

UNTERRICHTUNG 2019-02-002 öffentlich	Referat	VI
	Amt	Tiefbauamt
	Amtsleiter/in	Herr Hoferer
	Telefon	3 05-2340
	Telefax	3 05-2342
	E-Mail	walter.hoferer@ingolstadt.de
Datum	01.07.2019	

Gremium	Sitzung am (falls bekannt)
Berzirksausschuss II -Nordwest	

Beratungsgegenstand

Radverkehr-Vorrangroute 10 (Nordwest- Speiche)

Harderstraße , Hindenburgpark, Ettinger Str., Kipfenberger Str., Faberstr., Zehentstr., Kreisverkehr a.d. IN 5

Stellungnahme der Verwaltung:

Im letzten Jahr wurden alle Bezirksausschüsse über das Mobilitätskonzept für den Radverkehr in Ingolstadt informiert, welches am 27.10.2016 vom Stadtrat beschlossen wurde. Wesentliche Elemente dieses Mobilitätskonzeptes sind die sog. Vorrangrouten auf denen der Radverkehr gebündelt geführt werden soll. Als eine der nächsten Vorrangrouten soll die Nordwest-Speiche realisiert werden. Der Trassenverlauf (siehe Anlage) erfolgt von der Harderstraße über den Hindenburgpark, die Ettinger Str., die Kipfenberger Str., die Faberstr. die Zehentstr. und den Kreisverkehr a.d. IN 5 und tangiert somit das Gebiet ihres Bezirksausschusses.

Es sind folgende wesentliche Maßnahmen vorgesehen:

1. Harderstr. und Gymnasiumstr. (Plan 1/11)

Die Harderstraße befindet sich vom „ Am Stein“ bis zu den Einmündungen Oberer/ Unterer Graben in einer Zone 30. D.h. die Anlage von Schutzstreifen und Radfahrerstreifen ist nicht möglich. Es ist geplant, dass die vorhandenen Aufstellspuren für die Radfahrer im Bereich der Einmündung Hofkoflerstr. (siehe Anlage, Plan 1/11) sowie die Radfahrerfurt an der Einmündung Esplanade eine Roteinfärbung erhalten. Damit wird erreicht, dass die Kfz – Fahrer nicht mehr so häufig die Aufstellflächen für die Radfahrer blockieren. Um die Einsicht in den „toten Winkel“ für rechts abbiegende LKW von der Harderstraße in die Esplanade zu verbessern, soll ein sog. Trixispiegel an der Nordseite der Esplanade installiert werden.

Die Gymnasiumstraße als Einbahnstraße mit dem vorhandenen Radfahrstreifen für gegenläufige Radfahrer hat sich bewährt und soll beibehalten werden. Alternativ wäre die Ausbildung als Fahrradstraße denkbar, damit Radfahrer nebeneinander fahren können.

Hier wird aber keine Erhöhung der Verkehrssicherheit im Vergleich zum Bestand gesehen.

Der gemeinsame Geh- und Radweg vom „Oberen Graben“ bis „Auf der Schanz“ bleibt aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens - insbesondere Schüler der Grund- und Mittelschule „Auf der Schanz“ - bestehen, da die Breiten zu gering sind, zusätzlich einen getrennten Gehweg anzuordnen.

An der Einmündung zur Straße auf der Schanz soll im Bereich des Wasserwirtschaftsamtes auf eine Länge von ca. 15m der vorhandene Radweg von ca. 2,50m auf 3,00m verbreitert werden, damit ein optimierter bzw. sicherer Begegnungsverkehr zwischen den Radfahrern stattfinden kann.

2. Auf der Schanz, Geh – und Radweg im Hindenburgpark (Plan 2/11)

Der gemeinsame Geh- und Radweg im Hindenburgpark könnte aufgrund seiner künftigen Bedeutung (Hauptroute) als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Von Seiten des Amtes für Verkehrsmanagement und Geoinformation wird die Ausweisung des gemeinsamen Geh- und Radweges als Fahrradstraße wegen des sehr hohen Fußgängeraufkommens nicht als sinnvoll gesehen. Eine Abmarkierung eines abgetrennten Gehweges ist aufgrund der zu geringen Breite des Weges nicht möglich. Da dieser Weg einen ungenügenden Zustand, hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit (Wurzelaufbrüche, Setzungen) aufweist, ist mittelfristig eine Sanierung des Oberbaues erforderlich. Die vorhandene Umlaufsperrung an der Einmündung zur Straße „Auf der Schanz“ soll entfernt werden, da diese Umlaufsperrung gerade für Fahrräder mit Anhänger und Lastenräder nicht optimal befahrbar ist. Darüber hinaus ist geplant, dass der vorhandene Fußgängerüberweg (siehe Anlage Plan 1/11) im Jahr 2021, aufgrund des Neubaus des FOS/ BOS- Gebäudes und der damit verbundenen Verlegung der Bushaltestelle, in seiner Lage nach Süden verschoben wird. Dadurch wird auch eine Entzerrung der Fußgängerströme von den Radfahrerströmen in diesem Bereich erreicht und Konflikte verringert.

