

**Anregungen aus den Bürgerwerkstätten zum VEP am 30.07.2013 und am 29.06.2015**



Stadt Ingolstadt

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2025 - Ergebnisprotokoll Bürgerwerkstatt II „Umweltverbund“ am 30.07.2013

Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen



Moderation Frau Claus  
Fachliche Begleitung Herr Manz

Anmerkungen Ziele

- Schwachstellenanalyse im gesamten Rad- und Verkehrsnetz
- Netzplanung für gesamtes Radwegenetz



Stärken

- Kreuzungsfreie Radwegeführung in der Münchener Straße und im Abschnitt südliche Ringstraße
- Radfahrer müssen am Hochkreisel nur eine Spur queren
- In einigen Unterführungen werden Pkw- und Radverkehr bereits getrennt geführt
- Trennung Radweg von der Fahrbahn von Haunwöhr nach Hagau mit Anbindung nach Zuchering
- Angenehme Führung Radweg und Fußgänger von Gemmingerstraße bis Konrad-Adenauer-Brücke
- Am Brückenkopf erfolgreicher Umbau z.B. Haltegriffe für Radler, sowie Bushaltestelle
- Trennung Bus und Radspur vom Autoverkehr in der Adam-Smith-Straße
- Gute Vernetzung des Schambachtalbahn-Radwegs, gute Oberfläche, zügiges Vorankommen
- Gute Möglichkeiten für Freizeitnutzung im Naherholungsbereich (Schambachtalbahn-RW), entspannt radeln auch mit Familie ist hier möglich
- im Grüngürtel des Glacis kann entspannt gefahren werden
- Guter Fahrradstadtplan





**Stadt Ingolstadt**

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2025 - Ergebnisprotokoll Bürgerwerkstatt II „Umweltverbund“ am 30.07.2013

Schwächen

- Kommunikation der Gemeinden bei der Abstimmung der Radwegeführungen
- Kein Gesamtkonzept für Radverkehr
- Stadt macht zu wenig Werbung pro Rad, dafür hohe Zahl an Fahrradkontrollen ( z.B. Radeln in Fußgängerzone oder Einbahnstraßen)
- Radwege werden allgemein als zu eng empfunden
- Enge Verhältnisse bei zunehmendem Radverkehr
- Zu wenige Radstreifen
- Kombinierte Geh- und Radwege sind problematisch
- Allgemein gibt es Konflikte im Bereich von Schulwegen zwischen Radfahrern und Pkw, z.B. Auf der Schanz.
- Bei Radwegen werden Querungen mittels Zebrastreifen als problematisch gesehen, z.B. Auf der Schanz
- Schlechte Durchlässigkeit von Einbahnstraßen in der Innenstadt
- Zwang zum Absteigen in der Innenstadt in der Fußgängerzone
- Zu wenige Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt
- Fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Theater und Viktualienmarkt
- Zu wenig Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, u.a bei Audi-BKK und Hauptbahnhof
- Zu viele „Fahrradleichen“, diese „müllen“ die Fahrradabstellanlagen zu
- Zu wenig überdachte Abstellmöglichkeiten
- Fahrradboxen (mietbar) an zentralen Punkten fehlen
- Generelle Qualitätsmängel der Radwegoberflächen
- Es gibt noch Hochborde an Querungen
- Straßenbeläge (Kopfsteinpflaster) für Radfahrer schlecht (Ausweichen auf Plattenbereich und Gefahr)
- Splittbeläge auf Radweg wegen Reparaturflächen, z.B. am Baggersee
- Nördlich von Audi endet asphaltierter Radweg im Schotter
- Belag Treidelweg ist auf der Donaunordseite in Richtung Neuburg schlecht
- Winterdienst: manchmal sind Radwege nicht vollflächig und durchgängig geräumt - nur schmaler Streifen auf dem RW frei
- Hohes Aufkommen in Haunwöhrer Straße in Stoßzeiten von Südwest nach Nordwest (Route über Staustufe)



Im Rahmen der Bürgerwerkstatt von den Teilnehmern/innen erarbeitete räumliche Darstellung vorgebrachter Anregungen





**Stadt Ingolstadt**

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2025 - Ergebnisprotokoll Bürgerwerkstatt II „Umweltverbund“ am 30.07.2013

