung Rosenheim häufig von Kfz überfahren, insbesondere von Lkw und Bussen.

Die Diskussion zum weiteren Vorgehen ergibt Folgendes:

- Es besteht Einvernehmen, dass die genannten Breiten aus guten Gründen nicht unterschritten werden: Fahrbahn für Busse bei Gegenverkehr, RFS gemäß Radentscheid, Gehweg auch für radelnde Kinder in beiden Richtungen.  
*Nachtrag RE und ADFC: Der Weg sollte als Geh- und Radweg (nicht benutzungspflichtig) ausgewiesen werden.*
- Eingriffe in den Wurzelbereich der Bäume oder deren Fällung sieht der RE kritisch. Hr. Gems stellt hingegen infrage, ob diese Bäume überhaupt erhaltenswert sind. Sie würden hier auch später Probleme verursachen. Eine Einschätzung des Umwelt- und Grünflächenamts dazu gibt es bisher nicht.  
*Nachtrag RE und ADFC: Es handelt sich um drei stattliche Bäume von guter Vitalität, zwei Spitzahorne und eine Eiche. Wir bleiben bei der Bitte, die Bäume zu erhalten und verweisen auch auf die entsprechende Regelung im Radentscheid zum Erhalt geschützter Bäume.*
- Wird die Aisinger Straße zum Schutz der Bäume nach NW verschoben, ergibt sich eine sehr ungünstige Verschwenkung der Straße in der Nähe der Einmündung Mühlenstraße. Im Falle einer solchen Lösung sollte der Gehweg im NW der existierenden Straßenbeleuchtungs-Masten angeordnet werden, um den Aufwand für das Versetzen der Masten zu sparen.
- Werden die Bäume auf dem bestehenden, aber zu verbessernden Weg an einem Gebäude der Stadtwerke vorbei umfahren (ca. 90 m Strecke), muss dort auch für eine Beleuchtung und eine sichere Wiedereinfädung gesorgt werden. Die gefährliche Stelle hinter der Mittelinsel würde

ohne weiteres Zutun entfallen.

Trotz der Beleuchtung hat der RVB jedoch Bedenken, ob sich insbesondere Radfahrerinnen nachts auf der Umfahrung sicher fühlen.

*Nachtrag RE und ADFC: Wir sind für diese Lösung. Zur Verminderung des Höhenunterschieds empfiehlt sich eine Anhebung des Weges.*

In der Diskussion werden als nächste Schritte empfohlen:

- Eine Bestandsvermessung mit Einbeziehung bisher nicht berücksichtigter Elemente;
- Eine Befragung des Umwelt- und Grünflächenamts zu den Bäumen;
- Sondierungsgespräche mit den Eigentümern der Grundstücke.

### **1.2 Küpferlingstraße**

Die Verwaltung teilt mit, dass die restlichen Schutzstreifen in der ersten Jahreshälfte 2026 markiert werden.

Die Frage des RVB, ob die Ampel-Signalzeiten an die durch die Westtangente geänderten Verhältnisse angepasst wurden, wie im FB am 30.09.2025 angeregt, wird bejaht.

### **1.3 Briançonstraße, Knoten Rathausstraße**

Auf Basis eines älteren Vorschlags hat die Verwaltung neue Pläne mit verschiedenen Varianten erstellt. Im Wesentlichen werden folgende Punkte angesprochen:

