



# Radverkehr

## Vorrangroutennetz

- 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



	Vorrangrouten
Realisierungshorizont	Kurz-/mittelfristig, sukzessiver Ausbau
Realisierungschancen	++
Wirkungen	++
Überschlägige Kostenabschätzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorrangnetz Ingolstadt: 10 - 30 Mio. €</li> <li>• Wegweisungskonzept: 0,5 - 1 Mio. €</li> </ul>
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinden und Landkreise</li> <li>• Straßenbauasträger</li> </ul>





## Radverkehr

### Hochwertiges Fahrradparken

- an allen relevanten Zielen
- ebenerdig erreichbar
- diebstahlsicher
- überdacht
- Fahrradbügel
- Fahrradboxen
- Fahrradparkhäuser



### Leihradsystem



Lokales Leihradsystem mit Angebot an Pedelecs und Lastenrädern

- für Gäste
- für ÖV-Kunden
- für Bedarfsnutzung der Bewohner

	Hochwertige Parkieranlagen	Leihradsystem
Realisierungshorizont	laufend	kurzfristig
Realisierungschancen	++	++
Wirkungen	++	++
Überschlägige Kostenabschätzung	ca. 1 Mio. Euro/Jahr (für ca. 1.000 Abstellanlagen)	ca. 100.000 Euro/Jahr
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betriebe und Unternehmen</li> <li>• Handel</li> <li>• Wohnungswirtschaft</li> <li>• Öffentliche Einrichtungen und Verwaltung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• INVG</li> </ul>





# Radverkehr

## Neues Image für den Radverkehr

### Sicherheit

- Sicherheitstage
- Sicherheitsschulung für Pedelec-Käufer
- Kontrollen zu unerlaubtem Halten und Parken auf Radwegen



### Marketing

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

## Förderung der Fahrrad-E-Mobilität

- kombinierte Service- und Ladestationen
  - Fahrradabstellplätze
  - Pedelec-Stellplätze mit Ladestation
- Pedelecs + Lastenräder für alle Schulen, KITA, Kiga und Verwaltung



	Neues Image für den Radverkehr	Förderung der Fahrrad-E-Mobilität
Realisierungshorizont	Kurzfristig	Kurz-/mittel-/ langfristig
Realisierungschancen	++	++
Wirkungen	+	++
Überschlägige Kostenabschätzung	100.000 Euro/Jahr	ca. 20.000 bis 50.000 Euro pro E-Station ca. 500.000 Euro für IN-Pedelec-Flotte
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• INVG</li> <li>• Verbänden (z.B. ADFC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtwerke</li> <li>• Betriebe und Unternehmen</li> </ul>





# Radverkehr

## Radtourismus

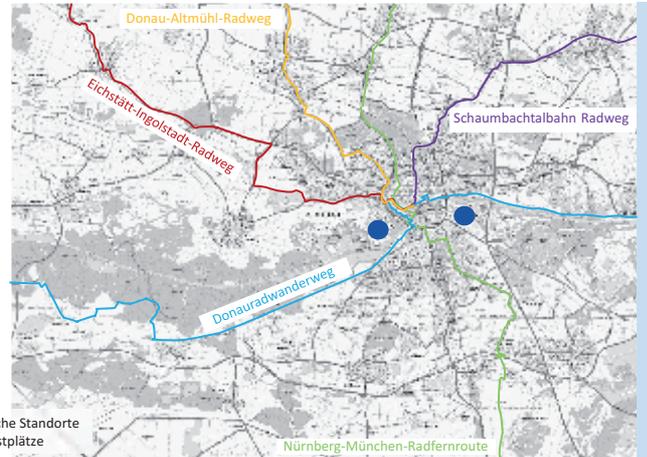
### Hochwertiger Rastplatz

#### Infrastruktur

- Bänke/Wetterschutz
- Grillplatz
- Kiosk/Bewirtung
- Toiletten
- Werkzeug/Pumpen