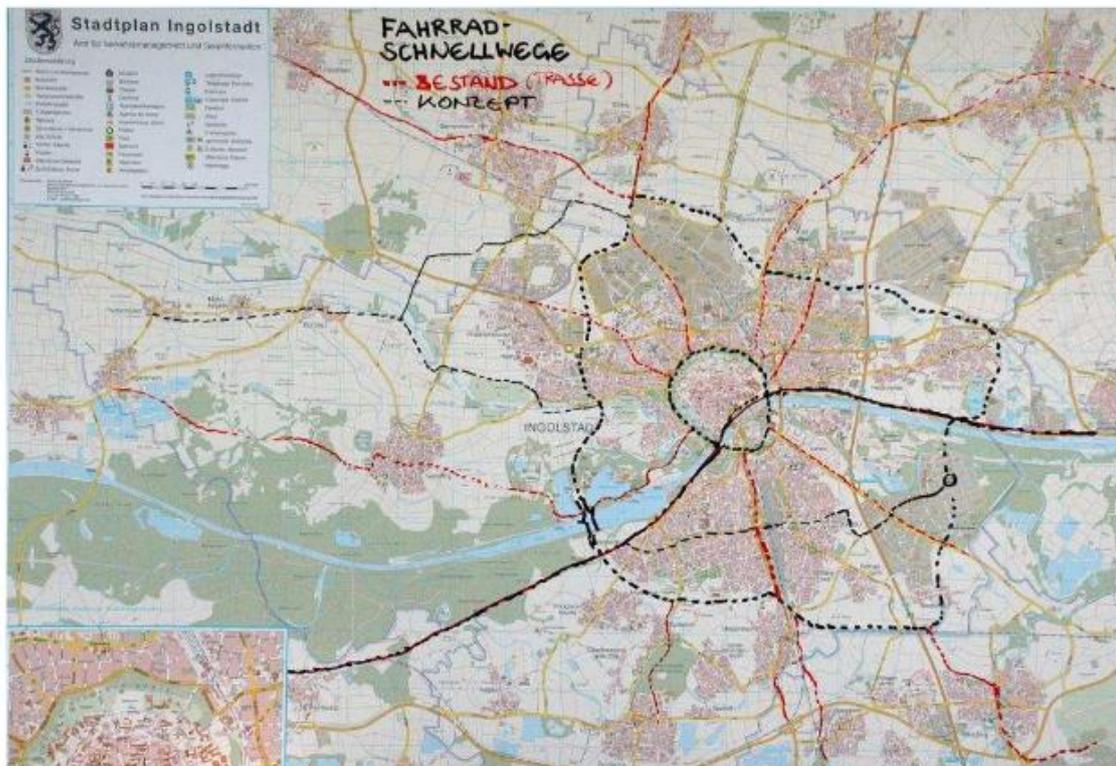
- Zu schmaler Radweg (< 1,20m) in der Haunwöhrer Straße sowohl in Richtung Innenstadt als auch stadtauswärts
- Radwegeführung in der Friedhofstraße auf der Fahrbahn wegen Parkplätzen
- Kein durchgehend befahrbarer Radweg innerhalb des Glacis zwischen Ettinger Straße und Friedhofstraße in beiden Richtungen (Straße muss zwei mal gequert werden)
- Fehlende Zufahrten auf Radwegenetz im Bereich Westpark in West-Ost-Richtung, z.B. kein Durchweg zur Neidershofer Straße
- Separater Radweg auf der Glacisbrücke und entlang Westliche Ringstraße fehlt
- Unbeliebte Fahrtroute über Glacisbrücke in Anliegerstraße (Problem Winterdienst und Ampel von Nord nach Süd)
- Zwang zum Wechsel der Straßenseite, wenn nur ein Radweg vorhanden ist (Geisterradler)
- Einseitiger Radweg mit mindestens zwei Querungen von der E112 (Hans-Stuck-Str.) nördlich Hochkreisel Richtung Gaimersheim
- Zu kurze Grünphasen für Radfahrer, z.B. Anbindung Ettinger Straße an den Park (verkehrswidrige Querung bei Rot ist die Konsequenz)
- Bushäuschen hinter Radweg, Fußgänger müssen Radweg queren, z.B. Münchener Straße, Gasthaus Bonschab
- Zusammengelegter Fuß- und Radweg in der Friedrich-Ebert-Straße ist zu eng
- Kreisverkehre allgemein gefährlich, da Pkw zu schnell
- Ampel verdeckt von Lichtmast oder Verkehrszeichen, Hochkreisel zu Westpark
- Radwege enden ohne weitere Regelungen; z.B. Harderstraße am ZOB, Haunwöhrer Straße Abzweig Eigenheimstraße in Höhe Tankstelle
- Steigungen im Hochkreisel für ältere Radfahrer schwierig
- Für Radfahrer gesperrte Unterführung am Nordbahnhof
- Zu starke Steigungen generell an Unterführungen; führt zum Absteigen von Älteren, Konflikt mit nachkommenden, schnelleren Radfahrern
- Häufig enge Kurven an Unterführungen
- Fehlende zweiseitige Führung der Radwege in Unterführungen; Radler fahren mit hoher Geschwindigkeit ohne klare Abtrennung der beiden Fahrtrichtungen (Breite)
- Bei Radwegen im Außenbereich Gefahren beim Wechsel von Belagsoberflächen
- Blendefahr durch entgegenkommende Autos bei gegenüber dem Straßenniveau tieferliegenden Radwegen





