Stellungnahme zur Kurt-Kittel-Ring-Brücke und den Rampenauffahrten sowie den ergänzenden Erschließungsrampen

Die anstehenden Sanierungs- und Abrissarbeiten an der Kurt-Kittel-Ring-Brücke sowie den Rampenauffahrten erlauben es, den Straßenquerschnitt in gewissem Maße umzugestalten. Mit der Verringerung der Fahrbahnbreite auf 6,50 m ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h anzusetzen. Im Radverkehrskonzept wird der Bereich des Kurt-Kittel-Rings um die Brücke als Hauptroute klassifiziert. Somit werden zwei der vier ausgearbeiteten Hauptrouten mit innergemeindlicher Erschließungsfunktion über die Kurt-Kittel-Ring-Brücke samt den Rampenauffahrten führen.
Die Entscheidung für eine Hauptroute wird anhand der für den Radverkehr bedeutenden Quellen und Zielen determiniert, welche darüber erschlossen werden sollen. Der Abschnitt um die Kurt-Kittel-Ring-Brücke soll den nördlichen Ortsteil Giggenhausen, die Mühlseen, das Schulzentrum mit Freizeitpark, den Hauptort Neufahrn, Mintraching wie auch das künftige Neubaugebiet Neufahrn Ost miteinander verknüpfen. Der Kurt-Kittel-Ring samt Brücke bildet somit besonders für die Nahmobilität eine wichtige Nord-Süd-Verbindung, größtenteils abseits vom Kfz-Verkehr.
Die beidseitig gelegenen Ziel- und Quellorte im Bereich der Kurt-Kittel-Ring-Brücke haben besonders für den Schüler- und Freizeitverkehr sowie auch für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr einen hohen Stellenwert.

Laut der aktuellen ERA von 2010 gilt die gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs auf Hauptrouten als Ausschlusskriterium. Das jeweilige Gefälle bzw. die Steigung der Rampenauffahrten bestärken zudem eine getrennte Führungsform von Fuß- und Radverkehr. Denn hier treten erhöhte Geschwindigkeiten, eine spezifische Fahrdynamik und Differenzgeschwindigkeiten zum Fußverkehr auf, welche Unfälle verursachen können. Darüber hinaus soll auch dem Fußverkehr ein ungestörtes Vorankommen ermöglicht werden.

Aktuell besteht auf den Rampenauffahrten eine Mischverkehrsfläche, welche aufgrund der Anordnung der straßenbegleitenden Grüninseln die absolute Mindestbreite von 2,50 m unterschreitet. Da im Radverkehrskonzept zwei Hauptrouten über den Kurt-Kittel-Ring verlaufen, sollte ebenfalls an den Rampen eine getrennte Führung erfolgen. Somit wäre eine Verbreiterung der Rampen analog zur Brücke (R: 2,00 m und G: 1,80 m, zzgl. Sicherheitsstreifen von 0,50 m) vorzusehen. Dies erfordert den Wegfall der Grüninseln, da diese Engstellen hervorrufen und es folglich zu Ausweichmanövern auf den Fußweg kommen kann. Eine sichtbare Trennung zwischen Radweg und Fußweg durch Markierung oder Belagsunterschiede sind an den Rampenauffahrten zu berücksichtigen.

Die seitlichen Rampen, welche eine Anknüpfung an den bestehenden GuR auf der Südseite der Bahn darstellen, werden nicht explizit im Radverkehrskonzept genannt. Diese Rampen können jedoch eine komfortable, ergänzende Rad- und Fußwegeverbindung darstellen. Auf der Höhe der Abfahrt muss allerdings sichergestellt werden, dass hierbei kein Sicherheitsrisiko für Fußgänger von querenden Radfahrern ausgeht. Da es sich hierbei um einen selbstständig geführten Rad- und Gehweg handelt, welcher zudem besonders von Schülern genutzt wird, muss die soziale Sicherheit / Kontrolle gewährleistet werden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser zusätzlichen Rampen sollte geprüft werden.