

BESCHLUSSVORLAGE V0251/21 öffentlich	Referat	Referat VI
	Amt	Tiefbauamt
	Kostenstelle (UA)	6020
	Amtsleiter/in	Hoferer, Walter
	Telefon	3 05-2340
	Telefax	3 05-2342
	E-Mail	tiefbauamt@ingolstadt.de
Datum	23.03.2021	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungsergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	28.04.2021	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Weiterentwicklung des Fahrradverkehrs in Ingolstadt
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.01.2021

Stellungnahme der Verwaltung
(Referent: Herr Hoffmann)

Antrag:

1. Im Zuge der Umsetzung der weiteren Fahrrad-Vorrangrouten sollen an bestehenden Radwegen / Kreuzungen vorhandene Mängel beseitigt werden.
2. Im Bereich der Altstadt oder anderer Stadtquartiere mit entsprechendem Verkehrsaufkommen im Fahrradsegment werden Fahrradabstellanlagen (z.B. Schrankenstr., Stadttheater, Fußgängerzone) ergänzt, z. B. auch für Lastenräder.
3. Für die notwendigen Maßnahmen zur Unterhaltung und Weiterentwicklung des Radwegenetzes werden, je nach Haushaltslage, ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, mögliche Vorhaben, die die Fördervoraussetzungen des Programms „Stadt und Land“ erfüllen, entsprechend der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zur Umsetzung zu bringen.
5. Das Ergebnis des ADFC-Fahrradklimatests 2020 für die Stadt Ingolstadt mit Rang 5 (von 41 Städten bundesweit, Stadtgröße 100.000 – 200.000 Einwohner) und Rang 2 (von 5 Städten landesweit, Stadtgröße 100.000 – 200.000 Einwohner) wird zur Kenntnis genommen.

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.		

Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt: ja nein

Kurzvortrag:

Zu dem Antrag der SPD- Stadtratsfraktion vom 27.01.2021 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung

Zu 1. Die Erneuerung, Erweiterung und qualitative Verbesserung aller Radverkehrswege sind systematisch voranzutreiben.

Die Verwaltung wird die Radverkehrsanlagen der Stadt systematisch und kontinuierlich weiterentwickeln. Dazu wird zu gegebener Zeit berichtet. Eine Erweiterung und qualitative Verbesserung der Radverkehrswege erfolgt z.B. im Zuge der Errichtung von Fahrrad-Vorrangrouten (z.B. Asphaltierung Deich Hauanwöhr, Oberflächenverbesserung, Vorrangroute 08). Qualitative Verbesserungen an Radwegen erfolgen regelmäßig, soweit es die Verkehrssicherheit erfordert. So wurden diese durch den städtischen Unterhalt z.B. an der Peisserstr. und Waldeysenstr. bereits vorgenommen und werden auch zukünftig weiter erfolgen.

Zu 2. Die vorliegenden Verordnungen und Empfehlungen (StVO, VwV, ERA, Rast, Vorgaben des ADFC, Kriterien von BraiN für die Vorrangrouten) für die Radverkehrsanlagen sind zu beachten. Diese Vorgaben sollten für die zielgerichtete Einplanung des Radverkehrs im Straßenraum maßgebend sein.

Für die Planer von Radverkehrsanlagen gehörte und gehört die Anwendung der Verordnungen und Empfehlungen (StVO, VwV, ERA 2010, Rast 06) schon immer zur Grundlage einer nutzerorientierten Radwegeplanung. Nach den Regelwerken gibt es aber auch die Möglichkeit Abweichungen, z.B. bei Breiten, vorzunehmen, wenn Grunderwerb nicht möglich ist. Kriterien von BraiN sind der Verwaltung nicht bekannt. Sie dürften nicht wesentlich von den vgl. Verordnungen und Empfehlungen abweichen.

Zu 3. Die Kreuzungsbereiche sind hinsichtlich einer komfortablen und stressfreien Nutzung durch Radfahrer systematisch zu überprüfen und bei Bedarf umzugestalten.

Auch im Zuge der Umsetzung der Fahrrad-Vorrangrouten wurden bereits Kreuzungen, z.B. Vorrangroute 07 Südwest-Speiche, Kreuzung Maximilianstr./ Gustav-Adolf-Str., radfahreroptimiert umgebaut. Sollten Signalanlagen an Kreuzungen ergänzt werden, z.B. Brückenkopf/ Parkstraße, dann werden auch Anpassungen zur Förderung des Radverkehrs (z.B. Fahrradableitung) vorgenommen.

Aufgrund der Vielzahl an vorhandenen Kreuzungen wird das Augenmerk auf die Vorrangrouten gelegt. Bei Sanierungsmaßnahmen in Kreuzungsbereichen wird in der Regel der Komfort für die Radfahrer durch Verbesserungen der Randsteinabsenkungen erhöht.

