

Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Entwurfssfassung 20.06.2016



Leitsätze VEP IN

Sicherung der
Mobilität aller
Bevölkerungsgruppen

Weiterentwicklung
der Situation für die
regionale Wirtschaft

Förderung einer
vernetzten Stadt- und
Verkehrsplanung

Erhalt der Wirtschaft-
lichkeit des
Verkehrssystems

Stärkung des
Umweltverbundes
(ÖV, Rad, Fuß)

Steigerung der
Lebens- und
Umweltqualität

Verbesserung der
Verkehrsqualität des
motorisierten
Verkehrs (MIV, ÖV)

Verbesserung der
Verkehrs-
sicherheit

Unser fachplanerischer Vorschlag zur Priorisierung der Maßnahmen fokussiert auf die Umsetzung der wesentlichen Bausteine:

- **Schlüsselmaßnahmen** definieren die zentralen Handlungsfelder
- Weitere, **kurzfristige Maßnahmen** schaffen Synergien
- **Mittel- und langfristige Maßnahmen** runden die Strategie ab

- Weitere, vorgeschlagene Maßnahmen wurden verworfen.

Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Umsetzungskonzept





Welche strategische Ausrichtung soll der weiteren Entwicklungsstrategie für Verkehr und Mobilität zugrunde liegen?

Mit welchem Ansatz kann, unter Abwägung aller Zusammenhänge, eine bestmögliche Entwicklung erwartet werden?

„Ingolstadt setzt zukunftsorientiert auf das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel.“

*„Das Fahrrad liegt in der Schnittmenge von gleich vier Trends:
Erstens die Nachfrage nach umweltfreundlichen Verkehrslösungen.
Zweitens der Gesundheitstrend.*

***Drittens** der ›Holy Tech‹-Trend: Neue, elegante Designlösungen machen
Fahrräder ästhetisch und technisch anspruchsvoll.*

***Und viertens:** Convenience 2.0. In der verdichteten Großstadt sind
Fahrräder einfach praktisch.“*



Quelle: wikipedia.de

Matthias Horx, Trend- und Zukunftsforscher

„Ingolstadt setzt zukunftsorientiert auf das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel.“

*„Der Freistaat Bayern ist Radland.
Viele Gründe sprechen dafür, sich auf den Sattel zu schwingen und in die
Pedale zu treten.
Wir wollen die Entwicklung des Fahrradverkehrs nicht dem Zufall
überlassen, sondern für den Radverkehr eine positive Stimmung schaffen.“*



Quelle: Bayerische
Staatsregierung

Joachim Herrmann, Bayerischer Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr

„Ingolstadt setzt zukunftsorientiert auf das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel.“

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 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 starker und leistungsfähiger Partner im Umweltverbund soll weiter gestärkt und ideal mit dem Radverkehr vernetzt werden, um die Systemvorteile beide optimal zu verknüpfen.

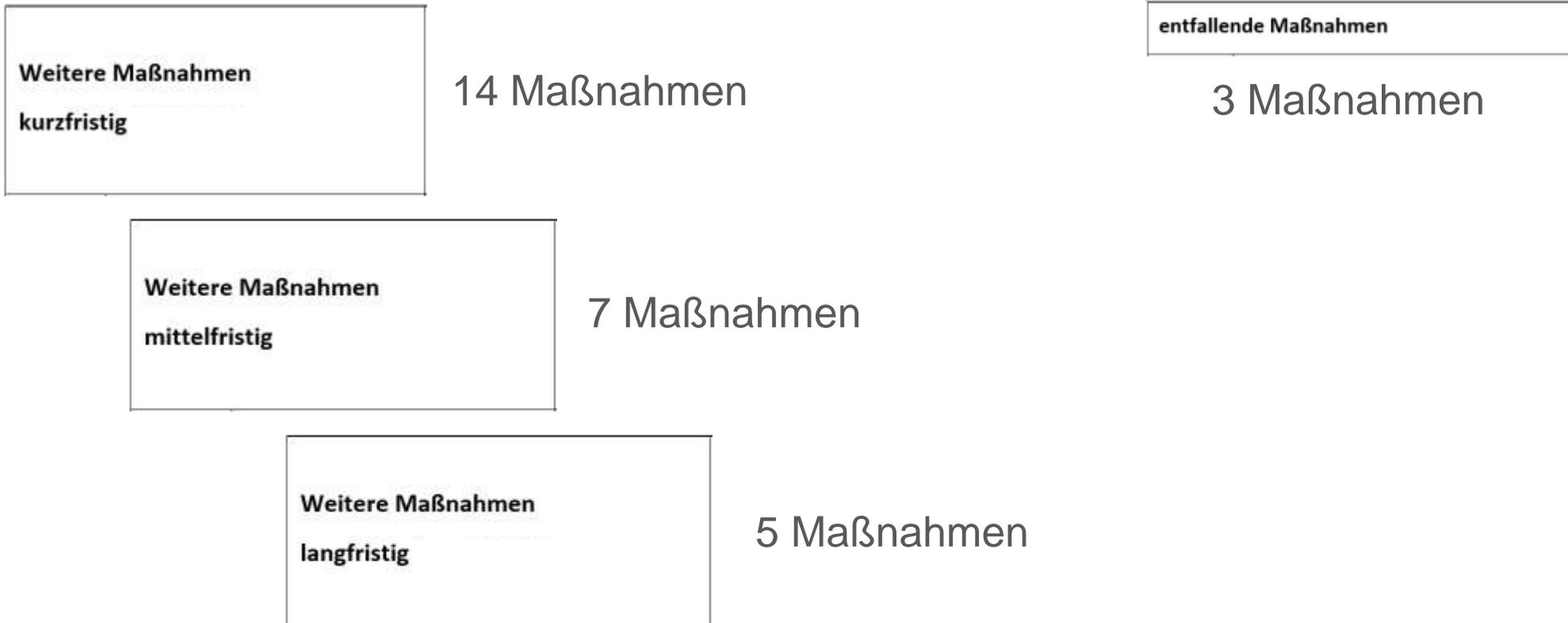
Der **Pkw-Verkehr** wird künftig in Ingolstadt und insbesondere für die Einpendler aus der Region weiterhin einen hohen Stellenwert aufweisen. Durch **maßvolle Netzergänzungen** sollen den aktuellen wirtschaftlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen Rechnung getragen werden und die Qualität des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

„Ingolstadt setzt zukunftsorientiert auf das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel.“

| Schlüsselmaßnahmen | |
|---|---|
|  | Vorrangroutennetz mit Verknüpfung in der Region |
|  | Neues Image für den Radverkehr |
|  | Förderung der Fahrrad-E-Mobilität |
|  | Hochwertiges Fahrradparken |
|  | Mobilitätsservice und -beratung Ingolstadt |

| Schlüsselmaßnahmen | |
|---|--|
|  | Bedarfsgerechte Entwicklung des ÖV-Angebots |
|  | Haltepunkt Audi AG |
|  | Weiterentwicklung des Tarifverbundes |
|  | Aufwertung Nahversorgungsbereiche |
|  | Fußgängerleitsystem |
|  | Ausbau BAB-Anschluss Ingolstadt Süd |
|  | Neugestaltung der Verkehrsbeziehungen Westliche Ringstraße |

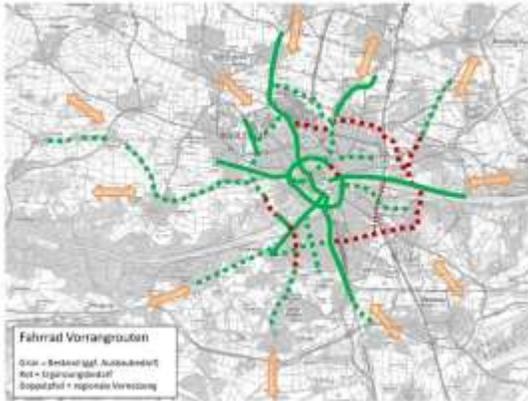
„Ingolstadt setzt zukunftsorientiert auf das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel.“



Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Schlüsselmaßnahmen





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

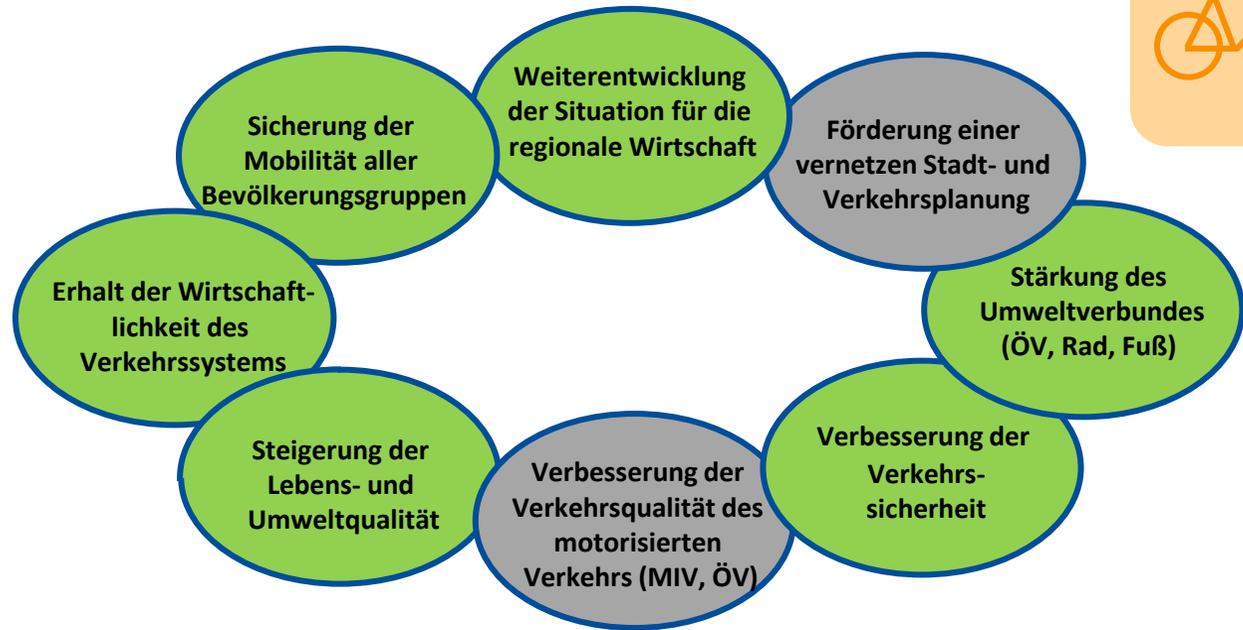
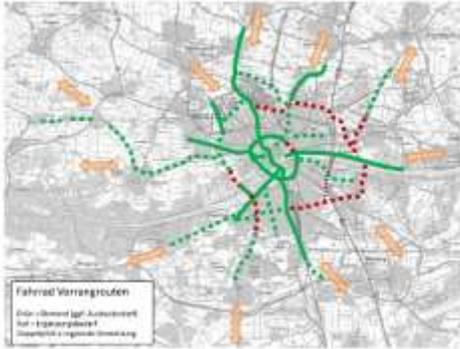


Komfortables Wegenetz

- Breiter Ausbau
- Geradlinige Trassierung, Sichtbeziehungen
- Frei von Hindernissen
- Routenführung mit möglichst wenigen Knotenpunkten
- Umfassende Wegweisung
- Eigene Infrastruktur, überwiegende Trennung vom Fußgängerverkehr
- Qualitativ hochwertige Ausführung
- Winterdienst
- Beleuchtung

- Bürgerbeteiligung: **+ guter Ansatz**
+ systematisch angehen und umsetzen
 - Durchfahrt Altstadt in Nord-Süd-Richtung nicht vorstellbar
 - Vorrangroute in Degenhartstraße steht im Widerspruch zur Staustufennutzung und AUDI-Werksverkehr
 - ... weitere inhaltliche Anmerkungen
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen
- Stadtplanungsamt Durchgängiger Radweg 2. Grünring („Grüner Radlring“) => in Vorbereitung





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Zentrales Schlüsselprojekt im Radverkehr und für den gesamten städtischen Verkehr



Schlussfolgerung:

- vorrangig verfolgen
- Umsetzung innerhalb von 6-10 Jahren vorsehen
- Schlüsselmaßnahme

Sicherheit

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



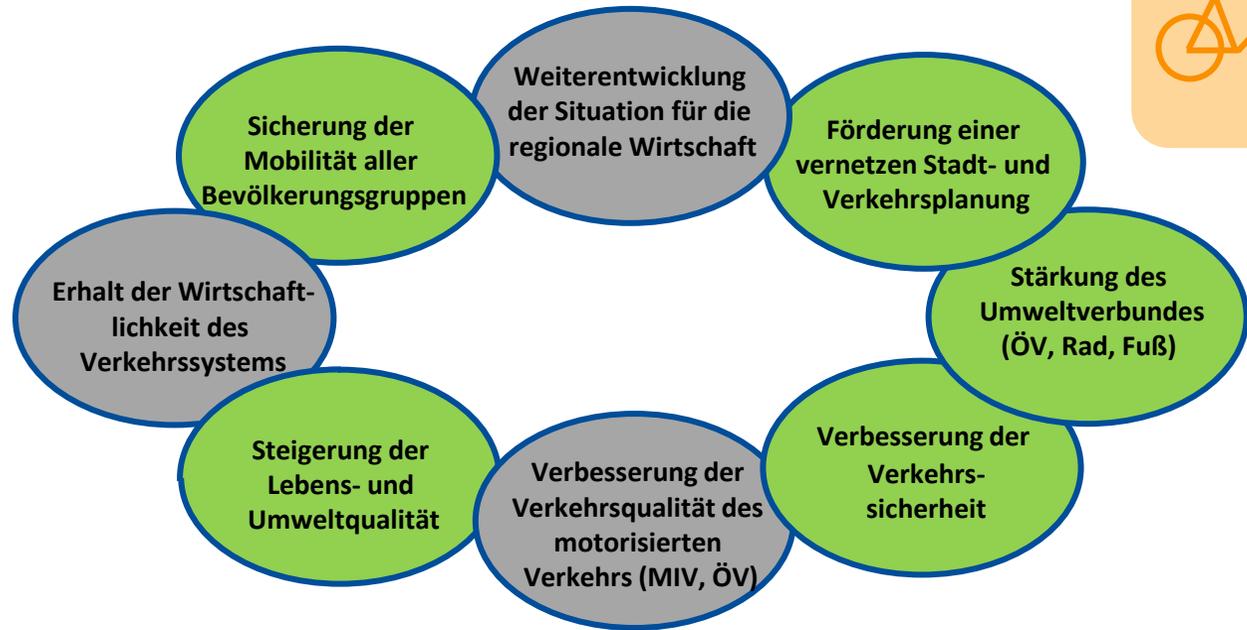
Marketing

- 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



- Bürgerbeteiligung:
 - + **Förderung Radverkehr bedeutet, das Radfahren sicher und komfortabel ist und glücklich macht**
 - + Bedeutet Qualifizierung des Bestandsnetzes
 - + **Verkehrssicherheit durch Rücksichtnahme verbessern**
 - + Miteinander im Straßenverkehr
 - + **Radfahrverkehr auf die Straße holen, um die Wahrnehmbarkeit und Verkehrssicherheit der Radfahrer zu erhöhen**
 - „Geisterradeln“ negatives Marketing
 - ... weitere inhaltliche Anmerkungen
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Wichtige Daueraufgabe zur Förderung des Radverkehr
- Zielgruppenspezifische Ansätze verfolgen



Schlussfolgerung:

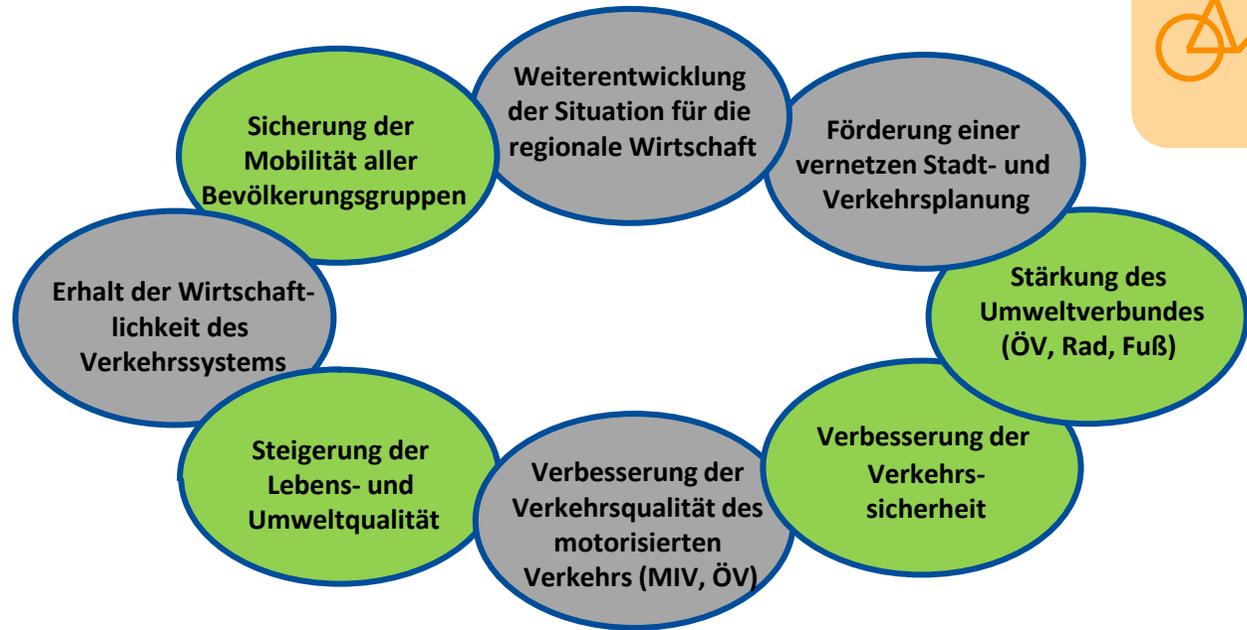
- Kontinuierliche, jährliche Bereitstellung von Finanzmitteln
- Personalressourcen schaffen
- hohe Signalwirkung
- Schlüsselmaßnahme

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



- Bürgerbeteiligung: keine Anmerkungen
- Scoping: Abstimmung mit den Stadtwerken
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- wichtig für den Radtourismus in der Stadt und der Region



Schlussfolgerung:

- Erstellung eines Konzeptes für Zielgruppen, Standorte, Ladestationen
- Einbindung der IHK und HWK zur Berücksichtigung der Bedürfnisse der Wirtschaft (z.B. Lastenpedelecs)
- Schlüsselmaßnahme

An allen relevanten Zielen:

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

Für neue, teure Räder/ Pedelecs:

- Fahrradbügel/ -boxen
- Fahrradparkhaus

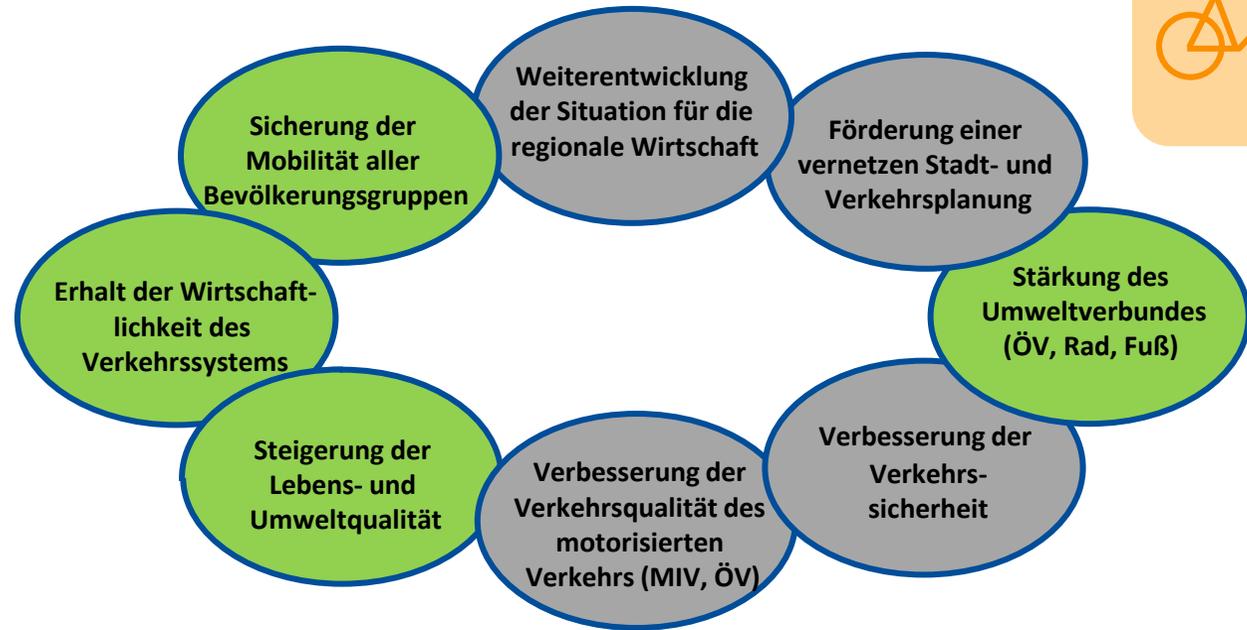
Nach Möglichkeit:

- ebenerdig erreichbar
- diebstahlsicher
- überdacht



- Bürgerbeteiligung: **+ guter Ansatz**
 - => **Stellplatznachweis für Fahrräder bei Mehrfamilienhäusern**
 - => Fahrradboxen sollten Stauraum für Gepäck haben
 - => zentralen Abstellplatz in der Altstadt vorsehen
 - => **sichere Abstellmöglichkeit in der Altstadt (E-Bikes)**
 - => überdachte Abstellplätze Hallenbad Südwest
- Scoping: => Leuchtturmprojekt Fahrradparkhaus Altstadt
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Wichtige Ergänzung zur gesamthaften Attraktivitätssteigerung im Radverkehr



Schlussfolgerung:

- Schlüsselmaßnahme
- stetiger Ausbau der vorhandenen Infrastruktur
- Fahrradparkhaus in der Altstadt prüfen

Leistungsspektrum (z.T. schon dezentral vorhanden)

- Informationsangebote zu allen Aspekten der Mobilität
- Vertrieb zum öffentlichen Verkehr, Jobticket
- Neubürgerinformationen, Testkarten für ÖV
- Lokales Leihradsystem – E-Bikes, Vermietung Fahrradboxen
- Information zu CarSharing, Mitfahrgelegenheit, Taxi, Fernbussen
- Beratung Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Institutionen, Bürger
- Kundenpflege, Mängel- und Beschwerdemanagement
- Verknüpfung mit der Touristinformation
- Informationen zum Parkplatzangebot (Pkw) und P+R



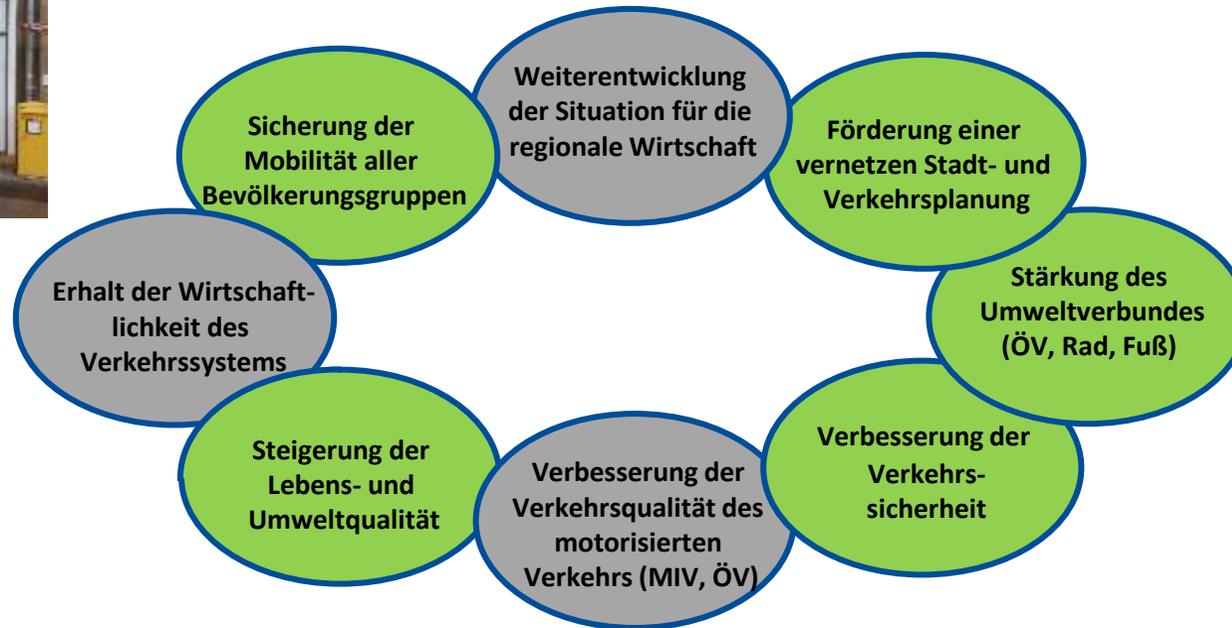
Aufbau von Mobilitätsstationen zur Vernetzung des Umweltverbundes

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



- Bürgerbeteiligung:
 - => **komplettes Beratungsangebot in allen Lebenslagen, persönlich vor Ort und über APP oder ähnliches**
 - => Mitfahrgelegenheiten anbieten
 - => Parkraummanagement an den Umstiegsstellen von PKW zu anderen Verkehrsträgern einrichten
 - => Zugang zu elektronische Informationen, wo stehen wie viele Leihräder und sind da noch Parkplätze vorhanden
- ... weitere inhaltliche Anmerkungen
- Scoping: Neubürgertestkarte ist schon eingeführt
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils



- Stärkung des Umweltverbundes
- Verbesserung der vernetzten Mobilität

Schlussfolgerung:

- Umlandgemeinden einbinden
- Umsetzung: mittelfristiger Zeithorizont
- Schlüsselmaßnahme



- **Bedarfsgerechte Erweiterung und Anpassung des Busangebots**
 - Bevölkerungswachstum
 - Arbeitsplatzentwicklung (z.B. IN-Campus/ Eriagstraße)
 - Neue Quartiere erschließen
 - Taktverdichtung, zusätzliche Fahrten
 - Verknüpfungen und Umsteigepunkte
- **Beschleunigung des ÖPNV**
 - Busspuren in staukritischen Abschnitten
 - Bevorrechtigung an Signalanlagen

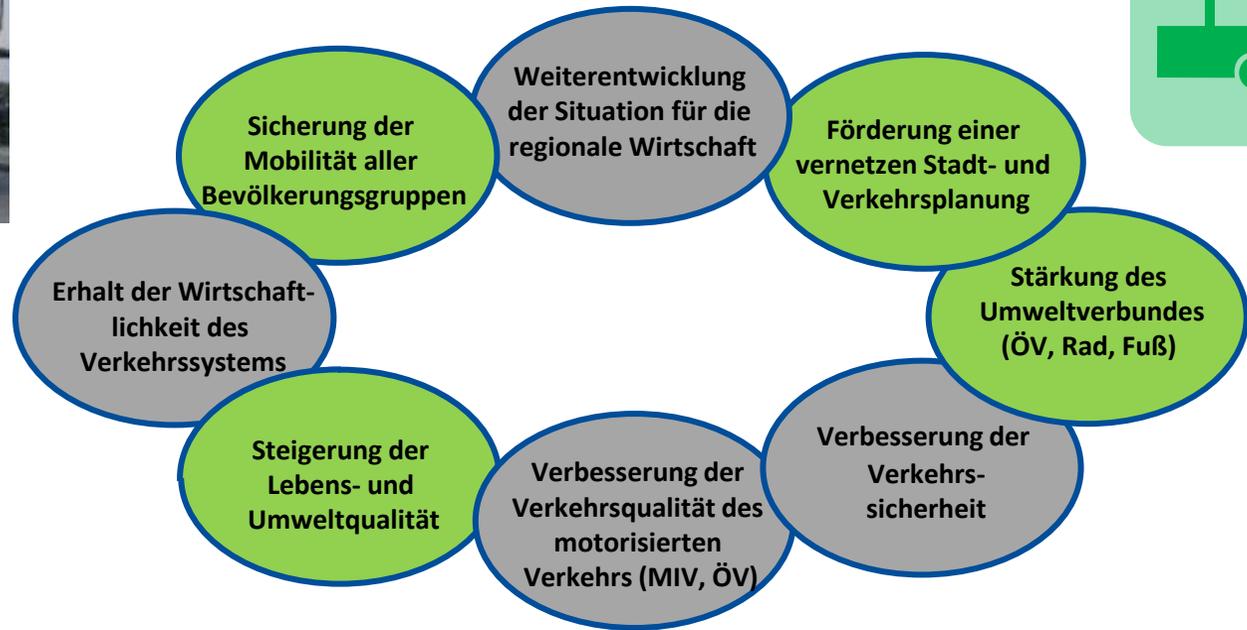


Quelle: © Michael Lorenzet/pixelio.de



- Bürgerbeteiligung: + Anbindung des Südosten an den Hauptbahnhof
- **Taktverdichtung kritisch unter Nutzen-Kostenaspekt**
=> gezielte Taktverdichtung an P&R-Standorten zu Hauptverkehrszeiten
=> mehr Nachtbuslinien + mehr Werbung dafür
=> am Hauptbahnhof Halt des Flughafen-Bus einrichten
=> Taktfolge Flughafenbus auf 30 min erhöhen
- Scoping: **Erschließung neuer Quartiere zeitnah umsetzen, nicht erst nach deren Besiedlung über Anschlussmöglichkeiten nachdenken**
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Wird heute schon planerisch berücksichtigt
- Bei Erschließung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten von Anfang an die ÖV-Alternative anbieten
- Konkrete Maßnahmenvorschläge:
 - Anbindung des Südosten an den Hauptbahnhof
 - Halt des Flughafen-Bus am Hauptbahnhof einrichten

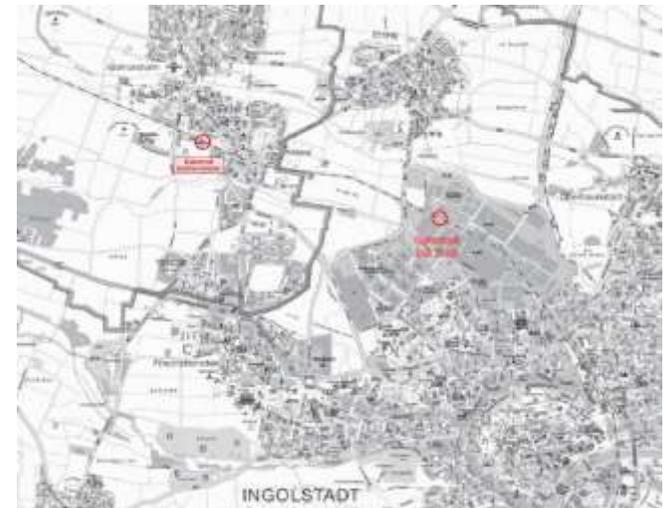


Schlussfolgerung:

- Schlüsselmaßnahme
- Kontinuierliche Überprüfung des ÖV Angebots
- Regelmäßige Gutachten zur Netzentwicklung und -optimierung

Bahn-Halt Audi

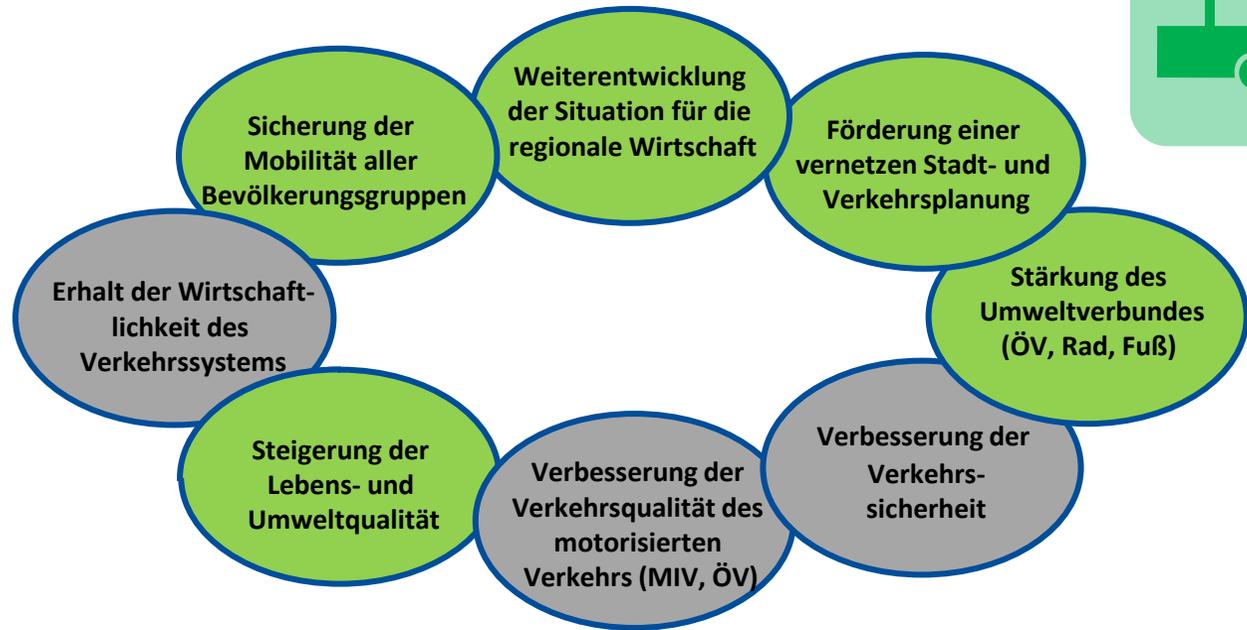
- Fachgutachten zur Untersuchung eines Gesamtkonzepts für die städtischen und regionalen ÖPNV-Liniennetze, in Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Bahnhalts Audi
- Begleitendes Gesamtkonzept P+R



Quelle: Stadt Ingolstadt

- Bürgerbeteiligung: + Anbindung des Haltepunktes AUDI von allen Richtungen sinnvoll
- Scoping: **Bahnhalt AUDI soll 2019 fertig gestellt werden**
Buslinie Eichstätt-Ingolstadt Konkurrenz zur Bahntrasse
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





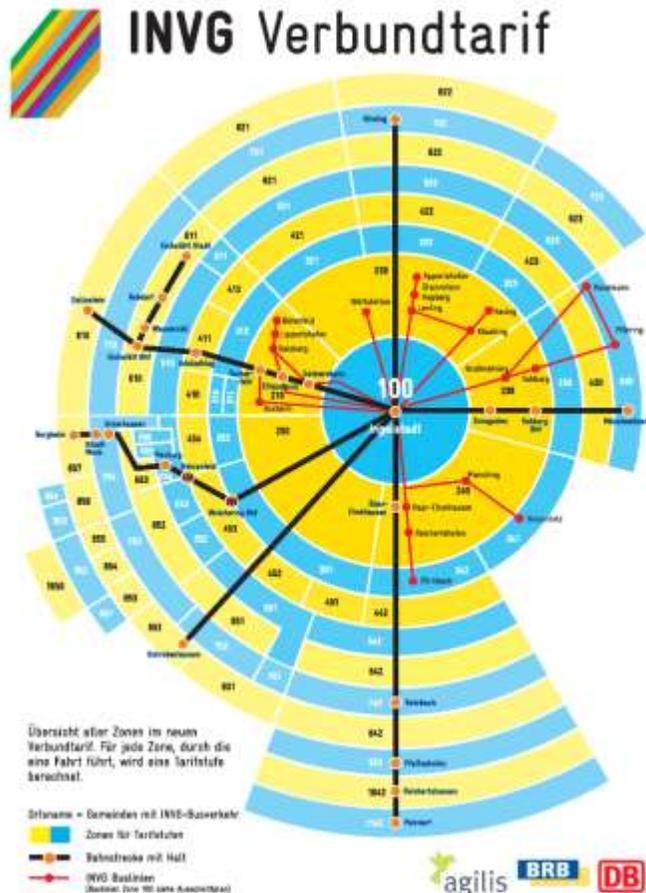
-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- wichtiger Baustein des Gesamtkonzeptes

Schlussfolgerung:

- 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



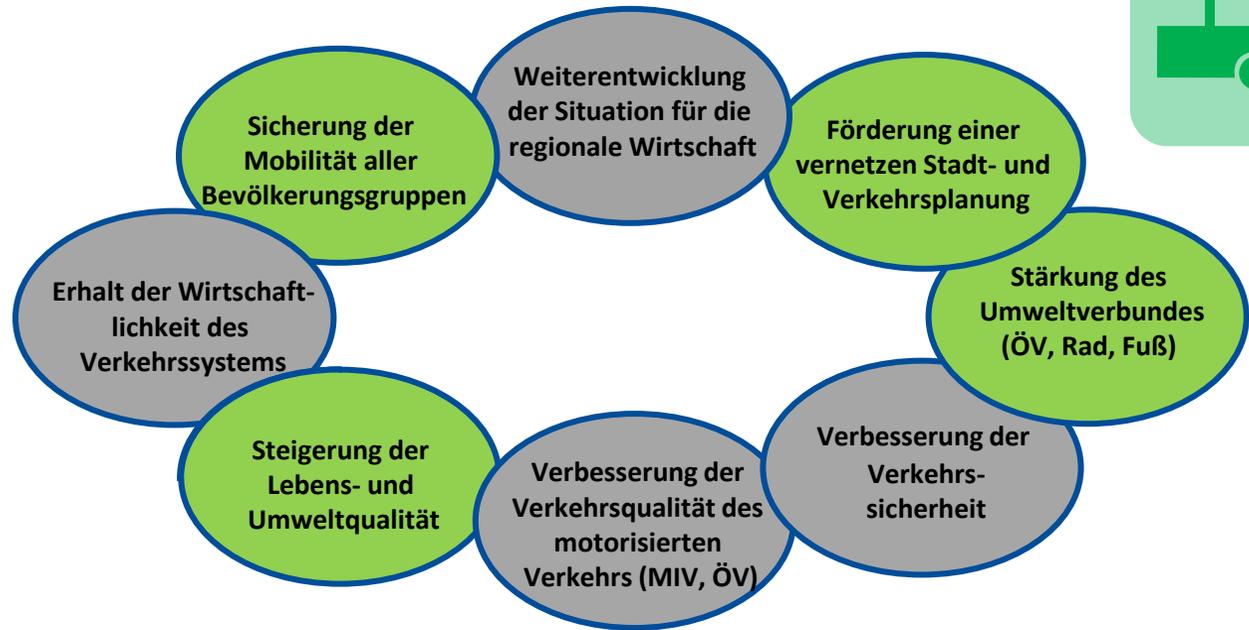
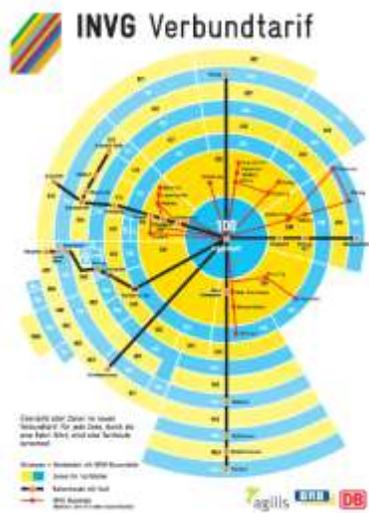


