

Der Fahrradverkehr in Ingolstadt

Kritische Bestandsaufnahme mit konkreten Forderungen

Zu Beginn zwei Leitsätze:

Eine Klimawende gibt es nur mit einer Verkehrswende

**Ingolstadt setzt zukunftsorientiert auf das Fahrrad
als Städtisches Verkehrsmittel**

Die dramatisch anwachsende Klima- und Umweltkrise erfordert sofortige hochwirksame Maßnahmen, um die allgegenwärtige Schadstoffbelastung zu reduzieren und insbesondere den weiteren allgemeinen Temperaturanstieg zu begrenzen, wenn nicht zu stoppen. Zudem ersticken die Innenstädte der großen Metropolen im Verkehr, mit negativen Folgen für die Umwelt, für die Wirtschaft und das tägliche Leben, durch nicht mehr beherrschbare Verkehrsstaus und zu starkem Parksuchverkehr, mit bedrohlichen Auswirkungen für die Stadtstruktur und die Beeinträchtigung der Lebensqualität durch den Lärm und die hohen Schadstoffemissionen.

Der Verkehr steht in der Rangliste der die Umwelt belastenden Bereiche an dritter Stelle hinter der Energiegewinnung und der Industrie. Die Ausweitung des Verkehrs in den letzten Jahren und die große Zurückhaltung an wirklich helfenden Maßnahmen zur Erreichung vereinbarter Klimaziele führt dazu, dass wir in Deutschland heute noch das Schadstoff-Niveau von 1990 haben.

Bis zum Jahr 2030 muss die Senkung des CO₂- Ausstoßes um gut 40 % erfolgen!

In der Konsequenz bedeutet dies, dass der Motorisierte Individualverkehr (MIV) in den Kernbereichen der Ballungsräume stark reduziert werden, also auf andere Verkehrsbereiche verlagert werden muss, dass die belastenden Antriebsarten der Kfz auf umweltfreundliche Antriebe umgestellt werden müssen (in Zukunft Elektromobilität oder Wasserstofftechnik) und die Verkehrsströme durch die Digitalisierung optimiert werden müssen, bis hin zum autonomen Fahren.

Maßnahmen im Verkehrssektor

Die Mobilität ist ein unverzichtbarer Bestandteil für ein prosperierendes Gemeinwesen. Die „autogerechte Stadt“ hat sich als Lösung aber als ein Irrweg erwiesen. Deshalb muss der MIV reduziert werden und künftig mit Nachdruck auf die alternativen Verkehre, den ÖPNV und die Fußgänger- und Fahrradverkehre gesetzt werden, gegebenenfalls auch gegen starke Protesthaltungen.

Der sogenannte Umweltverbund ist deshalb massiv zu fördern

Dem Fahrradverkehr obliegt dabei eine wichtige Rolle, zumal durch die E- Mobilität eine neue Dimension eröffnet wurde.

Handlungsbedarf in Ingolstadt

Ingolstadt hat beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) einen ungewöhnlich hohen Anteil am Gesamtverkehr mit 53 %. Ingolstadt ist eine „Autostadt“ sowohl was die Zahl der Fahrzeuge mit über 700 Kfz/ je 1000 Ew (In Deutschland ca. 550 Kfz/ 1000 Ew) angeht, als auch die Neigung dem MIV bei allen Überlegungen immer die Priorität einzuräumen. Neben dem ÖPNV, der in Ingolstadt dringend ausgebaut werden muss, besteht auch im Fahrradverkehr ein großer Handlungsbedarf.

Es ist auch in Ingolstadt höchste Zeit für eine wirkliche Wende im Verkehr

Obwohl Ingolstadt durch seine Topographie und eine befriedigende Radverkehrsinfrastruktur gute Voraussetzungen bietet, ist der Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr gemäß dem sogenannten Modal split zu niedrig.

Die Werte für die Verkehrsbereiche betragen:

- Motorisierter Individualverkehr 53 %
- ÖPNV 7 %
- Fahrradverkehr 20 %
- Fußgängerverkehr 20 %

Der Vergleich mit anderen ausgewählten Städten zeigt den Handlungsbedarf für Ingolstadt:

Anteil der Fahrten mit dem Fahrrad: Regensburg 23 %, Erlangen 44 %, Bamberg 30 %, Münster 39 %, Freiburg 34 %, Amsterdam 38 %, Kopenhagen 36 %.

Ingolstadt will seinen Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025 auf 25 % steigern.

Ingolstadt hat in seinem neuen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus dem Jahr 2017 einige Leitsätze verabschiedet, darunter die Stärkung des Umweltverbundes und die Steigerung der Lebens- und Umweltqualität.