- Lösung mit geschützten Kreuzungen (Varianten 1 bis 3)  
Die Varianten unterscheiden sich durch die Anzahl der Mittelinseln. Die Vor- und Nachteile geschützter Kreuzungen wurden bereits bei der Marienberger Straße im FB am 30.09.2025 diskutiert. Am Knoten Rathausstraße sind aufgrund der nahegelegenen Schulen sowie der Veranstaltungen im Mangfallpark und im Eisstadion noch häufigere Konflikte mit Fußgängern zu erwarten. Auf den Radfahrstreifen in Mittellage (RiM) in der Briançonstraße könnte man verzichten, um Fläche zu sparen.
- Lösung mit RFS (Varianten 4 und 5)  
Die Varianten unterscheiden sich durch die Zahl der Mittelinseln. Auch hier könnte es die gleichen Varianten wie bei den geschützten Kreuzungen geben. Fußgänger und Radfahrer, die aus der Briançonstraße die Rathausstraße überqueren, benötigen zwingend eine eigene Signalisierung. Wenn genug Fläche vorhanden ist, wäre hier, wie bei den geschützten Kreuzungen, auch ein RiM in der Briançonstraße möglich.
- Kompakter Knoten  
Die Planer streben durch die Einsparung von Flächen einen möglichst kompakten Knoten an. Dadurch lassen sich beispielsweise kürzere Wege für Fußgänger und damit geringere Räumzeiten erreichen. Allerdings musste die Breite der Furten von 3 auf 4 m erhöht werden. Der mögliche Wegfall von Bäumen und Grünflächen wird kontrovers diskutiert.
- Weiteres Vorgehen  
Die Verwaltung ist an einer baldigen Entscheidung für eine Variante interessiert, weil der Flächenbedarf beispielsweise für den Neubau der Mangfallbrücke von Bedeutung ist.  
*Nachtrag RE und ADFC: Die Sperrfläche in der Rathausstraße soll entfallen, um den Eingriff in den Baumbestand am Hammerbach zu vermeiden. Mit dem Erhalt der Grüninsel in der Briançonstraße gehen wohl mehr und größere Bäume am Eisstadion verloren; hier gibt es noch kein eindeutiges Votum.*

## **2 Weitere Themen**

### **2.1 Fahrradstellplätze am Rathaus, Eingang Rathausstraße**

Der RE erkundigt sich nach dem Status der Anfrage des Tiefbauamts an das Zentrale Gebäudemanagement zu diesem Thema – siehe das Protokoll des FB am 11.11.2025. Die Verwaltung teilt mit, dass die Klärung noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Unter anderem muss man sich mit dem damaligen Planer wegen des Urheberrechts abstimmen.

## **2.2 Fahrradstellplätze am Bahnhof**

- **Abstellanlagen am Südtiroler Platz**

Der RE schlägt zusätzliche Abstellanlagen südlich der Taxistandplätze in der Nähe des Regionalen Omnibusbahnhofs (ROB) vor. Wie die Verwaltung dazu mitteilt, wurde der östliche Teil der möglichen Flächen vor kurzem bereits als Standort für etwa 20 Fahrräder des TH-Bikesharings ausgewählt. Dieses Projekt soll für Studierende und Beschäftigte der TH 2026 testweise für ein Jahr starten – siehe das Protokoll des FB am 13.05.2025. Die Verwaltung wird weitere geeignete Standorte prüfen. Man sollte aber nicht das ganze Areal bis zur Eduard-Rüber-Straße nutzen. Die Verwaltung will sich zeitnah um eine Abstimmung mit den Architekten des Südtiroler Platzes über beide Themen bemühen. Die genaue Lage und Ausrichtung der Abstellanlagen sind noch zu klären. Auch die Ausfahrtsroute der Taxis, die das Gelände derzeit über den ROB verlassen, soll in diesem Zusammenhang diskutiert werden.

Auf Anfrage des RVB teilt die Verwaltung mit, dass für die zuletzt am 13.05.2025 im FB besprochene weitere Reihe von überdachten Doppelstockparkern in der Nähe des ROB noch kein Förderantrag gestellt wurde. Dies wird mit der Komplexität des Verfahrens infolge von drei verschiedenen bayerischen Fördertöpfen begründet. Für eine Realisierung im Jahr 2026 brauche es den Antrag und die Bewilligung.

Der RE erkundigt sich nach dem aktuellen Planungsstand für die überdachten Fahrradabstellplätze auf der städtischen Fläche zwischen Fahrradparkhaus und Mühlbach. Das Thema wurde zuletzt am 13. Mai 2025 im FB behandelt. Die Verwaltung berichtet von einem neueren Plan aus dem Jahr 2025, der dem RE zugeschickt werden soll. Ein Förderantrag wurde noch nicht gestellt.