- Tarifliche Einbindung aller regionalen und örtlichen Nahverkehrsangebote in der gesamten Region
- Abstimmung der Fahrpläne des regionalen Busverkehrs
- **Ziel:** attraktiver Nahverkehr in der Region „aus einem Guss“



- Bürgerbeteiligung:
 - => **Tarifverbund deckt noch nicht alles ab, sollte komplettiert werden**
 - => **Wochenendticket gilt nicht für den kommunalen Nahverkehr – Komplettticket einführen**
 - => 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 IN hinaus vermitteln
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Gewinnung weiterer Nutzergruppen durch Angebotsanpassungen
- Regionale Stärkung des ÖPNV

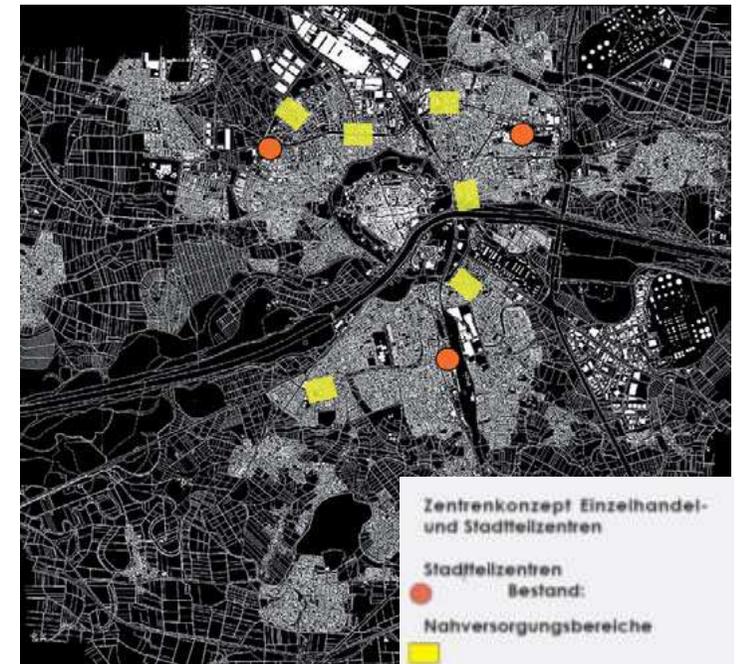
Schlussfolgerung:

- Maßnahme sollte vorrangig verfolgt werden
- Schlüsselmaßnahme



Aufwertung Nahversorgungsbereiche und Förderung der Nahmobilität

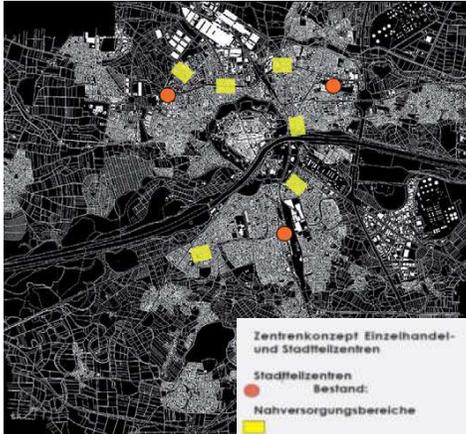
- Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar (geplante Nahversorgung Ingobräuareal, Oberhaunstadt, Mailing)
- Barrierefreier Zugang zu den Angeboten
- Verbesserung der städtebaulichen und gestalterischen Gesamtsituation
- Verbesserungen durch Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum
- Bessere Vernetzung der Versorgungsbereiche, die oft an verkehrsreichen Straßen liegen (Querungshilfen, sichere Parkierung für Fahrräder, Platzbildung, Begrünung o.ä.)



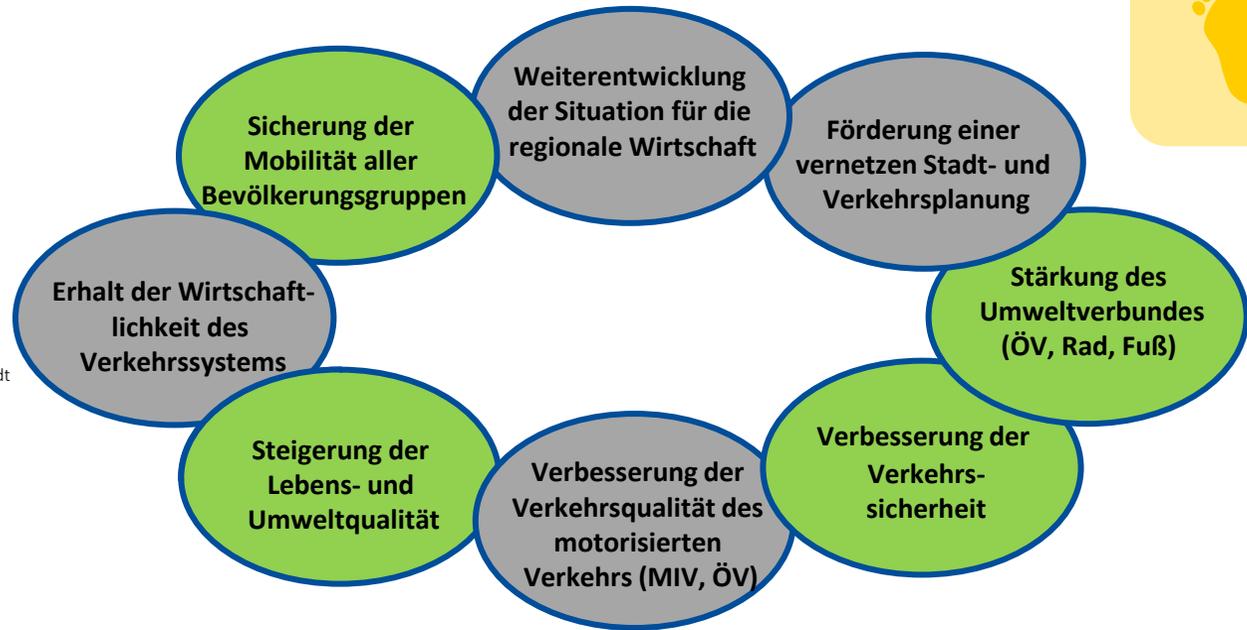
Quelle: SEEK-Städtebauliches Einzelhandels Entwicklungskonzept Ingolstadt

- Bürgerbeteiligung: keine Anmerkungen
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





Quelle: SEEK-Städtebauliches Einzelhandels Entwicklungskonzept Ingolstadt



-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Wichtig für die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen an der städtischen Mobilität
- Umgang mit den Folgen des demographischen Wandels



Schlussfolgerung:

- Schlüsselmaßnahme
- Aufwertung Nahversorgung als stadtplanerisches Ziel verankern und sukzessiv im Stadtraum umsetzen
- Wechselwirkungen zum Projekt „Fußgängergerechte Stadtgestaltung“

Städtisches Leitsystem zur verbesserten Orientierung

- Einheitliche Wegweisung durch **Infotafeln**
- Stadtweit 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



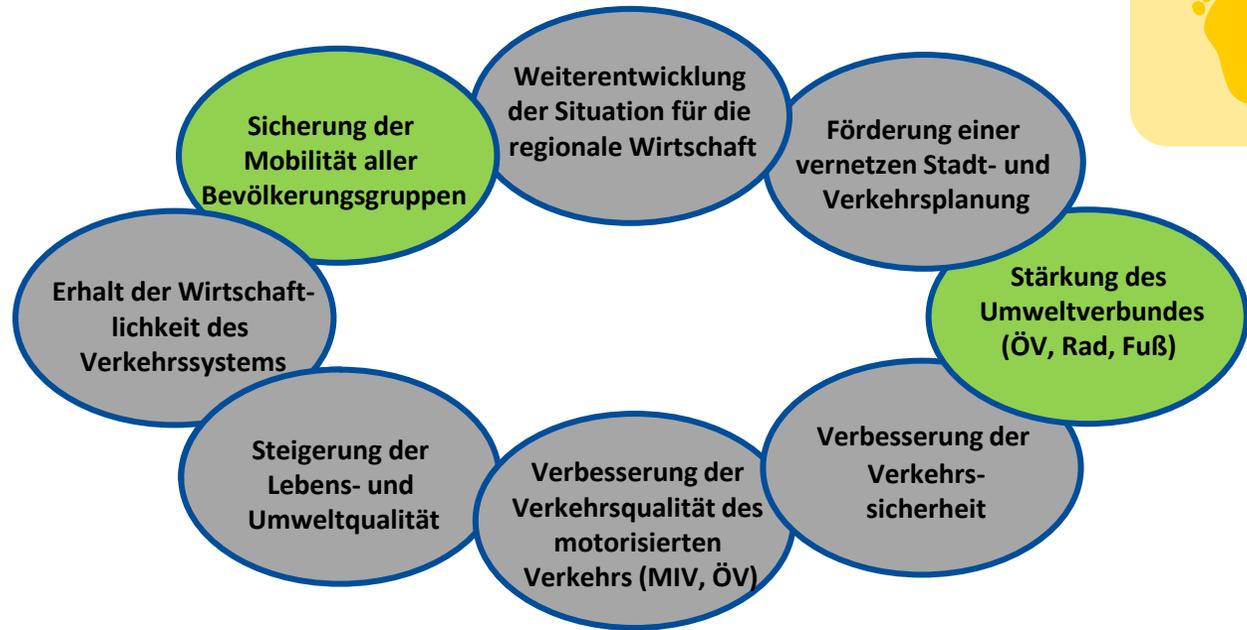
Entwurf Infostelen für die Altstadt Ingolstadt
Foto: Stadtplanungsamt

- Bürgerbeteiligung: keine Anmerkungen
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen
- Stadtplanungsamt: Infotafeln in der Altstadt mit QR-Codes sind umgesetzt





Entwurf Infostelen für die Altstadt Ingolstadt
Foto: Stadtplanungsamt



-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

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



Schlussfolgerung:

- Zeitnahe Umsetzung
- Schlüsselmaßnahme



Option:
westseitiger
Anschluss
AB SÜD



■ Bürgerbeteiligung:

+ **Unsern Herrn wird nicht zusätzlich belastet**
- **Beeinträchtigung Naherholungsgebiet und Campingplatz „Auwaldsee“**

- Querung eines Altdonauarmes
- Gefahr von Schleichverkehr über Peisserstraße
- Belastung eines unbelasteten Gebietes

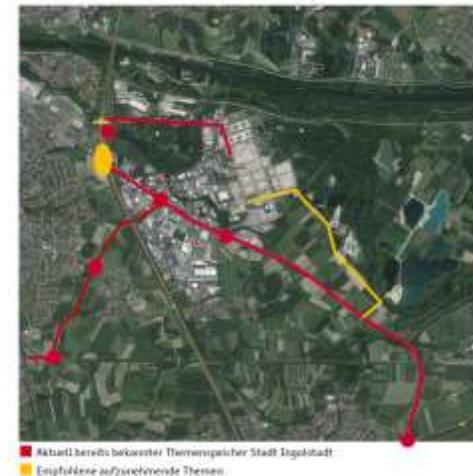


=> Prüfen weiterer Erschließungsoptionen von IN-Campus:

1. kreuzungsfrei Peisserstraße-Mailinger Spitz
2. im Norden über Hochwasserdamm
3. im Nordosten über die Donau
4. Zufahrt von Süden am Stadion vorbei

=> Zufahrt zum Auwaldsee sicherstellen evtl. Tunnel

- Scoping: keine Anmerkungen
- 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





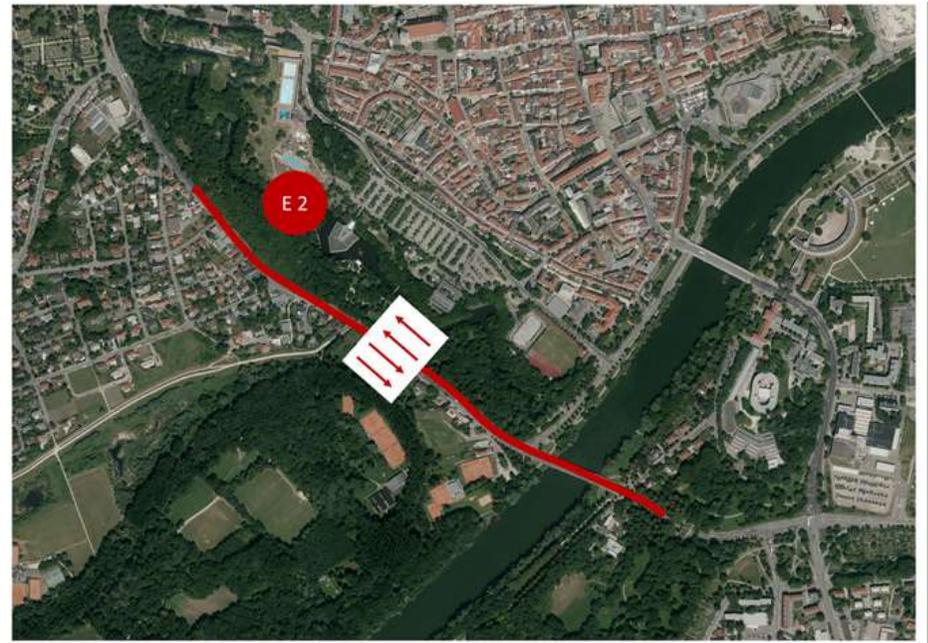
-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- positive verkehrliche Wirkungen
- Ausbau ist notwendig bei Erschließung IN-Campus



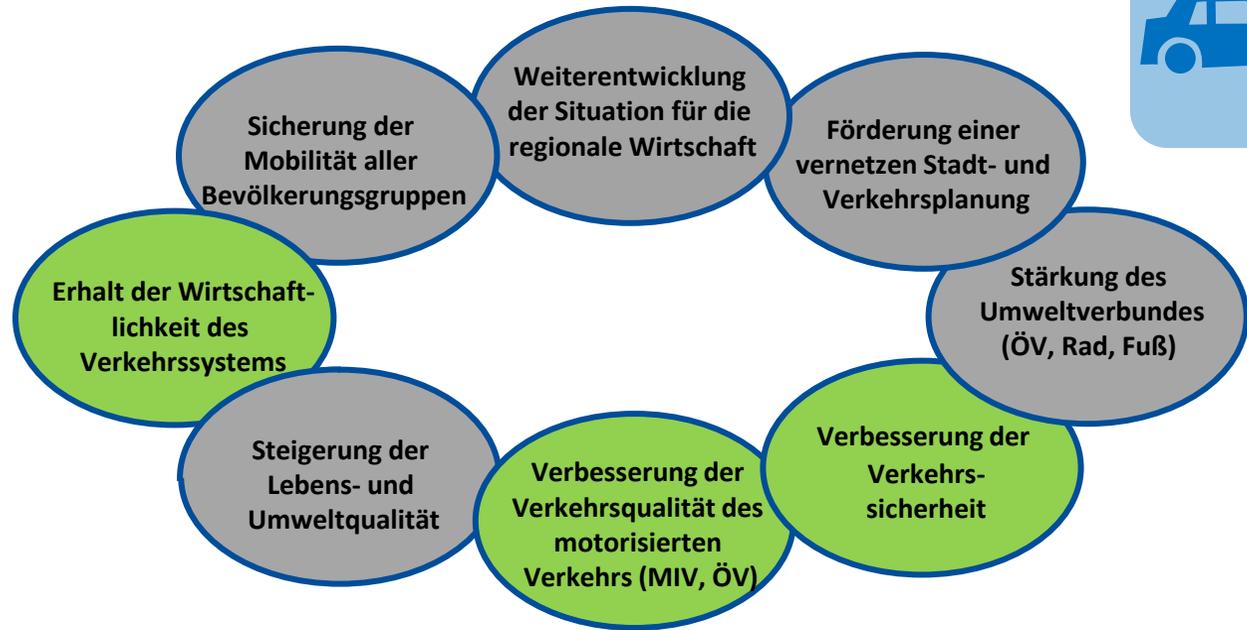
Schlussfolgerung:

- Westseitiger Ausbau Autobahnanschluss langfristig sichern (Flächennutzungsplan)
- Maßnahme weiter verfolgen
- Schlüsselmaßnahme



- Bürgerbeteiligung: **+ Verbesserung des Verkehrsflusses**
+ Abbiegebeziehungen Ringstraße/ Probierweg sind heute problematisch und werden neu geordnet
=> temporäre Fahrstreifenfreigabe auf der Westlichen Ringstraße verbessert den Verkehrsfluss am Knoten Ringstraße
- Scoping: Prüfauftrag: Welche Zufahrten sind im Planfeststellungsverfahren zugesichert
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Maßnahme E1: Kapazitätssteigerung Ringstraße wirkt sich positiv auf den Verkehrsablauf aus
- (Positive Wirkungen E2 auf den Verkehrsablauf in Kombination mit Maßnahme F (Bypass Knoten Münchener Straße))



Schlussfolgerung:

- E1 kurzfristig und kostengünstig umsetzbar, Testbetrieb temporär einrichten, Wirkungen im Feldversuch messen
- (E2 für die langfristige Entwicklung sichern)
- E1 Schlüsselmaßnahme

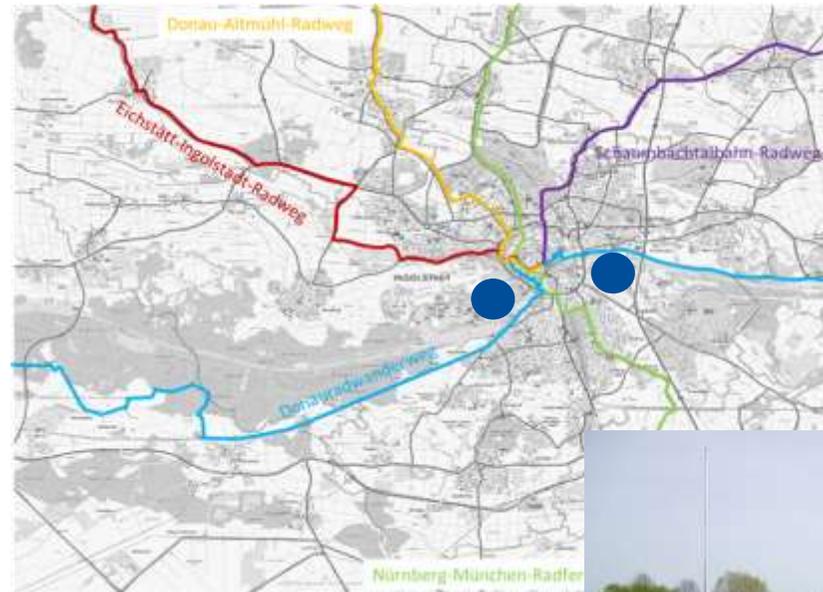
Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Kurzfristige Maßnahmen



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

- **Servicestation**
 - Werkzeug, Pumpen
 - Kontakt Fahrradhändler
- **Infrastruktur**
 - Bänke, Wetterschutz
 - Grillplatz
 - Kiosk/ Bewirtung
 - Toiletten
- **Informationen**
 - Stadt-/ Hotelinfo
 - Touristeninformation
 - Wegweisung
 - Veranstaltungsinformation