Die Klimakrise und die wachsende Umweltbelastung führen weltweit zu heftigen Protesten. Als Zeichen der Klimakrise seien genannt u.a. die massiven, negativen Änderungen im Klima, mit ungewöhnlich vielen Katastrophen, das Abschmelzen der Eiskappen der Pole und der Gletscher, dadurch das Ansteigen des Meeresspiegels, die dramatischen Ernteeinbußen und deshalb auch die neuen Migrationsströme. Bei den überfälligen Gegenmaßnahmen muss auch der Verkehrssektor seinen Beitrag leisten.

Dies gilt natürlich auch für Ingolstadt.

Im Verkehrsentwicklungsplan sind dazu ausgeführt:

- Minimierung der Lärm- und Schadstoffbelastung
- Verlagerung von Verkehrsanteilen vom MIV auf den Umweltverbund
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität in Straßen
- Verbesserung der Attraktivität der städtischen Wohnstandorte
- Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Steigerung der Nachhaltigkeit und Schonung der natürlichen Ressourcen
- Minimierung des Flächenverbrauchs für die Verkehrsinfrastruktur
- Reduzierung des Quartiers fremden Schleichverkehre
- Reduzierung der Abgas- und CO2 Emissionen.

Dementsprechend ist die Weiterentwicklung des Fahrradverkehrs (wie auch des ÖPNV) mit Nachdruck und strikter Konsequenz zu betreiben.

Wichtige Maßnahmen zum Fahrradverkehr

Verwaltung und Fahrradbeauftragter

Zur druckvollen und kundigen Umsetzung der Verbesserungsmaßnahmen im Fahrradverkehr ist eine wirksame und motivierte Organisation bei der Verwaltung notwendig.

Die Weiterentwicklung des Fahrradverkehrs ist in eine Hand zu legen und beim Stadtbaurat/**bei der Stadtbaurätin anzusiedeln.** Der **Fahrradbeauftragte ist als Stabsfunktion** bei diesem Referat direkt bei der Leitung anzusiedeln. Ggf. kann die Stabsfunktion auch beim OB platziert werden, um der Bedeutung des Fahrradverkehrs den notwendigen Stellenwert zu verleihen.

Das Baureferat/ Tiefbauamt soll nur noch die vereinbarten Baumaßnahmen im Radverkehr umsetzen.

Diesen Forderungen sind bisher leider noch nicht gefolgt worden. Unsere Anträge wurden stets abgelehnt.

Ausreichende Finanzierung des Fahrradverkehrs

Nach den Empfehlungen des ADFC sollte Ingolstadt pro Jahr im Rahmen eines festen Radverkehrsbudgets mindestens einen Betrag von **4 Mio. € für Verbesserungsmaßnahmen des Fahrradverkehrs aufwenden.**

Die tatsächliche Summe liegt aber weit darunter.

Zielsetzung für den Fahrradverkehr:

Es gibt für den Fahrradverkehr vier klare Zielsetzungen:

- Vorhaltung eines engmaschigen Radverkehrsnetz in der Stadt
- Bau und Erhaltung von sicheren und komfortablen Radverkehrsanlagen
- Schaffung sichere, komfortable und stressfreie Kreuzungen und Einmündungen
- Bereitstellung von bedarfsorientierten, sicheren, absperzbaren und witterungsgeschützten Abstellanlagen

Einhaltung der Verordnungen und Empfehlungen

- Straßenverkehrsordnung StVO mit Verwaltungsverordnung VwV
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RaSt
- Empfehlungen des ADFC
- Ständige Vergleiche nach dem Prinzip „Best Practice“

Erstellung hochwertiger Vorrangrouten

Zur Förderung des Fahrradverkehrs wurden in Ingolstadt zehn Vorrangrouten und sechs Hauptrouten definiert und sollen schrittweise umgesetzt werden.

Es sollen bei der Umsetzung folgende Kriterien eingehalten werden:

- Die Trassierung soll geradlinig, gute Sichtverbindungen garantieren und frei von Hindernissen sein
- Der Radverkehrsweg soll ausreichende Abmessungen haben
- Die Routenführung soll möglichst wenige Knotenpunkte tangieren
- Die Radverkehrswege sollen weitgehend eine eigene Infrastruktur haben,
- in qualitativ hochwertiger Ausführung sein,
- dem Fahrradfahrer ein hohes Sicherheitsgefühl vermitteln
- sowie beleuchtet und im Winter geräumt sein,

In begründeten Fällen soll konsequent die Radweg- Benutzungspflicht aufgehoben werden.

In Ingolstadt gibt es bei all den aufgeführten Punkten noch einen erheblichen Verbesserungs- und Handlungsbedarf.

Dies wird an einigen Beispielen dargestellt

Die vom Zentrum über die Konrad-Adenauer- Brücke kommenden Radler **kreuzen bei der Fahrt** Richtung Süden auch bei „Rot“ an der Parkstraße den Fahrweg der vom Westen kommenden Radler, die „grün“ haben und die Münchener Straße kreuzen. Umgekehrt gefährden die Radler vom Westen, deren Ampel „rot“ zeigt den Fahrweg der Radler, die freie Fahrt nach Süden haben.