**Stadt Ingolstadt**

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2025 - Ergebnisprotokoll Bürgerwerkstatt II „Umweltverbund“ am 30.07.2013



Im Rahmen der Bürgerwerkstatt von den Teilnehmern/innen erarbeitete räumliche Darstellung vorgebrachter Anregungen

Themenspeicher

*Ideenpool Maßnahmen/Projekte*

- Überprüfung der Grünzeiten an Ampeln für Fuß- und Radverkehr
- Standorte von Ampeln für Radfahrer prüfen, z.B. Kreuztor oder Brückenkopf (wo machen Ampeln für Radler Sinn und sind hilfreich)
- Adaptive Ampelschaltung auch für Radler
- Netzsystem für Radfahrer optimieren (u.a. Kreuzungsbereiche, barriere- und hindernisarm; Wartezeiten an Ampeln)
- Radschnellverbindungen prüfen (↔ *kontrovers diskutiert*) (Ausweisung von Wegen, auf denen schnell gefahren werden kann – Vermeidung Kollisionen von Familienwegen und beruflicher Nutzung)
- Zusätzliches Angebot an Fernradwegen insbesondere in Nord-Süd-Richtung und deren landesweite Vernetzung
- Mehr reine Rad- und Bustrassen zur Umleitung bei Baumaßnahmen redundant und generell Radwegeführungen an Baustellen durchdenken
- Asphaltierte Radwege in haltbarer Qualität
- Bei Unterführungen alle Personengruppen berücksichtigen
- Mehr bedarfsorientierte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Bereich von Geschäften





### Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen



Moderation; Herr Buff

Fachliche Begleitung; Herr Dr. Manz

- **Maßnahme 'Neues Image für den Radverkehr'**

Spricht dafür

- Radfahren konsequent fördern bedeutet, dass Radfahren auf allen Wegen sicher und komfortabel ist und glücklich macht
- Ausbau des Radverkehrs bedeutet gleichermaßen, neue Maßnahmen angehen, aber auch weitere Qualifizierung des Bestandsnetzes
- Verkehrssicherheit durch Rücksichtnahme verbessern; gegenseitiges Verständnis zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln fördern (Miteinander im Straßenverkehr)
- Radfahrer/-verkehr auf die Straße holen, um die Wahrnehmbarkeit und Verkehrssicherheit der Radfahrer zu erhöhen

Spricht dagegen

- Aktionen zum 'Geisterradeln' sind negatives Marketing für das Radfahren; ist eher kontraproduktiv als förderlich
- Radverkehrstrassen gut ausschildern, um 'Geisterradler' zu vermeiden;
- 'Geisterradler' sind gleichzeitig aber auch ein Indiz dafür, dass es Lücken im Fahrradnetz gibt (als Gegenmaßnahmen u.a. Querungsmöglichkeiten verbessern, gegenläufigen Radverkehr auf beiden Straßenseiten zulassen)

