

Entwurf

Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt (VEP)

Zustandsanalyse und Leitbild - Kurzfassung

Auftraggeber:

Stadt Ingolstadt
Amt für Verkehrsmanagement
und Geoinformation
Spitalstr. 3
Technisches Rathaus
85049 Ingolstadt



Auftragnehmer:

INOVAPLAN GmbH

Büro München
Am Wiesenhang 19
81377 München

Büro Karlsruhe
Degenfeldstraße 3
76131 Karlsruhe

Autoren:

Dr.-Ing. Wilko Manz
Dr.-Ing. Martin Kagerbauer
Dipl.-Ing. Sabine Michels
Sebastian Knecht

25. Oktober 2014

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung und Schlussfolgerungen aus der Zustandsanalyse	3
1.1	Strukturelle Rahmenbedingungen.....	3
1.2	Motorisierter Individualverkehr	5
1.3	Öffentlicher Personennahverkehr	8
1.4	Radverkehr.....	10
1.5	Fußverkehr und Aufenthaltsqualität.....	12
2	Leitbild	13
2.1	Leitsätze und Handlungsziele.....	13
2.1.1	Leitsatz: Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen	14
2.1.2	Leitsatz: Stärkung des Umweltverbundes.....	14
2.1.3	Leitsatz: Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	15
2.1.4	Leitsatz: Verbesserung der Verkehrsqualität des motorisierten Verkehrs	16
2.1.5	Leitsatz: Steigerung der Lebens- und Umweltqualität	16
2.1.6	Leitsatz: Weiterentwicklung der Situation für die regionale Wirtschaft.....	17
2.1.7	Leitsatz : Erhalt der Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems	17
2.1.8	Leitsatz: Förderung einer vernetzen Stadt- und Verkehrsplanung	17

1 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen aus der Zustandsanalyse

1.1 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 demographische 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 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.

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 fast 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 5 km 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.

1.2 Motorisierter Individualverkehr

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 sind als unterdurchschnittlich genutzte Zweit- und Drittmotorisierung nur geringfügig für zusätzliches Verkehrsaufkommen verantwortlich zu machen.

Der motorisierte Individualverkehr wird auf einem mehrstufig klassifizierten Hauptstraßennetz gebündelt und durch ein Netz aus Sammelstraßen ergänzt, die der übergeordneten Erschließung in den Stadtbezirken dient. 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 durch diese Regelung sehr einheitlich und leicht begreifbar. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob Teile des Sammelstraßennetzes innerhalb von geschlossenen Wohngebieten in Tempo-30-Zonen umgewandelt werden könnten. Dies würde der Verkehrssicherheit und dem Schutz der Anwohner vor Lärm dienen.

Der überwiegende Teil des städtischen Hauptstraßennetzes wird in den Spitzenstunden in Lastrichtung mit Koordinierung betrieben. Durch die räumliche Lage der Signalanlagen ist eine Koordinierung in beiden Fahrrichtungen nur eingeschränkt möglich. In den letzten Jahren wurde das System TRAVOLUTION eingeführt, welches mittels genetischen Algorithmen 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 sowie eine Bypass-Unterführung am Knoten Ettinger Straße/Richard-Wagner-Str. 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 der nachmittäglichen Spitzenstunde, 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 ausfällt.

Außerhalb der Spitzenstunde ist das Verkehrsnetz in Ingolstadt uneingeschränkt in der Lage, die Verkehrsnachfrage mit hoher Servicequalität zu bewältigen. Teile des Hauptstraßennetzes weisen in der nachmittäglichen Spitzenstunde jedoch spürbare Kapazitätsengpässe auf. Dies betrifft besonders den Stadtbereich um die Audi AG 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) liegt die Anschlussstelle Lenting mit der IN19/IN20 ideal, die Knotenpunkte weisen aber für das tägliche Verkehrsaufkommen aus Schichtwechsel- und Berufsverkehren eine zu geringe Kapazität auf.

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 Car-Sharing am Hauptbahnhof an. Dies ist ein gutes Grundangebot für per Bahn anreisende Gäste. Zur Förderung autoarmer Verhaltensweisen in den städtischen Quartieren ist dieses Angebot jedoch nicht ausreichend. In der Stadt bestehen vier Ladestationen für Elektrofahrzeuge.

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. Das Ausmaß ist jedoch gering, die Situation in den wenigen betroffenen Straßenabschnitten wird hierdurch kaum beeinträchtigt.

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 Parkierungsanlagen bieten in der Altstadt und an den Bahnhöfen sehr günstige Tarife an. Attraktiv gestaltet und gut angenommen wird das Angebot der drei etwas außerhalb des Zentrums liegenden Parkierungsanlagen mit kostenloser Busbenutzung auf dem Weg zur Altstadt.

