

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>  <b>V0256/21</b> öffentlich	Referat	Referat VI
	Amt	Tiefbauamt
	Kostenstelle (UA)	6020
	Amtsleiter/in	Hoferer, Walter
	Telefon	3 05-2340
	Telefax	3 05-2342
	E-Mail	tiefbauamt@ingolstadt.de
Datum	24.03.2021	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungsergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	28.04.2021	Entscheidung	

### Beratungsgegenstand

Ausbau einer Fahrradroute über die Staustufe  
 -Gemeinschaftsantrag der SPD-Stadtratsfraktion, Bündnis 90/Die Grünen, CSU-Stadtratsfraktion, ÖDP-Stadtratsgruppe vom 03.03.2021  
 Stellungnahme der Verwaltung  
 (Referent: Herr Hoffmann)

### Antrag:

- Im Zuge der Umsetzung der Fahrrad-Vorrangroute 02 (Äußerer Ring) soll eine Radwegeroute von der Staustufe Richtung Klinikum, GVZ und AUDI AG geschaffen werden.
- Mit der Fa. Uniper soll eine Vereinbarung geschlossen werden, welche die Nutzung von Teilbereichen des Stauhaltungsdammes und der Staustufe durch Fußgänger und Radfahrer ermöglicht.

gez.  
 Gero Hoffmann  
 Berufsmäßiger Stadtrat

**Finanzielle Auswirkungen:**

**Entstehen Kosten:**             ja                     nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input type="checkbox"/> im VMH bei HSt:	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:	
	<input type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 20	Euro:
<input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von            Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von            Euro müssen zum Haushalt 20            wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

**Bürgerbeteiligung:**

**Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt:**     ja                     nein

**Kurzvortrag:**

**Zu dem Gemeinschaftsantrag vom 03.03.2021 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:**

**Zu 1. Projektierung einer Vorrangroute von Süden über die Staustufe zum Klinikum sowie zum GVZ und zur AUDI AG, die Schritt für Schritt ausgebaut werden soll.**

Im Zuge der Umsetzung der Vorrangroute 02 (Äußerer Ring, Anlage 2) soll die Radfahrerführung von der Staustufe Richtung Norden optimiert werden. Hierbei ist vorgesehen, dass die Radfahrer über eine Wegeverbindung zur Ludlbrücke, die Fohlenweide und den Deich Probielweg zum Mitterschüttweg und weiterführend zur Straße „Antoniussschwaige" geführt werden.

Ergänzend wird eine Radwegeverbindung durch das Weinzierlgelände untersucht.

Für eine dauerhaft gesicherte Trasse über die Staustufe ist jedoch der Abschluss einer

Nutzungsvereinbarung mit der Fa. Uniper erforderlich. Von Seiten der Verwaltung laufen diesbezüglich seit längerem Verhandlungen.

Die bestehende Führung der Radfahrer über die Stauseestraße ist umwegig.

Eine Reduzierung des Umweges über die Ludlbrücke und den Bereich Fohlenweide (Anlage 2) hat größere Eingriffe in ökologisch sensible Bereiche zur Folge. Bei der Führung der Radfahrer über die Straße „Antoniuschwaipe“ ist eine wesentliche Verbesserung des Fahrkomforts durch Verbreiterung nur dann zu erreichen, wenn ein entsprechender Grunderwerb möglich ist. Hierzu wurden bereits mehrmals Verhandlungen mit Anliegern - jedoch ohne Erfolg - geführt. Im Zuge der Umsetzung der Fahrrad-Vorrangroute 02 - Äußerer Ring (Anlage 2) werden die Grunderwerbsverhandlungen nochmals aufgenommen.

## **Zu 2. Einbau dieser Vorrangroute in das vom Stadtrat verabschiedete Mobilitätskonzept für den Radverkehr der Stadt Ingolstadt**

Im Mobilitätskonzept für den Radverkehr in Ingolstadt gibt es bereits die Vorrangroute 02 - Äußerer Ring (Anlage 2-5). In Verlängerung der Degenhartstr., Permoser Straße, Furtwänglerstraße, führt diese Trasse bis zur Ettinger Str. Das Klinikum ist über die Degenhartstraße – Adam-Smith-Straße gut erreichbar. Von Süden führen die Vorrangroute 7 und die Hauptroute 3 schon Richtung Staustufe.

