

V0014/24

**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.

|  |            |              |
|--|------------|--------------|
| Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit | 07.02.2024 | Entscheidung |
|--|------------|--------------|

**Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit vom 07.02.2024**

Mit Einverständnis des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit zieht Bürgermeisterin Kleine den Tagesordnungspunkt 4 „Evaluierung Mobilitätskonzept für den Radverkehr in Ingolstadt“ als Tagesordnungspunkt 3 vor, da hierzu Frau Schreiber der INOVAPLAN GmbH referiert.

Frau Schreiber werde im Folgenden die Ergebnisse der Evaluierung des Mobilitätskonzeptes für den Radverkehr vorstellen, teilt Herr Hoffmann mit. Diese habe man dem Fahrradbeirat in einer nichtöffentlichen Informationsveranstaltung bereits zu kommen lassen, da es nicht möglich war, einen Termin für die Sitzung des Fahrradbeirats vor der Stadtratssitzung im April festzulegen. So habe man trotzdem ein Stimmungsbild des Beirates gewinnen können. Den gleichen Vortrag werde Frau Schreiber den Mitgliedern des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit halten.

Frau Schreiber geht anhand der PowerPoint-Präsentation auf das Mobilitätskonzept für den Radverkehr der Stadt Ingolstadt, welches im Jahr 2016 vom Stadtrat beschlossen wurde, ein. Die Präsentation liegt als Anlage dem Protokoll bei. Insoweit wird auf die Wiedergabe der Ausführungen verzichtet. Zum Punkt „Veränderung der Rahmenbedingungen 2012 – 2022“ auf Folie 4 ergänzt sie, dass man sich angeschaut habe, wo sich die Bevölkerung und wie sich die Arbeitsplätze verändert hätten und an welcher Stelle neue Quellen oder Ziele für den Radverkehr entstanden seien. Diese Daten habe man den Planungsgrundlagen für das Jahr 2022 zugrunde gelegt. Darüber hinaus sei eine weitere Planungsgrundlage gewesen, dass sich die Regelwerke für Radverkehrsnetz seit 2016 weiterentwickelt hätten und die Begrifflichkeit der Radvorrangroute nun auch in den Regelwerken zu finden sei. Demgegenüber habe man in Ingolstadt eine andere Vorstellung des Begriffs der

Radvorrangroute und auch gemischte Erfahrungen dazu gehabt, sodass über diese Begrifflichkeit auch in weiterer Zukunft noch diskutiert werden müsse, erklärt Frau Schreiber. Bei der Anpassung des Zielnetzes (Folie 6 und 7) habe sich zum einen ergeben, dass neue Punkte als Quellen und Ziele für den Radverkehr berücksichtigt werden sollten, wie beispielsweise eine entsprechende Anbindung des INCampus oder Beachtung von verschiedenen baulichen Entwicklungen. Auch wenn Rahmenbedingungen gezeigt hätten, dass manche Routen so nicht umsetzbar seien, zum Beispiel, weil Verhandlungen mit Grundstückseigentümern oder naturschutzrechtlichen Belange dem entgegenstünden oder auch, weil man Input aus der Bevölkerung, dem Fahrradbeirat und aus dem im Umland liegenden Kommunen erhalten habe, habe genau das zum Teil zu Routenverlagerungen, aber auch -verlängerungen geführt, sodass an der ein oder anderen Stelle noch verdichtet werden konnte. Zu Folie 13 erklärt sie, dass in die Priorisierung zum einen der Aufwand der Umsetzung der Maßnahme und zum anderen, wie notwendig ein Handeln an der Stelle und wie wichtig die Strecke an sich in Ingolstadt sei – verbunden mit der Einschätzung des Fahrradbeirates und der Bezirksausschüsse – eingeflossen seien. Daraus erfolgten die Priorisierung der einzelnen Routen und deren Maßnahmen. Abschließend hofft Frau Schreiber, dass man in dem iterativen Prozess mit der Stadt, aber vor allem auch mit dem Fahrradbeirat und den Bezirksausschüssen eine Grundlage für die Radverkehrsförderung in Ingolstadt in den nächsten Jahren geschaffen, aber auch der Stadtverwaltung ein breites Handlungsportfolio an die Hand gegeben habe, um das Ziel der Radverkehrsförderung umsetzen zu können.