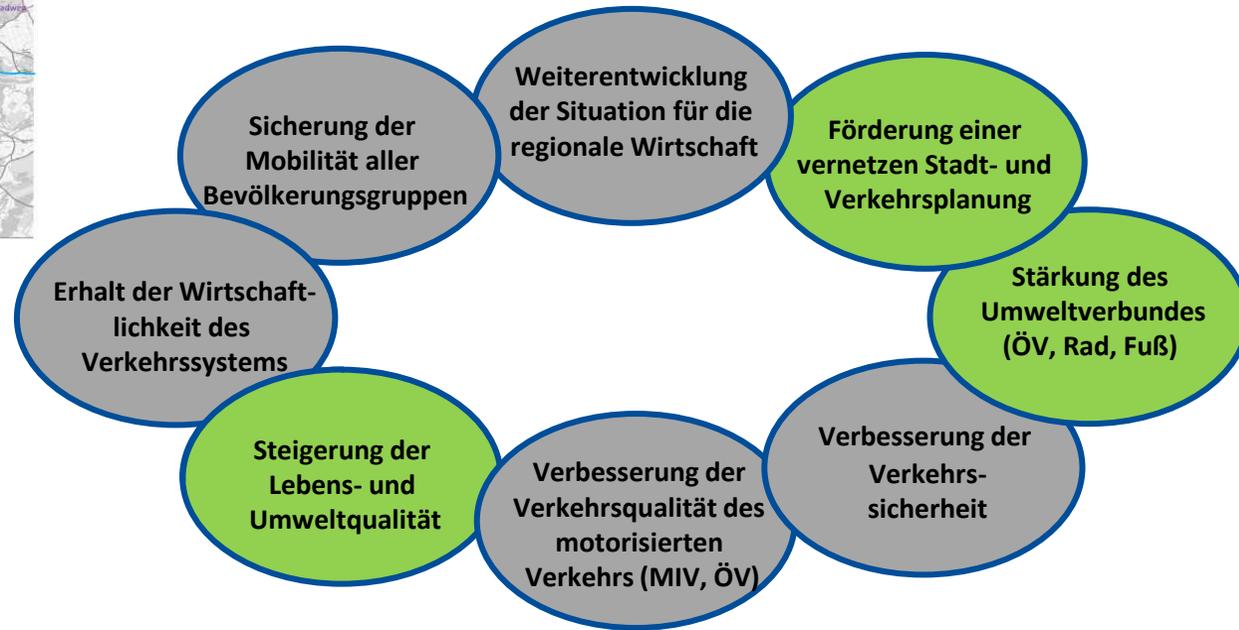
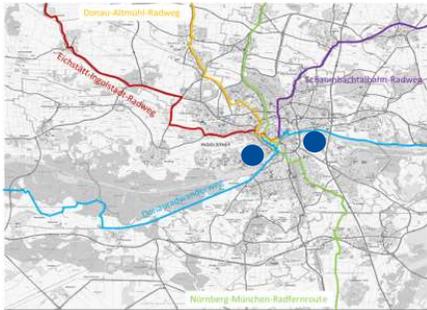


*Querverweis:
„Attraktiver
Stadtpark Donau“*



- Bürgerbeteiligung: keine Anmerkungen
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Element zur Förderung des (Rad-)Tourismus in der Stadt und der Region

Schlussfolgerung:

- Regionale Abstimmung erforderlich
- Standortalternativen



- Dauerzählstellen an wichtigen Querschnitten (Ergebnis im Internet der Öffentlichkeit zugänglich machen!)
- Fahrradbarometer
- jährliche Radverkehrszählungen



→ Nachfragewachstum „belegbar“ machen



- Bürgerbeteiligung: keine Anmerkungen
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- wichtig für Öffentlichkeitsarbeit, Verwaltung und Politik
- hohe Signalwirkung



Schlussfolgerung:

- Kontinuierliche Erhebung von Daten für die Planung
- Wirkungskontrolle zu den Maßnahmen im Radverkehr

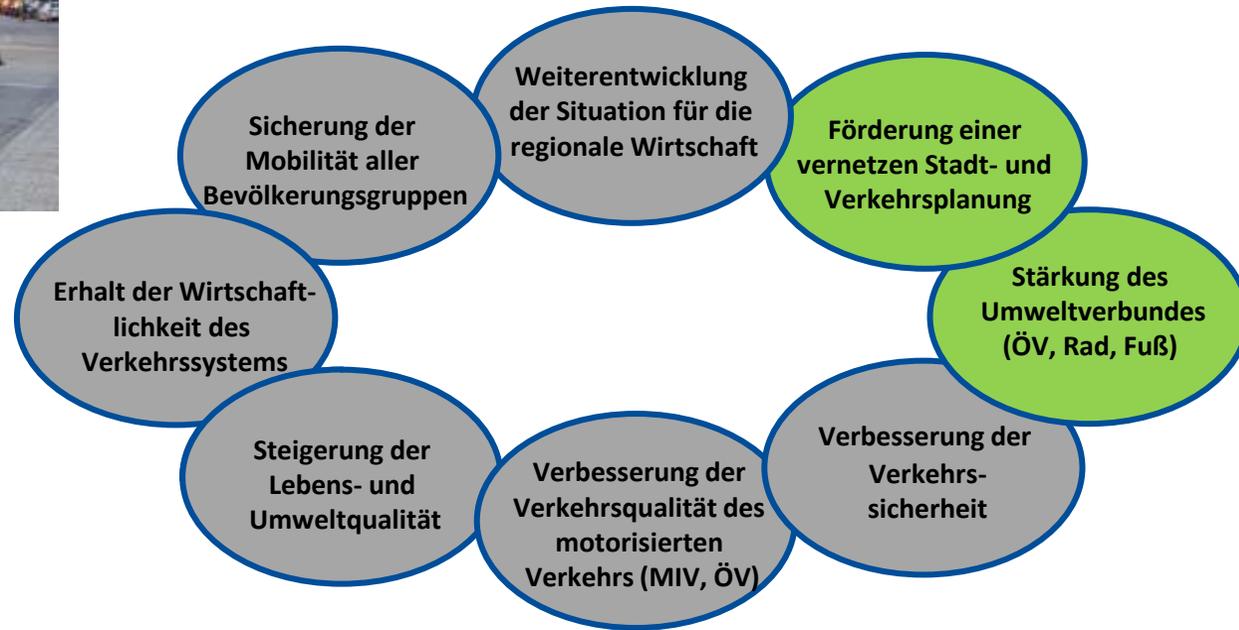
Städtische Einrichtungen als Vorbild für nachhaltige Mobilität

- 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
- Personen des öffentlichen Lebens nutzen offensiv nachhaltige Verkehrsmittel
 - Bürgermeister und Stadträte
 - Leitende Verwaltungskräfte



- Bürgerbeteiligung:
 - Vorbilder müssen glaubhaft sein – sonst eher abschreckend
 - => Vorbildfunktion konkretisieren
 - => Vorbild durch Werbung sichtbar machen
 - => „Fahrrad-Werkstatt“ vom Bürgerbüro aus dem Konradviertel auf andere Stadteile übertragen
- Scoping:
 - Antriebsart einer umweltfreundlichen Busflotte
 - 1. Hybrid, 2. E-Auto, 3. weitere innovative Antriebe
 - Audi ist führend beim Erdgas Antrieb für PKW
- Runder Tisch:
 - keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils



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

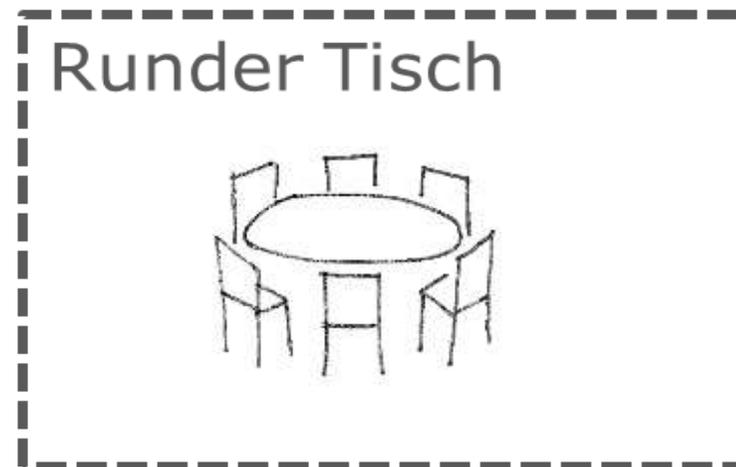
Schlussfolgerung:

→ Kontinuierlich und konsequent in medialen Auftritten verankern



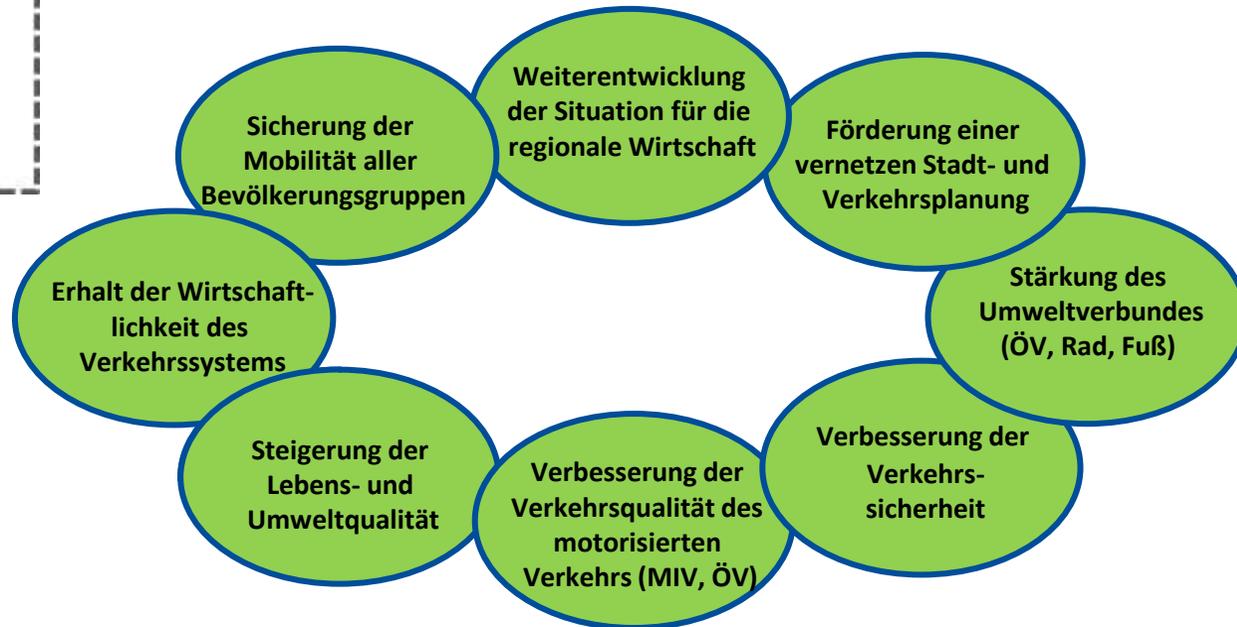
Runder Tisch Mobilität für Stadt und Region mit Einbindung aller Akteure

- Ämter aus Stadt und Region (Tiefbau, Stadtplanung, Verkehrsmanagement, Umwelt, usw.)
- Verkehrsbeauftragte
- Verkehrsausschuss
- INVG
- Polizei und Verkehrssicherheitswacht
- Verbände
- Wirtschaft und Unternehmen



- Bürgerbeteiligung: **+ Vorausschauende und integrierte Planung anschieben und absichern**
=> optimieren Regionalverbund
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

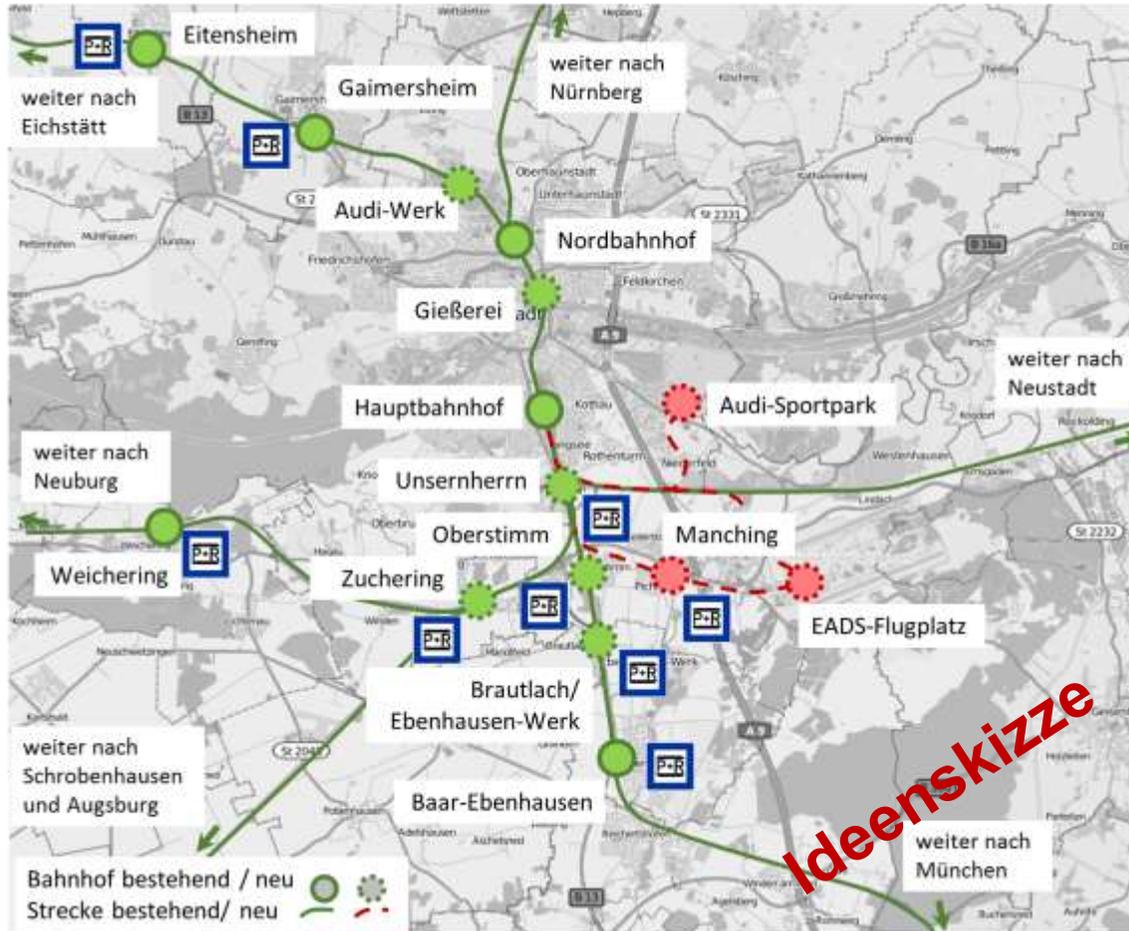


- Regionale Abstimmung stärken
- Gemeinsame Lösungen erarbeiten

Schlussfolgerung:

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

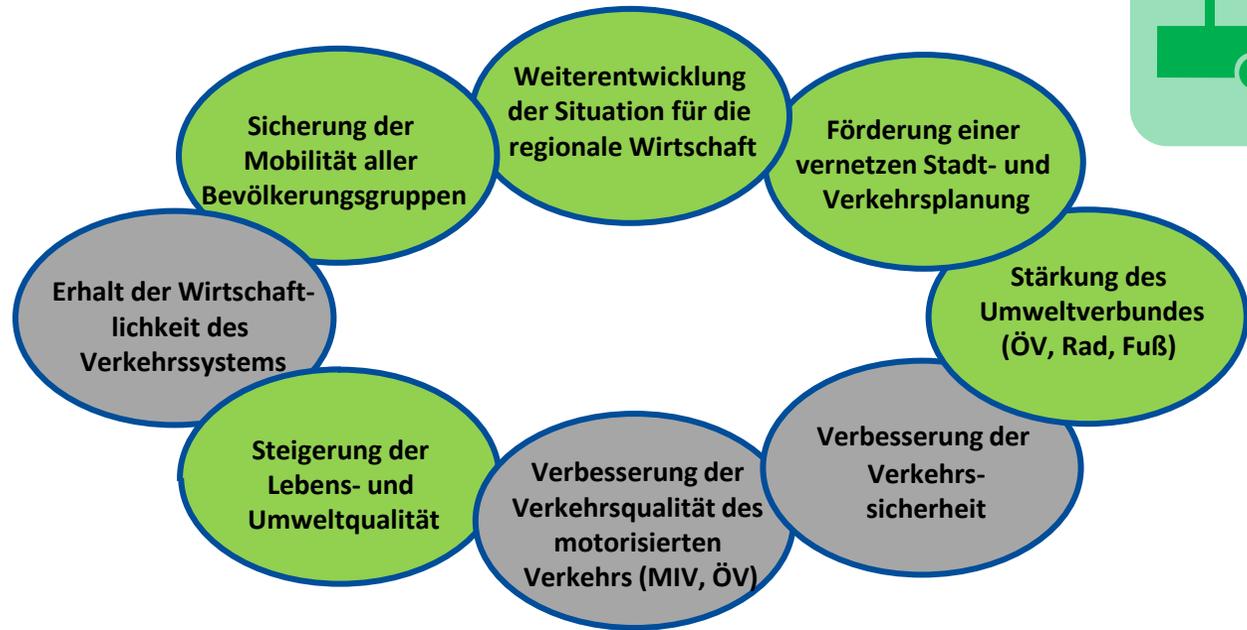




- Studie zu einem regionalen Stadtbahnsystem auf vorhandenen Gleisen
- Gesamtkonzept P+R und B+R (Bahn und Bus) für die Region

- Bürgerbeteiligung: **+ Haltepunkt im Innenstadtbereich**
- Schwerpunktsetzung auf den Ausbau des schienengebundene 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





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- langfristige Baustein des Gesamtkonzeptes
- Zielhorizont der Umsetzung weit nach 2025



Schlussfolgerung:

- Vorhandene Strecken und Infrastruktur umfassend sichern
- Studie beauftragen

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

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

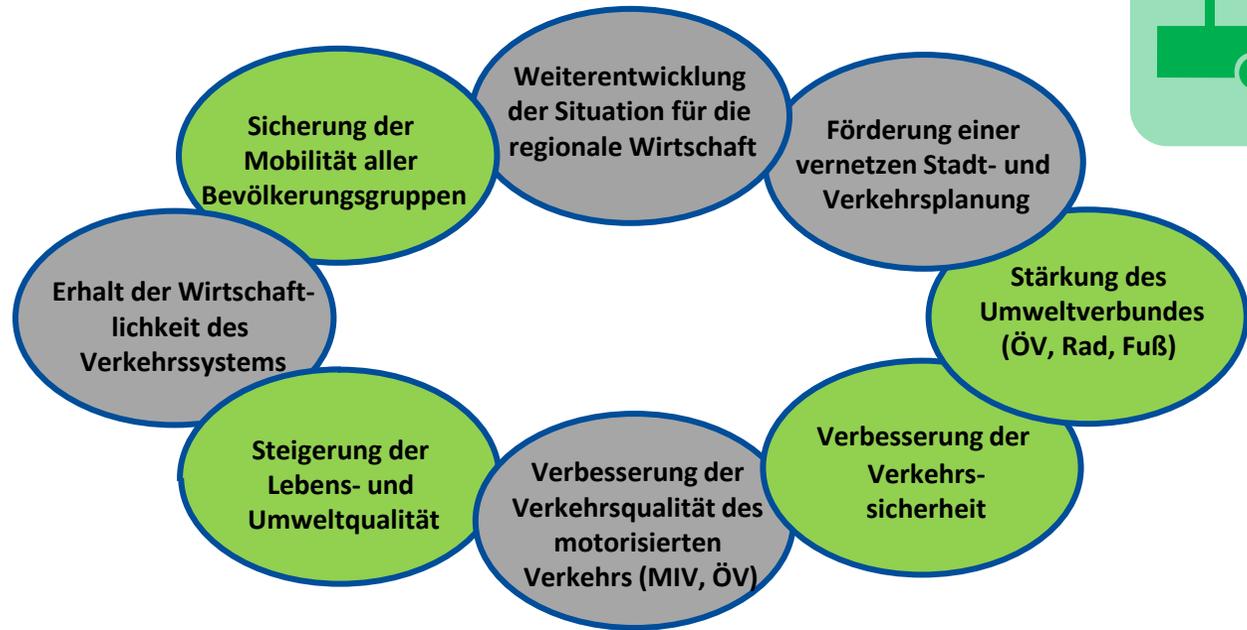
Buskaps ermöglichen geradliniges Heranfahren an den Bussteig