Lösungsvorschlag: Die Freigabe des Fußweges an der Donau muss aufgehoben werden. Alle dort verkehrende Radler **müssen stattdessen die Parkstraße benützen.**

Damit wird der geschilderte Konfliktbereich beseitigt.

Die neu gebaute Abbiegespur muss rot eingefärbt werden und von den vom Norden kommenden und in Richtung Haunwöhr abbiegenden Radler verbindlich benützt werden. Die vom Westen kommenden Radler fahren nur noch Ampel geschützt auf der Parkstraße.

Vorrangroute 09 West:

Bei der VR 09 gibt es keinen Lösungsvorschlag für den kritischen Bereich Westliche Ringstraße – Gerolfinger Straße (zu schmale Radwege) – Samhofer Weg, man ist also allen Problemen ausgewichen.

Unser (durchaus mutiger) Vorschlag für den Bereich an der Westlichen Ringstraße:

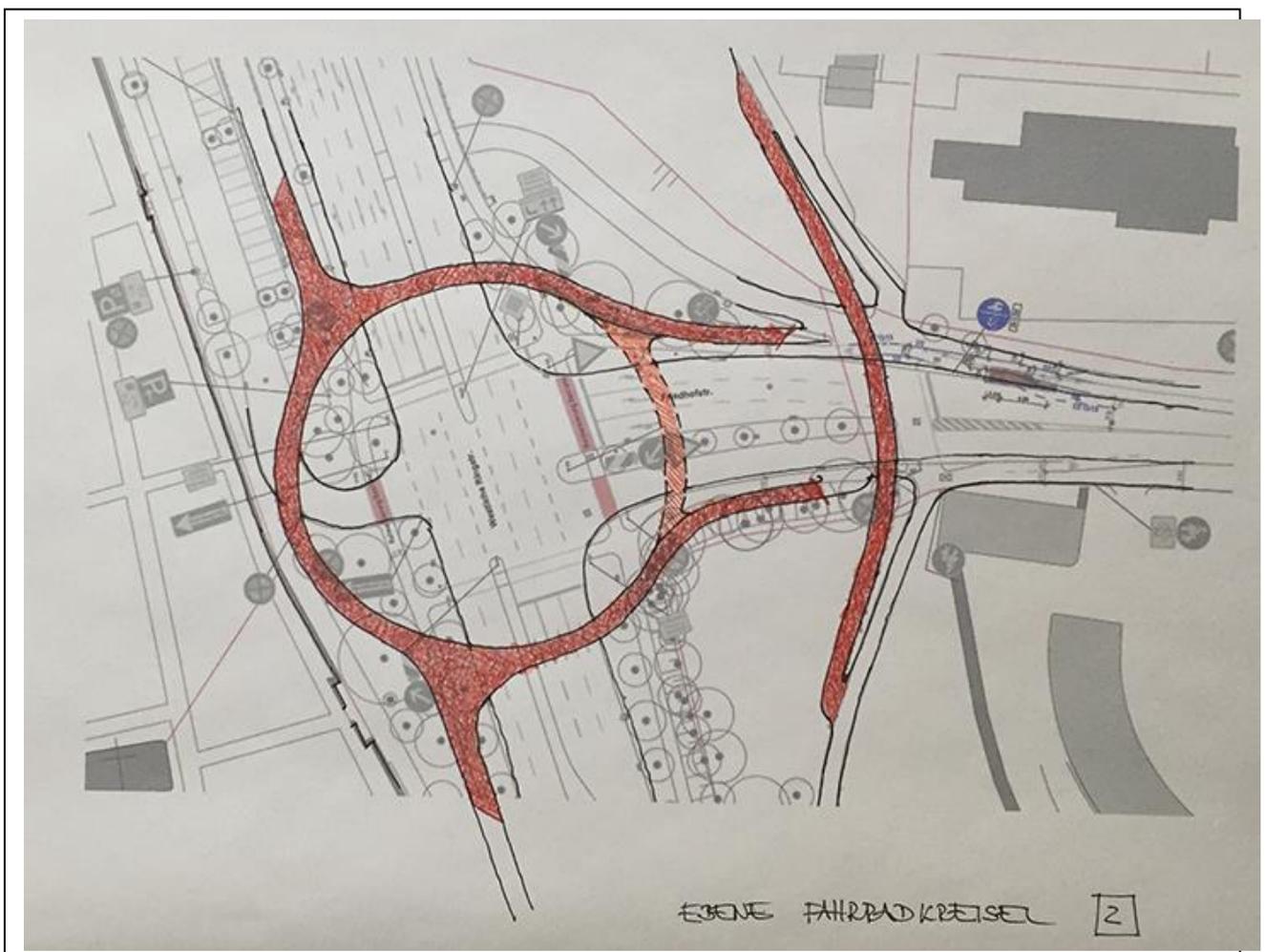


Chart 4b Planskizze zur VR 09 Westliche Ringstraße

Bei der Kreuzung der VR 09 mit der Degenhartstraße hat man nicht den Mut der VR die Vorfahrt einzuräumen und will stattdessen als Kompromiss einen Minikreislauf bauen.