Stadtrat Witty ist der Meinung, dass heute der falsche Rahmen sei, um über Details zu sprechen. Allerdings sollte das Konzept heute auch nicht beschlossen werden, um dann in der „Versenkung der Verwaltung“ zu verschwinden. Nachdem er in der Infoveranstaltung des Fahrradbeirates nachgefragt hatte, in welcher Reihenfolge die Maßnahmen abgearbeitet werden, bittet er, vor Beginn nochmal einen Workshop mit den Mitgliedern des Bezirksausschusses und des Fahrradbeirates, die bereits beim ersten Workshop mit dabei gewesen waren, zu veranstalten, um die neuralgischen Punkte und die Ergebnisse zu besprechen. Denn wie die Bezeichnung „neuralgischer Punkt“ ausdrücke, seien diese kompliziert. In diesem Ergebnis-Workshop könnten diese Punkte nochmal besprochen und ausgeplant werden, bevor man Stück für Stück in den Bezirksausschüssen damit aufschlage. Bei der Diskussion um einen Abschnitt an der Dorfstraße im Bezirksausschuss Münchener Straße hätte sich bereits gezeigt, welche Schwierigkeiten dabei entstünden.

Bürgermeisterin Kleine stimmt Stadtrat Witty in dem Punkt zu, dass der Beschluss nicht „in der Verwaltung verschwinden“ sollte. Der Vorteil dieses Konzeptes sei doch, dass die neuralgischen Punkte bereits benannt und in Steckbriefen aufgeführt und mit Maßnahmenvorschlägen versehen seien. Im Grunde sei das, was in Zusammenarbeit mit der Fahrradbeauftragten, dem Fahrradbeirat, dem Referenten und der INOVAPLAN GmbH vorgeschlagen werde, bereits inhaltlich so hervorragend vorbereitet und gut strukturiert, sodass es auch nachzuvollziehen sei.

Herr Hoffmann teilt mit, dass er den Vorschlag, nochmals einen Workshop durchzuführen, mit in die Verwaltung nehmen werde. Gerade die Vorrangrouten 6, 7 und 9 müssten forciert werden. Im Jahr 2024 wolle man viel mit Roteinfärbungen, der Überprüfung von Vorfahrtsregelungen und Markierungen verbessern. Dafür sei ein Arbeitsprogramm ins Leben gerufen worden, welches man dem Fahrradbeirat vorstellen wolle.

Stadtrat Böttcher stimmt Stadtrat Witty zu, die Einzelmaßnahmen heute nicht zu diskutieren. Er warnt davor, nicht zu übertreiben, dass zum Schluss der Individualverkehr leide, wie es an der Schlosslände passiert sei. Dort seien bis zu 500 Meter lang Autos im Stau gestanden, obwohl nur zwei Radfahrer die Fläche nutzten, die für diesen Fall eigentlich für den PKW nützlich gewesen wäre. Zum Glück sei dies dann korrigiert worden. Er verweist auf die Jahreszeiten, in denen unterschiedlich viele Radfahrer unterwegs seien. Deshalb müsse man abwägen und auch an die Radfahrer und alle anderen Verkehrsteilnehmer appellieren, dass man sich miteinander im Straßenverkehr bewege, Rücksicht aufeinander nehmen und sich an die Verkehrsregeln halten sollte. Er verweist auf Bilder, die er aus Norwegen mitgebracht habe und auf denen Verkehrsschilder mit einem Radfahrer und dem norwegischen Satz „Teile die Straße, du bist nicht alleine“, darauf zu sehen seien. Die Norweger würden dafür werben und das findet Stadtrat Böttcher vorbildlich. Dort werde Abstand zum Radfahrer gehalten und es überhole dich niemand, wenn es nicht gehe. Solche Schilder könne er sich durchaus auch im Stadtgebiet von Ingolstadt vorstellen. Vielleicht könnte man sogar das Verkehrsministerium kontaktieren, um das allgemein in Deutschland umzusetzen. Speziell bei der Dorfstraße könnten das Experiment gestartet und diese Schilder aufgehängt werden, damit die Autofahrer besser auf die Radfahrer Acht geben und umgekehrt genauso, schlägt er vor.

