



Verkehrs- entwicklungsplan 2025



Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Ingolstadt

Impressum

Auftraggeber

Stadt Ingolstadt
Amt für Verkehrsmanagement
und Geoinformation
Spitalstraße 3
85049 Ingolstadt

Auftragnehmer



Karlsruhe

INOVAPLAN GmbH
Degenfeldstr. 3
D-76131 Karlsruhe
+49 (721) 98 77 94 - 00
karlsruhe@inovaplan.de

München

INOVAPLAN GmbH Am Wiesenhang 19
D-81377 München
+ 49 (89) 50 03 54 - 0
muenchen@inovaplan.de
info@inovaplan.de
www.inovaplan.de

Bearbeiter/in

Prof. Dr.-Ing. Wilko Manz
B.Sc. Svenja Schreiber
Dipl.-Ing. Sabine Michels
Dipl.-Ing. Steffi Manz

Karlsruhe, 01. August 2017

Bürogemeinschaft Sippel | Buff

Netzwerk für Planung und Kommunikation
Ostendstraße 106
70188 Stuttgart
+49 (711) 41 13 03 – 9
info@buff-netzwerk.de



Verkehrs- entwicklungsplan 2025



Vorbemerkung

1	Strategische Ausrichtung	10
	1.1 Leitbild zur weiteren verkehrlichen Entwicklung	10
	1.2 Ingolstadt setzt zukunftsorientiert auf das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel	15
	1.3 Integrativer Ansatz des Verkehrsentwicklungsplanes	15
2	Beteiligung während des Entstehungsprozesses	16
3	Ergebnisse der Zustandsanalyse	23
	3.1 Strukturelle Rahmenbedingungen	23
	3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	26
	3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	30
	3.4 Fahrradverkehr	32
	3.5 Fußverkehr	34
	3.6 Schlussfolgerungen	34
4	Umsetzungskonzept	35
5	Maßnahmen	39
	5.1 Schlüsselmaßnahmen	40
	5.1.1 Ausbau eines Vorrangroutennetzes für den Radverkehr mit Verknüpfung in der Region	40
	5.1.2 Bedarfsgerechte Entwicklung des Angebots im Öffentlichen Verkehr	42
	5.1.3 Bahnhalt Ingolstadt Audi	43
	5.1.4 Neugestaltung der Verkehrsbeziehungen Westliche Ringstraße	44
	5.1.5 Neues Image für den Radverkehr	45
	5.1.6 Förderung der Fahrrad-E-Mobilität	46
	5.1.7 Hochwertiges Fahrradparken	47
	5.1.8 Mobilitätsservice und -beratung	48
	5.1.9 Weiterentwicklung des Tarifverbundes	49
	5.1.10 Aufwertung der Nahversorgungsbereiche in weiterer Siedlungsentwicklung	50
	5.1.11 Weiterentwicklung Fußgängerleitsystem	51
	5.1.12 Ausbau BAB-Anschluss Ingolstadt Süd	52
	5.2 Kurzfristige Maßnahmen	54
	5.2.1 Etablierung Ingolstadts als Wegmarke des Radtourismus	54
	5.2.2 Unterstützung des Ausbaus des regionalen Schienenverkehrs	55
	5.2.3 Verbesserung der Anschlusssicherung im Öffentlichen Verkehr	56
	5.2.4 Weiterer Ausbau des dynamischen Informationssystems	57
	5.2.5 Umsetzung Stadtpark Donau als innerstädtischer Naherholungsraum	58
	5.2.6 „Shared Space“ als Gestaltungsansatz	59
	5.2.7 Höhenfreie Kreuzung Münchener Straße/Ringstraße/Brückenkopf (O-W)	60
	5.2.8 Wirkungskontrolle Radverkehr	61
	5.2.9 Stadt als Vorbild für nachhaltige Mobilität	62
	5.2.10 Vernetzung der Akteure im Mobilitätsbereich	63
	5.2.11 Umsetzung von Sicherheit und Barrierefreiheit im Öffentlichen Verkehr	64
	5.2.12 Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad	65
	5.2.13 Fußgängergerechte Stadtgestaltung	66
	5.2.14 Schulwege optimieren und interaktiver Schulwegplan	67
	5.2.15 Neugestaltung Fußgängerzone und Altstadtstraßen	68
	5.2.16 Ingolstädter Leihradsystem	69
	5.2.17 Mobilitätskarte Ingolstadt	70

5.3	Mittelfristige Maßnahmen	71
5.3.1	Unterstützung der Ertüchtigung Anschluss an B16 und Anschluss Gewerbegebiet Manchinger Straße/Ochsenschütt	71
5.3.2	Umgehung Unsernherrn mit optimierter Anbindung Südostspange	72
5.3.3	Donauquerung östlich Gerolfing	73
5.3.4	Carsharing Ingolstadt	74
5.3.5	Südfahrt Audi-Werksengelände mit Anbindung Schneller Weg	75
5.4	Langfristige Maßnahmen	76
5.4.1	Ausbau IN19/ Anschlussstelle Lenting	76
5.4.2	Nordtangente Ingolstadt West	77
5.4.3	Ausbau Westliche Ringstraße 4. Fahrspur oder Bypass	78
5.5	Entfallene Maßnahmen	79
6	Evaluierung	79

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Leitsätze zum VEP Ingolstadt	11
Abbildung 2	Bürgerwerkstatt Maßnahmenpool I MIV am 07.05.2015	17
Abbildung 3	Struktur dialogischer Planungsprozess	18
Abbildung 4	Bürgerwerkstatt Analyse II Umweltverbund am 30.07.2013	19
Abbildung 5	Bürgerwerkstatt Analyse I MIV am 09.07.2013	20
Abbildung 6	Öffentliche Beteiligungsveranstaltung Umsetzungskonzept am 28.09.2016	20
Abbildung 7	Werkstattgespräch Stadtrat am 10.06.2016	22
Abbildung 8	Pendlerströme der Stadt Ingolstadt 2011 (Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit)	24
Abbildung 9	Modal Split 2001 und 2016 der Ingolstädter Bevölkerung	25
Abbildung 10	Nachmittäglicher Verkehr	27
Abbildung 11	Veränderung der Verkehrsnachfrage an den Stadtgrenzen (Quelle: Kordonzählungen)	27
Abbildung 12	Netzbelastung Kfz/24h, Jahr 2025 (Daten: Verkehrsmodell Ingolstadt, Modellstand 2015)	28
Abbildung 13	Parkleitsystem in der Altstadt	29
Abbildung 14	ZOB der Stadt Ingolstadt	30
Abbildung 15	Erschließung im Busverkehr an Werktagen (tagsüber)	31
Abbildung 16	Trendlinien für Tür-zu-Tür Reisezeiten in Ingolstadt	32
Abbildung 17	Ladestation für Pedelecs und Fahrradboxen am Hauptbahnhof	33
Abbildung 18	Integrativer Ansatz des Verkehrsentwicklungsplans	35

Alle nicht gekennzeichneten Bilder von INOVAPLAN GmbH und Stadt Ingolstadt



Dr. Christian Lösel, Oberbürgermeister

Liebe Ingolstädterinnen und Ingolstädter,

Mobilität spielt in unserem Leben eine wichtige Rolle, egal ob auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wollen wir der Mobilität unserer wachsenden Stadt, aber auch den sich verändernden gesellschaftlichen Rahmenbedingungen Rechnung tragen.

Wir haben ein übergeordnetes Leitbild zu Grunde gelegt, um das Verkehrsangebot zielgerichtet und stadtverträglich weiterzuentwickeln. Das Leitbild beinhaltet als zentrale Elemente die menschengerechte, zweckmäßige und ökologisch vertretbare Gestaltung des Verkehrs- und Stadtraums unserer Heimatstadt.

Für den Fahrradverkehr bieten sich bei uns bereits ideale Strukturen und Rahmenbedingungen. Das Fahrrad liegt als Verkehrsmittel im Trend: es ist umweltfreundlich, es ist gesund, es unterstreicht gerade im Bereich der E-Bikes technologischen Fortschritt und es ist schlicht und ergreifend praktisch. Deshalb setzt der Verkehrsentwicklungsplan genau hier, bei der Stärkung des Fahrradverkehrs an.

Wir wollen durch geeignete Maßnahmen den Anteil des Radverkehrs auf mindestens 25 Prozent erhöhen. Zusammen mit dem Ausbau des ÖPNV-Angebotes und maßvollen Erweiterungen und Optimierungen im Straßennetz soll den aktuellen wirtschaftlichen und strukturellen Entwicklungen Rechnung getragen und die Qualität des Verkehrssystems erhalten werden.

Wichtig war mir im Rahmen der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans die Einbindung der Ingolstädter Bevölkerung. In zahlreichen Veranstaltungen mit engagierten Bürgerinnen und Bürgern und institutionalisierten Vertretern wurde ein intensiver, konstruktiver und kreativer Dialog geführt. So ist es uns gemeinsam gelungen, Entwicklungsschwerpunkte zu setzen und die Weichen für eine gute Verkehrsentwicklung in Ingolstadt zu stellen.

Dafür möchte ich mich an dieser Stelle bei allen Beteiligten herzlich für ihr bisheriges und auch zukünftiges Engagement bedanken.



Renate Preßlein-Lehle, Stadtbaurätin

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine Stadt würde ohne die Mobilität ihrer Bewohner nicht funktionieren. Verkehr ist dabei ein hochkomplexes Thema mit zahlreichen Wechselwirkungen auf die gesamte Stadt – insbesondere in Zeiten des Wachstums mit steigenden Einwohner- und Beschäftigtenzahlen, den wachsenden Pendlerströmen, vielfältigen räumlichen Anforderungen und immer mehr auch neuen Technologien. Daher sind übergeordnete Leitvorstellungen für die räumliche Entwicklung einer Stadt notwendig, um die Nachhaltigkeit und die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner zu sichern. Dies betrifft gerade auch die strategische Weiterentwicklung des Verkehrssystems.

Der nun vorliegende neue Verkehrsentwicklungsplan stellt ein in die Zukunft gerichtetes Papier für die Entwicklung der Mobilität und des Verkehrssystems aus städtischer und ebenso regionaler Perspektive dar. Dieser umfassende Handlungsleitfaden enthält ein mehrdimensionales Projektportfolio mit zeitlich priorisierten Bausteinen: Schlüsselmaßnahmen definieren die zentralen Handlungsfelder, weitere kurzfristige Maßnahmen schaffen Synergien, mittel- und langfristige Maßnahmen runden die Strategie ab.

Die Bürgerinnen und Bürger erleben den Verkehr in unserer Stadt jeden Tag. Daher war es mir besonders wichtig, dass genau diese Erfahrungen aus erster Hand Einfluss finden. Der VEP ist damit das Ergebnis eines umfassenden und in Ingolstadt bis dahin beispiellosen Beteiligungsprozesses. So wurden insbesondere die Bürgerschaft und nicht zuletzt auch die Umlandkommunen gezielt eingebunden. Mit diesem moderierten Dialog mit der Stadtöffentlichkeit haben wir neue Wege in der Diskussionskultur eingeschlagen.

Nun steht die Umsetzung des VEP an – als ambitionierte Aufgabe für die Stadtverwaltung, aber auch für die Bürgerinnen und Bürger als Nutzer des Verkehrssystems. Ich bin überzeugt, dass uns die Realisierung der Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan gelingen wird und wir das Ingolstädter Verkehrssystem damit ein Stück zukunftsfähiger machen.



**Johannes Wegmann,
Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement
und Geoinformation**

Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere Aufgabe als Verkehrsplaner ist es, die Mobilität unter dem stetigen Wachstum der Stadt aufrechtzuerhalten und zu verbessern. Der Verkehrsentwicklungsplan stellt als Rahmenplan dafür ein wichtiges Instrument dar, um diese Aufgabe strategisch sinnvoll und auf lange Sicht erfüllen zu können.

Um die verkehrlichen Wirkungen und Potenziale abschätzen zu können, reicht es gerade in einem stark wachsenden Raum nicht, nur auf unsere Stadt zu blicken. Auch die Region und die damit einhergehenden Wirkungszusammenhänge sind wichtig. So wurde zu Beginn des Fortschreibungsprozesses eine umfangreiche Zustandsanalyse durchgeführt und daraus Leitsätze und Handlungsziele abgeleitet. Darauf aufbauend folgte die Erarbeitung eines Maßnahmenportfolios, welches die größten Entwicklungspotenziale im Ingolstädter Stadtverkehr freisetzen soll.

Das vom Stadtrat beschlossene Maßnahmenpaket ist sehr vielfältig und reicht von klassischen Infrastrukturverbesserungen wie dem Audi-Bahnhalt bis hin zu eher konzeptionellen Maßnahmen wie der Sharing-Idee für Fahrräder und Pkws. Die Schwerpunktsetzung liegt dabei klar auf der Förderung und dem Ausbau des Radverkehrs, da hier die stärksten Potenziale gesehen werden, das Verkehrssystem langfristig leistungsfähig zu halten. Doch auch gezielte Investitionen in das Straßennetz tragen dazu bei.

Im Rahmen des umfangreichen Dialogs mit der Stadtöffentlichkeit war eine große Fülle an Anregungen zu kanalisieren und zu werten. Letztendlich ist das Ergebnis des Fortschreibungsprozesses ein konkretes Umsetzungskonzept mit Priorisierung der Maßnahmen. Dieses Konzept gibt eine klare strategische Ausrichtung der städtischen Verkehrsplanung für die kommenden Jahre vor und dient dabei als Hilfestellung für das kommunale Handeln.

Vorbemerkung

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein wichtiger Rahmenplan zur weiteren planerischen Ausgestaltung des städtischen Verkehrsgeschehens der Stadt Ingolstadt bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus. Der aktuelle VEP baut auf dem letzten VEP aus dem Jahr 1994 auf und schreibt die dort getroffenen langfristigen Entwicklungspfade fort, überprüft wichtige Annahmen und setzt neue Akzente, die den aktuellen Entwicklungen und Rahmenbedingungen Rechnung tragen.

Der VEP ist ein kommunalpolitisches Instrument, stellt die Weichen für künftige Handlungsfelder und Maßnahmenpakete und wird vom Stadtrat verabschiedet. Er ist aber auch ein Instrument, das von den Bürgern, der Wirtschaft sowie den Institutionen mit Verkehrsbezug mitgestaltet werden soll und deren Belange und Bedürfnisse berücksichtigt.

Der VEP ist verkehrsmittelübergreifend angelegt und berücksichtigt die Belange aller Verkehrsmittel sowie deren Verknüpfung untereinander.

Die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans gliedert sich in zwei Phasen: In der ersten Phase wurden die Rahmenbedingungen der städtischen Entwicklung sowie Stärken und Schwächen des Verkehrssystems aufgezeigt. Die Ergebnisse der ersten Phase wurden in einer Zustandsanalyse festgehalten, daraus wurde ein Leitbild zur weiteren verkehrlichen Entwicklung der Stadt Ingolstadt erarbeitet. In der zweiten Phase lag der Schwerpunkt auf der Entwicklung von Maßnahmen zur Erreichung des verkehrlichen Leitbildes. Die Maßnahmen wurden bewertet und zur Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes priorisiert.

Dieser Bericht fasst die Ergebnisse der Maßnahmenkonzeption zusammen und gibt einen Überblick über den gesamten Prozess. Im ersten Kapitel wird die strategische Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplanes vorgestellt. Es wird zudem auf weitere strategische Verkehrskonzepte verwiesen, die in Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan zu sehen sind.

Der dialogische Planungsprozess, in dem der Verkehrsentwicklungsplan in Zusammenarbeit mit Politik, Verwaltung, Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Ingolstadt entstanden ist, wird im zweiten Kapitel beleuchtet.

Im dritten Kapitel werden die Fazits der Zustandsanalyse und daraus entstandene Schlussfolgerungen kurz aufgezeigt. Die Zustandsanalyse wird um prägnante Eckpunkte der Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2016 ergänzt.

Das vierte Kapitel zeigt die Priorisierung der Maßnahmen auf und leitet daraus ein Umsetzungskonzept ab.

Einer steckbriefartigen Beschreibung der Maßnahmen widmet sich das fünfte Kapitel, in dem alle Maßnahmen in Zusammenhang mit der strategischen Ausrichtung und der Beteiligung der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

In Kapitel sechs wird auf den vorgesehenen Evaluierungsprozess hingewiesen.

1 Strategische Ausrichtung

Die strategische Ausrichtung der Verkehrsplanung setzt Ziele voraus, an denen sich Handlungskonzepte und Maßnahmen orientieren. Die Abstimmung zwischen weiteren Rahmenplänen und dem Verkehrsentwicklungsplan ist dabei ein wichtiger Aspekt einer integrierten gesamtstädtischen Planung. Das Leitbild zum Verkehrsentwicklungsplan bildet den Rahmen für die weitere strategische Ausrichtung des Prozesses und wurde am 20.04.2015 in einer Sondersitzung vom Stadtrat beschlossen.

1.1 Leitbild zur weiteren verkehrlichen Entwicklung

Der Verkehrsentwicklungsplan beinhaltet die Erarbeitung von Leitsätzen der künftigen verkehrlichen Entwicklung und die Ableitung von Handlungszielen. Die folgende Zusammenstellung ist das Ergebnis der Erarbeitung eines konsensfähigen, übergeordneten Leitbildes im Rahmen des Beteiligungsprozesses mit Verwaltung, Bürgern und Institutionen.

Übergeordnetes Leitbild ist eine langfristige und stadtverträgliche Ausgestaltung des Verkehrsangebotes. Das Leitbild beinhaltet als zentrale Elemente die menschengerechte, zweckmäßige und ökologisch vertretbare Gestaltung des Verkehrs- und Stadtraums. Damit geht das Leitbild weit über eine einseitige Ertüchtigung der Straßennetze hinaus und formuliert die integrierte Entwicklung aller städtischen Verkehrssysteme zu einem gesamthaften Verkehrsangebot.

Das Leitbild setzt sich aus übergeordneten Leitsätzen zusammen. Insgesamt konnten alle Aspekte des Leitbildes in acht Leitsätzen zusammengefasst werden (s. Abbildung 1). Die Leitsätze stehen alle gleichberechtigt nebeneinander, es gibt keine Priorisierung oder Reihung der Leitsätze.



Abbildung 1 Leitsätze zum VEP Ingolstadt

Leitsatz: Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen

Begründung:

Gleichwertige Lebensbedingungen für alle Bevölkerungsgruppen sind ein Leitelement des Staates und der Gesellschaft. In Ingolstadt sollen die Bedürfnisse aller Akteure zur Wahrung ihrer gesellschaftlichen Teilhabe bei der Entwicklung der Mobilität berücksichtigt werden.

Handlungsziele:

- Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse aller gesellschaftlichen Gruppen auch in Hinblick auf den demografischen Wandel
- Minimierung von Hemmnissen und Barrieren im Verkehrssystem
- Sicherstellung fußläufiger Erreichbarkeiten in den Quartieren
- Ausreichende Verkehrsräume für alle Verkehrsteilnehmer
- Stärkung quartiersnaher (Einkaufs-) Angebote

Leitsatz: Stärkung des Umweltverbundes

Begründung:

Die Stärkung des Umweltverbunds aus ÖV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglicht eine nachhaltige Entwicklung der Stadt. Nachfragewachstum ist, wo immer möglich, durch einen attraktiven und leistungsfähigen Umweltverbund aufzufangen.

Handlungsziele Umweltverbund:

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Umweltverbundes im Vergleich zum Pkw-Verkehr
- Verbesserung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
- Verbesserung des Informationsangebots zum Umweltverbund

Handlungsziele Öffentlicher Personennahverkehr:

- Optimierung der Schnittstellen des ÖPNV-Angebots
- Abbau von Barrieren im Zugang zum ÖPNV

Handlungsziele Fahrrad:

- Lückenschlüsse im Radverkehrsangebot
- Schaffung von attraktiven Abstellanlagen an allen relevanten Orten
- Stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs bei Straßenaus- und -neubau
- Einheitliche Wegweisung für den Rad- und Fußverkehr
- Weitere Förderung des Radverkehrs durch Werbekampagnen und Events

Handlungsziele Fußgängerverkehr:

- Abbau von Barrieren im Fußverkehr
- Minimierung von Umwegen und Wartezeiten für Fußgänger
- Einheitliche Wegweisung für den Rad- und Fußverkehr
- Nutzungsmischung für eine Stadt der kurzen Wege

Leitsatz: Verbesserung der Verkehrssicherheit**Begründung:**

Verkehrsunfälle verursachen Leid bei den Betroffenen und hohe Kosten für die Allgemeinheit, unabhängig vom Verkehrsmittel.

Handlungsziele:

- Verbesserung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs
- Anordnung optimaler Geschwindigkeiten
- Sicherung der Barrierefreiheit der Verkehrssysteme
- Weitere Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Förderung partnerschaftlichen Verhaltens und Rücksichtnahme

Leitsatz: Verbesserung der Verkehrsqualität des motorisierten Verkehrs**Begründung:**

Der motorisierte Verkehr aus Motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr ist ein entscheidender Pfeiler der Mobilität in Ingolstadt. Zur Sicherung der Zukunftschancen in der Stadt und Region ist ein funktionsfähiger Motorisierter Individualverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr unverzichtbar.

Handlungsziele:

- Beseitigung von Engpässen zur Reduzierung von Staus
- Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele in Stadt und Region
- Verlagerung von Autofahrten auf den Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Rad, Fuß)
- Optimierung der Verkehrsabläufe an Knotenpunkten
- Bündelung des Pkw-Verkehrs auf dem leistungsfähigen Hauptnetz
- Nutzen von Möglichkeiten zur zeitlichen Entzerrung von Spitzenverkehren

Leitsatz: Steigerung der Lebens- und Umweltqualität**Begründung:**

Eine hohe Umweltqualität ist untrennbar mit einer hohen Lebensqualität verbunden. Die Schaffung und Bewahrung hoher Lebensqualität ist ein Leitelement der städtischen Entwicklung.