#### Information

- Stadt und Hotels
- Wegweisung
- Veranstaltungen
- Touristeninformation
- Fahrradservice



Mögliche Standorte für Rastplätze

## Wirkungskontrolle Radverkehr

→ Nachfragewachstum „belegbar“ machen

- Dauerzählstellen an wichtigen Querschnitten (Ergebnis veröffentlichen)
- Fahrradbarometer
- jährliche Radverkehrszählungen



	Rastplatz	Wirkungskontrolle Radverkehr
Realisierungshorizont	kurz-/mittelfristig	Kurzfristig
Realisierungschancen	++	++
Wirkungen	+	0/+ (Planung, Presse und Image)
Überschlägige Kostenabschätzung	<u>Investitionen:</u> 500.000 bis 1 Mio. Euro <u>Betriebskosten:</u> 10.000 bis 20.000 Euro/Jahr	<u>Zählstellen:</u> ca. 30.000 bis 60.000 Euro <u>jährliche Radverkehrszählungen:</u> ca. 15.000 Euro
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tourismusförderung</li> <li>• Verbände (z.B. ADFC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Polizei</li> <li>• Fahrradbeauftragter</li> </ul>





# Fußverkehr

## Fußgängergerechte Stadt

- Stärkung der Quartiers- und Stadtteilmitten
- Schaffung von Aufenthalts- und Spielqualität
- Attraktive und abwechslungsreiche Straßenräume
- Barrierefreie Wegeinfrastruktur
- Sichere und attraktive Infrastruktur



## Nahversorgung/-mobilität



- Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten/ Freizeitangebote zu Fuß und mit dem Rad
- Barrierefreier Zugang zu den Angeboten
- Städtebauliche Aufwertung
- Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum
- Bessere Vernetzung der Versorgungsbereiche (Querungshilfen, Fahrradparken, usw.)

	Fußgängergerechte Stadt	Nahversorgung/-mobilität
Realisierungshorizont	mittelfristig	kurzfristig, sukzessive
Realisierungschancen	++	++
Wirkungen	+	+
Überschlägige Kostenabschätzung	<u>Konzeption und Beteiligung</u> : 100.000 bis 200.000 Euro je Quartier	<u>Konzeption und Planung</u> : 100.000 bis 300.000 Euro <u>Umsetzung</u> : je nach Ausgestaltung des Konzeptes
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenbaulastträger</li> <li>• INVG</li> <li>• Interessensverbände</li> <li>• Bevölkerung</li> <li>• Einrichtungen im Quartier (z.B. Handel, Schulen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handel</li> <li>• Bevölkerung</li> <li>• Lokale Einrichtungen</li> <li>• INVG</li> <li>• Interessensverbände</li> </ul>





## Fußverkehr

### Fußgängerleitsystem

- Einheitliche Wegweisung durch **Infotafeln**
- Stadtweit Orientierung zu wichtigen Zielen
- Stadtweites, webbasiertes **Routingsystem**
- Empfehlung zu sicheren, schnellen bzw. schönen Wegen



### Gestaltungsansatz Shared Space



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

	Fußgängerleitsystem	„Shared Space“ als Gestaltungsansatz
Realisierungshorizont	kurzfristig	mittelfristig
Realisierungschancen	++	+
Wirkungen	+	0/+
Überschlägige Kostenabschätzung	<u>Konzeption und Planung Infotafeln und Routingsystem:</u> 30.000 bis 60.000 Euro <u>Umsetzung:</u> je nach Ausgestaltung des Konzeptes	<u>Konzeption und Beteiligung:</u> 100.000 bis 300.000 Euro <u>Umsetzung:</u> je nach Ausgestaltung des Konzeptes
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bevölkerung</li> <li>• Tourismusförderung</li> <li>• Handel und Wirtschaft</li> <li>• INVG</li> <li>• Interessensverbände</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handel</li> <li>• Bevölkerung</li> <li>• Einrichtungen (z.B. Hochschule)</li> <li>• INVG</li> <li>• Interessensverbände</li> </ul>