1.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr in Ingolstadt beinhaltet ein Bussystem mit zentralem Umsteigepunkt zwischen (fast) allen Buslinien am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Das Busliniennetz gliedert sich in ein Tagesnetz (bis ca. 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 aktuell aber nicht das Schienennetz einbindet. Diese Einbindung ist jedoch in Vorbereitung. 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 fahrenden 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 8 Minuten Umsteigezeit am Hauptbahnhof bzw. nach 5 Minuten am Nordbahnhof ein Busanschluss in Richtung Altstadt/ZOB erreichbar. Neben den zwei bestehenden Bahnhöfen ist der Bau eines Schienenhalts im Bereich des Werksgeländes der Audi AG geplant. An beiden Bahnhöfen bestehen ausreichende und günstige Parkmöglichkeiten für Pkw-Fahrer.

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.

1.4 Radverkehr

Die Stadt hat mit knapp 20 % 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.

Die Stadt Ingolstadt betreibt große Anstrengungen das Radverkehrsangebot weiter zu verbessern und ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche 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 selbständig geführte Radwege sowie gemeinsame Fuß- und Radwege einen hohen Anteil von 94% an den insgesamt 269 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 umsichtige Fahrweise oder StVO-gerechte Ausstattung der Räder kann jedoch 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 Stadt- raum und ihrer Nachfrage. In einer Radwegprioritätenliste, welche alle 2 Jahre fortgeschrieben wird, wird versucht, dem Bedarf und den Wünschen der Bürger gerecht zu werden, wobei die Realisierung der Maßnahmen i.d.R. von einem möglichen Grunderwerb abhängt. Mehrere touristische Radwanderwege durchfahren die Stadt oder beginnen dort. Dies ist insbesondere der Donauradwanderweg, einer der am stärksten frequentierten Radwanderrouen 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 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 und wird sich durch die Einführung von Elektrofahrrädern und Pedelecs verändern. 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 Linieneinführung 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, wie z.B. am Hauptbahnhof, erweitert.

Um die Sicherheit zu erhöhen, ist neben der Verbesserung unfallrelevanter Abschnitte insbesondere mehr Öffentlichkeitsarbeit einzusetzen. Die umgesetzte Kampagne zum Geisterradeln oder die Teilnahme an der Ingolstädter Radnacht ist 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.

1.5 Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

Das Zufußgehen ist stadtweit für kurze Wege das ideale Verkehrsmittel im Nahbereich. Attraktive Fußwegeverbindungen fördern diese ursprüngliche, gesunde und umweltfreundliche Verhaltensweise.

Schwerpunkte des Fußgängerverkehrs sind die Altstadt, Stadtteilzentren und Nahversorgungsbereiche 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 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 10 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 als eine Voraussetzung. Die in Ingolstadt vorhandenen Schulwegepläne geben keine Wegeempfehlung, zeigen aber Gefahrenstellen auf.

Für die sichere Querung von Hauptstraßen stehen neben den 106 Lichtsignalanlagen zur Knotenpunktsteuerung insgesamt 47 spezielle Lichtsignalanlagen für Fußgänger zur Verfügung. Fußgängerüberwege und Querungshilfen ergänzen dieses Angebot.

2 Leitbild

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.

Die Ergebnisse entstehen durch den folgenden strukturierten Prozess:

- Vorentwurf durch INOVAPLAN
- Input Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation
- Input Verwaltung und Ämter (Scoping-Termin)
- Input Bürgerbeteiligung (Bürgerwerkstätten)
- Input Strukturierte Öffentlichkeit aus Fachverbänden, Institutionen etc. (Runder Tisch)

2.1 Leitsätze und Handlungsziele

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



Abbildung Leitsätze zum VEP Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung)

Zu jedem Leitsatz wurden anschauliche Handlungsziele formuliert, die die Anwendung der Leitsätze für die Planungspraxis konkretisieren.

2.1.1 Leitsatz: Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen

Begründung:

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

Handlungsziele:

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

2.1.2 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 ÖPNV:

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

Handlungsziele Fahrrad:

- Lückenschlüsse im Radverkehrsangebot
- Einrichtung von Vorrangrouten für zügiges Fahren
- 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

2.1.3 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

2.1.4 Leitsatz: Verbesserung der Verkehrsqualität des motorisierten Verkehrs

Begründung:

Der motorisierte Verkehr aus MIV und ÖV ist ein entscheidender Pfeiler der Mobilität in Ingolstadt. Zur Sicherung der Zukunftschancen in der Stadt und Region ist ein funktionsfähiger MIV und ÖV unverzichtbar.

Handlungsziele:

- Beseitigung von Engpässen zur Reduktion 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
- Möglichkeiten zur zeitlichen Entzerrung von Spitzenverkehren nutzen

2.1.5 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
- Reduktion von quartiersfremden Schleichverkehren

2.1.6 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

2.1.7 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

2.1.8 Leitsatz: Förderung einer vernetzten Stadt- und Verkehrsplanung

Begründung:

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

Handlungsziele:

- Koordination der Planungen, auch auf regionaler Ebene mit Landkreisen und Umlandgemeinden
- Transparente Verwaltungsprozesse und abgestimmte Ziele
- Interdisziplinäre Sicherstellung von Raumverträglichkeit und Nachhaltigkeit