Das man nach beinahe sieben oder acht Jahren zu einer Evaluierung komme, freut Stadtrat Achhammer. Es gebe neue Situationen, einen neuen Fahrradbeirat und eine neue Fahrradbeauftragte. Die intensive Arbeit der Bezirksausschüsse und der Verwaltung der letzten Jahre hätten einiges bewirkt. Oft seien es nur Kleinigkeiten, aber Stück für Stück habe man doch einiges verbessern können, meint er. Den Vorschlag, sich das Konzept mit dem Zeitplan nochmal anzuschauen, um dann Maßnahmen in die Wege zu leiten, unterstützt er und stimmt Herrn Hoffmann zu, dass die Routen 6, 7 und 9 hohe Priorität hätten. Seiner Meinung nach handle es sich dabei um die am meisten frequentierten Linien. Was die Anpassungen und vor allem auch die neuralgischen Punkte betreffe, könne er Stadtrat Witty nur zustimmen, dies nicht im Stadtrat auszudiskutieren. Das sei bei den Bezirksausschüssen vor Ort besser. Von der Gründung eines Arbeitskreises zu diesem Thema, sei er nicht so überzeugt. Der betroffene Bezirksausschuss solle mit der Fahrradbeauftragten darüber beraten. Die Ergebnisse dessen und eventuelle Projektgenehmigungen könnten dann beschlossen werden. Des Weiteren sei ihm aufgefallen, dass in Ingolstadt zu wenig Fahrradbügel zur Verfügung stünden. Die teuren E-Bikes müsse man anketten, wenn man einen Versicherungsschutz haben möchte. Gerade auch am Rathaus seien es zu wenige.

Erst kürzlich habe man zum Thema Abstellbügel einen Ortstermin gehabt und einige Stellen besucht, teilt Herr Hoffmann mit. Man habe einige Punkte gefunden, an denen mehr Abstellbügel angebracht werden sollen. In der Innenstadt würden die beweglichen Fahrradständer Stück für Stück gegen feste Abstellbügel ersetzt werden, so wie man es bei der Stadtratsfahrt in Freiburg gesehen habe. Er hofft, dass die Umsetzung noch im Jahr 2024 erfolgen könne.

Die Verbindung nach Hagau sollte man auch im Auge behalten, erwähnt Stadtrat Achhammer. In Gedanken habe man im Westen bis nach Egweil bereits Verbindungen und im Südwesten sollte man bis Hagau und Winden mit dem Fahrrad kommen.

Bürgermeisterin Kleine antwortet an ihren Vorredner gerichtet, dass sie die Anregung mit in die Verwaltung nehmen werde.

