



Stadt Ingolstadt

Mobilitätsplan Ingolstadt 2040+

Analysebericht



Bearbeitung



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Konrad-Zuse-Str. 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Moritz Müller, M. Sc.

Dennis Jaquet, M. Sc.

Florian Farrenkopf, M. A.

Angelo Podeschwa, M. Sc.

Auftraggeberin

Stadt Ingolstadt

Referat für Stadtentwicklung + Baurecht

Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation

Spitalstr. 3

85049 Ingolstadt

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation und Planungsanlass	6
1.1	Prozess und Meilensteine des Mobilitätsplans	7
1.2	Beteiligungsformate	8
2	Rahmenbedingungen – Mobilität in Ingolstadt	12
2.1	Lage, Struktur und verkehrliche Anbindung	12
2.2	Kenngroßen der Verkehrsnachfrage	16
2.2.1	Mobilitätsverhalten in Ingolstadt	17
2.2.2	Faktor Tourismus und Freizeitverkehre	22
2.2.3	Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit	22
2.2.4	Pendlerbeziehungen und Erreichbarkeiten	24
2.2.5	Umweltbelastungen	33
2.3	Bestehende Konzepte und Planwerke	34
2.3.1	ISEK 2040+ „Zukunft Ingolstadt“	38
2.3.2	Verkehrsentwicklungsplan 2025	42
2.3.3	Mobilitätskonzept Radverkehr	45
2.3.4	Verkehrliche Grundlagenanalyse Altstadt Ingolstadt (2024)	49
2.3.5	Integriertes Klimaschutzkonzept	50
2.3.6	Massenverkehrsmittelstudie	52
2.3.7	Zusammenfassung der Konzepte	53
3	Bestandsanalyse der Verkehrsträger	58
3.1	Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr	58
3.1.1	Kategorisierung Straßennetz	59
3.1.2	Verkehrsmengen	62
3.1.3	Industrie- und Gewerbestandorte als wesentliche Verkehrsauslöser	64
3.1.4	Elektromobilität	66
3.1.5	Ruhender Verkehr	67
3.1.6	Kfz-Verkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale	70
3.2	Öffentlicher Personennahverkehr und Vernetzte Mobilität	71
3.2.1	ÖPNV-Angebot	72
3.2.2	Erschließungsqualität, Erreichbarkeiten und Reisezeiten	79
3.2.3	Vernetzte Mobilität und Digitalisierung	86
3.2.4	ÖPNV und Vernetzte Mobilität: Stärken, Schwächen und Potenziale	94
3.3	Radverkehr	96
3.3.1	Siedlungsstrukturelle Voraussetzungen und Bedeutung des Radverkehrs	97
3.3.2	Radverkehrsnetz	101

3.3.3	Fahrradparken	102
3.3.4	Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr	106
3.3.5	Radverkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale	109
3.4	Fußverkehr, Aufenthaltsqualitäten und Barrierefreiheit	110
3.4.1	Zu Fuß gehen in Ingolstadt	110
3.4.2	Öffentlicher Raum	118
3.4.3	Barrierefreiheit	122
3.4.4	Fußverkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale	126
3.5	Verkehrssicherheit	127
3.6	Teilhabefunktion der Mobilität für alle	134
3.7	Zusammenfassung der Bestandsanalyse	136
3.7.1	SWOT-Fazit	140
3.7.2	Status quo des Verkehrssystems	141
4	Anhang	145
4.1	Abbildungen und Tabellen	145
4.2	Dokumentation	154
4.2.1	Öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung	154
4.2.2	Online-Beteiligung	169
5	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	181

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
BAB	Bundesautobahn
dB(A)	A-bewerteter Schalldruckpegel in Dezibel
DTV	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
GTFS	General Transit Feed Specification
HDT	High Definition Testfeld
IHK	Industrie- und Handelskammer
IKSK	Integriertes Klimaschutzkonzept
ISEK	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
KI	Künstliche Intelligenz
KU	Katholische Universität Eichstätt-Ingolstadt
kW	Kilowatt
LDEN	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
Lkw	Lastkraftwagen
LNight	Nacht-Lärmindex
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
SBI	Stadtbus Ingolstadt GmbH
SDGs	Sustainable Development Goals
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
THG	Treibhausgas
THI	Technische Hochschule Ingolstadt
UKO	Unfallkommission
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VGI	Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Ausgangssituation und Planungsanlass

Die Mobilität befindet sich in einer Phase umfassender Veränderung und steht vor weitreichenden Anforderungen. Als wachsendes Oberzentrum nimmt die Stadt sowohl für die eigene Bevölkerung als auch für das Umland zahlreiche Funktionen wahr: Sie ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort, ein attraktiver Bildungs- und Arbeitsort und zugleich beliebter Zielpunkt für Pendel- und Versorgungsverkehre. Diese Vielschichtigkeit führt zu einer stetigen Zunahme an Verkehrsbewegungen auf den innerstädtischen Straßen ebenso wie auf den regionalen Verbindungen. Dabei spiegelt sich der Wandel in der Gesellschaft auch in der Mobilität wider. Die Erwartungen an Erreichbarkeit, Umweltfreundlichkeit und Flexibilität steigen ebenso die Notwendigkeit, den Verkehrssektor an klimapolitischen Zielen und den Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung auszurichten.

Ingolstadt ist darüber hinaus als Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) gemäß der Verordnung (EU) 2024/1679 eingestuft. Die Lage an zentralen Achsen des TEN-V-Kernetzes sowie die Funktion als städtischer Knoten gemäß Abschnitt 7 der Verordnung begründen eine strategische Relevanz im europäischen Verkehrsraum. Damit unterliegt die Stadt spezifischen Anforderungen hinsichtlich Intermodalität, Netzintegration und Infrastrukturqualität. Der Mobilitätsplan Ingolstadt 2040+ ist somit TEN-V-pflichtig und muss die entsprechenden Vorgaben der EU inhaltlich berücksichtigen.

Bereits in der Vergangenheit wurden zahlreiche Weichen gestellt, um den Herausforderungen einer zukunftsfähigen Mobilität gerecht zu werden. Dennoch bleiben viele Fragen offen: Wie kann der städtische Verkehr so gestaltet werden, dass er Miteinander, Lebensqualität und wirtschaftliche Entwicklung gleichermaßen begünstigt? Welche Maßnahmen können ergriffen werden, um neue Mobilitätsformen, Digitalisierung und sich verändernde Arbeitsmodelle sinnvoll einzubinden? Klimaschutz, Sicherheit, Barrierefreiheit und eine sozial gerechte Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen rücken immer stärker in den Fokus der kommunalen Mobilitäts- und Stadtplanung.

Der derzeitige Verkehrsentwicklungsplan 2025, der 2017 mit dem Planungshorizont bis zum Jahr 2025 erarbeitet wurde, ist in vielen Teilen von den aktuellen Entwicklungen überholt. Die städtische Mobilitätslandschaft hat sich in den letzten Jahren dynamisch verändert: Angebote wie Sharing-Systeme, verbesserte Radverkehrsinfrastruktur und neue Mobilitätsdienste gewinnen punktuell an Bedeutung, während Digitalisierung und flexible Arbeitsmodelle das Mobilitätsverhalten zunehmend prägen. Hinzu kommt der EU-weite, bundesweite sowie lokale Anspruch, die Emissionen aus dem Verkehrsbereich spürbar zu senken und neue Impulse für die nachhaltige Mobilität zu setzen.

Vor diesem Hintergrund wurde beschlossen, einen nachhaltigen und integrierten Mobilitätsplan mit der Perspektive 2040+ zu entwickeln. Damit verfolgt Ingolstadt das Ziel, das Verkehrs- und Mobilitätsgeschehen umfassend neu zu denken, Handlungsspielräume für die kommenden Jahrzehnte abzustecken und die verschiedenen Aspekte – von Umweltzielen über Erreichbarkeit, Flächeneffizienz und Sicherheit bis hin zu Teilhabe – in einem strategischen Gesamtkonzept zusammenzuführen. Die Bestandsaufnahme relevanter Grundlagen und der Abgleich mit Fachplanungen aus den Bereichen Stadtentwicklung, Klimaschutz, Lärmschutz und Digitalisierung sind ebenso Teil dieses Prozesses wie eine breite Einbindung der Stadtgesellschaft und wesentlicher Stakeholder.

Der Mobilitätsplan Ingolstadt 2040+ soll so ein zentrales Steuerungsinstrument darstellen und die Grundlage dafür liefern, in den kommenden Jahren nicht nur Einzelmaßnahmen umzusetzen, sondern das alltägli-

che Mobilitätsverhalten grundlegend und nachhaltig zu gestalten. Besonderer Wert wird dabei auf Verständlichkeit, Transparenz und Beteiligung gelegt – sowohl Politik, Verwaltung, Fachöffentlichkeit als auch die Bürgerschaft werden in den Prozess einbezogen, um gemeinsam wegweisende Lösungen für eine zukunftsfeste Mobilität in Ingolstadt zu erarbeiten.

1.1 Prozess und Meilensteine des Mobilitätsplans

Die Entwicklung des Mobilitätsplans für Ingolstadt 2040+ erfolgt schrittweise mit mehreren Arbeitsphasen, in denen verschiedenen Fragestellungen und Aufgaben nachgegangen wird. Das Vorgehen ist konsequent darauf ausgerichtet, alle relevanten Aspekte von Mobilität zu erfassen, fundierte Grundlagen zu schaffen und mittels breiter Beteiligung zielgerichtete Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.

Analysephase

Die Bearbeitung beginnt mit einer detaillierten Bestandsanalyse. Zu diesem Zweck werden bereits vorliegende Strategien, Planungen und Datenquellen systematisch zusammengetragen und ausgewertet. Es folgt eine kritische Überprüfung und Ergänzung der bestehenden Datengrundlagen: Dies umfasst die Analyse städtischer und externer Konzepte, die genaue Betrachtung der Pendlerverflechtungen sowie Vor-Ort-Besichtigungen, bei denen die verkehrliche Ausgangssituation dokumentiert und ein möglicher Handlungsbedarf identifiziert wird. Flankierend werden relevante Strukturdaten einbezogen.

Sobald das Bild der aktuellen Situation vollständig ist, werden Schwächen, Stärken und zentrale Herausforderungen für die zukünftige Entwicklung herausgearbeitet. Dieser analytische Teil wird durch den Einbezug der Einwohnerschaft sowie Interessensgruppen ergänzt. So fließen vielfältige Perspektiven und Erfahrungen in die weitere Planung ein.

Szenarien, Leitbild und Ziele

In der anschließenden Phase werden mehrere denkbare Entwicklungsszenarien für die Verkehrszukunft Ingolstadts erarbeitet. Diese Szenarien unterscheiden sich in ihren Zielrichtungen und leiten verschiedene potenzielle Entwicklungspfade ab – zum Beispiel stärker orientiert am Umweltverbund, an Innovation und Digitalisierung oder am Klimaschutz. Für jedes Szenario werden spezifische Maßnahmenbündel skizziert und deren Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten und relevante Zielgrößen bewertet.

Gemeinsam mit Politik, Verwaltung und weiteren Akteuren erfolgt zudem die Definition eines teilsäumlichen Leitbildes für die zentralen Zukunftsziele der Mobilitätsentwicklung Ingolstadts. Die Zielbildung ist nicht nur Grundlage für die spätere Maßnahmenplanung, sondern erhöht insbesondere die Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz des Prozesses. Das Leitbild und die formulierten Ziele werden dabei in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung und Stakeholdern im Prozess erarbeitet. In der Bearbeitung des Mobilitätsplans Ingolstadt 2040+ wurden die Ziele u.a. bereits auf dem ersten Mobilitätsforum (vgl. Kapitel 1.2) diskutiert.

Mit Hilfe der Szenarien wird bewertet, ob und wie die gesteckten Ziele erreicht werden.

Maßnahmenentwicklung und Evaluation

Die darauffolgende Maßnahmenphase konzentriert sich auf die Entwicklung, Beschreibung und Priorisierung konkreter Projekte und Programme. Hierbei wird für jedes Handlungsfeld ein Bündel an Maßnahmen zusammengestellt, auf ihre Wirkung hin bewertet und so der rote Faden bis hin zur Umsetzung gelegt. Zusätzlich werden Alternativen geprüft und ein flexibles Umsetzungskonzept mit Darstellung von Ressourcenbedarf und Zeitplan entwickelt. Zur Qualitätssicherung und stetigen Nachjustierung wird zudem ein Evaluationskonzept erarbeitet, mit dem die Zielerreichung überprüft und gegebenenfalls Maßnahmen nachgesteuert werden können.

Beteiligung und Zeitplanung

Ein wesentliches Element des Gesamtprozesses ist die Verknüpfung von regelmäßigen Abstimmungen zwischen Auftraggeberin und Planungsteam sowie systematischer öffentlicher Beteiligung auf mehreren Ebenen: Neben großen städtischen Veranstaltungen sind Stakeholder-Workshops, Online-Dialoge und regionale Beteiligungsformate zentrale Bausteine.

Als zeitlicher Rahmen für die Erarbeitung des Mobilitätsplans ist ein mehrjähriger Prozess vorgesehen, der auf eine Beschlussfassung gegen Ende 2027 abzielt. Die schrittweise Arbeitsweise bietet dabei genügend Raum für intensive Analyse, Diskussion und Abstimmung – sowohl fachlich-intern als auch öffentlich – und stärkt so die Qualität und Tragfähigkeit des Mobilitätsplans.

1.2 Beteiligungsformate

Der Mobilitätsplan sieht eine breite öffentliche Diskussion in einem partizipativen Prozess vor. Das Beteiligungsverfahren umfasst öffentliche Bürgerveranstaltungen, Stakeholder-Workshops, den Einbezug regionaler Akteure und Nachbarkommunen sowie verwaltungsinterne Abstimmungen und politische Gremien. In den verschiedenen Gremien werden die unterschiedlichen Belange der einzelnen Akteure hinsichtlich der Mobilität aufgegriffen und aufeinander abgestimmt.

Verwaltungsrunde: Großer Auftakt

Zu Beginn des Projektes erfolgte zunächst ein verwaltungsinterner Auftakt im März 2025. Diskutiert wurden Erwartungen an den Mobilitätsplan, wie die Förderung einer nachhaltigen Mobilität, ein verständnisvoller Umgang mit dem öffentlichen Raum, die Sicherheit im Radverkehr, die Rolle von Politik und Region sowie finanzielle Rahmenbedingungen. Wichtig war unter anderem die Einbindung von der Technischen Hochschule Ingolstadt (THI) und Audi, die Zusammenarbeit mit regionalen Partnern und die Berücksichtigung verschiedener Stadtteile. Als Prozesse wurden Arbeitspakete und Beteiligungsformate festgelegt, darunter Workshops, Online-Dialoge und politische Gremien. Der Name „Mobilitätsplan Ingolstadt 2040+“ wurde einvernehmlich beschlossen. Die Beteiligung von Unternehmen aus der Region wie Airbus und Einrichtungen wie Klinikum, THI und Katholische Universität Eichstätt-Ingolstadt (KU) ist vorgesehen, ebenso eine regelmäßige Kommunikation über städtische Kanäle. Die Ergebnisse zeigen ein gemeinsames Bekenntnis zu nachhaltiger Mobilität und vielfältiger Partizipation im weiteren Verlauf.

Verwaltungsrunde: Städtische Tochterunternehmen

Im Mai fand ein Verwaltungsworkshop gemeinsam mit den städtischen Tochterunternehmen im Neuen Rathaus statt. Eingangs wurden Projektziele, Prozessablauf und Beteiligungsstrategien erläutert. Schwerpunkt bildete die Vorstellung der bisherigen Bestandsanalysen, einschließlich Verkehrsverhalten, Unfalldaten und Erreichbarkeiten. In der anschließenden Diskussion identifizierten die Teilnehmenden Schlüsselthemen wie die Entwicklung von Mobilitätshubs, nachhaltigen Öffentlichen Nahverkehr, innovative Technologien (z.B. autonome Fahrzeuge) sowie die Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs. Sie nannten kritische Verkehrsbe-
reiche und Hotspots, darunter den Audi-Ring, die Friedrich-Ebert-Straße, die Ortsdurchfahrten, die Donauquerung und die Altstadt mit Fokus auf die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Parkraumnutzung.



Abbildung 1: Impressionen Verwaltungsrunde – Städtische Tochterunternehmen

Stakeholder-Workshop

Im Juni fand der erste Stakeholder-Workshop zum Mobilitätsplan Ingolstadt 2040+ in den Räumlichkeiten der Technischen Hochschule Ingolstadt statt, mit Teilnehmenden aus Stadtverwaltung sowie zahlreichen lokalen Interessengruppen und Institutionen. Dabei wurden zum einen das Projekt mit einem kurzen Einblick in die Analyse vorgestellt und zum anderen das teilräumliche Leitbild präsentiert. In interaktiven Gruppen diskutierten die Stakeholder die Zielrichtung, den regionalen Bezug und zentrale Themen wie Innovationskraft, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität. Die Gespräche zeigten grundsätzlich eine breite Zustimmung zum Leitbild, es wurden aber auch Ergänzungen vorgeschlagen, z. B. Mobilitätsknoten am Stadtrand und eine sensible Kommunikation zur autoarmen Altstadt.



Abbildung 2: Impressionen Stakeholder-Workshop

Öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung

Die öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung zum Mobilitätsplan Ingolstadt 2040+ fand im August statt und bot der Bürgerschaft die Möglichkeit, sich umfassend über Ziele, Inhalte und den bisherigen Prozess zu informieren. Eingangs wurden die geplanten Arbeitsschritte und die Bedeutung des Leitbilds vorgestellt. Die Teilnehmenden nutzten die Gelegenheit, Fragen zu stellen und Anregungen zu geben, insbesondere zu Themen wie Radverkehr, Öffentlicher Nahverkehr, Barrierefreiheit und Stadtentwicklung. Diskutiert wurden auch Nutzerbedürfnisse, Konfliktfelder wie Parkplatzsituation und Verkehrsberuhigung sowie Möglichkeiten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Ziel war es, ein breites Meinungsbild einzuholen und die Bevölkerung frühzeitig und transparent in den weiteren Planungsprozess einzubinden.



Abbildung 3: Impressionen Bürgerinformationsveranstaltung

Online-Beteiligung

Die Online-Beteiligung war ein zentrales Element des breit angelegten Beteiligungsprozesses und ergänzte die physischen Workshops und Veranstaltungen. Sie wurde über städtische Kanäle, Soziale Medien und Partnerorganisationen breit beworben, um eine vielfältige und repräsentative Beteiligung zu gewährleisten.

Neben den Fragen gab es im Onlinedialog auch die Möglichkeit weitere Ideen und Wünsche auf einer Karte zu verorten. Hier wurden unter anderem neue Radwege oder eine Instandhaltung von bestehenden Wegen eingetragen. Insgesamt wurden 61 Hinweise auf der Karte verortet. Die Auswertung inklusive einer Übersicht über die in der Karte genannten Punkte kann dem Anhang entnommen werden.

Insgesamt nahmen zwischen dem 01.07.2025 und dem 21.09.2025 mehr als 840 Personen an der Online-Beteiligung über die Plattform ingolstadt-macht-mit.de zum Mobilitätsplan Ingolstadt 2040+ teil.

Die Ergebnisse des Online-Dialogs fließen aktiv in die weitere Planung und Priorisierung der Maßnahmen ein, um die Bedürfnisse und Erwartungen der Bevölkerung

Sie sind gefragt, die Stadt Ingolstadt weiterzuentwickeln:

Wie soll die Zukunft der Mobilität in Ingolstadt aussehen?
Wie wollen wir uns in Zukunft fortbewegen?
Welche Aspekte sind bei der Mobilität von morgen wichtig?
Welche Rolle spielen dabei neue Technologien?

Machen Sie mit bei unserer Umfrage!



<https://survey.lamapoll.de/Mobilitaetsplan-Ingolstadt-2040plus>

Weitere Infos

<https://ingolstadt-macht-mit.de/mobilitaetsplan>



Abbildung 4: Flyer Online-Beteiligung

bestmöglich abzubilden. Insgesamt bestätigt die Umfrage die hohe Akzeptanz und das Interesse der Bevölkerung an einer nachhaltigen und modernen Mobilitätsstrategie für Ingolstadt.

Zwischenstand

Die Beteiligung ist aktuell noch nicht abgeschlossen. Die zuvor beschriebenen Formate werden den gesamten Prozess wiederkehrend begleiten bis der Mobilitätsplan Ingolstadt 2040+ im Stadtrat der Stadt Ingolstadt zum Jahresende 2027 beschlossen werden soll. Somit wird die stetige Beteiligung aller relevanter Akteure der Stadt und ihres Wirkungskreises gesichert.

2 Rahmenbedingungen – Mobilität in Ingolstadt

Im verkehrlichen Kontext dient Mobilität der Beweglichkeit des Menschen außer Haus zum Zwecke der Überwindung räumlicher Distanzen. Die Siedlungsstruktur, die Anbindung der Kommune oder die Personenkraftwagen-Verfügbarkeit (Pkw) der Bevölkerung sind nur einige der Aspekte, die am Ende die persönliche Entscheidung der Verkehrsmittelwahl zur Überwindung der Wege beeinflussen. Im Folgenden werden die Rahmenbedingungen, die die Mobilität und die Verkehrsmittelwahl der Stadt Ingolstadt beeinflussen, zusammengefasst dargestellt.

2.1 Lage, Struktur und verkehrliche Anbindung

Mobilitätsvoraussetzungen und die Nachfrage nach bestimmten Mobilitätsangeboten ergeben sich u. a. aus den örtlichen Gegebenheiten, welche gleichzeitig den verkehrsplanerischen Gestaltungsspielraum beeinflussen. Neben der Lage im räumlichen Kontext, der regionalen und lokalen Verkehrsanbindung ist auch die Siedlungsstruktur ein Faktor, der das Mobilitätsgeschehen in Ingolstadt bestimmt. Eng damit verknüpft sind Pendlerverflechtungen, das Mobilitätsverhalten bzw. die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung, spezifische Mobilitätsanforderungen bestimmter Bevölkerungsgruppen sowie Mobilitätsvoraussetzungen für Unternehmen und deren Beschäftigten. Im Folgenden wird zu diesen Themen ein grundlegender Überblick zur Ausgangslage von Ingolstadt gegeben.

Lage und regionale Verkehrsanbindung

Die kreisfreie Stadt Ingolstadt liegt im Norden des Bezirkes Oberbayern und ist vor allem als Standort der Automobilindustrie (Audi) weltweit bekannt. Sie nimmt Funktionen als Versorgungsraum für insgesamt rund 300.000 Einwohnenden der umliegenden Kreise und Kommunen ein. Ingolstadt ist als Regionalzentrum Teil der Region Ingolstadt (Planungsregion 10), welche als eine von insgesamt 18 Planungsregionen des Freistaates Bayern noch die Landkreise Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen und Pfaffenhofen an der Ilm umfasst. Auf einer Fläche von 2.848 km² leben etwa 475.000 Menschen. Die Region Ingolstadt ist hervorragend an das nationale und internationale Verkehrsnetz angebunden und gehört zu den am schnellsten wachsenden Regionen Bayerns. Neben der Automobilindustrie sind auch die Luft- und Raumfahrtindustrie, die Lebensmittelproduktion, der Elektrofachhandel, der Bau- und Maschinenbau sowie die Erdölverarbeitung und weitere Fachbereiche wichtige Wirtschaftszweige der Region. Darüber hinaus gibt es zahlreiche leistungsstarke mittelständische Unternehmen und wettbewerbsfähige Handwerksbetriebe sowie bedeutende Rohstoffvorkommen (Solnhofer Plattenkalk, Kieseelerde, Kies). Auch der Dienstleistungssektor verzeichnet überdurchschnittliche Wachstumsraten. Der Planungsverband Region Ingolstadt, große Gebietskörperschaften, ansässige Unternehmen, Hochschulen und öffentliche Persönlichkeiten sind Mitglieder der Europäischen Metropolregion München e.V. – dieser Zusammenschluss dient der besseren Positionierung im nationalen und internationalen Wettbewerb.

Zudem gibt es in der Planungsregion Ingolstadt mit der Initiative Altmühl-Jura e.V. eine Regionalmanagement-Initiative. Sie hat das Ziel, regionale Akteure zu koordinieren und gemeinsame Projekte umzusetzen.

Sie konzentriert sich auf Gemeinden im nördlichen Landkreis Eichstätt und angrenzende Bereiche in Mittelfranken und der Oberpfalz.

Ingolstadt liegt zwischen den Metropolen München und Nürnberg sowie den Regionalzentren Regensburg und Augsburg und ist damit Teil eines leistungsfähigen urbanen Netzwerks im süddeutschen Raum. Das gesamte Stadtgebiet umfasst rund 133 km² und untergliedert sich in 12 Bezirke: Mitte, Nordost, Nordwest, Südost, Südwest, Süd, West, Friedrichshofen-Hollerstauden, Mailing, Etting, Oberhaunstadt, Münchener Straße. Dabei bestehen in Nordost und Nordwest mit 3.900 bis 4.300 Einwohner/km² die wesentlichen Siedlungsschwerpunkte, in denen knapp 30 % der insgesamt rund 139.000 Einwohner angesiedelt sind. Eine Besonderheit der städtischen Verkehrsstruktur stellt der doppelte Stadtring dar, der sowohl funktional als auch historisch-räumlich prägend ist. Der äußere Ring besteht aus den überörtlich bedeutsamen Straßen B 13 und IN 17 und dient primär der großräumigen Erschließung sowie der Verteilung des Durchgangsverkehrs. Der innere Ring hingegen folgt in weiten Teilen dem Verlauf des historischen Glacis, das als ehemaliger Festungsgürtel heute eine zentrale grünräumliche Strukturachse bildet. Die zugehörigen Straßen – Jahnstraße, Auf der Schanz, Dreizehnerstraße, Esplanade, Roßmühlstraße und Schloßlände – übernehmen innerstädtische Verbindungs- und Verteilfunktionen. Das Glacis fungiert dabei nicht nur als identitätsstiftendes Element im Stadtbild, sondern auch als zusammenhängender Grünring mit hoher Bedeutung für Naherholung, klimatische Durchlüftung und Nahmobilität. Es bildet eine wichtige Schnittstelle zwischen Freiraum- und Mobilitätsplanung und sollte im Rahmen des Mobilitätsplans systematisch berücksichtigt werden.

Ingolstadt ist durch den Busverkehr der Stadtbus Ingolstadt GmbH (SBI) mit allen Nachbarorten und über die Stadtgebietsgrenzen hinaus vernetzt (z. B. Langenbruck, Buxheim) und gehört zum Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt (VGI). Zudem ist Ingolstadt über den Hbf Ingolstadt und zwei weiteren Bahnhofpunkten Ingolstadt Nord und Ingolstadt Audi über den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit Regionalexpress und Regionalbahnen bis nach Nürnberg, Regensburg, Augsburg, Donauwörth, Treuchtlingen und München regional vernetzt. Auch im Fernverkehr bestehen am Hauptbahnhof zahlreiche Zugverbindungen in Richtung München, Hamburg, Wien, Berlin, Köln, Nürnberg und Frankfurt.

Die Großstadt ist an das übergeordnete Straßennetz zum einen über die Bundesstraßen B 13, B 16 und B 16a und zum anderen mit zwei Anschlussstellen im Stadtgebiet (Ingolstadt-Nord und Ingolstadt-Süd) und den Anschlussstellen Lenting und Manching in unmittelbarer Nähe an die Bundesautobahn A 9 angebunden. Zudem spielt die Nordtangente als innerörtliche Hauptachse eine wichtige Rolle als Verbindungsachse zwischen der B 13 und der B 16a/Anschlussstelle A 9 Ingolstadt-Nord. In der folgenden Karte ist die Anbindung von Ingolstadt durch die verschiedenen Verkehrsträger dargestellt.

Die Abbildung 5 zeigt die wesentlichen Verkehrsinfrastrukturen der Stadt Ingolstadt auf Basis von Daten der Stadt Ingolstadt sowie dem öffentlichen Ladesäulenregister¹ (Stand März 2026).

¹ <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html>

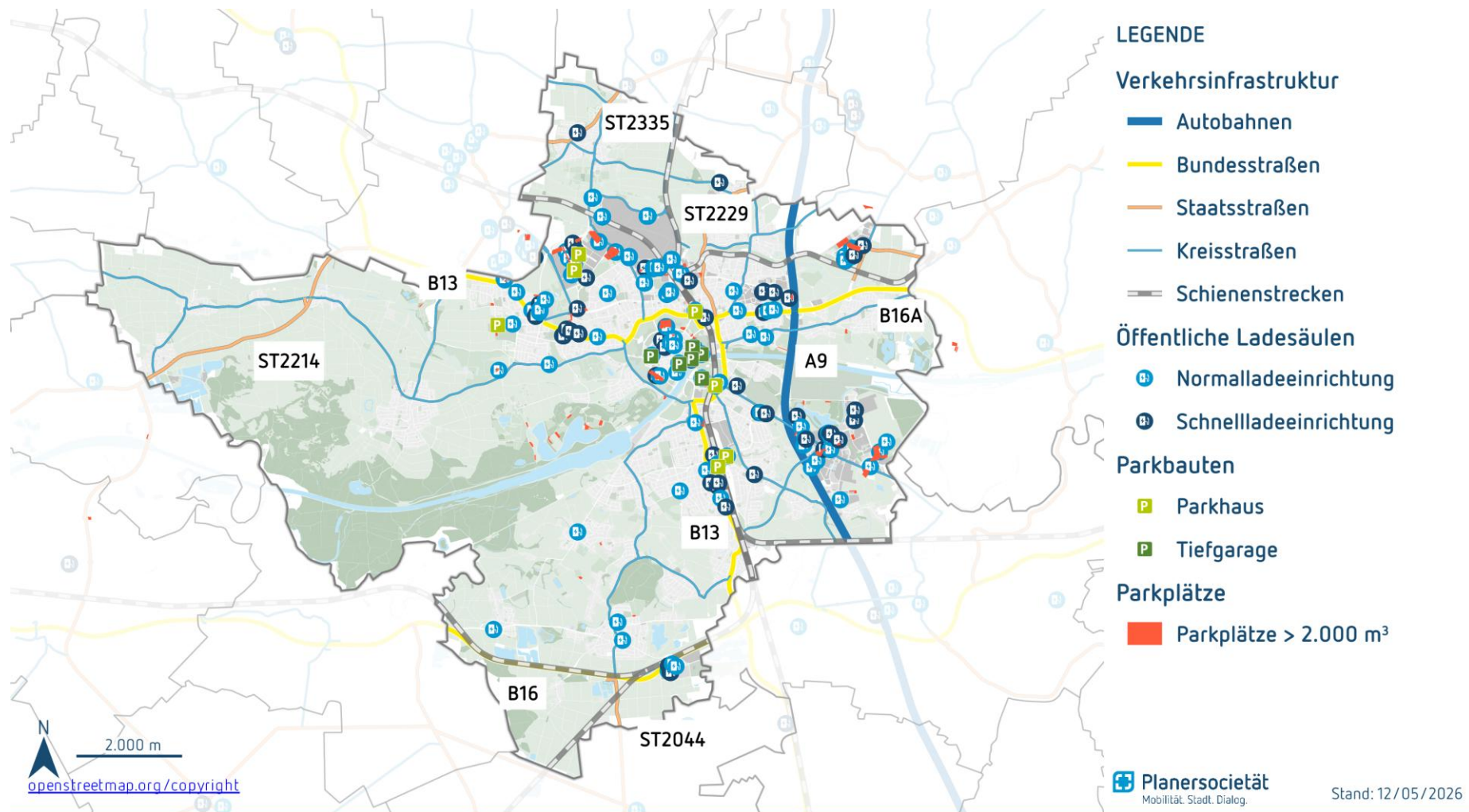


Abbildung 5: Verkehrsinfrastrukturen der Stadt Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung nach Daten Stadt Ingolstadt und Ladesäulenregister Bundesnetzagentur)

Soziodemographische Entwicklung

Ingolstadt ist mit aktuell rund 145.000 Einwohnern die bevölkerungsstärkste Stadt in der Region Ingolstadt. Die Bevölkerungszahl ist in den vergangenen zehn Jahren bis auf das Jahr 2020 stets angestiegen und in diesem Zeitraum um knapp 15.000 Einwohner gewachsen. Auch die Bevölkerungsvorausberechnung zeigt fortan abhängig von verschiedenen Wanderungsannahmen einen Anstieg bis zum Jahr 2035 bis auf 150.000 – 160.000 Einwohner auf.

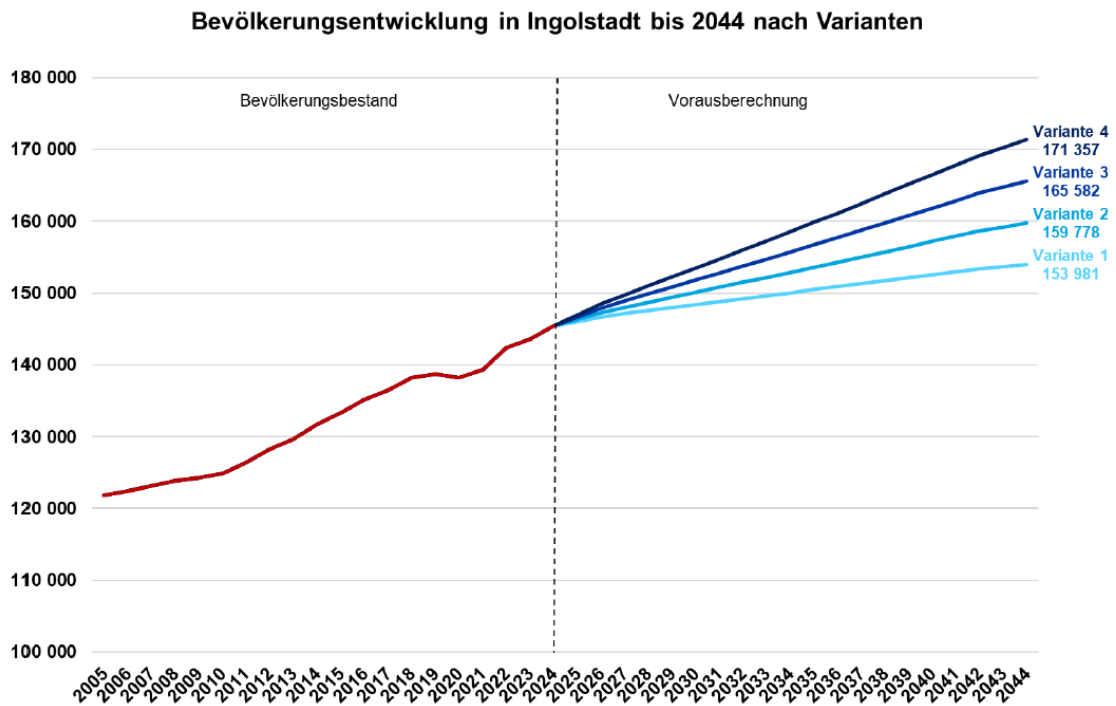


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung und -prognose (Quelle: Melderegister und Sikurs. Berechnung / Darstellung: Statistik und Stadtforschung)

Die demographische Entwicklung zeigt in Ingolstadt die Folgen des demographischen Wandels und einer älter werdenden Bevölkerung. Auch in den kommenden Jahren wird der Anteil der über 65-Jährigen stark zunehmen, während der Anteil jüngerer Bevölkerungsgruppen (insbesondere unter 40) nur leicht zunehmen bis stagnieren wird.

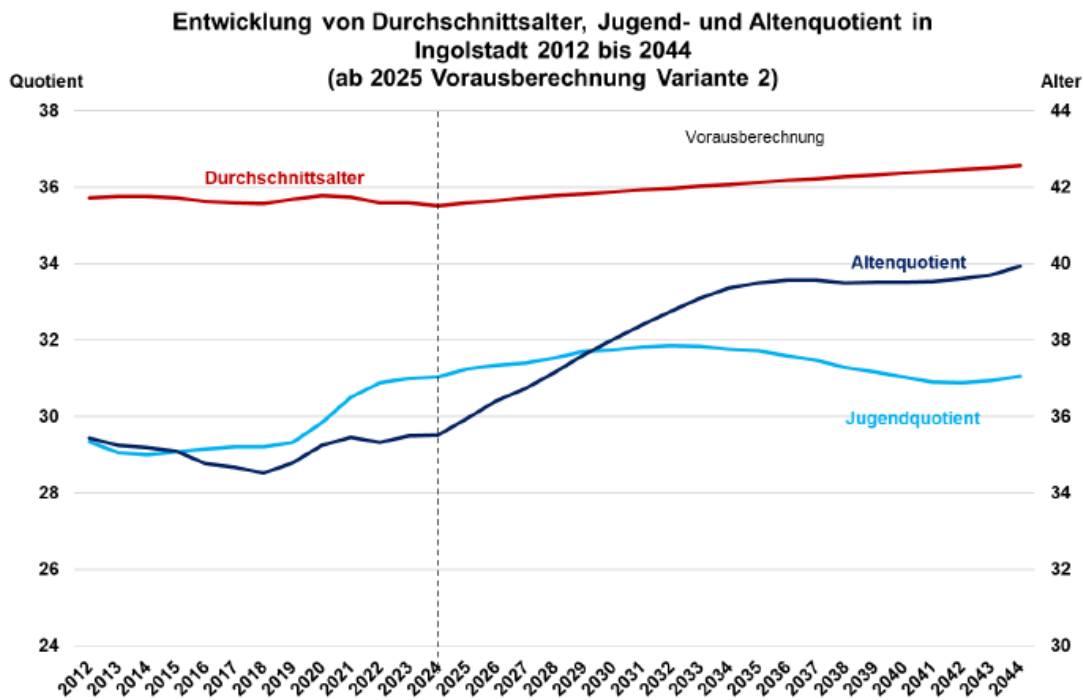


Abbildung 7: Entwicklung von Durchschnittsalter, Jugend- und Altenquotient in Ingolstadt 2012 bis 2044 (Quelle: Melderegister und Sikurs. Berechnung / Darstellung: Statistik und Stadtforschung)

Der stetig wachsende Anteil der über 65-Jährigen führt zu veränderten Anforderungen an die Mobilität, die in der kommunalen Verkehrsplanung berücksichtigt werden müssen. Mit zunehmendem Alter verändern sich sowohl die körperlichen Voraussetzungen für die Teilnahme am Verkehr als auch die Ansprüche an Komfort, Sicherheit und Zugänglichkeit. Ältere Menschen sind häufiger auf barrierefreie Infrastrukturen angewiesen – etwa auf stufenlose und steigungsarme Wege, sichere Querungsmöglichkeiten sowie gut erkennbare visuelle und taktile Leitelemente. Gleichzeitig gewinnt die digitale Teilhabe an Bedeutung: Auch ältere Bevölkerungsgruppen nutzen zunehmend digitale Mobilitätsangebote, sofern diese intuitiv bedienbar und niedrigschwellig zugänglich sind, beispielsweise über das Smartphone.