Zu 4. Da die Nutzung des Fahrrades nicht nur vom Fahrradweg, sondern auch von der Abstellmöglichkeit am Zielort maßgeblich abhängt, sind ausreichend viele, sichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen für den Radverkehr vorzuhalten, dabei sollten auch große zentrale Anlagen vorgesehen und gegebenenfalls mit Servicediensten verbunden werden.

In der Altstadt gibt es verteilt auf 76 Standorte Abstellanlagen für ca. 1470 Radeinstellungen. Die Radabstellanlagen im Bereich des Neuen Rathauses sind weitgehend überdacht. Für die Bahnpendler stehen am Nordbahnhof Abstellanlagen für 330 Radeinstellungen und am Hauptbahnhof Abstellanlagen für 1081 Radeinstellungen zur Verfügung. Diese Radabstellanlagen sind größtenteils überdacht. Bei der Aufstellung von Fahrradabstellanlagen müssen Schächte von Sparten, Abstand zu Schaufenstern und Stelen, Rettungswege etc. berücksichtigt werden. Neue Standorte für Abstellanlagen könnten am Theater, an der Schrankenstraße und in der Fußgängerzone errichtet werden. Darüber hinaus wird die Verwaltung die Standorte von Fahrradabstellanlagen überprüfen und - wo sinnvoll - Erweiterungen vorschlagen. Dafür kommen Standorte in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen in Frage.

Für Servicedienste müssten Träger der freien Wirtschaft gefunden werden. D.h. die Wirtschaftlichkeit müsste gegeben sein.

Zu 5. Es ist eine ausreichende Finanzierung der notwendigen Maßnahmen für den Radverkehr dauerhaft sicherzustellen.

Für die Maßnahmen werden, entsprechend der Haushaltslage, die erforderlichen finanziellen Mittel im jeweiligen Haushaltsjahr angemeldet.

Voraussetzung der Maßnahmen ist aber, dass die rechtlichen Genehmigungen und auch ein erforderlicher Grunderwerb realisiert werden können.

Zu 6. Die Radverkehrsanlagen sollten regelmäßig überwacht, Mängel erfasst und Ausbesserungen zügig durchgeführt werden.

Eine Überwachung der Radverkehrsanlagen findet durch den städtischen Unterhalt täglich durch das Abfahren von festgelegten Routen statt.

Dabei werden allgemeine Schäden an Radwegen in der Regel von motorisierten Straßenwärtern (4 Stück) festgestellt. Kleinere Schäden (z.B. Risse im Asphalt, lose Pflasterbeläge) werden zeitnah beseitigt. Darüber hinaus gibt es den städtischen Mängelmelder. Hier können dem Hauptamt Handy-Fotos von Schäden vor Ort (z.B. an Belägen oder Vandalismus an Beschilderungen) zur Weiterleitung an die Fachstellen, gemeldet werden. In der Regel erfolgt eine Beseitigung der Schäden zeitnah, wenn die Verkehrssicherheit gefährdet ist.

Zu 7. Das BMVI hat das Finanzhilfe–Sonderprogramm „Stadt und Land“ aufgelegt. Mit den Mitteln, die bis 2023 abgerufen werden können, sollten der Aus- und Neubau der Fahrradinfrastruktur gefördert werden. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, welche Projekte gefördert werden können und dementsprechend die Bundesmittel abzurufen.

Eine der Voraussetzungen für die Förderung von Maßnahmen nach dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ ist, dass die Maßnahme in einem integrierten Verkehrskonzept oder mindestens in einem Radverkehrskonzept eingebettet sein muss. Als Bagatellgrenze muss die Höhe der zuwendungsfähigen Kosten mindestens 50.000,-€ betragen. Die Verwaltung prüft derzeit, ob Maßnahmen diesen Anforderungen entsprechen.

Schlussbetrachtung:

Das Ergebnis des ADFC-Fahrradklimatests 2020 für die Stadt Ingolstadt mit Rang 5 (von 41 Städten bundesweit, Stadtgröße 100.000 – 200.000 Einwohner) und Rang 2 – hinter Erlangen als Vorzeigestadt für den Radverkehr - (von 5 Städten landesweit, Stadtgröße 100.000 – 200.000 Einwohner) zeigt, dass die Bürger mit der vorhandenen Radinfrastruktur gut zurechtkommen. Aus der Sicht der Verwaltung wurden in der Vergangenheit viele Maßnahmen richtig geplant. Einen Bericht zum Zustand und zur Weiterführung bzw. Ausbau des Radverkehrsnetzes wird die Verwaltung nach der Sommerpause 2021 abgeben.