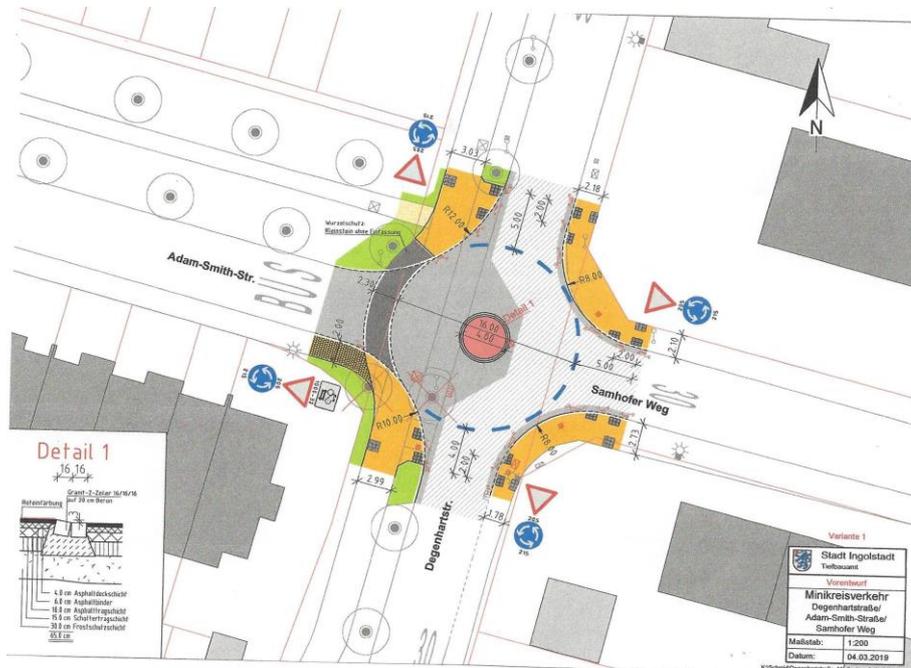


Chart 4c Planskizze Minikreislauf

Regelungen bei Radverkehrswegen

Bei den bestehenden Radverkehrswegen gibt es zahlreiche Unzulänglichkeiten, die zum Teil wiederholt schon öffentlichkeitswirksam kritisiert wurden. Eine Verbesserung steht in vielen Fällen noch aus.

Ein Problem sind die vielfach zu schmalen Radwegen, **z. B. an der östlichen Gerolfinger Straße**. Hier wird sogar bei der VR-Planung nichts unternommen.

In solchen Fällen muss auch konsequent die Benutzungspflicht der Radwege aufgehoben werden.

Fünf Beispiele zur Darstellung von notwendigen Verbesserungen:

1. Beschilderung der Radwege an Verkehrskreiseln

Die **Beschilderung der Verkehrskreisel** für die Fahrradfahrer, auf einem den Straßenkreisel parallel eng umfahrenden Radweg, entspricht in Ingolstadt nicht den Empfehlungen der Verwaltungsvorschrift der StVO, den Empfehlungen der ERA 2010 und der RaSt. Die Radler müssen bei jeder einmündenden Straße die Vorfahrt der PKWs beachten (Verkehrsschild 205) wobei die Autofahrer aber in der Regel dem Radler (der eigentlich der Regel entsprechend) die Vorfahrt lassen wollen. Nach den o. g. Empfehlungen hat der Radverkehr im Kreisverkehr in gleicher Weise Vorfahrt wie der Straßenverkehr. Das bedeutet, dass das Schild 205 für alle zufahrenden PKW aufgestellt wird. Beleg des status quo durch das Foto vom Kreisel am Stadtweg/ Südostspange



Chart 5a **Foto Kreisel Rothenturm**

2. Anbringung von Verkehrsspiegeln

Bei der Unterführung unter der Schlosslände hindurch am Nordende der Glacisbrücke sind die Sichtverhältnisse sehr schlecht. **Verkehrsspiegel**, die trotz Antrag bisher nicht aufgestellt wurden, wären eine große Hilfe (analog der Unterführung der Parkstraße/ Luitpoldstraße am Südende der Glacisbrücke). Frühere Hinweise blieben unerklärlich ohne Reaktion.



Chart 5b **Foto Unterführung Glacis**

3. Beseitigung von Hindernissen im Radverkehrswege

Die **Situation vor der Asam- Apotheke** steht stellvertretend für viele Vergleichsfälle. Die scharfe Verschwenkung des Radweges plus hinderliches Verkehrsschild erzeugen eine gefährliche Situation. **Lösung:** Beseitigung der PKW- Stellplätze oder Ersatz des Radweges im Bereich der Richtung Apotheke zu verschiebenden Stellplätzen durch einen gerade geführten Schutzstreifen auf der Straße.