Die dargestellten Zahlen machen deutlich, dass diese Anforderungen künftig nicht als Nebenaspekt behandelt werden dürfen, sondern integraler Bestandteil strategischer Mobilitätskonzepte sein müssen. Mobilitätsangebote, die sich an den Bedürfnissen älterer Menschen orientieren, fördern nicht nur die soziale Teilhabe, sondern stärken auch die Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit des Verkehrssystems insgesamt.

2.2 Kenngrößen der Verkehrsnachfrage

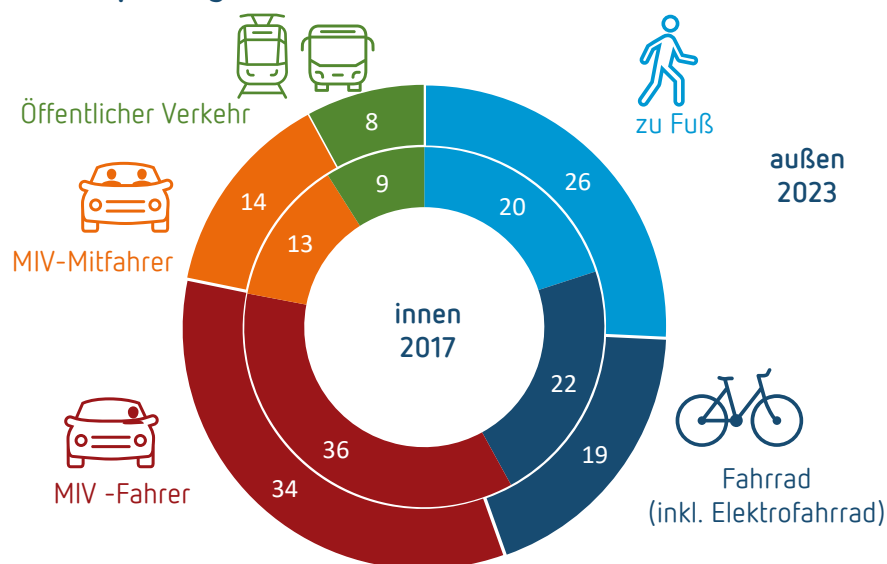
Im Folgenden werden die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Stadt Ingolstadt dargelegt und analysiert. Die Analyse umfasst die Betrachtung verkehrsrelevanter Kenngrößen wie Mobilitätsdaten aus Mobilitätserhebungen, das Ein- und Auspendleraufkommen und die stichprobenartige Betrachtung der Reisezeiten. Die Kenngrößen geben Aufschluss darüber, wie die Verkehrsnachfrage in Ingolstadt gestaltet ist und wo Bedarfe der Mobilität liegen.

2.2.1 Mobilitätsverhalten in Ingolstadt

Das Mobilitätsverhalten zeigt auf, wie sich die Menschen in Ingolstadt in ihrem Alltag fortbewegen. Informationen zum Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung erhält man vorwiegend aus Haushaltsbefragungen, in denen die relevanten Aspekte (z. B. Aktivitäten, Wegezanzahl, Wegezweck und Verkehrsmittelwahl) abgefragt und tägliche Wege protokolliert werden. In diesem Zusammenhang ist Ingolstadt eine von mehreren Aufstockerkommunen, die im Rahmen der aktuellen bundesweiten Mobilitätserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) Detailauswertungen erhalten.

Die Gegenüberstellung der Modal-Split-Werte aus den Jahren 2017 und 2023 zeigt eine nur minimale Umverteilung der Verkehrsmittelwahl. Im Jahr 2017 wurden 49 % der zurückgelegten Wege mit dem MIV gemacht, davon 13 % als Mitfahrer. Mit nun 48 % ist dieser Wert nahezu gleichgeblieben. Somit hat sich auch der Anteil der zurückgelegten Wege im Umweltverbund insgesamt kaum geändert. Lediglich zwischen den Verkehrsmitteln gab es leichte Verschiebungen. So hat besonders der Fußverkehr im Jahr 2023 deutlich zugenommen und macht einen Anteil von 26 % aus. Zurückgegangen ist hingegen der Anteil des Radverkehrs auf 19 % und der ÖPNV-Anteil auf 8 %.

Vergleich Modal Split Ingolstadt (2017 und 2023)



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Abbildung 8: Vergleich Modal Split Ingolstadt (2017 und 2023) (Quelle: eigene Darstellung nach Daten MiD 2017 und 2023)

Die bezirksbezogene Analyse der Verkehrsmittelnutzung im Jahr 2023 zeigt ausgeprägte Unterschiede zwischen Altstadtbezirken und peripheren Stadtteilen.

Auffällig sind die starken Schwankungen der Anteile nach Modus: Der Fußverkehr variiert zwischen 17 % und 61 %, der Radverkehr zwischen 8 % und 26 %, und der Anteil der MIV-Fahrer liegt zwischen 5 % und 21 %. Zudem fällt in mehreren Bezirken ein vergleichsweise hoher Mitfahreranteil gegenüber den Fahreranteilen im MIV auf, was auf spezifische Alltagsmuster (z. B. Mitfahrten innerhalb von Haushalten oder pendelnde Fahrgemeinschaften) hindeutet und bei der Maßnahmenableitung berücksichtigt werden sollte (z. B. Parkraummanagement, Sharing-Angebote, Schul- und Ausbildungsverkehr). Insgesamt stützen die Ergebnisse eine quartiersspezifische Planung, die Modusanteile, Mitfahrerstrukturen und lokale Ausreißer gezielt adressieren kann.

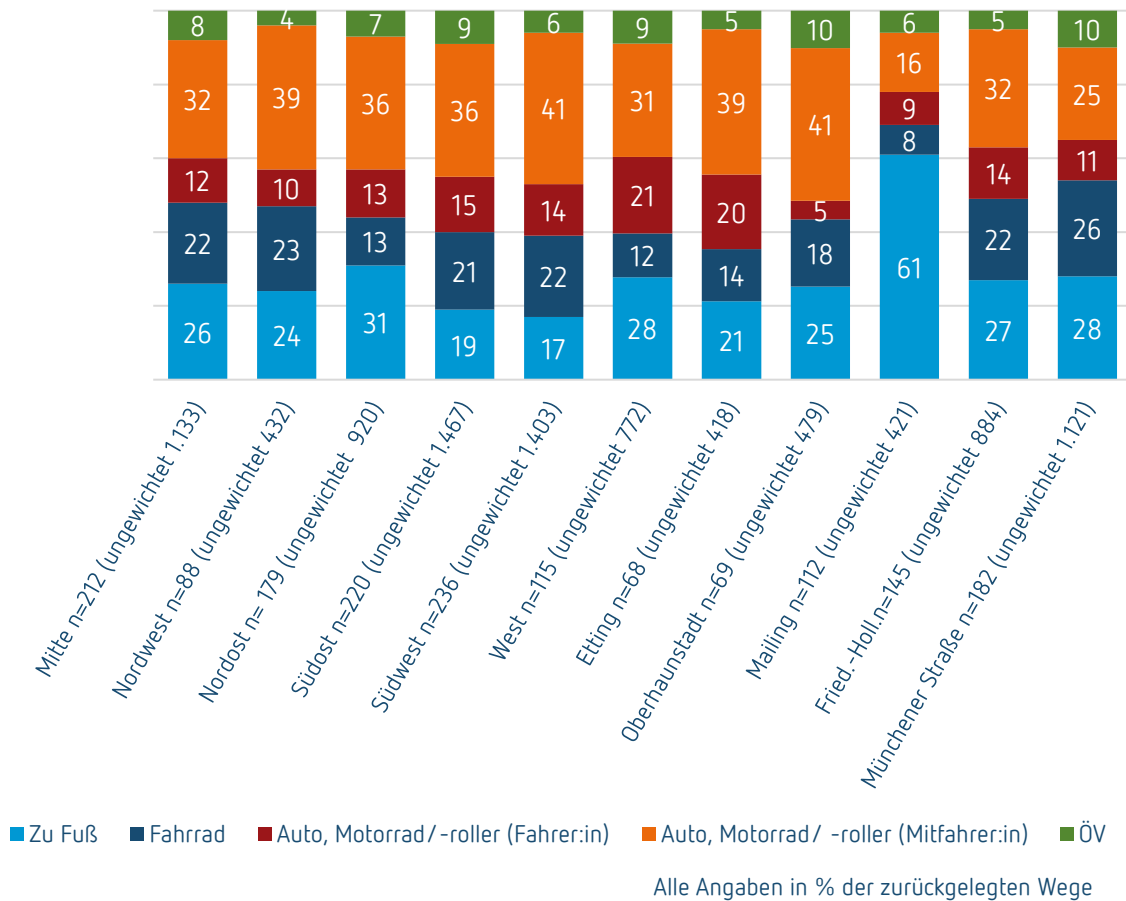
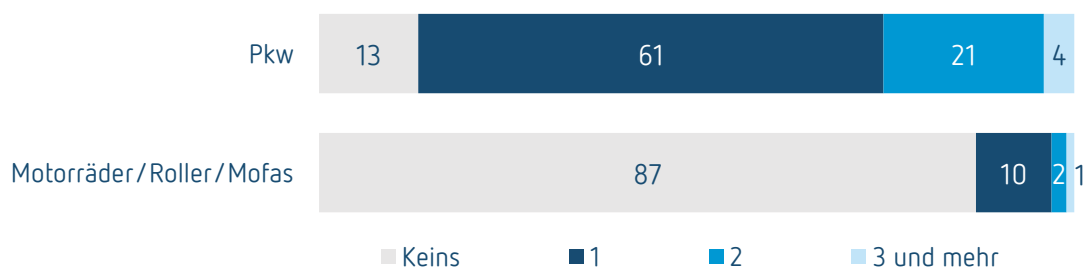


Abbildung 9: Modal Split Stadtbezirke Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung nach Daten 2023 MiD)

Die Auswertung zur Fahrzeugausstattung zeigt, dass der MIV weiterhin eine zentrale Rolle im Mobilitätsalltag der Ingolstädter Haushalte spielt. So verfügen 87 % der Haushalte über mindestens einen privaten Pkw.

Der Anteil der Haushalte mit einem Pkw liegt auf einem vergleichbaren Niveau wie in anderen strukturähnlichen Städten. Rund ein Fünftel der Haushalte (21 %) besitzt zwei Pkw, während 4 % über drei oder mehr Fahrzeuge verfügen. Lediglich 13 % der Haushalte sind autofrei.

Anzahl privater Pkw, E-Pkw und Motorräder/Roller/Mofas je Haushalt



Alle Angaben in % der Haushalte, Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Abbildung 10: Fahrzeugausstattung (Quelle: eigene Darstellung nach Daten 2023 MiD)

Die Ausstattung mit Motorrädern, Rollern oder Mofas ist deutlich geringer ausgeprägt. 87 % der Haushalte verfügen über kein solches Fahrzeug. 10 % besitzen ein motorisiertes Zweirad, 2 % zwei und lediglich 1 %

drei oder mehr. Diese Zahlen verdeutlichen, dass motorisierte Zweiräder im Vergleich zum Pkw eine untergeordnete Rolle im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung einnehmen.

Die Ergebnisse lassen Rückschlüsse auf die Mobilitätsoptionen und die potenzielle Reichweite von Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung zu. Insbesondere die hohe Pkw-Verfügbarkeit unterstreicht die Notwendigkeit, attraktive Alternativen im Umweltverbund zu schaffen, um langfristig eine Reduktion des MIV-Anteils zu erreichen. Gleichzeitig bietet die geringe Ausstattung mit motorisierten Zweirädern Potenzial für gezielte Angebote im Bereich Mikromobilität, etwa durch Sharing-Systeme oder Infrastrukturmaßnahmen für leichte elektrische Fahrzeuge.

Anzahl privater Fahrräder, elektrische Fahrräder und Pedelecs je Haushalt

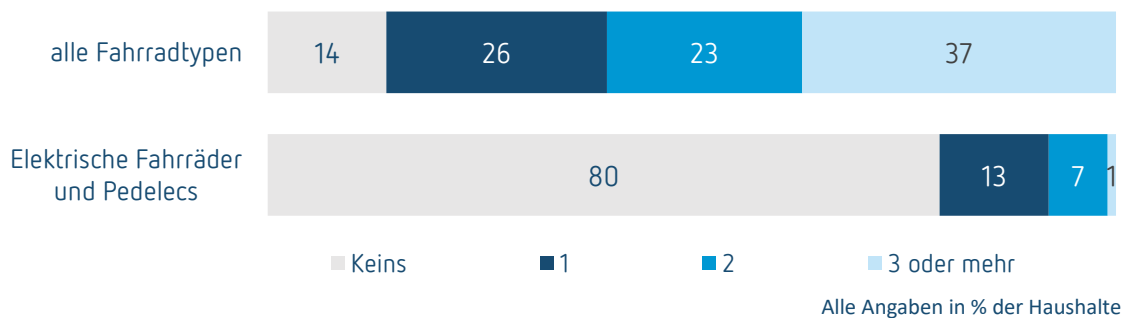


Abbildung 11: Fahrradausstattung der Haushalte (Quelle: eigene Darstellung nach Daten 2023 MiD)

Die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern (alle Fahrradtypen) zeigt, dass das Fahrrad in Ingolstadt eine weit verbreitete Mobilitätsoption darstellt. So verfügen 86 % der Haushalte über mindestens ein Fahrrad, wobei 37 % sogar drei oder mehr Fahrräder besitzen. Der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad liegt bei 14 % und damit auf einem für strukturähnliche Städte typischen bzw. leicht höherem Niveau.

Deutlich geringer fällt die Ausstattung mit elektrischen Fahrrädern und Pedelecs aus. 80 % der Haushalte besitzen kein solches Fahrzeug. 13 % verfügen über ein elektrisches Fahrrad oder Pedelec, 7 % über zwei und lediglich 1 % über drei oder mehr. Diese Zahlen verdeutlichen, dass der E-Fahrradbesitz zwar noch vergleichsweise gering ist, aber bereits erste Verbreitungstendenzen erkennbar sind.

Die Ergebnisse lassen Rückschlüsse auf die Potenziale für eine stärkere Förderung des Radverkehrs zu. Insbesondere die hohe Ausstattung mit konventionellen Fahrrädern bietet gute Voraussetzungen für die Förderung der Nahmobilität. Gleichzeitig zeigt die noch geringe, aber wachsende Verbreitung von E-Fahrrädern, dass durch gezielte Infrastrukturmaßnahmen und Förderangebote weitere Strecken zunehmend komfortabel mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Dies eröffnet Verlagerungspotenziale insbesondere auf mittleren Distanzen und kann zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs beitragen.

Bewertung der Verkehrssysteme

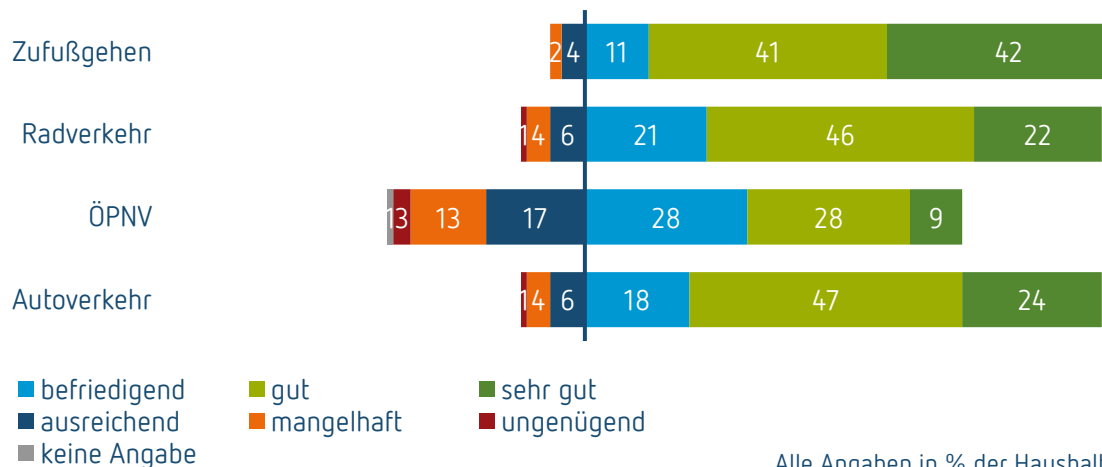


Abbildung 12: Bewertung der Verkehrssysteme (Quelle: eigene Darstellung nach Daten 2023 MiD)

Die Bewertung der Verkehrssysteme durch die Ingolstädter Haushalte zeigt ein differenziertes Bild hinsichtlich der wahrgenommenen Qualität der verschiedenen Mobilitätsangebote. Insgesamt wird der Fußverkehr am besten bewertet: 83 % der Befragten vergeben die Schulnote „sehr gut“ oder „gut“. Lediglich 6 % bewerten die Voraussetzungen zum Zu Fußgehen mit „ausreichend“ oder schlechter. Diese Ergebnisse deuten auf eine insgesamt hohe Zufriedenheit mit der Infrastruktur und den Bedingungen für den Fußverkehr hin.

Auch der Radverkehr wird positiv beurteilt. 68 % der Haushalte bewerten die Voraussetzungen mit „gut“ oder „sehr gut“, 11 % der Befragten gaben eine Bewertung von „ausreichend“ oder schlechter ab.

Die Bewertung des ÖPNV fällt hingegen etwas kritischer aus. Während 37 % der Haushalte die ÖPNV-Voraussetzungen mit „gut“ oder „sehr gut“ bewerten, geben 33 % eine Note im Bereich „ausreichend“ bis „ungenügend“. Die hohe Quote an „befriedigend“-Bewertungen (28 %) deutet auf eine mittlere Zufriedenheit hin.

Hindernisse bei der ÖPNV-Nutzung

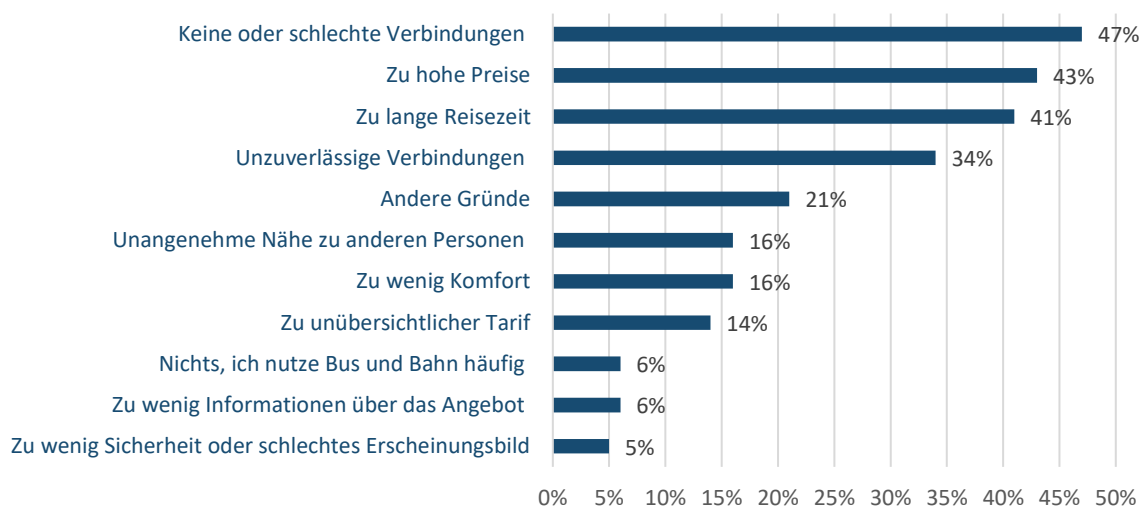


Abbildung 13: Hemmnisse bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs (Quelle: eigene Darstellung nach Daten 2023 MiD)

Auch der Autoverkehr wird sehr positiv bewertet: Mit 71 % der Haushalte, die die Bestnoten „sehr gut“ oder „gut“ vergeben, kann von einer hohen Zufriedenheit ausgegangen werden. Lediglich 11 % bewerten den Autoverkehr mit „ausreichend“ oder schlechter.

Die Ergebnisse bieten eine wertvolle Grundlage für die strategische Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote in Ingolstadt – insbesondere mit Blick auf die Förderung des Umweltverbundes und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Die Auswertung zu den persönlichen Hemmnissen bei der Nutzung des ÖPNV zeigt, dass strukturelle Angebotsdefizite weiterhin die größte Barriere für eine stärkere Nutzung darstellen. So geben rund 47 % der Befragten an, dass „keine oder schlechte Verbindungen“ ein wesentliches Hindernis für die Nutzung von Bus und Bahn darstellen. Auch die „Unzuverlässigkeit der Verbindungen“ wird von etwa 34 % der Personen als relevantes Hemmnis genannt. Diese Ergebnisse verdeutlichen, dass Angebotsqualität und Verlässlichkeit zentrale Stellschrauben für eine Attraktivierung des ÖPNV in Ingolstadt sind.

Weitere häufig genannte Hemmnisse betreffen die „zu hohen Preise“ (ca. 43 %) sowie die „zu lange Reisezeit“ (rund 41 %). Diese Aspekte spiegeln sowohl die wahrgenommene Wirtschaftlichkeit als auch die Effizienz des Systems wider und sollten bei zukünftigen Angebotsplanungen und Tarifstrategien berücksichtigt werden. Auch subjektive Faktoren wie „zu wenig Komfort“, „zu wenig Sicherheit oder schlechtes Sicherheitsgefühl“ sowie „unangenehme Nähe zu anderen Personen“ werden von einem relevanten Anteil der Befragten genannt (jeweils zwischen 5 % und 16 %). Diese Ergebnisse zeigen, dass neben infrastrukturellen Verbesserungen auch qualitative Aspekte – etwa Fahrzeugausstattung, Aufenthaltsqualität an Haltestellen oder Maßnahmen zur sozialen Sicherheit – eine Rolle spielen.

Ein kleinerer Anteil der Befragten nennt „zu unübersichtliche Tarife“ (14 %) oder „zu wenig Informationen“ (6 %) als Hemmnisse. Diese Punkte lassen sich durch gezielte Kommunikationsmaßnahmen und vereinfachte Tarifstrukturen adressieren. Rund 6 % der Befragten geben an, dass sie Bus und Bahn häufig nutzen und keine Hemmnisse sehen. Dies zeigt, dass der ÖPNV für bestimmte Nutzergruppen bereits eine etablierte Mobilitätsoption darstellt. Insgesamt verdeutlicht die Analyse, dass die Hemmnisse bei der ÖPNV-Nutzung in Ingolstadt sowohl auf Angebots- als auch auf Wahrnehmungsebene bestehen. Für eine nachhaltige Mobilität sind daher integrierte Maßnahmen erforderlich, die sowohl die Angebotsqualität verbessern als auch die subjektive Akzeptanz stärken.

Insgesamt zeigt die Auswertung der MiD-Daten, dass das Auto für viele das dominierende Verkehrsmittel bleibt und sich das Autofahren zudem sehr hoher Zufriedenheitswerte erfreut. Das Fahrrad schneidet ebenfalls ausgesprochen gut ab sowohl in der Nutzungshäufigkeit (rund zwei Drittel der Befragten nutzen es mindestens einmal pro Woche) als auch in den Bewertungen. Der öffentliche Verkehr wird hingegen vergleichsweise selten genutzt und eher mäßig bewertet. Rund ein Drittel der Menschen ist zudem fast täglich zu Fuß unterwegs – und das Zufußgehen erreicht insgesamt die höchsten Zufriedenheitswerte unter allen Verkehrsmitteln. Verlagerungspotenzial zeigt sich somit vor allem bei der Verbesserung des ÖPNV-Angebots. Ein weiterer Ansatzpunkt, um einen Umstieg auf den Umweltverbund zu fördern ist die Verringerung der hohen Pkw-Besitzquote.

2.2.2 Faktor Tourismus und Freizeitverkehre

Die Stadt Ingolstadt weist durch ihre vielfältige Geschichte ein hohes Potenzial an Tourismus- und Freizeitaktivitäten auf. Gleichzeitig bedarf es notwendiger Investitionen in touristische und kulturelle Infrastruktur, um die Angebots- und Erlebnisqualität vor Ort zu steigern. Im Jahr 2025 wurden laut dem Bayerischen Landesamt für Statistik rund 658.500 Übernachtungen registriert, bei insgesamt etwa 412.000 Gästeankünften und einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 1,6 Tagen. Damit bewegt sich Ingolstadt über dem bayerischen Durchschnitt und weist eine stabile Wachstumsdynamik auf. Das Bettenangebot umfasst ca. 4.300 Betten, was eine durchschnittliche Bettenauslastung von 39,2% bedeutet.

Die vorhandenen Leitsysteme – bestehend aus Hotelbeschilderungen, einem Altstadttrundgang sowie einem Festungsrundgang, aber auch die Radwegebeschilderung – erleichtern die Orientierung und binden die wichtigsten Sehenswürdigkeiten in ein durchgängiges Besucherleitsystem ein.

Besondere Freizeit- und Besuchermagnete sind das Audi Forum Ingolstadt, das jährlich rund 400.000 Besucher anzieht sowie die nahgelegenen Seen Baggersee und Auwaldsee, die in den Sommermonaten eine hohe Bedeutung für den Bade- und Freizeitverkehr haben. Mit dem Piuspark, der aus der Landesgartenschau 2021 hervorgegangen ist, wurde zudem eine weitere dauerhafte grün-blaue Infrastruktur im Stadtgebiet geschaffen. Während der Landesgartenschau wurden insgesamt 380.440 Besucher gezählt. Heute stehen Teile des rund 23 Hektar großen Geländes mit Landschaftssee und vielfältigen Freizeitangeboten als Naherholungsraum insbesondere Familien, Radfahrenden und Spaziergängern zur Verfügung. Hinzu kommen weitere Park- und Grünanlagen wie der Klenzpark oder der Hindenburgpark mit hoher Aufenthaltsqualität, sowohl für Einheimische als auch für Gäste.

Sportveranstaltungen und kulturelle Events fördern zusätzlich Reiseanlässe. Besonders hervorzuheben sind die Heimspiele der Profivereine FC Ingolstadt 04 (Fußball) im Audi-Sportpark und des ERC Ingolstadt (Eishockey) in der Saturnarena sowie der jährliche Triathlon und Halbmarathon. Diese Großveranstaltungen ziehen gleichzeitig tausende Besucher an und führen temporär zu Belastungsspitzen in der Verkehrs- und Parkraumnachfrage. Ähnlich wirksam sind größere Kulturveranstaltungen in der Saturnarena, in der Eventhalle Westpark oder im Stadttheater, die vor allem in den Abendstunden zusätzlichen Verkehr induzieren.

Ingolstadt verzeichnet damit eine Mischung aus kontinuierlichem Alltagsfreizeitverkehr und stark saisonal bzw. ereignisbezogen ausgeprägten Verkehrsspitzen. Diese Doppelstruktur stellt die Stadt vor die Herausforderung, Verkehrs- und Parkraumkonzepte flexibel an wechselnde Nachfrage anzupassen. Gleichzeitig bietet sie die Chance, durch integrierte Stadt- und Verkehrsplanung sowie ein ausgebautes Leitsystem eine multifunktionale und resiliente Altstadtstruktur zu schaffen, die sowohl für Einheimische und Gäste gleichermaßen attraktiv bleibt.

2.2.3 Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit

Aktuelle Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zeigen, dass der Pkw-Bestand in Deutschland seit Jahren kontinuierlich wächst. Bundesweit nahm die Zahl der zugelassenen Pkw seit 2013 um rund 12 % zu. In Ingolstadt sind derzeit rund 120.000 Kraftfahrzeuge und Anhänger zugelassen, darunter etwa 104.000 Pkw (Stand 2025). Zum Stichtag 1. Januar 2025 lag die Pkw-Dichte laut Bayerischem Landesamt für Statistik bei 737 Pkw je 1.000 Einwohner. Damit liegt Ingolstadt sowohl über dem bayerischen Durchschnitt von 635 Pkw

je 1.000 Einwohner als auch über dem Bundesdurchschnitt von 590 Pkw je 1.000 Einwohner. Zwischen 2018 und 2025 stieg die Zahl der in Ingolstadt zugelassenen Pkw um +8,3 %, während die Bevölkerung im gleichen Zeitraum um knapp 3 % zunahm.

Ein wesentlicher Faktor für die hohe Pkw-Dichte ist der überdurchschnittliche Anteil gewerblicher Zulassungen: Über 35 % der in Ingolstadt registrierten Kfz sind Firmen- und Dienstwagen, ein großer Teil davon aus dem Umfeld von Audi. Diese Struktur führt dazu, dass die statistische Pkw-Verfügbarkeit höher ausfällt als in vielen vergleichbaren Städten (z. B. Pkw je 1.000 Einwohner: Erlangen 488, Regensburg 554, Würzburg 483, Fürth 491). Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass ein Teil dieser Fahrzeuge zwar in Ingolstadt zugelassen, jedoch auch außerhalb des Stadtgebiets eingesetzt wird. Dennoch beeinflusst der hohe Firmenwagenanteil die Verkehrsnachfrage in Ingolstadt – etwa durch dienstliche Fahrten, Pendelverkehre oder betriebsbezogene Mobilität. Auch der Wirtschaftsverkehr insgesamt hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen und trägt damit zu einem wachsenden Fahrzeugbestand bei.

Im Vergleich mit ähnlich großen Städten in Bayern und deutschlandweit weist Ingolstadt somit eine überdurchschnittlich hohe Pkw-Verfügbarkeit auf. Diese ergibt sich aus einer Kombination aus starker Wirtschaftsstruktur, hoher Zahl gewerblicher Zulassungen und regionalen Pendelverflechtungen. Mit dem steigenden Fahrzeugbestand gehen – wie in anderen Städten auch – typische Herausforderungen des motorisierten Verkehrs einher, etwa ein höherer Flächenbedarf für ruhenden und fließenden Verkehr oder zusätzliche Emissionen. Diese Aspekte werden im Mobilitätsplan Ingolstadt 2040+ im Zusammenhang mit den strategischen Zielen und Maßnahmen weiter betrachtet.

Die zugrunde liegenden Daten stammen aus aktuellen Veröffentlichungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, des Bayerischen Landesamts für Statistik sowie den Statistikseiten der Stadt Ingolstadt.

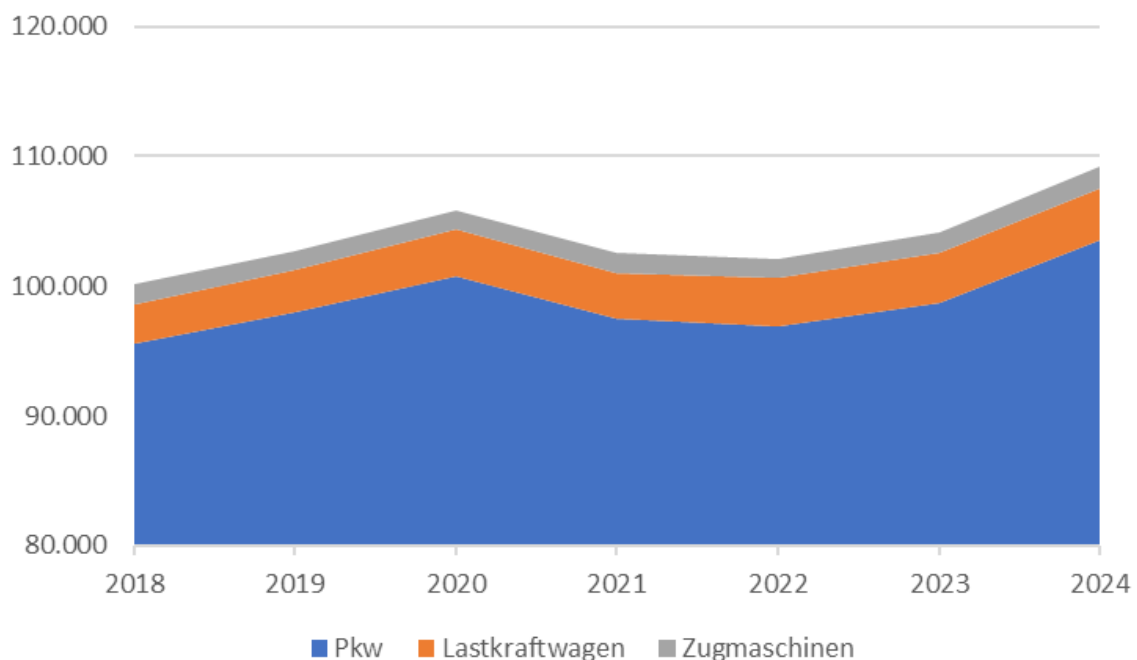


Abbildung 14: Entwicklung des Kfz-Bestands in Ingolstadt seit 2018 (je zum 01.01.) (Quelle: eigene Darstellung, Kraftfahrzeugbundesamt (2025))

2.2.4 Pendlerbeziehungen und Erreichbarkeiten

Mobilität ist kein Selbstzweck und geschieht i. d. R. nicht ohne Grund. Aus unterschiedlichen Nutzungstypen leiten sich spezifische Anforderungen an die Gestaltung der unmittelbaren Umgebung und damit einhergehend an die Mobilitätsangebote ab. Schwerpunkte bilden dabei sensible Einrichtungen und zentrale Ziele des Alltagsverkehrs. Wege zum Arbeitsplatz und zum Einkaufen sind die häufigsten Ziele des Alltagsverkehrs. Hinzu kommen die Wege des Freizeitverkehrs zu Sport- und Kultureinrichtungen, gastronomischen Angeboten oder Naherholungsräumen.

In der Stadt Ingolstadt befindet sich u. a. mit dem Automobilhersteller Audi AG ein besonders großer Arbeitgeber. Zusammen mit der Stadt Ingolstadt macht die Audi AG am Standort Ingolstadt über 40 % der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in der Stadt Ingolstadt aus. Dies hat zur Folge, dass ein reger Pendlerverkehr aus und in die Anrainerkommunen sowie weiteren Städte stattfindet, um die Arbeitsstandorte als Alltagsziele zu erreichen. Somit verzeichnet die Stadt Ingolstadt rund 127.000 Pendlerbewegungen täglich.² In Ingolstadt wohnen rund 65.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Davon arbeitet ein großer Teil in der Stadt, während etwa 24.500 Personen täglich ins Umland auspendeln. Umgekehrt pendeln rund 62.000 Beschäftigte aus den Nachbarkommunen nach Ingolstadt ein. Dadurch entsteht ein deutlich positives Einpendlersaldo von rund 60 %, das die überregionale Strahlkraft des Arbeitsmarktes Ingolstadts eindrucksvoll verdeutlicht. Die stärksten Einpendlerverflechtungen bestehen dabei mit den angrenzenden Kommunen Markt Gaimersheim, Markt Manching und Neuburg an der Donau.

Umgekehrt zeigen sich die wichtigsten Auspendlerbeziehungen in Richtung München sowie in die Marktgemeinden Gaimersheim und Manching. Insgesamt wird deutlich, dass Ingolstadt als bedeutender Arbeitsstandort der Region fungiert, dessen Arbeitsplatzangebot weit über die Stadtgrenzen hinaus eine zentrale Rolle spielt. Die stärksten Pendlerrelationen sind in der folgenden Karte dargestellt.

² Pendleratlas (2025)

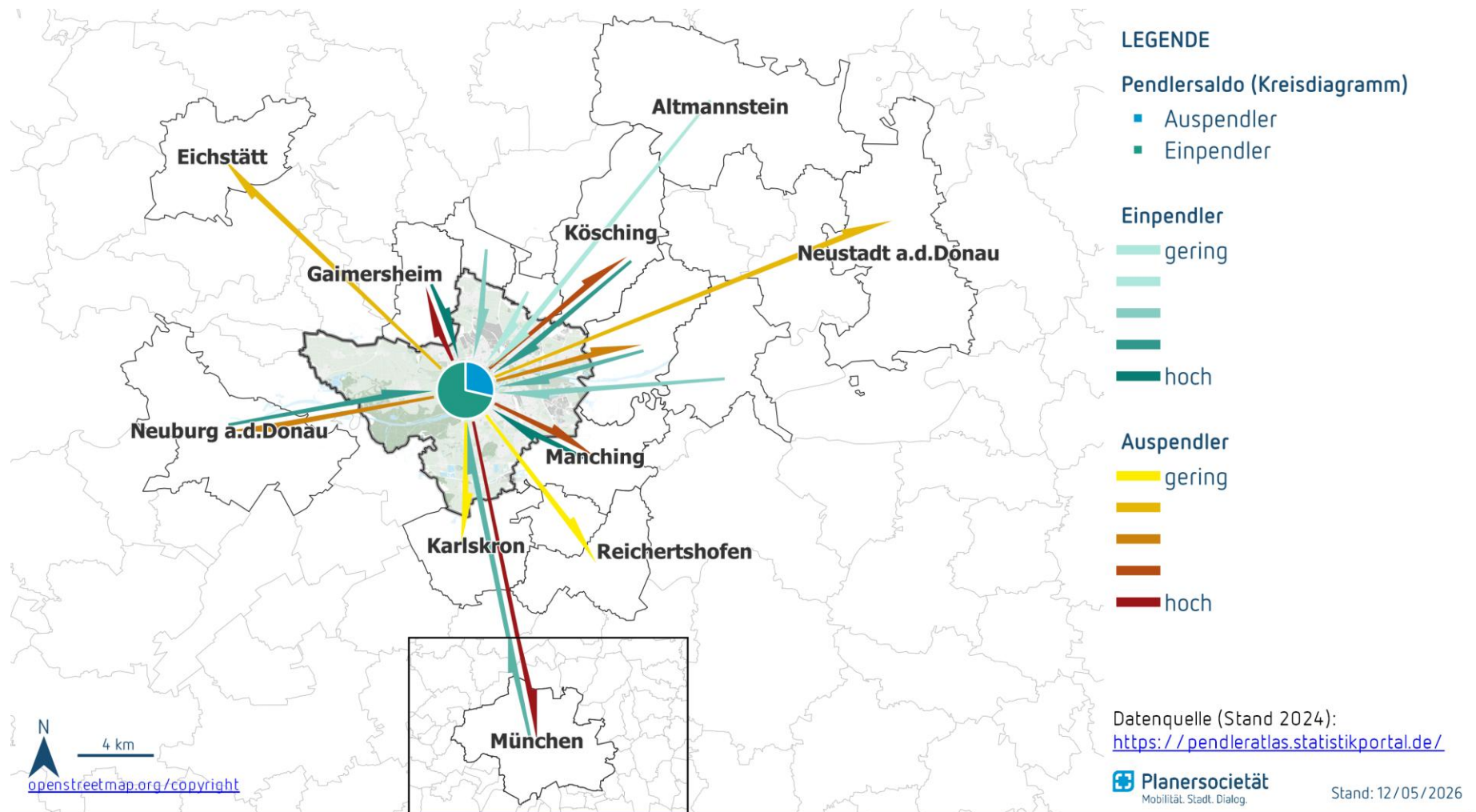


Abbildung 15: Pendlerbewegungen Stadt Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung, Pendleratlas Deutschland (2025))

Neben der Untersuchung von Pendelbeziehungen wurde die verkehrsträgerspezifische Erreichbarkeit der Stadt betrachtet. Die Ergebnisse zeigen deutliche Unterschiede in der Erschließungsqualität je Verkehrsmittel und liefern wichtige Hinweise für die strategische Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots.