- **Abstellanlagen auf der Südseite**

Wie die Verwaltung mitteilt, werden die überdachten Doppelstockparker auf dem städtischen Grundstück im Jahr 2026 realisiert.

## **2.3 Fahrradstraße Südost (Leitzach-, Kaltwies- und Eichfeldstraße)**

Der RE fragt nach dem Weiterbau der Fahrradstraße von der Eichfeldstraße in Richtung Kaltwiesstraße. Die Verwaltung teilt dazu mit, es sei noch nicht sicher, ob über die dazu notwendige Projektgenehmigung im nächstmöglichen Verkehrsausschuss Ende März entschieden wird.

## **2.4 Verhindern des Überholens von Radfahrern an gefährlichen Stellen**

Der RE fragt an, ob man an gefährlichen Stellen das Überholen von Radfahrern durch Kfz verbieten könnte. Eine Möglichkeit dafür wäre das relativ neue Verkehrszeichen 277.1, welches „Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“ bedeutet. Konkret wird die Brücke an der Kastanauer Straße über die Miesbacher Straße genannt.

Wie Frau Viebach berichtet, wurde in einer Bürgerversammlung ein entsprechender Vorschlag für die Mangfallbrücke an der Mangfallstraße gemacht.

An diesen Kuppen werden Radfahrer trotz schlechter Sichtverhältnisse häufig von Kraftfahrzeugen überholt, wodurch sie bei plötzlich auftauchendem Gegenverkehr in ernsthafte Gefahr geraten.

Fr. Viebach plant, sich das demnächst gemeinsam mit der Polizei an den genannten Stellen anzuschauen.

Ähnliche Probleme gibt es laut RE-Erfahrungen auch an anderen Stellen:

- **Mangfallstraße direkt südlich des Knotens Miesbacher Straße**

Hier wird man als Radfahrer trotz fehlender Einsehbarkeit und einer durchgezogenen Linie häufig von Kfz überholt. Bei Gegenverkehr gerät man auch hier, wie oben geschildert, in Gefahr. Der für 2026 geplante Ausbau der Mangfallstraße dürfte nichts an dieser Problematik ändern.

- **Innaustraße zwischen Seestraße und B15**

Autofahrer, die hier auf die B15 zufahren, versuchen sich eine bessere Position an der roten Ampel zu erkämpfen, indem sie den Radfahrer überholen. Biegt dann ein Kfz von der B15 nach rechts in die Innaustraße ein, muss der überholende Autofahrer ausweichen und gefährdet dadurch den Radfahrer.

Fr. Viebach macht darauf aufmerksam, dass das Verkehrszeichen 277.1 nur bei besonderen Gefahrenstellen verwendet werden darf. Es gelten eigentlich die gleichen Bestimmungen wie für die

Anordnung eines normalen Überholverbots per Schild. Eine Alternative wäre oftmals die Verwendung einer durchgezogenen Linie. Diese ist im gesamten zu schützenden Bereich präsent und nicht nur am Anfang. Allerdings kann sie nicht in jedem Fall anstelle des Verkehrszeichens zum Einsatz kommen, und ein Verstoß dagegen wird weit „billiger“ geahndet.

## 2.5 Weitere Probleme an der Innaustraße zwischen Seestraße und B15

Hr. Gems berichtet von weiteren Erfahrungen: Manche Autofahrer ordnen sich in der Innaustraße vor der Ampel absichtlich ganz rechts ein und versperren somit Radfahrern, die rechts in Richtung Innenstadt oder geradeaus in Richtung Aising fahren möchten, den Weg. Als gefährliche Alternative bliebe nur, am Auto links vorbeizufahren. Insbesondere im Sommer nach dem Baden sind viele Radfahrer, darunter auch Kinder, von dieser Situation betroffen. Hr. Gems ist der Meinung, dass ein Schild hier nicht helfen würde.

Der RE schlägt eine eigene Spur für Radfahrer vor, wofür Grund erworben werden müsste.