Im Jahr 2017 habe die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eine ähnliche Vorlage ähnlich aufbereitet, die man bloß hätte umsetzen müssen, merkt Stadtrat Semle an. Wenn man das getan hätte, wäre man heute doppelt so weit. Die Vorlage bzw. diese Überprüfung, die man heute vorliegen habe, sei genau das Gleiche. Wenn man über Wohnqualität und Qualität im Nordosten oder überhaupt auch spreche, dann rede man in massiver Weise über einen Radverkehr, der leise sei, weniger Platz benötige und ganz andere Qualitäten mit sich bringe als der motorisierte Individualverkehr. Ohne Individualverkehr gehe es nicht, aber es gehe um eine Verschiebung des Modal Split. Das habe die Stadt Ingolstadt mit 30 Prozent klar benannt. Bis zum Jahr 2020 habe Ingolstadt an dem Motto „Ingolstadt ist und bleibt eine Autostadt“ vehement festgehalten. Das habe sich nach der Meinung der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN seit 2020 jedoch erfreulicherweise verändert, so Stadtrat Semle. Tatsächlich gebe es viel mehr Anstrengungen aus der Stadtverwaltung, sinnvolle Fahrradkonzepte umzusetzen. Im Mobilitätskonzept ab Seite 23 ff. seien eigentlich nur Konzepte und Ratschläge enthalten, wie man es richtig machen könne. Im Prinzip wüssten das der Stadtrat und die Verwaltung auch, aber das Gutachten erwähne es nochmal. Stadtrat Semle erinnert sich an die ERA 2010 zurück, in der es Richtlinien gegeben habe, nach denen Radverkehrsanlagen gebaut werden sollten. Das Mobilitätskonzept enthalte außerdem Gestaltungsgrundsätze und -empfehlungen und Musterblätter für den Radverkehr der Arbeitsgemeinschaft für fahrradfreundliche Kommunen. Das alles seien ganz bekannte Dinge, die man nur ernst nehmen und umsetzen müsse, appelliert er und schlägt vor, bei jeder Verkehrsplanung in den Nachhaltigkeitskriterien, die jedem Beschluss vorausgehen würden, zu erwähnen, ob die nachhaltige Planung nach diesen Kriterien erfolge oder nicht. Für ihn wäre dies ein Instrument, anhand dessen man messen könne, ob man sich an die Vorgaben und Empfehlungen des Gutachtens halte oder nicht. Er sei relativ optimistisch, dass man nun ordentlich vorankomme. Dies sei auch ein Grund, weswegen die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN diesem Plan zustimmen könne. Das Gutachten zeige auf Seite 53, dass alle Speichen mit einem relativ geringen Finanzaufwand verändert werden können. Bei manchen Speichen handle es sich um ein paar 100.000 Euro und bei zwei Speichen um Millionenbeträge, da diese viele Straßen überqueren müssten und das technisch komplizierter sei. Die Priorisierung sei gut und die Maßnahmen, die zur Verbesserung in die Wege geleitet werden müssten, seien absolut zu schaffen. Deswegen solle man das nun als Blaupause nehmen und es so umsetzen, wie es dort stehe. Das habe man 2017 nicht gut geschafft und nun komme nochmal der Appell seitens der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, betont er.

Hinsichtlich des Workshops und des Arbeitskreises ergänzt Stadtrat Witty, dass es ihm nicht darum gehe, auf Biegen und Brechen einen Arbeitskreis zu gründen, sondern dass die Steckbriefe nicht einfach in die Bezirksausschüsse gegeben werden, um nach deren Beratungen irgendeinen Antrag bei der Verwaltung zu stellen, den diese bearbeiten muss. Sondern der Prozess solle auf mündlichem Weg, also vereinfacht und konstruktiv erfolgen und zu einem guten Ende führen, um dann schneller zur Umsetzung zu kommen.

Bürgermeisterin Kleine teilt mit, dass das bei den Referenten auf Zustimmung treffe. Das Signal des Wollens sei da. Die Fassung des Mobilitätskonzeptes nehme man zur Kenntnis und das Gesamtziel einer weiteren Stärkung des Radverkehrs werde grundsätzlich zugestimmt. Die realisierenden Einzelmaßnahmen würden jeweils vor ihrer Umsetzung im

Rahmen einer Projektgenehmigung den Gremien zum Beschluss vorgelegt werden, erklärt sie. In dem Prozess seien wie üblich auch die Bezirksausschüsse mitbefasst.

Mit allen Stimmen:

Entsprechend dem Antrag genehmigt.