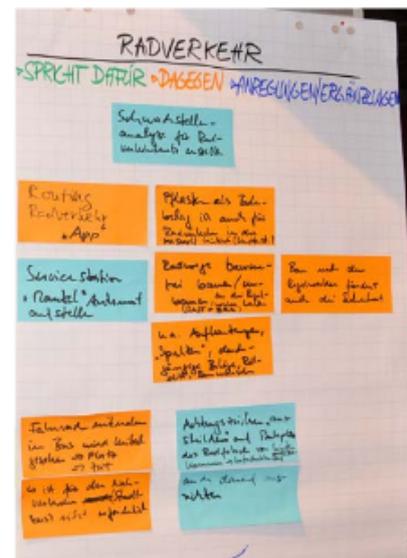


Anregungen/Ergänzungen

- Schwachstellenanalyse als Grundlage für den strategischen Ausbau des Radverkehrsnetzes erstellen
- Förderung des Verkehrsmittels erfordert auch eine Positionierung/Stärkung des Themas in der Verwaltung
- Für Imageverbesserung müssen in der Verwaltung entsprechende Personalressourcen/Fachplanungsstellen geschaffen werden



- Sicherheitsschulung für Radfahrer ist wichtig um die Verkehrssicherheit in Ingolstadt grundsätzlich zu erhöhen, z.B. durch Abhalten von Rad-Sicherheitstagen an mehreren Terminen im Jahr; (betrifft alle Radfahrer, nicht nur auf E-Bikes beschränken)
- Bau von Fahrradwegen nach den Regelwerken fördert ebenso die Sicherheit
- Radwege barrierefrei (um-)bauen, dabei an die Regelwerke 'RAST' und 'ERA' halten; (u.a. thematisieren Aufkantungen, Spalten, durchgängige Beläge, Rollspilt, Baumwurzeln)
- Pflaster als Bodenbelag in der Innenstadt ist auch für Radverkehr kritisch (z.B. in der Kupferstraße)
- Radwege sind oft zu schmal, es bestehen häufig Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, dort ggf. die Radfahrer auf die Straße holen
- Keine separaten Radstraßen in der Altstadt ausweisen; Radverkehr sollte grundsätzlich auf allen Straßen in der Altstadt zulässig sein
- Alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Altstadt öffnen
- Induktionslichtsignalanlagen sollen auf Radfahrer reagieren; Radfahrer sollten auch signalisiert bekommen, dass das Rad 'erfasst' wurde
- Lichtsignalisierung (Fahrradampeln) in Höhe der Augen der Radfahrer ist grundsätzlich gut; Vandalismusproblem bei diesen Ampeln in den Griff bekommen (jedoch nicht mit 'Abbau' dieser Form von Lichtsignalanlagen reagieren)
- An Kreuzungen und Kreisverkehren die Bevorrechtigung von Radfahrern deutlich machen
- Entlang von Längsparkierung mit (Achtungs-)Schildern darauf hinweisen, dass ggf. Radfahrer von hinten kommen (Gefahr beim Türöffnen; Infrastruktur darauf ausrichten)
- Winterdienst nicht nur auf den Hauptradrouten durchführen
- Vorgeschlagene Fahrradmitnahme im Bus wird kritisch gesehen (Aspekte Platz und Zeitfaktor beim Aus-/Einsteigen)
- Fahrradmitnahme im Bus ist für den Nahverkehr (Stadtbus) nicht erforderlich
- Radverkehrsplan herausgeben
- App für Radverkehrsrouting entwickeln
- Servicestationen z.B. in Form von 'Fahrradmantel-Automaten' einrichten



• **Maßnahme 'Förderung der Fahrrad-E-Mobilität'**

- Allgemein keine Anmerkungen zur vorgeschlagenen Maßnahme



**Stadt Ingolstadt**

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2025 - Ergebnisprotokoll Bürgerwerkstatt II 'Umweltverbund' am 29.06.2015

• **Maßnahme 'Vorrangroutennetz'**

Spricht dafür

- Guter Ansatz
- Systematisch angehen und umsetzen

Spricht dagegen

- Durchfahrt Altstadt in Nord-Süd-Richtung als Vorrangroute nicht vorstellbar
- Wegführung und Sicherheit Vorrangroute für Radverkehr über die Degenhartstraße steht im Konflikt zur vorgeschlagenen Busroute über die Staustufe, aber auch hinsichtlich des Durchgangsverkehrs z.B. in Richtung Audi-Werk
- Vorrangroute über Marktkaufkreuzung Richtung Oberhausen steht im Konflikt zu aktuell diskutierten Straßenbaumaßnahmen