Handlungsziele:

- Minimierung von Lärm- und Schadstoffbelastung
- Verlagerung von Autofahrten auf den Umweltverbund
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- Verbesserung der Attraktivität der städtischen Wohnstandorte
- Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Steigerung der Nachhaltigkeit und Schonung natürlicher Ressourcen
- Minimierung des Flächenverbrauchs für Verkehrsinfrastruktur
- Reduzierung des quartiersfremden Schleichverkehrs
- Reduzierung der Abgas- und CO₂-Emissionen

Leitsatz: Weiterentwicklung der Situation für die regionale Wirtschaft

Begründung:

Die regionale Wirtschaft ist der Motor für Entwicklung. Durch eine optimierte Infrastruktur werden wachstumsfördernde Impulse gesetzt. Durch steuernde Eingriffe werden Belastungen für Stadt und Umwelt reduziert.

Handlungsziele:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit von Industrie, Gewerbe und Handel
- Erhaltung der Grundlagen für Wachstum und Arbeitsplätze
- Verbesserung der Organisation des Wirtschaftsverkehrs
- Reduktion der Belastungsspitzen während der Hauptverkehrszeiten

Leitsatz: Erhalt der Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems

Begründung:

Vorhandene öffentliche Mittel für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur verlangen Fokussierung, Augenmaß und Kompromissbereitschaft.

Handlungsziele:

- Effizienter Mitteleinsatz im Verkehrsbereich
- Alle Vorhaben zur verkehrlichen Entwicklung müssen finanzierbar sein

Leitsatz: Förderung einer vernetzen Stadt- und Verkehrsplanung

Begründung:

Die Planungsentscheidungen verschiedener Ämter beeinflussen sich gegenseitig. Maßnahmen aus verschiedenen Planungsbereichen wirken daher auf die künftige Verkehrsentwicklung. Eine starke Vernetzung und ämterübergreifende Dialoge führen zu integrierten Planungen.

Handlungsziele:

- Koordination der Planungen
- Transparente Verwaltungsprozesse und abgestimmte Ziele
- Interdisziplinäre Sicherstellung von Raumverträglichkeit und Nachhaltigkeit

1.2 Ingolstadt setzt zukunftsorientiert auf das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel

Der weiteren Entwicklungsstrategie für Verkehr und Mobilität soll ein Ansatz zugrunde liegen, mit dem unter Abwägung aller Zusammenhänge eine bestmögliche Entwicklung erwartet werden kann.

Die Stadt Ingolstadt weist in der städtischen Mobilität ideale Strukturen und Rahmenbedingungen für den Radverkehr auf. Zudem ist der Radverkehr attraktiv, da dieser schnell, kostengünstig und umweltfreundlich ist. Eine Stärkung des Radverkehrs steigert insgesamt die Attraktivität der Stadt und bietet eine sinnvolle Alternative zu vollen Straßen. Andere Städte haben als Vorreiter durch eine konsequente Förderung des Radverkehrs bereits wichtige Meilensteine einer neuen Radkultur erreicht, Ingolstadt setzt zum Überholen an!

Ziel des VEPs ist es, bis zum Jahr 2025 den Radverkehrsanteil auf mindestens 25 % am Modal Split des innerstädtischen Verkehrs zu erhöhen. Hierzu ergänzen sich ein neues, komfortables und hochwertiges Vorrangroutennetz und viele weitere Bausteine zu einer systemhaften Förderung des Radverkehrs.

Der ÖPNV als Partner im Umweltverbund soll ideal mit dem Radverkehr vernetzt werden, um die Systemvorteile beider Verkehrsmittel im sogenannten „Umweltverbund“ optimal zu verknüpfen.

Der Pkw-Verkehr wird künftig in Ingolstadt und insbesondere für die Einpendler aus der Region weiterhin einen hohen Stellenwert aufweisen. Durch maßvolle Netzergänzungen sollen den aktuellen wirtschaftlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen Rechnung getragen und die Qualität des Straßenverkehrs künftig erhalten werden.

1.3 Integrativer Ansatz des Verkehrsentwicklungsplanes

Der Verkehrsentwicklungsplan befasst sich mit der strategischen Entwicklung des Individualverkehrs zu Fuß, mit dem Rad oder dem Pkw oder auch zur grundsätzlichen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Ingolstadt. Zeitgleich mit dem VEP wurde der Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Ingolstadt als strategisches Pendant für die detaillierte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs erstellt. Die Entwicklung der beiden Pläne erfolgte in inhaltlicher Abstimmung der beteiligten Akteure.

Die strategische Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Ingolstadt hat einen wesentlichen Schwerpunkt in der Förderung des Radverkehrs. Jedoch sind von den Planungsansätzen des VEP in Bezug auf den Radverkehr bis zur konkreten Umsetzungsplanung ergänzende Überlegungen mit höherer Detaillierung notwendig.

Aufbauend auf den Ergebnissen des VEPs wurden die Planungen konkretisiert und zu definierten Handlungszielen und Maßnahmen verdichtet. Dieses Ziel wurde mit dem „Mobilitätskonzept für den Radverkehr“ erreicht, welches am 27.10.2016 vom Stadtrat der Stadt Ingolstadt beschlossen wurde.

Das Mobilitätskonzept für den Radverkehr wurde am 25.10.2016 von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK) mit der Auszeichnung Ingolstadts als „Fahrradfreundliche Stadt in Bayern“ belohnt.

Ein weiterer strategischer Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungsplans ist die gesamte verkehrliche Betrachtung der Stadt Ingolstadt innerhalb der Region 10. Gemeinsam mit den Landkreisen Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen und Pfaffenhofen wurden im Laufe des Jahres 2016 erste verkehrliche Analysen erarbeitet, die weiteren Arbeitsschritte bis zum regional abgestimmten Maßnahmen- und Umsetzungskonzept mit Zielhorizont 2035 stehen an.

2 Beteiligung während des Entstehungsprozesses

Zielsetzung und Motivation

Grundlage und Motivation des dialogischen Planungsprozesses war, unterschiedliche Akteurs- und Zielgruppen von Beginn an aktiv in den Planungsprozess einzubeziehen. Dabei galt es im Rahmen eines ergebnisoffenen Dialogs zwischen Bürgerschaft, strukturierter Öffentlichkeit, Verwaltung, Fachplanung und den politischen Gremien und Entscheidungsträgern, einen integrierten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt Ingolstadt mit dem Zielhorizont 2025 zu erarbeiten. Zielsetzung war, eine gemeinsame Sichtweise von Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft aus dem Prozess heraus zu formulieren. Um eine fachplanerische Einordnung und Aufarbeitung der vorgebrachten Anregungen und Hinweise aus den verschiedenen Beteiligungsangeboten sicherzustellen, fand eine enge Verzahnung und Abstimmung zwischen der extern beauftragten Fachplanung und den Beteiligungsbausteinen statt.

Parallel dazu wurde der Nahverkehrsplan (NVP) durch die Ingolstädter Verkehrsgesellschaft GmbH (INVG) neu aufgestellt. Der kontinuierliche Austausch zwischen beiden Planungskonzepten erfolgte im Wesentlichen auf der fachplanerischen Ebene. Durch die Integration übergeordneter und strategisch konzeptioneller Maßnahmen des Nahverkehrsplans in den Verkehrsentwicklungsplan waren diese gleichsam Bestandteil des dialogischen Planungsprozesses. Die aus dem dialogischen Planungsprozess den Nahverkehrsplan betreffenden Anregungen wurden wiederum über die Fachplanung in den Nahverkehrsplan zurückgekoppelt.

Zur Gewährleistung einer „neutralen“ Moderation über den gesamten Prozessverlauf wurden der dialogische Planungsprozess durch ein extern beauftragtes Büro begleitet und die Beteiligungsveranstaltungen dokumentiert. Die Koordination des dialogischen Planungsprozesses sowie der inhaltliche Austausch zwischen Fachplanung und Moderation erfolgten über eine, beim zuständigen Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation angesiedelte, verwaltungsinterne Arbeitsgruppe.

Die dialogisch angelegte alternierende Prozessstruktur sah neben einer Einbeziehung der allgemeinen interessierten Öffentlichkeit eine Einbindung der strukturieren Öffentlichkeit über Vereine, Verbände und Institutionen in Form eines Runden Tisches wie auch der politischen Gremien als Entscheidungsträger vor. Somit war auf der einen Seite die Möglichkeit gegeben, einen inhaltlichen Input von außen in den Planungsprozess für alle gleichermaßen einzubringen. Auf der anderen Seite lag der Mehrwert der Präsenzveranstaltungen darin, sich über Anregungen zu den fachlich erarbeiteten Vorschlägen und Inhalten im persönlichen Gespräch mit der Fachplanung unmittelbar auszutauschen und diese in einen fachlichen Gesamtkontext zu stellen.



Abbildung 2 Bürgerwerkstatt Maßnahmenpool I MIV am 07.05.2015

Darüber hinaus wurde mit der frühzeitigen wie transparenten Einbeziehung der verschiedenen Akteurs- und Zielgruppen und unterschiedlichen Sichtweisen der Ansatz verfolgt, eine breite Akzeptanz gegenüber dem erarbeiteten integrierten Verkehrsentwicklungsplan 2025 zu fördern und mit diesem der Kommunalpolitik ein robustes wie strategisches Planungsinstrument an die Hand zu geben und langfristige Planungssicherheit zu schaffen.

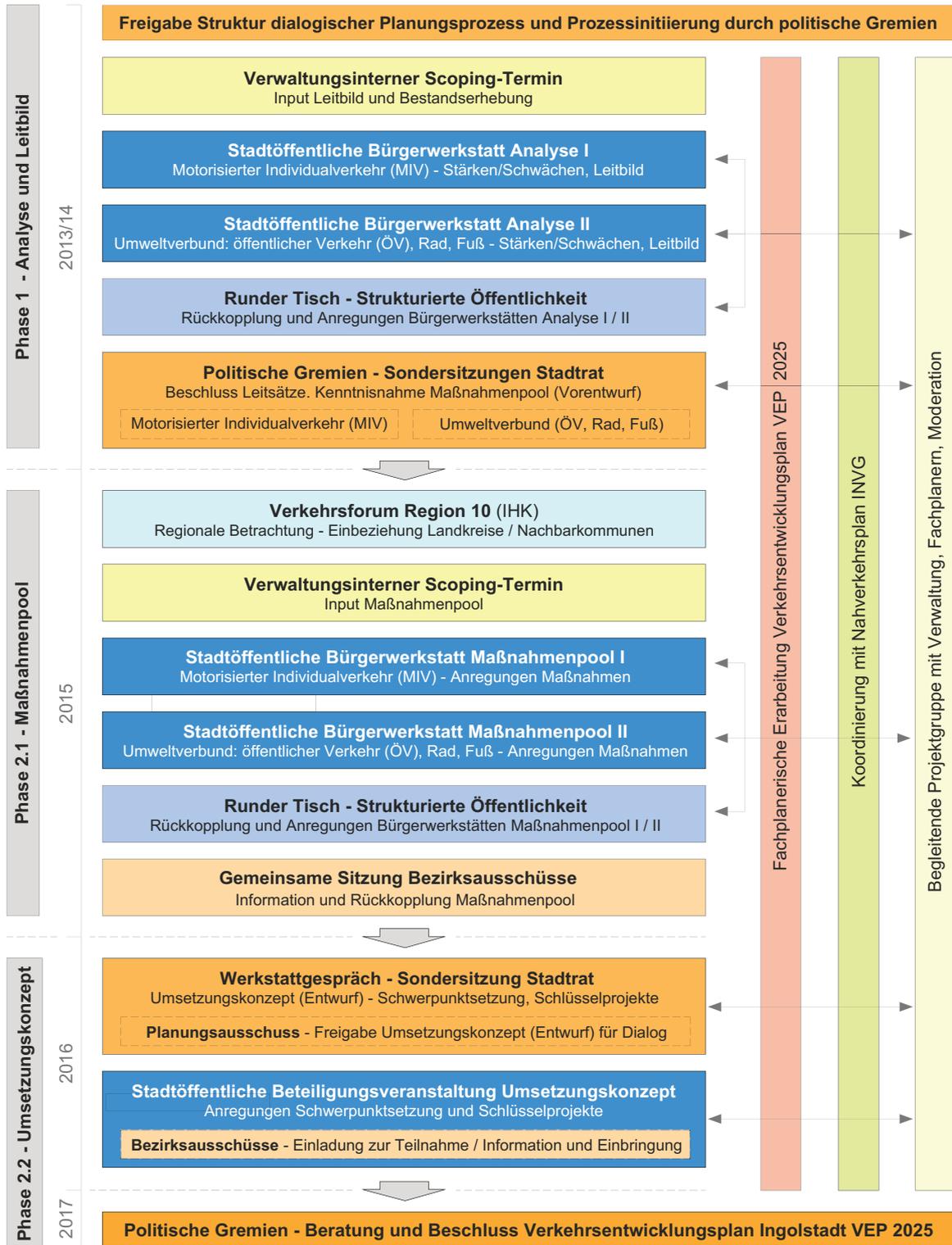


Abbildung 3 Struktur dialogischer Planungsprozess

Netzwerk für Planung und Kommunikation
Bürogemeinschaft Sippel | Buff - Stuttgart
in Abstimmung mit INOVAPLAN GmbH

Strukturierung und schrittweises Vorgehen

Der dialogische Planungsprozess war im Wesentlichen durch ein schrittweises und ergebnisorientiertes Vorgehen geprägt, das im Wechsel unterschiedliche Beteiligungsbausteine von der Analyse und der Formulierung von Leitsätzen, über die Entwicklung von Lösungsansätzen und Maßnahmen bis hin zum Umsetzungskonzept miteinander verzahnt.

Entsprechend orientierte sich die Strukturierung des Beteiligungsprozesses an der inhaltlich-fachlichen Aufarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025. Im Kern untergliederte sich der Planungs- und Beteiligungsprozess in zwei Phasen:

Die Phase 1 umfasste eine verkehrsmittelübergreifende Analyse zur Bewertung des Status quo einschließlich Aufarbeitung der Grundlagen und der Fortschreibung eines digitalen Verkehrsmodells. Gleichsam wurden mit der Phase 1 die grundsätzlichen Zielsetzungen für das verkehrspolitische Leitbild der Stadt Ingolstadt formuliert.

Die Phase 2 war selbst in zwei zentrale Arbeitsschritte aufgeteilt. Aufbauend auf der Analyse wurde in einem ersten Schritt ein Pool von verkehrsplanerischen Maßnahmen entwickelt. Die einzelnen Maßnahmen wurden zunächst auf ihre Wirksamkeit und mögliche Wechselwirkungen untereinander untersucht. Die Erkenntnisse flossen wiederum in den dialogischen Planungsprozess ein. Im zweiten Arbeitsschritt der Phase 2 wurden die gewonnenen Erkenntnisse zu den Einzelmaßnahmen in ein strategisch-konzeptionelles Umsetzungskonzept mit einer inhaltlichen Schwerpunktsetzung und einer zeitlichen Priorisierung überführt.

Stadtöffentliche Beteiligungsveranstaltungen

Um den dialogischen Planungsprozess möglichst breit aufzustellen, wurden entsprechend der vorgesehenen Arbeitsphasen/-schritte fünf stadtpflichtliche Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt. Mit den Beteiligungsveranstaltungen bestand für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zum einen die Möglichkeit, sich inhaltlich aktiv in den Planungsprozess einzubringen. Zum anderen wurde mit den Beteiligungsangeboten die gewünschte Prozesstransparenz hergestellt.

Die öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen waren jeweils als Abendveranstaltung konzipiert und entsprechend dem inhaltlichen Planungsstand an die Moderationsmethode „world cafe“ angelehnt. Nach einem Input durch die Fachplanung bestand an moderierten und fachlich begleiteten



Abbildung 4
Bürgerwerkstatt Analyse II Umweltverbund am 30.07.2013

Thementischen die Möglichkeit, in einem offenen, aber inhaltlich strukturierten Dialog konstruktive Gespräche in zwangloser Form miteinander zu führen. Zum einen, um eigene Ideen zum Thema einzubringen und zu verstehen, was andere denken. Zum anderen aber auch, um ein Feedback zu den bisherigen Planungsüberlegungen zu bekommen und aus dem Dialog heraus gemeinsam neue Ansätze und Ideen für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans zu formulieren.



Abbildung 5 Bürgerwerkstatt Analyse I MIV am 09.07.2013

Um die Fülle an Themenfeldern abarbeiten zu können, wurden sowohl im Rahmen der Analyse als auch bei der Formulierung von Maßnahmen jeweils zwei Werkstätten angeboten. Während in der ersten Veranstaltung die Aspekte bezogen auf den motorisierten Individualverkehr thematisiert wurden, waren in der zweiten Veranstaltung die unterschiedlichen Verkehrsträger des Umweltverbundes sowie damit korrespondierende Aspekte Gegenstand des Dialogangebots.

In der fünften und abschließenden Beteiligungsveranstaltung wurde bewusst auf eine inhaltliche Differenzierung wie in den beiden ersten Runden verzichtet, um in der Diskussion dem integrativen Ansatz Rechnung zu tragen.



Abbildung 6 Öffentliche Beteiligungsveranstaltung Umsetzungskonzept am 28.09.2016

Alle Beteiligungsveranstaltungen wurden von der Moderation dokumentiert. Um den dialogischen Planungsprozess an sich, aber auch die Ergebnisse der einzelnen Arbeitsphasen/-schritte transparent zu machen und in die breite Stadtöffentlichkeit zu kommunizieren, konnten die Dokumentationen auf der Homepage der Stadt Ingolstadt eingesehen bzw. heruntergeladen werden. Das Angebot besteht weiterhin.

Runder Tisch „Strukturierte Öffentlichkeit“

Um den dialogischen Planungsprozess möglichst breit aufzustellen und die Diskussionen und Anregungen aus den öffentlichen Veranstaltungen inhaltlich zu flankieren, war die sogenannte „strukturierte Öffentlichkeit“ mittels Durchführung von zwei Runden Tischen in den dialogischen Planungsprozess einbezogen. Die strukturierte Öffentlichkeit setzte sich aus in Ingolstadt vertretenen Vereinen, Verbänden und Institutionen zusammen, die einen inhaltlichen Bezug zum Thema Verkehr aufweisen. Ziel war, die fachlich aufgearbeiteten Planungsüberlegungen unter Einbeziehung der aus der Stadtöffentlichkeit eingebrachten Anregungen und Hinweise in den Dialog einzustellen und ein aus der jeweiligen Interessensvertretung heraus fachlich geprägtes Feedback zu erhalten. Entsprechend wurde der Runde Tisch jeweils im Anschluss an die stadttöffentlichen Beteiligungsveranstaltungen in den Planungs- und Dialogprozess einbezogen.

Verwaltung

Zur inhaltlichen Einbindung der Fachverwaltung und städtischer Eigenbetriebe fanden zwei Scoping-Termine jeweils im Vorfeld der stadttöffentlichen Beteiligungsveranstaltungen statt. Darüber hinaus war die Verwaltungsspitze über den gesamten Prozessverlauf aktiv in Form von Gesprächsrunden inhaltlich eingebunden.

Damit wurde zum einen das Ziel verfolgt, über den dialogischen Planungsprozess und den Planungssachstand zu informieren und diesen in der erforderlichen Breite in der Verwaltung zu verankern. Zum anderen war das Fachwissen bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans aktiv eingebunden, um einerseits Synergien zu ermöglichen und integrierte Lösungsansätze zu formulieren. Zum anderen aber auch, um möglichst frühzeitig auf Widersprüche und Konflikte der fachlich aufbereiteten Zwischenergebnisse mit anderen städtischen Planungen und Fachkonzepten aufmerksam zu machen.

Politische Gremien

Die kontinuierliche inhaltliche wie strukturelle Einbindung der kommunalpolitischen Gremien war als zentrales Element des Planungsprozesses konzipiert – unabhängig der erforderlichen Legitimation und Initiierung des dialogischen Planungsprozesses als auch der Beschlussfassung des Verkehrsentwicklungsplans VEP durch den Stadtrat. Gleichmaßen war damit die Zielsetzung verbunden, einen mit breitem Konsens getragenen Verkehrsentwicklungsplan zur Beschlussfassung zu führen, auch mit Blick auf die angestrebte Umsetzungsorientierung der formulierten Maßnahmen.

Im Zuge des alternierenden Beteiligungs- und Planungsprozesses wurden an der Schnittstelle zwischen Phase 1 und Phase 2 in Form von zwei Sondersitzungen des Stadtrats zum einen das Leitbild mit seinen Zielsetzungen für den weiteren Dialog kommunalpolitisch abgesichert und somit der strategisch-konzeptionelle Rahmen für die Entwicklung von Maßnahmen definiert. Zum anderen wurde der Maßnahmenpool für den weiteren Dialog durch den Stadtrat zur Kenntnis genommen und als Diskussionsgrundlage in den weiteren Dialog eingespeist.

Um eine intensive inhaltliche Auseinandersetzung des Stadtrats mit dem fachlich aufgearbeiteten Umsetzungskonzept im Entwurf zu gewährleisten und die abschließende öffentliche Beteiligungsveranstaltung inhaltlich vorzubereiten, fand ein ganztägiges Werkstattgespräch mit Vertretern aus den Fraktionen und der Verwaltung statt. Im Rahmen einer nachfolgenden Sitzung des Planungsausschusses wurde das Ergebnis des Werkstattgesprächs formal durch die Kommunalpolitik für den Dialog freigegeben.



Abbildung 7
Werkstattgespräch
Stadtrat am 10.06.2016

Die Bezirksausschüsse waren über ein gesondertes Anschreiben zur abschließenden öffentlichen Beteiligungsveranstaltung eingeladen, so dass für alle Bezirksausschüsse gleichermaßen die Möglichkeit bestand, sich umfassend zu informieren und sich aktiv in den Dialog einzubringen.