- barrierefreien Zugang
- weniger Kurvenfahrten
- kürzere Fahrzeiten



- Bürgerbeteiligung: keine Anmerkungen
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

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

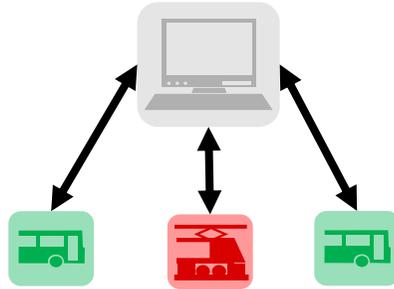


Schlussfolgerung:

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

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

- Bus zu Bus
- Bus zu Zug

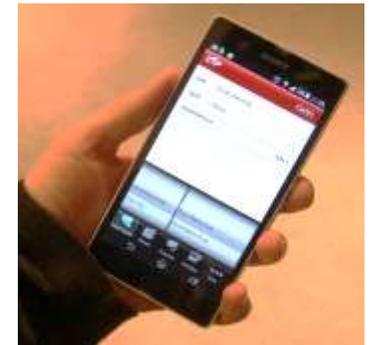


Umsetzung ab August 2015



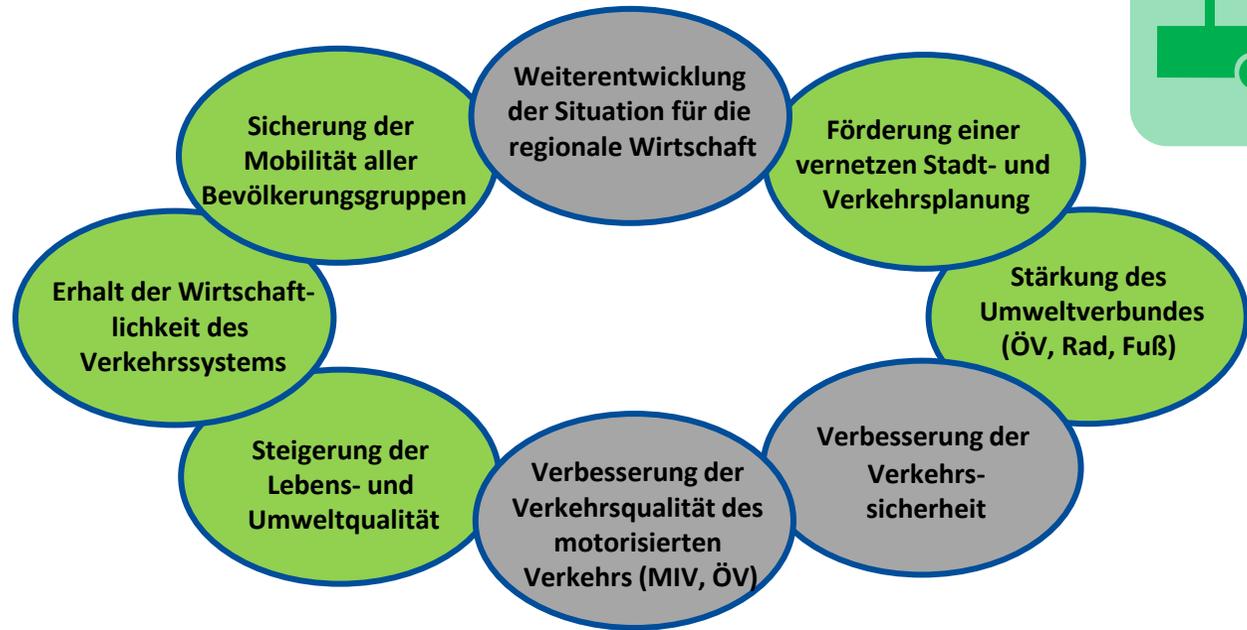
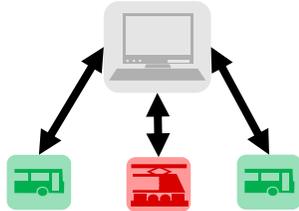
Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

- an Haltestellen
- WWW/mobilen Endgeräten (INVG App)



- Bürgerbeteiligung:
 - + Aufwertung Bushaltestelle Hauptbahnhof
 - + Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
 - 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 ab Herbst 2015 umgesetzt**
Anschlusssicherung bezieht sich auch auf überregionale Buslinien
- Runder Tisch: ausreichendes Angebot an Park & Ride Plätzen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Umsetzung wird begonnen
- Nachfragesteigerung im ÖV zu erwarten



Schlussfolgerung:

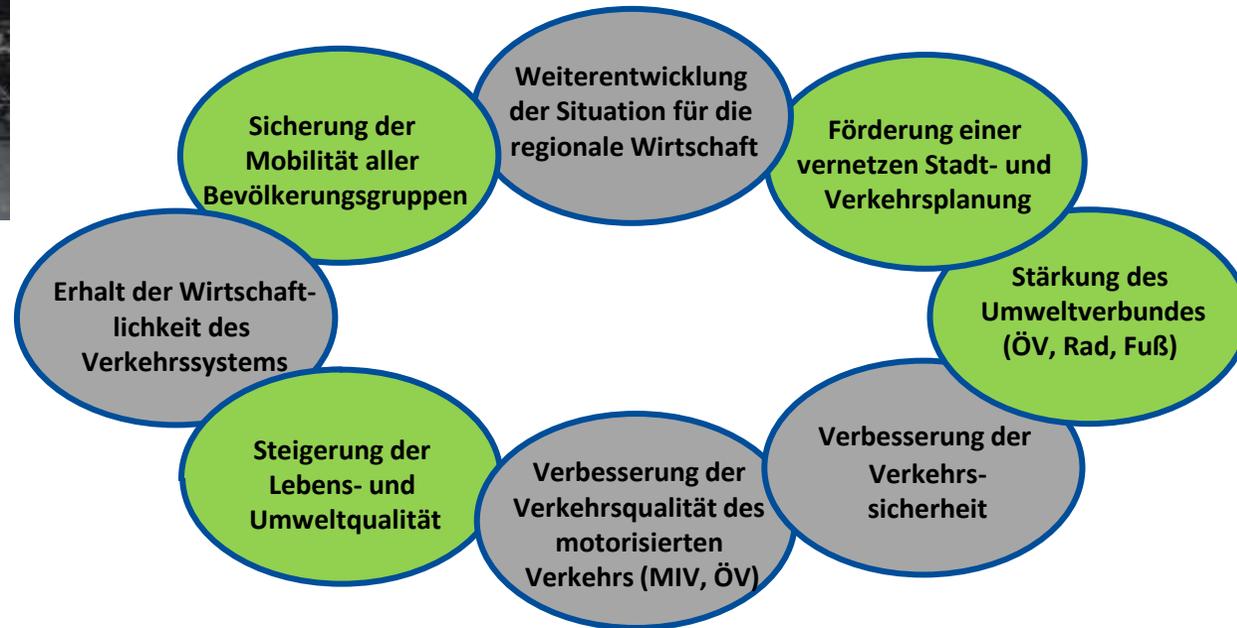
→ Maßnahme sollte vorrangig verfolgt werden

- **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



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





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

Abstellanlagen Fahrrad

- Wichtiger Baustein im Gesamtkonzept zur Stärkung des Umweltverbundes
- Gesamthafte Umsetzung in Stadt und Region, regionale Zusammenarbeit erforderlich

Fahrradmitnahme im regionalen Schienenverkehr

- Wichtiger Baustein im Gesamtkonzept zur Stärkung des Umweltverbundes
- Gesamthafte 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



- Attraktive und abwechslungsreiche Straßenräume
- Barrierefreie Wegeinfrastruktur
- Wegleitsystem
- Sichere und attraktive Straßenquerungen
- Attraktive Gehwegbreiten
- Vorbildliche Radfahrinfrastruktur
- Sicheres Fahrradparken für Bewohner und Besucher im öffentlichen Raum
- Parkierungskonzept Pkw
- Gesamtheitliches Gestaltungs- und Beleuchtungskonzept
- Schaffung von Aufenthalts- und Spielqualität im Stadtraum
- Straßenraumgestaltung mit Vorrang für den Umweltverbund



Planung: studioB Landschaftsarchitektur, Visualisierung: Martin Lechner



- Stärkung der Quartiersidentität
- Stärkung der Quartiers- und Stadtteilmitten
- Nahversorgung sichern und stärken
- Sicherstellung der nahräumlichen Erreichbarkeit
- Optimierung der Quartierserschließung mit dem ÖV
- Förderung der Innenentwicklung
- Nutzbarmachung von Brachen
- Verkehrssparsame Quartiersplanung

- Bürgerbeteiligung:
 - + **Altstadt als fußgängergerechten Bereich weiterentwickeln (Modellquartier)**
 - + **Piusviertel als Modellquartier entwickeln**
 - + Fokus auf Umfeld Schule (Piusviertel)
 - Gaimersheimer Straße nicht geeignet, da unattraktiv
 - => Verbesserung Fußwegesituation Kaufland/ Westpark
 - => Ausweitung Tempo 30-Zonen und Kontrollen
 - => Fußwege direkt führen ohne rechte Winkel
 - => Glacisbrücke für Mobilitätseingeschränkte besser nutzbar machen
 - => optimieren der Fußgängerampelschaltungen
 - => **Straßenraum gestalten, insbesondere Kreuzungsbereiche, dass Aufmerksamkeit der Autofahrer auf Fußgänger gelenkt wird**
 - => Geschwindigkeitskontrollen Münchener Straße (schnelles Durchfahren verhindern)

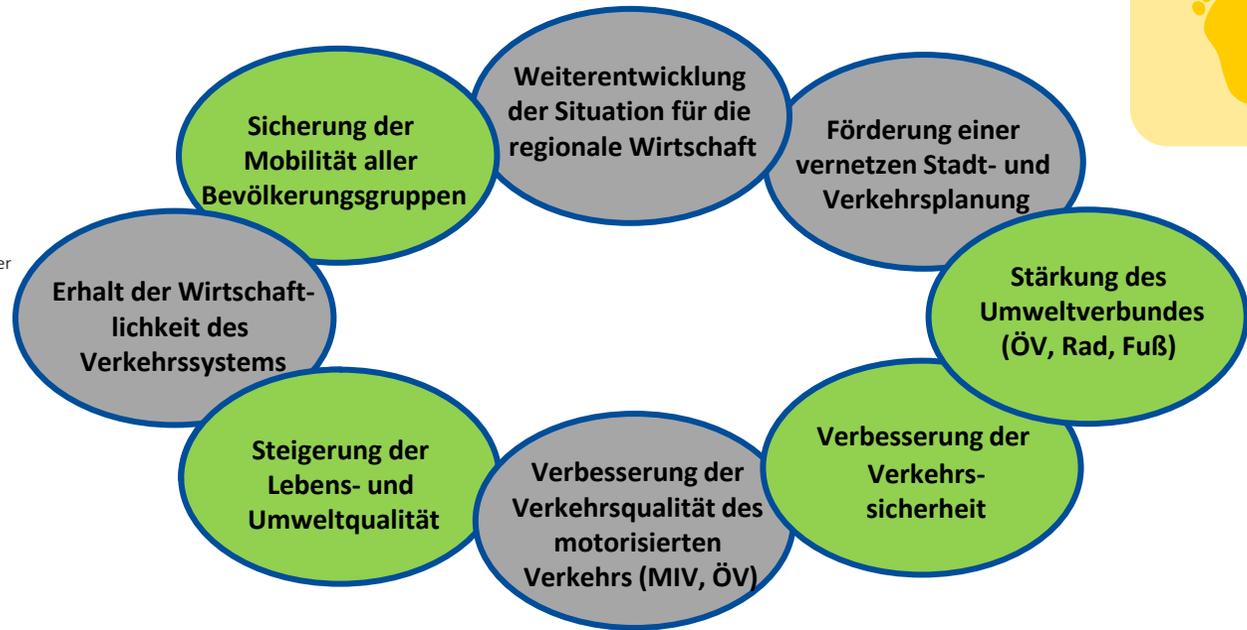


- Scoping: Möglicher Anwendungsbereich:
Pius-Viertel im Bereich der Gaimersheimer Straße
Verknüpfung über das Landesgartenschaugelände
- Runder Tisch: keine Anmerkung
- Stadtplanungsamt **Wegleitsystem -> z.B. in der Sozialen Stadt Piusviertel , in Vorbereitung**
Stärkung der Quartier-und Stadtteilmitten -> z.B. Dorfplatz
Rothenturm, Liebigplatz im Piusviertel, Goetheplatz im Konradviertel (umgesetzt)
Fußläufige Verbindung zwischen Stadtteil und Freiraum z.B. Wegeverbindung zwischen Piusviertel und Landesgartenschaugelände
Rahmenplan Goethestraße: Optimierung der Zuordnung der Nutzungen und Verbesserung der Fuß- und Radwegverbindungen (Rahmenplan abgeschlossen)





Planung: studioB Landschaftsarchitektur, Visualisierung: Martin Lechner



-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Wichtig für die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen an der städtischen Mobilität
- Identität der Ortsteile stärken



Schlussfolgerung:

- Planungsgrundsatz für die Stadtgestaltung verankern
- Pilotprojekte zur Sichtbarmachung im Straßenraum

Schulwegpläne weiter entwickeln

- Konkrete Wegeempfehlungen
- Gefahrenstellen erläutern
- Legende in mehreren Sprachen anbieten
- Schulbezirke zur Klarstellung des Geltungsbereichs einfügen
- Neues Webangebot aufbauen
 - teilindividualisierte Wegepläne
 - Meldung von Gefahrenstellen
 - Information über Gefahren

„Elternhaltestellen“

- Hol- und Bring-Haltestellen in *angemessener Entfernung* zu den Schulen
- Förderung des zu-Fuß-gehens
- Konzeption gemeinsam mit den Schulen und Eltern entwickeln
- Informationsmaterialien für Eltern (Flyer)
- Regelmäßige Überprüfung der Nutzung mittels Zählungen

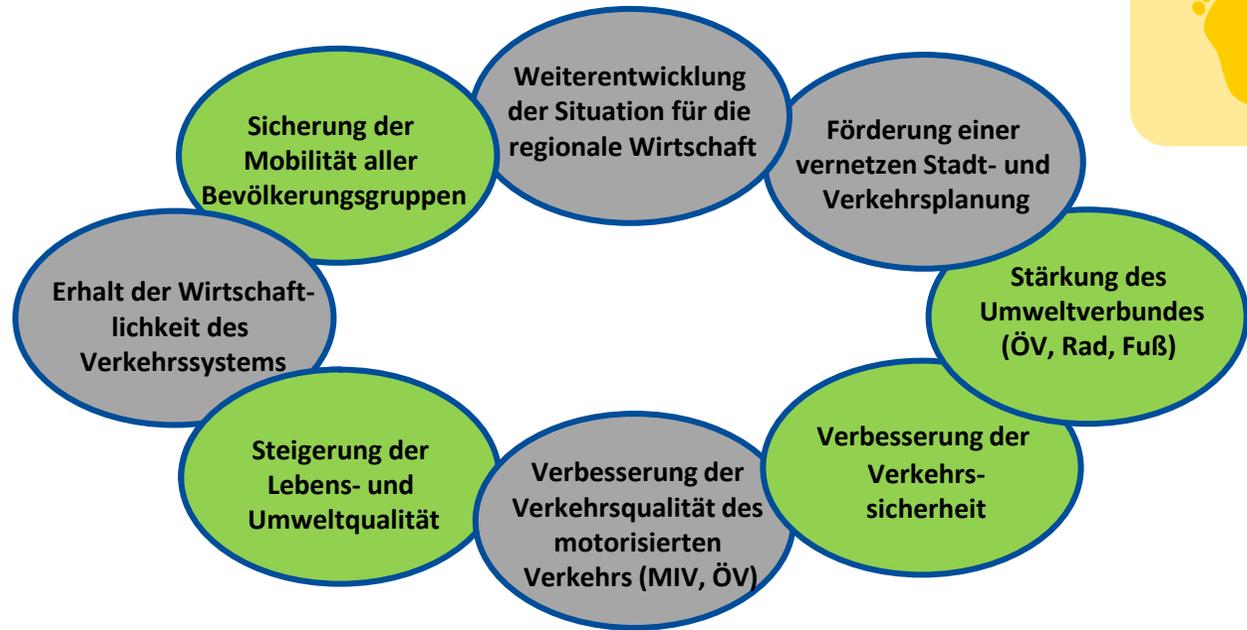
Zu-Fuß-Konzepte für alle Schulwege

- Sichere und besonders breite Gehwege im Bereich von Schulen bei Neuplanungen
- Verbesserungen an Gefahrenstellen im Straßenraum
- Radwegführung im Schulumfeld
- Fahrradparken
- Verkehrsberuhigung im Umfeld der Schulen
- Fahrbahnverengungen, Geschwindigkeitsbremsen



- Bürgerbeteiligung:
 - + **Entwickeln von kindgerechten, attraktiven und sicheren Plänen**
 - + Elternautos halten die Schulbusse auf
 - + **durch Verbesserung der Schulwege und der Sicherheit den Eltern die Angst um ihr Kind nehmen**
 - => genügend Elternhaltemöglichkeiten vor jeder Schule
 - => Möglichkeiten entwickeln um Vorfahren bis direkt vor die Schule zu unterbinden
 - => Klassen nach Stadtgebieten konzipieren – gemeinsamer Schulweg
 - => Querung Neuburger Straße und Westliche Ringstraße problematisch
 - => mangelndes Sicherheitsgefühl Unterführung Friedhofsstraße
 - => Unterführung Münchener Straße/ Bahnhofstraße gestalterisch verbessern z.B. Beleuchtung
- Scoping: **Elternhaltestelle z.B. auf dem Schanzplatz**
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Sicherheit im Schulumfeld verbessern
- Einstellung zum Fußverkehr verbessern
- Bewegungsförderung der Schülerinnen und Schüler



Schlussfolgerung:

- Schulwegepläne überarbeiten
- Testbetrieb zu Elternhaltstellen
- Pilotprojekt: Zu-Fuß-Konzept mit einer Schule erarbeiten

- **Optische Aufwertung und Neugestaltung von Straßen und Platzräumen**
 - Einheitliche, funktionale und gestalterische Erneuerung der Bodenbeläge
 - Verkehrliche Regelungen prüfen (z.B. Parken, Radfahrer)
 - Aufenthalts- und Verweilfunktion stärken
 - Einkaufs- und Dienstleistungsstandort stärken



- Bürgerbeteiligung: + funktionale und gestalterische Erneuerung der Bodenbeläge in der Innenstadt
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen

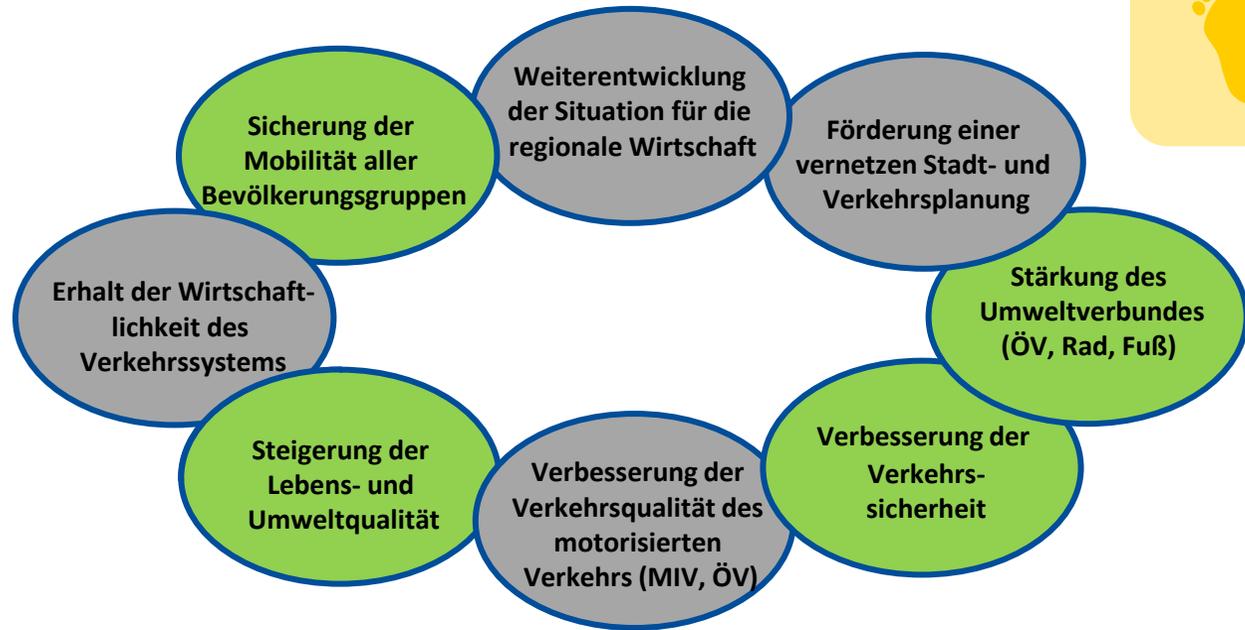


- Stadtplanungsamt: Reduzierung Straßenquerschnitte zugunsten verbreiteter Fußwege
Einschränkung Durchgangsverkehr?
Maßnahmen: - Neugestaltung Fußgängerzone (in Planung)
 - Neugestaltung Harderstraße (in Planung)
 - Neugestaltung Umfeld St. Matthäus/-Schrankenstraße (in Planung)
 - Umgestaltung Preysingstraße
 - Aufwertung Rathausplatz (umgesetzt)
 - Gastronomiezone (umgesetzt)
 - Aufwertung Franziskanerplatz in Vorbereitung)
 - Neugestaltung Münsterplatz (umgesetzt)Ausbau und Aufwertung Fußwegenetz



- Stadtplanungsamt: Ausbau und Aufwertung Fußwegenetz
 - Verbesserung Fußgängerzone
 - Verbesserung des Erscheinungsbilds bestehender Passagen und Durchgänge
 - Schaffung neuer attraktiver Fußwegeverbindungen
- Maßnahmen
- Wiederherstellung große Rosengasse für Fuß- und Radverkehr
 - Schaffung neuer Wegeverbindung durch Öffnung Feldkirchner Tor
 - Aufwertung Passage Schul-/Kupferstraße
 - Aufwertung Passage am Stein
 - Aufwertung Nord-Süd-Verbindungen im Umfeld der Fußgängerzone





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Wichtiger Baustein für Einwohner und Tourismus
- Stärkung oberzentraler Funktionen z.B. als Einkaufsstandort

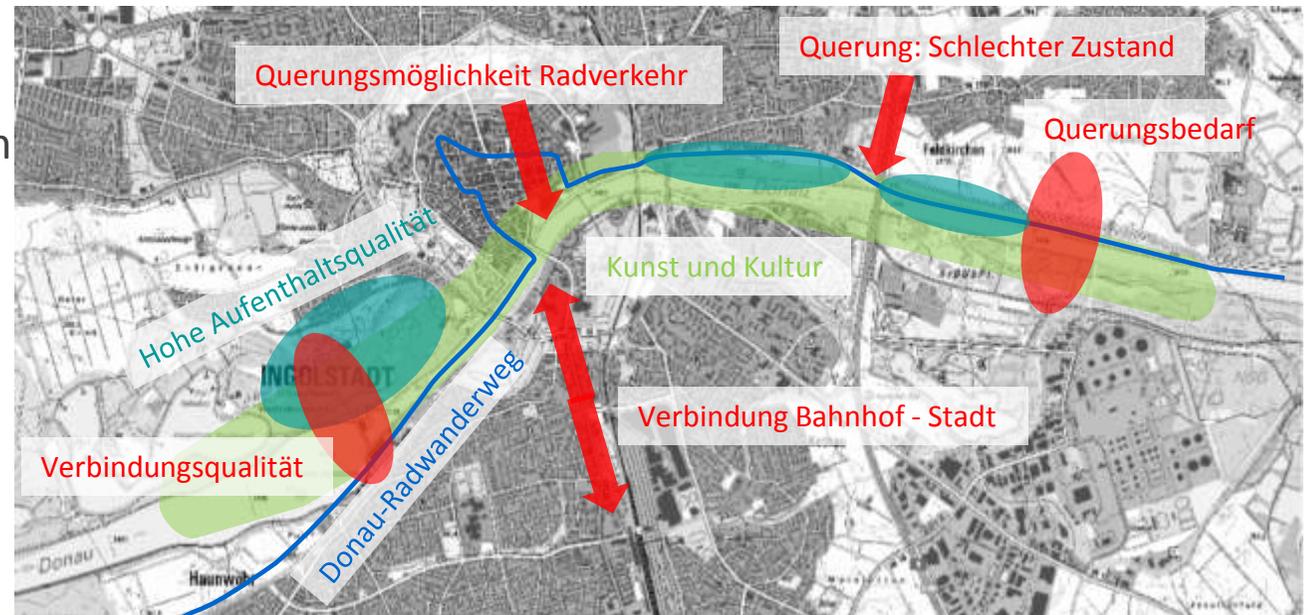


Schlussfolgerung:

→ Zeitnahe Umsetzung

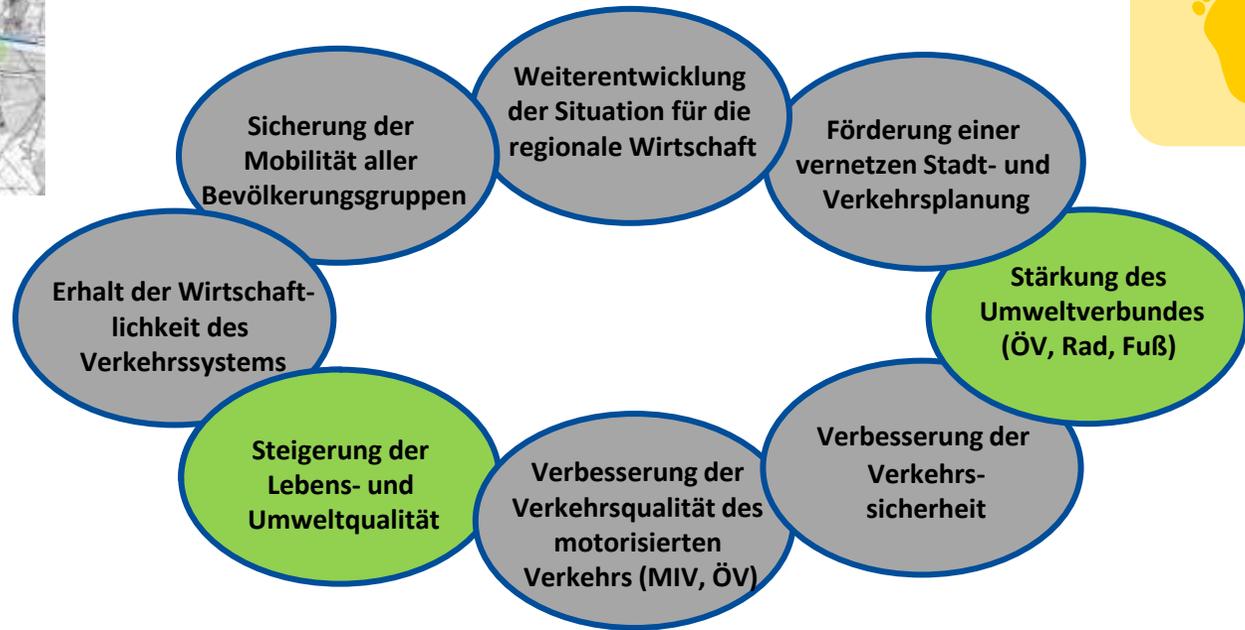
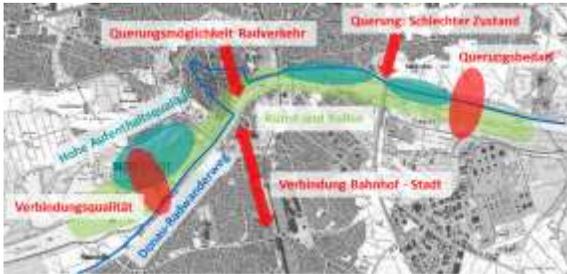
Von Staustufe im Westen zum ehem. IN-Campus-Gelände im Osten

- Identität der Stadt an der Donau stärken
- Integration Teilkonzept Schloßländer
- Donauquerungen Fuß, Rad und ÖV schaffen
- Wegeangebot entlang der Donau stärken
- Naherholungsraum schaffen
- Radtourismus fördern
- Kunst und Kultur integrieren



- Bürgerbeteiligung: **+ Öffnung der Stadt zur Donau, Flaniererraum Donau**
- Straße Schloßlände am Theater trennt Donau von der Innenstadt
=> Durchgangsverkehr aus Schloßlände verlagern, Aufwertung Uferbereich
=> Reduzierung der Fahrbahnbreite in der Schloßlände von vier auf zwei Spuren, Fußweg anlegen
=> Umfeld der Tiefgaragenzufahrt Kongresshotel aufwerten
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen
- Stadtplanungsamt: Donauquerungen Fuß, Rad und ÖV schaffen -> vgl. Donauloop





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Wichtiger Baustein für Einwohner und Tourismus
- Stärkung des Fußverkehrs



Schlussfolgerung:

- Städtebaulicher Ansatz erforderlich
- kurzfristige Umsetzung
- Synergien zur Projekt „Ingolstadt als Wegmarke des Radtourismus „

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



In der Altstadt vorhanden

- Rathausplatz
- Theresienstraße



weitere Anwendung evtl.

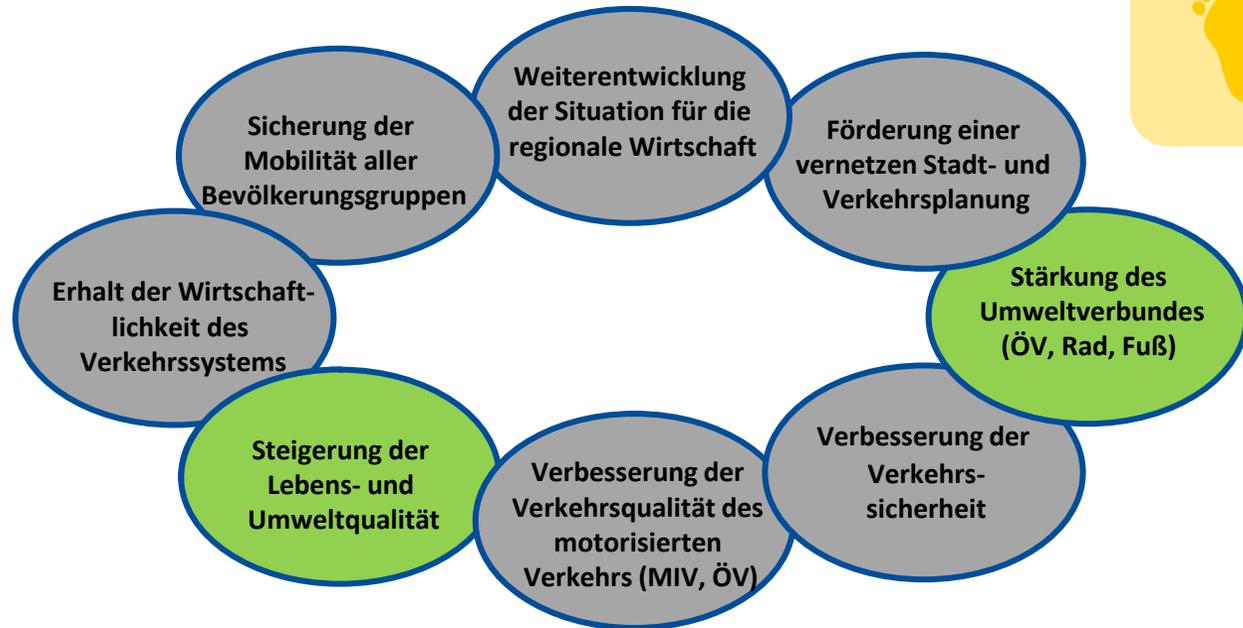
- Harderstraße (in Vorbereitung)
- Roßmühlstraße/Paradeplatz (in Planung)
- Schloßlande (in Planung)

Stadtteilplätze

- Gerolfing (umgesetzt)
- Rothenturm (umgesetzt)
- Liebigplatz (umgesetzt)
- Unsernherrn (umgesetzt)
- Mailing (umgesetzt)
- Irgertsheim (in Planung)

- 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
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Punktuelle Stärkung des Fußverkehrs
- Aufwertung der Altstadt



Schlussfolgerung:

- Berücksichtigung bei Neu-/ Umgestaltungen von Plätzen
- Synergien zu den Projekten „Fußgängergerechte Stadtgestaltung“ und „Aufwertung Nahversorgungsbereiche“

Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Mittelfristige Maßnahmen

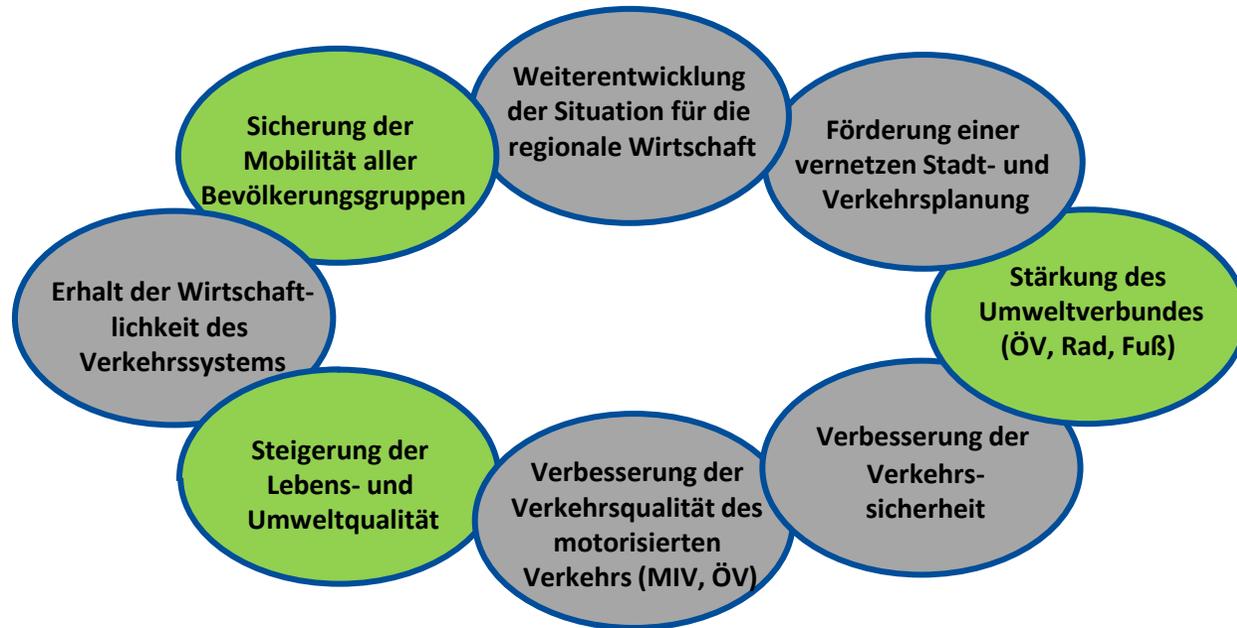


- Lokales Leihradsystem
 - mit Angebot an Pedelec und Lastenrädern
- Für Gäste
- Für ÖV-Kunden
- Für Bedarfsnutzung der Bewohner



- Bürgerbeteiligung: => Lastenräder als Leihrad für alle Ingolstädter
 => Einsatz von Lastenrädern als Logistikbaustein fördern
 => Infrastruktur für Lastenräder vorsehen
- Scoping: Kosten für Leihradssystem nochmals überprüfen und konkretisieren
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Ergänzende Maßnahme für den Radverkehr



Schlussfolgerung:

- hohe Signal- und Marketingwirkung
- Überprüfung der Machbarkeit und Finanzierung
- Lastenräder und Pedelec von Anfang an integrieren

Einführung einer Mobilitätskarte

- Rabattierte ÖV-Nutzung
- Nutzung Leihrad, Leih-Pedelec, Leih-Lastenrad
- Zugang zu Fahrradboxen und Fahrradparkanlagen
- Nutzung CarSharing
- Integriertes touristisches Angebot
- Zusammenarbeit mit örtlichem Handel



Mobil-Karte
Ingolstadt



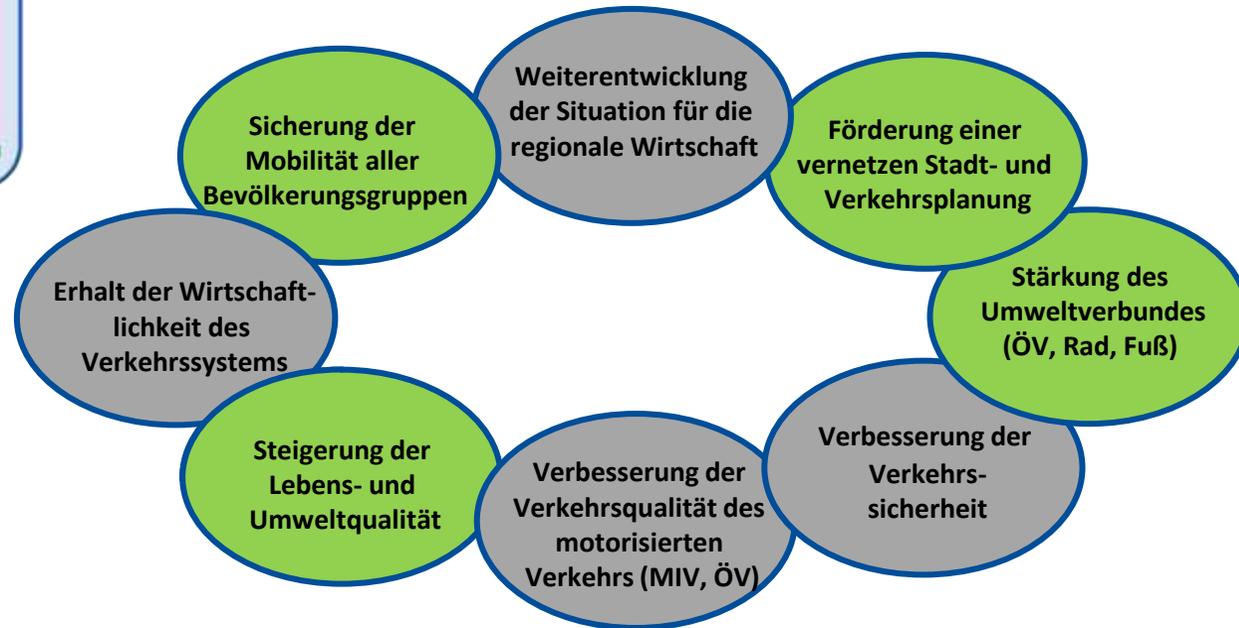
INVG
INGOLSTÄDTER
VERKEHRS-
GESELLSCHAFT

Leihrad
Ingolstadt

CarSharing
Ingolstadt

- Bürgerbeteiligung: **+ einfaches System, hohe Flexibilität**
 - 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?
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils



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

Schlussfolgerung:

- Umlandgemeinden einbinden
- Umsetzung: mittelfristiger Zeithorizont



Car-Sharing Grundangebot in allen Stadtteilen

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

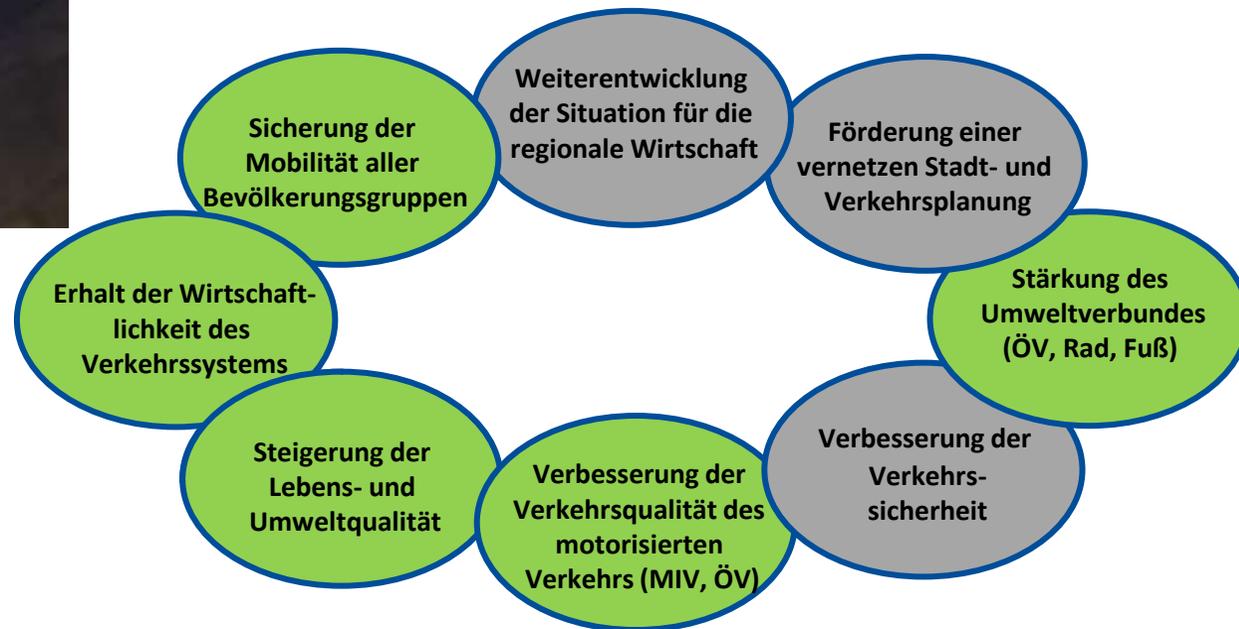
Nutzer

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



- Bürgerbeteiligung: **+ Vernetzung der Angebote macht Car-Sharing interessant**
 - Probleme mit Versicherungen bei privaten Car-Sharing (gibt es praktikable Lösungen?)
 - => **gute Zu- und Abgangsmöglichkeiten schaffen**
 - => **Flächendeckendes Angebot an Car-Sharing und Leihrad**
 - => Förderung von privaten Car-Sharing-Möglichkeiten (Angebotsplattform schaffen, Versicherungen ...)
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils



- Wichtiges Projekt im Gesamtkonzept

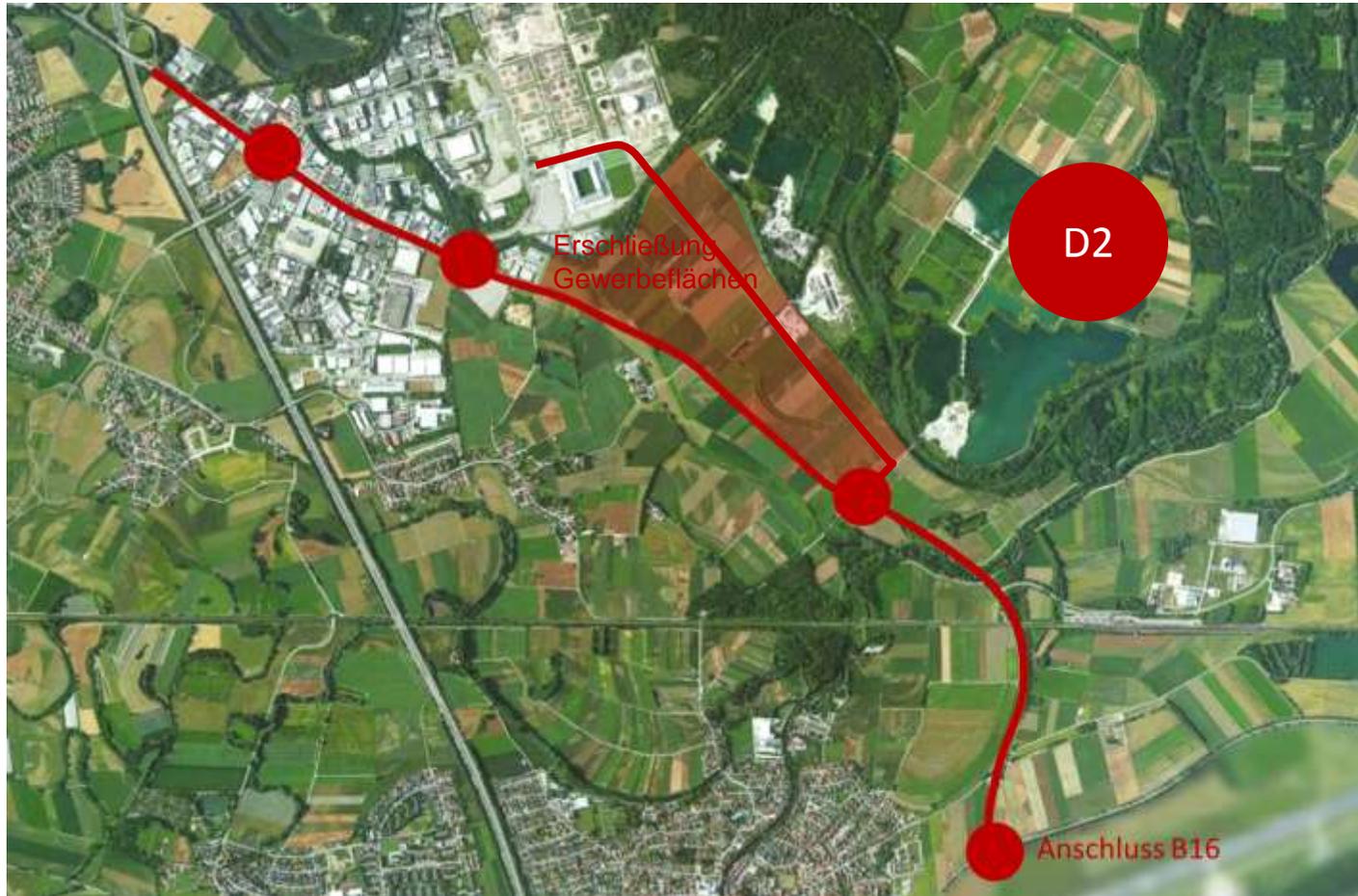
Schlussfolgerung:

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



Erschließung Gelände IN-Campus: Ertüchtigung Anschluss an B16 und Anschluss Gewerbegebiet Ochsenhütt

130

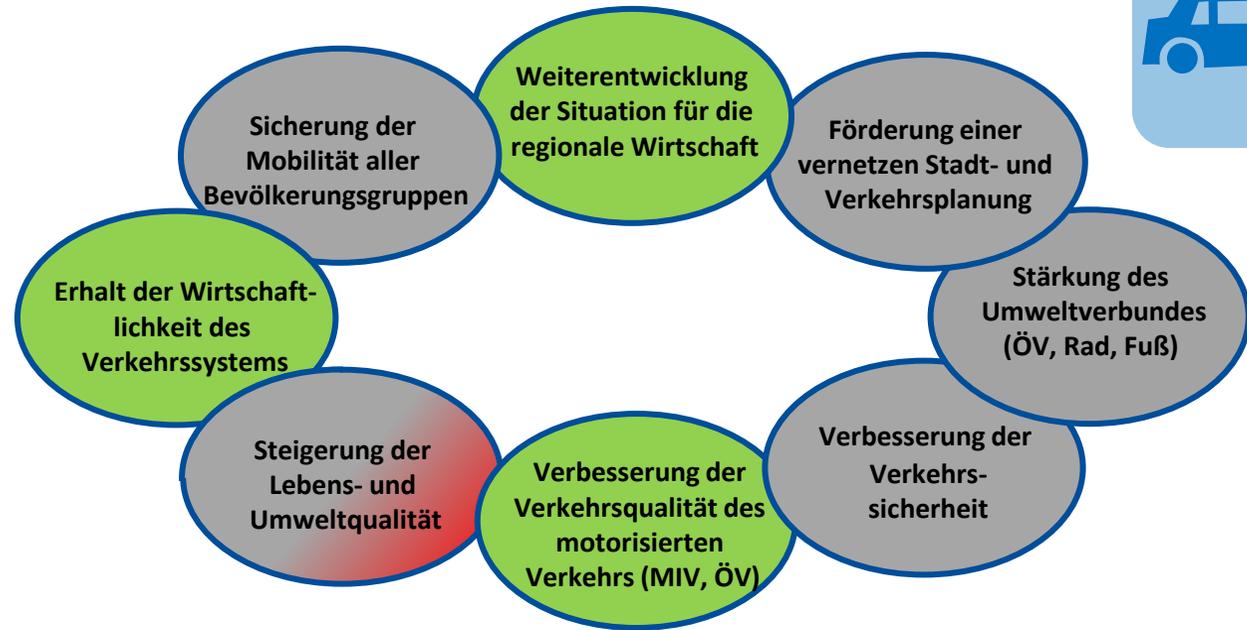


mittelfristige Maßnahme

- Bürgerbeteiligung: keine Anmerkungen
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: Mehrwert der Verbesserung der Anbindung IN-Campus den Nachbarkommunen deutlich machen
Durchbindung vom Stadion zum Gewerbegebiet Ochenschütt und ergänzender Knoten an die St2335



Beurteilung der Maßnahme: Ertüchtigung Anschluss an B16 und Anschluss Gewerbegebiet Ochenschütt



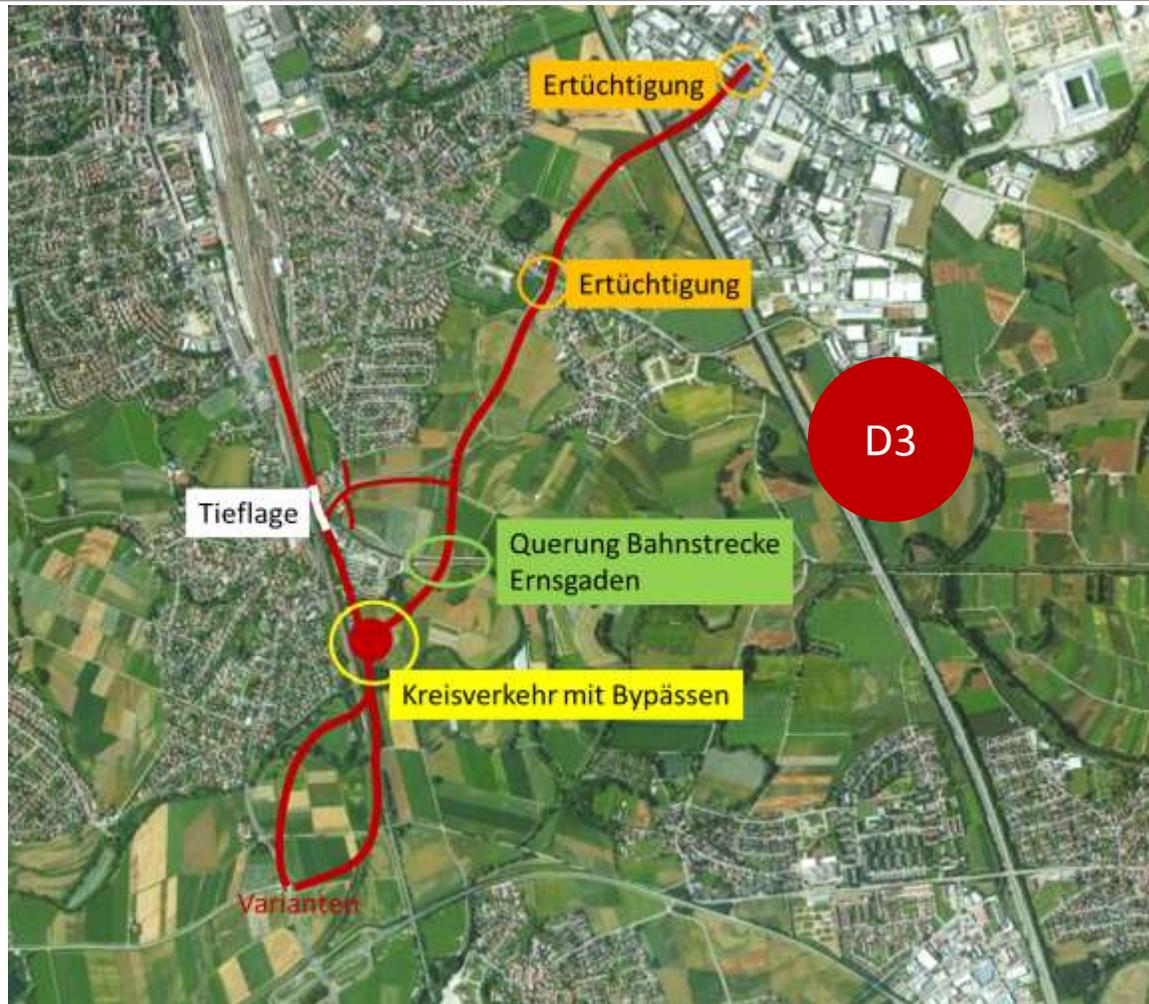
-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Ausbau der Knotenpunkte ist notwendig
- Belange des Naturschutzes prüfen



Schlussfolgerung:

- Maßnahme sollte weiter verfolgt werden
- wichtige Maßnahme für die Erschließung des IN-Campus
- Absprache mit den umliegenden Gemeinden wegen Erschließung Gewerbegebiet



- Bürgerbeteiligung:



- + **Bündelung der Umfahrung Unsernherrn**

- => 1. Ausbau des Straßennetzes im Süden prüfen
 - => 2. Westumfahrung Unsernherrn prüfen (Verkehre von Westen belasten die Ortsmitte von Unsernherrn)

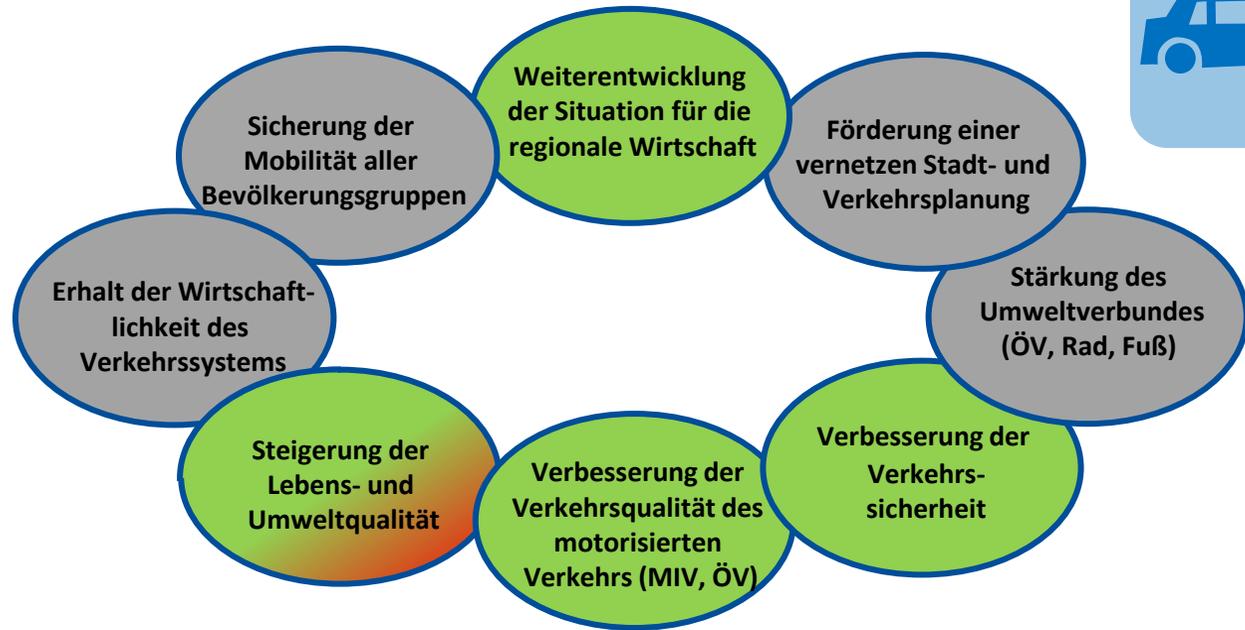


- Scoping:

- 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**



-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- 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



Schlussfolgerung:

→ Maßnahme sollte weiter verfolgt werden



- 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

- Scoping:

keine Anmerkungen

- Runder Tisch:

keine Anmerkungen



-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

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



Schlussfolgerung:

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

Bypass für Bus und Pkw

- In Ost- West- Richtung

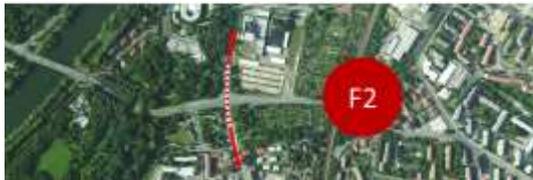
oder

- In Nord- Süd- Richtung



- Bürgerbeteiligung: **+ F1 schafft Entlastung Schillerstraße/westl. Ringstraße/ Haunwöhrer Straße**
=> Untertunnelung für F.1 bis Manchinger Straße fortführen, Entfall von 5 Ampeln
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- F1: Stark positive verkehrliche Wirkungen im MIV
- F1: zusätzliche positive Wirkungen auf Leistungsfähigkeit am Knoten Haunwöhrer Straße/südl. Ringstraße
- F2: Positive verkehrliche Wirkungen im MIV
- F2: Positive verkehrliche Wirkungen auf den ÖV
- F2: keine Wirkungen am Knoten Haunwöhrer Straße/südl. Ringstraße
- F2: städtebauliche Probleme in der Münchener Straße (Rampen)



Schlussfolgerung:

→ Maßnahme F1 sollte für das Gesamtkonzept weiter verfolgt werden

Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Langfristige Maßnahmen





- Bürgerbeteiligung: **+ gute Lösung für den Verkehr aus Richtung Norden**
- Mehrwert nur in den Spitzenstunden
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: **Ertüchtigung IN 19 auf Lentinger und Hepberger Gemarkung**
=> politisch schwierig