Chart 5c **Foto Asamstraße**

4. Entfernung einer überflüssigen, die Radfahrer massiv behindernden Umlaufsperrre

Vor der Saturn- Arena wird dem Verkehr auf der dortigen Erschließungsstraße „Bei der Arena“ gegenüber den aus dem Parkplatz fahrenden PKW natürlich die Vorfahrt gewährt. Unverständlicherweise gilt dies aber nicht für die parallel Richtung Arena fahrenden Radler, die durch eine enge Umlaufsperrre schier zum Absteigen genötigt werden, um dem Parkplatzverkehr ihrerseits den Vorrang zu lassen. Diese Regelung ist völlig unverständlich und wäre durch die Umsetzung des Schildes Z 205 schnell zu regeln. Die aus dem Parkplatz fahrenden Autos müssen natürlich die Vorfahrt der Radler beachten. Die bereits 2015 vorgetragene Kritik hat vier Jahre lang nicht zu einer Änderung geführt. Dafür fahren die Radler elegant an den Umlaufsperrren vorbei.



Chart 5 d Foto Umlaufsperrre Saturn- Arena

5. Einheitliche, klar verständliche Regelung in der Innenstadt für den Fahrradverkehr

In der Altstadt soll für den Fahrradverkehr möglichst eine einheitliche Verkehrsregelung bestehen. Das bedeutet z. B. die Öffnung möglichst aller Straßen für den Radverkehr in beide Fahrrichtungen. Insellösungen, wie die heute punktuell eingerichteten „Fahrradstraßen“ sind zu vermeiden. Entweder sind alle Straßen als Fahrradstraßen ausgewiesen oder es gibt überhaupt keine Fahrradstraßen. Vorhandene Beschilderungen müssen in jedem Fall der StVO entsprechen. Die Beschilderungen an den Fahrradstraßen Proviantstraße und Neubaustraße sind jeweils am Nordende falsch (Einfahrt gegen die Fahrrichtung der PKW- Einbahnregelung). Siehe hierzu für die Proviantstraße im untenstehenden Foto die richtige Beschilderung am Südende und die falsche Beschilderung am Nordende. Hier ist nicht erkennbar, dass es sich um eine Fahrradstraße handelt.



Chart 5e **Foto Proviant 1**



Chart 5f **Foto Proviant 2**

Gestaltung von Kreuzungen

Kreuzungen sollen sicher, komfortabel und stressfrei zu befahren sein. Bei den Beispielen an der Asam- Feselen- Wenigstraße und an der Nördlichen / Östlichen Ringstraße- Goethestraße- Heydeckstraße ist dies nicht der Fall. Im ersten Fall wird der Radler umständlich parallel zu den Fußgängern geführt, im zweiten Fall in eine schwer zu verstehender und zu fahrender Verteil-Zone in die Kreuzungsmitte geleitet. Für die Ausgestaltung von Kreuzungen gibt es zwei Musterlösungen des ADFC.



Chart 6a Foto Kreuzung Feselen-Asam



Chart 6b Foto Heydeck- Ringstraße

Modellhafte Darstellung einer deutschen Kreuzung ohne bauliche Trennung dafür mit freiem Rechtsabbieger, unvollständigen Aufstellflächen und fehlender Durchgängigkeit.