## **Zu 3. Prüfung, ob eine besondere Breite für den Radweg (für Einrichtungsbetrieb mindestens die Regelbreite von 2,00m) umweltverträglich hergestellt werden kann. Des Weiteren soll geprüft werden, wo eine Asphaltierung zur Herstellung einer guten Fahrqualität sowie der Ermöglichung eines guten Winterdienstes und einer guten Reinigung möglich ist.**

Als kritischer Bereich hinsichtlich der Asphaltierung kann die Trasse im Bereich der Fohlenweide und des Deiches am Probielweg gesehen werden. Hier müssten das Umweltamt und auch das Wasserwirtschaftsamt zustimmen. Eine Breite von 2,00m für den Radweg im Einrichtungsbetrieb kann auf der gesamten Trasse, wegen fehlendem städtischem Grund, kaum realisiert werden. In der Regel kann nur an asphaltierten Radwegen ein ordentlicher Winter- und Reinigungsdienst durchgeführt werden.

## **Zu 4. Durchgehende Beleuchtung, besonders in Wohngebieten. Dabei wird auf Beleuchtungsmittel gesetzt, die durch ihr Farbspektrum Insekten schonen und einen hohen Wirkungsgrad aufweisen. In Grün- und Auenwaldbereichen soll eine Beleuchtung die Ausnahme bilden, wenn sie nicht essentieller Bestandteil für das Sicherheitsgefühl der Radfahrer\*innen ist. Zudem regen wir an, Beleuchtungen während der Nachtzeiten (22.00 bis 6.00 Uhr) abzuschalten.**

Bei der Errichtung einer neuen Beleuchtung an Radwegen wird generell eine LED Beleuchtung gewählt, welche die Insekten nicht wesentlich nachteilig beeinflusst. D.h. die Abstrahlung erfolgt gegen den Boden und das Farbspektrum der Leuchtmittel ist „insektenfreundlich“. Auf der freien Strecke und im Auwald wird im Wesentlichen auf eine Beleuchtung verzichtet. Eine Abschaltung der Beleuchtung wird geprüft. Wo dies verkehrsrechtlich und sicherheitstechnisch möglich ist, soll eine Abschaltung, nach Zustimmung durch den zuständigen Bezirksausschuss, realisiert werden.

## **Zu 5. Im Bereich zwischen Baggerweg und Staustufe werden die Wege vom Baggerweg zur Staustufe für den Radverkehr insofern ertüchtigt, dass eine für die Radfahrer attraktive Auffahrt von der Haunwöhrer Straße zur Staustufe (Planungen der Stadt aus**

dem Jahr 2013) geschaffen wird.

- a. **Teerung und Beleuchtung werden möglichst vermieden zum Schutz der vorhandenen Biotope und des Auenwaldes. Dennoch ist für eine hohe infrastrukturelle Attraktivität für Radfahrer zu sorgen.**
- b. **Geklärt wird, ob der Radweg stadtauswärts über die geteerte Straße zum DAV-Kletterzentrum geführt und erst dann mit einer kurzen Verbindung an den Uferweg angeschlossen werden kann.**

Im Tiefbauamt laufen derzeit Planungen, die Situation für Radfahrer hier zu verbessern. Dabei wird soweit möglich auf die Belange des Naturschutzes Rücksicht genommen. Die weitere Verbesserung der Erschließung zur Staustufe von der Haunwöhrer Str. durch das Weinzierlgelände kann erst erfolgen, wenn mit der Fa. Uniper durch einen Gestattungsvertrag die dauerhafte Nutzung der Staustufe, des Stauhaltungsdammes und der Donauuferwege gesichert ist.

Nur asphaltierte Radwege (z.B. Deich Haunwöhr) gewährleisten für den Radfahrer eine hohe ganzjährige Attraktivität, da nur bei solcher Oberflächenbefestigung ein ordentlicher Winter- und Reinigungsdienst durchgeführt werden kann.

Die überaus gute Nutzung dieses Weges zeigt sich aus der hohen Fußgänger- und Radfahrerfrequenz in der Realität. Eine Beleuchtung der Wege im Weinzierlgelände wird geprüft, um die Sicherheit für die Nutzer zu erhöhen.

#### **Zu 6. Prüfung, ob der Abschluss einer Vereinbarung mit der EON notwendig ist. (Aufgrund zeitweiliger Sperrung des Weges bei der Staustufe bei Reparatur- oder Wartungsarbeiten)**

Derzeit laufen Verhandlungen mit der Fa. Uniper (Nachfolger der Fa. EON), um dauerhaft die Nutzung der Staustufe, des Stauhaltungsdammes und der Donauuferwege zu sichern. Im Falle von Unterhaltsarbeiten an der Staustufe durch die Fa. Uniper wird aber auch weiterhin die Sperrung der Staustufe nötig sein.