Ingolstadt ist über das übergeordnete Straßennetz regional gut angebunden. Die Altstadt ist ringförmig erschlossen und über radiale Zufahrtsachsen ebenso gut erreichbar. Innerhalb von 40 Minuten lassen sich zahlreiche Umlandgemeinden anfahren, jedoch keine weiteren Großstädte (s. Abbildung 16). Diese Lage unterstreicht Ingolstadts Funktion als Oberzentrum mit regionaler Versorgungsfunktion und Anziehungskraft.

Im öffentlichen Nahverkehr wurden nicht nur aktuelle Fahrplandaten, sondern auch Umsteigebeziehungen zu verschiedenen Tageszeiten in die Altstadt (Rathausplatz) sowie zum Hauptbahnhof als zwei Zugangspunkte betrachtet. Dabei zeigt sich ein differenziertes Bild: Die Erreichbarkeit innerhalb der Stadt ist vom Hauptbahnhof und der Altstadt ausgehend ähnlich, wobei insbesondere westliche Stadtgebiete innerhalb von 40 Minuten nicht erschlossen sind. In diesem Zusammenhang wurden im SPNV nicht nur der Hauptbahnhof, sondern auch die Bahnhaltdepunkte Ingolstadt Nord, Ingolstadt Audi sowie der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) im ÖPNV-Angebot berücksichtigt. Die Anbindung an benachbarte Kommunen ist in dieser Zeitspanne ausschließlich vom Hauptbahnhof gegeben. Daraus ergibt sich ein klares Potential zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung in den Randlagen und zur Stärkung regionaler Verbindungen (s. Abbildung 17). Bei der Auswertung handelt es sich um eine beispielhafte Darstellung, bei der die beiden weiteren Bahnhaltdepunkte Ingolstadt Nord und Audi nicht mitbetrachtet wurden, obgleich sie für Gaimersheim und Kösching bzw. Großmehring eine wichtige Rolle in der Erreichbarkeit spielen. Im Rahmen der konkreten Maßnahmenentwicklung werden bei Bedarf weitere Erreichbarkeitsanalysen zugunsten der differenzierten Betrachtung von Quell- und Zielverkehren durchgeführt.

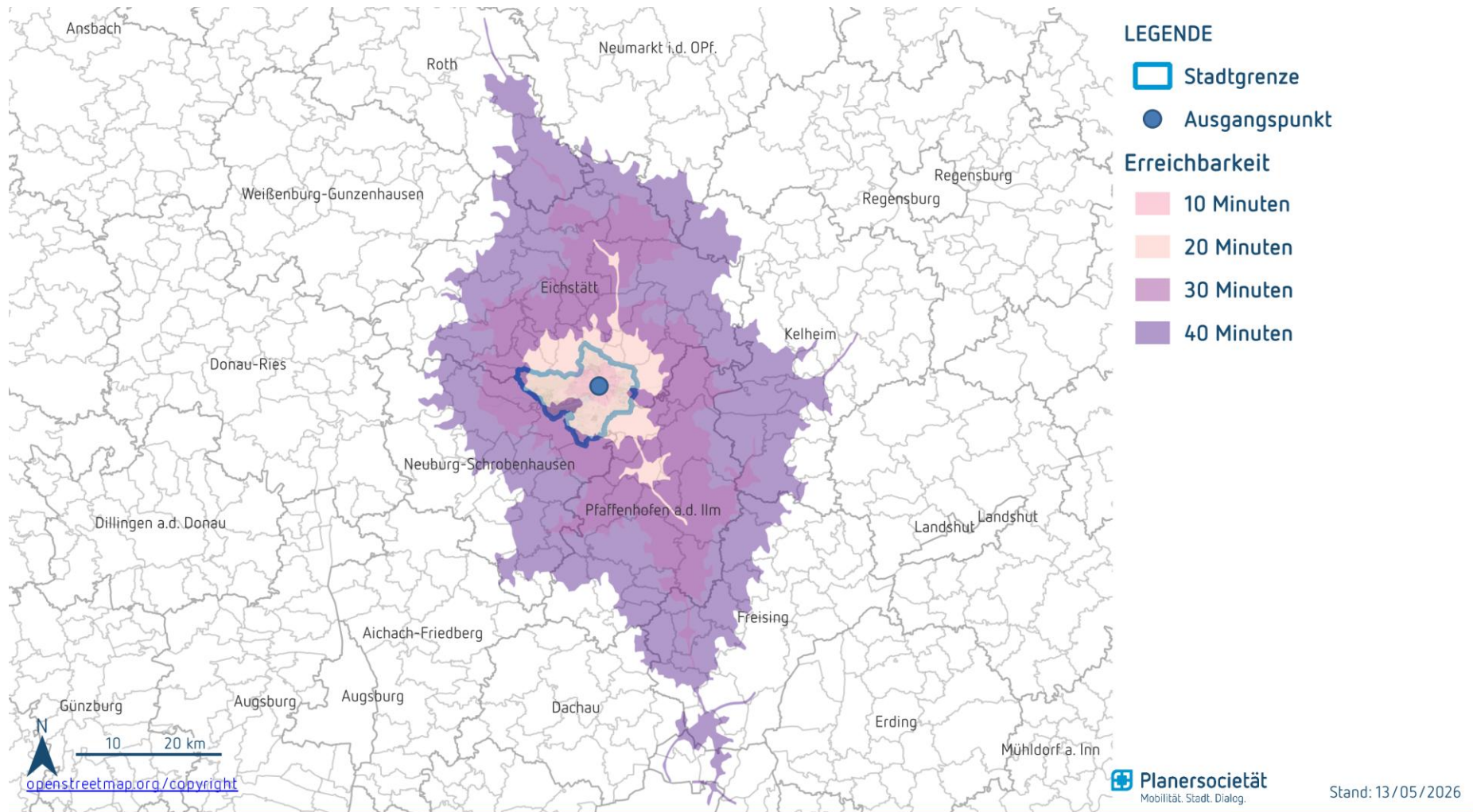


Abbildung 16: Erreichbarkeit mit dem Pkw (Quelle: eigene Darstellung, openrouteservice.org 2023)

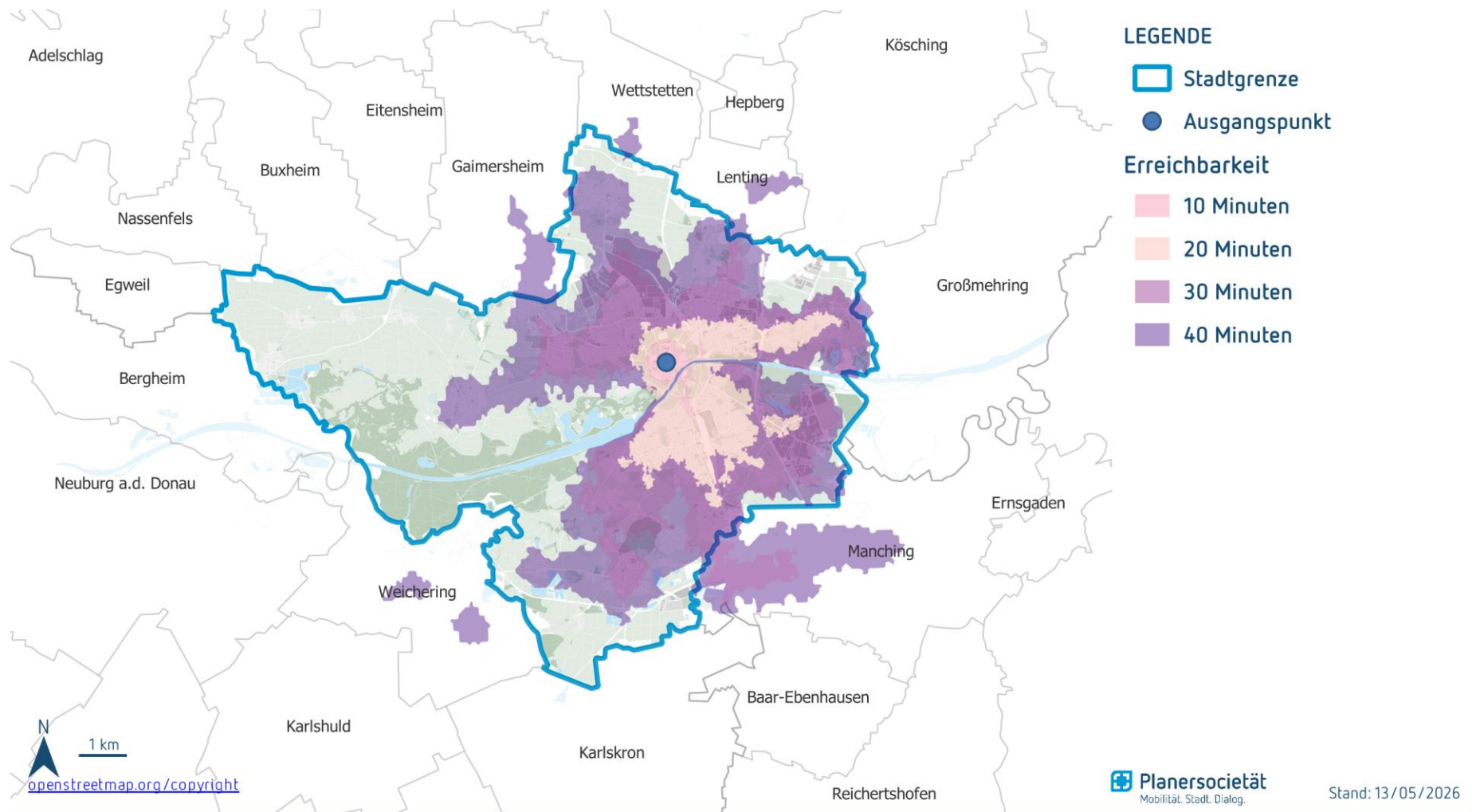


Abbildung 17: Erreichbarkeit mit dem ÖPNV um 08:00 Uhr morgens (Altstadt) (Quelle: eigene Darstellung, openrouteservice.org 2023)

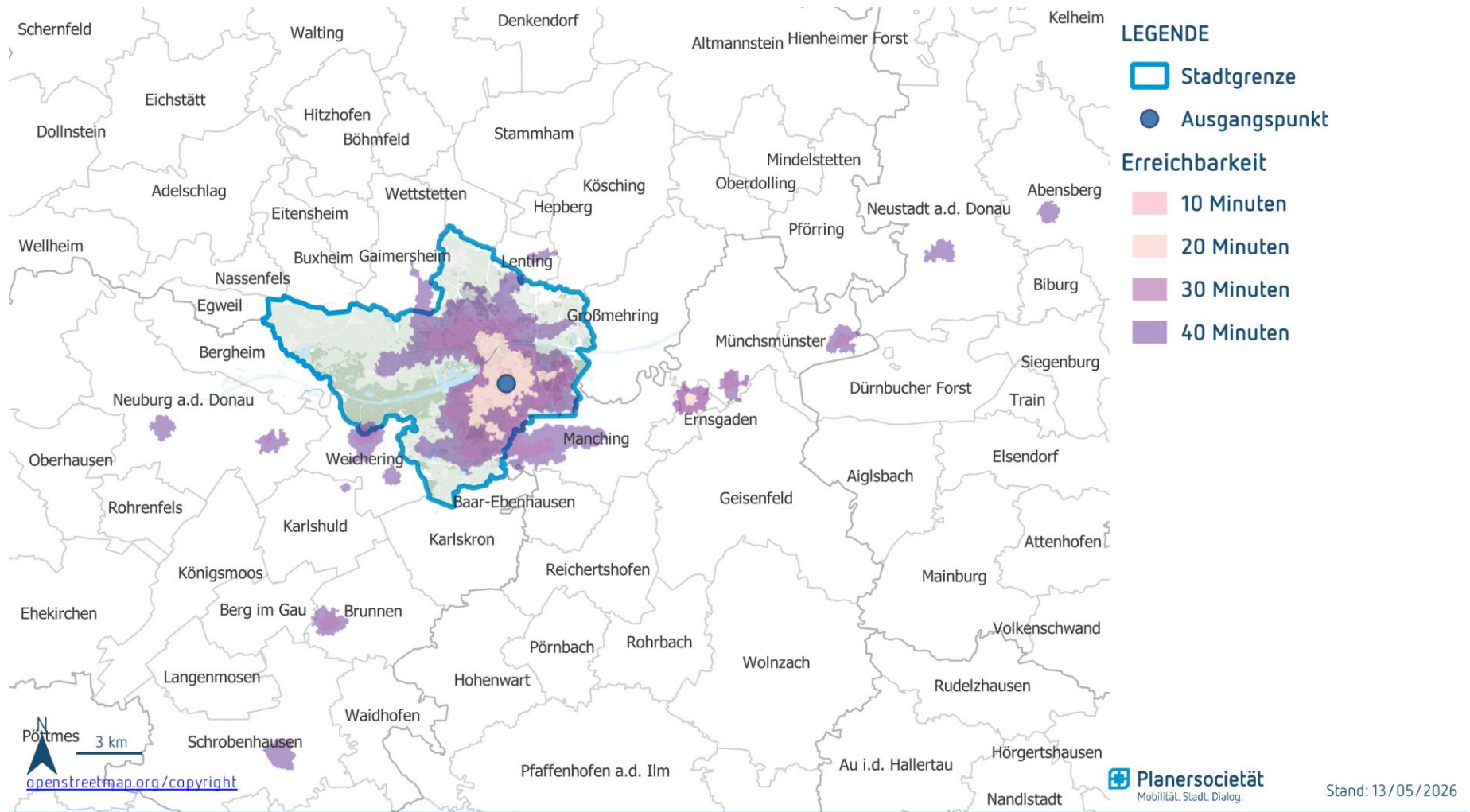


Abbildung 18: Erreichbarkeit mit dem ÖPNV um 08:00 Uhr morgens (Altstadt) (Quelle: eigene Darstellung, openrouteservice.org 2023)

Die fußläufige Erreichbarkeit ist in der Kernstadt sehr gut ausgeprägt. Die Altstadt ist innerhalb von zehn Gehminuten vollständig erschlossen, während das Glacis vom Altstadtkern aus innerhalb von 15 Minuten flächendeckend erreichbar ist. Das Rathaus ist aus angrenzenden Wohnquartieren in rund 20 Minuten erreichbar. Eine Ausnahme bildet die Verbindung zwischen Altstadt und Hauptbahnhof, die eine Fußwegzeit von über 20 Minuten aufweist und damit die dezentrale Lage des Bahnhofs als strukturelle Herausforderung markiert (s. Abbildung 19). Vor diesem Hintergrund dienen weitere ÖPNV-Haltepunkte wie z. B. die beiden anderen Bahnhaltepunkte Ingolstadt Nord und Ingolstadt Audi sowie die Bushaltestelle Rathausplatz zur ÖPNV-Feinerschließung innerhalb von Ingolstadt.

Der Radverkehr weist eine hohe Flächenwirksamkeit auf: Innerhalb von fünf Minuten sind die Altstadt, das Glacis und angrenzende Wohngebiete erreichbar. Rund 70 % der Stadtfläche liegen innerhalb einer typischen Fahrradreisezeit von zehn Minuten zur Altstadt. Auch über die Stadtgrenzen hinaus bestehen gute Erreichbarkeiten. Die Verbindung zwischen Altstadt und Hauptbahnhof ist mit dem Fahrrad in etwa zehn Minuten gut erschlossen, was das Potenzial des Radverkehrs als leistungsfähige innerstädtische Mobilitätsform verdeutlicht (s. Abbildung 19)

Diese verkehrsmittelspezifische Analyse bildet eine zentrale Grundlage für die strategische Ausrichtung des Mobilitätsplans für Ingolstadt. Sie zeigt, dass insbesondere der Umweltverbund – bestehend aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr – gezielt gestärkt werden muss, um die Erreichbarkeit nachhaltig und inklusiv zu verbessern. Gleichzeitig wird deutlich, dass die räumliche Struktur Ingolstadts differenzierte Maßnahmen erfordert, um die Mobilitätsbedürfnisse aller Nutzergruppen angemessen zu berücksichtigen.

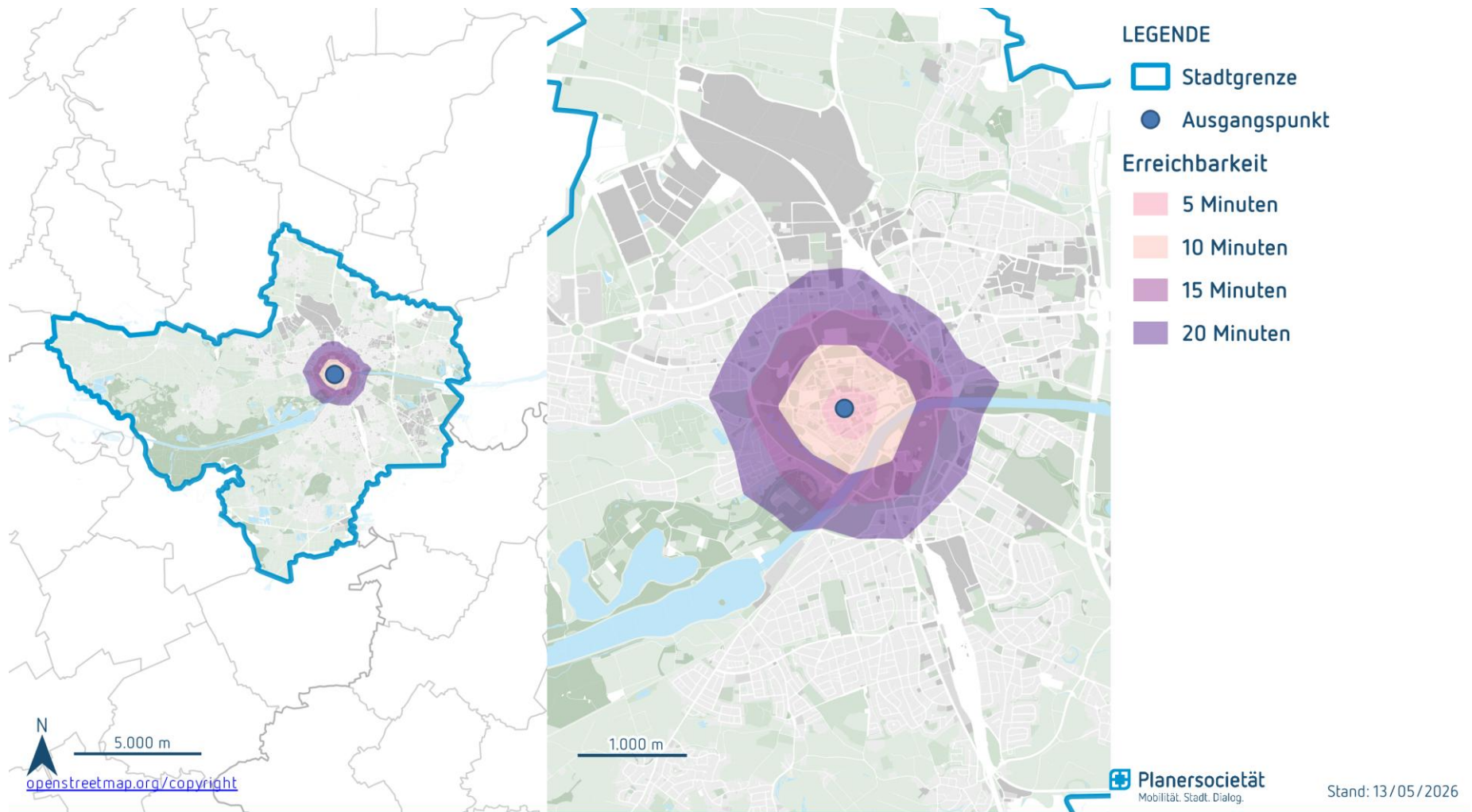


Abbildung 19: Erreichbarkeit zu Fuß (Quelle: eigene Darstellung, openrouteservice.org 2023)

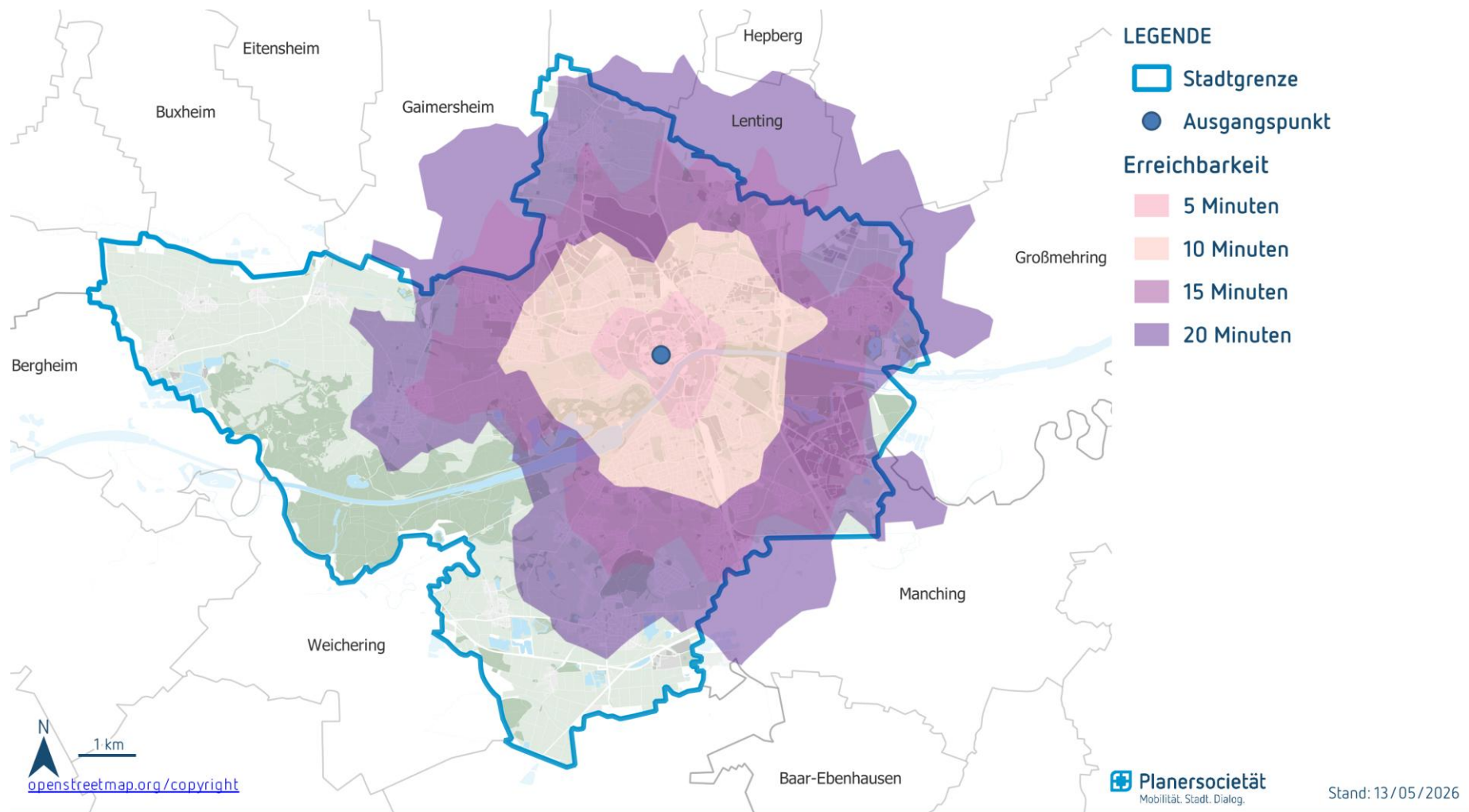


Abbildung 20: Erreichbarkeit mit dem Rad (Quelle: eigene Darstellung, openrouteservice.org 2023)

2.2.5 Umweltbelastungen

Die größten Schadstoffemissionen durch Verkehr entstehen in Ingolstadt vor allem entlang der Hauptverkehrsachsen durch den MIV. Im integrierten Klimaschutzkonzept wird dargestellt, dass der Verkehrssektor aktuell für etwa 14% der Treibhausgas-Emissionen (THG) der Stadt mit einer jährlichen Emissionsmenge von rund 246.000 Tonnen CO₂-Äquivalenten verantwortlich ist. Die Gesamt-Emissionen der Stadt lagen zuletzt bei etwa 1,7 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr. Der Verkehr ist nach Industrie und Gewerbe die dritthöchste Quelle der städtischen Emissionen.

Besonders hohe Belastungen werden an den großen Ein- und Ausfahrtsstraßen (wie Münchener Straße, Manchinger Straße, Friedrichshofener Straße), im Bereich um die B 13, an den Ringstraßen und im Gebiet entlang der A 9 verzeichnet. Die Emissionswerte für den Pkw-Verkehr wurden stadtweit für 2019 mit 154 g CO₂ pro Personenkilometer angegeben. Für Linienbusse im Nahverkehr lag der Wert bei 83 g CO₂ pro Personenkilometer.

Die Maßnahmen der Stadt zielen mittelfristig auf eine deutliche Reduktion dieser Werte durch Förderung von Umweltverbund, Ausbau des Radverkehrs, Verkehrsverlagerung sowie die Elektrifizierung des ÖPNV und Individualverkehrs ab. Nach den vorliegenden Plänen sollen die Verkehrsemissionen über verschiedene Strategien und technische Umstellungen signifikant gesenkt werden.

Auch hinsichtlich der Lautstärke in Ingolstadt stellt vor allem der Straßenverkehr die Hauptquellen der Lärmemissionen dar. Besonders belastete Stellen im Stadtgebiet sind vor allem Straßenabschnitte, an denen viele Menschen in der Nähe von zu lauten Verkehrswegen wohnen. Laut Lärmaktionsplan 2023 gibt es insgesamt 90 Bereiche im Stadtgebiet, an denen die Lärmbelastung über den Anhaltswerten von LDEN 67 dB(A) (24-Stunden-Mittelwert inkl. Zuschläge für Abend und Nacht) bzw. LNight 57 dB(A) (Nachtdurchschnitt) liegt. Davon betreffen 19 dieser Bereiche die Autobahn A 9.

Sehr hohe Belastungen (über LDEN 70 dB(A)) betreffen etwa 860 Einwohner in Ingolstadt. Bei Nacht sind es rund 1.230 Einwohner, die einem Wert von über LNight 60 dB(A) ausgesetzt sind. Dabei gelten die Bereiche mit hohen nächtlichen Belastungswerten über 67 dB(A) als potenzielle Lärmschwerpunkte, sofern eine relevante Betroffenheit der Bevölkerung vorliegt. Sie werden vorrangig hinsichtlich geeigneter Schutzmaßnahmen wie lärmminderndem Straßenbelag oder baulichen Lärmschutzvorrichtungen bereits von der Stadt Ingolstadt betrachtet. Die zugrunde liegenden Werte basieren auf modellgestützten Berechnungen und dienen der orientierenden Einschätzung, nicht der direkten Ableitung gesundheitlicher Belastungen.

2.3 Bestehende Konzepte und Planwerke

Die Stadt Ingolstadt hat bereits in verschiedenen Planwerken und Konzepten Ziele zum Ausbau der Mobilitätsangebote, insbesondere im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität, formuliert (s. Abbildung 21).

Die verschiedenen Verkehrsträger sind in einzelnen Konzepten berücksichtigt, die die verkehrsmittelspezifischen Bedürfnisse in den Fokus stellen. Als bestehendes aktuelles Konzept zum Fußverkehr zählen u.a. der Verkehrsentwicklungsplan aus 2017, das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept 2040 (ISEK) (2024) oder die verkehrliche Grundlagenanalyse Altstadt Ingolstadt (2024) (s. Abbildung 21). Innerhalb der Themenfelder Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität sowie dem Themenfeld Schulverkehr wurden kurz- und langfristige Maßnahmen erarbeitet.

Im Radverkehr stellt das Mobilitätskonzept Radverkehr aus dem Jahr 2016 mit seinen Handlungsbedarfen und Maßnahmenvorschlägen speziell zur Stärkung des Alltagsradverkehrs eine konzeptionelle Grundlage für das Mobilitätskonzept dar. Handlungsschwerpunkte sind unter anderem die Netzoptimierung, Leihradangebote, sichere Abstellanlagen für Pedelecs und E-Bikes sowie ergänzende Maßnahmen (z.B. Öffentlichkeitsarbeit). Ein weiterer Schwerpunkt ist der Ausbau eines (Rad-)Wegenetzes, das insbesondere die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes aktiv fördert. Das Evaluationskonzept aus dem Jahr 2023 dokumentiert den bisherigen Umsetzungsfortschritt der Maßnahmen, zeigt den Bedarf für Aktualisierung auf und legt eine erneute Priorisierung bestehender oder neuer Maßnahmen fest. Zusätzlich ist auf das derzeit in Bearbeitung befindliche Radkonzept für die Altstadt hinzuweisen.

Darüber hinaus bestehen weitere konzeptionelle Grundlagen auf städtischer und regionaler Ebene, die unterschiedliche Verkehrsträger und Handlungsfelder abdecken. So bilden der Nahverkehrsplan (2017) und die Nahverkehrspläne aus der Region die wesentliche Basis für den öffentlichen Verkehr und die Vernetzung. Ergänzend dazu liefern das Elektromobilitätskonzept (2023), die Massenverkehrsmittelstudie (2024) und das Klimaschutzkonzept (2022) Querschnittsbeiträge zur nachhaltigen Mobilität.

Im Bereich des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehrs dienen insbesondere das Gewerbeflächenentwicklungskonzept (2023), die Stellplatzablösung (2025) und das Parkraummanagement Altstadt (2022) als maßgebliche Planwerke. Diese Konzepte verfolgen das Ziel, Flächeneffizienz, Erreichbarkeit und Umweltverträglichkeit in Einklang zu bringen.

Für den Themenkomplex öffentlicher Raum und Aufenthalt liefern neben dem ISEK 2040+ (2024) auch die verkehrliche Grundlagenanalyse Altstadt Ingolstadt (2024) und der Lärmaktionsplan (2023) wesentliche Beiträge zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Reduktion von verkehrsbedingten Belastungen.

 Konzepte

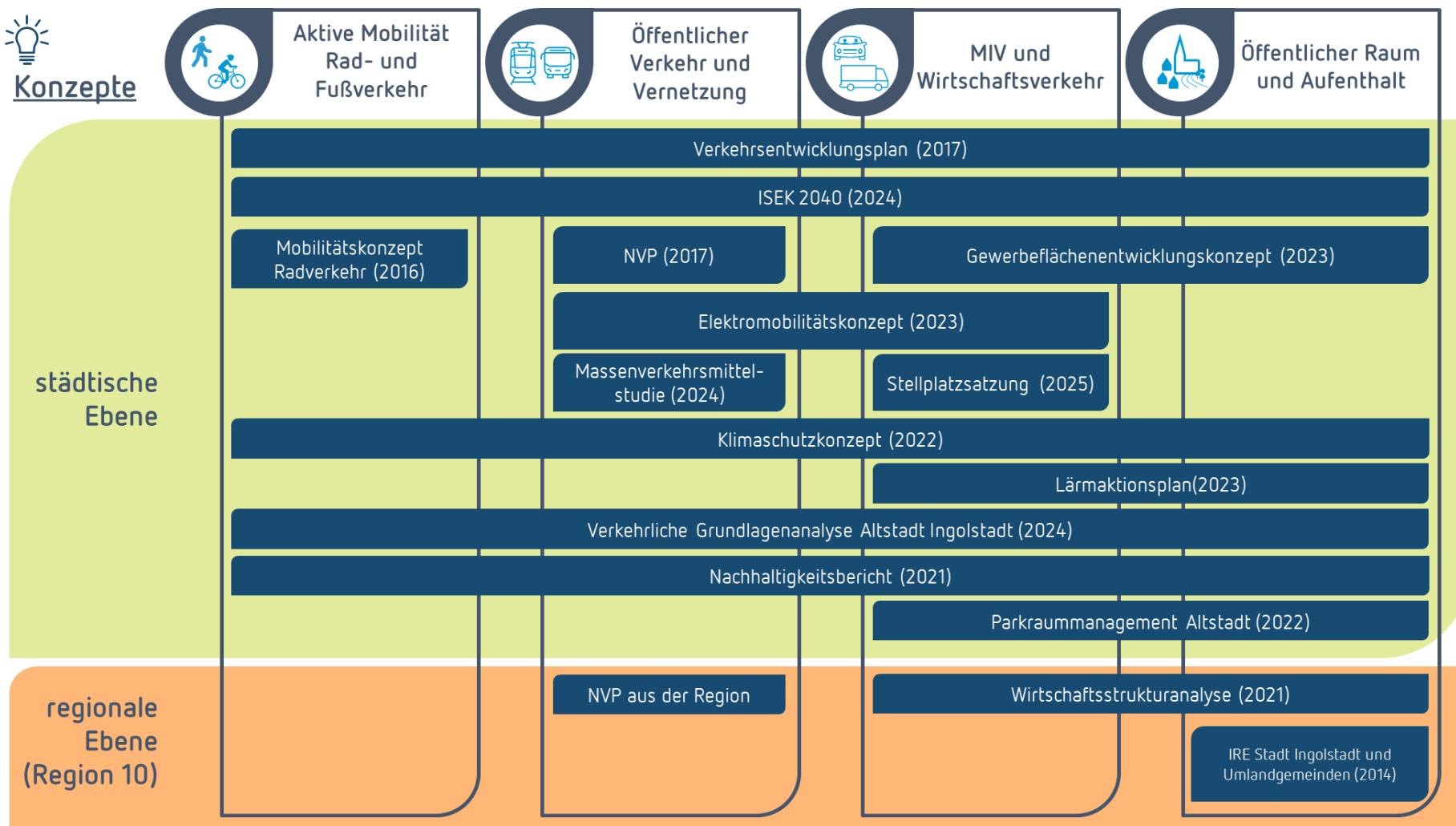


Abbildung 21: Übersicht bestehender Konzepte und Planwerke mit Mobilitätsbezug in Ingolstadt

Innovationsstadt Ingolstadt: Forschung für die Mobilität der Zukunft

Neben den von der Stadt Ingolstadt erarbeiteten Konzepten leistet die Technische Hochschule Ingolstadt einen wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung innovativer Verkehrslösungen. Im Fokus stehen dabei digitale Technologien, Anwendungen der Künstlichen Intelligenz (KI) sowie Ansätze für automatisiertes und vernetztes Fahren. Die THI bringt ihre Expertise in zahlreichen Forschungsprojekten ein, die sowohl die Optimierung bestehender Verkehrssteuerungssysteme als auch die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und der urbanen Logistik adressieren. Ergänzt wird dies durch die Einbindung leistungsfähiger Forschungszentren und Testfelder, die Ingolstadt als Standort für Mobilitätsforschung nachhaltig stärken.

Ein Beispiel für die Anwendung KI-basierter Verkehrssteuerung ist das abgeschlossene Projekt KIVI, in dem eine Reinforcement-Learning-gestützte Optimierung von Lichtsignalanlagen entwickelt und in einem digitalen Zwilling des High Definition Testfeld (HDT) erprobt wurde. Dieses Testfeld umfasst drei mit Infrastruktursensorik ausgestattete Knotenpunkte und dient als reale Erprobungsumgebung für intelligente Steuerungssysteme. Zudem wurde auch eine Warnfunktion zum Schutz von Vulnerable Road Users am HDT entwickelt und real erprobt. Ebenfalls abgeschlossen ist das Projekt 5GoIng, das ein 5G-Testfeld für Smart-City-Anwendungen und Car2X-Kommunikation etablierte. Hier lag der Fokus auf der Analyse des Verkehrsverhaltens und der Entwicklung von Koordinationsstrategien zwischen Fahrzeugen und verletzlichen Verkehrsteilnehmern.

Das abgeschlossene Forschungsprojekt MEDInTime erforschte im Rahmen der UAM Initiative der Region Ingolstadt die technische und wirtschaftliche Machbarkeit von Drohnen-Logistik-Konzepten um zeitkritische Medikamente zwischen dem Klinikum Ingolstadt sowie der Ilmtalklinik in Pfaffenhofen mit einer Drohne (Unmanned Aerial System) von Quantum Systems GmbH in einer dafür umgebauten Payload zu transportieren. Die Relevanz von unbemannten Drohnentechnologien wird weiter zunehmen, was sich auch in den Forschungsaktivitäten der THI z.B. Kooperationen mit Airbus D&S, MBDA Missile Systems oder Quantum Systems zeigt.

Mit dem TrafiQ Lab läuft aktuell ein internes Forschungsprojekt. Dieses Forschungsprojekt beschäftigt sich mit einem Tool zur mikroskopischen Simulation und Visualisierung realer, urbaner Verkehrsszenarien. Durch die ressourceneffizienten Fahrermodelle von SUMO (Open Source Software) können große Verkehrsnetzwerke bis hin zu ganzen Städten ganzheitlich simuliert werden. Mithilfe des Tools können die Auswirkungen neuer Technologien wie intelligenter Ampelsysteme oder Verkehrskonzepte wie Slot-Systeme erforscht werden. Das Simulations- und Visualisierungstool kann zukünftig Städte und Kommunen dabei unterstützen datenbasierte Entscheidungen im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements zu treffen.