Projektkoordination

Zur Gewährleistung einer kontinuierlichen Begleitung und Koordinierung des dialogischen Planungsprozesses einschließlich Vor- und Nachbereitung der Beteiligungsveranstaltungen/-bausteine war eine verwaltungsinterne Projektgruppe beim Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation angesiedelt.

Neben Vertretern aus der Abteilung Verkehrsplanung – des federführenden Amtes – waren sowohl die INOVAPLAN GmbH aus München/Karlsruhe als extern beauftragtes Fachplanungsbüro wie auch die Bürogemeinschaft Sippel | Buff aus Stuttgart für die fachlich neutrale Begleitung und Moderation des dialogischen Planungsprozesses in der Projektgruppe vertreten. Ebenso waren die Ingolstädter Verkehrsbetriebe INVG als Teilnehmer in die Projektgruppe eingebunden, um eine enge Verzahnung des Verkehrsentwicklungsplans mit dem Nahverkehrsplan sicherzustellen.

3 Ergebnisse der Zustandsanalyse

Im Folgenden werden die wesentlichen Aspekte der verkehrlichen Situation und deren Entwicklung in Ingolstadt aus der Zustandsanalyse zusammengefasst.

3.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

Die Stadtentwicklung Ingolstadts ist durch eine anhaltende Wachstumsphase geprägt. Dieses Wachstum bedingt eine stetige Zunahme der Verkehrsnachfrage – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. In den letzten Jahrzehnten hat die Stadtverwaltung viele Maßnahmen umgesetzt, um bei der Entwicklung der Infrastruktur mit diesem Wachstum Schritt halten zu können. Dies ist auch vielfach gelungen. Jedoch liegt die Wachstumsdynamik der Stadt in einer Größenordnung, die eine stetige Anpassung der Infrastruktur an die sich verändernden Anforderungen sehr schwierig macht. Lange Verfahrens- und Umsetzungsdauern erschweren die Situation unter diesen Rahmenbedingungen zusätzlich.

Die Stadt wird durch die Barrieren der Donau und der Bahnachse in vier Segmente unterteilt. Weitere Sperren stellen große zusammenhängende Industrieareale dar. Diese Elemente der Stadtstruktur beeinflussen die städtischen Verkehrsströme und stellen zum Teil Barrieren dar.

Die Bevölkerung in Stadt und Region wird in den nächsten Jahren weiter wachsen. Durch die im Stadtentwicklungsplan ausgewiesenen Strategieräume der weiteren Wohnraumentwicklung werden Schwerpunkte der vorrangigen Entwicklung von Bauflächen definiert. Die Auswirkungen dieses Wachstums auf die Verkehrsnachfrage werden in den Prognosen berücksichtigt.

Ein weiterer anhaltender Trend der Bevölkerungsentwicklung ist der demografische Wandel. Während der Anteil der Seniorinnen und Senioren in der Stadt überproportional ansteigt, kann durch den Zuzug junger Erwerbstätiger und Familien der absolute Anteil an Jugendlichen stabil gehalten werden. Beide Bevölkerungsgruppen haben unterschiedliche Anforderungen an die Infrastruktur, die bei der Planung besonders zu berücksichtigen sind.

Ingolstadt weist starke Pendlerströme von der und in die Region auf. Etwa die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Ingolstadt kommt aus der Region nach Ingolstadt gependelt. Die steigenden Beschäftigtenzahlen werden in gleichem Maße von Einpendlern und Bewohnern der Stadt aufgefangen. Insofern ist ein stetiges Wachstum der Zahl an Einpendlern festzustellen. Die größten Pendlerströme bestehen zu den Marktgemeinden Gaimersheim und Manching.

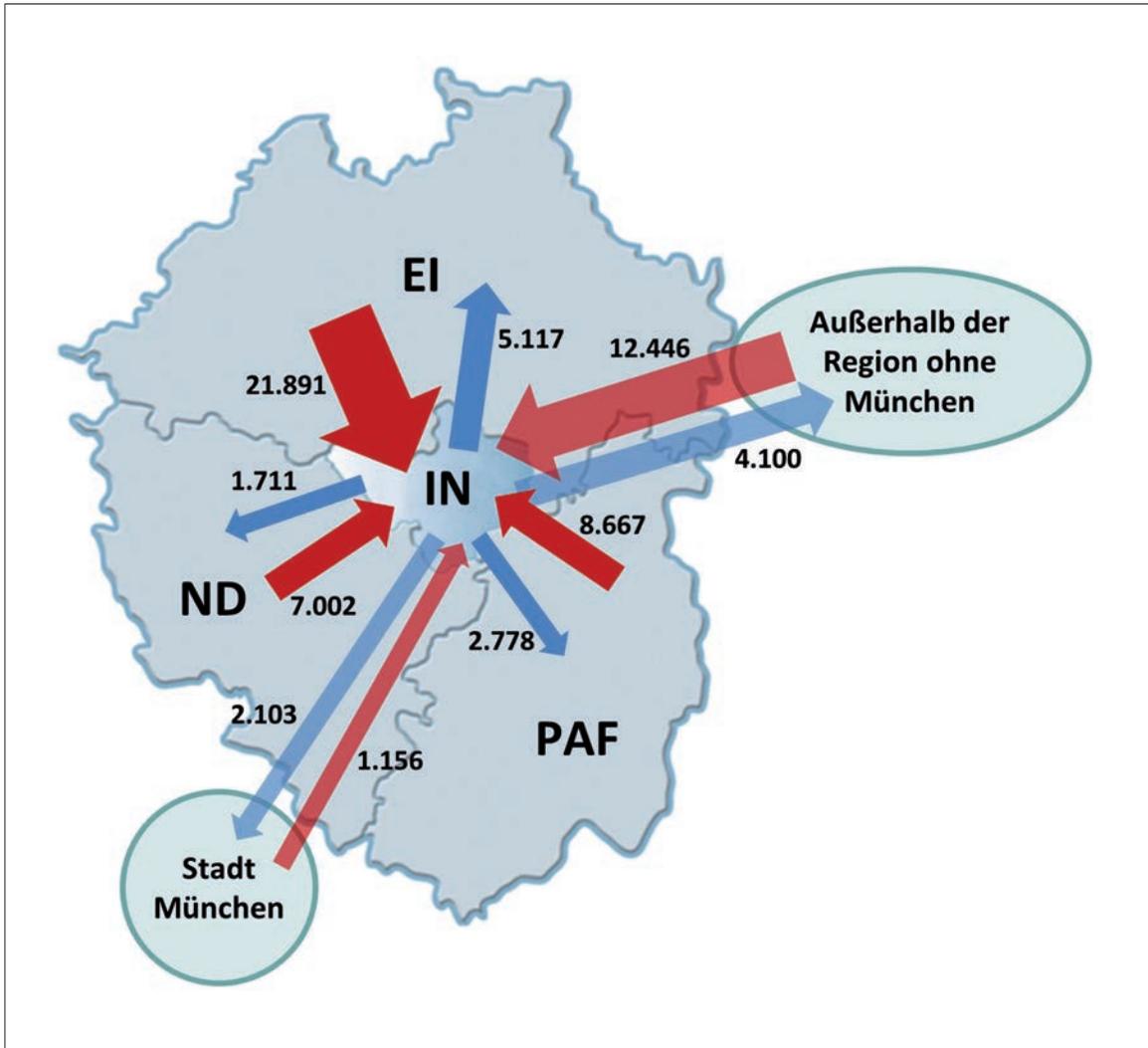


Abbildung 8 Pendlerströme der Stadt Ingolstadt 2011 (Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit)

Ingolstadt ist über Bundesautobahn und -straßen aus der Region gut zu erreichen. Auch das sternförmig auf den Hauptbahnhof ausgerichtete regionale Schienennetz verbindet die wichtigen Ziele der Region miteinander.

Ingolstadt ist hervorragend an die Fernverkehrsnetze der Straße und Schiene angebunden, beide Netze sind jedoch stark auf Nord-Süd-Verbindungen ausgerichtet. Die Flughäfen München und Nürnberg sind sowohl mit dem Pkw als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut erreichbar.

Die Verkehrsmittelnutzung in Ingolstadt ist überdurchschnittlich auf den Pkw ausgerichtet. Der motorisierte Individualverkehr erreicht einen Anteil von etwa 50 % aller durchgeführten Wege. Ingolstadt weist auch einen sehr hohen Radverkehrsanteil von ca. 20 % Anteil auf.

Innerhalb von Ingolstadt weisen die Verkehrsmittel Pkw, Fahrrad und ÖV jeweils konkurrenzfähige Fahrzeiten auf. Insbesondere das Fahrrad erreicht bei Entfernungen bis knapp fünf Kilometer die kürzesten Reisezeiten. Auch die Verbindung an wichtige Orte der Region mit dem Pkw weist eine hohe Qualität auf. Alle untersuchten Relationen wurden mit sehr gut oder gut bewertet. Der ÖV weist überwiegend ebenfalls gute Verbindungsqualitäten auf, nur bei wenigen der untersuchten Destinationen ist die Luftliniengeschwindigkeit mit befriedigend, in zwei Fällen mit ausreichend zu bewerten. Die regionale und überregionale Erreichbarkeit von Ingolstadt ist sowohl mit dem Pkw als auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln als sehr gut zu bezeichnen.

Die Haushaltsbefragung im Jahr 2016 in Ingolstadt zeigt, dass die Bevölkerung in der Stadt einen großen Teil ihrer Wege mit dem MIV zurücklegt. Diese Tatsache wird durch einen hohen Motorisierungsgrad in der Bevölkerung bestätigt, nur ca. 10 % der Bevölkerung besitzen keinen Pkw. Der hohe Anteil an Fahrrad-Besitz von rund 86 % stellt sich positiv dar und wird auch durch eine hohe Nutzungshäufigkeit bestätigt. Das Fahrrad weist mit 21 % Anteil am Modal Split eine beachtenswerte Größe auf. So geben 44 % der befragten Ingolstädter an, das Rad täglich zu nutzen und weitere 31 % sagen aus, dieses Verkehrsmittel wöchentlich zu nutzen.

Der ÖV weist mit 7 % Anteil am Modal Split für Städte mit Busangebot dieser Größenordnung einen erwarteten Umfang auf. Die Erreichbarkeit der Haltestellen stellt sich dabei positiv dar: Nach Aussage der Befragten können über 50 % der Ingolstädter die nächstgelegene Haltestelle innerhalb von drei Minuten zu Fuß erreichen. Bei der Frage nach der generellen Nutzung des ÖV geben immerhin 80 % der Bürger an, zumindest selten bzw. gelegentlich den Bus zu nutzen.

Trotz eines hohen Anteils an Pkw-Besitzern ist in großen Teilen des Stadtgebiets kein erhöhter Parkdruck festzustellen: 50 % der Einwohner sind der Meinung, die Parkplatzsuche wäre nicht schwierig.

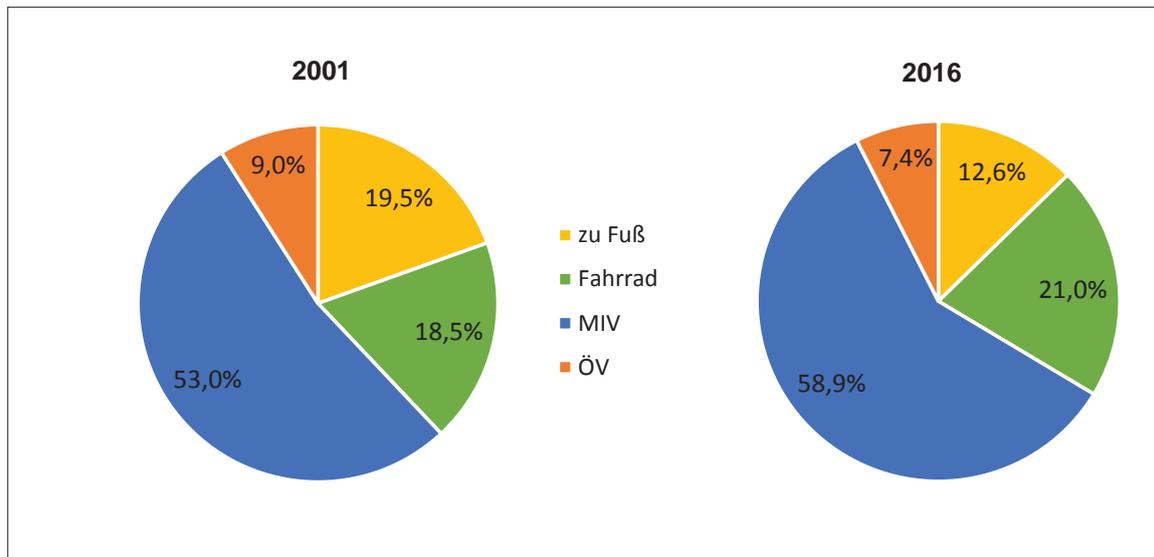


Abbildung 9 Modal Split 2001 und 2016 der Ingolstädter Bevölkerung

3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Etwa jeder zweite Weg in Ingolstadt wird mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Dieser Messwert ist in Bezug auf die Stadtgröße als relativ hoch einzuschätzen, trägt aber dem Umstand Rechnung, dass Ingolstadt nicht im Agglomerationsraum einer Großstadt liegt und selbst eine überwiegend ländlich geprägte Region aufweist.

Der Kraftfahrzeugbestand hat innerhalb der Stadt Ingolstadt in den letzten Jahren stetig zugenommen. Ein Teil der neuen Fahrzeuge ist als unterdurchschnittlich genutzte Zweit- und Drittmotorisierung nur geringfügig für zusätzliches Verkehrsaufkommen verantwortlich zu machen.

Durch die prognostizierte Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung wird in den kommenden Jahren ein weiteres Wachstum der Verkehrsnachfrage im Straßenpersonen- und Güterverkehr erwartet. So sind in weiten Teilen des Straßennetzes Aufkommenssteigerungen im Umfang von 5 % bis 15 % bis zum Jahr 2025 zu erwarten. Besonders im Norden der Stadt sind bei anhaltend positiver Wirtschaftsentwicklung jedoch überproportionale Steigerungsraten im Kfz-Verkehr absehbar.

Der motorisierte Individualverkehr wird auf einem mehrstufig klassifizierten Hauptstraßennetz gebündelt und durch ein Netz aus Sammelstraßen ergänzt, die der übergeordneten Erschließung in den Stadtbezirken dienen. Dieses Netz weist von wenigen Ausnahmen abgesehen innerhalb der Bebauung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf. Im untergeordneten Netz aus Erschließungsstraßen sind überwiegend Tempo-30-Zonen eingerichtet. Die Geschwindigkeitsregelung innerhalb der Bebauung ist dadurch sehr einheitlich und leicht begreifbar. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob in Teilen des Sammelstraßennetzes innerhalb von geschlossenen Wohngebieten die Geschwindigkeit reduziert werden könnte. Dies würde der Verkehrssicherheit und dem Schutz der Anwohner vor Lärm dienen.

Der überwiegende Teil des städtischen Hauptstraßennetzes wird in den Spitzenstunden in Last-richtung mit Koordinierung betrieben. Durch die räumliche Lage der Signalanlagen ist eine Koordinierung in beiden Fahrtrichtungen nur eingeschränkt möglich. In den letzten Jahren wurde zusätzlich das System TRAVOLUTION eingeführt, welches unter Berücksichtigung des aktuellen Verkehrsaufkommens eine Optimierung der Grünzeitverteilung an den Signalanlagen (verkehrsadaptive Netzsteuerung) und damit eine Optimierung der Verkehrsflüsse ermöglicht.

Die Signalanlagen der Stadt priorisieren den öffentlichen Busverkehr an den relevanten Knotenpunkten. Hierdurch wird dem ÖV eine Verbesserung der Fahrplaneinhaltung ermöglicht, die Leistungsfähigkeit für den querenden Individualverkehr jedoch teilweise reduziert.

Derzeit werden mehrere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabläufe vorbereitet. Diese sind unter anderem die Ertüchtigung der Erschließung nördlich (IN 20) und östlich (Schneller Weg) der Audi AG. Umgesetzt wurde in der Zwischenzeit eine Bypass-Unterführung am Knoten Ettinger Straße/Richard-Wagner-Straße in Ost- West-Richtung.

In den vergangenen zwanzig Jahren hat das Verkehrsaufkommen in Ingolstadt stetig zugenommen. Dies konnte im Jahr 2011 durch eine groß angelegte Zählung und Befragung an einem Kordon um die Stadt belegt werden. Auch regelmäßige Zählungen an den Donaubrücken zeigen in der Zeitreihe eine Zunahme des donauquerenden Pkw-Verkehrs. Besonders stark ausgeprägt ist das Verkehrsaufkommen in den nachmittäglichen Spitzenstunden, die zwischen 13 Uhr und 15 Uhr durch den Schichtwechsel der Audi AG und zwischen 15 und 19 Uhr durch den nachmittäglichen Berufs- und Einkaufsverkehr in Ingolstadt relativ lang und intensiv ausfallen.



Abbildung 10 Nachmittäglicher Verkehr

Jahr	Kfz pro 24 h am Kordon	Veränderung
1999	205.400 Kfz/24h	
2007	213.600 Kfz/24h	+4,0% (0,5% p.a.)
2011	234.400 Kfz/24h	+9,7% (2,4% p.a.)

Abbildung 11 Veränderung der Verkehrsnachfrage an den Stadtgrenzen (Quelle: Kordonzählungen)

Außerhalb der nachmittäglichen Spitzenstunden ist das Verkehrsnetz in Ingolstadt uneingeschränkt in der Lage, die Verkehrsnachfrage mit hoher Servicequalität zu bewältigen. Teile des Hauptstraßennetzes weisen in den nachmittäglichen Spitzenstunden jedoch spürbare Kapazitätsengpässe auf. Dies betrifft besonders den Stadtbereich um die Audi AG, die Neuburger Straße sowie die Westliche Ringstraße, in denen es täglich zu Rückstaus und Verlustzeiten kommt. Hieraus resultieren auch unerwünschte Ausweich- bzw. Schleichverkehre in das untergeordnete Netz. In den genannten Bereichen bestehen nur geringe Potenziale für Leistungsfähigkeitsgewinne durch punktuelle Optimierung an den Querschnitten oder Knotenpunkten.

Weiterhin ist die Straßenverbindung von der Autobahn zur Audi AG ungünstig. Aus Fahrtrichtung Süden/München wird das Stadtgebiet über die Theodor-Heuss-Straße genutzt, die Anschlussstelle Lenting mit einer anbaufreien Zufahrt liegt zu umwegig im Norden. Aus Fahrtrichtung Norden (Nürnberg) liegen die Anschlussstelle Lenting und im weiteren Verlauf die Ostumgehung Etting (IN19/IN20) ideal, die Knotenpunkte weisen aber für das tägliche Verkehrsaufkommen aus Schichtwechsel- und Berufsverkehren eine zu geringe Kapazität auf.

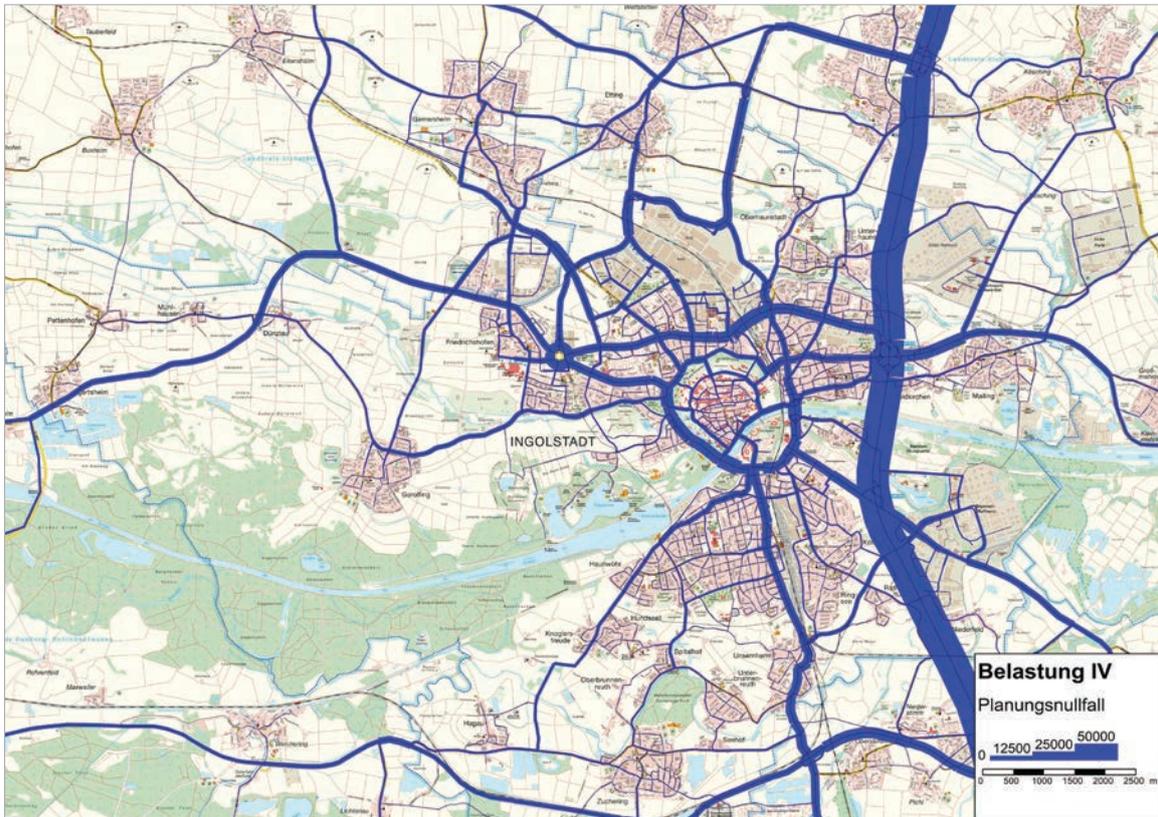


Abbildung 12 Netzbelastung Kfz/24h, Jahr 2025
(Daten: Verkehrsmodell Ingolstadt, Modellstand 2015)

Die Verkehrssicherheit in Ingolstadt stellt sich im Vergleich zu anderen bayerischen Städten als durchschnittlich bis gut dar. Die Unfallzahlen spiegeln dabei den hohen Nutzungsanteil des Pkws in der Stadt sowie die starken Pendlerverflechtungen mit der Region wider. Die Unfallkommission arbeitet ständig an Verbesserungen.