# Fußverkehr

## Schulwege optimieren

### Zu-Fuß-Konzepte für alle Schulwege

- Sichere und besonders breite Gehwege
- Verkehrsberuhigung im Umfeld der Schulen
- Verbesserungen an Gefahrenstellen

### Schulwegpläne weiterentwickeln

- Konkrete Wegeempfehlungen darstellen



### „Elternhaltestellen“

- Hol- und Bringhaltestellen in *angemessener Entfernung zu den Schulen*
- Förderung des zu-Fuß-gehens
- Gemeinsame Konzeption durch Planer, Schulen und Eltern

	Schulwege optimieren
Realisierungshorizont	kurzfristig, laufend
Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	<u>Zu-Fuß-Konzepte für alle Schulwege:</u> Konzeption ca. 10.000 bis 20.000 Euro pro Schule <u>Umsetzung:</u> je nach Ausgestaltung des Konzeptes <u>Schulwegpläne:</u> ca. 20.000 bis 150.000 Euro <u>Elternhaltestellen:</u> 5.000 bis 10.000 Euro je Einrichtung inkl. Infokampagne
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulen und Eltern</li> <li>• Polizei und Verkehrswacht</li> <li>• INVG</li> </ul>





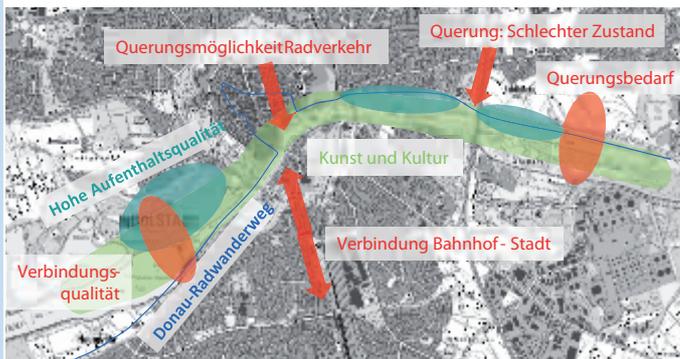
# Fußverkehr

## Gestaltungskonzept Altstadt

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



## Attraktiver Stadtpark Donau



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

	Gestaltungskonzept Altstadt/ Fußgängerzone	Attraktiver Stadtpark Donau
Realisierungshorizont	mittelfristig	mittel- bis langfristig
Realisierungschancen	++	++
Wirkungen	+	+
Überschlägige Kostenabschätzung	<u>Konzeption und Beteiligung:</u> 250.000 bis 500.000 Euro <u>Umsetzung:</u> je nach Ausgestaltung des Konzeptes bis 4,5 Mio. Euro	<u>Konzeption und Beteiligung:</u> 400.000 bis 800.000 Euro <u>Umsetzung:</u> je nach Ausgestaltung des Konzeptes 1 Mio. bis 5 Mio.
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handel</li> <li>• Bevölkerung</li> <li>• Einrichtungen</li> <li>• INVG</li> <li>• Interessensverbände</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handel</li> <li>• Bevölkerung</li> <li>• Einrichtungen</li> <li>• INVG</li> <li>• Interessensverbände</li> </ul>

