

V0405/16
öffentlich

Fraktion der SPD, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Fraktion der ÖDP

Stadt Ingolstadt

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Christian Lösel
Rathaus

85049 Ingolstadt

SPD Stadtratsfraktion

Unterer Graben 83 – 87
85049 Ingolstadt

**Stadtratsfraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Taschenturmstr. 4
85049 Ingolstadt

ÖDP Stadtratsfraktion

Manggasse 6
85049 Ingolstadt

Ingolstadt, 08.06.2016

| Gremium | Sitzung am |
|----------------|-------------------|
| Stadtrat | 16.06.2016 |

Vorzugsrouten Fahrradverkehr

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Stadtratsfraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und ÖDP stellen gemeinsam folgende Anträge:

1. Die nachstehenden Straßenzüge werden zur Erprobung von Fahrrad-Vorrangrouten an die besonderen Bedürfnisse des Radverkehrs angepasst. Damit sollen Sicherheit und Fahrkomfort beim Radfahren erhöht und die Reisezeit verkürzt werden.

1.1 Fahrrad-Vorrangroute Südwest:

Parkstraße – Luitpoldstraße – Gemmingerstraße – Gustav-Adolf-Straße.

Beginn der Route am Brückenkopf,
Ende am Knoten Fauststraße / Auf der Höhe

1.2 Fahrrad-Vorrangroute Kreuztor-Klinikum:

Friedhofstraße – Westliche Ringstraße – Gerolfinger Straße – Samhofer Weg – Adam-Smith-Straße- Krumenauerstraße

Beginn der Route am Kreuztor,
Ende am Knoten Krumenauerstraße / Levelingstraße

2. Die Erprobungsrouten sollen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts – Beschilderung und Fahrbahnmarkierung - zügig realisiert werden. Dabei sollte von den nachstehenden Grundsätzen ausgegangen werden:
 - Vorrangige Berücksichtigung der Bedürfnisse des Radverkehrs auf der Strecke und an Knotenpunkten
 - Vorfahrt der Radverkehrsrouten gegenüber allen Straßen, die nicht zum Hauptstraßennetz gehören
 - Radfahrgerechte Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten mit dem Hauptstraßennetz
 - Führung auf Fahrradstraßen, Radwegen, Fahrbahnen mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen oder Fahrbahnen mit Tempo 30
 - Grundsätzliche Trennung vom Fußverkehr, sofern unerlässlich müssen die Radverkehrsanlagen mindestens die Regelbreiten nach den ERA 2010 aufweisen.
 - Vorrangige, mindestens dem Radverkehrsaufkommen angemessene Berücksichtigung des Radverkehrs bei den Umlaufzeiten von Lichtsignalanlagen
 - Keine Anforderung von Fahrtsignalen an Lichtsignalanlagen. Ausnahmen nur, wenn zu Schwachlastzeiten des Radverkehrs starker Verkehr auf der Fahrbahn auftritt.
3. Die Erprobungsrouten sollen zügig umgestaltet werden. Zumindest die Ausweisung der Fahrradstraßen und der Vorrang der Routen im untergeordneten Straßennetz sollten bis spätestens 01. September 2016 (Schuljahresbeginn) abgeschlossen sein.
4. In die Ausarbeitung des Umsetzungskonzepts sollen der ADFC, fachlich interessierte Kreise sowie die zuständigen Bezirksausschüsse einbezogen werden.

Begründung:

In dem vom Tiefbauamt in den Bezirksausschüssen vorgestellten Radverkehrs-Routennetz sind Fahrrad-Vorrangrouten vorgesehen. Um die Auswirkungen dieses neuartigen Angebots auf das Verhalten der Radfahrenden und den übrigen Verkehr zu erproben, können zwei Erprobungsrouten auf bereits von Radfahrenden stark genutzten Routen eingerichtet werden. Die Erfahrungen in anderen Kommunen zeigen, dass mit der Erhöhung von Sicherheit und Komfort der Verkehrsverbindung sowie einer spürbaren Verkürzung der Reisezeit gegenüber dem MIV der Anteil des Radverkehrs am Modal Split messbar gesteigert werden kann.

Der in Ingolstadt verwendete Begriff „Fahrrad-Vorrangroute“ ist in den bestehenden Regelwerken oder der Verkehrswissenschaft bisher nicht verwendet worden. Da er die mit der Einrichtung verbundene Zielsetzung prägnant aufzeigt, sollte er beibehalten werden.

Bezogen auf die bereits bestehenden Netzkategorien handelt es sich bei einer Fahrrad-Vorrangroute um eine „Verbindung im Radverkehrsnetz der Stadt Ingolstadt die wichtige Quell- und Zielbereiche innerhalb der Stadt und im stadtorientierten Umland über größere Entfernungen verknüpft und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglicht. Dies erfordert hohe Qualitätsstandards in der Linienführung, der Ausgestaltung, der Netzverknüpfung und der begleitenden Ausstattung.“

Der Entwurf eines Radverkehrsnetzes basiert grundlegend auf der Einrichtung von Fahrrad-Vorrangrouten. Bevor diese im gesamten Radverkehrsnetz eingerichtet werden, empfiehlt es sich Erfahrungen mit deren Auswirkungen auf das Verhalten der Radfahrenden und das Verkehrsgeschehen zu sammeln. Als Erprobungsrouten bieten sich die genannten, bereits bestehenden Radverkehrsverbindungen an. Hier könnte eine Fahrrad-Vorrangroute überwiegend mit verkehrsregelnden Maßnahmen eingerichtet werden. Dabei sollten bereits absehbar notwendige Umbaumaßnahmen planerisch angedacht und danach schrittweise verwirklicht werden. Damit können umfassende Erfahrungen auf andere Planungen übertragen werden.

Einordnung der Fahrrad-Vorrangroute in bestehende Regelwerke:

Die Fahrrad-Vorrangroute erfüllt die Kriterien einer Radverkehrsverbindung der Netzkategorie IR II (innergemeindliche Radschnellverbindung) nach der Richtlinie über integrierte Netzgestaltung (RIN) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Die planerischen, verkehrsrechtlichen und infrastrukturellen Anforderungen an eine Fahrrad-Vorrangroute ergeben sich sinngemäß aus den Qualitätskriterien für Radschnellverbindung nach dem Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der FGSV (Ausgabe 2014).

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Achim Werner
Fraktionsvorsitzender der SPD

gez.
Dr. Christoph Lauer
Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

gez.
Franz Hofmaier
Fraktionsvorsitzender ÖDP