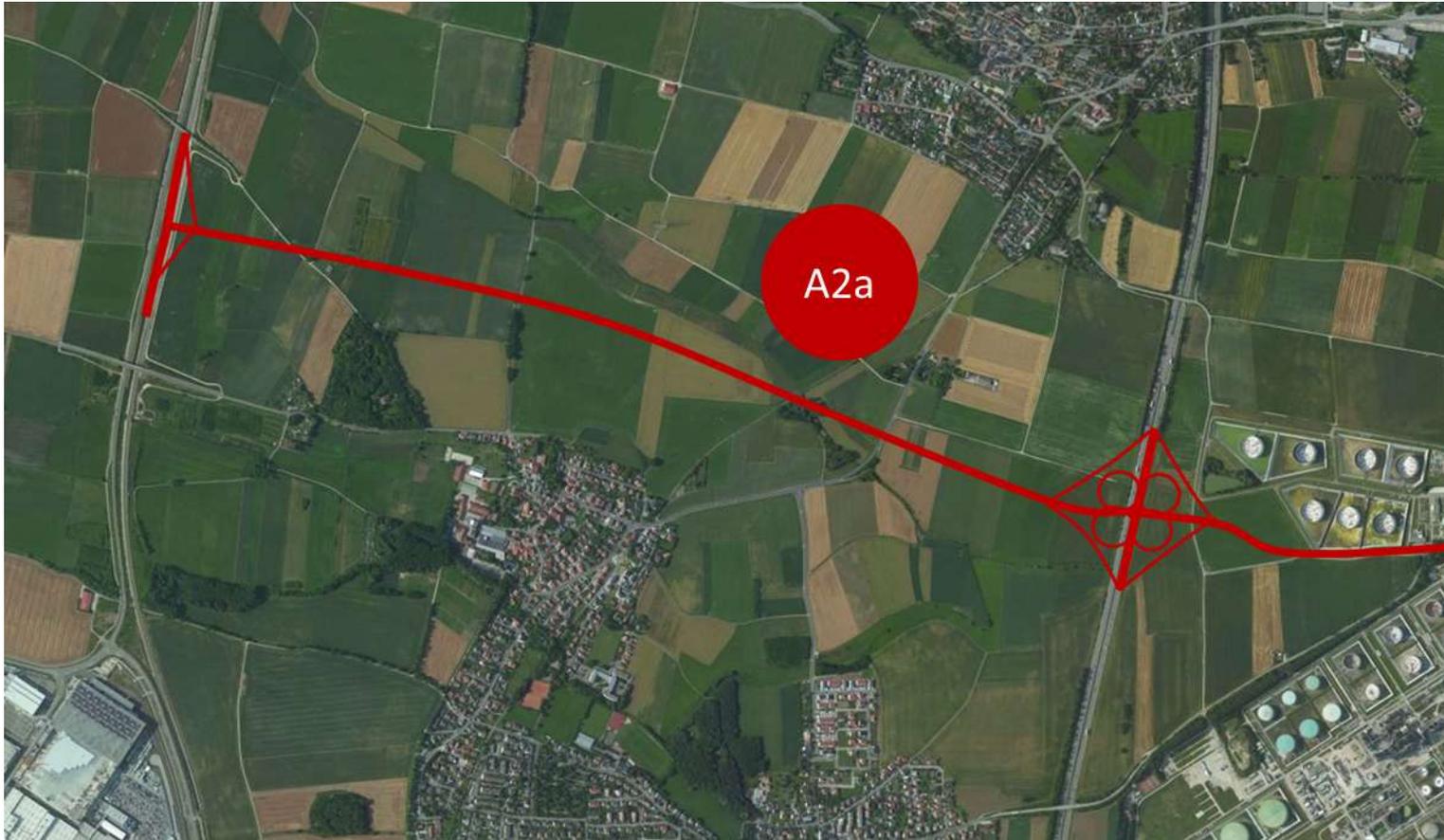
-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Verkehrliche Auswirkungen sind geringer als in A2 und A3 (Unterquerung Oberhaunstadt)
- Entlastung auf Ingolstädter Gemarkung führt zu Belastung an anderen Stellen
- Umsetzung ist nur zusammen mit den Nachbargemeinden Lenting und Hepberg möglich



Schlussfolgerung:

- Gemeinsam mit Lenting (und Hepberg) weitere Trassenvarianten diskutieren
- Maßnahme A2a ist verkehrlich vorzuziehen
- Maßnahme sollte als Alternative zu A2a behandelt werden





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Stark positive verkehrliche Wirkungen
- Stark negative Wirkungen auf Umwelt und Landschaft
- Abstimmungsbedarf mit Gemeinde Lenting erforderlich
- Nutzen stark abhängig von Industrie- und Gewerbeentwicklung in Ingolstadt



Schlussfolgerung:

- Ggf. weitere kostenintensivere Varianten diskutieren (z.B. Tunnellösung für Lärmschutz)
- Langfristige Maßnahme
- Maßnahme sollte weiter verfolgt werden

- Variante 1:
Westlich Hagau und
westlich Gerolfing
- Variante 2:
Westlich Hagau und
östlich Gerolfing



- Bürgerbeteiligung:
 - + Entlastung Südwesten (Glacisbrücke, Haunwöhrer Straße)
 - + **bei weiterer baulicher Entwicklung im Südwesten bringt die Maßnahme für die Innenstadt Entlastung**
 - **verkehrliche Auswirkungen rechtfertigen nicht die hohen Kosten**
 - **Schaden für Natur und Verlust von Erholungsraum**
 - Gefährdung des Grundwassers und der Trinkwasservorkommen
 - FFH-Gebiet nicht überplanbar
 - => 4. Donaubrücke als Ringschluss im Westen verfolgen
 - => Verlauf näher an der Stadt westlich Baggersee
 - => Ortschaften im Süden an die Donaubrücke anschließen
 - => alternative Linienführungen vorgeschlagen
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: **4. Donauquerung scheint nicht erforderlich**







-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Maßnahme bringt keine maßgeblichen Entlastungen für das Ingolstädter Verkehrsnetz
- Sehr kostenintensiv
- Erhebliche Umweltbeeinträchtigungen



Schlussfolgerung:

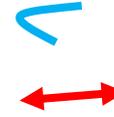
- Langfristige Trassensicherung für die Zukunft (Flächennutzungsplan)
- Umsetzung der Maßnahme aktuell nicht weiter verfolgen

Umbau Westliche Ringstraße mit Bypass



Verlauf des Bypass

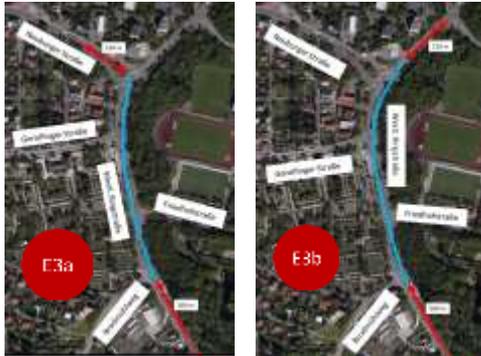
Verfügbare Länge für Rampen



Bypass für Bus und Pkw

- In Nord- Süd- Richtung





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Maßnahme E3a+b: starke Entlastung der Knoten der Ringstraße
- Positive lokale Wirkungen auf den Verkehrsablauf



Schlussfolgerung:

- E3a+b als langfristige Entwicklungsoption
- Detailuntersuchung zu den Varianten a und b erforderlich



- Bürgerbeteiligung:
 - + kostengünstig
 - + keine Einschränkung für Friedrichshofen
 - + Lärmbelastung für Friedrichshofen kann reduziert werden
 - + Entlastung für südliches Gaimersheim und weiterer 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
- Scoping: Anschluss direkt an IN 20 nicht an den Hochkreisel





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- positive verkehrliche Wirkungen
- signifikante Entlastung Friedrichshofen

Schlussfolgerung:

- Gemeinsame Abstimmung und Planung mit Gaimersheim
- Maßnahme sollte weiter verfolgt werden



Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

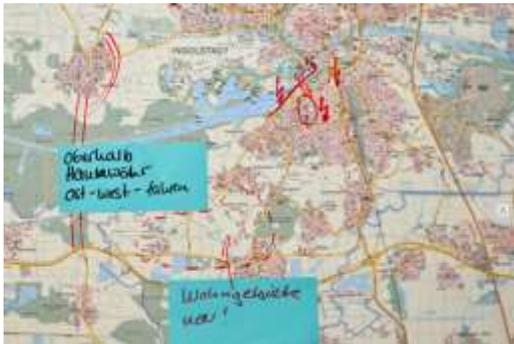
Entfallende Maßnahmen



- Stadteinwärts: Unechte Einbahnrichtung im Abschnitt Boelckestraße bis Rankestraße
- Stadtauswärts: Über die Rankestraße und Baggerweg bis Boelckestraße / Schrobenhausener Straße
- Der Radverkehr wird auf beiden Straßen im Zweirichtungsverkehr geführt.



- Bürgerbeteiligung:



- **Verkehr bleibt im Viertel, verteilt sich nur anders**
 - Einbahnregelung erhöht Verkehrsaufkommen
 - Lärmbelastung verringert Aufenthaltsqualität in Rankestraße, Luitpoldpark, Schrebergärten
 - Parkmöglichkeiten in der Rankestraße werden verringert
 - Belastung Baggerweg bei Starkregen bzw. Überflutung
 - verstärkte Lichtbelastung der Rankestraße
 - schlechtere Erreichbarkeit der Geschäfte Haunwöhrer Straße
- => Untertunnelung Haunwöhr
=> Ampel für Radfahrer und Fußgänger zum Luitpoldpark
=> Verlagerung der Buslinien aus der Haunwöhrer Straße in die Auenstraße
=> Befahrung der Staustufe für PKW
=> Hauptverkehrsentlastung sollte in Nord-Süd-Richtung erfolgen

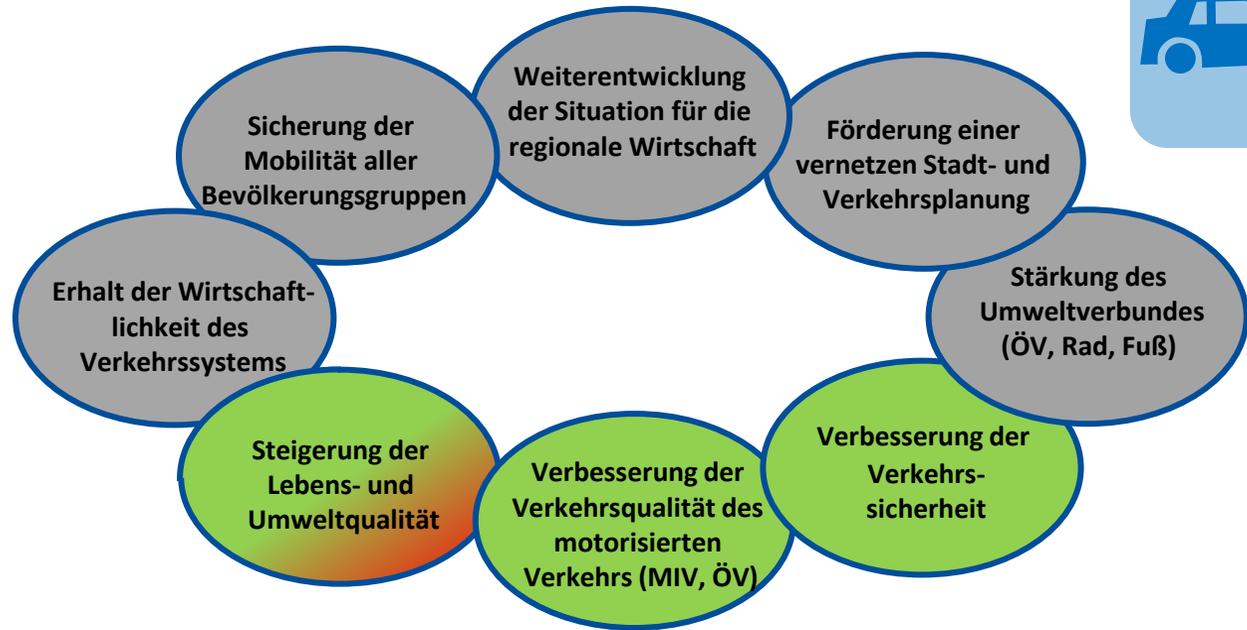


- Scoping:

keine Anmerkungen

- Runder Tisch:

keine Anmerkungen



-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Maßnahme bringt lokale Umverteilungen des Verkehrs
- Positive verkehrliche Wirkungen für Haunwöhrer Straße
- Positive Wirkungen für Anwohner Haunwöhrer Straße
- Negative Wirkungen für Anwohner Rankestraße



Schlussfolgerung:

- Maßnahme zur Umverteilung der Lasten in Haunwöhr
- Keine großräumigen Wirkungen
- Für das Gesamtkonzept nicht notwendig

- Städtische Buslinie über die Staustufe als direkte und schnelle Nord-Süd-Verbindung
- Verbindung Klinikum, Westpark und des Audi-Werkes mit den südwestlichen Stadtteilen
- Einsatz von Kleinbussen (Kapazität von 28 Steh- und Sitzplätzen)
- Mögliche Linienführung und Erschließungspotential:



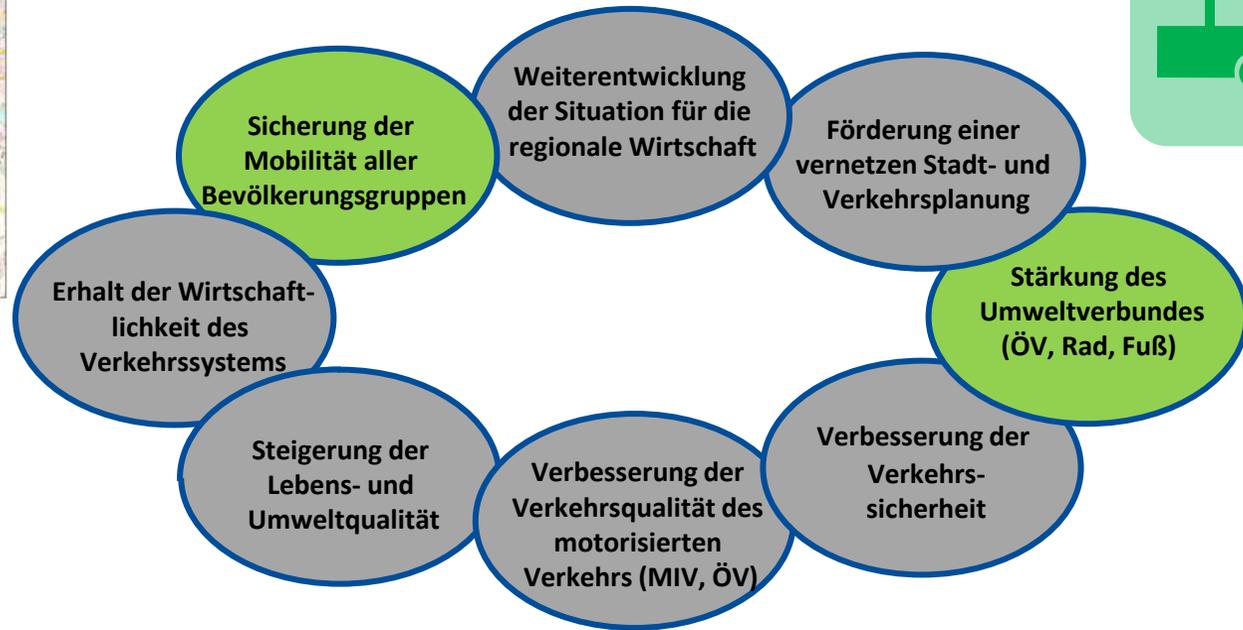
Staustufenlinie, (Quelle: INVG)



Erschließungspotential, (Quelle: INVG)

- Bürgerbeteiligung:
 - + **Anbindung der Gebiete im Südwesten wird besser**
 - + Option eine Ringlinie zu initiieren
 - + Einsatz von E-Bussen im NSG
 - Kosten
 - **Gefahr einer Öffnung für den PKW-Verkehr**
 - **Konflikt auf der Staustufe zwischen Radfahrern und Bussen**
 - **Beeinträchtigungen an der Degenhartstraße (Veränderung Querschnitt, Verkehrsbelastung, Parkmöglichkeiten)**
 - Versprechen der Politik: Degenhartstraße ist Wohnstraße (Erschließungsbeiträge)
 - => Testlauf im Sommer durchführen (Erschließung Baggersee)
 - ... weitere inhaltliche Anmerkungen
- Scoping: Kosten auf Testbetrieb beschränken
Abstimmungsbedarf hinsichtlich Kosten mit EON und DWK
- Runder Tisch: keine Anmerkungen





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Positive verkehrliche Wirkungen sind zu erwarten
- Auswirkungen für Anwohner prüfen

Schlussfolgerung:

- Testbetrieb
- Schlussfolgerungen aus Testbetrieb





- Bürgerbeteiligung:
 - + **Entlastung Innenstadt**
 - + zusätzlicher BAB-Anschluss
 - + **gute Anbindung für Verkehr aus dem Norden und dem Süden**
 - **Eingriff in die Umwelt**
 - **Beschränkung der Wohnraumentwicklung im Norden von Oberhaunstadt**

=> Alternative: Tunnel im Bereich Römerstraße/ Theodor-Heuss-Straße?
- Scoping: **Natur-/Wasserschutz beachten**
Trassenvariante weiter nördlich zwischen Haunstadt und Lenting prüfen (Gemarkung Lenting betroffen)
- Runder Tisch: **Trassenvariante weiter nördlich zwischen Haunstadt und Lenting prüfen ↔ Planungshoheit von Ingolstadt beachten**





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Stark positive verkehrliche Wirkungen für Gesamtstadt
- Stark negative Wirkungen auf Haunstadt
- Stark negative Wirkungen auf Umwelt und Landschaft
- Beeinträchtigung der räumlichen Entwicklung von Haunstadt



Schlussfolgerung:

- Weitere alternative Streckenführung im Norden prüfen, Gespräche mit Lenting führen
- Ggf. weitere kostenintensivere Varianten diskutieren (z.B. Tunnellösung für Lärmschutz)
- Langfristige Maßnahme mit anderem Trassenverlauf prüfen



- Bürgerbeteiligung:
 - + zusätzlicher BAB-Anschluss
 - + gute Anbindung für Verkehr aus dem Norden und dem Süden
 - **Belastung Wasserschutzgebiet**
 - Belastung der Schule während der Bauphase
 - => Alternative: Tunnel im Bereich Römerstraße/ Theodor-Heuss-Straße
- Scoping: Natur-/Wasserschutz beachten
- Runder Tisch: Trassenvariante weiter nördlich zwischen Haunstadt und Lenting prüfen ⇔ Planungshoheit von Ingolstadt beachten





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- Stark positive verkehrliche Wirkungen
- Negative Wirkungen auf Haunstadt
- Negative Wirkungen auf Umwelt und Landschaft
- Kostenintensive Maßnahme



Schlussfolgerung:

- Weitere alternative Streckenführung im Norden prüfen, Gespräche mit Lenting führen
- Ggf. weitere kostenintensivere Varianten diskutieren (z.B. Tunnellösung für Lärmschutz)
- Variante A2a ist zu bevorzugen
- Maßnahme A3 sollte nicht weiter verfolgt werden



- Bürgerbeteiligung:
 - kostenintensiv
 - Einschränkung der Friedrichshofener im Rampenbereich
 - Verkehre Richtung Westpark und AUDI-Ring nutzen Tunnel ggf. nicht
- Scoping: keine Anmerkungen
- Runder Tisch: Ortsverein SPD ungeeignet da:
 - kostenintensiv
 - höhere Belastung der Anwohner nicht nur während der Bauzeit





-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils

- positive verkehrliche Wirkungen
- kostenintensiv

Schlussfolgerung:

- Maßnahme sollte als Alternative zu B1 betrachtet werden
- Abstimmung mit Gaimersheim



NOVAPLAN GmbH
info@inovaplan.de

Büro München
Am Wiesenhang 19
81377 München
089 / 500 35 4 – 0

Büro Karlsruhe
Degenfeldstraße 3
76131 Karlsruhe
0721 / 98 77 9 44 – 0