## 2.6 Erweiterung verkehrsberuhigter Bereiche in der Innenstadt

Nach der Podiumsdiskussion „Zukunft Fahrrad“ mit Parteienvertretern im November 2025 sieht der RE die Chance, verkehrsberuhigte Bereiche in der Innenstadt zu erweitern, sofern bestimmte Hauptverkehrsstraßen wie die Prinzregenten- oder die Wittelsbacherstraße nicht betroffen sind. Dies kann mit Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) oder Tempo 30 (Strecke oder Zone) geschehen. Die Verwaltung erklärt sich bereit, einen entsprechenden Vorschlag auszuarbeiten und dem Verkehrsausschuss zur Diskussion vorzulegen. Die rechtliche Situation ist ihrer Aussage nach etwas einfacher geworden. Aber ohne Beschluss kommt man nicht weiter.

## 2.7 Neue Fahrradreparaturstationen

Die Verwaltung möchte die Zahl der Fahrradreparaturstationen erhöhen. Hr. Gems schlägt drei Standorte vor, teilweise mit mehreren Varianten. Diese werden anschließend diskutiert.

- Happingerausee, H1: Auf dem Parkplatz an der NW-Seite der Moosbachbrücke  
H1 wird überwiegend für gut befunden. Die vom RVB vorgeschlagene Alternative in der Nähe des Kiosks hätte Nachteile bei Sichtbarkeit und Erreichbarkeit.
- Mangfallpark Süd, M1: Am oberen Ende der Mangfallradweg-Unterführung der Mangfallbrücke  
Mangfallpark Süd, M2: Bei der Sitzbank nahe der Malteser-Zufahrt in der Rathausstraße  
Mangfallpark Süd, M3: Am Eingang zum Sommerfestival von der Rathausstraße  
M1 und M2 erscheinen fast gleichwertig. M3 kommt wegen der schlechten Sichtbarkeit vom Mangfallradweg und wegen Problemen bei Großveranstaltungen nicht in Frage.
- Loretowiese, L1: Am Südende der Loreto-Allee nahe Kaiserstraße  
Loretowiese, L2: In der Mitte der Loreto-Allee  
Loretowiese, L3: Am Nordende der Loreto-Allee  
L1 und insbesondere der Platz neben der benachbarten Bank erscheinen geeignet, falls eine Befestigung des Untergrunds möglich ist. Der RVB befürchtet hier Ärger mit dem schräg gegenüberliegenden Fahrradgeschäft, was von anderen jedoch anders gesehen wird. L2 und L3 sind wegen ihrer Lage am Gehweg und wahrscheinlicher Beschränkungen beim Herbstfest nicht geeignet.

Hinsichtlich der Nutzung bestehender Stationen und des Bedarfs für weitere Standorte gibt es unterschiedliche Ansichten. Sicher scheint jedoch, dass die Station an der Hochfellnstraße gut genutzt wird – vielfach von Touristen. Bedarf besteht, wie Hr. Gems ausführt, außerdem im Bereich großer Abstellanlagen. Folgende zusätzliche Standorte werden diskutiert:

- Karolinen-Gymnasium (RVB)  
Hier gäbe es sogar einen Bachlauf in der Nähe. Eine Station hier wäre aber eher eine Aufgabe für die Schule.
- Aichergelände (Verwaltung, RE)  
Eher als am versteckten Bahnhaltelpunkt Aicherpark bietet sich hier eine weitere Station nahe dem stark frequentierten Radweg am Mangfallkanal an. Derzeit gibt es zwischen der Hochfellnstraße und dem Kolbermoorer Rathaus keine Station.
- Bahnhofs Nordseite (RVB)  
Eine Station erscheint hier sinnvoll, da die Caritas-Fahrradstation andere Bedürfnisse abdeckt. Naheliegend wäre ein Standort am Parkhaus.
- Happinger See (RE)  
Ähnlich wie am Happingerausee kann hier eine Station kilometerweites Schieben ersparen. Allerdings sollte man erst den Erfolg der dort geplanten, vermutlich stärker frequentierten Station abwarten.