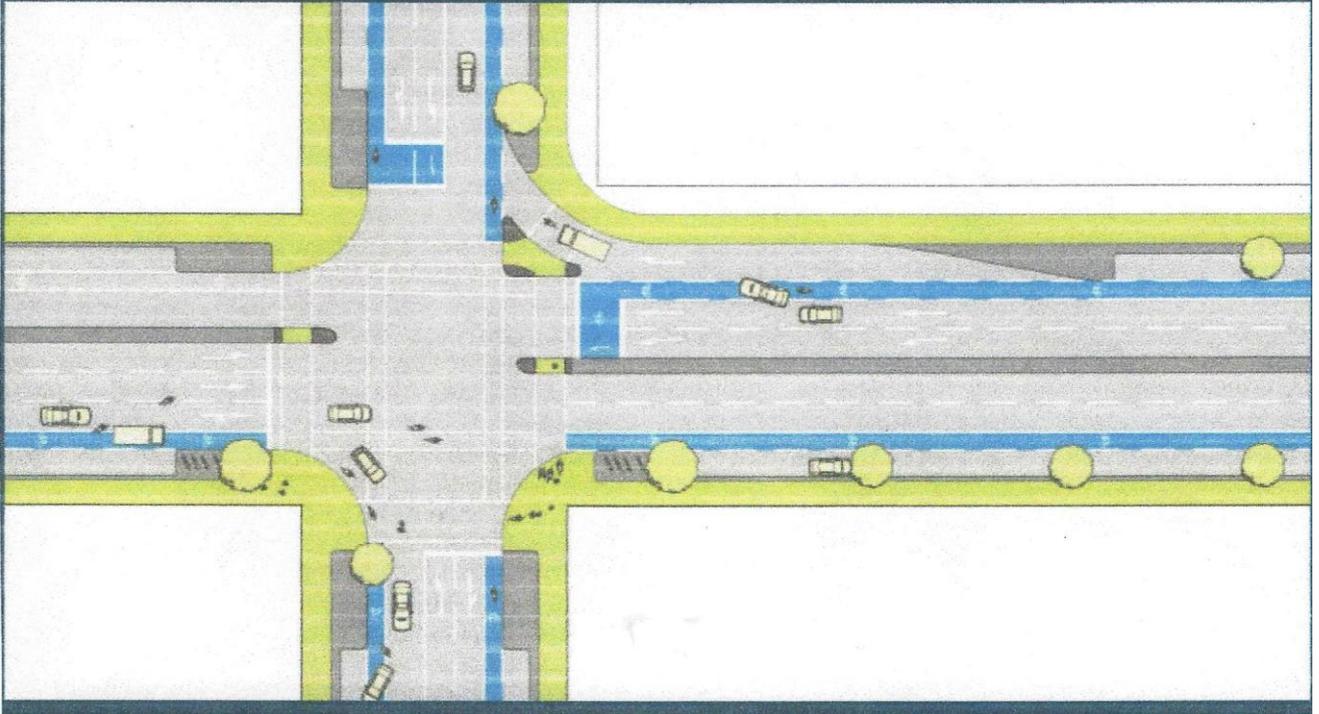


Chart 6c Musterlösung Deutsche Variante

Modellhafte Darstellung einer niederländischen Kreuzung mit Schutzinseln, verschwenkten, baulich getrennten und bei Vorfahrt durchgängig eingefärbten Radwegen.

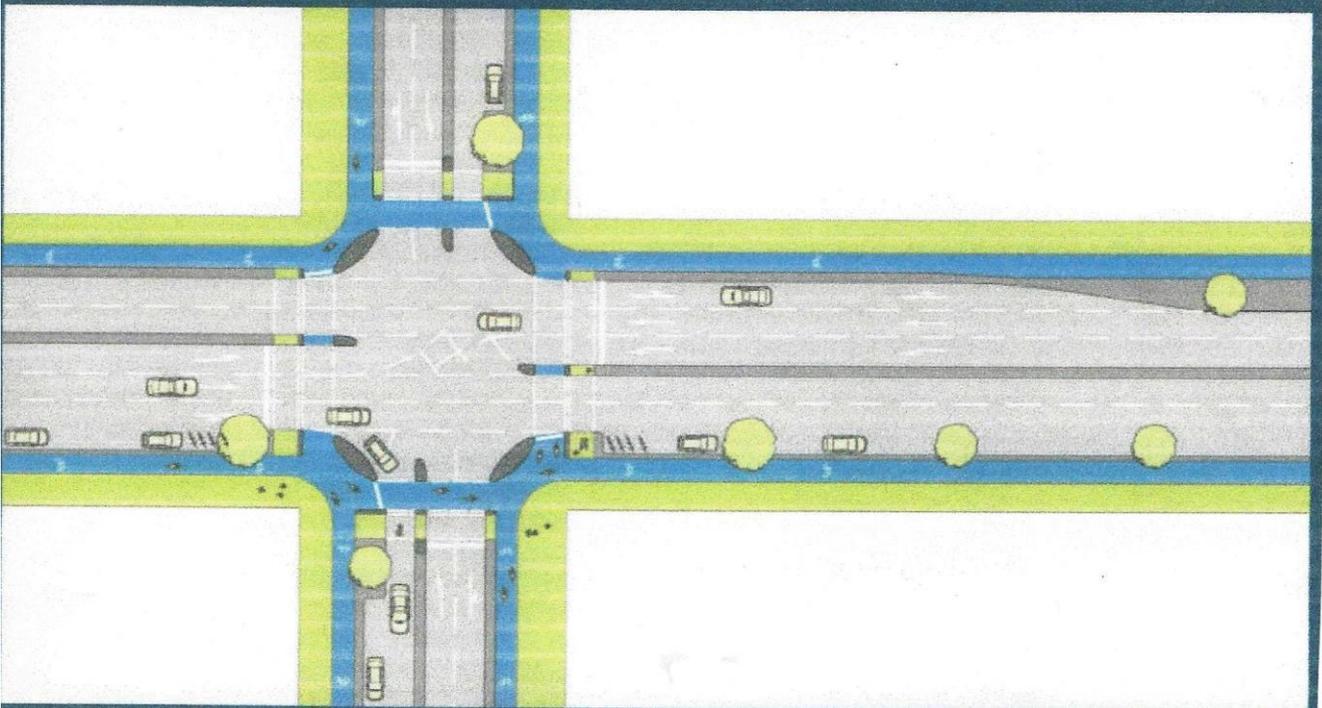


Chart 6d Musterlösung niederländische Variante

Gestaltung eines Fahrradüberwegs parallel zu einem Fußgänger- Überweg

In **Erlangen** gibt es eine bereits **praktizierte Lösung** Fahrradfahrer bevorrechtigt und gesichert **parallel zu einem Fußgängerüberweg zu führen**. Diese Lösung ist offiziell noch nicht zugelassen, sollte aber auch bei uns umgesetzt werden (z. B. bei der Querung der Straße „Auf der Schanz“ beim Wasserwirtschaftsamt).