Im Rahmen des Forschungsprogramms newMIND wurden mehrere Teilprojekte durchgeführt, die sich mit der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs befassen. Die Netzoptimierung umfasste die Analyse von Nachfrage und Angebot im ÖPNV, wobei Angebotsindizes berechnet wurden, die auch für kommunale Planungsprozesse von Bedeutung sind. Die intelligente Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zielte auf die Optimierung von Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, insbesondere unter Berücksichtigung von Haltestellen in unmittelbarer Nähe zum Knotenpunkt. Ergänzend dazu wurden im Projekt zur intelligenten Fahrgastinformation Prädiktionsmodelle für Reisezeiten und Haltestellenaufenthalte entwickelt, um die Qualität von Echtzeitinformationen zu verbessern.

Ein weiterer Anwendungsbereich künstlicher Intelligenz ist die verkehrsadaptive Tourenplanung in der Entsorgungslogistik. Im Projekt NEwAlste arbeitet die THI gemeinsam mit dem Partnerunternehmen Büchl an

der Optimierung von Routen und Touren unter Berücksichtigung aktueller Verkehrslagen. Ziel ist eine ressourcenschonende und effiziente Logistik im urbanen Raum. Das Projekt SiRaMiS untersucht das Verhalten von eBike-Fahrern an Lichtsignalanlagen, insbesondere in sogenannten Dilemma-Zonen. Die Erkenntnisse fließen in die Entwicklung von GLOSA-Funktionen ein, die eine sichere und komfortable Fahrt durch grüne Wellen unterstützen sollen. Dies ist ein intelligentes Verkehrssystem, das Autofahrern eine optimale Geschwindigkeit empfiehlt, um Ampeln bei Grün zu durchfahren und Stopps zu vermeiden.

Darüber hinaus widmet sich die THI mit dem Projekt OLIM – Open Laboratory for Inclusive Mobility der Frage, wie Mobilität als Schlüssel zur sozialen Teilhabe inklusiver gestaltet werden kann. Das Projekt richtet sich an Menschen mit körperlichen oder psychischen Einschränkungen sowie an bestimmte Nutzergruppen wie Senioren und Kinder. In einem offenen Innovationslabor werden partizipative Methoden eingesetzt, um die Bedürfnisse und Herausforderungen dieser Gruppen zu erfassen und gemeinsam Lösungen zu entwickeln. Durch Workshops, Interviews und Transferveranstaltungen werden Barrieren identifiziert, technische Chancen bewertet und Prototypen erarbeitet, die anschließend in Ingolstadt unter Realbedingungen getestet werden. Besonderer Wert wird auf barrierefreie Zugänge und inklusive Beteiligungsformate gelegt, etwa durch den Einsatz von Gebärdensprachdolmetschern. Ziel ist es, Mobilität als Grundlage für gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe zu stärken und innovative Konzepte praxisnah umzusetzen.

Ein besonders umfangreiches Vorhaben von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) ist im Januar 2026 gestartet: Im Projekt Beyond Validation AI untersuchen neun Professoren der THI die Unsicherheit automatisierter Fahrfunktionen im Mischverkehr. Dabei werden sämtliche Testfelder und Forschungsfahrzeuge eingebunden, um realitätsnahe Validierungsmethoden zu entwickeln. Im Mittelpunkt stehen neue Methoden, um Unsicherheiten in daten- und modellbasierten Entscheidungsprozessen zu identifizieren und zu reduzieren, ein entscheidender Baustein für zuverlässiges und kooperatives automatisiertes Fahren. Mit einer Laufzeit von fünf Jahren und einem Fördervolumen von fünf Millionen Euro ist die Einwerbung ein großer Erfolg für die THI. Eine Verlängerung um weitere drei Jahre ist möglich. Elf Professuren der Forschungsinstitute Almotion Bavaria und CARISSMA sind an dem Projekt beteiligt.

Mit dem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderten Projekt TransFairTarif wird in der Region Ingolstadt ein innovativer Ansatz zur datenbasierten und kundenzentrierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Tarifsystems verfolgt. Ziel des Verbundprojekts zwischen dem Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt (VGI), der Technischen Hochschule Ingolstadt (THI) und der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt (KU) ist die KI-gestützte integrierten Optimierung von Tarif- und Zonensystemen im Linien- und On-Demand-Verkehr.

Durchgeführt werden diese Projektaktivitäten durch die Forschungszentren CARISSMA und Almotion Bavaria. CARISSMA ist eines der führenden wissenschaftlichen Leitzentren für Fahrzeugsicherheit in Deutschland und spielt insbesondere im Kontext automatisierten Fahrens eine zentrale Rolle. Almotion Bavaria fungiert als bayerischer Mobilitätsknoten im Bereich KI und ist Teil der Hightech Agenda Bayern. Die THI ist hier als Hauptstandort für Mobilitätsforschung ausgewählt und bearbeitet Leuchtturmprojekte zu automatisiertem Fahren, unbemanntem Fliegen und intelligenter Produktion. Die Bildung dieser Institute stärkt die Verankerung und ständige Weiterentwicklung der Forschungsschwerpunkte Fahrzeugsicherheit und KI am Hochschulstandort Ingolstadt und den Transfer in die regionale Startup-Landschaft.

Neben den zuvor vorgestellten Forschungsprojekten in Ingolstadt werden nun im Folgenden exemplarisch einige bereits beschlossene Konzepte und Planwerke der Stadt Ingolstadt dargestellt und in Bezug auf ihre zentralen Aussagen, Ziele und Maßnahmen erläutert.

2.3.1 ISEK 2040+ „Zukunft Ingolstadt“

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept 2040+ bildet den strategischen Rahmen für die zukünftige Stadtentwicklung Ingolstadts. Ziel des Konzepts ist es, die Stadt auf die Herausforderungen von Klimawandel, Digitalisierung und gesellschaftlichem Wandel vorzubereiten und sie als nachhaltigen, resilienten und lebenswerten Standort weiterzuentwickeln. Das ISEK bündelt bestehende Fachkonzepte zu einem gesamstädtischen Leitbild, das ökonomische Stärke, ökologische Verantwortung und soziale Ausgewogenheit verbindet.

Kern des Konzepts ist das Leitbild einer „Stadt mit Perspektiven“, die sich als innovativer Wirtschafts- und Lebensraum versteht, aber zugleich Natur, Gemeinschaft und kulturelle Identität wahrt. Daraus leiten sich vier zentrale Handlungsfelder ab:

- Lebenswerte Quartiere
- Starke Zentren
- Umweltgerechte Mobilität
- Grün-Blaue Stadtlandschaft

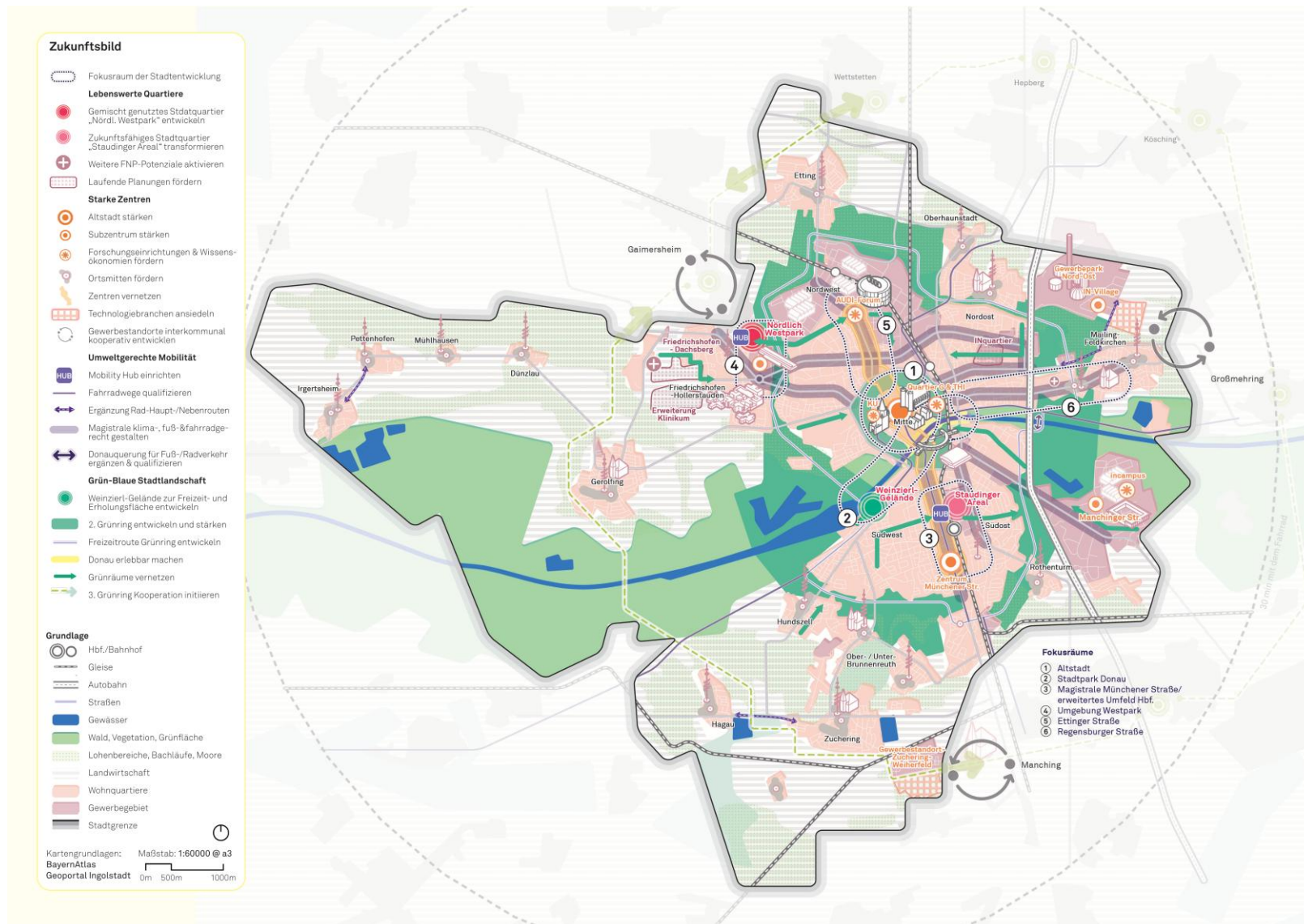


Abbildung 22: Zukunftsbild der Stadt Ingolstadt (Quelle: ISEK 2040+)

Lebenswerte Quartiere setzen auf die Entwicklung neuer, nachhaltiger, gemischter und urbaner Stadtquartiere, bezahlbaren Wohnraum und klimaangepasste Bestandsentwicklung. Neben der Entwicklung neuer Wohnstandorte sollen auch bestehende Viertel wie z.B. das Piusviertel durch Begrünung, Barrierefreiheit und neue Begegnungsorte aufgewertet werden. Zudem sollen soziale Angebote sowie Kita- und Schulangebote in den Quartieren weiter ausgebaut und gestärkt werden.

Das Handlungsfeld Starke Zentren stärkt die Altstadt und Stadtteilzentren als lebendige Begegnungsorte. Wichtige Ziele sind die Entwicklung des Zentrums Münchener Straße/HBF, die Aktivierung von Leerständen, die Aufwertung der Schloßlände an der Donau sowie die Förderung von Kultur- und Kreativnutzungen. Des Weiteren sollen die historischen Ortsmitten durch grundlegende soziale und Versorgungsangebote attraktiviert werden.

Im Bereich Umweltgerechte Mobilität steht die nachhaltige Mobilität im Vordergrund. Durch den Ausbau von Radwegen, Sharing-Systemen und ÖPNV, verkehrsberuhigte Quartiere sowie neue Mobilitätsstationen an wichtigen Knotenpunkten soll der Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel gefördert werden. Die Förderung der E-Mobilität ist ebenso eine wichtige Stellschraube für die umweltfreundliche Gestaltung des Verkehrs. Der Ausbau von Schnellladeinfrastruktur fördert dabei die Akzeptanz und Nutzung von Elektrofahrzeugen. Hier wird auch auf die Chancen verwiesen, die durch die Erarbeitung des Mobilitätsplans hinsichtlich der Erreichung der Klimaziele der Stadt entstehen.

Das Handlungsfeld Grün-Blaue Stadtlandschaft fokussiert die Klimaanpassung, Biodiversität und Vernetzung von Freiräumen. Projekte wie die weitere Entwicklung des zweiten Grünrings, Entsiegelung, Nachbarschaftsgärten oder „Tiny Forests“ sollen ökologische und soziale Qualitäten stärken.

Der Maßnahmenkatalog konkretisiert diese Ziele durch priorisierte Projekte, z. B. klimaneutrale Altstadt, Mobilitätsstationen oder neue Wohnformen. Er dient als Steuerungsinstrument für Verwaltung, Politik und Förderprogramme.

Insgesamt markiert das ISEK 2040+ einen Wandel hin zu einer qualitativ ausgerichteten Stadtentwicklung: ressourcenschonend, sozial gerecht und zukunftsorientiert. Ingolstadt begreift Transformation als Chance und setzt auf eine integrierte, nachhaltige Planung, um Stadt, Umwelt und Gemeinschaft gleichermaßen zu stärken.

Maßnahmen

Das Handlungskonzept des ISEKs bildet den zentralen strategischen Rahmen für die zukünftige räumliche, funktionale und gestalterische Entwicklung der Stadt. Es übersetzt die im Leitbild formulierten Ziele in konkrete planerische Schritte, Projekte und Maßnahmen, die in den kommenden Jahren sukzessive umgesetzt werden sollen.

Ziel des Handlungskonzepts ist es, die im ISEK definierten strategischen Leitlinien durch räumlich und thematisch abgestimmte Maßnahmen zu konkretisieren. Diese Maßnahmen umfassen sowohl die baulich-räumliche als auch die freiraumplanerische und verkehrliche Entwicklung Ingolstadts. Im Fokus stehen dabei die gesamte Stadt ebenso wie ausgewählte Fokusräume, die aufgrund besonderer Entwicklungsbedarfe oder Potenziale eine Schlüsselrolle in der zukünftigen Stadtentwicklung einnehmen.

Der Maßnahmenkatalog wurde in einem intensiven fachübergreifenden Dialogprozess unter Beteiligung von Verwaltung, Politik, Fachinstitutionen und Öffentlichkeit erarbeitet und priorisiert. Er dient als Themenspeicher und Arbeitsgrundlage für Verwaltung und Politik, um künftige Planungsentscheidungen zu steuern und

die Umsetzbarkeit einzelner Projekte gezielt zu prüfen. Im Zuge der Maßnahmenentwicklung wurden mehrere Fokusräume definiert, in denen vertiefend Maßnahmen betrachtet und fachlich ausgearbeitet wurden. Diese Fokusräume dienen dazu, räumliche Schwerpunkte und Handlungserfordernisse klar zu strukturieren und so eine gezielte Weiterbearbeitung zu ermöglichen. Ergänzend zu diesen räumlich abgegrenzten Betrachtungsbereichen wurden weitere Maßnahmen identifiziert, die aufgrund ihrer thematischen Relevanz nicht direkt einem Fokusraum zuzuordnen sind, jedoch ebenfalls maßgeblich zur Gesamtstrategie beitragen. Beispielhaft werden nachfolgend für jeden Fokusraum Maßnahmen mit verkehrlichem Hintergrund aufgezählt:

Altstadt

- Klimaresiliente Altstadt: Klimaschutzmaßnahmen im öffentlichen Raum
- Vernetzte Erlebnisräume: Freizeit und Kulturachse vom Theaterplatz und Esplanade zum Donauufer profilieren
- Öffentliche Räume multifunktional aufwerten

Stadtpark Donau

- Neugestaltung der Schloßlände
- Ausbau von Fahrrad-Service-Angeboten an der Donau
- Donauquerung für Fuß- und Radverkehr verbessern

Münchener Straße/ erweitertes Umfeld Hauptbahnhof

- Magistralenentwicklung der Münchener Straße
- Magistrale als Verkehrsraum umgestalten
- Bau eines Mobilität Hubs am Hbf

Umgebung Westpark

- Audi-Ring qualifizieren
- Magistrale als Verkehrsraum umgestalten
- Weiterentwicklung des Bussystems im Nordwesten zur Stärkung der Anbindung bestehender und geplanter Wohnstandorte

Ettinger Straße/ zwischen AUDI und Altstadt

- Magistralenentwicklung Ettinger Straße
- Magistrale als Verkehrsraum umgestalten
- Stärkung der Wegebeziehungen im Piusviertel: Realisierung des Wegeleitsystems „Orangener Weg“

Regensburger Straße

- Magistralenentwicklung Regensburger Straße
- Ortsteilzentren als Orte der Stadtidentität stärken
- Grünraumerweiterung und -vernetzung
- Magistrale als Verkehrsraum umgestalten

2.3.2 Verkehrsentwicklungsplan 2025

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 aus dem Jahr 2017 baut auf dem ersten VEP von 1994 auf und aktualisiert die strategische Ausrichtung der städtischen Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025. Der VEP wurde in einem umfassenden Beteiligungsprozess mit Politik, Verwaltung, Institutionen sowie der Bürgerschaft erstellt und gilt als zentrales kommunalpolitisches Steuerungsinstrument für die Mobilitäts- und Verkehrsplanung.

Da Ingolstadt stetig wächst und sowohl die Zahl der Einwohner als auch die Zahl der Arbeitsplätze und Pendelverkehre zunimmt, ist bis 2025 von einer steigenden Verkehrsnachfrage auszugehen. Wesentlicher Treiber ist die Automobil- und Zuliefererindustrie, insbesondere die Audi AG, die sowohl auf die Siedlungsstruktur als auch auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung Einfluss nimmt. Im VEP wird festgestellt, dass Ingolstadt starke Pendlerströme von und in die Region aufweist, wobei ca. die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Ingolstadt aus der Region nach Ingolstadt pendelt. Diese Entwicklung erzeugt einen erheblichen Handlungsdruck im Bereich der Verkehrsplanung. Ein einseitiger Ausbau der Straßeninfrastruktur hat bestehende Belastungen weiter verstärkt. Daher verfolgt der VEP 2025 das Ziel, ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen, das alle Verkehrsträger berücksichtigt und zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung beiträgt. Das Fahrrad wird dabei als zukunftsweisendes Verkehrsmittel gesehen.

Die Bestandsanalyse legt aufgrund des parallel erarbeiteten Nahverkehrsplans insgesamt einen Schwerpunkt auf den MIV, der sowohl im Umfang der Untersuchungen als auch in der analytischen Tiefe deutlich stärker betrachtet wird als die übrigen Verkehrsmittel. Aus dieser Bestandsanalyse geht hervor, dass die Stadt über einen überdurchschnittlich hohen Pkw-Anteil verfügt. Das Straßennetz ist dafür insgesamt leistungsfähig, stößt jedoch in den Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen, insbesondere auf den Donauquellungen und den Hauptachsen zwischen Wohn- und Arbeitsgebieten. Parkraumdruck besteht in der Altstadt nur in Teilbereichen. Durch das Parkleitsystem und ein Anwohnerparkkonzept wird die Situation insgesamt gut bewältigt.

Der ÖPNV ist laut Analyse aus dem Jahr 2017 gut ausgebaut und bietet eine flächendeckende Erschließung aller Stadtteile. Verbesserungspotenzial besteht allerdings vor allem in der besseren Vernetzung mit dem Umland, der Integration in einen regionalen Tarifverbund sowie in der Stärkung der Verknüpfungspunkte zwischen Bus-, Bahn- und Radverkehr.

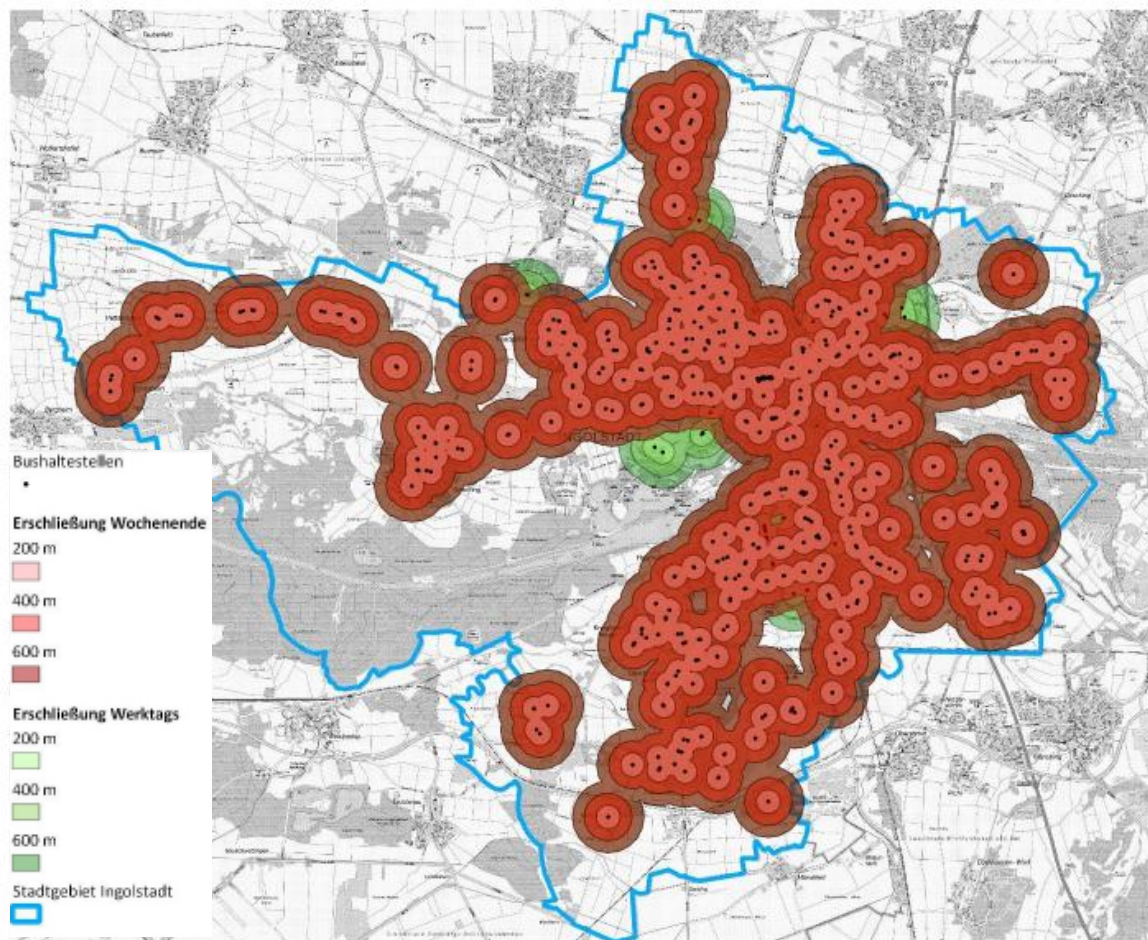


Abbildung 23: ÖPNV-Erschließung am Wochenende (Tagesganglinie) (2017) (Quelle: VEP IN, Innovaplan GmbH)

Der Radverkehr besitzt mit einem Anteil von ca. 20% einen Wert der weit über dem Anteil der Städte vergleichbarer Größe und Raumstruktur liegt. Das lässt sich unter anderem auf die kompakte Siedlungsstruktur mit geeigneten Wegelängen, eine ebene Topografie und ein umfassendes Radverkehrsnetz zurückführen. Die bauliche Radverkehrsinfrastruktur konzentriert sich größtenteils auf vom Kfz-Verkehr getrennt geführte Radwege und selbstständig geführte Radwege. Zusätzlich dazu wird der Radverkehr häufig gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Dabei ist die gemeinsame Führung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht immer optimal gelöst, sondern im Rahmen der häufig räumlich begrenzten Möglichkeiten zum Teil angepasst. Kritische Stellen sind zum Beispiel Unterführungen oder Bushaltestellen. Das Angebot an Abstellanlagen in Ingolstadt, insbesondere in der Altstadt, im Bereich der Audi AG sowie an den Bahnhöfen ist laut Analyse von 2017 gut ausgebaut.

Für den Fußverkehr bildet insbesondere die Altstadt mit öffentlichen Plätzen, Geschäftsbereichen und kulturellen Einrichtungen das zentrale Zielgebiet. Dieses ist in die Fußgängerzone, verkehrsfreie Stadtplätze, Grün- und Freizeitflächen sowie verkehrsberuhigte Straßenabschnitte eingeteilt. Auch das weitere Straßennetz der Altstadt ist flächenhaft verkehrsberuhigt gestaltet.

Tabelle 7 im Anhang gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem VEP zum Ende des Jahres 2025.

Leitbild/ -sätze

Übergeordnet verfolgte der Verkehrsentwicklungsplan 2025 das Ziel einer langfristigen und stadtverträglichen Ausgestaltung des Verkehrsangebotes. Im Mittelpunkt stand dabei die Entwicklung eines nachhaltigen, leistungsfähigen und ausgewogenen Verkehrssystems, das den Anforderungen einer wachsenden Stadt gerecht wird und zugleich die Lebensqualität der Bewohnerschaft wahrt. Ziel war es, Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen, Umweltbelastungen zu minimieren und die verschiedenen Verkehrsmittel in ein Gesamtsystem zu integrieren.

Zur Konkretisierung dieser Zielsetzung wurden die folgenden acht Leitsätze formuliert, die die strategische Grundlage des VEP bilden. Diese Leitsätze stehen gleichberechtigt nebeneinander und definieren die zentralen Handlungsfelder der städtischen Verkehrspolitik.



Abbildung 24: Leitsätze zum VEP Ingolstadt (Quelle: VEP IN, Innovaplan GmbH)



Abbildung 25: Titelblatt VEP

2.3.3 Mobilitätskonzept Radverkehr

Das im Jahr 2016 beschlossene Mobilitätskonzept für den Radverkehr der Stadt Ingolstadt verfolgt das Ziel, den Radverkehr als zentralen Bestandteil einer nachhaltigen städtischen Mobilität systematisch zu fördern und weiterzuentwickeln. Aufbauend auf dem Verkehrsentwicklungsplan konkretisiert das Konzept die dort definierten Planungsansätze und überführt sie in konkrete Handlungsziele und Maßnahmen, die sowohl infrastrukturelle als auch organisatorische und kommunikative Aspekte abdecken.

Grundlage bildet das verkehrliche Leitbild der Stadt Ingolstadt, das eine gleichberechtigte und umweltfreundliche Mobilität für alle Verkehrsträger anstrebt. Die Leitsätze betonen eine sichere, komfortable und attraktive Gestaltung des Verkehrsraums, die Förderung des Umweltverbundes, die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel sowie die regionale Zusammenarbeit über Stadtgrenzen hinaus. Der Radverkehr wird darin als Schlüsselbaustein der nachhaltigen Mobilität und als Beitrag zum Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz verstanden.

Das damals beschlossene Mobilitätskonzept für den Radverkehr verfolgt mehrere übergeordnete Ziele. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr soll insbesondere im Berufsverkehr deutlich gesteigert werden. Um dies zu erreichen, werden die Reisezeiten und die Netzqualität durch gezielte Lückenschlüsse verbessert und die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr ausgebaut. Ein besonderer Fokus liegt auf der Förderung von Pedelecs und E-Bikes, die aufgrund ihrer wachsenden Bedeutung spezifische infrastrukturelle Anforderungen stellen. Darüber hinaus sollen Sicherheit, Komfort und Ganzjahresnutzbarkeit der Radverkehrsanlagen erhöht und die regionale Anbindung an Umlandgemeinden gestärkt werden.

Zur Umsetzung dieser Ziele wurde ein umfassendes Maßnahmenprogramm entwickelt. Kernstück ist der Aufbau eines Vorrangroutennetzes mit Hauptrouten in Ring- und Speichenstruktur und Nebenrouten, das den Radverkehr auf besonders hochwertigen und direkten Achsen bündeln soll. Ergänzend dazu werden Netzlücken geschlossen, Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet und sichere Führungen an Knotenpunkten nach den aktuellen Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) umgesetzt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau hochwertiger Abstellanlagen – insbesondere für Pedelecs und Lastenräder – sowie auf der Beseitigung von Hindernissen und Sichtbehinderungen im Wegenetz. Im Zuge der Umsetzung wurde der Fokus jedoch nicht mehr auf spezifische Fahrzeugtypen wie Pedelecs, E-Bikes oder Lastenräder gelegt, sondern auf die übergeordneten Anforderungen an eine leistungsfähige und sichere Radverkehrsinfrastruktur im Gesamten.

Flankiert werden die infrastrukturellen Maßnahmen durch Kommunikations- und Marketingstrategien, die ein positives Image des Radverkehrs fördern sollen. Dazu zählen Öffentlichkeitskampagnen, sowie die Entwicklung von Kooperationen zwischen ÖPNV und Radverkehr (z. B. Bike+Ride-Angebote). Ergänzend wird ein Controlling-Konzept etabliert, das die Wirkung der Maßnahmen überprüft und eine fortlaufende Priorisierung ermöglicht.

Evaluation des Mobilitätskonzeptes für den Radverkehr in Ingolstadt 2023/24

Aufgrund des stetigen Bevölkerungswachstums in Ingolstadt, eines sich wandelnden Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung sowie neuer planerischer Möglichkeiten durch geänderte Regelwerke, entschied die Stadtverwaltung, das bestehende Mobilitätskonzept Radverkehr aus dem Jahr 2016 überarbeiten zu lassen. Ziel ist auch hier, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split zu steigern.

Eine wesentliche fachliche Grundlage für die Fortschreibung bildet dabei die Anwendung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), welche eine Netzkategorisierung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) vorsehen. Ergänzend dazu entwickelte das Evaluationskonzept diese Systematik weiter, indem neben den etablierten Kategorien zusätzliche Vorrangrouten definiert wurden, die eine qualitativ höherwertige Ausstattung des Radverkehrsnetzes ermöglichen sollten.

Dabei orientieren sich die geplanten Radverkehrsanlagen mindestens an den in den ERA festgelegten Regelbreiten sowie an aktuellen Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV), insbesondere hinsichtlich Begegnungsfällen und Ausstattungsstandards. Gleichzeitig erfolgte eine Anpassung und teilweise Konkretisierung dieser Vorgaben, um den lokalen Anforderungen gerecht zu werden und eine klare Abgrenzung der Kategorien sicherzustellen.

Aufgrund von Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit und zur Vermeidung von Missverständnissen wurde die bisherige Bezeichnung der Routen überarbeitet und in Haupt- und Nebenrouten differenziert. Der abschließende Verlauf und die jeweilige Benennung der einzelnen Routen befinden sich derzeit in Überarbeitung.

Umgesetzte Maßnahmen

Die Routen 4 und 10 sind bereits vollständig umgesetzt. Die Routen 2, 7, 8 und 9 sind in Teilen umgesetzt, während sich Route 3 aktuell noch in der Planung befindet. Unabhängig vom dargestellten Radverkehrsnetz soll darüber hinaus auch außerhalb der definierten Routen eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Radverkehrs ermöglicht werden. Weitere umgesetzte Maßnahmen sind in den folgenden Tabellen und Abbildung 26 dargestellt.

Tabelle 1: Umgesetzte Maßnahmen aller Routen

Bereich	Umgesetzte Maßnahmen
2.B	Stauseestraße und Mitterschüttweg: Ausweisung als Fahrradstraße inkl. Neue Markierungen nach den bayerischen Musterblättern
	Antoniussschwaige: Anordnung Überholverbot von Fahrrädern zur Erhöhung der Sicherheit auf der Fahrbahn
2.C	Degenhartstraße: Aufhebung Freigabe auf dem Gehweg; Piktogrammreihe auf der Fahrbahn
4.C	Anpassung der Radwegebeschilderung
	Regensburger Straße: Ableitung auf die Fahrbahn mit Schutzstreifen stadtauswärts
	Erneuerung der Roteinfärbungen in den Kreuzungsbereichen
4.D	Käthe-Kruse Str. bis Kreisverkehr B16a: Radweg Lückenschluss inkl. Brückenbauwerke

Bereich	Umgesetzte Maßnahmen
7.A	Luitpoldstraße und Gemminger Straße: Ausweisung Fahrradstraße; Neue Markierung nach den bayerischen Musterblättern; Änderung der Vorfahrt inkl. Roteinfärbung an allen Rechts-vor-Links Kreuzungen
	Querung Haunwöhrer Straße: Weiterhin Fußgängerampel allerdings Bedarfsanforderung nachgerüstet
7.B	Gustav-Adolf-Straße: Ausweisung Fahrradstraße; neue Markierungen nach den bayerischen Musterblättern; Änderung der Vorfahrt inkl. Roteinfärbung an allen rechts-vor-links Kreuzungen
	Auenstraße: Umbau Kreuzung
	Maximilianstraße: Querung verbessert
	Auf der Höhe: Ausweisung Fahrradstraße inkl. neue Markierungen
8.A	Von Konrad-Adenauer-Brücke Ableitung inkl. Roteinfärbung in die Hugo-Hölleneiner-Straße (ehemals Parkstraße)
	Hugo-Hölleneiner-Straße und Luitpoldstraße: Ausweisung als Fahrradstraße; Wegfall von Kurzzeitparkzone auf der Fahrbahn; Neue Markierung nach den bayerischen Musterblättern
8.B+C	Asphaltierung des Damms bis zum Wasserwerk Buschletten
9.A	Friedhofsstraße: Aufhebung Radwegebenutzungspflicht und Ableitung auf die Straße
	Kreuzung Friedhofsstraße westl. Ringstraße: Verbreiterte Aufstellbereiche; Ampel Schaltzeiten für Querung optimiert
9.B	Kreuzung Gerolfinger Straße Samhofer Weg: Sicherheit erhöht durch Verkehrsspiegel und Reduzierung der Geschwindigkeit im Kreuzungsbereich (Tempo 30)
	Samhofer Weg und Adam-Smith-Straße: Ausweisung Fahrradstraße; Neue Markierung nach den bayerischen Musterblättern; Änderung der Vorfahrt inkl. Roteinfärbung an allen Rechts-vor-Links Kreuzungen
	Degenhartstraße: Einrichtung eines Kreisverkehrs
9.C	Levelingstraße und Vorwaltnerstraße: Aufhebung Radwegebenutzungspflicht
	Steigerwaldstraße: Ausweisung Fahrradstraße; Neue Markierung nach den bayerischen Musterblättern;
10.A	Harderstraße:
	südlicher Bereich: Sicherere Führung durch Änderung der Parkstände für Kfz (Längs- statt Senkrechtparker)
	nördlicher Bereich: Radfahrstreifen inkl. Roteinfärbung stadteinwärts
	Kreuzung Auf d. Schanz: Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen
	Spretistraße: optimierte Querung inkl. Einschleusung für Radverkehr

Bereich	Umgesetzte Maßnahmen
	Kreuzung nördliche Ringstraße: Knotenpunkt fahrradfahrradfreundlich umgestaltet durch Trennung Rad- und Fußverkehr, eigene Aufstellbereiche
	Nebenroute: Alternativtrasse durch Hindenburgpark umgesetzt bzw. bestehende Radwege saniert, markiert und Beschilderung ergänzt
10.B	Kreuzung Richard-Wagner-Straße / Ettinger Straße: Kompletter Umbau mit Unterführung für den Kfz-Verkehr und sicherer Querung für den Radverkehr; Mehr Sicherheit durch Verkehrsspiegel und Trixi-Spiegel im Verlauf der Hauptroute
	Bushaltestelle an der Richard-Wagner Straße verlegt und fahrradgerecht optimiert; ERA-konform ausgebaut
	Einmündungsbereich Furtwänglerstraße bis erste Zufahrt zum GVZ: Ergänzung Radweg
10.B+C	Mehr Sicherheit durch Verkehrsspiegel und Trixi-Spiegel im Verlauf der Hauptroute
10.D	Umbau der IN5/IN20 umgesetzt; Radfahrerführung inkl. Breiten sind optimiert worden; Brückenkappenbreiten wurden vergrößert
	Querung Richtung Etting optimiert durch Rad- und Fußgänger-Tunnel; Querungshilfen auf Ettinger Str. Richtung August-Horch Straße
	Etting: Sanierung der bestehenden Radwege in Teilabschnitten; ERA-konformer Ausbau ist aufgrund zu geringer Breiten nicht möglich
	Weiterer Verlauf nach Wetssteden: Ergänzung Beleuchtung bis zur Stadtgrenze

Quelle: Stadt Ingolstadt

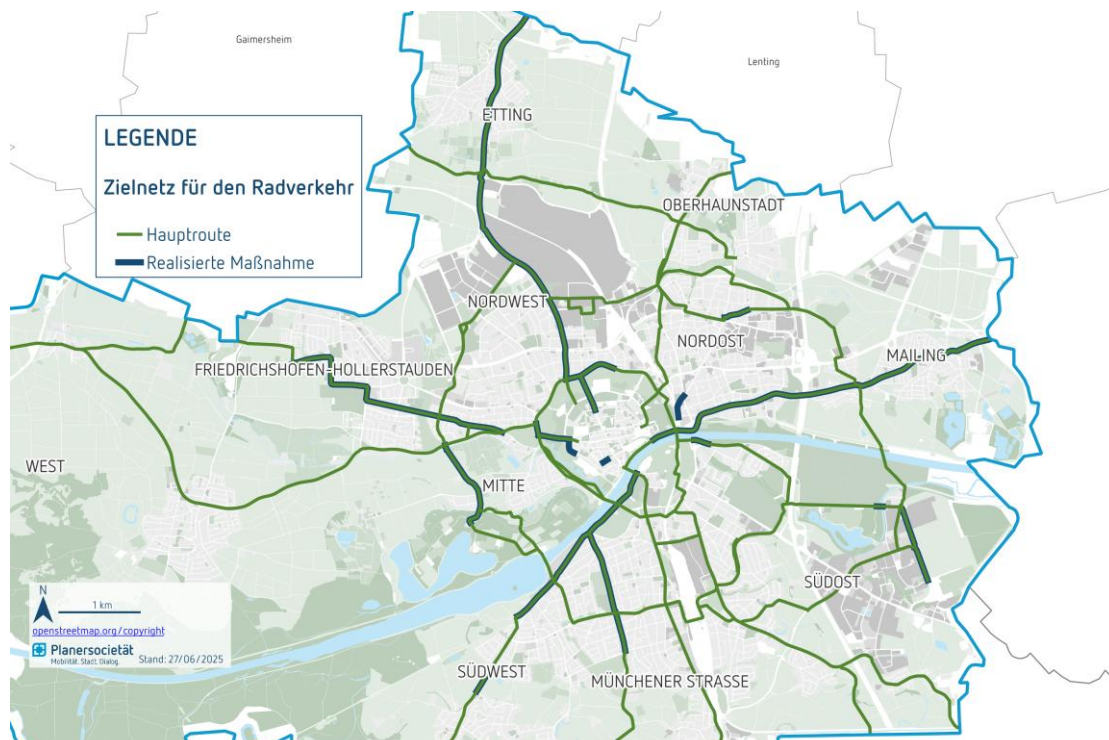


Abbildung 26: Zielnetz Radverkehr mit bereits umgesetzten Maßnahmen (Quelle: eigene Darstellung, nach Evaluation des Mobilitätskonzeptes für den Radverkehr der Stadt Ingolstadt (2023))

2.3.4 Verkehrliche Grundlagenanalyse Altstadt Ingolstadt (2024)

Die verkehrliche Grundlagenuntersuchung zur Altstadt Ingolstadt hat das Ziel, in einem mehrstufigen Verfahren ein integriertes Gesamtbild der verkehrlichen Situation in der Altstadt zu erzeugen und damit einen umfangreichen Werkzeugkasten zusammenzustellen, welcher als Grundlage für zukünftige Entscheidungsprozesse dienen soll. Grundlage hierfür bilden aktuelle Zählungen des Kfz- und Radverkehrs, ein angepasstes Verkehrsmodell, sowie eine umfangreiche Online-Beteiligung mit rund 2.400 Teilnehmenden im Herbst 2023. Zudem werden Erkenntnisse gewonnen, an welchen Stellen Umgestaltungsmaßnahmen im Sinne einer angepassten Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs, zur Herstellung von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur oder zur Vergrößerung von Aufenthaltsräumen sinnvoll sind.