Im Rahmen der Bürgerwerkstatt mit den Teilnehmern/innen festgehaltene räumliche Darstellung vorgebrachter Anregungen





Anregungen/Ergänzungen

- Vorrang Radverkehr für Schülerverkehre Gemmingerstraße  
- Parkstraße
- Führung Vorrangroutennetz frei von Hindernissen schließt auch Baustellen ein; Erfordert Optimierung des Baustellenmanagements
- Ampelphasen für Radfahrer nicht mit Fußgängerampel schalten, sondern schalten wie für den Autoverkehr
- Bisherige Überlegungen zum Fahrrad-Vorrangnetz aus den Reihen der SPD können als Grundlage herangezogen werden
- Ampelphasen bei Regen für Radfahrer und Fußgänger schneller schalten
- Führung Vorrangroute Ost-West (IN 20) von der Straße absetzen, separate/getrennt Führung des Radverkehrs entlang des Mühlbachs
- Radwege in der Neuburger Straße in Richtung Audi-Kreisel sind auf beiden Straßenseiten zu schmal

• **Maßnahme 'Hochwertiges Fahrradparken'**

Spricht dafür

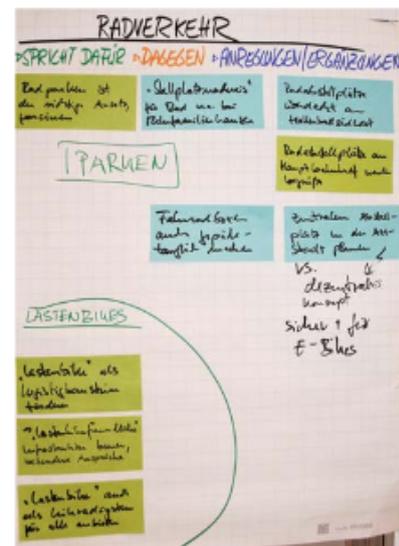
- Vorsehen hochwertiger Fahrradparkangebote an wichtigen Standorten in der Stadt ist der richtige Ansatz, den es zu forcieren gilt

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Radabstellplätze am Hauptbahnhof werden begrüßt
- Stellplatznachweis für Fahrräder u.a. bei Mehrfamilienhäusern einfordern/sicherstellen
- Fahrradboxen sollten zusätzlich zum Fahrrad auch Verstauungsmöglichkeiten für das Radgepäck/Einkäufe haben
- Radabstellmöglichkeiten vor allem an den wichtigen Zielen/ Einrichtungen in der Innenstadt vorsehen (Verbessern der Erreichbarkeit)
- Zentralen Abstellplatz in der Altstadt planen (4-Blitz) versus dezentrales Konzept für Fahrradabstellmöglichkeiten in der Altstadt
- Sichere Abstellmöglichkeiten in der Altstadt vorsehen, gerade auch mit Blick auf E-Bikes
- Überdachte Radabstellplätze am Hallenbad Südwest anbieten





• **Maßnahme 'Leihradsystem'**

Spricht dafür

- Keine Anmerkungen

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Lastenräder als Leihradsystem für alle Ingolstädter anbieten/vorsehen, nicht nur für öffentliche Einrichtungen
- Lastenräder grundsätzlich als Logistikbaustein verstehen und Ausbau fördern
- Lastenräder freundliche Infrastruktur bauen, auf besondere Ansprüche reagieren

• **Maßnahme 'Radtourismus'**

- Allgemein keine Anmerkungen zur vorgeschlagenen Maßnahme

• **Maßnahme 'Wirkungskontrolle Radverkehr'**

- Allgemein keine Anmerkungen zur vorgeschlagenen Maßnahme

• **Themenspeicher**

- Wenn in fünf Jahren nur 20% der vorgeschlagenen/diskutierten Maßnahmen umgesetzt sind, ist viel für den Fahrradverkehr erreicht
- Freiwerdenden Straßenraum durch Verlagerung/Reduzierung des Autoverkehrs zum Ausbau und zur Qualifizierung des Umweltverbunds nutzen