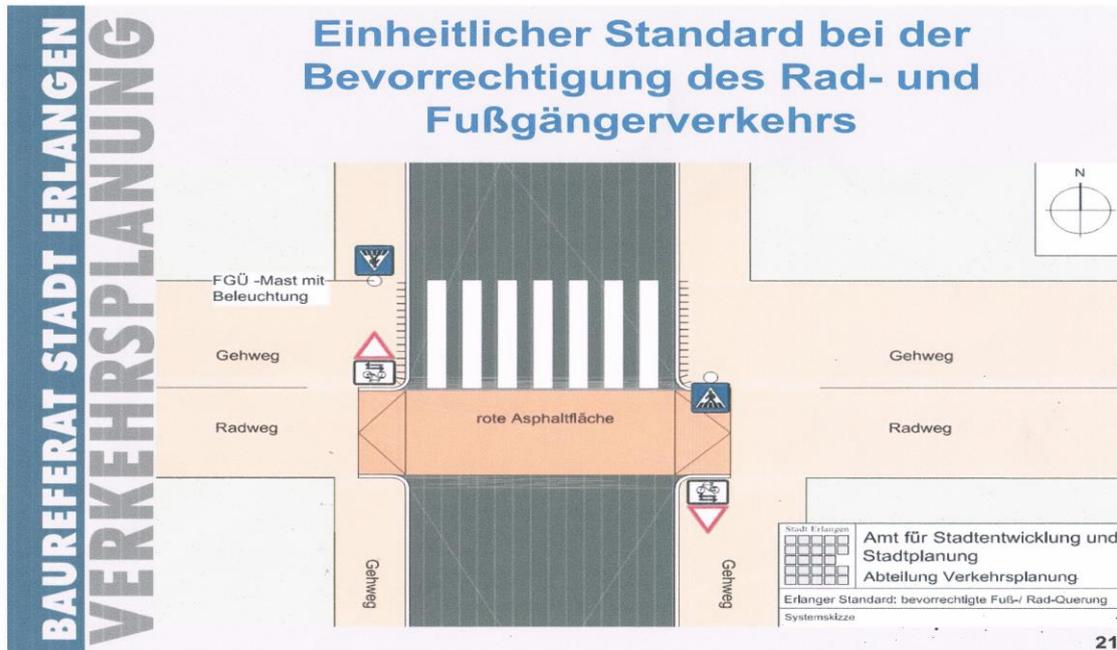


Chart 6e Musterplan aus Erlangen Radwegüberführung

Abstellanlagen für den Fahrradverkehr

- Für die Attraktivität des Fahrradfahrens ist die Abstellung am Zielort außerordentlich wichtig!
- Die Abstellrichtungen sollen bedarfsorientiert, sicher, absperrbar und witterungsgeschützt sein. Gute Erreichbarkeit und Bedienbarkeit sind Voraussetzung, auch bei den Fahrradboxen.
- Die Abstellungen sind insbesondere im Stadtzentrum und an sonst wichtigen Zentren wie Bahnhöfe, Krankenhäuser, Schulen, Einkaufszentren, Gewerbebetrieben/ Industrie, Kultureinrichtungen, Sportstätten und Freizeiteinrichtungen vorzusehen. Auch in den Wohngebieten sind zahlenmäßig ausreichende Abstellungen, die auch
- leicht (z. B. ebenerdig) zu bedienen sind, vorzuhalten.

In Ingolstadt fehlt ganz offensichtlich eine bedarfsorientierte Gesamtplanung!

Die Abstellmöglichkeiten sind vielfach zu knapp bemessen und orientieren sich sehr oft am zufälligen Platzangebot statt am tatsächlichen Bedürfnis.

- Warum werden im Sommer keine mobilen Fahrradständer aufgestellt?
- Warum werden nicht vermehrt PKW- Parkplätze im Zentrum zu Gunsten von Fahrradabstellungen umgewandelt? Oder auch schlecht frequentierte Außengastronomie (z. B. Kreuzstraße)
- Warum öffnet Ingolstadt die Tiefgaragen nicht für das Fahrrad- Parken?

Wann erstellt Ingolstadt ein großes Parkhaus mit Service- Einrichtungen, Reparatur- Werkstatt, Fahrrad- Verleih und Pedelec- Ladesystem?

Sowohl im Zentrum wie auch am Hbf. Gute, erfolgreiche Beispiele gibt es zahlreich.