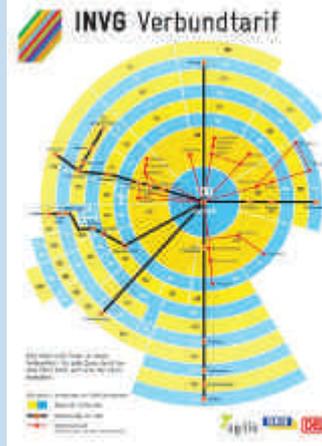




# Öffentlicher Verkehr

## Weiterentwicklung Tarifverbund

- 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“



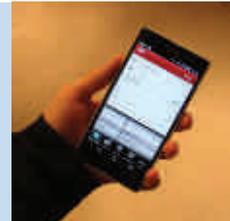
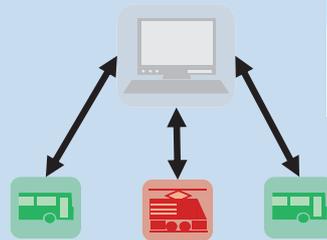
## Anschlusssicherung

### Sicherstellung von Anschlüssen im Tarifgebiet

- Bus zu Bus
- Bus zu Zug

### Ausbau dynamischer Information

- Haltestellen
- WWW/mobile Endgeräte



	Weiterentwicklung des Tarifverbundes	Ausbau des dynamischen Echtzeit-Informationssystems
Realisierungshorizont	kurz-/mittelfristig	kurz-/mittelfristig
Realisierungschancen	+	++
Wirkungen	+	+
Überschlägige Kostenabschätzung	<p><u>Investitionskosten:</u> 500.000 Euro</p> <p><u>Jährliche Betriebskosten:</u> 0,5 bis 1 Mio. Euro</p>	<p>ITCS-System zur Anschlusssicherung im ganzen Tarifgebiet</p> <p><u>Investitionskosten:</u> 2,5 Mio. Euro</p> <p><u>Betriebskosten:</u> 500.000 Euro/Jahr</p> <p>Dynamisches Informationssystem</p> <p><u>Investitionskosten:</u> 2,5 Mio. Euro</p> <p><u>Betriebskosten:</u> 500.000 Euro/Jahr</p>
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgabenträger Nahverkehr (INVG und Landkreise)</li> <li>• Regionalen Busunternehmen</li> <li>• Eisenbahnverkehrsunternehmen</li> </ul>	





# Öffentlicher Verkehr

## Bedarfsgerechte Entwicklung

### Erweiterung und Anpassung

- Neue Quartiere erschließen
- Taktverdichtung, zusätzliche Fahrten
- Verknüpfungen und Umsteigepunkte