In Ingolstadt bietet die Deutsche Bahn Carsharing am Hauptbahnhof an. Dies ist ein gutes Grundangebot z.B. für per Bahn anreisende Gäste. Zur Förderung autoarmer Verhaltensweisen in den städtischen Quartieren ist dieses Angebot jedoch nicht ausreichend, es besteht Bedarf für weitergehende Carsharing-Angebote für die Bewohner der Stadt. In der Stadt bestehen derzeit mehrere Ladestationen für Elektrofahrzeuge, auch hier gibt es Ausbaubedarf.

Ingolstadt hat im Jahr 2007 ein umfassendes Parkraumkonzept für die Altstadt eingeführt, das die Einkaufsbereiche der Altstadt erfolgreich vom Pkw-Verkehr entlastet und eine gute Wegweisung zu Parkierungsanlagen anbietet. Im Straßenraum der Altstadt wird dem Anwohner- und Kurzzeitparken Vorrang eingeräumt. Das Parkierungskonzept wird sehr gut angenommen und von den Ingolstädter Bürgern als positiv bewertet. Durch die Parkraumbewirtschaftung wird ein Teil der Parkraumnachfrage in die umliegenden Wohnstraßen verdrängt. Hier gilt es geeignete Gegenmaßnahmen zu treffen.

Der größte Parkplatz der Altstadt liegt am Festplatz und fasst über 1.400 Fahrzeuge. Bei großen Veranstaltungen wird dieser Platz zum Parken gesperrt, wodurch temporär spürbare Auswirkungen auf die Parkplatzsituation der Altstadt verursacht werden.

Die städtischen Parkieranlagen bieten in der Altstadt und an den Bahnhöfen sehr günstige Tarife an. Durch die günstigen Parktarife erfährt die Nutzung des Pkw für die Fahrt ins Stadtzentrum gegenüber dem ÖV einen überproportionalen Anreiz. Attraktiv gestaltet und gut angenommen wird das Angebot der drei etwas außerhalb des Zentrums liegenden Parkieranlagen mit kostenloser Busbenutzung auf dem Weg zur Altstadt.

Die kommenden Jahre lassen aufgrund der Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung eine weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens erwarten. In den Spitzenstunden sind dabei Teile des Verkehrsnetzes bereits heute hoch ausgelastet. Bei den weiteren Planungsüberlegungen müssen vorrangig zentrale Engstellen im Netz durch geeignete Maßnahmen ertüchtigt werden.

Aufgrund des starken Wachstums der Stadt ist die gestiegene Verkehrsnachfrage vielerorts im Straßennetz spürbar. Ein einseitiger Ausbau des Straßennetzes würde zu weiteren spürbaren Belastungen der Bewohner führen und zusätzliche Nachfrage im Pkw-Verkehr verursachen, was mit deutlichen negativen Wirkungen auf die Lebensqualität verbunden wäre. Bei künftigen Planungsüberlegungen ist der motorisierte Individualverkehr daher als ein Verkehrsmittel in einem mehrschichtigen städtischen Gesamtverkehrssystem zu sehen. Durch eine gezielte Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, die Vernetzung der Verkehrssysteme und Maßnahmen des Verkehrsmanagements ist insbesondere für Spitzenzeiten des motorisierten Individualverkehrs ein „Ventil“ zu schaffen, um die Funktionsfähigkeit des städtischen Verkehrssystems nachhaltig sicherzustellen und die Stadtverträglichkeit des Verkehrs zu gewährleisten.



Abbildung 13 Parkleitsystem in der Altstadt

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr in Ingolstadt beinhaltet ein Bussystem mit zentralem Umsteigepunkt zwischen (fast) allen Buslinien am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Die Führung der Linien über den ZOB führt z.T. zu Stich- und Umwegfahrten, welche die Fahrzeit verlängern.

Das Busliniennetz gliedert sich in ein Tagesnetz (bis 20 Uhr) sowie ein Nachtbusliniennetz. Zusätzlich bestehen Schnellbuslinien (S-Linien), die ausschließlich zu den Schichtwechselzeiten von Audi verkehren und Direktverbindungen zwischen dem Werk der Audi AG und den Stadtteilen bieten.

Das radial ausgerichtete Liniennetz gewährleistet eine hervorragende Verknüpfung der Stadtteile mit der Altstadt. Auch die Verbindungen zwischen den Stadtteilen sind von guter Angebotsqualität, zwei von drei Verbindungen zwischen den Stadtteilen werden umsteigefrei angeboten. Die Abdeckung der Stadtteile mit linienbedienten Haltestellen ist an allen Wochentagen sowohl tagsüber als auch nachts sehr gut.

Alle ganztags verkehrenden Buslinien fahren ein Taktangebot, das zu allen Tageszeiten ein gutes Fahrplanangebot gewährleistet. Nach einer Konsolidierung des Angebots mit Fahrgastrückgängen im Zeitraum 2005 bis 2007 ist ein stetiger Anstieg der Nachfrage zu verzeichnen. Ein Teil dieser Nachfragesteigerung ist auf einen Ausbau der Schnellbuslinien für die Audi AG zurückzuführen. Ingolstadt und viele der umliegenden Gemeinden haben bereits einen eigenen Verbund gebildet, der auch das Schienennetz einbindet. Die Erweiterung zu einem vollständig integrierten Tarifverbund für die ganze Region Ingolstadt ist eine der anstehenden Herausforderungen für den öffentlichen Nahverkehr.

Ingolstadt ist mittels sechs im Taktverkehr fahrende Regionalbahnlinien mit den Hauptorten in der Region verbunden. Der regionale Schienenverkehr wird durch Regionalbuslinien ergänzt.

Zur Verknüpfung des Busangebots mit dem Schienenverkehr wurden Haupt- und Nordbahnhof entsprechend ausgebaut und bieten heute sowohl in Hinblick auf die Infrastruktur als auch auf die Angebotsabstimmung sehr gute Schnittstellen. So ist im Durchschnitt nach acht Minuten Umsteigezeit am Hauptbahnhof bzw. nach fünf Minuten am Nordbahnhof ein Busanschluss in Richtung Altstadt/ZOB erreichbar.

In den Nachtstunden und am Wochenende ist die Verknüpfung aufgrund des ausgedünnten Taktes weniger gut. An beiden Bahnhöfen bestehen ausreichende und günstige Parkmöglichkeiten für Pkw-Fahrer. Neben den zwei bestehenden Bahnhöfen ist der Bau eines Schienenhals im Bereich des Werksgeländes der Audi AG geplant. Die Fertigstellung ist für Ende 2019 geplant.



Abbildung 14 ZOB der Stadt Ingolstadt

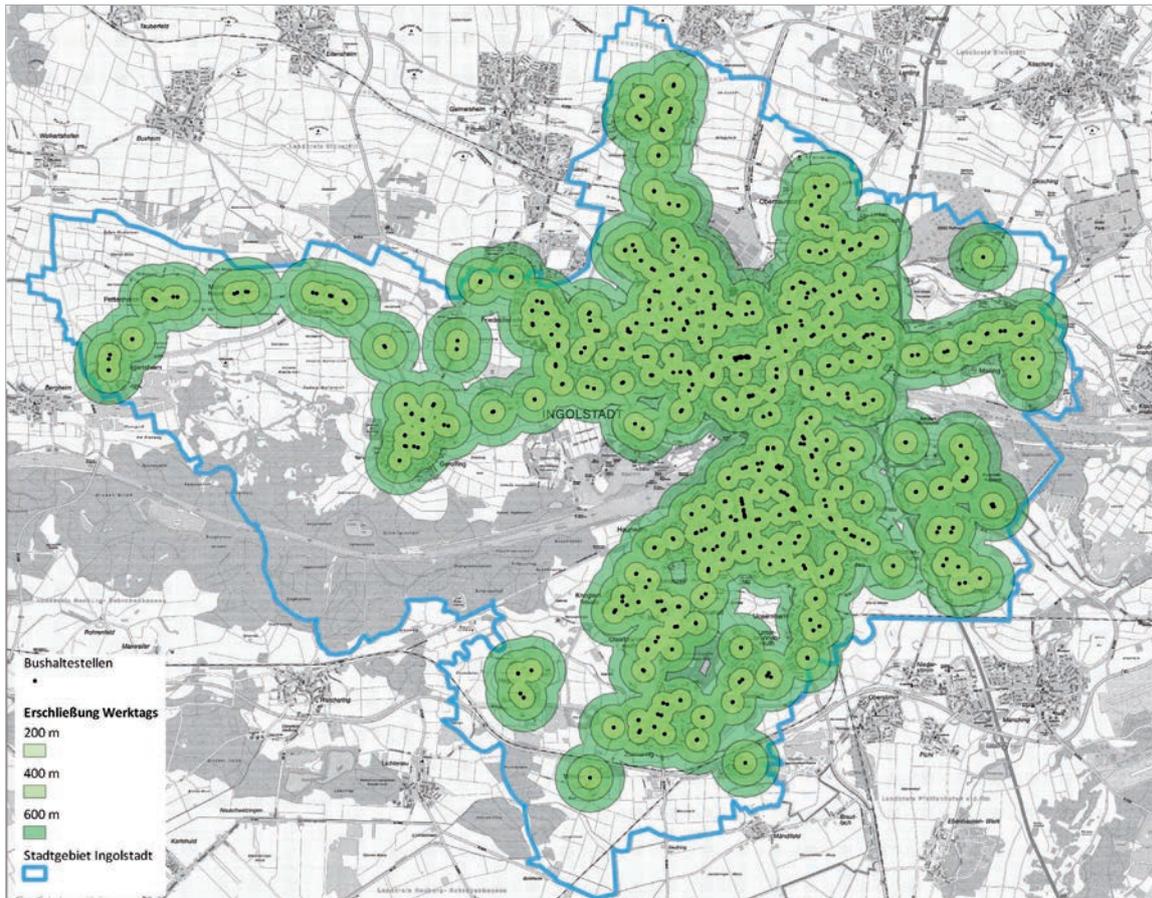


Abbildung 15 Erschließung im Busverkehr an Werktagen (tagsüber)

Eine Mitnahme von Fahrrädern in den städtischen Buslinien ist nicht möglich, aber aufgrund der topografischen Situation auch nicht zwingend erforderlich. An einigen Haltestellen wurden überdachte Abstellanlagen errichtet.

Zusammenfassend zeigt sich in Ingolstadt ein gut strukturierter und attraktiver öffentlicher Nahverkehr. Die umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots und der Schnittstellen der letzten Jahre zeigen auch auf der Nachfrageseite Wirkungen. Insbesondere der neugestaltete Nordbahnhof ist ein gelungenes Beispiel für einen intermodalen Verknüpfungspunkt zwischen allen Verkehrsmitteln. Der öffentliche Verkehr weist weitere Wachstumspotentiale auf. In den kommenden Jahren mit weiter anwachsender Verkehrsnachfrage und unter der Rahmenbedingung einer gezielten Förderung des Umweltverbundes kommt dem öffentlichen Verkehr eine wichtige Funktion bei der Aufnahme zusätzlicher Nachfrage zu.

3.4 Fahrradverkehr

Die Stadt hat mit knapp 21 % am Modal-Split einen hohen Radverkehrsanteil im Vergleich zu Städten gleicher Größe. Dies ist auf die kompakte Stadtstruktur mit geeigneten Wegelängen, einer ebenen Topographie in der Region sowie ein umfassendes Radverkehrsnetz zurückzuführen.

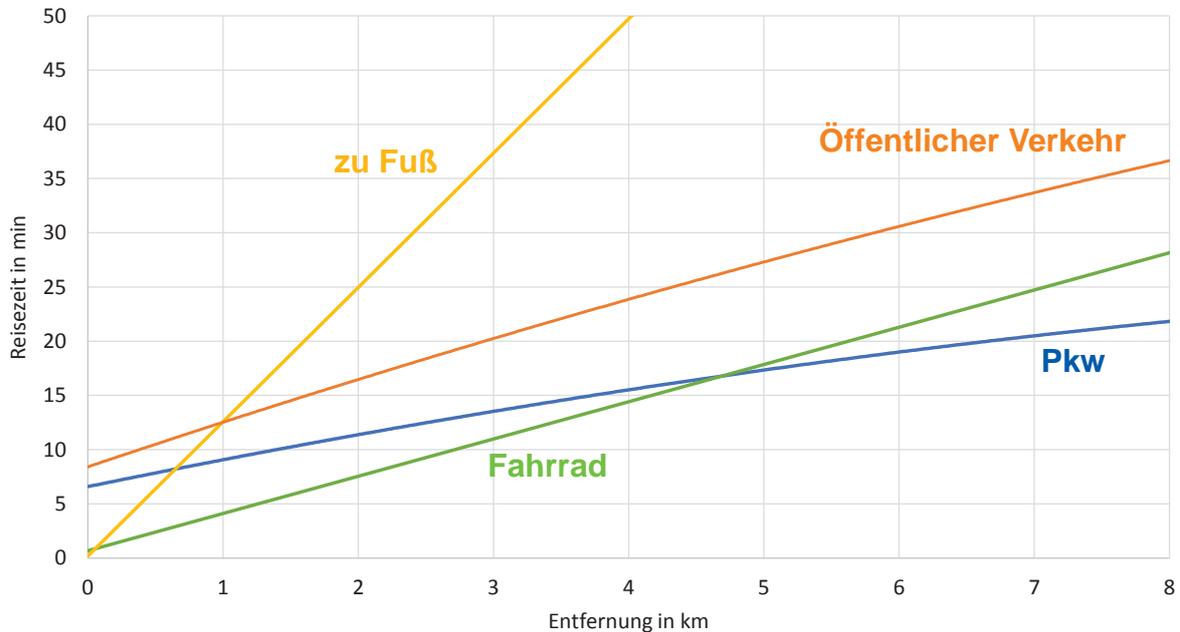


Abbildung 16 Trendlinien für Tür-zu-Tür Reisezeiten in Ingolstadt
(Quelle: eigene Analysen)

Die Stadt Ingolstadt betreibt große Anstrengungen das Radverkehrsangebot weiter zu verbessern und ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V., die mit eigenem Leitbild und Handlungsschwerpunkten eine Förderung des Radverkehrs aktiv verfolgen.

Der Schwerpunkt der baulichen Infrastruktur konzentriert sich auf eine teilweise vom motorisierten Verkehr getrennte Führung des Radverkehrs. Entsprechend haben selbstständig geführte Radwege sowie gemeinsame Fuß- und Radwege einen hohen Anteil von 94 % an den insgesamt ca. 270 km Radwegeinfrastruktur. Die gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern ist jedoch nicht überall sicher gelöst. Insbesondere im Bereich einiger Unterführungen, Engstellen und Bushaltestellen ist die Sicherheit nicht optimal gewährleistet. Durch kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit in Bezug auf das Radfahren kann auch an kritischen Stellen die Unfallgefahr reduziert werden.

Das Ingolstädter Radwegenetz gliedert sich in Haupt- und Nebenrouten sowie ergänzenden touristischen Radwanderwegen. Diese Netzhierarchisierung beruht auf der Bedeutung der Routen im Stadtraum und ihrer Nachfrage. In einer Radwegprioritätenliste, welche alle zwei Jahre fortgeschrieben wird, wird versucht, dem Bedarf und den Wünschen der Bürger gerecht zu werden, wobei die Realisierung der Maßnahmen von vielen Rahmenbedingungen abhängt.

Mehrere touristische Radwanderwege führen durch die Stadt oder beginnen dort. Dies ist insbesondere der Donauradwanderweg, einer der am stärksten frequentierten Radwanderwegen in Deutschland. Der Radwanderfahrer wird teilweise an der Donau und durch die Altstadt geführt.

In Ingolstadt besteht ein gutes Angebot an Abstellanlagen insbesondere in der Altstadt, im Bereich der Audi AG, an den Bahnhöfen sowie an Bushaltestellen. Wie in vielen Städten sind auch in Ingolstadt teilweise fahruntüchtige Fahrräder in den Abstellanlagen geparkt, die eine Nutzung verhindern. Auch stören wild geparkte Fahrräder am Hauptbahnhof das optische Erscheinungsbild des Empfangsgebäudes und behindern zum Teil Reisende. Als Maßnahme zur Verbesserung der Situation an diesen Stellen werden in regelmäßigen Abständen „Schrotträder“ beseitigt. Des Weiteren werden stadtweit laufend neue Abstellanlagen errichtet.

Im Umfeld der Audi AG werden von den Nutzern zum Teil lange Fußwege zwischen den Werkstoren und den Abstellanlagen bemängelt. Auch wenn diese Wege objektiv nicht sehr lang sind ist eine starke Ballung der Parknachfrage im unmittelbaren Umfeld der Werkstore festzustellen. Die „Fußwegeempfindlichkeit“ von Radfahrern ist gesamtstädtisch bei der Planung von nutzeroptimalen Fahrradabstellanlagen zu beachten.

Der Radverkehrsmarkt hat sich durch die Einführung von Elektrofahrrädern und Pedelecs verändert. Diese Entwicklung wird sich weiter fortsetzen. Durch die höheren Fahrgeschwindigkeiten steigen auch die Anforderungen an die Infrastruktur. Dieser Umstand ist bei künftigen Planungen einerseits in Hinblick auf z.B. die bauliche Linienführung und Fahrbahnbreite zu berücksichtigen, andererseits ergeben sich neue Sicherheitsfragen und -anforderungen bei gemeinsam genutzter Infrastruktur mit Fußgängern. Weiterhin ist die in der Stadt vorhandene Ladeinfrastruktur auf den Bedarf abzustimmen. Deren Bedeutung wird auch aufgrund des steigenden Pedelec-Anteils im Radwandertourismus in Zukunft steigen. Im Stadtgebiet werden derzeit schon E-Bike-Ladestationen angeboten und die Standorte erweitert.

Um die Sicherheit zu erhöhen, ist neben der Verbesserung unfallrelevanter Abschnitte auch die Öffentlichkeitsarbeit zu intensivieren. Die umgesetzte Kampagne zum Geisterradeln oder die Teilnahme an der Ingolstädter Radnacht sind hierzu als positives Beispiel zu benennen. Als sicherheitsrelevanter Aspekt ist das Miteinander von Fußgängern und Radfahrern auf schmalen Wegabschnitten (z.B. Bushaltestellen, Unterführungen) genannt worden. Hierzu sind Lösungsvorschläge zu erarbeiten, um die Situation im Radverkehr zu verbessern. Bei Schichtwechsel der Audi AG sind z.T. große Radverkehrsströme unterwegs, für die die Infrastruktur abschnittsweise nicht ausgelegt ist. Auch hier sind Überlegungen zur Verbesserung der Situation anzustellen.

Durch die Bestellung eines Fahrradbeauftragten wird sichergestellt, dass das Radverkehrsnetz konsequent weiterentwickelt wird und dafür nötige Investitionen in den Haushalt aufgenommen werden.



Abbildung 17
Ladestation für Pedelecs und Fahrradboxen am Hauptbahnhof

Unter den Rahmenbedingungen eines künftigen Verkehrswachstums kommt einer Förderung des Umweltverbundes eine zentrale Aufgabe zu. Das städtische Radwegenetz muss im Sinne eines gesamtheitlichen Konzeptes ertüchtigt werden, damit das Rad auf allen relevanten Relationen als schnelles, sicheres und bequemes Verkehrsmittel wahrgenommen wird. Die Planungen sind dabei insbesondere auf die sich dynamisch entwickelnden Anforderungen aus dem Markt für Elektrofahrräder und Pedelecs abzustimmen, da sich hier eine wichtige Chance zur Entwicklung des Radverkehrsanteils und zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs ergibt.

3.5 Fußverkehr

Das Zufußgehen ist stadtweit für kurze Wege das ideale Verkehrsmittel im Nahbereich. Attraktive, eigenständige, also nicht entlang von stark befahrenen Straßen verlaufende Fußwegeverbindungen fördern diese ursprüngliche, gesunde und umweltfreundliche Verhaltensweise.

Schwerpunkte des Fußgängerverkehrs sind die Altstadt, Stadtteilzentren und Nahversorgungsgebiete ebenso wie das Umfeld von Schulen und Kindertageseinrichtungen, kulturellen und freizeitbezogenen Einrichtungen. Auch die Bahnhöfe als verkehrliche Einrichtungen haben im Fußverkehr eine überdurchschnittliche Bedeutung.

Für Freizeitwege sind insbesondere die städtischen Grünanlagen, Naherholungsgebiete, Kleingartenanlagen und auch die Friedhöfe von Bedeutung.

Das Fußwegeangebot soll die Bedürfnisse von Passanten, Rollstuhlfahrern, Eltern mit Kinderwagen, Rad fahrender und spielender Kindern erfüllen. Hierzu sind je nach lokaler Situation geeignete Wegebreiten und Oberflächen erforderlich. Da Nutzungsart und -intensität örtlich sehr unterschiedlich sind, sind allgemeine Gestaltungsstandards wenig sinnvoll. Einzelne örtliche Schwachstellen wurden im Rahmen der Zustandsanalyse erfasst.