#### **Zu 7. In der Verlängerung der Strecke nach Norden wird die Straße „Antoniussschwaige“ zur Fahrradstraße umgewidmet. KFZ-Verkehr wird dort zugelassen. Geprüft werden soll, ob der Bereich Degenhartstraße als Fahrradweg in den Haslangpark auf bereits bestehende Wegeführungen verlegt werden kann.**

Gemäß der Verwaltungsvorschrift StVO zur Beschilderung von Fahrradstraßen kommen Fahrradstraßen (Zeichen 244) nur dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

Für ein sicheres Aneinandervorbeifahren ist laut einem Kommentar zur StVO eine Mindestbreite pro Fahrtrichtung von 2,50m erforderlich.

Eine Verkehrszählung aus dem Jahre 2019 hat an der Straße „Antoniussschwaige“ ein Verkehrsaufkommen von ca. 2670 Kfz / 24h festgestellt. Die Degenhartstraße weist ein Verkehrsaufkommen von 4341 Kfz/24h auf.

An der Degenhartstraße wurden 105 Radfahrer auf der Fahrbahn in 24h gezählt. Unterwegs an der Straße „Antoniussschwaige“ waren 93 Radfahrer /24h. Zählungen auf den Gehwegen liegen leider nicht vor.

D.h.die Kriterien bzw. die Vorgaben gemäß STVO für die Beschilderung der Straße „Antoniussschwaige“ als Fahrradstraße sind leider nicht erfüllt, da hier die Radfahrer nicht die vorherrschende Verkehrsart sind.

Aufgrund der zum Teil sehr geringen Breite der Fahrbahn kommt es immer wieder zu Konflikten beim Überholen von Radfahrern durch Kraftfahrzeuge, da der erforderliche Überholabstand von 1,5m – 2m gemäß § 5 Abs.4 StVO selten eingehalten wird.

Zudem ist die Geschwindigkeit in der Straße „Antoniusschwaige“ teilweise auf 20 km/h reduziert. Die Ausweisung als Fahrradstraße hätte zur Folge, dass durchgehend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt. Damit würde die Verkehrssicherheit auf Höhe Antoniusschwaige wieder verschlechtert.

Die Straße „Antoniusschwaige“ könnte nur als Fahrradstraße beschildert werden, wenn der Kfz-Verkehr dort wesentlich reduziert wird. Dies würde aber in der Regel zu Verkehrsverlagerungen in Straßen, die sich im Umfeld befinden und damit zur Unzufriedenheit der dortigen Anwohner führen. Deshalb ist auf die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben zu achten, damit eine Fahrradstraße auch rechtssicher ausgewiesen werden kann.

Die Wege im Haslangpark sollen überwiegend den Fußgängern vorbehalten bleiben, da hier z.B. Spielplätze und Bänke zum Verweilen vorhanden sind und dieser Park somit eine große Aufenthaltsfunktion erfüllt. Außerdem sind die Wege im Haslangpark in wassergebundener Bauweise erstellt. Die Wege können auch jetzt schon von Radfahrern genutzt werden. Eine Attraktivitätssteigerung für die Radfahrer könnte nur durch eine Asphaltierung der Wege erreicht werden (Allwettertauglichkeit). Die Route für Radfahrer über die Degenhartstraße und die Adam-Smith-Straße wird hier als zweckmäßig gesehen.

**Zu 8. In der Verlängerung der Strecke nach Süden (Baggerweg, Schrobenhausener Straße) werden noch einmal Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs erörtert (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Radschutzstreifen, Piktogramme, Aufheben der Parkerlaubnis, etc.), soweit kein separater Radweg vorhanden ist.**

Die Anlage von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen ist an der Schrobenhausener Straße nicht möglich, da die vorhandene Querschnittsbreite teilweise nur 10,00m beträgt. Für die Anlage von Schutzstreifen würde eine Querschnittsbreite von 13,50m (2x Schutzstreifen 1,50m, 2x Gehwege 2,00m, Fahrbahn 6,50m) benötigt. Bei einer künftigen Umgestaltung der Schrobenhausener Straße wird geprüft, ob eine Optimierung des Fahrbahnquerschnitts möglich ist und damit etwas mehr Raum für die Radfahrer gewonnen werden kann, um den Fahrkomfort und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Bei Bus- und Schwerlastverkehr ist in der Regel an klassifizierten Straßen (IN 15) eine Fahrbahnbreite von 6,50m erforderlich.

Die gleiche Situation liegt am Baggerweg vor. Hier hat der vorhandene Straßenquerschnitt Breiten von 5,00m bis 6,00m. Eine Änderung der Parksituation würde an beiden Straßen keinen Platz für die Anlage von Radverkehrsanlagen schaffen. Zudem bietet der kürzlich asphaltierte Deichkronenweg eine gute Alternative für die Radfahrer.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist an beiden Straßen nicht erforderlich, da an der Schrobenhausener Straße die an der Seite parkenden Fahrzeuge die Fahrtgeschwindigkeit reduzieren und am Baggerweg im Bereich der TBI-Ausfahrt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert ist.