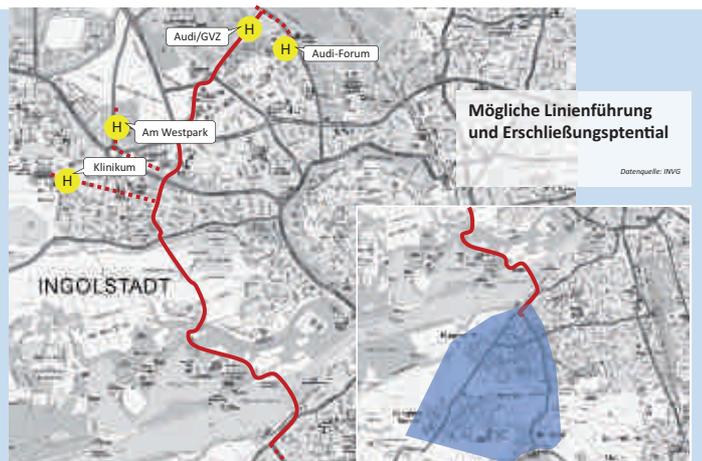
### Beschleunigung

- Busspuren in staukritischen Abschnitten
- Bevorrechtigung an Knotenpunkten



## Buslinie über Staustufe

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



	Bedarfsgerechte Entwicklung des ÖV-Angebots	Buslinie über die Staustufe
Realisierungshorizont	laufend	Kurz-/mittelfristig
Realisierungschancen	+	0/+
Wirkungen	++	+
Überschlägige Kostenabschätzung	<p><u>Betriebskosten zusätzliche Buslinie (30-min-Takt):</u> 250.000 Euro/Jahr</p> <p><u>Investitionen zur Beschleunigung des ÖPNV:</u> 1 bis 5 Mio. Euro (je nach Umfang der Maßnahme)</p>	<p><u>Investitionen für Testbetrieb (Zuwegung und Brücke):</u> 400.000-800.000 Euro</p> <p><u>Testbetrieb:</u> 360.000 Euro pro Jahr</p> <p>Finale Kostenabschätzung erst nach Testbetrieb möglich</p>
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• INVG</li> <li>• Straßenbulasträger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• INVG</li> <li>• Straßenbulasträger</li> <li>• Wasserwirtschaft (Staustufe)</li> <li>• E.ON/Donau-Wasserkraft AG</li> </ul>





## Öffentlicher Verkehr

### Sicherheit und Barrierefreiheit

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



### Verknüpfung ÖPNV + Fahrrad



- Hochwertige Abstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen
  - direkter Zugang zu Bus/ Bahn
- Fahrradmitnahme im regionalen SV
  - Jederzeit und kostenlos im ganzen Tarifgebiet
- Fahrradmitnahme im Busverkehr
  - Testkonzept zur Fahrradmitnahme

	Sicherheit und Barrierefreiheit	Verknüpfung ÖPNV + Fahrrad
Realisierungshorizont	mittelfristig	kurz-/mittelfristig
Realisierungschancen	+	++
Wirkungen	+	+
Überschlägige Kostenabschätzung	<p><u>Investitionskosten Haltestellen:</u> ca. 20.000 Euro pro Haltestelle</p> <p><u>Investitionen Fahrzeuge:</u> (im Zuge der Neubeschaffung)</p>	<p>Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen</p> <p><u>Konzeptstudie:</u> 30.000 Euro</p> <p><u>Investitionskosten:</u> 0,5 bis 2 Mio. Euro</p> <p>Fahrradmitnahme in Bus und Bahn</p> <p><u>Konzeptstudie:</u> 25.000 Euro</p> <p><u>Betriebskosten:</u> 50.000 bis 100.000 Euro/Jahr</p>
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• INVG</li> <li>• Straßenbaulasträger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgabenträger Nahverkehr (INVG und Landkreise)</li> <li>• Eisenbahnverkehrsgesellschaften</li> </ul>





# Öffentlicher Verkehr

## Haltepunkt Audi

- Erstellung eines Gesamtkonzepts für die städtischen und regionalen ÖPNV-Liniennetze
- Begleitendes Gesamtkonzept P+R und B+R



## Verknüpfung ÖPNV + Fahrrad

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



	Haltepunkt Audi AG	Regio-Stadtbahn Ingolstadt
Realisierungshorizont	Umsetzung bis 2019	mittel/-langfristig
Realisierungschancen	++	+
Wirkungen	+	+
Überschlägige Kostenabschätzung	<u>Investitionen:</u> 11 bis 14 Mio. Euro <u>Konzeptstudie ÖPNV:</u> 100.000 bis 200.000 Euro <u>Regionales P+R-Konzept:</u> 50.000 bis 200.000 Euro	<u>Konzeptstudie Regio-Stadtbahn:</u> max. 500.000 Euro
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgabenträger Nahverkehr (Freistaat Bayern/BEG)</li> <li>• Audi AG</li> <li>• Eisenbahnverkehrsunternehmen</li> <li>• INVG</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bayerische Eisenbahngesellschaft</li> <li>• Eisenbahnverkehrsunternehmen</li> <li>• INVG</li> </ul>





# Mobilitätsmanagement

## Mobilitätszentrale Ingolstadt

- Umfassendes Informationsangebot
- Vertrieb zum ÖV, Jobticket
- Kundenpflege, Mängel-/Beschwerdemanagement