Im Fußgängerverkehr hat die Schulwegsicherheit der Kinder eine sehr hohe Priorität. Unfälle mit Schulkindern sind mit etwa zehn Ereignissen pro Jahr relativ selten. Da jedes Jahr neue Kinder eingeschult werden, dürfen die Anstrengungen nicht nachlassen, um das Sicherheitsniveau zu halten und zu steigern. Hierzu zählen Schulwegepläne, die jährlich aktualisiert werden.

Für die sichere Querung von Hauptstraßen stehen neben den Lichtsignalanlagen zur Knotenpunktsteuerung insgesamt viele weitere Lichtsignalanlagen für Fußgänger zur Verfügung. Fußgängerüberwege und Querungshilfen ergänzen dieses Angebot.

3.6 Schlussfolgerungen

Durch die Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen und deren Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen sind mittel- bis langfristig Maßnahmen notwendig, um das Verkehrssystem in seiner Ganzheit zu verbessern. Die zentralen Ziele sind insbesondere die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Gewerbestandorte im Norden und Südosten der Stadt zu verbessern sowie die Entlastung der negativ vom Verkehr betroffenen Stadtteile zu erreichen.

Durch eine konsequente Förderung des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) sollen dabei möglichst große Teile des vorhandenen und künftigen Verkehrsaufkommens auf umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsmittel verlagert werden. Auf diese Weise soll der geforderten nachhaltigen verkehrlichen Entwicklung Rechnung getragen und die Lebensqualität in der Stadt gesichert und erhöht werden. In einem integrierten Gesamtkonzept zur strategischen Entwicklung des Umweltverbundes liegt der Schlüssel zur Verbesserung der verkehrlichen Situation trotz steigender Einwohner- und Nachfragekennzahlen.

Jedoch sind Einpendler aus der Region und die regionale Wirtschaft auf eine gute Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr angewiesen, so dass eine lösungsorientierte, punktuelle Entwicklung des Straßenverkehrsnetzes als wichtiges Element der städtischen Mobilität zu fördern ist.

4 Umsetzungskonzept

Zur Orientierung von Verwaltung, politischen Entscheidungstragenden und weiteren Akteuren, in welchem Maße jede der vorgeschlagenen Maßnahmen zur strategischen Ausrichtung und zur Erfüllung der Leitbilder der künftigen verkehrlichen Entwicklung beitragen, wurden die Maßnahmen mehrstufig in einem Werkstattgespräch am 10.06.2016 mit den Mitgliedern des Stadtrats der Stadt Ingolstadt priorisiert.



Abbildung 18 Integrativer Ansatz des Verkehrsentwicklungsplans

Die wesentlichen Bausteine, welche jeweils in Maßnahmen erster und zweiter Priorität untergliedert wurden, sind:

- **Schlüsselmaßnahmen** definieren die zentralen Handlungsfelder,
- weitere, **kurzfristige Maßnahmen** schaffen Synergien,
- **mittel- und langfristige Maßnahmen** runden die Strategie ab.
- Weitere, vorgeschlagene Maßnahmen wurden verworfen.

Über die Einordnung des Maßnahmenkonzepts in die unterschiedlichen Bausteine wird eine Umsetzungsstrategie implementiert. Zeitlich gesehen wird als erstes die Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen erster Priorität, gefolgt von den Schlüsselmaßnahmen zweiter Priorität, empfohlen. Um eine zeitnahe Umsetzung zu erzielen, ist ein unmittelbarer Beginn der Planungen notwendig. Die kurzfristigen Maßnahmen ergänzen die Schlüsselmaßnahmen, auch hier stehen die Maßnahmen erster Priorität zeitlich vor denen zweiter Priorität. Die mittel- und langfristigen Maßnahmen sind für die zukünftige verkehrliche Entwicklung aus heutiger Sicht notwendig, der Beginn ihrer Planung und Umsetzung liegt jedoch weiter in der Zukunft, als die der Schlüssel- und kurzfristigen Maßnahmen.

Alle Maßnahmen haben in Abhängigkeit der Realisierbarkeit einen gewissen Planungsvorlauf. In jedem Fall bedarf die Umsetzung einer Maßnahme nicht zuletzt aus haushaltstechnischen Gründen einer Einzelentscheidung. Durch veränderte verkehrliche und städtische Entwicklungen können sich die Priorisierungen der einzelnen Maßnahmen verändern. Im Zuge der vertiefenden Untersuchungen können somit einzelne Maßnahmen nach neuen Erkenntnissen angepasst werden. Änderungen der Realisierungschancen, insbesondere sofern andere Planungsträger beteiligt sind, könnten zunächst nur Teilumsetzungen einzelner Maßnahmen ergeben.

Schlüsselmaßnahmen

1. Priorität



Ausbau eines Vorrangroutennetzes für den Radverkehr mit Verknüpfung in der Region



Bedarfsgerechte Entwicklung des Angebots im Öffentlichen Verkehr



Bahnhalte Ingolstadt Audi



Neugestaltung der Verkehrsbeziehungen Westliche Ringstraße

2. Priorität



Neues Image für den Radverkehr



Förderung der Fahrrad-E-Mobilität



Hochwertiges Fahrradparken



Mobilitätsservice und -beratung Ingolstadt



Weiterentwicklung des Tarifverbundes



Aufwertung der Nahversorgungsbereiche in weiterer Siedlungsentwicklung



Weiterentwicklung Fußgängerleitsystem



Ausbau BAB-Anschluss Ingolstadt Süd

Kurzfristige Maßnahmen

1. Priorität



Etablierung Ingolstadts als Wegmarke des Radtourismus



Unterstützung des Ausbaus des regionalen Schienenverkehrs



Verbesserung der Anschlusssicherung im Öffentlichen Verkehr



Weiterer Ausbau des dynamischen Informationssystems



Umsetzung Stadtpark Donau als innerstädtischer Naherholungsraum



„Shared Space“ als Gestaltungsansatz



Höhenfreie Kreuzung Münchener Straße/Ringstraße/Brückenkopf (O-W)

2. Priorität



Wirkungskontrolle Radverkehr



Stadt als Vorbild für nachhaltige Mobilität



Vernetzung der Akteure im Mobilitätsbereich



Umsetzung von Sicherheit und Barrierefreiheit im ÖPNV



Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad



Fußgängergerechte Stadtgestaltung



Schulwege optimieren und interaktiver Schulwegplan



Neugestaltung Fußgängerzone und Altstadtstraßen



Ingolstädter Leihradsystem



Mobilitätskarte Ingolstadt

Mittelfristige Maßnahmen**1. Priorität**

Unterstützung der Ertüchtigung Anschluss an B16 und Anschluss Gewerbegebiet Manchinger Straße/ Ochsenhütt



Umgehung Unsernherrn mit optimierter Anbindung Südostspange



Donauquerung östlich Gerolfing

2. Priorität

Carsharing Ingolstadt



Südumfahrung Audi-Werksgelände mit Anbindung Schneller Weg

Langfristige Maßnahmen**1. Priorität**

Ausbau IN19/ Anschlussstelle Lenting



Nordtangente Ingolstadt West

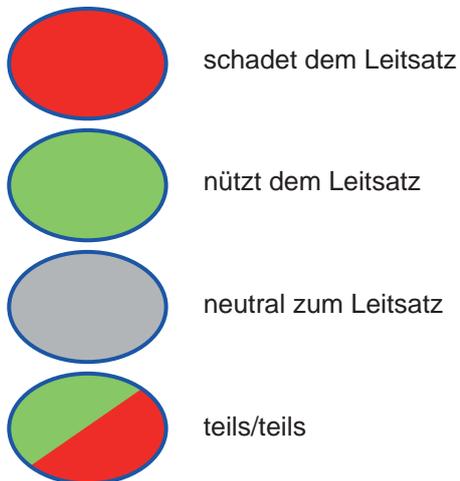
2. Priorität

Ausbau Westliche Ringstraße, 4. Fahrspur oder Bypass

5 Maßnahmen

Im Folgenden werden die in Kapitel 3 genannten und priorisierten Maßnahmen jeweils in kurzen Steckbriefen näher erläutert. Die Steckbriefe beinhalten diese Angaben:

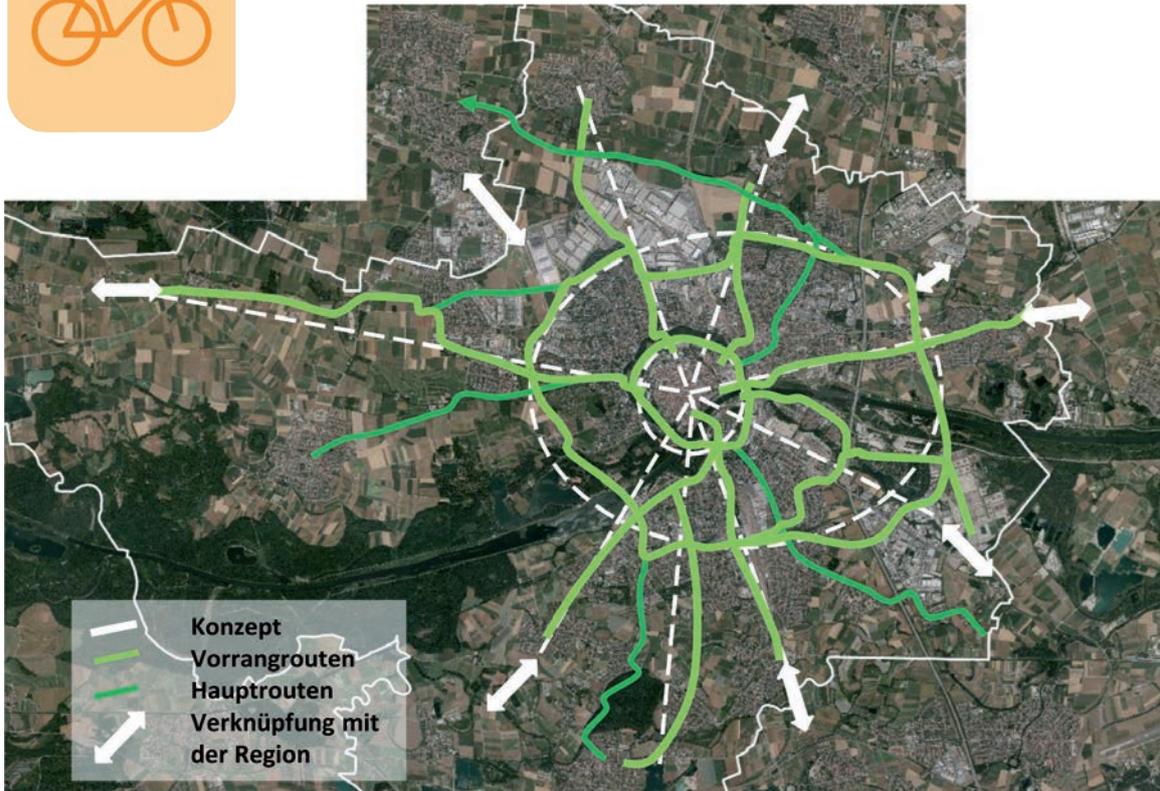
- Ziele der Maßnahme
- Kurze Beschreibung der Maßnahme
- Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren
 - o Bürgerwerkstätten
 - o Runder Tisch mit Vereinen, Verbänden und Institutionen
 - o Rückkopplung mit den zwölf Bezirksausschüssen der Stadt Ingolstadt
 - o Verwaltungsinterne Scopingtermine
- Bewertung der Maßnahme
 - o Realisierungschancen
 - o Abschätzende verkehrliche Wirkungen
 - o Abstimmungspartner
 - o Wirkungen auf die einzelnen Leitsätze und damit auf das gesamte verkehrliche Leitbild der Stadt Ingolstadt



- Fazit / Schlussfolgerungen

5.1 Schlüsselmaßnahmen

5.1.1 Ausbau eines Vorrangroutennetzes für den Radverkehr mit Verknüpfung in der Region



Darstellung INOVAPLAN GmbH • Kartenhintergrund Luftbild Stadt Ingolstadt



Ziele der Maßnahme

- Attraktive Direktverbindungen in Stadt und Region
- Regionales Gesamtkonzept zum Wegenetz
- Verknüpfung städtischer und regionaler Radrouten
- Bedürfnisse der Nutzergruppen berücksichtigen

Beschreibung der Maßnahme

Komfortables Wegenetz

- Breiter Ausbau
- Geradlinige Trassierung, gute Sichtbeziehungen, frei von Hindernissen
- Routenführung mit möglichst wenigen Knotenpunkten

- Umfassende Wegweisung
- Eigene Infrastruktur, überwiegende Trennung vom Fußgängerverkehr
- Qualitativ hochwertige Ausführung
- Winterdienst
- Beleuchtung

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- + systematisch angehen und umsetzen
- Durchfahrt Altstadt in Nord-Süd-Richtung nicht vorstellbar
- Vorrangroute in Degenhartstraße steht im Widerspruch zum AUDI-Werksverkehr

Stadtplanungsamt

Durchgängiger Radweg im 2. Grünring („Grüner Radlring“) für den Freizeitverkehr ist in Vorbereitung

Bewertung der Maßnahme

- Realisierungschancen** ++
- Wirkungen** ++
- Abstimmungsbedarf mit**
- Gemeinden und Landkreise
 - Straßenbaulastträger



Fazit / Schlussfolgerungen

- Zentrales Schlüsselprojekt im Radverkehr und für den gesamten städtischen Verkehr
- Details und Umsetzungskonzept werden im Mobilitätskonzept für den Radverkehr der Stadt Ingolstadt erläutert.

- > vorrangig verfolgen
- > Schlüsselmaßnahme

5.1.2 Bedarfsgerechte Entwicklung des Angebots im Öffentlichen Verkehr



Ziele der Maßnahme

- Erschließung neuer Quartiere
- Taktverdichtung, zusätzliche Fahrten
- Verknüpfungen und Umsteigepunkte

Beschreibung der Maßnahme

Bedarfsgerechte Anpassung des Busangebots

- Bevölkerungswachstum
- Arbeitsplatzentwicklung (z.B. IN-Campus)

Beschleunigung des ÖPNV

- Busspuren in staukritischen Abschnitten
- Bevorzugung an Signalanlagen

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- + Anbindung des Südostens an den Hauptbahnhof
- Taktverdichtung kritisch unter Nutzen-Kosten-Aspekt
- > gezielte Taktverdichtung an P&R-Standorten zu Hauptverkehrszeiten
- > mehr Nachtbuslinien + mehr Werbung dafür

- > Halt des Airport Express auch am Hauptbahnhof
- > Erhöhung der Förderung und Haushaltsmittel proportional zur Angebotsverbesserung

Scoping

Erschließung neuer Quartiere zeitnah umsetzen, im Idealfall vor deren Besiedelung

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

+

Wirkungen

++

Abstimmungsbedarf mit

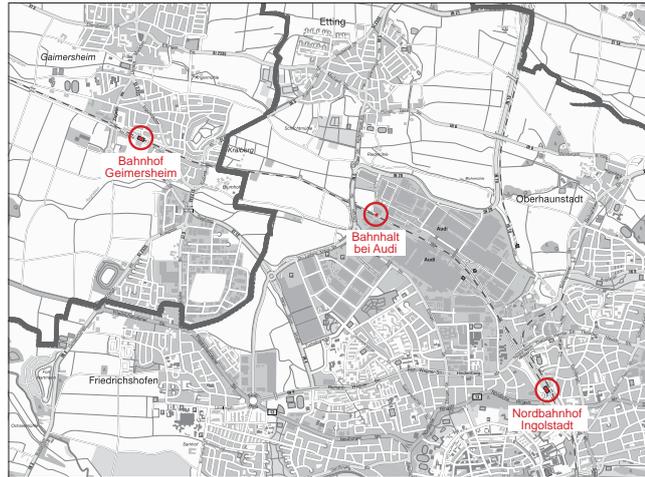
- INVG
- Straßenbaulastträger



Fazit / Schlussfolgerungen

- Wird bereits heute planerisch berücksichtigt und im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten umgesetzt
- Bei Erschließung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten von Anfang an die ÖV-Alternative anbieten
- Konkrete Maßnahmenvorschläge:
 - Anbindung des Südostens an den Hauptbahnhof
 - Halt des Airport Express am Hauptbahnhof
- > Schlüsselmaßnahme
- > Kontinuierliche Überprüfung des ÖV Angebots
- > Regelmäßige Gutachten zur Netzentwicklung und -optimierung

5.1.3 Bahnhalt Ingolstadt Audi



Darstellung Stadtplan Stadt Ingolstadt

Ziele der Maßnahme

- Direkter Werkszugang und öffentlicher Zugang
- Halt der Regionalzüge Eichstätt-Ingolstadt (Stufe 1)

Beschreibung der Maßnahme

- Fachgutachten zur Untersuchung eines Gesamtkonzepts für die städtischen und regionalen ÖPNV-Liniennetze, in Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Bahnhalts Audi
- Begleitendes Gesamtkonzept P+R
- Fahrgastschätzung 3.000 Fahrgäste pro Tag
- Realisierbarkeit durch Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH festgestellt

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- + Anbindung des Haltepunktes AUDI von allen Richtungen sinnvoll

Scoping

- Bahnhalt AUDI soll 2019 fertig gestellt werden
- Buslinie Eichstätt-Ingolstadt Konkurrenz zur Bahntrasse

Bewertung der Maßnahme

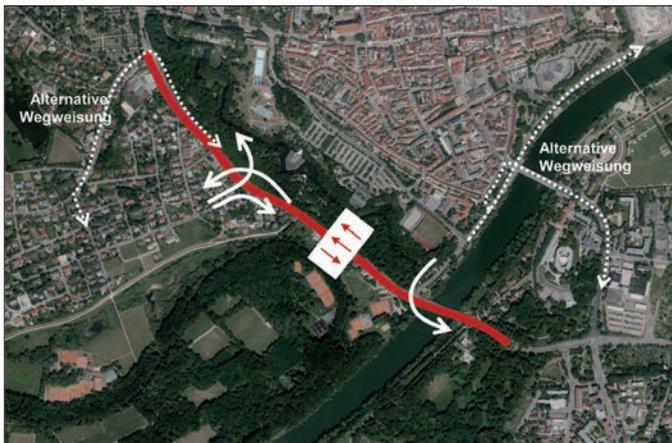
- Realisierungschancen** ++
- Wirkungen** +
- Abstimmungsbedarf mit**
- Aufgabenträger Nahverkehr (Freistaat Bayern/BEG)
 - Audi AG
 - Eisenbahnverkehrsunternehmen
 - INVG



Fazit / Schlussfolgerungen

- wichtiger Baustein des Gesamtkonzeptes
- > Fachgutachten zum ÖPNV-Netz nach Inbetriebnahme vorsehen
- > P+R Konzept in Stadt und Region erstellen
- > Fahrtenangebot auf der Strecke Ingolstadt-Eichstätt verbessern (mit Halt am AUDI-Werk)
- > Schlüsselmaßnahme

5.1.4 Neugestaltung der Verkehrsbeziehungen Westliche Ringstraße



Darstellung INOVAPLAN GmbH • Kartenhintergrund Luftbild Stadt Ingolstadt



Ziele der Maßnahme

- Steigerung der Leistungsfähigkeit der Westlichen Ringstraße
- Harmonisierung des Straßenabschnittes mit angrenzenden Knotenpunkten
- unterbrechungsfreier Verkehrsfluss zwischen Brodmühlweg und Glacisbrücke

Beschreibung der Maßnahme

- kein Linkseinbiegen aus Probielweg und Schloßblände auf Westliche Ringstraße
- kein Linksabbiegen von Westliche Ringstraße in Probielweg
- prüfen, ob Rechtseinbiegen aus Probielweg auf Westliche Ringstraße

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- + Verbesserung des Verkehrsflusses
- + Abbiegebeziehungen Ringstraße/ Probielweg sind heute problematisch und werden neu geordnet
- > temporäre Fahrstreifenfreigabe auf der Westlichen Ringstraße verbessert den Verkehrsfluss am Knoten
- > darf nicht zu Mehrverkehr in umliegenden Anliegerstraßen führen

- > flankierende Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren in Parallelstraßen
- > ggf. weitere kleinräumige Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsflusses nach Neugestaltung

Scoping

Prüfauftrag: Welche Zufahrten sind im Planfeststellungsverfahren zugesichert?