Die Analyse zeigt, dass die Altstadt über leistungsfähige Ringstraßen angebunden ist. So werden beispielsweise auf der Schloßlände täglich rund 12.000 Fahrzeuge gezählt, während die wichtigen Zufahrtsstraßen wie Harderstraße, Kreuzstraße oder Schutterstraße jeweils zwischen 4.500 und 7.500 Fahrzeuge pro Tag aufnehmen. Die Rahmenbedingungen im ruhenden Verkehr sind ambivalent. Während in den Parkhäusern und Tiefgaragen die durchschnittliche Auslastung oft bei nur 20 bis 50 % liegt, herrscht im Straßenraum hoher Parkdruck. Insbesondere der südwestliche Quadrant der Altstadt ist davon betroffen. Dort entfallen teilweise weniger als 0,4 Stellplätze auf einen Einwohner, was zu verstärktem Parksuchverkehr führt.

Auch der ÖPNV spielt eine zentrale Rolle. Der Rathausplatz und der Zentrale Omnibusbahnhof bilden laut Analyse die wichtigsten Knotenpunkte, wenngleich die Taktung aus kleineren Umlandgemeinden teilweise nur stündlich oder seltener erfolgt. Für den Radverkehr gilt, dass nahezu alle Stadtteile innerhalb von 15 Minuten erreichbar sind. Täglich nutzen über 4.000 Radfahrende die Konrad-Adenauer-Brücke.

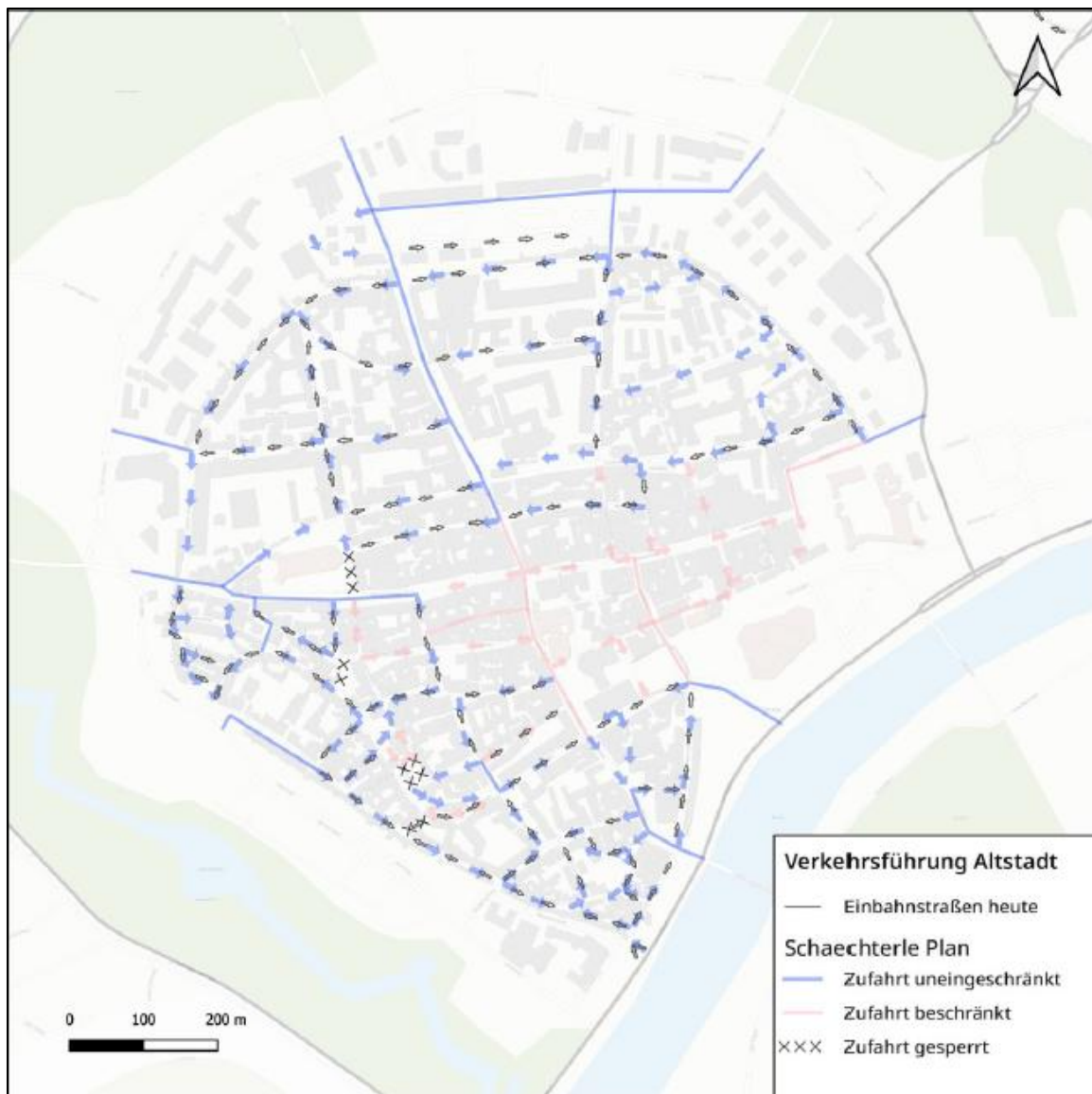


Abbildung 27: Heutige Verkehrsführung in der Altstadt mit Einbahnstraßen im Vergleich zum Schächterleplan (aus den frühen 1980er Jahren) (Quelle: Verkehrliche Grundlagenuntersuchung Altstadt Ingolstadt)

Maßnahmen

Auf dieser Grundlage wurden Maßnahmenansätze entwickelt. Dazu zählen eine Umgestaltung der Donaus- traße und der Konrad-Adenauer-Brücke mit Temporeduktion und besseren Querungen oder die Aufwertung der Schloßlände und Schutterstraße. Ergänzend werden übergeordnete Empfehlungen gegeben.

Für den Fußverkehr werden beispielsweise mehr Aufenthaltsflächen und sichere Querungen, für den Rad- verkehr eine durchgängige Ost-West-Achse und mehr Abstellmöglichkeiten, für den ÖPNV eine verbesserte Anbindung aus dem Umland und zusätzliche Sharing-Angebote empfohlen. Beim Parken wird die Entlas- tung des Straßenraums zugunsten einer stärkeren Nutzung der Parkhäuser vorgeschlagen.

2.3.5 Integriertes Klimaschutzkonzept

Das Integrierte Klimaschutzkonzept wurde im Juni 2022 vom Stadtrat beschlossen und bildet die strategi- sche Entscheidungsgrundlage, um das Klimaziel in Ingolstadt neu festzulegen und das bisher gültige CO₂-

Neutralitätsziel 2050 auf das Zieljahr 2035 vorzuziehen. Das Konzept hat insgesamt einen Zeithorizont bis 2050. Für den Zeitraum von 2020 bis 2050 wurden verschiedene Szenarien zum Erreichen der Klimaneutralität betrachtet. Neben dem Zwischenziel der Klimaneutralität der Stadtverwaltung bis 2030 wurden zusätzlich die Szenarien Klimaneutralität der Stadt bis 2035 und 2040 untersucht. Mit dem Stadtratsbeschluss wurde schließlich das Zieljahr 2035 als verbindliche kommunale Zielmarke festgelegt, sodass Ingolstadt eindeutig den Pfad einer frühzeitigen Klimaneutralität einschlägt.

Neben dem Handlungsfeld Mobilität und Verkehr umfasst das Klimaschutzkonzept vier weitere Handlungsfelder:

1. Gebäude und Energie: energetische Sanierung, Ausbau von Nah- und Fernwärme, Förderung von Photovoltaik und Solarthermie.
2. Wirtschaft und Industrie: Steigerung der Energieeffizienz, Gründung einer regionalen Klima- und Energieagentur, Förderung klimabewusster Unternehmensführung.
3. Private Haushalte und Konsum: Maßnahmen für nachhaltigen Konsum, Müllvermeidung, Förderung regionaler und biologischer Produkte.
4. Verwaltung: Einführung einer klimaneutralen Stadtverwaltung, Nachhaltigkeitschecks und Klimaverträglichkeitsprüfungen in Entscheidungsprozessen.

Im Verkehrssektor des Integrierten Klimaschutzkonzepts der Stadt Ingolstadt steht die Mobilitäts- und Antriebswende im Mittelpunkt. Insbesondere der MIV hat im Verkehrsbereich einen erheblichen Anteil an Emissionen (s. Abbildung 28). Ziel ist eine deutliche Reduktion der CO₂-Emissionen durch den Ausbau klimafreundlicher Verkehrsmittel, eine Veränderung des Modal Splits und den Ersatz fossiler Antriebsenergien durch Strom. Dabei folgt Ingolstadt den Prinzipien „vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln“.



Abbildung 28: Emissionen nach Verkehrskategorien von 2019 bis 2023 Quelle: Stabsstelle Klima der Stadt Ingolstadt

Wichtige Maßnahmen sind ein Elektromobilitätskonzept, welches den bedarfsgerechten Ausbau von Ladeinfrastruktur darstellt und die Einbindung von E-Fahrzeugen, Sharing-Angeboten und Mobilitätsstationen vorsieht. Das Sofortprogramm „Attraktivität im Fahrradverkehr steigern“ soll Ingolstadt zur Fahrradstadt ma-

chen. Bessere Radwege, neue Abstellanlagen, eine Sicherheits- und Kommunikations-offensive sowie die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr sind Teil dieses Programms. Ergänzend wird geprüft inwieweit Parkplätze zu Fahrradabstellflächen umgebaut und ein städtisches Bikesharing-System mit Lastenrädern aufgebaut werden können.

Ein zentrales Projekt ist die ÖPNV-Offensive, die bis 2026 eine Verdoppelung des ÖPNV-Anteils und bis 2035 eine klimaneutrale Busflotte anstrebt. Dazu gehören der schrittweise Ersatz von Dieselmotoren durch Elektrofahrzeuge, der Ausbau der Betriebshöfe sowie die engere Vernetzung mit dem Umland.

Insgesamt zielt das Maßnahmenpaket darauf ab, den motorisierten Individualverkehr zu verringern, den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu stärken und die Lebensqualität im Stadtgebiet zu erhöhen. Diese Schritte sind entscheidend, um Ingolstadt langfristig klimaneutral und verkehrlich nachhaltig zu gestalten.

Zusammen bilden alle Handlungsfelder einen Klimaschutzfahrplan mit zentralen Maßnahmen, die kurz-, mittel- und langfristig umgesetzt werden sollen. Ziel ist eine systematische, sektorübergreifende Reduktion der Treibhausgasemissionen und die Transformation Ingolstadts zu einer klimaneutralen, nachhaltigen Stadtgesellschaft.

Die umgesetzten Maßnahmen zeigen bereits erste Erfolge: Im Jahr 2023 sind die Treibhausgasemissionen in Ingolstadt im Vergleich zu 2019 bereits um 9 % gesunken³.

2.3.6 Massenverkehrsmittelstudie

Die Massenverkehrsmittelstudie untersucht die Einsatzmöglichkeiten eines neuen öffentlichen Verkehrssystems in Ingolstadt. Ziel ist die Prüfung von Eignung, Wirtschaftlichkeit und verkehrlicher Wirkung verschiedener Systeme zur Stärkung des ÖPNV und Entlastung des motorisierten Individualverkehrs. Berücksichtigt werden dabei neben der bestehenden Siedlungsstruktur auch die künftig zu erwartenden Entwicklungen, wichtige Ziele und Trassenkorridore.

Untersucht werden die Verkehrsmittel U-Bahn, Regionalstadtbahn, Seilbahn, Straßenbahn (Tramway) und ein höherwertiges Bussystem (Busway). Die Eignung eines Verkehrsmittels hängt bei der Betrachtung sowohl von verkehrlichen (z.B. erforderliche Potenzialgröße, Baukosten) als auch von städtebaulichen (z.B. Platzbedarf) Faktoren ab.

Aufgrund der geringen Potenziale und hoher Kosten scheiden die ersten drei Systeme aus. Vertieft betrachtet werden anschließend daher Tramway und Busway.

Die Straßenbahn bietet Vorteile bei der städtebaulichen Integration, ist jedoch deutlich teurer. Der Busway ist kostengünstiger (rund 30 % weniger Investitionskosten) und flexibler im Betrieb. Beide Systeme werden für ein mögliches Netz zwischen Klinikum, Altstadt, Hauptbahnhof, Audi und Incampus analysiert.

Das Fahrgastpotenzial liegt beim Busway bei etwa 30.000 Personen täglich, bei der Straßenbahn bei rund 38.000. Die Realisierung würde Investitionen von rund 380 Mio. € (Busway) bzw. 670 Mio. € (Straßenbahn) und eine Umsetzungsdauer von neun bis zwölf Jahren erfordern.

³ <https://2035.de/wp-content/uploads/2025/11/Fortschrittsbericht.pdf>

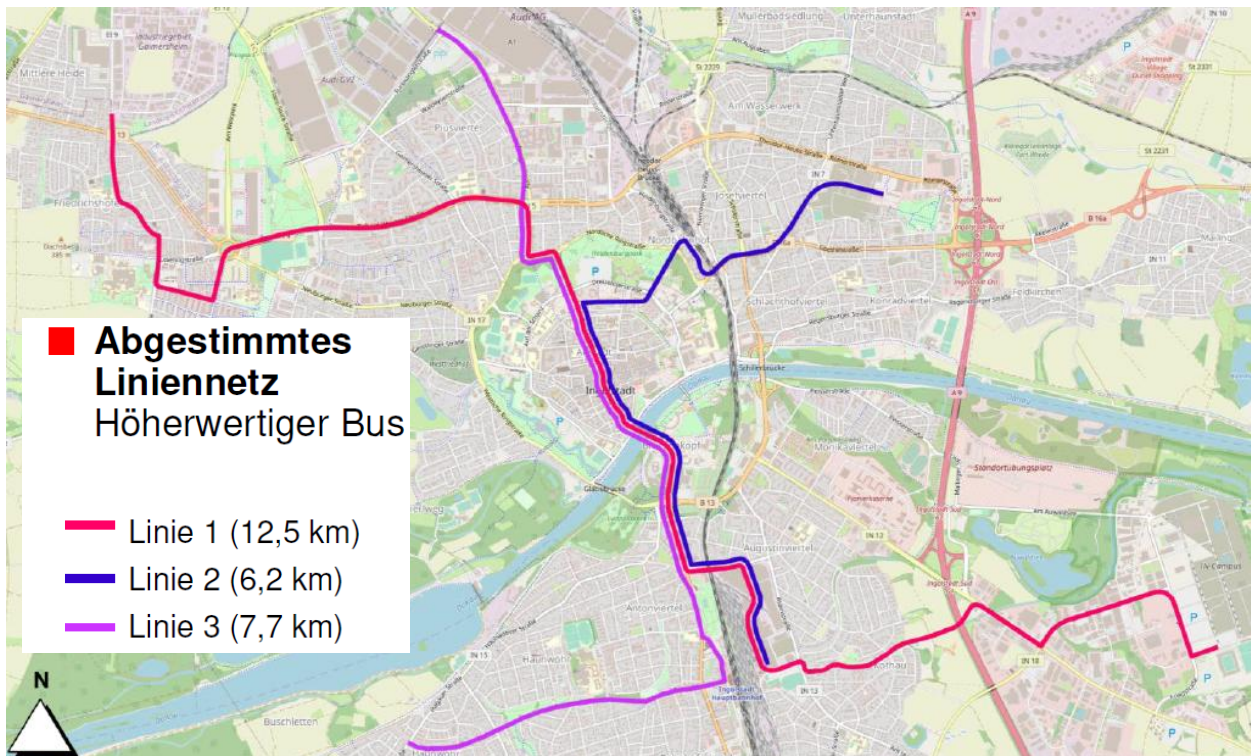


Abbildung 29: Mögliches abgestimmtes Liniennetz für ein höherwertiges Bussystem (Quelle: Bernard Gruppe in Zusammenarbeit mit Axel Kühn: Untersuchung zur Einführung eines neuen öffentlichen Verkehrssystems – Massenverkehrsmittelstudie)

Da die Fördermöglichkeiten unklar und die Potenziale begrenzt sind, wird derzeit von einer Umsetzung abgesehen. Auf Grundlage der Massenverkehrsmittelstudie wird angestrebt, perspektivisch das derzeitige Bussystem weiter auszubauen, beispielsweise durch den Ausbau von Busspuren, Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen, optimierte Linienführungen und innovative Technologien. Ziel ist ein leistungsfähiges, zukunftsorientiertes „Ingolstädter Modell“ unter Nutzung des technischen Fortschritts bei On-Demand-Verkehren und autonomen Fahren als Grundlage für spätere Massenverkehrssysteme.

2.3.7 Zusammenfassung der Konzepte

Abbildung 30 zeigt eine Zusammenfassung der wichtigsten Ziele aus den bisher bestehenden Konzepten. Mit dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (2040+ „Zukunft Ingolstadt“) werden zentrale Leitlinien für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Ingolstadt definiert. Unter anderem gilt es die Fuß- und Radwegeverbindungen entlang der wichtigen Magistralen zu stärken und die Belange des Rad- und Fußverkehrs durch die Definition von Achsen insbesondere zwischen Altstadt, Bahnhof und den Stadtteilen zu berücksichtigen. Zudem wird die Steigerung des ÖPNVs am Modal Split mit nachfrageorientierten Anbindungen und Taktungen auch im Zusammenhang mit der Etablierung neuer Mobilitätsangebote (z. B. autonomes Fahren, On-Demand-Verkehr) angestrebt.

Im Bereich der aktiven Mobilität stehen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls im Vordergrund. Auch die Stärkung des Radverkehrs wird als wichtiges Zielfeld hervorgehoben. Für den öffentlichen Verkehr ist die Entwicklung eines attraktiven, sicheren und barrierefreien ÖPNV mit kurzen Fahrzeiten und guten Anbindungen an den SPNV von zentraler Bedeutung. Mehrere Konzepte verfolgen zudem das Ziel das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und die E-Mobilität zu fördern. Auch die Weiter-

entwicklung der wirtschaftlichen Bedingungen für die gesamte Region ist für den Wirtschaftsverkehr von Bedeutung. Ziel im MIV ist es, durch eine intelligente Verkehrssteuerung einen effizienten, ressourcenschonenden und wirtschaftsfreundlichen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Im öffentlichen Raum soll der Lebens- und Aufenthaltsraum gestärkt werden. Wichtige Ziele sind die Verbesserung der Umweltqualität, die Förderung blau-grüner Infrastrukturen und barrierefreier Stadträume.

Übergreifend werden eine verkehrsmittelübergreifende Vernetzung, eine regionale Abstimmung und die Weiterentwicklung gemeinsamer Mobilitätsstrategien angestrebt, um Stadt und Region nachhaltig miteinander zu verbinden. Abbildung 31 gibt einen Überblick über die zentralen Maßnahmen der strategischen Ziele der Mobilitätsentwicklung in Ingolstadt.

Die Übersicht verdeutlicht, dass bereits eine Vielzahl konkreter Maßnahmen identifiziert wurde, um die nachhaltige Mobilität in Ingolstadt schrittweise voranzubringen. Im Bereich der aktiven Mobilität stehen die Schließung von Netzlücken, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Förderung der Fahrrad- und Fußverkehrsinfrastruktur im Vordergrund.

Für den öffentlichen Verkehr sind insbesondere der Ausbau der ÖPNV-Verbindungen, die Verbesserung der Taktung, die Erweiterung des Angebots und die Förderung von E-Bussen sowie multimodaler Verknüpfungspunkte von Bedeutung. Übergreifend zum Radverkehr werden Leihsysteme, Bike-&-Ride-Angebote und eine hochwertige Gestaltung des Straßenraums empfohlen.

Im motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr liegt der Fokus auf einer effizienteren Nutzung des Straßenraums, der Förderung von Elektromobilität, der Verbesserung von Logistikverkehren sowie auf einer besseren Parkraumbewirtschaftung. Dafür werden als Maßnahmen eine stärkere Parklenkung durch Gebühren, Ausbau der E-Ladeinfrastruktur oder die Verkehrsberuhigung innerhalb der Quartiere vorgeschlagen.

Der öffentliche Raum soll als Lebensraum gestärkt werden. Durch barrierefreie Zugänge, Zentren, Aufenthaltsflächen, Grünstrukturen und eine bessere Vernetzung zur Donau und zu angrenzenden Stadtbereichen kann dies erreicht werden. Zusätzlich dazu wird die Anbindung sowie die Verknüpfung der Grünringe und Grünlandschaften (z.B. mit der Donaulandschaft) empfohlen.

Die Auswertung der bestehenden Planwerke und Konzepte zeigt, dass in Ingolstadt bereits eine Vielzahl strategischer Grundlagen zur Förderung einer nachhaltigen, sicheren und zukunftsorientierten Mobilität vorliegen.

Im Anhang unter Kapitel 4.1, Tabelle 8 sind die zuvor vorgestellten Konzepte zusammengefasst und in unterschiedlichen Kategorien verglichen. Insgesamt bilden die betrachteten Planwerke und Konzepte in ihrer Gesamtheit einen konsistenten Rahmen für die verkehrliche und mobilitätsbezogene Entwicklung der Stadt Ingolstadt. Trotz teils unterschiedlicher Zielhorizonte, thematischer Schwerpunkte und Detaillierungsgrade zeigen sie ein weitgehend übereinstimmendes Problemverständnis hinsichtlich der Herausforderungen im Verkehrssektor, insbesondere im Hinblick auf Klimaschutz, Flächeninanspruchnahme und städtische Lebensqualität.

Der Verkehrsbereich gilt als zentrales Handlungsfeld zur Erreichung übergeordneter Nachhaltigkeits- und Klimaziele. Die Stärkung des Umweltverbunds aus öffentlichem Verkehr, Rad- und Fußverkehr stellt dabei ein wiederkehrendes Leitmotiv dar, während der motorisierte Individualverkehr insbesondere in innerstädtischen Räumen kritisch bewertet wird. Diese grundsätzliche Zielrichtung findet sich sowohl in strategisch ausgerichteten Konzepten als auch in fachlich spezialisierten Planwerken wieder.

Zusammenfassend ist jedoch festzuhalten, dass mehrere der betrachteten Konzepte konkrete quantitative Zielvorgaben formulieren, die im weiteren Planungsprozess als zentrale Bewertungs- und Prüfmaßstäbe heranzuziehen sind. Hierzu zählen insbesondere die Zielsetzungen zur Klimaneutralität bis 2035 (ISEK 2040+, IKSK) sowie die Modal-Split-Ziele zur Stärkung des Umweltverbundes, die je nach Konzept einen Anteil von bis zu 60 % bis 2035 vorsehen. Während der VEP und das Mobilitätskonzept Radverkehr mit einem Modal-Split-Anteil von 25 bis 27% bis 2025 anvisiert haben, ist das IKSK mit einem Radverkehrsanteil von ca. 33% bis 2035 deutlich ambitionierter. Diese Vorgaben sind im Rahmen des SUMP systematisch auf ihre gegenseitige Konsistenz, ihre zeitliche Harmonisierung sowie ihre Realisierbarkeit unter den gegebenen strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen zu überprüfen. Neben den aktuellen Entwicklungen im Bereich Klimaneutralität ist insbesondere zu prüfen, inwieweit die angestrebten Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr hin zu Rad-, Fuß- und öffentlichem Verkehr erreichbar sind oder im weiteren Planungsprozess angepasst werden müssen.

Unterschiede bestehen vor allem in der Funktion der einzelnen Konzepte innerhalb des Planungsprozesses. Strategische Planwerke wie das ISEK 2040+ und das Integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK) formulieren langfristige Zielbilder und normative Leitlinien, ohne eine detaillierte Maßnahmenebene auszuarbeiten. Der Verkehrsentwicklungsplan 2025 nimmt demgegenüber eine stärker steuernde Rolle ein und verbindet strategische Zielsetzungen mit konkreteren Handlungsansätzen. Fachkonzepte wie das Mobilitätskonzept Radverkehr zeichnen sich durch einen hohen Konkretisierungsgrad aus, bleiben jedoch thematisch auf einzelne Verkehrsmittel fokussiert.

Analytisch ausgerichtete Untersuchungen wie die Verkehrliche Grundlagenanalyse 2024 sowie die Massenverkehrsmittelstudie 2024 dienen primär der Beschreibung des Status quo, der Bewertung verkehrlicher Wirkungen und der Ableitung von Potenzialen. Insbesondere die Massenverkehrsmittelstudie ist als entscheidungsvorbereitendes Instrument angelegt, bei dem eine Umsetzung möglicher Maßnahmen ausdrücklich offenbleibt.

In den vergangenen Jahren wurden wesentliche Handlungsfelder definiert, die von der Stärkung des Umweltverbundes über die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs bis hin zur Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen reichen. Dabei wird deutlich, dass viele Leitbilder, Ziele und Maßnahmen aufeinander aufbauen und sich in ihren Zielrichtungen ergänzen. Insbesondere der Radverkehr nimmt in den formulierten Zielsetzungen und Maßnahmen vieler Konzepte eine prioritäre Rolle ein. Sie liefern gemeinsam eine fachlich belastbare Grundlage für die Bewertung des bestehenden Mobilitätssystems sowie für die Ableitung weiterer konzeptioneller und strategischer Schritte im Rahmen der Bestandsanalyse.



Ziele

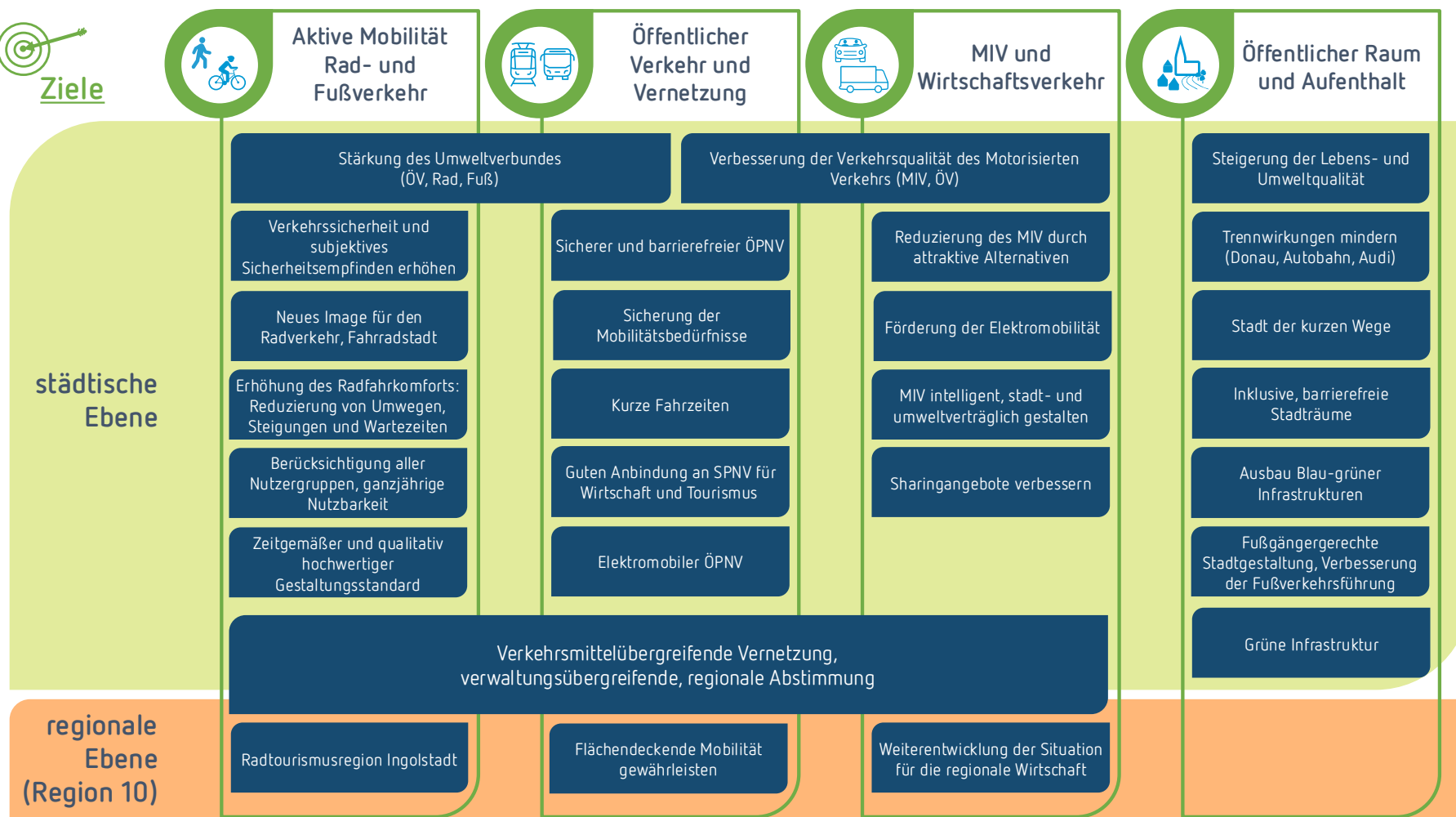
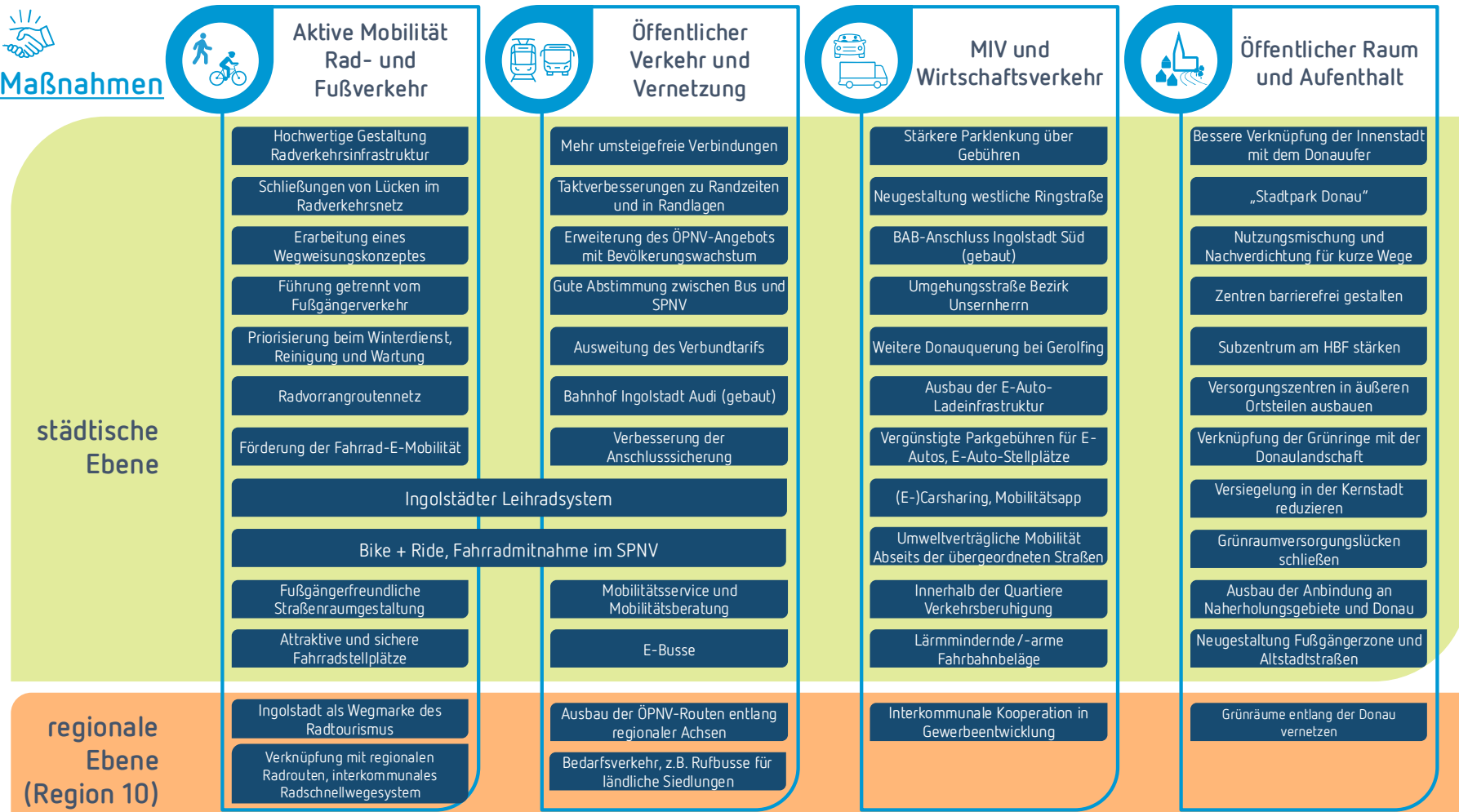


Abbildung 30: Übersicht der Ziele bisher bestehender Konzepte in Ingolstadt



Maßnahmen



*Auswahl wichtiger Maßnahmen, keine vollständige Maßnahmenliste

Abbildung 31: Übersicht der Maßnahmen bisher bestehender Konzepte in Ingolstadt

3 Bestandsanalyse der Verkehrsträger

Die Mobilität in Ingolstadt wird durch eine Vielzahl von Verkehrsträgern geprägt, die jeweils unterschiedliche Anforderungen, Potenziale und Herausforderungen mit sich bringen. Eine fundierte Ausgangsanalyse des Status quo, relevanter Trends und aller wichtigen Aspekte nachhaltiger Mobilität – wie verkehrsinduzierte Emissionen, Verkehrssicherheitsaspekte, Lebensqualität im öffentlichen Raum sowie die gerechte Erreichbarkeit von wichtigen Orten – bilden die Grundlage für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Verkehrsplanung. Dabei fließen alle in Ingolstadt genutzten Verkehrsmittel ein: Kfz- und Wirtschaftsverkehr, ÖPNV, Fußverkehr und Radverkehr. Die Themenbereiche Barrierefreiheit, Vernetzung und Mobilitätsmanagement sowie aktuelle Entwicklungen z. B. zu Sharing-Diensten durch Mikromobilitätsangebote und Elektromobilität werden ebenfalls berücksichtigt.

Im Mittelpunkt stehen neben den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung auch die Anforderungen an eine leistungsfähige, sichere und umweltfreundliche Infrastruktur sowie die Berücksichtigung der urbanen Barrierefreiheit und eines integrativen Mobilitätsmanagements. Zur vertiefenden Analyse werden u. a. thematische Karten mit Hilfe von Raumanalysemethoden erstellt, die verkehrsträgerspezifische Schwachstellen (z. B. Überlastungen, Netzlücken etc.) aufzeigen.

Eine Matrix mit Chancen und Schwächen aller Verkehrsträger der urbanen Mobilität fasst die wesentlichen Erkenntnisse, Wechselwirkungen und Schlussfolgerungen der Analyse zusammen. Diese umfassende Herangehensweise ermöglicht eine ganzheitliche Bewertung der Mobilität in Ingolstadt im Status quo. Mit dieser Abprungbasis werden die planerischen Leitplanken für eine integrierte und nachhaltige Mobilitätsstrategie geschaffen, die den städtischen Verkehr zukunftsfähig aufstellt.

3.1 Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr

Der MIV prägt die Mobilität in Ingolstadt maßgeblich und steht im Spannungsfeld zwischen infrastrukturellen Kapazitäten, verkehrlicher Effizienz und den Anforderungen an Klimaschutz und Lebensqualität. Die Pkw-Dichte liegt in Ingolstadt bei 737 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner und damit auf dem höchsten Niveau in Bayern. Diese Kennzahl ist jedoch nur eingeschränkt geeignet, um Rückschlüsse auf das tatsächliche Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu ziehen. Ursache hierfür ist die besondere wirtschaftsstrukturelle Situation Ingolstadts als bedeutender Automobilstandort. Ein erheblicher Anteil von über 30.000 Fahrzeugen, die im Stadtgebiet registrierten sind, entfällt auf gewerbliche Zulassungen – insbesondere auf Dienst- und Leasingfahrzeuge. Diese Fahrzeuge werden aus administrativen Gründen in Ingolstadt zugelassen, ohne dass sie zwingend im Stadtgebiet bewegt werden. Diese Konstellation führt zu einer systematischen Verzerrung der Bestandszahlen und relativiert die Aussagekraft des Indikators im Vergleich zu Städten ohne großen Automobilhersteller. Ein ähnlicher Effekt ist in Wolfsburg zu beobachten, der zu noch auffälligeren statistischen Werten führt.

Als zentraler Bestandteil des städtischen Verkehrssystems beeinflusst der MIV nicht nur die Erreichbarkeit von Wohngebieten, Gewerbestandorten und Naherholungsräumen, sondern auch die Sicherheit, Lärmbelastung und Emissionen im Stadtgebiet – insbesondere vor dem Hintergrund des Wirtschaftsverkehrs. Eine

umfassende Analyse dieses Verkehrsträgers ist daher unerlässlich, um gezielte Maßnahmen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung abzuleiten.