Vier verschiedene Beispiele:



Chart 7b Foto vom Hauptbahnhof

Umfangreiches „wildes“ Parken. Fehlende Abstellungen und fehlende Disziplin. Falschparken systematisch verfolgen!



Chart 7c Foto vom Fahrradparkhaus in Utrecht

Beispiel aus Utrecht für ein Fahrrad- Parkhaus mit sehr großer Abstell- Kapazität plus Service- Einrichtungen



Chart 7d Foto von den Fahrradboxen an der Schutterstraße

Schlechte Bedienbarkeit der Boxen in der Schutterstraße:
Für normale Tagesgäste der Altstadt ungeeignet. Warum gibt es kein Schlüsselsystem wie bei den Schließfächern? Die Bedienung über die Rathaus- Info ist sogar für Rad- Touristen wegen der begrenzten Öffnungszeiten schwer zumutbar

Überlegungen für mögliche größere Fahrradabstellungen in der Innenstadt

Standorte für sichere und überdachte Fahrradabstellungen für bis zu 200 Fahrräder:

- 1 am Scherbelberg
- 2 in der Münstergarage
- 3 in der Theatergarage Ost (ggf. mit einer Ausweisung der Garage)
- 4 Schlossgarage
- 5 am ZOB / Proviantstraße
- 6 beim ehemaligen Landratsamt

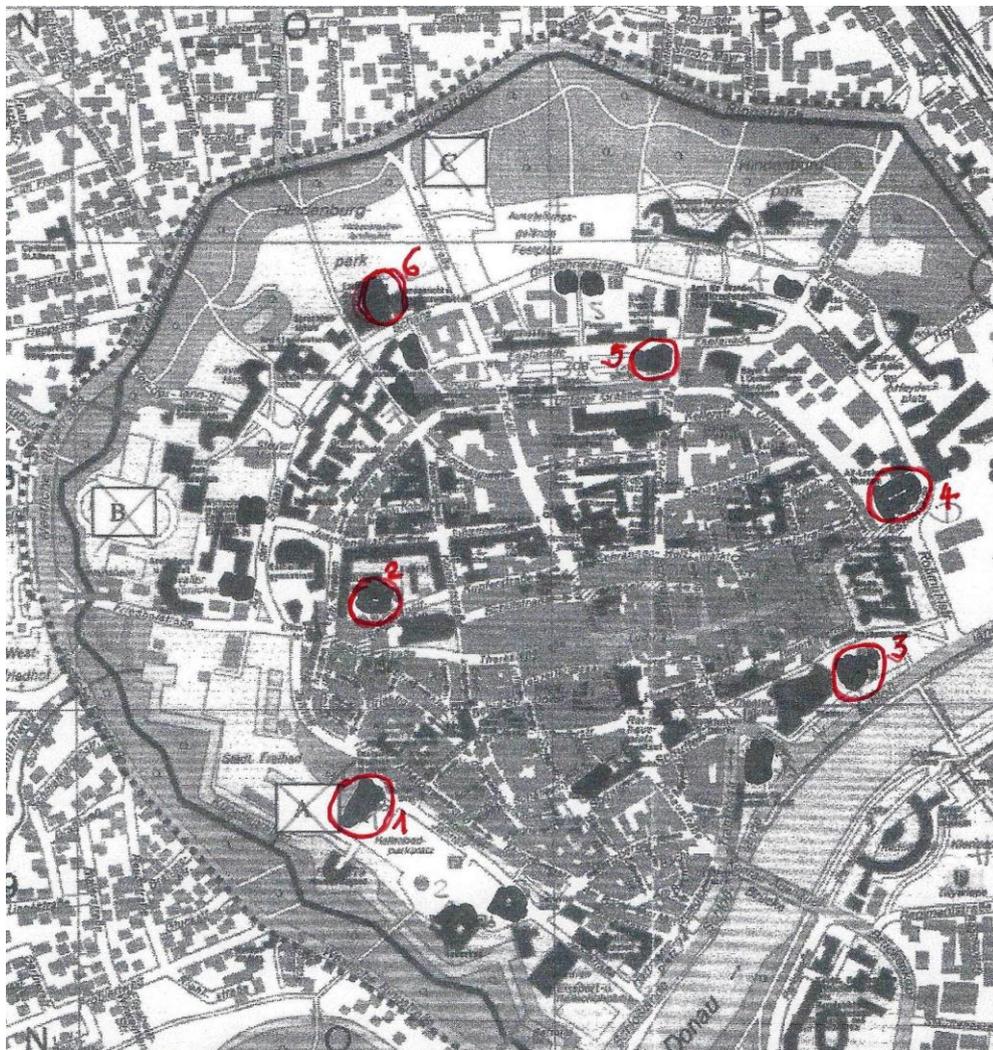


Chart 7e **Plan für mögliche Abstellungen im Zentrum**

Ein Vorschlag für die Verteilung verschiedener größerer Fahrradabstell- Einrichtungen in der Innenstadt zur Eröffnung einer Diskussion