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

++

Wirkungen

+

Abstimmungsbedarf mit

- Anliegern



Fazit / Schlussfolgerungen

- Kapazitätssteigerung Ringstraße wirkt sich positiv auf den Verkehrsablauf aus
- > kurzfristig und kostengünstig umsetzbar, Testbetrieb temporär einrichten, Wirkungen im Feldversuch messen
- > Schlüsselmaßnahme

5.1.5 Neues Image für den Radverkehr



Ziele der Maßnahme

- Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Unterstützung der besseren Einhaltung von Verkehrsregeln

Beschreibung der Maßnahme

Sicherheit

- Sicherheitstage
- Sicheres Verhalten für Zielgruppen (Schüler, Rentner)
- Sicherheitsschulung für Pedelec-Käufer
- Kontrollen zu unerlaubtem Halten und Parken auf Radwegen
- Kontrollen zu verkehrsgerechtem Verhalten der Radfahrenden

Marketing

- Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Information
- Aktionen koordinieren und gemeinsam durchführen
- Öffentlichkeitsarbeit zu allen Aktionen
- Marketing zu Pedelec und Lastenrädern
- fixes jährliches Budget für Marketing und Radförderung

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- + Förderung Radverkehr bedeutet, dass Radfahren sicher und komfortabel ist und glücklich macht
- + Bedeutet Qualifizierung des Bestandsnetzes
- + Verkehrssicherheit durch Rücksichtnahme verbessern

- + Miteinander im Straßenverkehr
- + Radverkehr auf die Straße holen, um die Wahrnehmung und Verkehrssicherheit der Radfahrer zu erhöhen
- „Geisterradeln“ wird als negatives Marketing gesehen

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen
Wirkungen
Abstimmungsbedarf mit

- INVG
- Polizei
- Verbände (z.B. ADFC)
- Verkehrswacht

+ +
+



Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtige Daueraufgabe zur Förderung des Radverkehrs
- Zielgruppenspezifische Ansätze verfolgen
- > Kontinuierliche, jährliche Bereitstellung von Finanzmitteln
- > Personalressourcen schaffen
- > hohe Signalwirkung
- > Schlüsselmaßnahme

5.1.6 Förderung der Fahrrad-E-Mobilität



Ziele der Maßnahme

- Förderung der Fahrradnutzung auf längeren Strecken
- Umweltfreundlicher (Waren-) Transport mit Lastenpedelecs im Stadtgebiet

Beschreibung der Maßnahme

- Pedelecs + Lastenräder für alle Schulen, Kindertagesstätten und Verwaltung
- Schulungsangebot für Pedelec-Käufer (ggf. mit Polizei, örtlichem Handel und Vereinen)
- kombinierte Service- und Ladestationen
- Fahrradabstellplätze
- Pedelec-Stellplätze mit „Steckdose“
- Aufpump-/Reparaturmöglichkeit

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung
keine Anmerkungen

Scoping
Abstimmung mit den Stadtwerken

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen ++
Wirkungen ++
Abstimmungsbedarf mit
• Stadtwerke
• Betriebe/Unternehmen



Fazit / Schlussfolgerungen

- wichtig für den Radtourismus in der Stadt und der Region
- > Erstellung eines Konzeptes für Zielgruppen, Standorte, Ladestationen
- > Einbindung der IHK und HWK zur Berücksichtigung der Bedürfnisse der Wirtschaft (z.B. Lastenpedelecs)
- > Schlüsselmaßnahme

5.1.7 Hochwertiges Fahrradparken



Ziele der Maßnahme

- Genügend qualitativ hochwertige Fahrradparkierungsmöglichkeiten an allen relevanten Zielen

Beschreibung der Maßnahme

An allen relevanten Zielen:

- Zuhause
- Arbeitsplatz
- Schulen
- Bahnhöfe
- Freizeiteinrichtungen
- In der Innenstadt

qualitativ hochwertig:

- diebstahlsicher
 - Fahrradbügel/ -boxen
 - Fahrradparkhaus
- ##### Nach Möglichkeit:
- ebenerdig erreichbar
 - beleuchtet
 - überdacht
 - Lademöglichkeit für Pedelecs
 - Service: Schließfächer, Luftpumpen

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- + Stellplatznachweis für Fahrräder bei Mehrfamilienhäusern
- + Fahrradboxen sollten Stauraum für Gepäck haben
- + zentralen Abstellplatz in der Altstadt vorsehen
- + an städtischen Dienststellen und öffentlichen Einrichtungen

- + sichere Abstellmöglichkeit in der Altstadt (Elektrofahrräder)
- + überdachte Abstellplätze Hallenbad Südwest

Scoping

Leuchtturmprojekt Fahrradparkhaus Altstadt

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

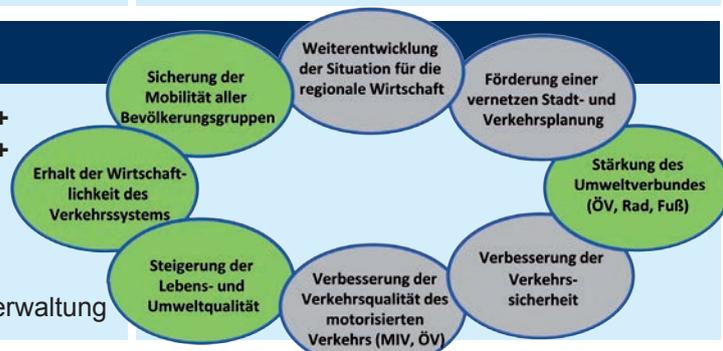
++

Wirkungen

++

Abstimmungsbedarf mit

- Betriebe und Unternehmen
- Handel
- Wohnungswirtschaft
- Öffentliche Einrichtungen und Verwaltung



Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtige Ergänzung zur gesamthaften Attraktivitätssteigerung im Radverkehr
- > Schlüsselmaßnahme
- > stetiger Ausbau der vorhandenen Infrastruktur
- > Fahrradparkhaus in der Altstadt prüfen

5.1.8 Mobilitätsservice und -beratung



Ziele der Maßnahme

- Informationsangebot zu allen Aspekten der Mobilität

Beschreibung der Maßnahme

Leistungsspektrum
(z.T. dezentral vorhanden)

- Neubürgerinformationen, ÖV-Testkarten
- Lokales Leihradsystem, Vermietung Fahrradboxen
- Beratung Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Institutionen, Bürger
- Kundenpflege, Mängel- und Beschwerdemanagement
- Verknüpfung mit der Touristinformation

- Informationen zum Parkplatzangebot (Pkw) und P+R

Aufbau von Mobilitätsstationen zur Vernetzung des Umweltverbundes

- Netz an Mobilitätsstationen im Stadtgebiet mit
 - ÖV-Anbindung (Bus/ Bahn)
 - Leihrad-Angebot
 - CarSharing-Station

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- + Komplettes Beratungs- und Informationsangebot in allen Lebenslagen persönlich vor Ort und über App oder ähnliches
- + Mitfahrgelegenheiten anbieten
- + Parkraummanagement an den Umstiegstellen von PKW zu anderen Verkehrsmitteln einrichten

Scoping

Neubürgertestkarte ist schon eingeführt

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen
Wirkungen

Abstimmungsbedarf mit

- DB Vertrieb
- Taxi-Zentrale Ingolstadt
- INVG
- Unternehmen mit Mobilitätsbezug
- Bestehende Kundencenter



Fazit / Schlussfolgerungen

- Stärkung des Umweltverbundes
- Verbesserung der vernetzten Mobilität
- > Umlandgemeinden einbinden
- > Umsetzung: mittelfristiger Zeithorizont
- > Schlüsselmaßnahme

5.1.9 Weiterentwicklung des Tarifverbundes

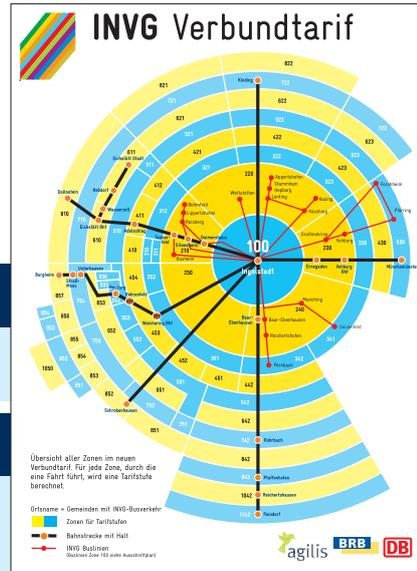


Ziele der Maßnahme

- Attraktiver Nahverkehr in der Region „aus einem Guss“

Beschreibung der Maßnahme

- Tarifliche Einbindung aller regionalen und örtlichen Nahverkehrsangebote in der gesamten Region
- Abstimmung der Fahrpläne des regionalen Busverkehrs



Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- + Vervollständigung des Tarifverbundes
- + Wochenendticket für den kompletten kommunalen Nahverkehr
- + Einzeltarif ist abschreckend teuer
- + Nutzung und Erwerb von Einzeltickets einfach gestalten
- + mehr Vorverkaufsstellen, fehlende Automaten
- + Jahrestarifkarte für alle – ÖPNV Flatrate

- + Sozialticket einführen
- + Zielgruppenspezifische Tarifangebote einführen z.B.: für Schüler ab 14 Jahren
- + Informationen auch über Ingolstadt hinaus vermitteln

Scoping

keine Anmerkungen

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

+

Wirkungen

+

Abstimmungsbedarf mit

- Aufgabenträger Nahverkehr (INVG, Landkreise, Gemeinden)
- Regionalen Busunternehmen
- Bayerische Eisenbahngesellschaft
- Eisenbahnverkehrsunternehmen



Fazit / Schlussfolgerungen

- Gewinnung weiterer Nutzergruppen durch Angebotsanpassungen
- Regionale Stärkung des ÖPNV

- > Maßnahme sollte vorrangig verfolgt werden
- > Schlüsselmaßnahme

5.1.10 Aufwertung der Nahversorgungsbereiche in weiterer Siedlungsentwicklung



Ziele der Maßnahme

- Aufwertung der Nahversorgungsbereiche und Förderung der Nahmobilität

Beschreibung der Maßnahme

- Aufwertung Nahversorgungsbereiche und Förderung der Nahmobilität
- Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar
- Verbesserung der städtebaulichen und gestalterischen Gesamtsituation
- Barrierefreier Zugang zu den Angeboten
- Verbesserungen durch Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum

- Bessere Vernetzung der Versorgungsbereiche, die oft an verkehrsreichen Straßen liegen (Querungshilfen, sichere Parkierung für Fahrräder, Platzbildung, Begrünung o.ä.)

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

keine Anmerkungen

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

++

Wirkungen

+

Abstimmungsbedarf mit

- Handel
- Bevölkerung
- Lokale Einrichtungen
- INVG
- Interessensverbände



Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtig für die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen an der städtischen Mobilität
- Umgang mit den Folgen des demographischen Wandels
- > Schlüsselmaßnahme
- > Aufwertung Nahversorgung als stadtplanerisches Ziel verankern und sukzessiv im Stadtraum umsetzen
- > Wechselwirkungen zum Projekt „Fußgänger-gerechte Stadtgestaltung“

5.1.11 Weiterentwicklung Fußgängerleitsystem



Ziele der Maßnahme

- Städtisches Leitsystem zur verbesserten Orientierung

Beschreibung der Maßnahme

- Einheitliche Wegweisung durch Infotafeln
- Stadtweite Orientierung zu wichtigen Zielen
- Stadtweites, webbasiertes Routingsystem für Fußgänger
- Empfehlung zu sicheren/ schnellen/ schönen Wegen
- In Zusammenarbeit mit INVG und Tourismusförderung

Zielgruppe

- Bewohner
- Geschäftsreisende
- Touristen
- Besucher

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung
keine Anmerkungen

Stadtplanungsamt

Infotafeln in der Altstadt mit QR-Codes sind umgesetzt

Wegeleitsystem ist im Piusviertel im Rahmen der sozialen Stadt in Vorbereitung

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen ++

Wirkungen +

Abstimmungsbedarf mit

- Bevölkerung
- Tourismusförderung
- Handel und Wirtschaft
- INVG
- Interessensverbände

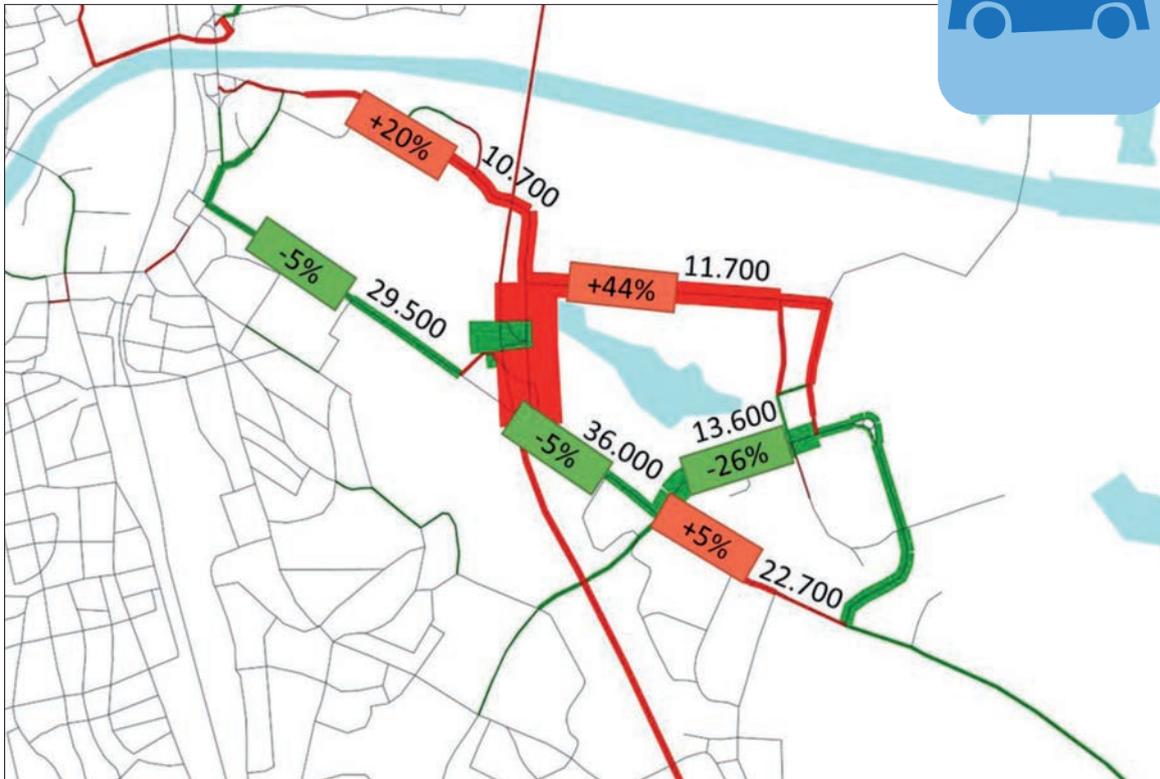


Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtiger Baustein für Tourismus, Einkaufsverkehr, Besucher, Fremdenverkehr und Geschäftsreisende

- > Zeitnahe Umsetzung
- > Schlüsselmaßnahme

5.1.12 Ausbau BAB-Anschluss Ingolstadt Süd



Vorentwurfsplanung 2013



Darstellung INOVAPLAN GmbH • Kartenhintergrund Luftbild Stadt Ingolstadt



Ziele der Maßnahme

- Verkehrliche Erschließung des Areals IN-Campus

Beschreibung der Maßnahme

- Anschluss der Straße „Am Auwaldsee“ über einen Kreisverkehr an BAB-Anschluss Ingolstadt Süd

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- Beeinträchtigung Naherholungsgebiet und Campingplatz „Auwaldsee“
- Querung eines Altdonauarmes
- Gefahr von Schleichverkehr über Peisserstraße
- Belastung eines unbelasteten Gebietes

Prüfen weiterer Erschließungsoptionen von IN-Campus:

- > 1. kreuzungsfrei Peisserstraße-Mailingerspitz
- > 2. im Norden über Hochwasserdamm
- > 3. im Nordosten über die Donau
- > 4. Zufahrt von Süden am Stadion vorbei
- > Zufahrt zum Auwaldsee sicherstellen evtl. Tunnel

Runder Tisch

Option prüfen:

- Güterverkehr von Norden über die Donau an IN-Campus anbinden
- Westseitiger Ausbau AB Abfahrt Süd (Flächenvorhaltung)
- Durchbindung zum Gewerbegebiet Ochenschütt und ergänzender Knoten an die St2335

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

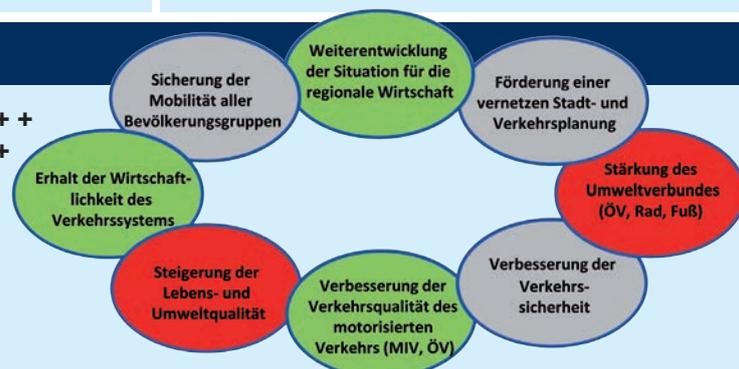
++

Wirkungen

+

Abstimmungsbedarf mit

- Autobahndirektion Südbayern

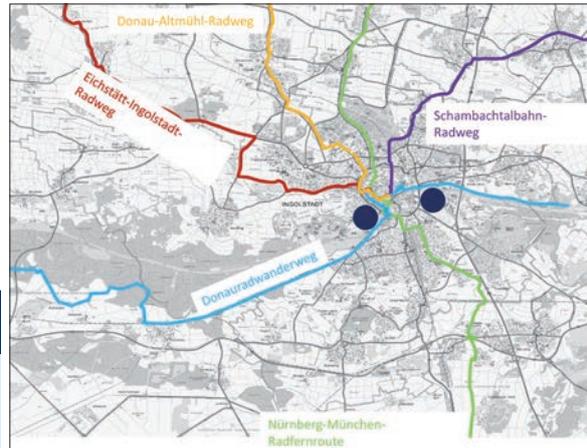


Fazit / Schlussfolgerungen

- positive verkehrliche Wirkungen
- Ausbau ist notwendig bei Erschließung IN-Campus
- > Westseitiger Ausbau Autobahnanschluss langfristig sichern (Flächennutzungsplan)
- > Maßnahme weiterverfolgen
- > Schlüsselmaßnahme

5.2 Kurzfristige Maßnahmen

5.2.1 Etablierung Ingolstadts als Wegmarke des Radtourismus



Darstellung INOVAPLAN GmbH • Stadtplan Stadt Ingolstadt

Ziele der Maßnahme

- Östlich / westlich oder zentral an der Donau in Ingolstadt ein hochwertiger Rastplatz für Radfahrer und Wanderer

Beschreibung der Maßnahme

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Servicestation <ul style="list-style-type: none"> • Werkzeug, Pumpen • Kontakt Fahrradhändler • Infrastruktur <ul style="list-style-type: none"> • Bänke, Wetterschutz • Grillplatz • Kiosk/ Bewirtung • Toiletten | <ul style="list-style-type: none"> • Informationen <ul style="list-style-type: none"> • Stadt-/ Hotelinfo • Touristeninformation • Wegweisung • Veranstaltungsinformation |
|---|---|

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Keine Anmerkungen

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen
Wirkungen
Abstimmungsbedarf mit

- Tourismusförderung
- Verbände (z.B. ADFC)



Fazit / Schlussfolgerungen

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Element zur Förderung des (Rad-) Tourismus in der Stadt und der Region • Details werden im Mobilitätskonzept für den Radverkehr der Stadt Ingolstadt erläutert. | <ul style="list-style-type: none"> > Regionale Abstimmung erforderlich > Standortalternativen |
|--|---|

5.2.2 Unterstützung des Ausbaus des regionalen Schienenverkehrs



Darstellung INOVAPLAN GmbH • OpenStreetMap Karte

Ziele der Maßnahme

- Attraktive Verknüpfung der Region und des Regionalzentrums Ingolstadt mit dem ÖPNV

Beschreibung der Maßnahme

- Studie zu regionalem Stadtbahnssystem auf vorhandenen Gleisen
- Gesamtkonzept P+R und B+R (Bahn und Bus) für die Region

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung:

- Haltepunkt im Innenstadtbereich
- Schwerpunktsetzung auf den Ausbau des schienengebundenen Verkehrs ist zu gering
- > Regio-Stadtbahn unter dem Aspekt von neuen Trassen auch im Straßenraum überprüfen

Scoping:

- Schienenanbindung IN - EADS bedeutet Gleisneubau
- Schienenanbindung IN-Campus und Fußballstadion prüfen
- Manching über heutigen Bahnhof anbinden/erschließen

Runder Tisch:
Ausbau des Schienennetzes richtiger Ansatz zur Förderung der Vernetzung mit der Region

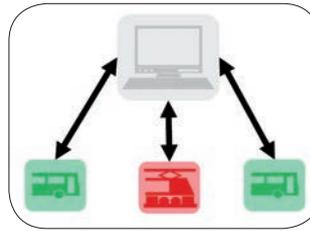
Bewertung der Maßnahme

<p>Realisierungschancen +</p> <p>Wirkungen +</p> <p>Abstimmungsbedarf mit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bayerische Eisenbahngesellschaft • Eisenbahnverkehrsunternehmen • INVG 	
---	--

Fazit / Schlussfolgerungen

- langfristiger Baustein des Gesamtkonzeptes
- Zielhorizont der Umsetzung weit nach 2025
- > Vorhandene Strecken und Infrastruktur umfassend sichern
- > Studie beauftragen

5.2.3 Verbesserung der Anschlusssicherung im Öffentlichen Verkehr



Ziele der Maßnahme

- Herstellung und Sicherstellung von Anschlüssen im ganzen Tarifgebiet (ITCS-basiert)

Beschreibung der Maßnahme

- Anschlusssicherung von Bus zu Bus- Verbindungen
- Anschlusssicherung von Bus zu Zug- Verbindungen

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- Anschlusssicherung funktioniert am Wochenende nicht
- Anschlusssicherung zwischen Linie 10 und 11 nicht gegeben
- > Fahrplan INVG auf DB Fahrplan ausrichten
- > Busanschluss am Hauptbahnhof im Halbstunden-Takt
- > ZOB an Hauptbahnhof verlegen

Scoping

- Anschlusssicherung wird seit Herbst 2015 umgesetzt
- Anschlusssicherung bezieht sich auch auf überregionale Buslinien

Runder Tisch:

ausreichendes Angebot an Park & Ride Plätzen

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen ++

Wirkungen +

Abstimmungsbedarf mit

- Aufgabenträger Nahverkehr (INVG und Landkreise)
- Regionale Busunternehmen
- Eisenbahnverkehrsunternehmen



Fazit / Schlussfolgerungen

- Umsetzung wird begonnen
- Nachfragesteigerung im ÖV zu erwarten
- > Maßnahme sollte vorrangig verfolgt werden

5.2.4 Weiterer Ausbau des dynamischen Informationssystems



Ziele der Maßnahme

- Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Beschreibung der Maßnahme

- Informationen an Haltestellen
- Informationen online
- Informationen für mobile Endgeräte (INVG App)