3.1.1 Kategorisierung Straßennetz

Das Straßennetz der Stadt Ingolstadt zeichnet sich durch eine klare Hierarchisierung und eine sehr gute Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz aus. Mit der Bundesautobahn A 9 als wichtigste Nord-Süd-Achse verfügt die Stadt über eine direkte und leistungsfähige Verbindung nach München im Süden sowie Nürnberg und Berlin im Norden. Die gute Autobahnanbindung zur A 9 wird über die Anschlussstellen Ingolstadt-Nord und Ingolstadt-Süd sichergestellt, welche schnelle und direkte Verbindungen in das bayerische und deutsche Fernstraßennetz ermöglichen. Weiterhin befinden sich in direkter Umgebung zum Stadtgebiet die Anschlussstellen Lenting und Manching. Damit sind sowohl wirtschaftlich bedeutsame Standorte wie das Audi-Werk, die Altstadt und weitere Gewerbegebiete sowie die Firma Airbus in der umliegenden Region optimal angebunden.

Ergänzt wird diese durch die Bundesstraßen B 13, B 16 und B 16a, die als zentrale Hauptachsen sowohl innerstädtische als auch überregionale Verkehrsströme aufnehmen und verteilen. Insbesondere die B16 und B16a übernehmen eine bedeutende Rolle, indem sie Ingolstadt mit Neuburg an der Donau im Westen sowie mit Vohburg und Regensburg im Osten verbindet. Die B 13 führt in Richtung Eichstätt und Augsburg, während die B 300 südlich des Stadtgebiets eine Verbindung in Richtung Schrobenhausen und Aichach sicherstellt.

Ingolstadt befindet sich in strategisch günstiger Lage zwischen den Metropolregionen Nürnberg und München und ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes, konkret des Korridors Skandinavien – Mittelmeer. Diese Position macht die Stadt zu einem bedeutenden Knotenpunkt für überregionale Logistikströme und tägliche Pendlerverkehre. Besonders die Streckenabschnitte der B 13, B 16a, ST 2214 und B 16 weisen eine hohe Verkehrsbelastung auf, mit durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) von bis zu 38.500 Fahrzeugen. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt auf diesen Achsen > 15 % und demnach in einem Bereich, der deutlich über den üblichen Schwellen für planungsrelevante Belastung liegt und infrastrukturell als sehr hoch einzustufen ist. Hervorzuheben ist insbesondere die B 16 mit einem Schwerverkehrsanteil von knapp 20 % – das entspricht täglich mehr als 4.000 schweren Fahrzeugen. Dieser Wert stellt nicht nur den höchsten Anteil im Vergleich der betrachteten Strecken dar, sondern deutet auf eine überdurchschnittliche Belastung durch den Güterverkehr hin. Die betrachteten Straßen übernehmen damit eine zentrale Funktion für die regionale und überregionale Erreichbarkeit und müssen im Rahmen zukünftiger Mobilitäts- und Infrastrukturkonzepte besonders berücksichtigt werden.

Innerhalb des Stadtgebiets wird das Verkehrsnetz durch ein dichtes System aus Hauptverkehrs- und Sammelstraßen ergänzt, die die einzelnen Stadtteile miteinander verknüpfen. Besondere Bedeutung hat hierbei die Ringstraße, die zur Entlastung der Altstadt beiträgt und wichtige Querverbindungen zwischen Wohn-, Gewerbe- und Versorgungsbereichen schafft. Auch die Donau spielt eine verkehrsgeografische Rolle. Die Schillerbrücke, Glacisbrücke und Konrad-Adenauer-Brücke sichern die Verbindung zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen.

Die untergeordneten Straßenebenen bestehend aus Stadtteil- und Erschließungsstraßen tragen wesentlich zur Feinerschließung bei. Sie binden sowohl Wohngebiete als auch großflächige Gewerbestandorte, Nahversorgungszentren und Einrichtungen der Daseinsvorsorge an das übergeordnete Netz an.

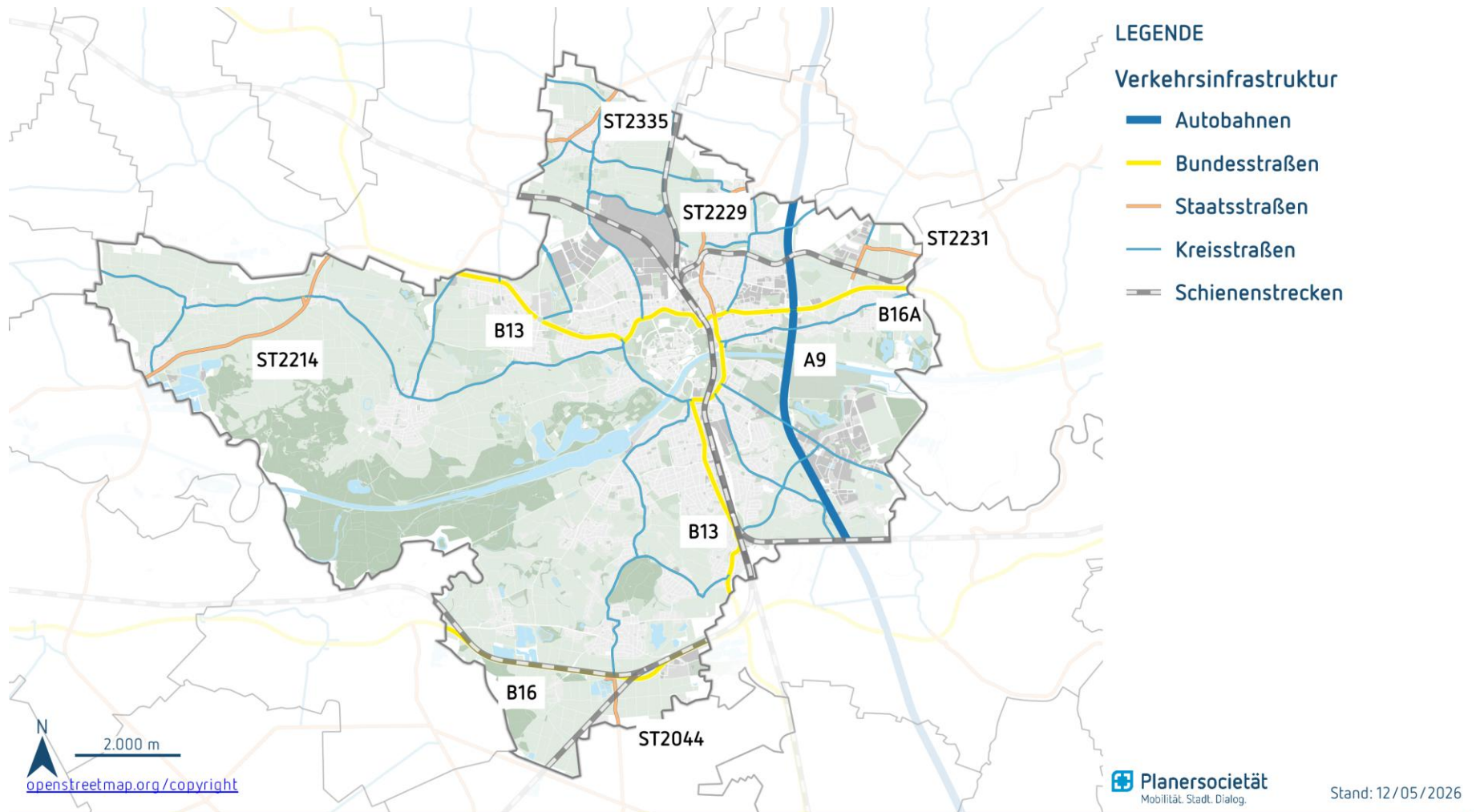


Abbildung 32: Kategorisierung Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung, Straßennetz: <https://geodaten.bayern.de>)

Insgesamt ist die Kategorisierung des Ingolstädter Straßennetzes funktional und effizient. Sie ermöglicht eine gezielte Steuerung der Verkehrsströme, stellt leistungsfähige Verbindungen vom überregionalen bis zum lokalen Maßstab bereit und bildet damit eine tragfähige Grundlage für eine sichere und zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung in der wachsenden Stadt an der Donau.

3.1.2 Verkehrsmengen

Für die Analyse der verkehrlichen Situation in Ingolstadt wurden Zähldaten der Stadt Ingolstadt aus dem Jahr 2022 herangezogen, die ein umfassendes Bild der Verkehrsströme im Stadtgebiet ermöglichen. Diese systematische Erhebung liefert eine verlässliche Grundlage, um die Belastung einzelner Straßenabschnitte zu bewerten und zentrale Herausforderungen für die Verkehrsplanung zu identifizieren. Die gewonnenen Daten bieten wichtige Anhaltspunkte, um gezielt Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrs und zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote zu entwickeln.

Die Abbildung 33 veranschaulicht die durchschnittlichen Verkehrsstärken im Straßennetz der Stadt Ingolstadt pro Tag im Jahr 2022 und gibt damit einen wichtigen Überblick über die Verteilung und Intensität des motorisierten Verkehrs im Stadtgebiet.

Besonders auffällig ist, dass die höchsten Verkehrsbelastungen mit mehr als 20.000 Fahrzeugen pro Tag vor allem auf der Ringstraße (z. B. Höhe Knoten Südliche Ringstr./Manchinger Str. oder Westliche Ringstr. etwa 36.000 DTV und Höhe Neuburger Str. etwa 30.000 DTV), dem Audi-Ring mit einer Querschnittsbelastung von teilweise fast 20.000 DTV je Arm (bis auf die Zufahrten Levelingstraße und Bei der Hollerstaude) sowie den Hauptachsen entlang des Audi-Werks (z. B. Theodor-Heuss-Brücke über 40.000 DTV oder Ettlinger Str. etwa 20.000 DTV) auftreten.

Dies unterstreicht die immense Verkehrsauslösung durch lokale Großarbeitgeber und verdeutlicht in diesem Zusammenhang auch die große Bedeutung dieser Achsen für die regionale und überregionale Erreichbarkeit. Aufgrund der hohen Belastungen sind an den entsprechenden Knotenpunkten und auf den Streckenabschnitten zu den Hauptverkehrszeiten erheblicher Rückstau von bis zu 15 Minuten und daraus resultierende Zeitverluste zu beobachten. Infolge dieser Situation können Ausweichverkehre auftreten, die sich auf das untergeordnete Straßennetz verlagern und dort zusätzliche Belastungen verursachen.

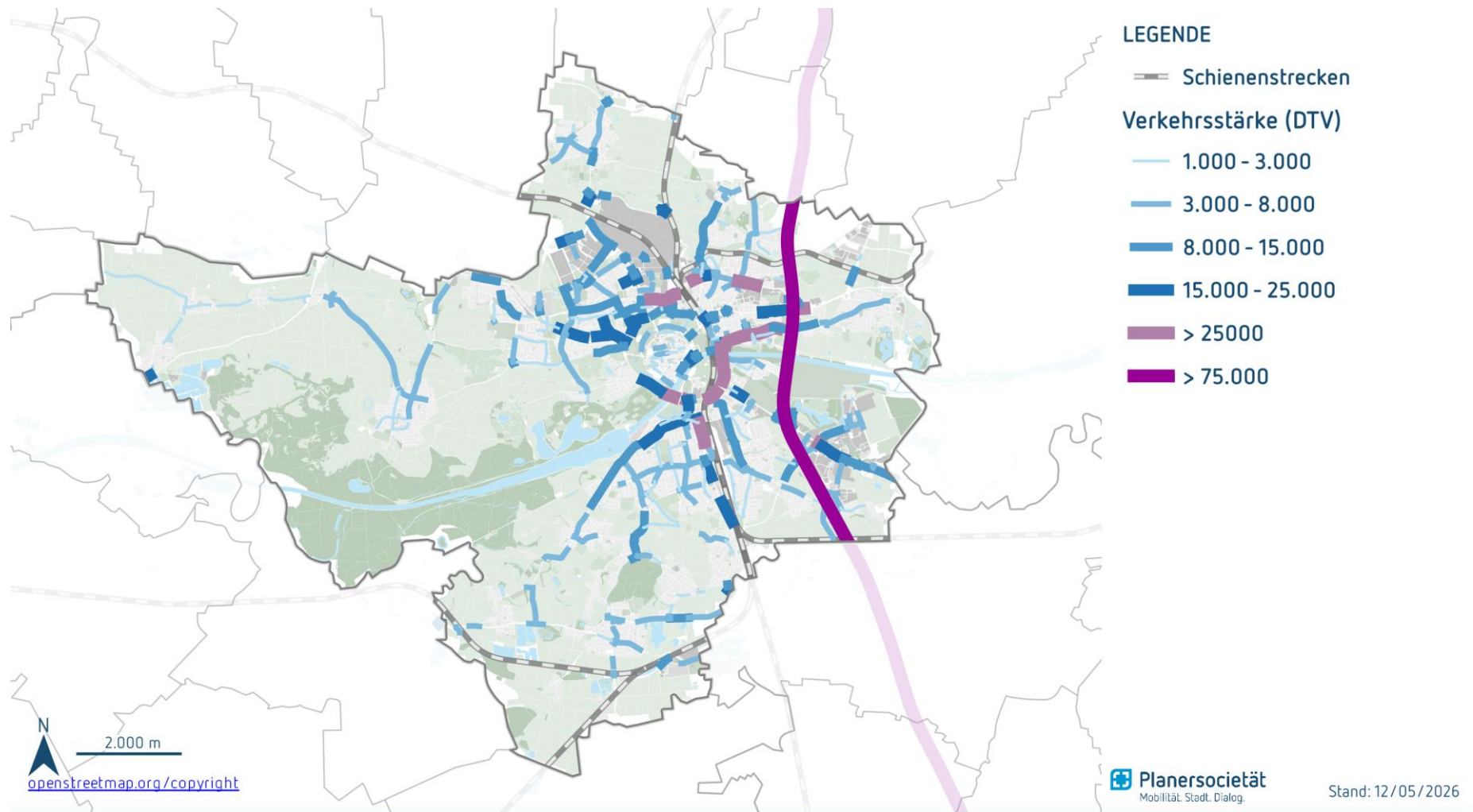


Abbildung 33: Verkehrsmengenkarte Stadt Ingolstadt 2022 (Quelle: eigene Darstellung, Stadt Ingolstadt (2025))

3.1.3 Industrie- und Gewerbestandorte als wesentliche Verkehrsauslöser

Die wesentlichen Ziele und Quellen des Lastkraftwagen- und Lieferverkehrs (Lkw) in Ingolstadt liegen vor allem in den großflächigen Gewerbe- und Industriegebieten sowie in zentralen Einkaufs- und Geschäftsbereichen. Neben dem Audi-Werksgelände, das mit einem eigenen Güterverkehrszentrum einen bedeutenden Schwerpunkt bildet, sind weitere wichtige Gewerbestandorte das incampus-Areal als Innovations- und Entwicklungszentrum, der Gewerbepark Nord-Ost mit dem Ingolstadt Village, die Manchinger Straße, das Weiherfeld sowie Am Westpark und Friedrichshofener Straße. Das Ingolstadt Village erzeugt als überregional bedeutende Shopping-Destination mit seinem weitreichenden Einzugsgebiet aus Kunden und Lieferdiensten erhebliche Verkehrsspitzen, die durch eine ergänzende ÖPNV-Anbindung (Linie 20 seit 09/25) in jüngerer Zeit besser berücksichtigt werden.

Die Anbindung dieser Standorte an das übergeordnete Straßennetz ist zentral für eine möglichst effiziente und verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs. Insbesondere die Nähe zu den Autobahnanschlüssen der A 9 sowie die Verbindung über Hauptverkehrsachsen wie die Nordtangente (Richard-Wagner-Straße/Theodor-Heuss-Straße), Neuburger Straße und Westliche Ringstraße sind von großer Bedeutung. Die Liefer- und Wirtschaftsverkehre verlagern sich auf diese Hauptverkehrsadern, führen dort jedoch während der Spitzenzeiten zunehmend zu Belastungen.

Im innerstädtischen Bereich ist zudem die Organisation der letzten Meile insbesondere im Bereich der Altstadt und Fußgängerzonen eine Herausforderung. Belieferung von Handels- und Dienstleistungsbetrieben müssen so organisiert werden, dass Be- und Entladevorgänge möglich sind, ohne die Aufenthaltsqualität oder die Sicherheit im öffentlichen Raum zu beeinträchtigen. Die Flächenverfügbarkeit für Lieferzonen ist begrenzt, was insbesondere in dichten Altstadtquartieren zum Abstellen von Fahrzeugen und damit verbundenen Konflikten führt.

Angesichts des zunehmenden Sendungs- und Lieferaufkommens, insbesondere durch KEP-Dienste (Kurier-, Express- und Paketdienste), steigt der Druck auf die innerstädtische Verkehrsfläche und erfordert innovative Ansätze. Hierzu zählen beispielsweise der Ausbau von Mikro-Depots, die Nutzung von alternativen Zustellkonzepten wie Lastenrädern oder die intelligente Verkehrsführung zur Minimierung von Konflikten und Verkehrsbelastungen. Ausgewiesene öffentliche Rastmöglichkeiten für Lkw-Fahrer mit sanitären Anlagen bestehen im Stadtgebiet nicht.

Eine nachhaltige Steuerung des Wirtschaftsverkehrs in Ingolstadt setzt eine vernetzte Betrachtung von Standortlogistik, Verkehrswegeföhrung und städtischem Raummanagement voraus. Dabei sind sowohl die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte als auch der Schutz benachbarter Wohngebiete und die Förderung umweltverträglicher Verkehrsformen zu berücksichtigen. Ein ganzheitliches Konzept muss dabei sowohl bestehende Restriktionen konsequent durchsetzen als auch neue innovative Versorgungslösungen für die Zukunft entwickeln, damit Effizienz, Sicherheit und Lebensqualität dauerhaft gewährleistet werden können.

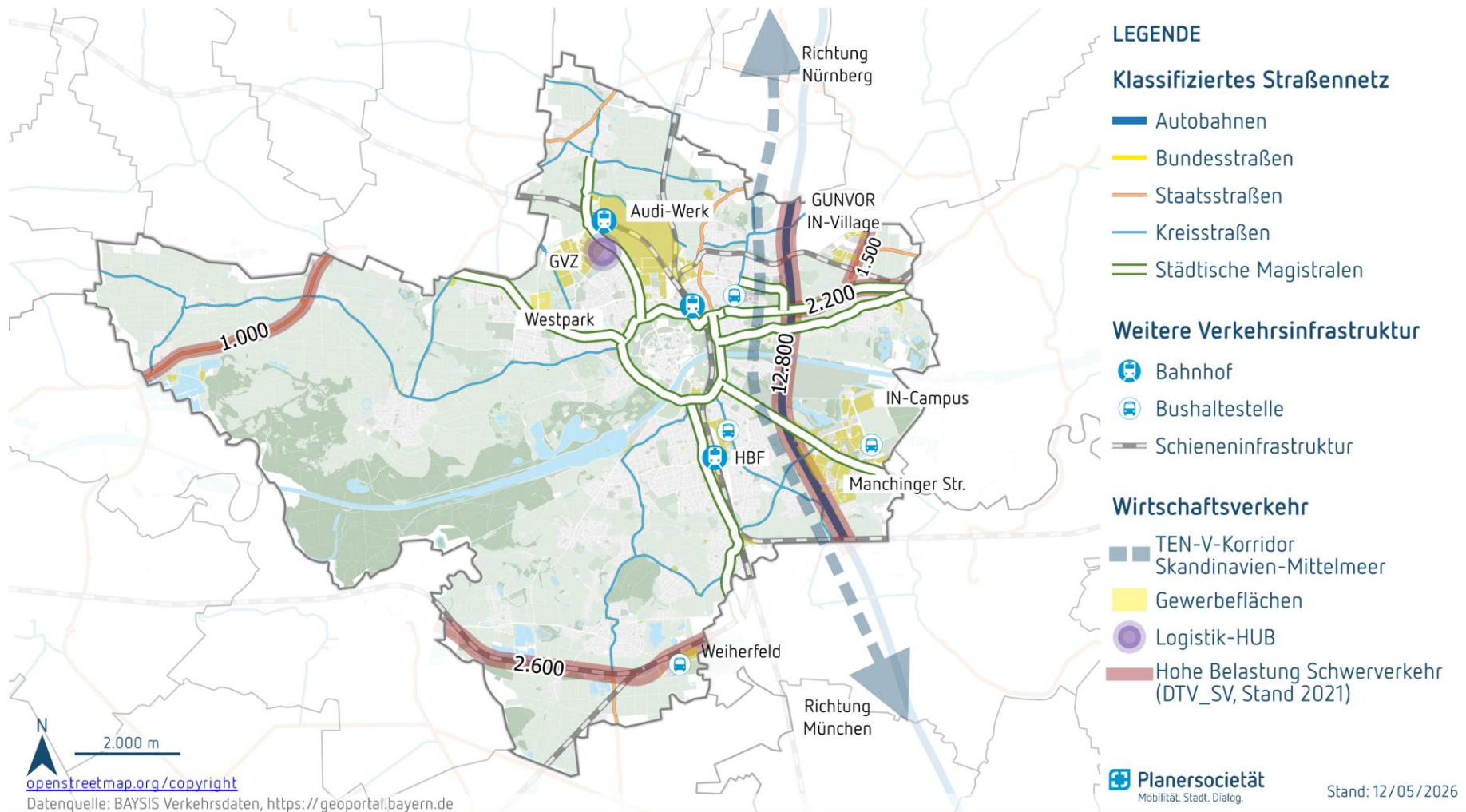


Abbildung 34: Thematische Karte: Wirtschaftsverkehr in Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung, Stadt Ingolstadt (2025), Straßennetz: <https://geodaten.bayern.de>)

3.1.4 Elektromobilität

Emissionsarme Antriebe tragen wesentlich zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bei. Auch politisch ist das Themenfeld längst aufgegriffen worden und wird aktiv vorangetrieben. Die Elektromobilität stellt im Vergleich zu synthetischen Kraftstoffen bei den emissionsarmen Antrieben aufgrund ihrer vergleichsweise hohen Energieeffizienz und fortgeschrittenen Marktreife aktuell die wichtigste Technologie dar. Die batteriegestützte Elektromobilität ist momentan die am weitesten entwickelte und präsenteste alternative Antriebsform.

Neben dem Ziel den MIV-Anteil im Modal Split durch Verlagerungen auf den Umweltverbund nachhaltig zu reduzieren, ist die Förderung der Elektromobilität ein weiterer Handlungsschwerpunkt. Für die Elektromobilität als klimafreundliche Antriebstechnologie sind die Nutzung und der Ausbau der erneuerbaren Energien notwendig. Denn nur so kann die (lokale) CO₂-Neutralität im Fahrzeugbetrieb erreicht werden. Die Ausweitung der Elektromobilität unterstützt neben dem Aspekt der Reduzierung der (lokalen) Luftemissionen auch die Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmemissionen bei geringen Geschwindigkeiten bis zu 30 km/h. Allerdings besteht durch die leiseren Fahrzeuge auch ein erhöhtes Unfallrisiko für den Fuß- und Radverkehr im Mischverkehr, dem durch geeignete Maßnahmen wie verbesserten Sichtbeziehungen gegengesteuert wird. Durch Maßnahmen wie verbesserte Sichtbeziehungen und lärmintensiver Fahrbeläge. Durch die politischen Förderungen und das Ziel der Bundesregierung bis 2030 rund 15 Millionen Elektrofahrzeuge auf die Straßen zu bringen, ist von einem kontinuierlichen Anstieg des Anteils elektrisch betriebener Fahrzeuge auszugehen. Damit verbunden steigt die Notwendigkeit, die Ladeinfrastruktur in deutschen Städten bedarfsgerecht und zügig auszubauen.

In Ingolstadt zeigt sich bereits seit einigen Jahren eine deutliche Veränderung in der Zusammensetzung des Pkw-Bestands. Während der Bestand an Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb (Benzin und Diesel) nur langsam rückläufig ist, verzeichnen alternative Antriebe deutliche Zuwächse. So sank die Zahl der benzinbetriebenen Pkw von rund 60.000 im Jahr 2020 auf etwa 53.000 Anfang 2023, bei Dieselfahrzeugen von etwa 31.700 auf rund 27.600 Fahrzeuge im gleichen Zeitraum. Parallel dazu nahm die Zahl der Hybridfahrzeuge von weniger als 3.000 im Jahr 2019 auf knapp 12.900 Fahrzeuge im Jahr 2023 stark zu, davon knapp 2.000 Fahrzeuge als Plug-in-Hybride. Auch der Bestand an rein batterieelektrischen Pkw (BEV) wuchs von unter 1.000 Fahrzeugen im Jahr 2020 auf über 4.000 Anfang 2023 an. Bis Anfang 2025 erhöhte sich der Bestand weiter auf 7.648 Fahrzeuge, was einem Anteil von rund 7 % am gesamten Pkw-Bestand entspricht. Damit liegt Ingolstadt deutlich über dem damaligen bundesweiten Durchschnitt von rund 2 % im Jahr 2023.

Die aktuellen Bestandszahlen spiegeln die besondere Situation am Standort Ingolstadt wider. Als Sitz des Automobilherstellers Audi, der den Umstieg auf Elektromobilität vorantreibt, lässt sich hier ein überproportional hoher Anteil alternativer Antriebe feststellen. Dieser „Standort-Effekt“ verdeutlicht die Rolle großer Industrieakteure als Treiber lokaler Entwicklungen in der Elektromobilität.

Parallel zur Zunahme der elektrischen Antriebe wurde die Ladeinfrastruktur in Ingolstadt erheblich ausgebaut. Im Jahr 2024 standen rund 1.400 öffentlich zugängliche Ladepunkte zur Verfügung. Bezogen auf die Einwohnerzahl entspricht dies einer Dichte von etwa 100 Ladepunkten je 10.000 Einwohner. Damit liegt Ingolstadt im bundesweiten Vergleich auf einem sehr hohen Niveau. Zum Vergleich verfügt Stuttgart über rund 2.700 Ladepunkte bei mehr als 635.000 Einwohnern, was einer Dichte von etwa 43 Ladepunkten je 10.000 Einwohner entspricht. München weist bei rund 1,5 Mio. Einwohnern und etwa 1.300 Ladepunkten

lediglich rund 9 Ladepunkte je 10.000 Einwohner auf. Ingolstadt übertrifft diese Städte damit deutlich in der Ladepunktdichte.

Die Ladeinfrastruktur in Ingolstadt setzt sich überwiegend aus Normalladepunkten (AC, 11–22 kW) zusammen. Ergänzt wird diese durch Schnellladeeinrichtungen (DC/HPC bis 300 kW) insbesondere im Netz der Stadtwerke Ingolstadt. Eine genaue Verteilung zeigt, dass zentrale Lagen, Gewerbeflächen und Hauptverkehrsachsen bevorzugt ausgestattet sind, während in Wohnquartieren (ohne Betrachtung der privaten Stellplätze) noch Nachholbedarf besteht. Vor diesem Hintergrund sieht das Elektromobilitätskonzept der Stadt aus dem Jahr 2023 eine weitere Verdichtung des öffentlichen Ladenetzes, Vorgaben für Neubauprojekte, den Ausbau der Stromnetzinfrastuktur sowie die Förderung privater Ladeangebote vor.

3.1.5 Ruhender Verkehr

Parken ist ein viel diskutiertes Thema, insbesondere in Zentrumsbereichen, in denen der zur Verfügung stehende öffentliche Raum für die Vielzahl der Nutzungsansprüche begrenzt ist. Unterschiedliche Nutzergruppen wie Kundschaft, Beschäftigte, Besuchende und Bewohnende konkurrieren hier um die vorhandenen Stellplätze. Gleichzeitig führt ein hohes Angebot an Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum dazu, dass Flächen für andere Nutzungen – etwa für breite Gehwege, Radverkehr oder Aufenthaltsbereiche – fehlen. Daraus ergeben sich Nutzungskonflikte, die sich auch in der öffentlichen Diskussion widerspiegeln. Auf vielen Streckenabschnitten – insbesondere in der Kernstadt – wurde in den vergangenen Jahren der Seitenraum bereits so gestaltet, dass die Nahmobilität stärker berücksichtigt wird. Im gesamtstädtischen Kontext besteht hier weiterhin Gestaltungs- und Aufwertungspotenzial.

Ein Ansatzpunkt liegt dabei auf der Altstadt, in der aufgrund der hohen Nutzungsdichte und der räumlichen Enge bereits frühzeitig ein differenziertes Parkraummanagement etabliert wurde. Dieses Gebiet weist die stärksten Nutzungskonflikte zwischen Bewohnerschaft, Gewerbe, Kundschaft und Besuchenden auf und erfordert daher eine besonders fein austarierte Steuerung des verfügbaren Straßenraums. Vor diesem Hintergrund wurde bereits vor einigen Jahren ein differenziertes Parkraummanagement eingeführt. Dieses Konzept berücksichtigt die unterschiedlichen Nutzergruppen und soll den begrenzten Raum effizient nutzbar machen. Typisch ist hier das sogenannte Mischparken: Markierte Stellflächen können von der Bewohnerschaft mit Parkausweis zeitlich unbegrenzt genutzt werden, während andere Nutzergruppen – etwa Kundschaft, Besucher sowie Praxen und Gastronomie – tagsüber über eine Parkscheibenregelung oder kostenpflichtiges Kurzzeitparken zugelassen sind. Die zulässige Parkdauer liegt in der Regel zwischen ein und zwei Stunden, in einzelnen Bereichen wie der Eckstallerstraße bei bis zu drei Stunden. Abends sowie an Wochenenden und Feiertagen steht der öffentliche Straßenraum überwiegend den Anwohnern – im Bereich der Eckstallerstraße allen – zur Verfügung. Dieses Modell hat sich als typische Praxis in den innerstädtischen Quartieren etabliert und trägt dazu bei, die unterschiedlichen Interessen im begrenzten Raum auszubalancieren.



Abbildung 35: Rolle und Ordnung des ruhenden Verkehrs im Stadtbild (links Kupferstraße, rechts Harderstraße)

Neben der Altstadt bestehen weitere Bewohnerparkgebiete, beispielsweise im Bereich Eckstallerstraße, die nach denselben Grundprinzipien organisiert sind. Diese Gebiete wurden eingeführt, um den Parkdruck in stark belasteten Quartieren zu reduzieren.

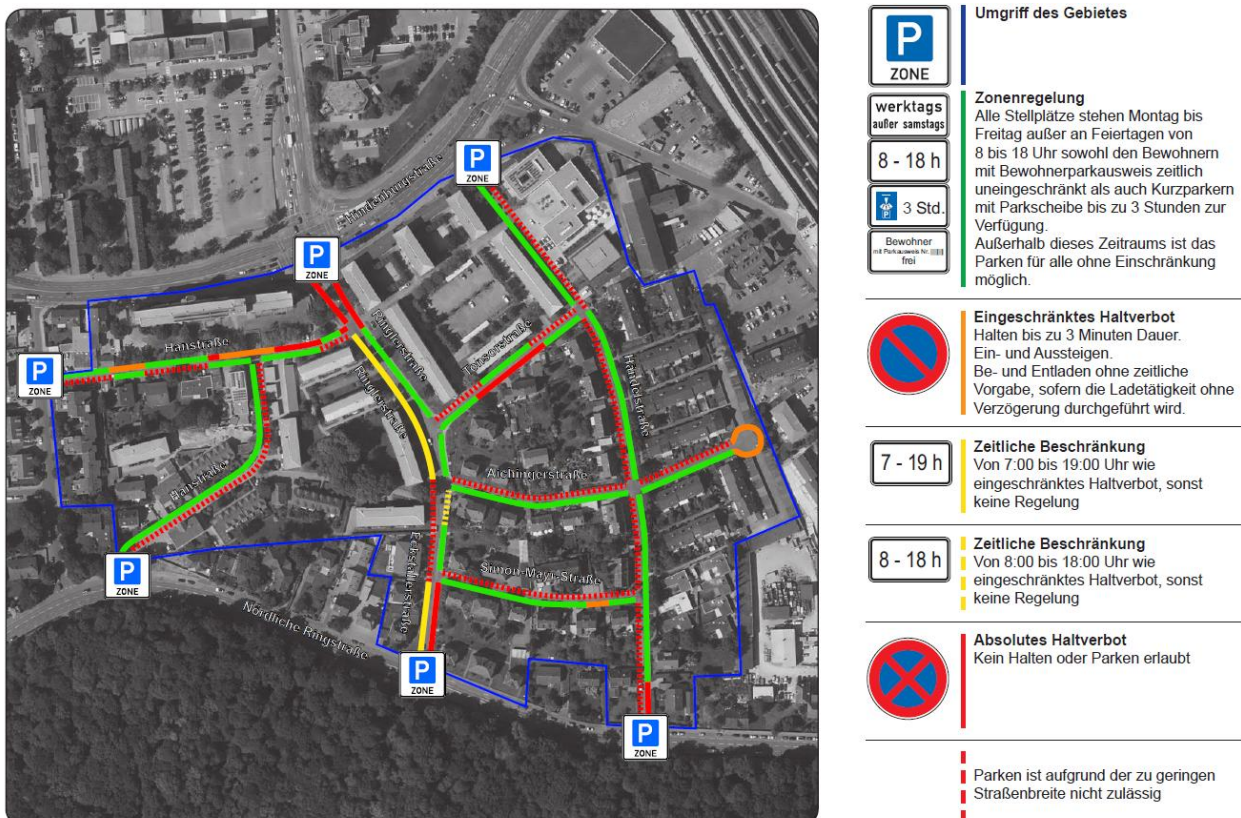


Abbildung 36: Bewohnerparken Eckstallerstraße

Das Altstadtgebiet ist in mehrere Parkzonen unterteilt (u.a. Northwest, Ost, Südwest) mit jeweils entsprechend ausgewiesenen Bewohnerparkbereichen wie in der folgenden Abbildung zu sehen ist. Die Beantragung eines Bewohnerparkausweises ist unter anderem an den Hauptwohnsitz und das Fehlen eines privaten Stellplatzes gebunden. Hierfür fallen ein Antrag und moderate Verwaltungsgebühren (in Ingolstadt 30 € pro Jahr) an.

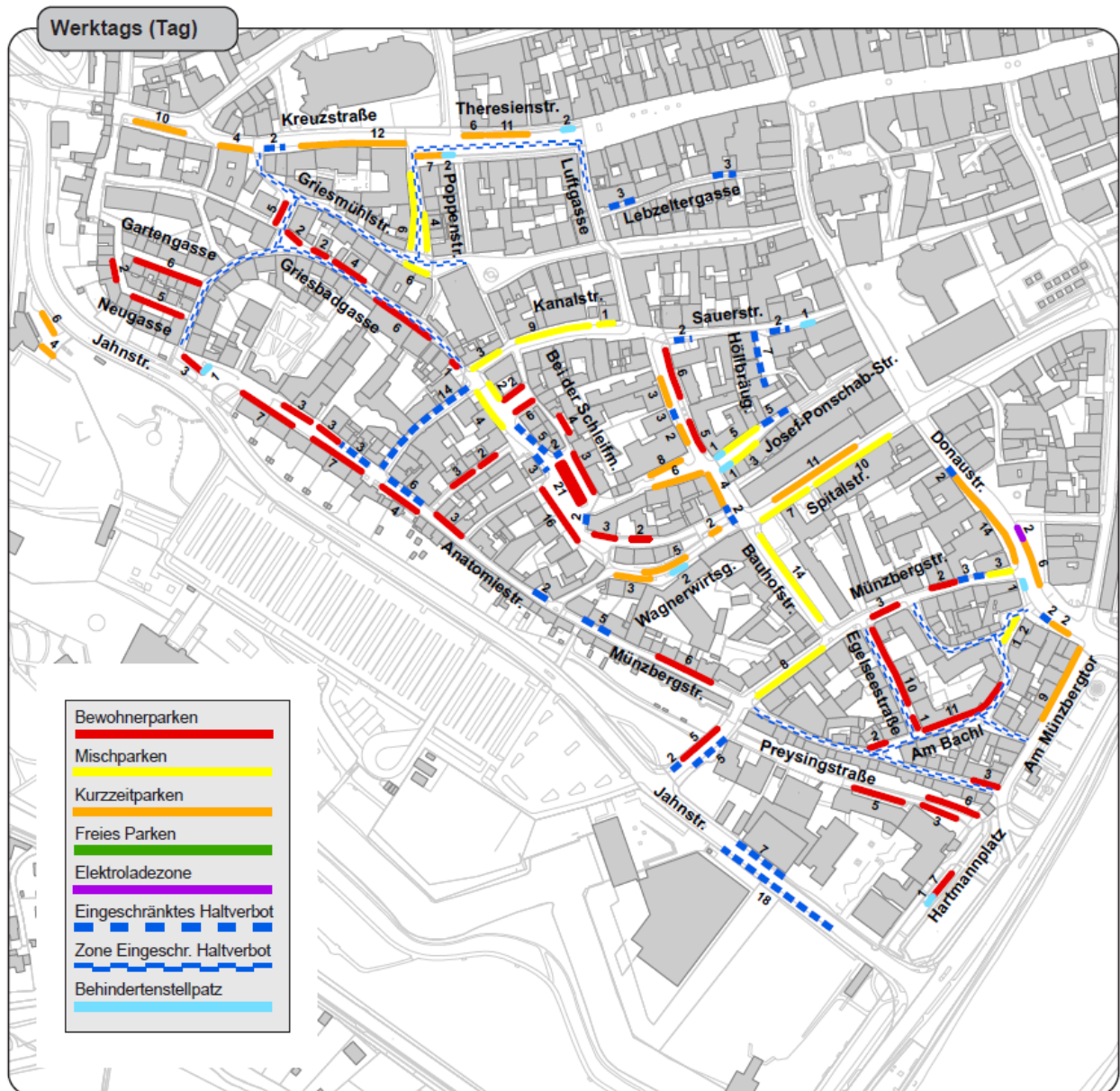


Abbildung 37: Parken im Altstadtquartier Südwest 2022

Zur Reduzierung des Parksuchverkehrs und zur gezielten Lenkung stehen flächendeckend Kurzparkbereiche zur Verfügung, die durch klare Beschilderungen und Zeitbegrenzungen die Stellplatzverfügbarkeit gerade für kurzfristige Besuche gewährleisten. Somit wird eine gerechte Verteilung zwischen den Interessen von Anwohnern und Besuchenden erreicht. Ergänzend dazu informiert ein digitales Parkleitsystem dynamisch über die Belegung der Parkieranlagen (z. B. Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkplätze) mit insgesamt rund 7.000 Stellplätzen und lenkt den ankommenden Verkehr effizient zu freien Kapazitäten im Umfeld der Altstadt. Die Tiefgarage Reduit Tilly bietet zusätzlich die Möglichkeit eines kombinierten Park+Ride-Angebots (P+R). Das Parkticket berechtigt hier zur Nutzung des Stadtbusses für bis zu fünf Personen und fördert so die Entlastung des Stadtkerns vom motorisierten Individualverkehr.

