

BESCHLUSSVORLAGE V0014/24 öffentlich	Referat	Referat VI
	Amt	Referat für Hoch- und Tiefbau
	Kostenstelle (UA)	6001
	Fahrradbeauftragte	Schneider, Theresa
	Telefon	3 05-23 08
	Telefax	3 05-23 19
	E-Mail	fahrradbeauftragte@ingolstadt.de
Datum	08.01.2024	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	07.02.2024	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Evaluierung Mobilitätskonzept für den Radverkehr in Ingolstadt
(Referent: Herr Hoffmann)

Antrag:

1. Die überarbeitete Fassung des Mobilitätskonzepts für den Radverkehr in Ingolstadt wird zur Kenntnis genommen. Dem im Konzept formulierten Gesamtziel einer weiteren Stärkung des Radverkehrs durch die Anpassung und den Ausbau der Infrastruktur wird grundsätzlich zugestimmt.
2. Die zu realisierenden Einzelmaßnahmen werden nach der Geschäftsordnung, soweit dort vorgesehen, jeweils vor ihrer Umsetzung im Rahmen einer Projektgenehmigung den zuständigen Gremien zum Beschluss vorgelegt.

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.		

Nachhaltigkeitseinschätzung:

Wurde eine Nachhaltigkeitseinschätzung durchgeführt: ja nein
 Wenn nein, bitte Ausnahme kurz darstellen und begründen

Begründung der Ausnahme

Wenn ja,

Legende für die quantitative Einschätzung (Q):

++	stark fördernd
+	leicht fördernd
/	Ausgeglichen/ keinen Effekt
-	leicht hemmend
--	stark hemmend

Hinweis: Für **Q** sowie die **Zielauswahl** ist ein Drop-Down Menü hinterlegt. Bei der Zielauswahl besteht jeweils nur eine Auswahlmöglichkeit, bitte wählen Sie hier die Hauptauswirkung. Ggf. weitere Ziele können in der Begründung aufgeführt werden.

Handlungsfeld und Schwerpunktthema	Zielauswahl	Q	Begründung
Wirtschaft und Innovation			
W1: Nachhaltiges Wirtschaften und neue Geschäftsmodelle	Zielauswahl	Q	Begründung
W2: Forschung und technologischer Wandel	Zielauswahl	Q	Begründung
W3: Arbeit und lebenslanges Lernen	Zielauswahl	Q	Begründung
Klima, Umwelt und Energie			
K1: Klimaschutz und Energie	K1.1: Reduktion von Treibhausgasemissionen	++	Durch ein verbessertes Angebot an Radinfrastruktur wird der Radverkehrsanteil gesteigert, was zu einer Reduktion an CO2-Emissionen führt.
K2: Umwelt- und Naturschutz	Zielauswahl	Q	Begründung
K3: Klimafolgenanpassung	Zielauswahl	Q	Begründung
K4: Ressourcenschutz	Zielauswahl	Q	Begründung
Nachhaltiges Leben im Alltag			
N1: Nachhaltiges Leben und Einkaufen	Zielauswahl	Q	Begründung
N2: Gesundheit und Wohlergehen	N2.3: Förderung der Bewegungsmöglichkeiten/-angebote	++	Verbesserte Fahrradabbindung für gesamt Ingolstadt führt zu mehr Radverkehr.
N3: Wohnen und nachhaltige Stadtviertel	N3.2: Umsetzung einer nachhaltigen und generationsgerechten Stadtplanung	++	Systematischer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist Teil einer nachhaltigen Stadtplanung.
N4: Nachhaltige Mobilität	N4.1: Steigerung umweltfreundlicher und sicherer Mobilität	++	Durch die Verbesserung der Radinfrastruktur auch im Hinblick auf die Sicherheit (z.B. Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwege), wird der Radverkehrsanteil gesteigert.
Bildung und Kultur			
B1: Kunst und Kultur	Zielauswahl	Q	Begründung
B2: Bildung	Zielauswahl	Q	Begründung
Vielfalt und Engagement			
V1: Gemeinsinn, Vielfalt und Zusammenhalt	Zielauswahl	Q	Begründung
V2: Globales Engagement	Zielauswahl	Q	Begründung

Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt: ja nein

Kurzvortrag:

Am 27.10.2016 hat der Ingolstädter Stadtrat das Mobilitätskonzept für den Radverkehr in Ingolstadt beschlossen. Es dient seither als Rahmenplan für den weiteren Infrastrukturausbau in Bezug auf den Radverkehr. Für das Vorrangroutennetz als bedeutender Bestandteil des Mobilitätskonzeptes für den Radverkehr wurden 2016 detailliert Maßnahmen erarbeitet und beschrieben. Die Maßnahmen wurden in drei Zeitabschnitte priorisiert (bis 2020, 2021–2025, 2026–2030). Mit dem Ablauf des ersten Zeitabschnitts ist eine Evaluation des Mobilitätskonzeptes vorgesehen, um einerseits zu prüfen, inwiefern das Mobilitätskonzept noch den Bedürfnissen der Ingolstädter Bevölkerung entspricht und andererseits die Umsetzung der Maßnahmen aufzuzeigen sowie eine erneute Priorisierung dieser durchzuführen.

Die vorliegende überarbeitete Fassung des Mobilitätskonzeptes für den Radverkehr in Ingolstadt ist das Ergebnis des Evaluierungsprozesses, in dem sowohl der Fahrradbeirat als auch die Bezirksausschüsse durch interaktive Workshops eingebunden waren.

Die wichtigsten Ergebnisse des evaluierten Mobilitätskonzeptes:Aktueller Umsetzungsstand des Mobilitätskonzeptes von 2016

In den letzten Jahren wurde stetig an der Umsetzung der im Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen gearbeitet. So wurden zum Beispiel entlang der Südsüdwest-Speiche (Haunwöhr-Unterbrunnenreuth-Zuchering) Straßenzüge als Fahrradstraßen ausgewiesen und teilweise die Vorfahrt zu Gunsten des Radverkehrs geändert. Ähnliche Maßnahmen wurden entlang der West-Speiche (Altstadt-Klinikum-Friedrichshofen) umgesetzt. Entlang der Nordwest-Speiche (Altstadt-Audi-Etting) hat der Radverkehr bei Kreuzungsumbauten mehr Berücksichtigung gefunden. Es wurden teilweise Bushaltestellen verlegt und fahrradgerecht optimiert. Entlang der Route wird Radfahrer/-innen durch Trixi-Spiegel mehr Sicherheit geboten. Für den Radverkehr auf der Ost-Speiche (Altstadt-Mailing) wurde stadtauswärts ein Schutzstreifen eingerichtet. Mit dem Neubau eines Radwegs zwischen der Käthe-Kruse Str. und dem Kreisverkehr der B16a wurde eine Lücke im Netz geschlossen. Neben diesen wichtigen Maßnahmen wurden auch weitere kleine Verbesserungen getroffen, wie die Anpassung von Beschilderungen, Aufhebung von Benutzungspflichten oder Öffnung von Einbahnstraßen.

Der Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept von 2016 beträgt aktuell circa 40%. Aus dem beigefügten Bericht (Anlage 0) auf den Seiten 17 und 18 können die bereits umgesetzten Maßnahmen entnommen werden.

Ergebnisse des überarbeiteten Mobilitätskonzeptes von 2023

Netzanpassungen

Folgende Anpassungen im Vorrangroutennetz werden vorgeschlagen:

- Richtung Manching: Verlängerung der Südost-Speiche in Richtung Manching
- Richtung Kösching: Neue Hauptroute ab Äußerer Ring über die Schollstraße – Haunstädter Weg – St2231
- Richtung Egweil: Verlängerung der West-Speiche in Richtung Egweil
- Unterbrunnenreuth/Zuchering: Anpassung Südsüdwest-Speiche über Hennenbühlstraße zur Umfahrung Biotop über bestehende Wege und weiter nach Unterbrunnenreuth – Zuchering mit der Führung über bestehende Straßen
- Querung Hauptbahnhof: Konkretisierung/Alternative im Äußeren Ring über die Asamstraße – Windbergerstraße – Münchener Straße und langfristig über einen Steg über die Gleise
- Bereich Gerolfing: Anpassung West-Speiche / Hauptroute Gerolfing
 - o Friedrichshofen – Dünzlau: Nutzbare Querung Moosgraben
 - o Gerolfing – Dünzlau: Weiterführung der Hauptroute bis Dünzlau entlang IN 2 (gem. Geh- und Radweg)
 - o Gerolfing – Friedrichshofen: Verbindung von Gerolfing zu weiterführenden Schulen als Hauptroute
- Bereich Ringsee/Rothenturm: Neue Hauptroute zur Verbindung Unsernherrn mit dem IN Campus

Neuralgische Punkte

In den Workshops mit dem Fahrradbeirat und den Bezirksausschüssen sind sieben neuralgische Punkte als besonders herausfordernde Stellen für den Radverkehr innerhalb der Stadt herausgearbeitet worden. Das Ingenieurbüro INOVAPLAN schlägt im Mobilitätskonzept Lösungen vor, die für ihre Umsetzung nun detailliert von der Stadtverwaltung geprüft werden. Die zu realisierenden Einzelmaßnahmen werden jeweils vor ihrer Umsetzung den zuständigen Gremien zum Beschluss vorgelegt. Die herausfordernden Stellen für den Radverkehr können aus dem Bericht (Anlage 0) auf den Seiten 41-45 entnommen werden.

Änderung Begriff Vorrangroute

Der Begriff Vorrangroute wurde 2016 vom Ingenieurbüro mit dem Hintergrund gewählt, dass der Radverkehr dort vorrangig geführt werden sollte. Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass der Begriff in der Bevölkerung anders verstanden wird. Hinzu kommt, dass der Begriff „Radvorrangroute“ im Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) „Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ von 2021 ebenfalls eingeführt und davon abweichend definiert wurde. Diese Definition und die damit verbundenen Anforderungen entsprechen nicht der Idee und den umsetzbaren Standards der Vorrangrouten in Ingolstadt.

Um weitere zukünftige Missverständnisse zu vermeiden, wird der Begriff der Vorrangroute geändert. Dies wurde mit dem Fahrradbeirat in der Sitzung vom 13.09.2023 bereits diskutiert. Der Fahrradbeirat hat sich nach langer Diskussion dem Vorschlag der Verwaltung angeschlossen.

Weiteres Vorgehen

Im überarbeiteten Mobilitätskonzept wird der Stadt Ingolstadt ein priorisiertes Konzept für die weitere Umsetzung vorgeschlagen. Die Routen 07 und 09 sind mit sehr hoher Priorität zu behandeln. Die Stadtverwaltung wird in den nächsten zwei Jahren Maßnahmen ergreifen, um diese Routen noch weiter zu verbessern. So sollen entlang der Route 07 und 09 die Fahrradstraßen mit Hilfe von Markierungsarbeiten gestalterisch auf den neusten Stand gebracht werden. Zusätzlich werden die Vorfahrtsregelungen entlang der Routen überprüft und ggf. angepasst. In diesen Bereichen wird auch verstärkt mit Roteinfärbungen gearbeitet werden.

Diese und weitere Einzelmaßnahmen werden nach der Geschäftsordnung, soweit dort vorgesehen, jeweils vor ihrer Umsetzung im Rahmen einer Projektgenehmigung den zuständigen Gremien zum Beschluss vorgelegt.

Anlage:

Anlage 0: Abschlussbericht der Evaluation des Mobilitätskonzeptes für den Radverkehr der Stadt Ingolstadt vom 05.12.2023

Anlage 1: Zielnetz Radverkehr

Anlage 2: Steckbriefe der neuralgischen Punkte

Anlage 3: Anregungen von Fahrradbeirat und BZA