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- + Aufwertung Bushaltestelle Hauptbahnhof
- + Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen ++
Wirkungen +

Abstimmungsbedarf mit

- Aufgabenträger Nahverkehr (INVG und Landkreise)
- Regionale Busunternehmen
- Eisenbahnverkehrsunternehmen

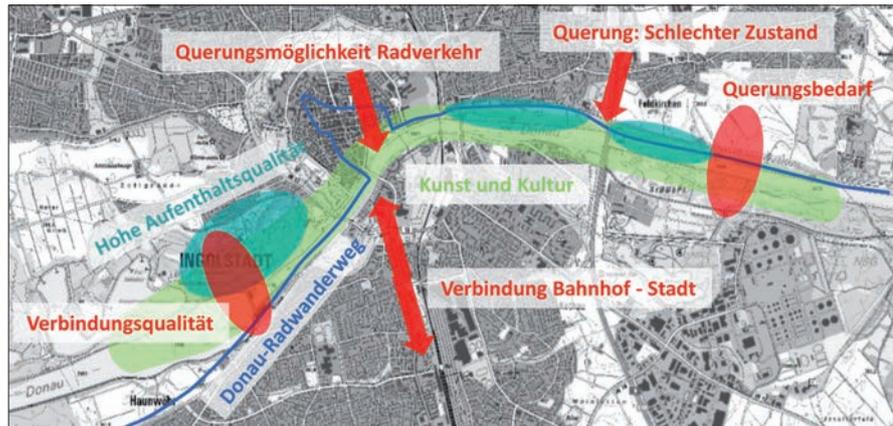


Fazit / Schlussfolgerungen

- an Haltestellen
- Internet/mobile Endgeräte (INVG App)

> Maßnahme sollte vorrangig verfolgt werden

5.2.5 Umsetzung Stadtpark Donau als innerstädtischer Naherholungsraum



Darstellung INOVAPLAN GmbH • Stadtplan Stadt Ingolstadt

Ziele der Maßnahme

- Identität der Stadt an der Donau stärken
- Von der Staustufe im Westen zum IN-Campus-Gelände im Osten
- Naherholungsraum schaffen

Beschreibung der Maßnahme

- Integration Teilkonzept Schloßlände
- Donauquerungen Fuß, Rad und ÖV schaffen
- Wegeangebot entlang der Donau stärken
- Radtourismus fördern
- Kunst und Kultur integrieren

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- + Öffnung der Stadt zur Donau, Flanierraum Donau
- + Schloßlände trennt Donau von der Innenstadt
- > Reduzierung der Fahrbahnbreite in der Schloßlände von vier auf zwei Spuren, Fußweg anlegen

- > Umfeld der Tiefgaragenzufahrt Kongresshotel aufwerten
- > Planungsvorschläge zur Einbeziehung der Donau erarbeiten

Stadtplanungsamt:

Donauquerungen Fuß, Rad und ÖV schaffen (> Donauloop)

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

++
+

Wirkungen

Abstimmungsbedarf mit

- Handel
- Bevölkerung
- Einrichtungen
- INVG
- Interessensverbände



Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtiger Baustein für Einwohner und Tourismus
- Stärkung des Fußverkehrs
- > Städtebaulicher Ansatz erforderlich
- > kurzfristige Umsetzung
- > Synergien zum Projekt „Ingolstadt als Wegmarke des Radtourismus“

5.2.6 „Shared Space“ als Gestaltungsansatz



Ziele der Maßnahme

- Gestaltung herausgehobener Stadtplätze und Straßenzüge nach dem Ansatz des „Shared Space“

Beschreibung der Maßnahme

Gestaltung herausgehobener Stadtplätze und Straßenzüge nach dem Ansatz des „Shared Space“

- Aufwertung Stadtraum
- Verbesserung der Situation für Fußgänger
- Reduktion der negativen Wirkungen des Pkw-Verkehrs
- individuelle Lösungen, Beteiligung der Nutzergruppen

Beispielsweise in der Altstadt umgesetzt:

- Rathausplatz
- Theresienstraße

Beispielsweise bei Stadtteilplätze umgesetzt:

- Gerolfing
- Rothenturm
- Liebigplatz
- Unsernherrn
- Mailing

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- + Altstadt als Shared Space entwickeln
- + vom Fußgänger betrachten, nicht autogerecht
- + Reduzierung der Fahrbahnbreite zugunsten der Fußgänger (Harderstraße)

- > Optimierung der Quartierserschließung Theresienstraße
- > Anwohnerparken in der Theresienstraße einführen
- > Proviantstraße zwischen Volksfestplatz und Innenstadt unter Shared Space Gesichtspunkten umgestalten

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen ++
Wirkungen 0/+
Abstimmungsbedarf mit

- Handel
- Bevölkerung
- Einrichtungen
- INVG
- Interessensverbände



Fazit / Schlussfolgerungen

- Punktuelle Stärkung des Fußverkehrs
- Aufwertung der Altstadt

5.2.7 Höhenfreie Kreuzung Münchener Straße/Ringstraße/Brückenkopf (O-W)



Darstellung INOVAPLAN GmbH • Luftbild Stadt Ingolstadt



Ziele der Maßnahme

- Steigerung der Leistungsfähigkeit und Entlastung des Knotens Münchener Straße/Ringstraße/ Brückenkopf

Beschreibung der Maßnahme

- Bypass in Ost-West-Richtung für den MIV von der Unterführung Luitpoldpark bis Höhe Bahnachse
- Oberirdische Anbindung der Haunwöhrer Straße
- Tieflage in 2. Ebene, da der Radweg bereits in Tieflage geführt wird

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

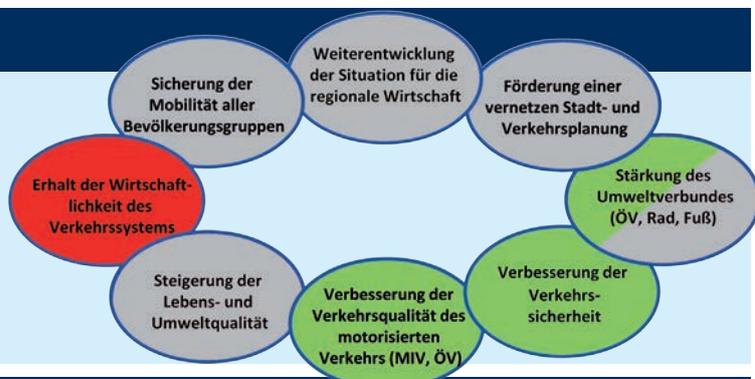
Bürgerbeteiligung

- + O-W-Bypass schafft Entlastung Schillerstraße/Westl. Ringstraße/ Haunwöhrer Straße
- > Untertunnelung bis Manchinger Straße fortführen, Entfall von fünf Ampeln
- + Die Situation des Radverkehrs wird nicht verschlechtert.

- Kosten-Nutzen-Faktor wird kritisch gesehen
- Sorge, dass Verkehr induziert wird
- Investitionen stattdessen in den Umweltverbund

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen 0
Wirkungen 0/+



Fazit / Schlussfolgerungen

- Stark positive verkehrliche Wirkungen im MIV
- zusätzliche positive Wirkungen auf Leistungsfähigkeit am Knoten Haunwöhrer Straße/Südl. Ringstraße
- > Maßnahme sollte für das Gesamtkonzept weiter verfolgt werden
- > Machbarkeitsuntersuchung und Planungsbeginn bis 2020

5.2.8 Wirkungskontrolle Radverkehr



Ziele der Maßnahme

- Prüfen der Wirksamkeit von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung
- Nachfragewachstum „belegbar“ machen

Beschreibung der Maßnahme

- Dauerzählstellen an wichtigen Querschnitten (Ergebnis für Öffentlichkeit zugänglich!)
- Fahrradbarometer
- jährliche Radverkehrszählungen

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Keine Anmerkungen

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen ++
Wirkungen 0/+
 (Planung, Presse und Image)



Fazit / Schlussfolgerungen

- wichtig für Öffentlichkeitsarbeit, Verwaltung und Politik
- hohe Signalwirkung
- > Kontinuierliche Erhebung von Daten für die Planung
- > Wirkungskontrolle zu den Maßnahmen im Radverkehr

5.2.9 Stadt als Vorbild für nachhaltige Mobilität



Ziele der Maßnahme

- Städtische Einrichtungen als Vorbild für nachhaltige Mobilität

Beschreibung der Maßnahme

Personen des öffentlichen Lebens nutzen offensiv nachhaltige Verkehrsmittel

- Bürgermeister und Stadträte
- Leitende Verwaltungskräfte

Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder für

- Öffentliche Einrichtungen
- Behörden
- Schulen und Bildungseinrichtungen
- Kindergärten und Kitas

Ausbau der umweltfreundlichen städtischen Fahrzeugflotte

- Hybridantriebe
- Elektrofahrzeuge
- Erdgas-PKWs
- Weitere innovative Antriebe

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung

- Vorbilder müssen glaubhaft sein – sonst eher abschreckend
- > Vorbildfunktion konkretisieren
- > Vorbild durch Werbung sichtbar machen
- > „Fahrrad-Werkstatt“ vom Bürgerbüro aus dem Konradviertel auf andere Stadtteile übertragen

Scoping

Antriebsart einer umweltfreundlichen Busflotte
1. Hybrid, 2. E-Auto, 3. weitere innovative Antriebe

Audi ist führend beim Erdgas Antrieb für Pkw

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

++

Wirkungen

++

Abstimmungsbedarf mit

- Städtisches Fuhrparkmanagement
- Bürgermeister und Stadträte
- Verwaltung

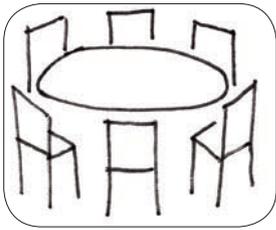


Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtiges Projekt zum Gesamtkonzept
- Vorbildwirkung ist ein Baustein für die Wahrnehmung des Umweltverbundes in der Bürgerschaft

- > Kontinuierlich und konsequent in medialen Auftritten verankern

5.2.10 Vernetzung der Akteure im Mobilitätsbereich



Ziele der Maßnahme

- Runder Tisch „Mobilität für Stadt und Region“ mit Einbindung aller Akteure

Beschreibung der Maßnahme

- Ämter aus Stadt und Region: Tiefbau, Stadtplanung, Verkehrsmanagement, Umwelt, ...
- Verkehrsbeauftragte
- Verkehrsausschuss

- INVG
- Polizei und Verkehrssicherheitswacht
- Verbände
- Wirtschaft und Unternehmen

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung:

- + Vorausschauende und integrierte Planung anschieben und absichern
- + Überregionale Betrachtung des Verkehrs, sowie integrierter und verkehrsmittelübergreifender Ansatz sind von hoher Bedeutung.

- > Regionalverbund optimieren
- > Workshops der umliegenden Landkreise zur verkehrlichen Weiterentwicklung initiierten überregionale Zusammenarbeit. Eine weitere enge Abstimmung wird darauf aufbauend forciert.

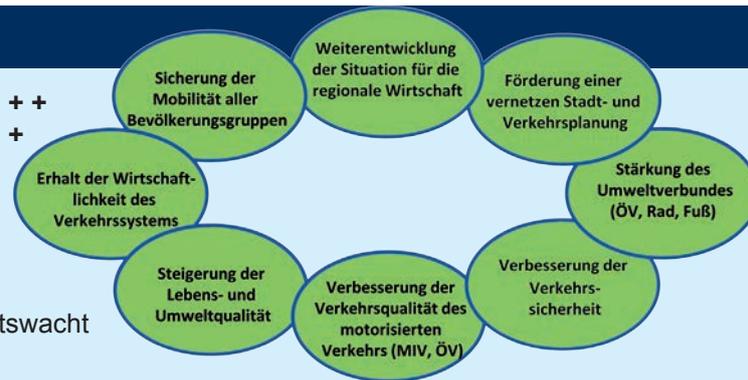
Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen Wirkungen

++
+

Abstimmungsbedarf mit

- Ämter aus Stadt und Region
- Verkehrsbeauftragte
- Verkehrsausschuss
- INVG
- Polizei und Verkehrssicherheitswacht
- Verbände
- Wirtschaft und Unternehmen



Fazit / Schlussfolgerungen

- Regionale Abstimmung stärken
- Gemeinsame Lösungen erarbeiten

- > Wichtiges Projekt im Gesamtkonzept
- > Regelmäßiger Austausch im Rahmen „Runder Tische“
- > Gemeinsame Konzepte für die Region erstellen und abstimmen

5.2.11 Umsetzung von Sicherheit und Barrierefreiheit im ÖPNV



Ziele der Maßnahme

- Sicherer und barrierefreier Zugang zu den Verkehrsmitteln des ÖPNVs für alle Bevölkerungsgruppen

Beschreibung der Maßnahme

Konsequente planerische Umsetzung von Aspekten der Sicherheit, Barrierefreiheit und des Komforts im ÖPNV:

- Zugang und Gestaltung Haltestellen
- Haltestellenkaps (an geeigneten Stellen)
- Ebenerdiger Einstieg Bussteig – Fahrzeug
- Mehrzweckbereiche in den Fahrzeugen

Buskaps ermöglichen geradliniges Heranfahren:

- an den Bussteig
- barrierefreien Zugang
- weniger Kurvenfahrten
- kürzere Fahrzeiten

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Keine Anmerkungen

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

+

Wirkungen

+

Abstimmungsbedarf mit

- INVG
- Straßenbaulasträger



Fazit / Schlussfolgerungen

- wichtig für die Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer
- steigert Attraktivität (Schnelligkeit, Komfort und Sicherheit) im ÖPNV

- > Umfassende Barrierefreiheit und Haltestellenkaps als Planungsgrundsatz verankern
- > Konsequenter, schrittweiser Umbau der vorhandenen Haltestellen (z.B. bei Sanierungsbedarf)
- > Bei Neubauten vorrangig Haltestellenkaps einbauen

5.2.12 Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad



Ziele der Maßnahme

- Erweiterung des Einzugsgebietes von ÖPNV
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs

Beschreibung der Maßnahme

- Hochwertige Abstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen**
- überdacht
 - diebstahlsicher
 - anteilig Fahrradboxen im Umland
 - direkter Zugang zu Bus/ Bahn

- Fahrradmitnahme im regionalen Schienenverkehr**
- kostenlos im ganzen Tarifgebiet
 - jederzeit
- Fahrradmitnahme im städtischen/regionalen Busverkehr**
- Testkonzept zur Fahrradmitnahme in Bussen
 - Angebot entsprechend den Kapazitäten

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

- Scoping:**
- Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im Bus im Testbetrieb prüfen
 - Kostenlose Fahrradmitnahme auf dem gesamten Tarifgebiet umsetzen (Schiene)

Bewertung der Maßnahme



Fazit / Schlussfolgerungen

- Abstellanlagen Fahrrad**
- > Wichtiger Baustein im Gesamtkonzept zur Stärkung des Umweltverbundes
 - > Gesamtheitliche Umsetzung in Stadt und Region, regionale Zusammenarbeit erforderlich
- Fahrradmitnahme im regionalen Schienenverkehr**
- > Wichtiger Baustein im Gesamtkonzept zur Stärkung des Umweltverbundes
 - > Gesamtheitliche Umsetzung in Stadt und Region, regionale Zusammenarbeit erforderlich
- Fahrradmitnahme im städtischen/regionalen Busverkehr**
- > Testbetrieb zur Maßnahmenbewertung auf einzelner Linie
 - > Bedarf der Mitnahme im Einzelfall prüfen

5.2.13 Fußgängergerechte Stadtgestaltung



Ziele der Maßnahme

- Förderung des Fußverkehrs im Stadtgebiet

Beschreibung der Maßnahme

- Attraktive und abwechslungsreiche Straßenräume für den Umweltverbund
- Barrierefreie Wegeinfrastruktur
- Sichere und attraktive Straßenquerungen
- Parkierungskonzept Fahrrad und Pkw
- Gesamtheitliches Gestaltungs- und Beleuchtungskonzept
- Aufenthalts- und Spielqualität im Stadtraum
- Stärkung der Quartiersidentität
- Stärkung der Quartiers- und Stadtteilmitten
- Sicherstellung der nahräumlichen Erreichbarkeit
- Optimierung der Quartierserschließung mit dem ÖV
- Förderung der Innenentwicklung
- Nutzarmachung von Brachen
- Verkehrssparsame Quartiersplanung

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung:

- + Modellquartiere: Altstadt, Piusviertel
- + Fokus auf Umfeld Schule (Piusviertel)
- + Ausweitung Tempo 30-Zonen und Kontrollen
- + Direkte Fußwegführung
- + Optimierung von Fußgängersignalisierungen
- + Sichere Gestaltung von Kreuzungsbereichen
- + Barrierefreie Gestaltung der Glacisbrücke
- Gaimersheimer Straße ist unattraktiv
- Fußwegesituation Kaufland/ Westpark

Scoping:

- Modellquartier Piusviertel mit Verknüpfung des Landesgartenschaugeländes

Stadtplanungsamt

- Stärkung der Quartier- und Stadtteilmitten wird bereits umgesetzt
- Fußläufige Verbindung zwischen Stadtteil und Freiraum z.B. Wegeverbindung zwischen Piusviertel und Landesgartenschaugelände
- Abgeschlossener Rahmenplan Goethestraße

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

++
+

Wirkungen

Abstimmungsbedarf mit

- Straßenbaulastträger
- INVG
- Interessensverbände
- Bevölkerung
- Einrichtungen in den Quartieren



Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtig für die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen an der städtischen Mobilität
- Identität der Ortsteile stärken
- > Planungsgrundsatz für die Stadtgestaltung verankern
- > Pilotprojekte zur Sichtbarmachung im Straßenraum

5.2.14 Schulwege optimieren und interaktiver Schulwegplan



Ziele der Maßnahme

- Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern
- Verkehrsberuhigung vor Schulen

Beschreibung der Maßnahme

- Schulwegpläne weiter entwickeln**
- Konkrete teilindividualisierte Wegepläne
 - Gefahrenstellen erläutern
 - Legende in mehreren Sprachen anbieten
 - Schulbezirke als Geltungsbereich einfügen
 - Meldung von Gefahrenstellen
- Zu-Fuß-Konzepte für alle Schulwege**
- Sichere Gehwege im Bereich von Schulen
 - Verbesserungen an Gefahrenstellen

- „Elternhaltstellen“**
- Hol- und Bring-Haltestellen in angemessener Entfernung zu den Schulen
 - Konzeption gemeinsam mit den Schulen und Eltern entwickeln
 - Informationsmaterialien für Eltern
 - Regelmäßige Überprüfung der Nutzung mittels Zählungen

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

- Bürgerbeteiligung:**
- + Entwickeln von kindgerechten, attraktiven und sicheren Plänen
 - + Elternautos halten die Schulbusse auf
 - + nimmt den Eltern die Angst um ihr Kind
 - + gemeinsamer Schulweg der Klassen
 - > genügend Elternhaltungsmöglichkeiten vor jeder Schule
 - > Vorfahren bis direkt vor die Schule unterbinden

Scoping:
Möglicher Ort für Elternhaltstellen:
Auf der Schanz

Bewertung der Maßnahme

- Realisierungschancen** ++
Wirkungen +
Abstimmungsbedarf mit
- Schulen und Eltern
 - Polizei und Verkehrswacht
 - INVG



Fazit / Schlussfolgerungen

- Sicherheit im Schulumfeld verbessern
- Einstellung zum Fußverkehr verbessern
- Bewegungsförderung der Schülerinnen und Schüler
- > Schulwegepläne überarbeiten
- > Testbetrieb zu Elternhaltstellen
- > Pilotprojekt: Zu-Fuß-Konzept mit einer Schule erarbeiten

5.2.15 Neugestaltung Fußgängerzone und Altstadtstraßen



Ziele der Maßnahme

- Optische Aufwertung und Neugestaltung von Straßen und Platzräumen in der Altstadt

Beschreibung der Maßnahme

- Einheitliche, funktionale und gestalterische Erneuerung der Bodenbeläge
- Verkehrliche Regelungen prüfen (z.B. Parken, Radverkehr)
- Aufenthalts- und Verweilfunktion stärken
- Einkaufs- und Dienstleistungsstandort stärken

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung:

+ funktionale und gestalterische Erneuerung der Bodenbeläge in der Innenstadt

Stadtplanungsamt:

Reduzierung Straßenquerschnitte zugunsten verbreiteter Fußwege und Einschränkung des Durchgangsverkehrs.