### Netz an Mobilitätsstationen im Stadtgebiet

- Erreichbarkeit ÖV (Bus oder Bahn)
- Leihrad und Car-Sharing



Quelle: Stadt Offenburg

## Mobilitätskarte Region Ingolstadt

### Mobil-Karte Ingolstadt



Leihrad  
Ingolstadt  
CarSharing  
Ingolstadt

- Rabattierte ÖV-Nutzung
- Nutzung Leihrad, Leih-Pedelec, Leih-Lastenrad, Car-Sharing
- Zugang zu Fahrradparkanlagen
- Zusammenarbeit mit örtlichem Handel
- Nutzung Integriertes touristisches Angebot

	Mobilitätszentrale Ingolstadt	Mobilitätskarte Region Ingolstadt
Realisierungshorizont	Mobilitätszentrale: kurz-/mittelfristig Mobilitätsstationen: mittel-/langfristig	mittelfristig
Realisierungschancen	+	+
Wirkungen	+	+
Überschlägige Kostenabschätzung	<u>Einrichtung Mobilitätszentrale:</u> 60.000 - 120.000 Euro <u>Betrieb Mobilitätszentrale:</u> ca. 250.000 – 400.000 Euro (ohne Synergien mit bestehenden Einrichtungen) <u>Mobilitätsstationen:</u> 20.000 bis 50.000 Euro pro Station	<u>Konzeptstudie:</u> 50.000 Euro <u>Umsetzungskosten:</u> je nach Ansatz
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DB Vertrieb</li> <li>• Taxi-Zentrale Ingolstadt</li> <li>• INVG</li> <li>• Unternehmen mit Mobilitätsbezug</li> <li>• Bestehende Kundencenter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• INVG</li> <li>• Leihradanbieter</li> <li>• CarSharing Anbieter</li> <li>• Tourismusförderung</li> <li>• Lokaler Handel</li> <li>• Wirtschaftsverbände</li> </ul>



# Mobilitätsmanagement



## Car-Sharing-Konzept

- 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 Drittwagensatz für gelegentliche Nutzung
- Für jeden bei besonderen Anforderungen ? (Sprinter, 9-Sitzer, Cabrio)
- Ingolstädter Wirtschaft (Betriebskostensparnis)

	Car-Sharing Ingolstadt	
Realisierungshorizont	mittelfristig	
Realisierungschancen	++	
Wirkungen	+	
Überschlägige Kostenabschätzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschubfinanzierung unter Nutzung aller Synergien in der Stadt, städtische Koordinierungsstelle für Aufbau</li> <li>• Langfristig eigenwirtschaftlich</li> </ul>	
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtischer Fuhrpark</li> <li>• INVG</li> <li>• Leihradanbieter</li> <li>• Tourismusförderung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handel</li> <li>• Wirtschaftsförderung</li> <li>• Wirtschaft und Wirtschaftsverbände</li> </ul>





# Mobilitätsmanagement

## Stadt als Vorbild

Städtische Institutionen als Vorbild für nachhaltige Mobilität

- Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder für öffentliche Einrichtungen
- Umweltfreundliche städt. Fahrzeugflotte
- Verwaltung und Politiker als Vorbild



## Vernetzung der Akteure



### Runder Tisch

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

	Stadt als Vorbild	Vernetzung der Akteure
Realisierungshorizont	laufend	kurzfristig
Realisierungschancen	++	++
Wirkungen	++	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Durch Fuhrparkkosten weitgehend abgedeckt Kostensparnisse durch effiziente Fuhrparknutzung	10.000 bis 20.000 Euro/Jahr Verantwortlicher, Sitzungen, Gutachten usw.
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtisches Fuhrparkmanagement</li> <li>• Bürgermeister und Stadträte</li> <li>• Verwaltung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ämter aus Stadt und Region</li> <li>• Verkehrsbeauftragte</li> <li>• Verkehrsausschuss</li> <li>• INVG</li> <li>• Polizei und Verkehrssicherheitswacht</li> <li>• Verbände</li> <li>• Wirtschaft und Unternehmen</li> </ul>