Erweiterungsmöglichkeiten in der Parkraumbewirtschaftung können beispielsweise durch die gezielte Ausweitung auf bislang nichtbewirtschaftete Quartiere bestehen. Darüber hinaus bieten die bestehenden P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Umsteigepunkten Potenzial, um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Stadtzentrum zu verringern.

Das Münchner Startup „ParkHere“ bietet in Ingolstadt als erste Stadt Bayerns Echtzeitdaten über freie städtische Parkplätze an die langfristig dazu beitragen sollen, Parksuchverkehre zu reduzieren und den ruhenden Verkehr effizienter zu organisieren. Insgesamt verfolgt Ingolstadt damit einen integrierten Ansatz, der die klassische Parkraumbewirtschaftung mit neuen digitalen Lösungen kombiniert, um die Flächenkonflikte im innerstädtischen Raum nachhaltig zu entschärfen.

Aus gutachterlicher Sicht ist festzuhalten, dass das bestehende Parkraummanagement in Ingolstadt eine effektive Steuerung des ruhenden Verkehrs in der Altstadt gewährleistet. Die aktuelle Ausgestaltung ermöglicht eine nachvollziehbare und flexible Vergabe von Stellplatzflächen, adressiert die Hauptinteressensgruppen und steht mit den Maßnahmen zur Parkraumlenkung sowie zur Verknüpfung mit dem ÖPNV auf einer soliden Grundlage.

Die fortschreitende Digitalisierung von Steuerungsprozessen lässt sich im ruhenden Verkehr als geeignetes Instrument identifizieren. Im Rahmen der Analyse zeigt sich, dass eine stärkere Priorisierung des Bewohnerparkens und die Ausweitung bewirtschafteter Zonen in Verbindung mit innovativen Technologien strukturelle Potenziale für eine zielgerichtete Transformation des Parkraummanagements eröffnen. Dabei sind grundsätzlich Voraussetzungen wie der Nachweis über Parkraumnot, eine gebietsbezogene Betrachtung sowie die Verhältnismäßigkeit gegenüber anderen Quartieren der Stadt zu berücksichtigen, um eine rechtssichere Priorisierung vorzunehmen. Die Wirksamkeit entsprechender Ansätze hängt maßgeblich von der Akzeptanz durch die Nutzer ab, die wiederum durch transparente Kommunikationsprozesse und ein kontinuierliches Monitoring der Anforderungen beeinflusst wird. In diesem Kontext lassen sich zentrale Voraussetzungen für die Umsetzung einer nachhaltigen und multimodalen Stadtentwicklung ableiten.

3.1.6 Kfz-Verkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Sehr gute Erreichbarkeit der Stadt und zentraler Wirtschaftsstandorte durch ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz mit Anbindung an die A 9 und mehrere Bundesstraßen (B 13, B 16, B 16a, B 300)
-  Gute Anbindung der Gewerbe- und Industrieareale an das überregionale Straßennetz
-  Effiziente Verbindungen zwischen Wohn-, Gewerbe- und Versorgungsbereichen durch dichtes Haupt- und Sammelstraßennetz innerhalb der Stadt
-  Vergleichsweise umfangreiche Parkmöglichkeiten in der Kernstadt mit Ergänzung durch digitale Parkleitsysteme und Park+Ride-Angebote
-  Hohe Verkehrsbelastungen an zentralen Verkehrsknotenpunkten und entlang wichtiger Haupttrouten, insbesondere rund um das Audi-Werksgelände und die Westliche Ringstraße
-  Mögliche Ausweichverkehre in weniger geeignete Nebenstraßen und Wohngebiete durch Rückstaus und Zeitverluste; dadurch Beeinträchtigung von Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit
-  Höchste, jedoch durch gewerblich zugelassene Fahrzeuge geprägte, Pkw-Bestandsdichte Bayerns von 737 Fahrzeugen je 1.000 Einwohnern

-  Einschränkung einer konfliktfreien Verkehrsabwicklung in sensiblen Stadtbereichen durch fehlende umfassende Steuerung des Wirtschaftsverkehrs
-  Herausfordernde Organisation des Lieferverkehrs im Altstadtbereich, vor allem „auf der letzten Meile“ aufgrund begrenzter Flächen für Be- und Entladezonen und hoher Belastung durch Kurier- und Paketdienste

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

-  Verkehrsentlastung durch gezielte Umgestaltung und Geschwindigkeitsanpassungen bei Knotenpunkten und auf Hauptachsen
-  Ausbau und effizientere Nutzung digitaler Parkleitsysteme zur Minimierung von Parksuchverkehren
-  Förderung der Verkehrsberuhigung in der Altstadt und angrenzender Wohngebiete, etwa durch neue Regelungen beim Lieferverkehr und durch Verbesserung der Verkehrsführung
-  Ausbau innovativer Konzepte zur Bewältigung des innerstädtischen Lieferverkehrs, einschließlich Mikrodepots, alternativer Zustellformen (Lastenräder) und intelligenter Verkehrssteuerung
-  Stärkung der Elektromobilität durch den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur in Wohn- und Gewerbegebieten sowie die Förderung von emissionsfreien Fahrzeugen
-  Förderung eines verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsangebots mit Attraktivitätssteigerung von ÖPNV, Radverkehrsinfrastruktur, Carsharing und Mitfahrmöglichkeiten zur Reduktion des Anteils an motorisiertem Individualverkehr
-  Möglichkeit der Verbesserung der strukturierten Parkraumbewirtschaftung und -lenkung zur Reduktion von Parksuchverkehr und zur weiteren Steigerung der Aufenthaltsqualität

3.2 Öffentlicher Personennahverkehr und Vernetzte Mobilität

Der öffentliche Verkehr sichert die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen, auch für mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit, und stärkt die Funktionsfähigkeit von Städten, Kommunen und Regionen. Er sichert und verbessert die soziale Teilhabe, trägt entscheidend zur ökonomischen Leistungsfähigkeit von Standorten bei und verbessert die ökologische Verträglichkeit der Mobilität.

Die Entscheidung, ob ein Weg mit dem MIV oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird, wird nicht erst an einer Haltestelle, sondern bereits zu Hause getroffen. Oft sind in diesem Kontext die verschiedenen Etappen eines Weges mit dem ÖPNV vernachlässigt, welche sich nicht auf die reine Fortbewegung mit Bus oder Bahn und damit auf die Distanz zwischen zwei Haltestellen beschränken. Zu einem Weg, welcher mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird, gehören auch immer Zu- und Abgang, Umsteigen und Warten. Aus diesem Grund spielen verschiedene Faktoren eine Rolle, welche den gesamten Weg und somit auch die Nutzung des ÖPNV attraktiver gestalten.

Dies betrifft die Gestaltung der Zubringerwege zu den Haltestellen für die einzelnen Verkehrsmittel, die Abstellmöglichkeiten für eventuell genutzte Fahrzeuge in der Nähe der Haltestellen, die Ausstattung und den Zustand der einzelnen Haltestellen sowie die Angebotsqualität und die Taktung des ÖPNV-Angebots.

3.2.1 ÖPNV-Angebot

Das Angebot auf der Schiene

Der SPNV bildet mit seiner Beförderungskapazität als Massentransportmittel das Rückgrat des ÖPNV für die übergeordneten Verkehre in Richtung München, Nürnberg, Augsburg und Regensburg sowie für die regionale Anbindung an die umliegenden Landkreise. Ingolstadt verfügt mit den drei Bahnhöfen Ingolstadt Hauptbahnhof, Ingolstadt Audi und Ingolstadt Nord über wichtige Mobilitätsdrehscheiben. Zwischen dem Hauptbahnhof Ingolstadt und dem Bahnhof Ingolstadt Nord quert die Bahnstrecke München – Treuchtlingen die Donau über die dreigleisige Eisenbahnbrücke Ingolstadt, welche die zentrale infrastrukturelle Verbindung im Schienennetz darstellt. Der SPNV bietet mit mehreren Regionalbahn- und Regionalexpresslinien direkte Verbindungen zu bedeutenden Zielen. Dazu zählen unter anderem die Regionalexpresslinien RE 1 (München – Ingolstadt – Nürnberg; zukünftig durchgängiger Stundentakt zwischen München und Nürnberg geplant) und RE18 (Ingolstadt – Regensburg) sowie die Regionalbahnen RB 13 – RB 17 (s. Abbildung 39).

Ausgerichtet auf den Hauptbahnhof Ingolstadt als zentralen Schienenverkehrsknoten ergeben sich in der Überlagerung der Linien im SPNV in den Hauptverkehrszeiten vormittags und nachmittags weitgehend zwei Fahrten je Stunde und Richtung. Damit besteht im regionalen SPNV ein sehr hochwertiges Angebot.

Über den Hauptbahnhof ist Ingolstadt zudem in das Fernverkehrsnetz eingebunden, mit ICE-Verbindungen nach München, Nürnberg, Frankfurt am Main und Hamburg. Damit wird eine überregionale Anbindung gewährleistet.

Das Angebot im Busverkehr

Die innerstädtische Mobilität wird durch die Busse der SBI und von privaten Verkehrsunternehmen sichergestellt. Ingolstadt gehört zum Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt, der ein einheitliches Tarifsystem für die Stadt und die angrenzenden Landkreise Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen und Pfaffenhofen bietet. Das bestehende Busangebot in Ingolstadt umfasst ein gut strukturiertes Netz von Stadtbuslinien der SBI, das sowohl innerstädtische Verbindungen als auch Anbindungen an drei umliegende Kommunen und wichtige Zielorte in Kooperation mit dem VGI sicherstellt. Ergänzend verkehren Regionalbusse, die durch verschiedene Verkehrsunternehmen des VGI geführt werden und die angrenzenden Landkreise Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen und Pfaffenhofen anbinden.

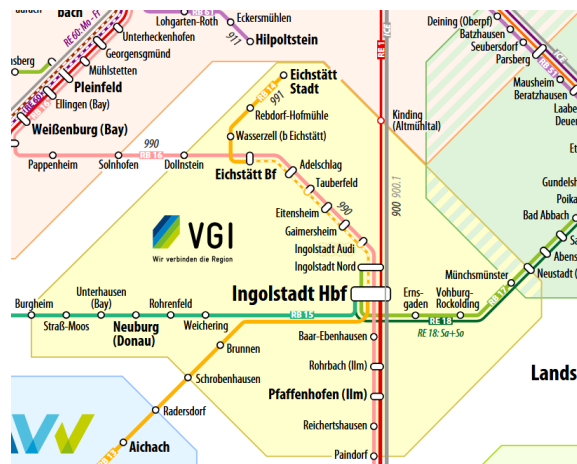


Abbildung 38: SPNV-Liniennetzplan (Quelle: Bayerische Eisenbahngesellschaft (2025))

Der Stadtbusverkehr in Ingolstadt bedient mit den Liniennummern zwischen 10 und 88 alle zentralen Stadtteile sowie den ZOB als wichtigen Umsteigepunkt. Die Linien verkehren werktags derzeit überwiegend im 15- bis 30-Minuten-Takt, wobei Hauptachsen wie die Linien 10, 11, 60/61 und 70 montags bis freitags in der Kernbedienzeit zwischen 6:00 und 20:00 Uhr mit einem 15-Minuten-Takt eine besonders hohe Frequenz aufweisen. Ergänzend sichern die weiteren Linien in einem schwächeren Takt die Grundversorgung in weniger dicht besiedelten Stadtteilen. Zudem bestehen mit den Linien X12 bis X441 insgesamt 8 Expressbusverbindungen, die beispielsweise schnelle Verbindungen zum größten Arbeitgeber in Ingolstadt, der Audi AG, sowie nach Eichstätt ermöglichen. Darüber hinaus besteht mit dem Airport Express X109 als Fernbuslinie eine schnelle Direktverbindung zwischen Ingolstadt und dem Flughafen München, die das Grundnetz um eine Expressverbindung zu einem hochfrequentierten Zielort erweitert.

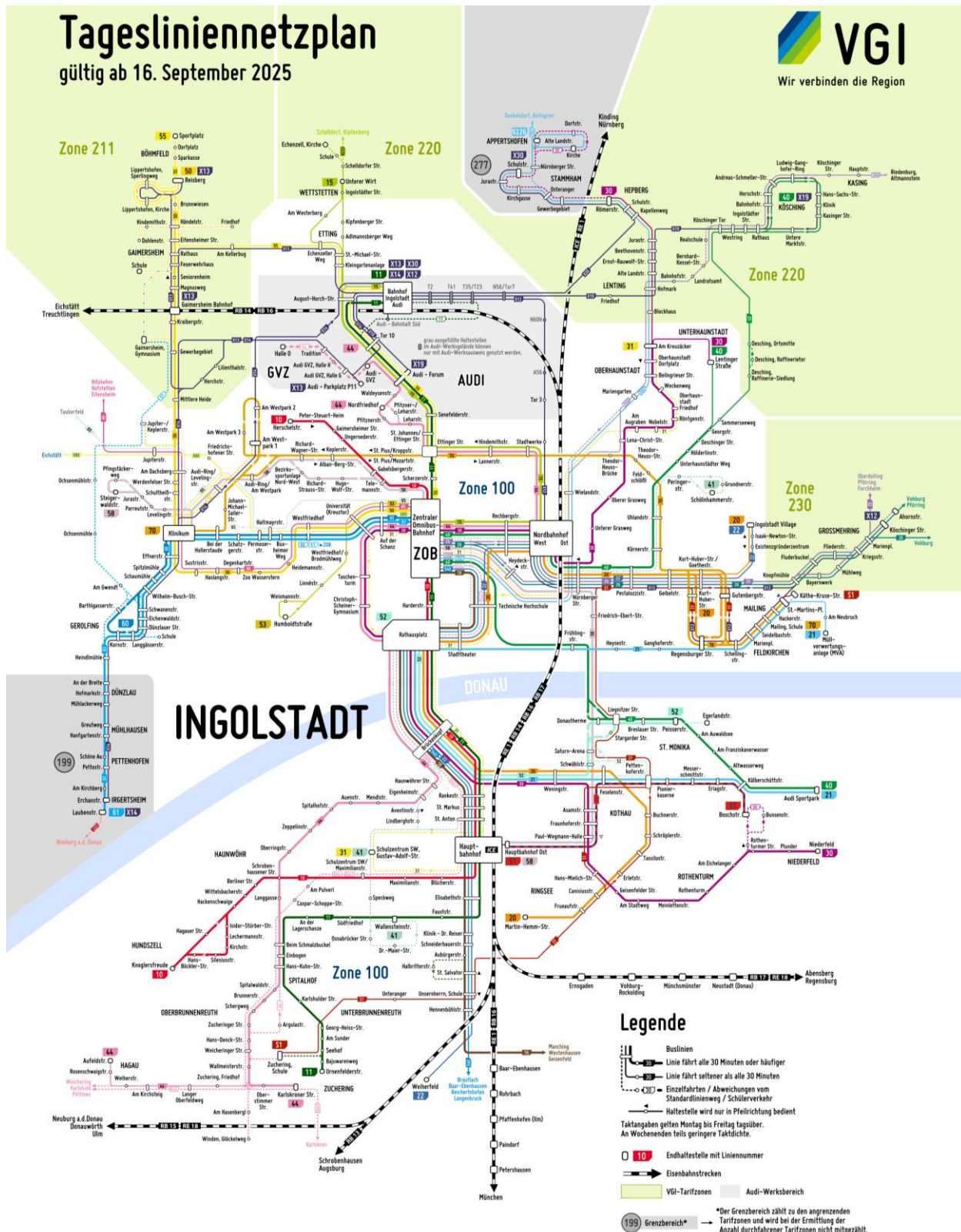


Abbildung 39: Aktueller Tagesnetzplan 2025/26

Das Angebot wird durch Regionalbuslinien mit den Liniennummern zwischen 280 und 9314 ergänzt, die Ingolstadt mit den umliegenden Gemeinden verbinden.

Dazu zählen unter anderem die Linien 6008 (Ingolstadt – Neustadt a.d. Donau), 9154 (Ingolstadt – Schrobenhausen), 9221 (Ingolstadt – Riedenburg) sowie 9226 (Ingolstadt – Beilngries). Diese Regionalbusse ver-

kehren überwiegend im Stundentakt, übernehmen zugleich eine wichtige Funktion im Schülerverkehr (z. B. Linien 531 und 541) und werden von der reinen Schülerbuslinie S1 komplettiert.

Insgesamt hatten gemäß der Fahrgastzählung der VGI aus dem Jahr 2025 die folgenden Linien die höchste Frequenz an Fahrgästen:

- Linie 10 (6.685 Einsteiger)
- Linie 11 (7.418 Einsteiger)
- Linie 70 (4.923 Einsteiger)
- Linie 21 (4.044 Einsteiger)
- Linien 60/61 (3.560 Einsteiger)
- Linie 20 (3.449 Einsteiger)

Quelle: VGI (2025)

Die Betriebszeiten der Buslinien sind überwiegend auf den Tagesverkehr ausgelegt. Sie starten meist zwischen 5:00 Uhr und 6:00 Uhr und haben einem Betriebsschluss zwischen 22:00 Uhr und 0:30 Uhr, womit eine gute Grundversorgung sichergestellt wird. In den Tagesrandzeiten gewährleisten Nachtbuslinien (N1 bis N26) eine Grundmobilität. Ergänzend stehen mit dem On-Demand Angebot VGI-Flexi 7 FX-Linien für Bedarfsverkehre zur Verfügung, die eine flexible Anbindung auf den weniger stark bedienten Relationen und in den Randzeiten gewährleisten. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Einsteigerzahlen der vergangenen drei Jahre je Linienart.

Tabelle 2: Linienliste (Ø Einsteiger) 2023 – 2025 (Quelle: VGI (2025))

	2023	2024	2025
Taglinien	41.658	50.056	51.924
X-Linien	136	168	261
S-Linien	640	765	359
N-Linien	912	1.255	1.427
Liniensumme	43.437	53.359	54.685

Der Ticketerwerb im Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt ist über eine Vielzahl komfortabler Kanäle möglich. Neben dem klassischen Kauf über den Onlineshop, die VGI-App, Ticketautomaten, Kundencenter sowie den Fahrerverkauf steht mit FAIRTIQ zudem ein besonders nutzerfreundliches, check-in/check-out-basiertes System zur Verfügung. Über die FAIRTIQ-App können Fahrgäste ihre Fahrt per einfachem Swipe starten und beenden, ohne sich vorab mit Tarifzonen oder Ticketarten beschäftigen zu müssen; die korrekte Fahrkarte wird automatisch berechnet.

Die Anwendung ist im gesamten VGI-Verbundgebiet gültig und bietet zusätzliche Funktionen wie Mitnahmeeoptionen und „Smart Stop“ zur automatischen Fahrtbeendigung. Damit verfügt Ingolstadt über ein breites, zeitgemäßes und digital orientiertes Angebot für den Ticketerwerb.

Das bestehende ÖPNV-Angebot in Ingolstadt zeichnet sich durch eine solide Grundstruktur mit vielfältigen Direktverbindungen vom Hauptbahnhof in die Stadtteile und das Umland aus. Dadurch sind sowohl zentrale Standorte als auch ländlich geprägte Regionen zuverlässig erreichbar. Die klare Differenzierung in Stadtbus-, Regionalbus- und Nachtbuslinien sowie X-Linien und On-Demand-Angebote erleichtert die Orientierung und ermöglicht eine zielgerichtete Angebotssteuerung für unterschiedliche Nutzergruppen, wie etwa für Pendelnde, Schülerschaft oder Freizeitfahrgäste am Abend.

Im Tagesverkehr fördern die regelmäßigen 30-Minuten-Takte der Stadtbuslinien sowie die stabilen 60-Minuten-Intervalle im Schienenverkehr ergänzt durch teilweisen 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten eine hohe Nutzungsbereitschaft. Gleichzeitig zeigen sich jedoch Defizite in den Randzeiten. Besonders im Nachtverkehr und bei Regionalbuslinien am Wochenende bestehen deutliche Taktlücken, die die Mobilität für bestimmte Nutzergruppen einschränken. Einzelverbindungen wie die Regionalbuslinien oder vereinzelt Nachtbusfahrten sichern zwar punktuelle Erreichbarkeit, bieten jedoch keine attraktive Lösung für regelmäßige Mobilitätsbedarfe.

Die Abstimmung zwischen den verschiedenen Linien und Verkehrsträgern stellt weiterhin eine zentrale Herausforderung dar, insbesondere bei Umstiegen zwischen Bus und Bahn. Zwar kommt es – vor allem an Wochenenden – vereinzelt zu längeren Wartezeiten, jedoch ist die Situation im Kernstadtbereich differenziert zu betrachten. Durch die Überlagerung mehrerer Buslinien (u. a. 10, 11, 22, 540 und X44) zwischen Altstadt und Hauptbahnhof ergibt sich auch am Wochenende ein deutlich dichter Takt, der in der Regel bei höchstens 20 Minuten liegt. Damit bestehen auf dieser Hauptachse grundsätzlich gute Voraussetzungen für verlässliche Anschlüsse.

Gleichwohl zeigen sich insbesondere zu Tagesrandzeiten und in weniger stark bedienten Stadtbereichen Optimierungspotenziale.

Perspektivisch ergeben sich für Ingolstadt Chancen durch eine gezielte Verdichtung bzw. vernetzte Angebotsgestaltung des Linienangebots zu Tagesrandzeiten. Auch die Ausweitung flexibler, digital gesteuerter Rufbus- und Nachtverkehre sowie die Anschlusssicherung zwischen den Linien stellt eine mögliche Optimierung dar. Die Erweiterung des On-Demand-Angebots könnte die individuelle Mobilität noch deutlich mehr verbessern und bestehenden Angebotslücken wirksam schließen.



Abbildung 40: Haltestelle Klinikum

Ausstattung und Barrierefreiheit

Ingolstadt verfügt über ein gut ausgebautes Haltestellennetz mit fortschreitender Barrierefreiheit, wobei sowohl die bauliche Ausstattung als auch die Fahrzeugtechnik auf inklusive Mobilität ausgerichtet sind. Dabei stellen folgende Haltestellen die Mobilitätsknoten mit der höchsten Frequenz im März 2025 dar:

- Omnibusbahnhof (ZOB) (8.670 Einsteiger)
- Rathausplatz (5.943 Einsteiger)
- Hauptbahnhof (3.337 Einsteiger)
- Brückenkopf (2.218 Einsteiger)

- Nordbahnhof (1.832 Einsteiger)
- Klinikum (1.686 Einsteiger)

Im Stadtgebiet Ingolstadt existieren derzeit 3 Bahnhöfe mit insgesamt 14 Gleisen sowie 302 Haltestellen mit insgesamt 721 Haltepunkten, darunter zentrale Knotenpunkte wie der ZOB mit 24 Haltepunkten. Von diesen sind bereits 12 Gleise und 263 Haltepunkte barrierefrei gestaltet, wobei 239 mit Kasseler Bord und 24 mit Hochbord ausgestattet sind. Beide Varianten ermöglichen einen erleichterten Einstieg für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Stadt hat im November 2025 den barrierefreien Ausbau fünf weiterer Haltepunkte, unter anderem an der Haltestelle Audi-Ring/Levelingstraße und Pestalozzistraße beschlossen.

Die Fahrzeugflotte der Stadtbuslinien ist laut Angaben des VGI zu 100 % barrierefrei. Sie sind mit Kneeling- und Absenktechnologie ausgestattet, die das Niveau des Einstiegs an die Bordkante angleichen. Ergänzend dazu bietet der Hauptbahnhof Ingolstadt barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen, inklusive Blindenleitstreifen, Bahnsteigmarkierungen und stufenfreien Zugängen. Allerdings wurde im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung angemerkt, dass es insbesondere für Fahrgäste mit Rollstuhl oder Rollator Verbesserungsbedarf beim barrierefreien Einstieg in den Bus gibt, da das Fahrpersonal nicht immer die Möglichkeit hat, beim Einstieg unterstützend tätig zu werden und zudem geeignete Haltemöglichkeiten wie Schlaufen fehlen.

Insgesamt zeigt sich Ingolstadt sowohl im Bestand als auch in der Planung im bundesweiten Vergleich als solide aufgestellt, jedoch nicht durchgängig führend in der Umsetzung barrierefreier Mobilität. Während die Stadt bei der baulichen Infrastruktur und der technischen Ausstattung wichtige Fortschritte erzielt hat, liegen die barrierefreien Ausbaugrade mit rund 36 % bei den Bushaltestellen und etwa 85 % bei den DB-Bahnhöfen im bundesweiten Mittelfeld. Insbesondere im Schienenbereich ist ein vollständiger barrierefreier Ausbau jedoch zwingend zu erwarten. Die Kombination aus kommunalem Engagement und gezielter Nachsteuerung bei den übergeordneten Infrastrukturträgern bildet damit eine tragfähige Grundlage für ein inklusives Nahverkehrssystem, das jedoch noch nicht als abgeschlossen gelten kann.

Seit Sommer 2023 ermöglicht die Stadtbus Ingolstadt GmbH die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im Stadtverkehr. Diese Option stellt eine ergänzende Leistung zum originären Auftrag der Daseinsvorsorge im ÖPNV dar. Die Fahrradmitnahme dient damit als zusätzliches Angebot zur Verbesserung der intermodalen Verknüpfung, insbesondere im Freizeitverkehr und auf der „letzten Meile“. Die Nutzung ist jedoch an klare betriebliche und sicherheitsrelevante Rahmenbedingungen geknüpft. Aufgrund der begrenzten Fahrzeugkapazitäten können ausschließlich Standardfahrräder – einschließlich Pedelecs bis 25 km/h – mitgeführt werden. Sonderformen wie Lastenräder, Anhänger oder Räder mit überdurchschnittlichem Platzbedarf sind aus Kapazitäts- und Sicherheitsgründen ausgeschlossen. Die Mitnahme ist zudem zeitlich eingeschränkt und werktags in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (6:30–8:30 Uhr) nicht zulässig; an Wochenenden und Feiertagen hingegen ganztägig möglich.



Abbildung 41: Fahrradmitnahme Ingolstadt

Vorrang bei der Nutzung der Mehrzweckflächen haben weiterhin Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen. Diese Priorisierung ist nicht nur sozial geboten, sondern aus Sicht der Beförderungspflicht zwingend erforderlich. Da kein Anspruch auf Fahrradmitnahme besteht, entscheidet im Einzelfall das Fahrpersonal über die Beförderung. Die Regelungen tragen dazu bei, Nutzungskonflikte zu minimieren und die Sicherheit aller Fahrgäste zu gewährleisten, begrenzen jedoch zugleich die Reichweite des Angebots.

Über die bestehende Infrastruktur hinaus ist die Diskussion um zusätzliche Bahnhalt ein Spiegel aktueller verkehrspolitischer und gesellschaftlicher Debatten. Der Stadtrat von Ingolstadt hat im Frühjahr 2024 einstimmig beschlossen, gegenüber der Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) das Interesse an einem neuen Haltepunkt im Bereich Weiherfeld zu bekunden. Dieser Standort liegt südlich von Zuchering, nahe Oberstimm und Karlskron, und ist infrastrukturell durch den bestehenden Betriebsbahnhof Seehof bereits vorbereitet. Dort kreuzen sich die Linien aus Augsburg und Neuburg-Donauwörth, sodass die technische Basis für einen Halt vorhanden ist. Ein solcher vierter Bahnhof würde nicht nur die Erreichbarkeit der umliegenden Stadtteile verbessern, sondern auch das Gewerbegebiet Weiherfeld, welches zukünftig erweitert werden soll, stärken, indem er Pendlern und Unternehmen eine attraktive ÖPNV-Anbindung bietet. Die Stadt Ingolstadt und die Stadtbus Ingolstadt GmbH würden ein solches Vorhaben tatkräftig durch eine moderne Infrastruktur mit Fahrradabstellanlagen und direkter Busanbindung über die Linien 11 und 22 unterstützen.

Darüber hinaus wurde im Rahmen einer vom Stadtrat und Interessensgruppen initiierten Untersuchung geprüft, ob Ingolstadt langfristig ein neues Massenverkehrsmittel wie eine Straßenbahn, U-Bahn, Seilbahn oder Regionalstadtbahn einführen könnte. Diese Studie hat gezeigt, dass ein neues schienengebundenes ÖPNV-System derzeit weder verkehrswirtschaftlich noch wirtschaftlich sinnvoll umsetzbar ist. Die dafür notwendige Reaktivierung der ehemaligen Bahntrasse wurde bereits im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit im März 2025 behandelt. Dabei wurde festgestellt, dass die Strecke seit 2011 stillgelegt, von Bahnbetriebszwecken freigestellt und infrastrukturell zurückgebaut wurde, sodass eine Wiederinbetriebnahme weder wirtschaftlich noch realistisch war. Zwar wurden im Bebauungsplan Nr. 177 V Flächen für eine mögliche Straßenbahnführung freigehalten, jedoch ergab die Massenverkehrsmittelstudie, dass kein ausreichendes Fahrgastpotenzial für ein schienengebundenes System besteht. Das Thema wurde daher abschließend bewertet und nicht weiterverfolgt. Stattdessen sollen die Erkenntnisse der Studie genutzt werden, um das bestehende Bussystem gezielt zu verbessern, etwa durch zusätzliche Busspuren, Lichtsignalanlage-Vorrangschaltungen (LSA) und optimierte Linieneinführungen. Die Studie liefert somit eine strategische Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Ingolstadt, ohne kurzfristig auf neue Verkehrsträger zu setzen.



Abbildung 42: Busspur Brückenkopf

Die Diskussion verdeutlicht, dass die Verdichtung des Schienennetzes in Ingolstadt nicht nur eine technische Frage ist, sondern auch Ausdruck politischer und gesellschaftlicher Zielsetzungen. Während die bestehenden drei Bahnhöfe das Rückgrat des Systems bilden, zeigt die Initiative für Weiherfeld oder auch die Massenverkehrsmittelstudie, dass die Stadt aktiv an einer Erweiterung arbeitet, um den ÖPNV attraktiver und klimafreundlicher zu gestalten. Damit wird die Verknüpfung der Verkehre nicht nur als technisches, sondern auch als gesellschaftliches Projekt sichtbar, das die Mobilitätsentwicklung der Stadt in den kommenden Jahren prägen dürfte.

3.2.2 Erschließungsqualität, Erreichbarkeiten und Reisezeiten

Ein Weg mit dem ÖPNV (Bus und Bahn) beginnt und endet in der Regel zu Fuß. Aus diesem Grund und zur Stärkung der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ist ein zügiges Erreichen von Haltestellen ein wichtiger Qualitätsaspekt. Die Entfernung zur Haltestelle sollte möglichst kurz sein. Darüber hinaus ist auch die Qualität des Weges zur Haltestelle ein entscheidendes Kriterium. Die Empfehlungen für maximale Entfernungen und Gehzeiten zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs variieren je nach Siedlungsstruktur und Verkehrsmittel. Gemäß gängiger Regelwerke (z. B. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)) wird von einer fußläufigen Erreichbarkeit von maximal 300 bis 500 Metern bis zu einer Haltestelle ausgegangen. In ländlichen Räumen sind größere Entfernungen akzeptiert. Die Empfehlungen basieren auf der Annahme, dass die Entfernung zur Haltestelle ein entscheidender Einflussfaktor für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist.

Studien zeigen, dass die Bereitschaft der Menschen, zu einer Haltestelle zu gehen, mit der Qualität und Attraktivität des Weges steigt. Die Entfernung zur Haltestelle ist also nicht allein entscheidend.

Wenn der Weg zur Haltestelle gut gestaltet, sicher und angenehm zu nutzen ist und am Zielpunkt ein verlässliches ÖPNV-Angebot mit kurzen Wartezeiten besteht, akzeptieren Menschen auch längere Zugangswege. Die Erschließungsqualität ist ein Maß für die fußläufige Erreichbarkeit eines Nahverkehrsnetzes. Sie wird über die Flexibilität für das Erreichen von Zielen und die Nutzbarkeit eines Verkehrsangebots bestimmt. Wenn die Menschen wissen, wie gut sie mit dem öffentlichen Verkehr oder der nächsten Bahn angebunden sind, steigen sie eher auf den ÖPNV um. Die Erschließungsqualität ist also ein wichtiger Aspekt für die Wahl des Verkehrsmittels. Sie kann durch verschiedene Maßnahmen verbessert werden, wie z. B. durch die Gestaltung des Fußwegs, die Information über das Verkehrsangebot oder die Verbesserung der Infrastruktur.

Um zu überprüfen, ob eine Stadt gut mit Haltestellen erschlossen und das Verkehrsangebot attraktiv ist, wird die Erschließungsqualität untersucht. Diese Methodik kombiniert die fußläufige Erreichbarkeit auf Basis von Isochronen mit dem Verkehrsangebot. Isochronen sind Linien gleicher Reisezeit, die häufig für die Haltestellenermittlung und die Erschließungsanalyse verwendet werden. Sie zeigen, wie erreichbar ein Ort innerhalb einer bestimmten Zeit ist.

Dabei ist die Frequenz der Busse entscheidend, um ein attraktives Angebot zu schaffen. Es reicht nicht aus, nur eine Haltestelle in der Nähe zu haben. Es wird auch die Qualität dieser Erschließung berücksichtigt. Nur so lassen sich gezielt Maßnahmen ableiten, um das Verkehrsangebot weiter zu verbessern. Die Erschließungsqualität für Ingolstadt wurde mittels der in der Schweiz etablierten Methode der ÖV-Güteklassen bestimmt, die für die Anwendung in Ingolstadt leicht modifiziert wurde. Somit kann bei dieser Vorgehensweise nicht nur eine Aussage über die Erschließung, sondern auch über deren Qualität getroffen werden, da die

Art des Verkehrsmittels sowie die Bedienungshäufigkeit einer Haltestelle als wesentliche Qualitätsmerkmale zugrunde gelegt werden. Es wird angenommen, dass die Bereitschaft, eine bestimmte Entfernung zu einer Haltestelle zurückzulegen, mit der Art und Dichte des Angebots zusammenhängt.



Abbildung 43: Prinzip zur Ermittlung der Erschließungsqualität

Die Herleitung des jeweiligen Kursintervalls, welches die Anzahl der Abfahrten an einer Haltestelle (Mo–Fr zwischen 6 und 20 Uhr) darstellt, erfolgt über Fahrplandaten. Auf dieser Basis wird jeder Haltestelle entsprechend der Art an bedienenden Verkehrsmitteln eine Kategorie zugewiesen, wobei die Qualität der Bedienung mit steigender Kategoriennummer abnimmt (s. Tabelle 3). Dabei kann die Kategorie 1 aufgrund ihrer wesentlichen Qualitätsunterschiede (z. B. Beförderungskapazität, Reisegeschwindigkeit) lediglich vom Schienenverkehr erreicht werden. Dadurch wird der Busverkehr stets der Kategorie 2 zugeordnet, obgleich eine Haltestelle in einem dichten 15-Minutentakt bedient wird.

Zur Bewertung nicht fahrplangebundener On-Demand-Verkehre wird der Takt rechnerisch aus Wartezeit und Angebotsquote abgeleitet. So lassen sich flexible Angebote systematisch in die ÖPNV-Erschließungsklassifizierung integrieren.

Tabelle 3: Ermittlung der Haltestellenkategorie

Kursintervall	Bahnstation (SPNV, U-Bahn, Stadt- / Straßenbahn)	Bushaltestelle	Bedarfsverkehr
Bis 5 Minuten	I	II	III
5+ bis 10 Minuten	II	III	IV
10+ bis 20 Minuten	III	IV	V
20+ bis 40 Minuten	IV	V	VI
40+ bis 60 Minuten	V	VI	VI
60+ bis 120 Minuten	VI	VII	VII
Über 120 Minuten	VIII	VIII	VIII

Ausgehend von der Bedienqualität einer Haltestelle wird im Anschluss die Erreichbarkeit über die Luftliniendistanz identifiziert. Diese Isochronen bilden die Erreichbarkeit einer Haltestelle für den Fußverkehr auf Basis realer Wegelängen ab. Somit werden auch räumliche Barrieren erfasst. Tabelle 3 zeigt die Ermittlung der Erschließungsqualität gemäß den Haltestellenkategorien und der Distanz zur Haltestelle. Als maximaler Einzugsbereich wird eine Distanz von 1.000 Metern angenommen, was einer Gehzeit von etwa 17 Minuten entspricht. Alles darüber hinaus gilt im Zuge des Methodikansatzes als nicht erschlossen. Bei der Analyse der Erschließungsqualität werden demnach ausschließlich die nächstgelegenen ÖPNV-Haltepunkte berücksichtigt, sofern sich diese in einer fußläufigen Erreichbarkeit von 1.000 Metern vom Ausgangsort befinden. Dies wird zu einem späteren Zeitpunkt bei der Maßnahmenarbeit genutzt und z. B. hinsichtlich Umsteigebeziehungen weiterentwickelt.

Tabelle 4: Ermittlung der Qualitätsstufen der Erschließung

Kategorie	Gehzeit: 4-5 min ↓ Fußwegedistanz bis 300 m	Gehzeit: 6-9 min ↓ Fußwegedistanz bis 500 m	Gehzeit: 9-12 min ↓ Fußwegedistanz bis 750 m	Gehzeit: 12-17 min ↓ Fußwegedistanz bis 1.000 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse B	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse D
IV	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Klasse E
V	Klasse D	Klasse E	Klasse E	Klasse F
VI	Klasse E	Klasse E	Klasse F	Klasse F
VII	Klasse F	Klasse F	Nicht erschlossen	Nicht erschlossen
VIII	Klasse G	Klasse G	Nicht erschlossen	Nicht erschlossen

Aus den kombinierten Kriterien ergibt sich dann die nach Kategorien abgestufte Erschließungsqualität durch den öffentlichen Verkehr. Je höher die Qualitätsstufe, desto attraktiver ist das Angebot für wahlfreie Personen und der ÖPNV stellt eine reale Alternative dar. Ab Stufe E ist davon allerdings kaum noch auszugehen und es wird eher auf den privaten Pkw zurückgegriffen.