Zahlreiche Maßnahmen in Planung und Umsetzung

- Ausbau und Aufwertung Fußwegenetz
- Verbesserung der Fußgängerzone
- Verbesserung des Erscheinungsbilds bestehender Passagen und Durchgänge
- Neue attraktive Fußwegeverbindungen

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

Wirkungen

Abstimmungsbedarf mit

- Handel
- Bevölkerung
- Einrichtungen
- INVG
- Interessensverbände

++
+



Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtiger Baustein für Einwohner und Tourismus
- Stärkung oberzentraler Funktionen
- > Umsetzungen begonnen
- > Fertigstellung in Bauabschnitten voraussichtlich 2022

5.2.16 Ingolstädter Leihradsystem



Ziele der Maßnahme

- Einrichtung eines Lasten-Leihradsystems für Bewohner und Bewohnerinnen
Beispiel: TINK - Transportrad Initiative nachhaltiger Kommunen
- Einrichtung eines Leihradsystems für Bewohner und Bewohnerinnen oder Besucher und Besucherinnen der Stadt Ingolstadt
- Ergänzung und Unterstützung des öffentlichen Verkehrs

Beschreibung der Maßnahme

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • für Bedarfsnutzung der Bewohner • für Gäste • für ÖV-Kunden | <ul style="list-style-type: none"> • Lastenräder • Pedelecs • Stadtfahrräder |
|---|---|

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

- | | |
|---|--|
| <p>Bürgerbeteiligung:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Lastenräder als Leihrad für alle Ingolstädter > Einsatz von Lastenrädern als Logistikaustein fördern > Infrastruktur für Lastenräder vorsehen | <p>Scoping:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten für Leihradsystem nochmals überprüfen und konkretisieren |
|---|--|

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen ++
Wirkungen ++
Abstimmungsbedarf mit
 • INVG



Fazit / Schlussfolgerungen

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzende Maßnahme für den Radverkehr • Details werden im Mobilitätskonzept für den Radverkehr der Stadt Ingolstadt erläutert. • Kooperation mit lokalen Fahrradhändlern für Verleih von Pedelecs • Verschiedene Ausführungsvarianten denkbar | <ul style="list-style-type: none"> > hohe Signal- und Marketingwirkung > Überprüfung der Machbarkeit und Finanzierung verschiedener Ausführungsvarianten > Lastenrad-Leihradsystem als erstes Projekt > Allgemeines Leihradsystem als mittelfristige Maßnahme > Pedelecs von Anfang an integrieren |
|---|--|

5.2.17 Mobilitätskarte Ingolstadt



Ziele der Maßnahme

- Bündelung des Zugangs zu verschiedenen Mobilitätsangeboten auf eine Mobilitätskarte/ App
- Vernetzung der Mobilitätsangebote der Stadt Ingolstadt

Beschreibung der Maßnahme

Einführung einer Mobilitätskarte

- Rabattierte ÖV-Nutzung
- Nutzung von Leihrad, Leih-Pedelec, Leih-Lastenrad
- Zugang zu Fahrradboxen und Fahrradparkanlagen

- Nutzung Carsharing
- Integriertes touristisches Angebot
- Zusammenarbeit mit örtlichem Handel

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung:

- + einfaches System, hohe Flexibilität
- + als touristisches Angebot attraktiv, falls kurzfristige Bereitstellung sichergestellt ist
- Realisierbarkeit erscheint gering, da jeder Nutzer seine Kosten gegenrechnen wird

- > Wie werden zusätzlich Sharing- Dienste bezahlt?
- > Wie werden alle Mobilitätsanbieter einen Mehrwert für sich erkennen?

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

++

Wirkungen

+

Abstimmungsbedarf mit

- INVG
- Leihradanbieter
- Carsharing Anbieter
- Tourismusförderung
- Lokaler Handel
- Wirtschaftsverbände



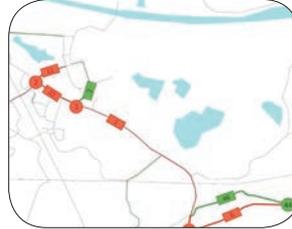
Fazit / Schlussfolgerungen

- Verbesserung der vernetzten Mobilität
- Ergänzendes Projekt zum Gesamtkonzept
- Kooperation mit Handel und Kultur in Stadt und Region, Stärkung des Standorts Ingolstadt

- > Umlandgemeinden einbinden

5.3 Mittelfristige Maßnahmen

5.3.1 Unterstützung der Ertüchtigung Anschluss an B16 und Anschluss Gewerbegebiet Manchinger Straße/Ochsenschütt



Darstellung INOVAPLAN GmbH • Luftbild Stadt Ingolstadt

Ziele der Maßnahme

- Erschließung des Gewerbegebiets Ochsenschütt und IN-Campus von Südwesten

Beschreibung der Maßnahme

- Anpassung der Straßenverbindung an die gestiegene Nachfrage
- Ertüchtigung der Knoten in der Manchinger Straße
- Ertüchtigung des Anschlusses an die B16 östlich von Manchinger über St 2335 – PAF 34 – IN 12/ Manchinger Straße – IN-Campus

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Runder Tisch:

Mehrwert der Verbesserung der Anbindung IN-Campus den Nachbarkommunen deutlich machen
Durchbindung vom Stadion zum Gewerbegebiet Ochsenschütt und ergänzender Knoten an die St2335

Bewertung der Maßnahme

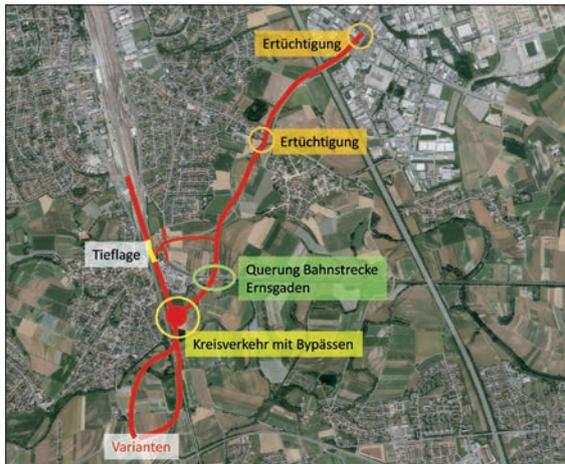
Realisierungschancen ++
Wirkungen 0/+
Abstimmungsbedarf mit
• Manchinger
• Großmehring
• LK Pfaffenhofen



Fazit / Schlussfolgerungen

- Ausbau der Knotenpunkte ist notwendig
- Belange des Naturschutzes prüfen
- > Maßnahme sollte weiterverfolgt werden
- > wichtige Maßnahme für die Erschließung des IN-Campus
- > Absprache mit den umliegenden Gemeinden wegen Erschließung Gewerbegebiet

5.3.2 Umgehung Unsernherrn mit optimierter Anbindung Südostspange



Ziele der Maßnahme

- Erschließung des Gewerbegebiets IN-Campus von Südosten
- Entlastung der Ortsdurchfahrt Unsernherrn

Darstellung INOVAPLAN GmbH • Luftbild Stadt Ingolstadt

Beschreibung der Maßnahme

- Ertüchtigung und teilweiser Neubau der IN18
- Ertüchtigung der Knoten der IN18
- Ortsumgehung Unsernherrn
- Knotenumbau Münchener Straße/IN 18

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung:

- + Bündelung der Umfahrung Unsernherrn
- > Ausbau des Straßennetzes im Süden prüfen
- > 2. Westumfahrung Unsernherrn prüfen (Verkehre von Westen belasten die Ortsmitte von Unsernherrn)
- > Bundesverkehrswegeplan: vordringlicher Bedarf

Scoping:

Trassenführung ggf. weiter im Osten, Problematik des Naturschutzes und der Gemarkung Anbindung direkt im Süden über andere Gemarkung, allerdings Feldflur

Runder Tisch:

Mehrwert der Verbesserung der Anbindung IN-Campus den Nachbarkommunen deutlich machen

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

++
0/+

Wirkungen

Abstimmungsbedarf mit

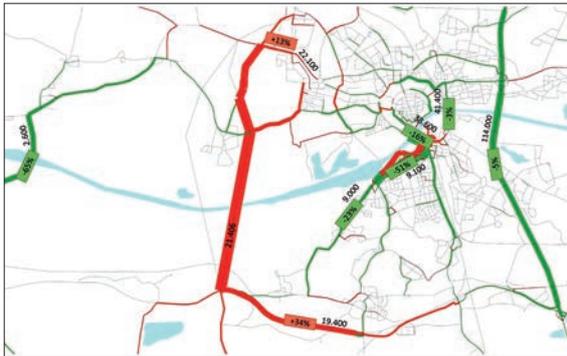
- Manching
- Umfahrung Unsernherrn: Aufnahme in den BVWP ist abzuwarten



Fazit / Schlussfolgerungen

- positive verkehrliche Entlastung Unsernherrn
- Wirkungen entfalten sich insbesondere bei Inbetriebnahme IN-Campus
- Maßnahme ist in Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung von Unsernherrn zu sehen
- > Maßnahme sollte weiter verfolgt werden

5.3.3 Donauquerung östlich Gerolfing



Darstellung INOVAPLAN GmbH • Verkehrsmodell Stadt Ingolstadt



Ziele der Maßnahme

- Entlastung der bestehenden Donaubrücken

Beschreibung der Maßnahme

- zusätzliche Donauquerung im Westen der Stadt
- westlich Hagau, östlich Gerolfing

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

- Bürgerbeteiligung:**
- + Entlastung Südwesten (Glacisbrücke, Haunwöhrer Straße)
 - + Entlastung für die Innenstadt bei weiterer baulicher Entwicklung im Südwesten
 - verkehrliche Auswirkungen rechtfertigen nicht die hohen Kosten
 - Schaden für Natur / Verlust von Erholungsraum
 - Gefährdung des Grundwassers und der Trinkwasservorkommen
 - FFH-Gebiet nicht überplanbar
- > Vierte Donaubrücke als Ringschluss im Westen verfolgen
 - > Verlauf näher an der Stadt, westlich Baggersee
 - > Ortschaften im Süden an die Donaubrücke anschließen
 - > alternative Linienführungen vorgeschlagen

Runder Tisch:
Vierte Donauquerung scheint nicht erforderlich

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen 0/-
Wirkungen +

- Abstimmungsbedarf mit**
- Weichering (Anschluss westlich Hagau an die B 16)
 - Grünplanung/ Verbindliche Bauleitplanung (FFH-/ Vogelschutzgebiete in den Donauauen mit Gerolfinger Eichenwald)



Fazit / Schlussfolgerungen

- Maßnahme bringt keine maßgeblichen Entlastungen für das Ingolstädter Verkehrsnetz
- Sehr kostenintensiv
- Erhebliche Umweltbeeinträchtigungen
- > Langfristige Trassensicherung für die Zukunft (Flächennutzungsplan)

5.3.4 Carsharing Ingolstadt



Ziele der Maßnahme

- Förderung und Einrichtung eines flächendeckenden Carsharing- Angebotes

Beschreibung der Maßnahme

Carsharing Grundangebot in allen Stadtteilen

- Flächendeckendes Carsharing-Angebot in allen Stadtteilen
- Kooperation mit städtischem Fuhrpark
- Einbindung lokaler Wirtschaftsunternehmen
- In Kooperation mit lokalen Autovermietungen
- Vernetzung des Angebots im Umweltverbund

Nutzer

- Pkw-lose Haushalte in Ingolstadt
- Als Zweit- oder Drittwagenersatz für gelegentliche Nutzung
- Für jeden bei besonderen Anforderungen (Transporter, 9-Sitzer, Cabrio)
- Ingolstädter Wirtschaft

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung:

- + Vernetzung der Angebote fördert Carsharing
- Praktikable Lösungen für privates Carsharing
- > gute Zu- und Abgangsmöglichkeiten ermöglichen

- > Flächendeckendes Angebot
- > Förderung von privaten Carsharing-Möglichkeiten (Angebotsplattform, Versicherungen ...)

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

++

Wirkungen

+

Abstimmungsbedarf mit

- Städtischer Fuhrpark
- INVG
- Leihradanbieter
- Tourismusförderung
- Handel
- Wirtschaftsförderung
- Wirtschaft und Wirtschaftsverbände



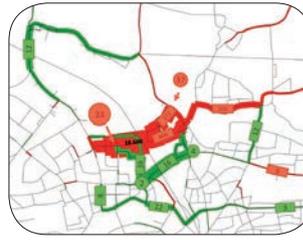
Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtiges Projekt im Gesamtkonzept
- > Umsetzung im Verbund mit weiteren Aktivitäten (Leihradangebot, Mobilitätszentrale, Mobilitätskarte)
- > Kooperationen mit IHK, HWK und AUDI

5.3.5 Südumfahrung Audi-Werksgelände mit Anbindung Schneller Weg



Darstellung INOVAPLAN GmbH • Luftbild Stadt Ingolstadt



Ziele der Maßnahme

- Ost-West-Verbindung zwischen Schneller Weg und Ettinger Straße
- Entlastung der Theodor-Heuss-Brücke

Beschreibung der Maßnahme

- Verbindung von der Oskar-von-Miller-Straße über das Gelände der Audi AG zur Ettinger Straße

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung:

- Beeinträchtigung der Stellplätze nördlich des AUDI Forums
- > Ausbau Knoten IN 20/IN 5 vorrangig verfolgen

- > Südumfahrung in Tunnellage Auto-Union-Straße
- > Zufahrt auf die Parkplätze an der IN19 der AUDI AG aus Richtung Westen optimieren

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen
Wirkungen
Abstimmungsbedarf mit
 • Audi AG

++
+



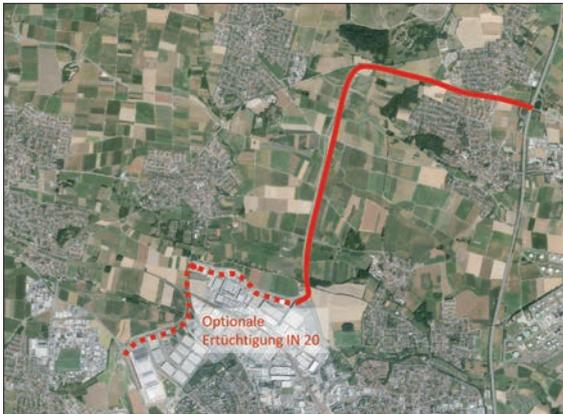
Fazit / Schlussfolgerungen

- positive verkehrliche Wirkungen
- Kaum negative Wirkungen auf das Umfeld (überwiegend Gewerbe)

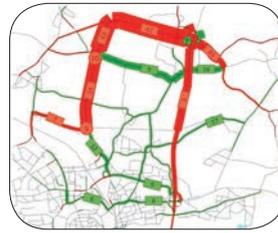
- > Ergänzende Maßnahme zur besseren Verteilung der Verkehrsmengen im Straßennetz
- > Maßnahme sollte weiter verfolgt werden

5.4 Langfristige Maßnahmen

5.4.1 Ausbau IN19/ Anschlussstelle Lenting



Darstellung INOVAPLAN GmbH • Luftbild Stadt Ingolstadt



Ziele der Maßnahme

- Qualifizierte Anbindung der Audi AG an das Autobahnnetz

Beschreibung der Maßnahme

- Ausbau der bisherigen Zufahrt über die Anschlussstelle Lenting sowie der IN19 und der St2335
- optionale Ertüchtigung der IN20 in Verbund mit der Dr. Ludwig-Kraus-Straße

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Bürgerbeteiligung:

- + gute Lösung für den Verkehr aus Richtung Norden
- Mehrwert nur in den Spitzenstunden

Runder Tisch:

Ertüchtigung IN 19 auf Lentinger und Hepberger Gemarkung > politisch schwierig

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

++

Wirkungen

+

Abstimmungsbedarf mit

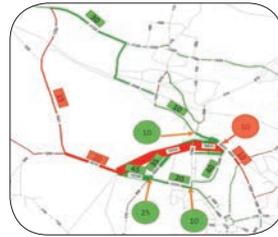
- Lenting
- Hepberg
- Staatliches Bauamt



Fazit / Schlussfolgerungen

- Verkehrliche Auswirkungen sind geringer als bei einer Umfahrung/Unterquerung Oberhaunstadt
- Entlastung auf Ingolstädter Gemarkung führt zu Belastung an anderen Stellen
- Umsetzung ist nur zusammen mit den Nachbargemeinden Lenting und Hepberg möglich
- > Gemeinsam mit Lenting und Hepberg weitere Trassenvarianten diskutieren

5.4.2 Nordtangente Ingolstadt West



Darstellung INOVAPLAN GmbH • Luftbild Stadt Ingolstadt

Ziele der Maßnahme

- Entlastung der Ortsdurchfahrt Friedrichshofen
- Entlastung der Friedrichshofener Straße und des Audi-Rings

Beschreibung der Maßnahme

- Verbindung der B13 westlich der Stadt zum Hochkreisel
- Linienführung über Gaimersheimer Gemarkung mit Erschließung des Gewerbegebietes

Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

- Bürgerbeteiligung:**
- + kostengünstig
 - + keine Einschränkung für Friedrichshofen
 - + Lärmbelastung für Friedrichshofen kann reduziert werden
 - + Entlastung für südliches Gaimersheim und weitere Wohngebiete
 - Belastung der Wohngebiete an der Kriegsstraße
 - > Berücksichtigung einer Trasse für Radschnellweg
- > Ortsdurchfahrt Friedrichshofen sollte für den überregionalen Verkehr zu Audi nicht mehr möglich sein
 - > Ertüchtigung Audi- Hochkreisel durch Bypass
 - > Frühzeitige Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen
- Scoping:**
Anschluss direkt an IN 20 nicht an den Hochkreisel

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen ++
Wirkungen +

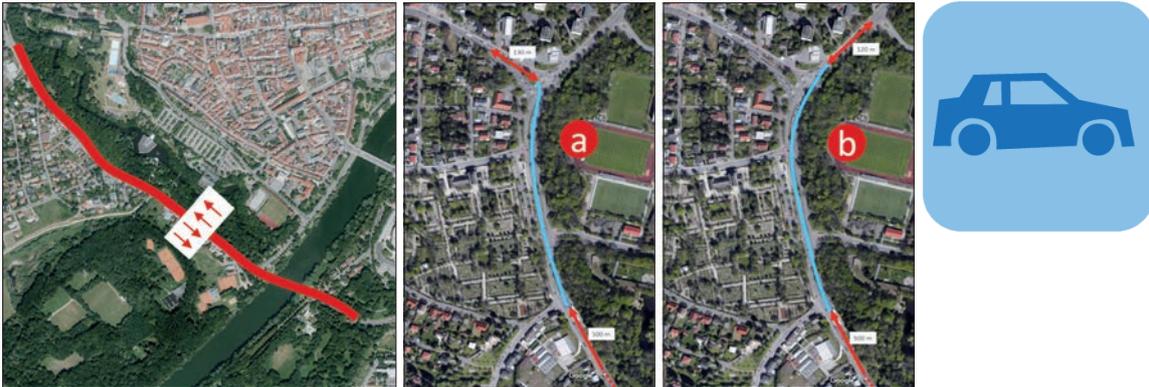
- Abstimmungsbedarf mit**
- Gaimersheim: Flächenverfügbarkeit und Konflikte mit Pipelines
 - Ingolstadt: Fläche Landesgartenschau 2020



Fazit / Schlussfolgerungen

- positive verkehrliche Wirkungen
- signifikante Entlastung Friedrichshofen
- > Gemeinsame Abstimmung und Planung mit Gaimersheim
- > Maßnahme sollte weiter verfolgt werden

5.4.3 Ausbau Westliche Ringstraße vierte Fahrspur oder Bypass



Darstellung INOVAPLAN GmbH • Luftbild Stadt Ingolstadt

Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Westlichen Ringstraße und der Glacisbrücke

Beschreibung der Maßnahme

Ausbau Westliche Ringstraße

- durchgängig vierstreifiger Ausbau der Westlichen Ringstraße und der Glacisbrücke

Bypass an der Westlichen Ringstraße

- a: Neuburger Straße – Westliche Ringstraße
- b: Nördliche Ringstraße – Westliche Ringstraße

Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen
Wirkungen

+

++



Fazit / Schlussfolgerungen

- starke Entlastung der Knoten der Ringstraße
- Positive lokale Wirkungen auf den Verkehrsablauf

- > als langfristige Entwicklungsoption
- > Detailuntersuchung zu den Varianten a und b erforderlich

5.5 Entfallene Maßnahmen

Nach Abwägung der fachlichen und politischen Belange sowie der Einwände aus der Bürgerschaft wurden vier Maßnahmen verworfen. Diese entfallenden Maßnahmen waren im Einzelnen ein Konzept zur Entlastung der Haunwöhrer Straße, die Buslinie über die Staustufe, eine Umfahrung von Etting und eine Nordumfahrung von Oberhaunstadt mit Anschluss BAB.

Das Konzept zur Entlastung der Haunwöhrer Straße wurde insbesondere von den Anliegern negativ bewertet. Die als mittelfristige Maßnahme vorgesehene höhenfreie Kreuzung Münchener Straße / Ringstraße / Brückenkopf in Ost-West-Richtung trägt jedoch zu einer Entlastung in der Haunwöhrer Straße bei. Ein Testversuch zur Busbefahrung der Staustufe zeigte zwar gute Linienvarianten auf, die Kosten für eine Realisierung (insbesondere der Neubau eines Fußgängersteiges über die Staustufe) stehen jedoch in keinem Verhältnis zum potentiellen Nutzen. Eine Nordumfahrung von Oberhaunstadt sowie eine Umfahrung Etting sind aufgrund der zu erwartenden Kostenintensität und der Betroffenheiten langfristig nicht realisierbar.

6 Evaluierung

Das Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes ist es, Maßnahmen zu entwickeln um die strategische Ausrichtung unter der Annahme einer verkehrlichen und städtischen Entwicklung der Stadt Ingolstadt zu erreichen. Die Wirkungen der Maßnahmen wurden unter diesen Annahmen bestimmt. Die tatsächliche verkehrliche und städtische Entwicklung kann jedoch von der angenommenen Entwicklung abweichen, weshalb eine regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung notwendig ist. Durch die Wirkungskontrolle können sich beispielsweise Änderungen in der Priorisierung der Maßnahmen ergeben. Zudem bilden die Evaluierungen eine Grundlage für eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes. Möglichkeiten zu qualitativen Expost-Betrachtungen sind unter anderem regelmäßige Verkehrszählungen des Individualverkehrs (Pkw oder Fahrrad), regelmäßige Zählungen der Fahrgastströme im Öffentlichen Personennahverkehr, periodische Mobilitätsbefragung der Haushalte sowie weitere systematisch zu erfassende Kenndaten und Indikatoren.

Mit dem Stadtratsbeschluss des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Ingolstadt sind auch alle beinhalteten Maßnahmen vom Grunde her beschlossen. Umsetzungsplanungen der VEP-Maßnahmen werden daher zur Verdeutlichung dieser prinzipiellen Zustimmung in den jeweiligen Sitzungsvorlagen für den Stadtrat oder den Planungsausschuss sowie in Pressemitteilungen der Stadt textlich entsprechend als Maßnahme des Verkehrsentwicklungsplans gekennzeichnet.