3. Ettinger Str. (Plan 3/11, Plan 4/11, Plan 5/11,Plan 6/11, Plan 7/11)

Entlang der Ettinger Str. sind verschiedene Verbesserungsmaßnahmen wie z.B. Roteinfärbung der Radfahrerfurt im Bereich Leharstr. (Plan 3/11) sowie Neumarkierung von Radfahrerfurten geplant. Außerdem sollen mittelfristig in Teilabschnitten (Plan 4/11) die Oberflächenbeläge der Radwege saniert werden. Zusätzlich ist eine Roteinfärbung der Radfahrerfurt und die Anbringung eines Trixispiegels im Bereich der Einmündung Furtwänglerstr./ Ettinger Str. vorgesehen. An der Zufahrt zum westlichen Großparkplatz, gegenüber dem Gebäude A 74 der Audi AG soll z.B. die Führung der Radfahrer (Plan 6/11) optimiert und durch die Anlage einer Furtmarkierung sowie einer ergänzenden Beschilderung hinsichtlich der Sicherheit verbessert werden. Im Zuge des mehrspurigen Ausbaus (Ostumgehung Etting , innerer Bereich, Plan 7/11) an der Ettinger Str. wurden bereits Verbesserungen (z.B. Anlage einer Unterführung, Verbreiterung von Radwegen) an der Radwegeinfrastruktur vorgenommen.

4. Kipfenberger Str. (Plan 8/11)

Bereits im Vorgriff zur Vorrangroute wurden im Bereich der Einmündung des Kammühlwiesenweges (Plan 8/11) zwei Querungshilfen an der Kipfenbergerstr. errichtet. Damit für Fußgänger und Radfahrer die Wartezeit zum Queren reduziert wird, ist an der Südlichen Querungshilfe die Anlage einer Fußgänger- und Radfahrer-Schutzanlage (Signalanlage, optional) vorgesehen. Der Radfahrer erhält nur durch Anforderung (Anforderungstaster) seine Freigabe. Die Lichtsignalanlage muss aber mit dem Hauptknoten and der Technischen Entwicklung von AUDI koordiniert werden, was zu längeren Wartezeiten für die Radfahrer führen kann. In Teilbereichen werden die Radwegeoberflächen saniert.

5. Kipfenberger Str. , Faberstr., Zehentstr. (Plan 9/11,Plan 10/11)

Im inneren Bereich von Etting können aufgrund der geringen Fahrbahnbreiten leider keine Radverkehrsanlagen angelegt werden. Der Radverkehr könnte aber über die Faberstr. und Zehentstr. geführt werden. Für die Radfahrer besteht jedoch nicht die Verpflichtung diese Route zu benutzen, aber es wird über diese Trassenführung ein Angebot einer sicheren Alternativroute zur Hauptverkehrsstraße (Kipfenbergerstr.) ermöglicht. Die Ausweisung einer Fahrradstraße in diesem Bereich könnte erfolgen, wenn diese Route vermehrt von Radfahrern genutzt würde. Im weiteren Verlauf der Kipfenbergerstraße wird auf der Ostseite, ab der Sackstraße (Hs.Nr. 13a), durchgängig bis zum Kreisverkehr an der IN 5 der gemeinsame Geh – und Radweg für den Zweirichtungsverkehr beschildert.

6. Kreisverkehr an der IN 5 / IN 21/ St2335

Von den Radfahrern wird häufig die Querung über die IN 5 an der Ostseite des Kreisverkehrs kritisiert, da die ausfahrenden Kfz aus dem Kreisverkehr zu hohe Geschwindigkeiten fahren und die querenden Radfahrer, insbesondere bei Dunkelheit, gefährden. Daher soll der Kreisverkehr im Südostsektor eine ergänzende Beleuchtung erhalten. Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und gefühlten Sicherheit (soziale Kontrolle), soll die Straßenbeleuchtung an der Ostseite der Kipfenbergerstr. in Richtung Kreisverkehr ergänzt werden.

Die vorgenannten Maßnahmen wurden im Arbeitskreis Fahrradfreundliches Ingolstadt in der Sitzung, am 23.10.2018 und am 29.04.2019 besprochen. Die von den Teilnehmern vorgebrachten Änderungen wurden soweit wie möglich in den gegenwärtigen Planungsstand eingearbeitet.

gez.

Walter Hoferer
Amtsleiter Tiefbau