Für die Analyse für die Stadt Ingolstadt wurden aktuelle GTFS-Daten (General Transit Feed Specification als globales Standardformat für Fahrpläne und georeferenzierte Informationen im ÖPNV) aus dem Jahr 2025 verwendet (05-12/25). Ausgewertet wurde Dienstag, der 13.05.2025, im Zeitraum 06:00 bis 20:00 Uhr. Die daraus entstandene Karte zur Erschließungsqualität zeigt ein differenziertes Bild der fußläufigen Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Besonders in den zentralen Stadtbereichen wie der Altstadt, dem Bereich unmittelbar südlich der Donau, in Teilen von Friedrichshofen sowie auf der Nord-Süd-Achse entlang der Schieneninfrastruktur Audi-Altstadt-Hauptbahnhof ist die Erschließungsqualität als hoch einzustufen. Hier bestehen kurze Wege zu Haltestellen mit dichter Taktung und hoher Angebotsqualität des ÖPNV. Diese Bereiche profitieren von einer engen Haltestellenstruktur und einem gut ausgebauten Liniennetz, das eine attraktive Nutzung des ÖPNV ermöglicht. Dabei fällt auf, dass auch die drei Bahnhaltspunkte nicht die Kategorie 1 einer sehr hohen Erschließungsqualität erhalten. Da nur die Mobilitätsoptionen in eine Fahrtrichtung berücksichtigt werden, ergeben sich Wartezeiten von über fünf Minuten, was zur Einstufung in Kategorie 2 führt. Nichtsdestotrotz ist die ÖPNV-Erschließung in Ingolstadt im Zentrum und in dicht bebauten Stadtteilen als gut zu bewerten.

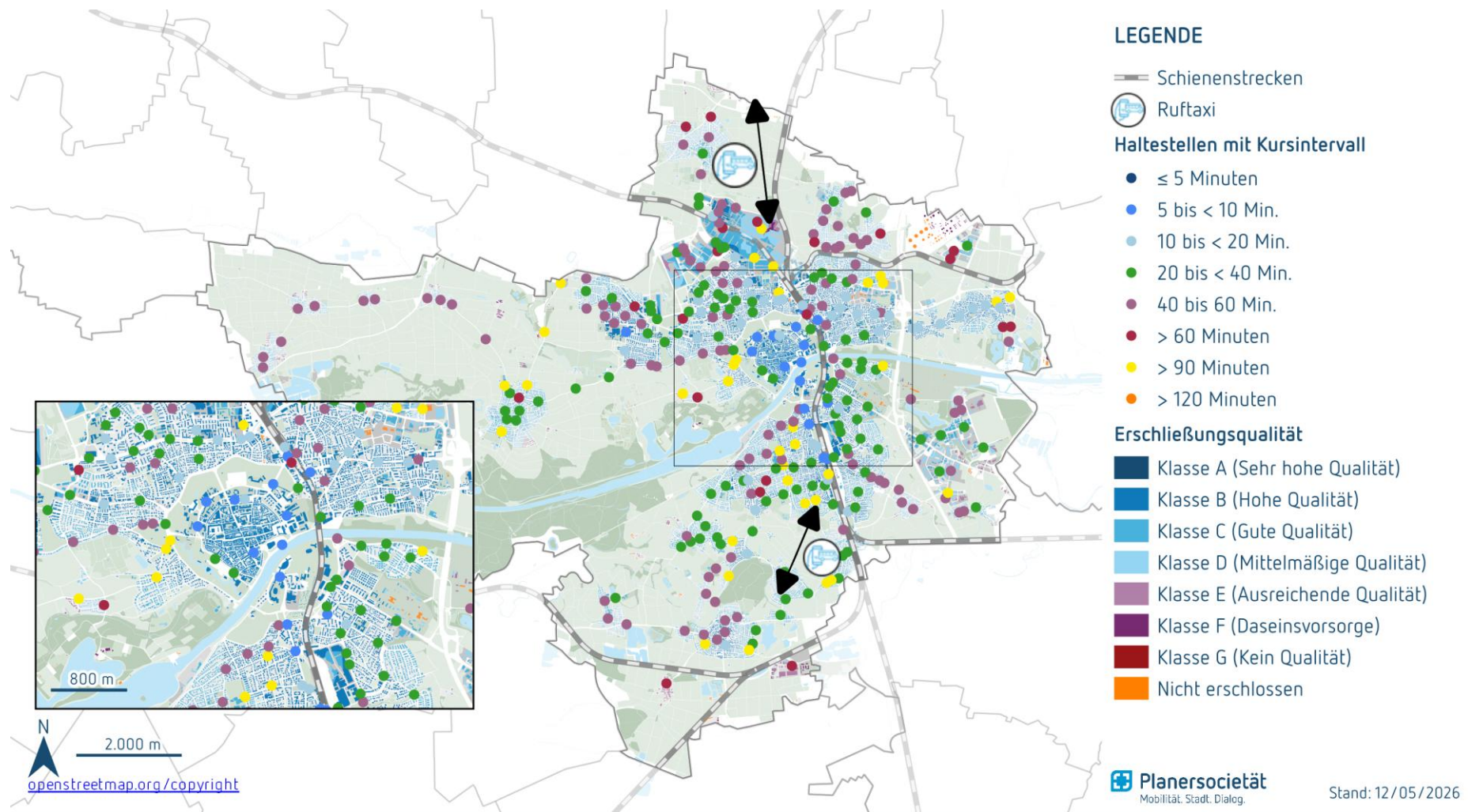


Abbildung 44: Thematische Karte: Erschließungsqualität Ingolstadt

In den angrenzenden Stadtteilen wie Ringsee, Haunwöhr und Oberhaunstadt ist die Erschließungsqualität überwiegend gut bis mittelmäßig. Zwar sind Haltestellen meist fußläufig erreichbar, jedoch variieren Angebotsdichte und Taktung teilweise deutlich. Die Qualität der Erschließung hängt hier stark von der jeweiligen Linienführung und der Anbindung an zentrale Umsteigepunkte ab. In den peripheren Bereichen wie der Ost-West-Achse zwischen Irgertsheim und Kernstadt, Gewerbegebiet Südost und Niederfeld, Gewerbegebiet Weiherfeld und Winden, sowie der Raffineriebezirk zeigt sich eine ausreichende Erschließungsqualität bis zur Daseinsvorsorge. Die Wege zu Haltestellen sind länger und das Angebot ist weniger dicht. Insbesondere in den Randlagen und Gewerbegebieten sind größere Defizite erkennbar. Hier überschreiten die Entfernungen zur nächsten Haltestelle häufig die 1.000-Meter-Grenze, was einer Gehzeit von über 15 Minuten entspricht und als nicht erschlossen gilt. In diesem Zusammenhang wurde im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung zudem der Wunsch nach einer verbesserten Anbindung des Klinikums durch direkte Verbindungen, etwa zum Hauptbahnhof oder zur Harderstraße, geäußert. Die eingeführte Direktanbindung zum Hauptbahnhof wurde jedoch zum 30.03.2026 aufgrund zu geringer Nachfrage wieder eingestellt; ein Umstieg am ZOB bleibt weiterhin möglich und wird vor allem von Fernpendlern – etwa aus München – genutzt.

Der VGI Flexi hebt durch seine flexible Bedienform in der Kernstadt sowie beispielsweise im Norden von Zuchering und dem Süden von Etting die Erschließungsqualität über die methodische Bewertung hinaus weiter an. Somit wird die Anbindung wichtiger Ziele wie z. B. das Klinikum verbessert.

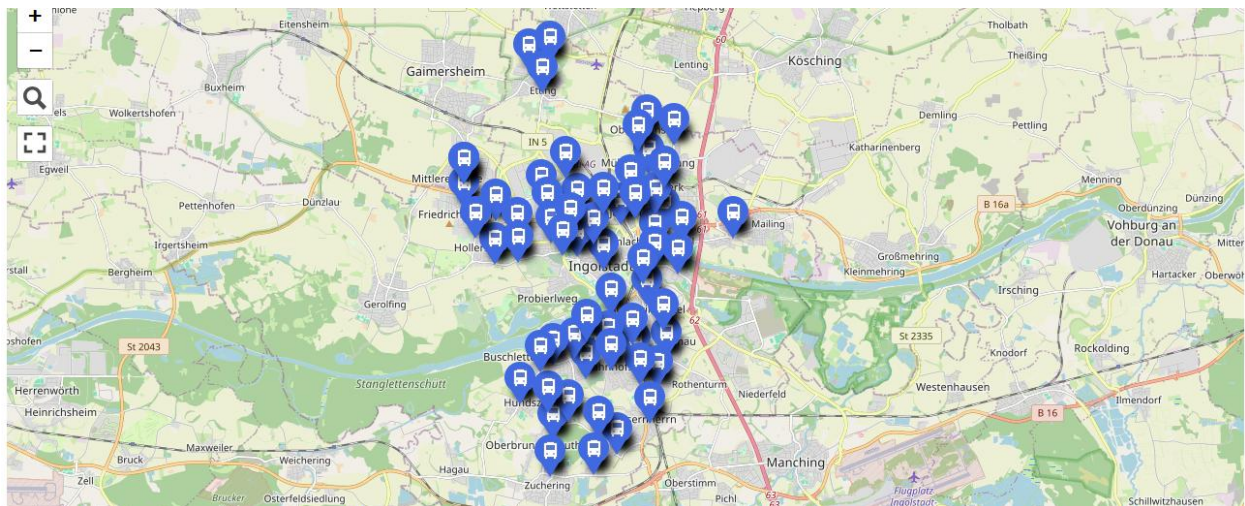


Abbildung 45: Bediengebiet VGI Flexi (Quelle: VGI (2026))

Die Analyse verdeutlicht, dass die Erschließungsqualität in Ingolstadt stark von der Siedlungsstruktur und der Lage innerhalb des Stadtgebiets abhängt. Während zentrale und verdichtete Bereiche gut erschlossen sind, besteht in den Randlagen und Übergangszonen zu ländlichen Gebieten ein klarer Handlungsbedarf. Die gezielte Verbesserung der Haltestellenlage, der Taktung sowie der Fußwegeinfrastruktur kann hier wesentlich zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beitragen. Maßnahmen wie die Verdichtung von Fahrplänen oder die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen sind geeignet, die Erreichbarkeit zu verbessern und die Nutzung des Umweltverbunds zu fördern. Insgesamt zeigt sich, dass Ingolstadt über ein solides Grundnetz verfügt, dessen Qualität jedoch räumlich stark variiert. Die Erschließung zentraler Bereiche ist als vorbildlich zu bewerten, während in den Randbereichen und Gewerbebezonen Verbesserungspotential im Bereich der fußläufigen Erreichbarkeit und der Angebotsqualität vorhanden ist.

Eine Priorisierung von unerschlossenen oder lediglich grundversorgten Bereichen ist dabei entscheidend, um die soziale Teilhabe zu sichern und die verkehrspolitischen Ziele der Stadt nachhaltig zu unterstützen.

Reisezeitvergleich ÖPNV-MIV

Die Verbindungsqualität steht in einem sehr engen Verhältnis zur Reisezeit bzw. dem Zeitaufwand. Hierzu zählen beim ÖPNV die Zugangs-, Startwarte-, Beförderungs- und Abgangszeit, wie nachfolgend in Abbildung 46 dargestellt. Beim Umsteigen kommen weitere Aspekte wie eine zusätzliche Wartezeit oder eine potenziell notwendige Zeit zur Überbrückung von Entfernungen zwischen zwei Haltestellen hinzu. Die Zeit ist somit ein entscheidendes Kriterium zur Wahl des ÖPNV.

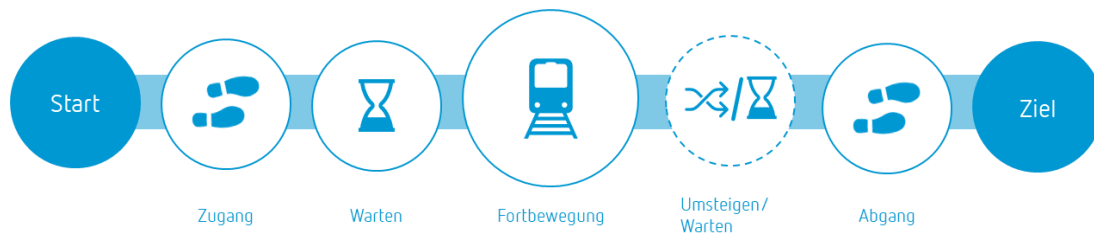


Abbildung 46: Etappen auf einem Weg mit dem ÖPNV

Der ÖPNV steht vor allem in Konkurrenz zum MIV. Dessen Reisezeit setzt sich neben der Reisezeit auch aus der Zugangs- und Abgangszeit zusammen. Das Reisezeitverhältnis ermöglicht einen Vergleich zwischen beiden Verkehrsmitteln. Die Werte des Reisezeitverhältnisses ergeben Qualitätsstufen der Verbindung, um die Konkurrenzfähigkeit zum Pkw darstellen zu können, s. nachfolgende Tabelle 5. Dabei gilt zu beachten, dass die Qualitätsstufen A oder B (sehr günstiges oder günstiges Reisezeitverhältnis) erreicht werden sollten, damit sich wahlfreie Menschen für den ÖPNV entscheiden. Dazu gehören Personen, welche die Wahl zwischen der Nutzung des ÖPNV und des eigenen Autos haben. Mit einer Qualitätsstufe C (zufriedenstellendes Reisezeitverhältnis) ist der ÖPNV noch konkurrenzfähig zum MIV, bietet für wahlfreie aber nur bedingt eine Alternative. Ab einer Qualitätsstufe D sollten Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeiten geprüft werden. Verbindungen mit einer Qualitätsstufe E sprechen ausschließlich Zwangsnutzer an, Verbindungen der Qualitätsstufe F entsprechen der Daseinsvorsorge. Die Methodik zur Ermittlung der Reisezeiten sowie die Einschätzung dieser basiert auf den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (2008) sowie den Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV (2010) der FGSV in Verbindung mit den Empfehlungen des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen zur Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV (2019).

Tabelle 5: Qualitätsstufen Reisezeitverhältnis

Reisezeitverhältnis	Bewertung des Reisezeitverhältnisses
A	Zeitvorteile gegenüber dem MIV, besonders attraktiv für Wahlfreie.
B	Nahezu selber Zeitaufwand, Wahlfreie werden angesprochen.
C	Gerade noch konkurrenzfähig, für Wahlfreie nur bedingt Alternative.
D	Zeitbedarf ÖPNV gerade noch akzeptabel. Nutzung durch Wahlfreie kann ausgeschlossen werden. Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen.
E	Zeitbedarf ÖPNV kaum akzeptabel. Ausschließlich Zwangsnutzer. Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen.
F	Daseinsvorsorge

Die Analyse der Reisezeitverhältnisse zwischen MIV und ÖPNV für Wege aus angrenzenden Gemeinden zum Ingolstädter Hauptbahnhof zeigt ein deutliches Ungleichgewicht zugunsten des MIV. Dabei wurde sowohl der Schienen- als auch der Busverkehr im Rahmen des ÖPNV berücksichtigt. Als Ausgangspunkte wurden die pendlerstärksten Destinationen gewählt, um typische Alltagswege sowohl zum Hauptbahnhof als auch in die Altstadt realitätsnah abzubilden. Sie dienen dabei als exemplarische Bezugspunkte, um typische Alltagswege abzubilden. Sie stellen jedoch nicht alle realen Wegerelationen dar, insbesondere nicht für die nördlichen Umlandgemeinden. Die Ergebnisse sind daher als indikative Betrachtung zu verstehen, die erste Aussagen zur Netzqualität ermöglicht. Eine vertiefende Analyse weiterer Zielpunkte und Relationen wäre erforderlich, sofern im Rahmen des Mobilitätsplans konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung in diesen Bereichen entwickelt werden. Die Bewertung der Netzqualität erfolgte getrennt für beide Verkehrsträger, wobei erst die Gegenüberstellung der Reisezeiten das tatsächliche Verhältnis und damit die Relevanz für die Umweltverbundförderung sichtbar macht.

Tabelle 6: Ergebnisse Reisezeitverhältnisse

	Startort	Pendler	Zielort: Ingolstadt Hbf	Zielort: Rathausplatz
1	München	> 6.000	A	B
2	Neuburg a.d. Donau	> 3.500	B	C
3	Manching	> 5.000	D	D
4	Gaimersheim	> 7.500	D	E
5	Kösching	> 4.000	E	E
6	Großmehring	> 3.000	E	E

Insgesamt ergeben sich für den ÖPNV deutlich längere Reisezeiten als für den MIV. Dies ist vor allem auf strukturelle Defizite im Netz zurückzuführen: Lange Fußwege zwischen Umsteigepunkten, geringe Taktfrequenzen und fehlende Direktverbindungen führen zu verlängerten Gesamtfahrzeiten. Die Ergebnisse unterstreichen die Notwendigkeit, die ÖPNV-Anbindung der Umlandgemeinden gezielt zu verbessern, um eine gleichwertige Alternative zum MIV zu schaffen und die Ziele der Umweltverbundförderung wirksam zu unterstützen.

3.2.3 Vernetzte Mobilität und Digitalisierung

Die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln im Tages- bzw. Wochenverlauf (Multimodalität) oder auf einem Weg (Intermodalität) wird im Verkehrsgeschehen immer bedeutender, da Menschen vermehrt nach praktikablen Lösungen suchen, um auf ein eigenes Auto zu verzichten. Im Mittelpunkt einer verbesserten inter- und multimodalen Mobilität steht die Stärkung des Mobilitätsverbundes aus ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr, Sharing-Angeboten und On-Demand-Verkehren. Sowohl durch Maßnahmen in der Infrastruktur als auch bei der Verknüpfung der verschiedenen Angebote untereinander und einer gemeinsamen Vermarktung besteht ein Verlagerungspotenzial zugunsten umweltfreundlicher Mobilitätsangebote.

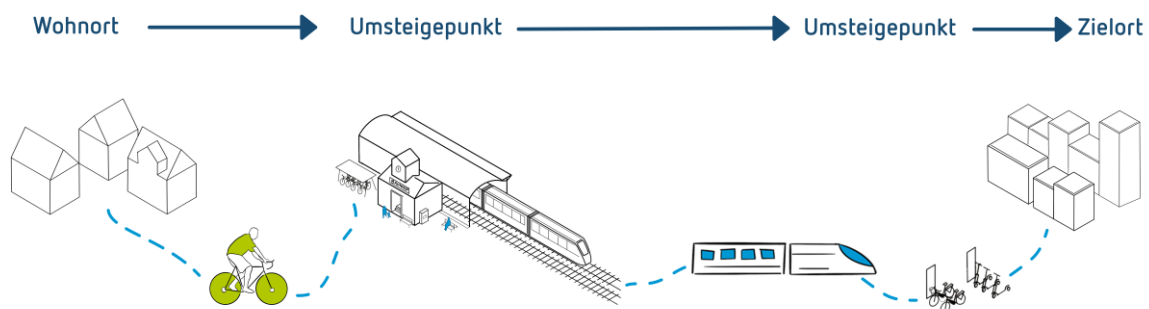


Abbildung 47: Beispiel einer intermodalen Wegekette

Mobilitätsstandorte als Orte der Vernetzung

Vernetzte Mobilität wird als Systemverbund verstanden, der den ÖPNV mit Fuß- und Radverkehr, Mobilitätsangeboten nach dem Prinzip „Teilen statt besitzen“ und digitalen Diensten an strategisch geeigneten Orten (z. B. Nutzungsfrequenz) physisch miteinander verknüpft. Der aktuelle strategische Rahmen beginnt mit Empfehlungen aus dem VEP von 2017 und wird bis ins ISEK von 2025 verstetigt. Dabei wird explizit auf die Weiterentwicklung des Umweltverbundes und die Integration intermodaler Schnittstellen gesetzt. Neben den beiden angeführten Konzepten hat die Stadt mit dem Elektromobilitätskonzept von 2023 die wesentliche Grundlage für Mobilitätsstationen geschaffen. Die damalige Befragung zeigt ein klares Nutzungsinteresse an E-Carsharing, (E-)Fahrrädern und (E-)Lastenrädern sowie an begleitenden Angeboten für sichere Fahrradabstellanlagen, Park-/Quartiersboxen und Ladepunkten, insbesondere bei fußläufig kurzen Distanzen. Diese konzeptionelle Linie, Mobilitätsangebote zu bündeln, sichtbar und wohnortnah zu machen, findet bis heute die Anwendung bei der Vernetzung der Verkehrsmittel und dem Aufbau von Mobilitätsstationen.

Ein zentraler Meilenstein war die Onlinebeteiligung im Frühjahr 2023 über die Plattform „Ingolstadt macht mit“. Die Bürgerschaft hatte die Möglichkeit der Stadt im Dialogformat aufzuzeigen, welche Mobilitätsangebote benötigt werden und wo Mobilitätsstationen sinnvoll sind. Die damals eingereichten Standortvorschläge konzentrierten sich auf ÖPNV-Knoten wie den Haupt- und Nordbahnhof sowie den ZOB, auf größere Einzelhandelsstandorte und gut erreichbare, zentrale Plätze. Sie bestätigten die Notwendigkeit Stationen stadtweit verteilt, aber insbesondere an verknüpfenden Haltestellen und Alltagszielen orientiert anzuordnen. Nachfolgend wurde im Zuge des ISEK diese Bündelung mehrfach als bauliche und organisatorische Priorität betont. Mobilitätsstationen sollen mit stationären und digitalen Angeboten aus einer Hand zugleich Zubringer zum ÖPNV, multimodaler Ersatz für den privaten Pkw und Andockpunkte für die „letzte Meile“ sein.

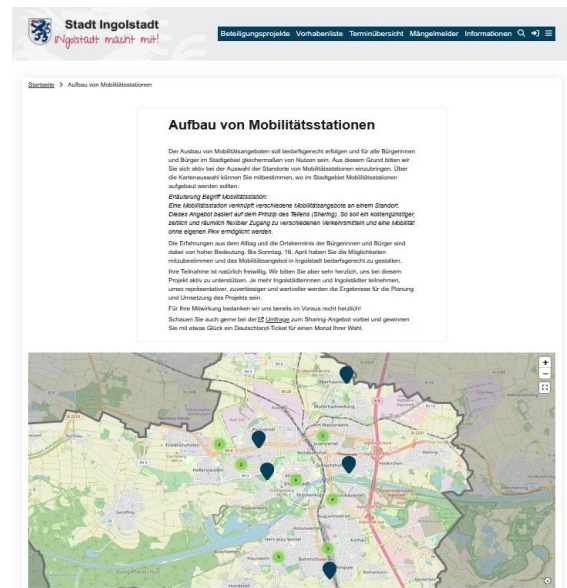


Abbildung 48: Onlinebeteiligung Mobilitätsstationen (Quelle: Stadt Ingolstadt (2023))

Im physischen Bestand sind die intermodalen Schnittstellen sichtbar gewachsen. Als Beispiel besonders hervorzuheben ist die großflächige, im April 2025 fertiggestellte Fahrradabstellanlage am Klinikum Ingolstadt. 185 Stellplätze für Fahrräder sowie zusätzliche Stellflächen für E-Scooter und Motorräder, ergänzt um eine öffentliche Reparaturstation wurden errichtet. Der Standort liegt direkt am ÖPNV-Verknüpfungspunkt und bedient Pendler- und Besucherströme. Er illustriert, wie gesicherte, witterungsgeschützte und serviceorientierte Radabstellangebote die Intermodalität praktisch erleichtern können. Auch an den Bahnhöfen bestehen umfangreiche Kapazitäten. Am Hauptbahnhof stehen insgesamt 480 Stellplätze direkt am Bahnsteig zur Verfügung. Diese werden durch 334 weitere Abstellplätze im IFG-Parkhaus Elisabethstraße sowie durch zehn Fahrradmietboxen für Dauerparker ergänzt. Auf der Ostseite befinden sich zusätzlich 100 Stellplätze und fünf Mietboxen. Die Nordseite des Hauptbahnhofs ist mit 240 überdachten Einstellmöglichkeiten ausgestattet. Darüber hinaus wurde am Kulturzentrum Halle neun eine überdachte Anlage mit 30 Stellplätzen errichtet, die nachts durch LED-Beleuchtung gesichert ist. Am Nordbahnhof wiederum sind 288 überdachte Stellplätze vorhanden, die durch 24 Mietboxen und eine E-Bike-Ladestation für vier Fahrräder ergänzt werden. Auf der Ostseite kommen weitere 42 überdachte Plätze hinzu. Neben diesen Angeboten stehen im Stadtgebiet Gepäckaufbewahrungsfächer und abschließbare Fahrradboxen (z. B. Hauptbahnhof, Hallenbadparkplatz, Viktualienmarkt) bereit, die eine sichere und komfortable Nutzung der intermodalen Schnittstellen zusätzlich unterstützen.

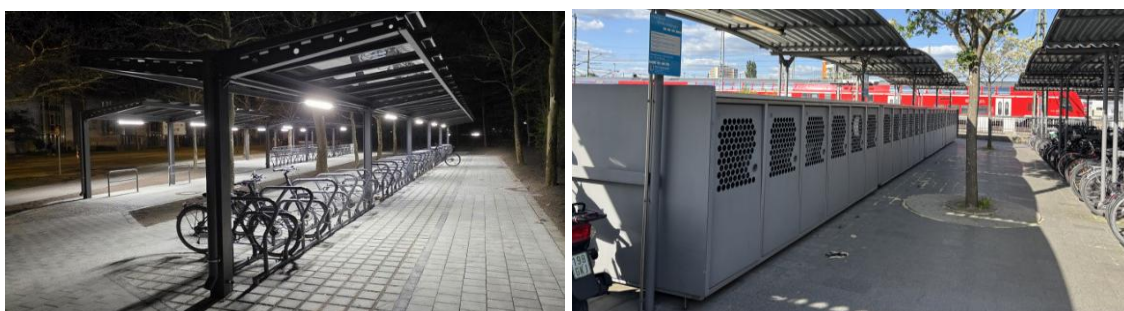


Abbildung 49: Radabstellanlage Klinikum Ingolstadt und Fahrradboxen am Bahnhof Ingolstadt Nord (Quelle: Stadt Ingolstadt [links] (2025))

Neben diesen Knotenpunktlösungen wurden im Altstadtbereich und an relevanten Alltagszielen weitere hochwertige Fahrradabstellanlagen sowie Gepäckaufbewahrung in Form von Schließfächern (z. B. am Parkplatz Hallenbad (Jahnstraße)) zur kostenfreien Gepäckaufbewahrung geschaffen. Die Fächer sind 24 Stunden und 7 Tage die Woche nutzbar und verfügen über ein Münzpfandschloss. Zudem ist das Umfeld des Schließfachschanks videoüberwacht. Dies sind wichtige Bausteine, die die Stadt ausdrücklich als Voraussetzung für eine höhere Radnutzung adressiert und über die Stellplatzsatzung sowie Projektumsetzungen verstetigt. Die im Sommer 2025 novellierte Stellplatzsatzung regelt die Herstellung und Bereithaltung von Pkw- und Fahrradstellplätzen für private Bauvorhaben und stärkt damit die baurechtliche Grundlage für gesicherte Radabstellflächen in Neubaumaßnahmen. Sie bietet die Möglichkeit, den Stellplatznachweis mittels Umsetzung von Maßnahmen umweltfreundlicher Mobilität zu mindern und verankert u. a. die Radverkehrsförderung als Standard in der privaten Flächenentwicklung.



Abbildung 50:
Gepäckaufbewahrung
Hallenbad

Mikromobilität und Shared Mobility

Mikromobilität hat sich in den vergangenen Jahren von einem ergänzenden Freizeitangebot zu einem festen Bestandteil der urbanen Alltagsmobilität entwickelt. Bikesharing-Systeme wie das „swabi“ in Augsburg, das seit 2024 von den Stadtwerken betrieben wird und mittlerweile über 700 mechanische Räder sowie 240 E-Bikes an rund 400 Standorten umfasst, verdeutlichen die Rolle solcher Angebote als verlässliche Alltagsmobilität. Ähnlich positioniert sich das VAG_Rad in Nürnberg, das als stationsbasiertes System mit enger Anbindung an den ÖPNV fungiert und die erste und letzte Meile zwischen Haltestellen und Zielorten schließt. In München wiederum ist das MVG Rad seit Jahren etabliert und bietet eine großflächige Abdeckung mit klassischen Fahrrädern und E-Bikes, die über die MVG-App gebucht werden können. Diese Beispiele zeigen, dass Bikesharing längst nicht mehr nur touristisch geprägt ist, sondern als Teil der kommunalen Daseinsvorsorge verstanden wird.

In Ingolstadt prägen insbesondere das E-Scooter-Sharing das Stadtbild, die durch ihre hohe räumliche Verfügbarkeit und flexible Nutzbarkeit eine wichtige Rolle auf der ersten und letzten Meile übernehmen. Ergänzend dazu gewinnt auch das Bikesharing an Bedeutung, das perspektivisch – insbesondere in Kombination mit sicheren Abstellanlagen und Mobilitätsstationen – eine verlässliche Alternative für alltägliche Wege bieten kann. Im Zusammenspiel ermöglichen Scooter- und Fahrradangebote eine feinmaschige, emissionsfreie Mobilitätskette, die den ÖPNV als Teil der kommunalen Daseinsvorsorge ergänzt und den Zugang zu Haltestellen, Bahnhöfen und zentralen Einrichtungen erleichtert. Damit wird Mikromobilität zunehmend zu einem integralen Baustein der kommunalen Mobilitätsstrategie Ingolstadts.

E-Scooter-Sharing hat sich als eigenständige Säule der Mikromobilität etabliert. So wird auch in Ingolstadt E-Scooter-Sharing durch den Anbieter Dott als Free-Floating-System mit verpflichtenden Abstellzonen betrieben, das flexible Nutzung ohne feste Stationen und somit die Integration in multimodale Wegeketten ermöglicht. Dabei wird nicht nur die Nutzerfreundlichkeit, sondern auch die ökologische Dimension betont. So wird in der Fachdebatte hervorgehoben, dass die nächtliche Einsammlung und das Laden der Fahrzeuge emissionsarm erfolgen sollte, um die Nachhaltigkeitsziele nicht zu konterkarieren. E-Scooter sprechen vor allem jüngere Nutzergruppen an und sind besonders für kurze, spontane Wege geeignet, während Bikesharing eher Pendler und umweltbewusste Nutzer anspricht, die mittlere Strecken zurücklegen möchten.



Abbildung 51: E-Scooter Angebot Dott

Die Kombination beider Systeme eröffnet erhebliche Potenziale: Nutzer können je nach Strecke und Situation zwischen Rad und Scooter wählen, wodurch die Flexibilität steigt und die Nutzungshäufigkeit zunimmt. Gleichzeitig lassen sich beide Angebote nahtlos mit Bus und Bahn verknüpfen, wodurch die Attraktivität des ÖPNV erhöht und der motorisierte Individualverkehr reduziert werden kann. Zudem liefern die Systeme wertvolle Daten über Mobilitätsmuster, die für die Optimierung von Infrastruktur und Angebot genutzt werden können. Für Ingolstadt bedeutet dies, dass die bestehende Dynamik im Bereich Shared Mobility, das aktuell vor allem durch das E-Scooter-Angebot von Dott geprägt ist, im Kontext der regionalen Entwicklungen betrachtet werden sollte. Die Beispiele aus Augsburg, Nürnberg und München zeigen, dass eine breitere Integration von Bikesharing und Scooter-Sharing nicht nur die Angebotsvielfalt steigert, sondern auch die Rolle der Mikromobilität als strategisches Element der städtischen Mobilitätsplanung festigt. Damit wird deutlich, dass Mikromobilität nicht mehr als Randphänomen, sondern als integraler Bestandteil multimodaler Mobilitätssysteme zu verstehen ist.

Ein flächendeckendes Free-Floating-Carsharing der großen nationalen Anbieter ist im Stadtgebiet nicht ausgerollt. Allerdings besteht ein stationäres Carsharing-Angebot über DB Flinkster mit einer Station (1 Fahrzeug) am Hauptbahnhof, das kurzfristige Mietungen per App ermöglicht und den multimodalen Zugang am Knotenpunkt stützt. Ein Baustein, der als Startpunkt für eine breitere Integration in künftige Mobilitätsstationen gilt.

Eine stadtweite operative Einführung von Sharingangeboten steht im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der ersten Mobilitätsstationen sowie den Tarif- und Plattformfragen des ÖPNV. Gleichzeitig stehen alle weiteren Entwicklungen im Bereich der Mikromobilität unter dem Vorbehalt einer gesicherten Finanzierung. Die aktuell angespannte Haushaltslage der Stadt Ingolstadt erfordert Priorisierungen und macht insbesondere beim Ausbau sowie bei qualitativen Verbesserungsmaßnahmen unvermeidbare Einschnitte notwendig. Um dennoch zukunftsfähige, attraktive und bezahlbare Mobilitätsangebote sicherzustellen, sind perspektivisch Bund und Freistaat gefordert, durch verlässliche Förderprogramme den ÖPNV und die ergänzenden Mobilitätsangebote im Sinne einer vernetzten Mobilität weiter zu stärken und damit die kommunalen Handlungsspielräume zu erweitern.

Digitale Mobilität auf Abruf und Fahrgemeinschaften



Abbildung 52: VGI Flexi (Quelle: VGI (2025))

Darüber hinaus ist seit 2023 mit VGI Flexi sowie der VGI Rufbus plus ein bedarfsorientierter Rufbus als Teil des Verbundes verfügbar. Die digitale Planung und Bezahlung über die VGI-App vereinfachen Anschlüsse und stärken die Vernetzung im ÖPNV, insbesondere in weniger stark bedienten Räumen. Der VGI Flexi und der VGI Rufbus plus ergänzen mit den Linien FX2, R204 und R205 den klassischen Linienverkehr in der Kernstadt von Ingolstadt, wodurch die Stadtteile Zuchering und Etting erschlossen werden. Die Fahrzeuge steuern definierte Flexi-Haltestellen an und bündeln Fahrtwünsche, wodurch eine flexible und zugleich effiziente Bedienung entsteht. Barrierefreie Fahrzeuge mit Platz für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder machen Flexi zu einem wichtigen Baustein für multimodale Wegeketten und stärken die Vernetzung von Sharing-Angeboten, Radverkehr und ÖPNV im gesamten Mobilitätsverbund, weil sie als On Demand-Komponente die Erreichbarkeit auch außerhalb dichter Taktlagen erhöht und Übergänge zum Rad- und Sharingverkehr plausibel macht.

Zudem ergänzt das Angebot goFLUX die vernetzte Mobilität in Ingolstadt durch die digitale Vermittlung von Fahrgemeinschaften. Über die App können Pendler unkompliziert Mitfahrgelegenheiten bilden und so Kosten, Parkraum und Emissionen reduzieren. Seit der Einstellung der Fahrtenfinanzierung im Jahr 2025 tragen Mitfahrende ihre Fahrtkosten selbst, wobei der maximale Beitrag pro Person auf drei Euro begrenzt ist. Fahrende können zudem auf eine Kostenbeteiligung verzichten, sodass Mitfahrten weiterhin kostenlos möglich sind. Damit bleibt goFLUX ein niedrighschwelliges, flexibles und nachhaltiges Angebot, das den Umweltverbund sinnvoll ergänzt und insbesondere für Berufspendler unter dem Aspekt der vernetzten Mobilität eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.



Abbildung 53: goFLUX (Quelle: VGI (2025))

Die Stadt Ingolstadt verfügt mit der VGI-App über erste Ansätze einer zentralen Mobilitätsplattform, auf der nicht nur die Mobilitätsangebote des ÖPNV, sondern auch das E-Scooterangebot von Dott gebucht werden kann. Ziel ist es, die digitale Vernetzung von nachgefragten Mobilitätsoptionen zukünftig zu beobachten und bei Bedarf weitere Informationen, Buchungen und Tarifintegration zusammenführen. Auf diese Weise sollen die in den bisherigen Konzepten erkannten Anforderungen – einfache Zugänglichkeit, Transparenz und Nutzerfreundlichkeit – konsequent aufgegriffen und die physische Infrastruktur durch ein leistungsfähiges digitales Front-End ergänzt werden.

Die Stadt Ingolstadt verfügt mit der VGI-App über erste Ansätze einer zentralen Mobilitätsplattform, auf der nicht nur die Mobilitätsangebote des ÖPNV, sondern auch das E-Scooterangebot von Dott gebucht werden kann. Ziel ist es, die digitale Vernetzung von nachgefragten Mobilitätsoptionen zukünftig zu beobachten und bei Bedarf weitere Informationen, Buchungen und Tarifintegration zusammenführen. Auf diese Weise sollen die in den bisherigen Konzepten erkannten Anforderungen – einfache Zugänglichkeit, Transparenz und Nutzerfreundlichkeit – konsequent aufgegriffen und die physische Infrastruktur durch ein leistungsfähiges digitales Front-End ergänzt werden.

Die Zwischenbilanz des Jahres 2025 ist daher ambivalent, aber konstruktiv. Die baulichen Voraussetzungen für inter- und multimodale Wegeketten haben sich am Klinikum, an Bahnhöfen und im Altstadtbereich spürbar verbessert. Die Stellplatzsatzung verstetigt den Ausbau hochwertiger Fahrradabstellanlagen im Rahmen privater Neubauvorhaben und setzt damit wichtige qualitative Standards. Für den kommunalen Aufbau von Mobilitätsstationen hat die Stellplatzsatzung lediglich mittelbaren Einfluss, da der kommunale Aufbau über eigene Förderprogramme wie dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) in Verbindung mit der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV) gesteuert wird.

Die geteilten Angebote entwickeln sich schrittweise. E-Scooter sind etabliert, stationäres Carsharing ist am Bahnknoten verfügbar und die Integration von ÖPNV-Angeboten auf Abruf unterstützt die Erreichbarkeit. Zugleich zeigt sich bundesweit, dass die verkehrliche Wirkung von Mobilitätsstationen erst in einem Netzwerk mit hinreichender Dichte entsteht und die von klarer Kommunikation, restriktiven Parkrauminstrumenten und Nutzerfreundlichkeit durch Digitalisierung begleitet werden soll. Nichtsdestotrotz steht ein belastbares Fundament, auf dem die Stadt Ingolstadt perspektivisch ansetzen kann, um erste fest installierte Mobilitätsstationen mit Radboxen, großzügigen Stellflächen, Lade- und Servicepunkten sowie Sharing-Modulen an ÖPNV-Knoten zu entwickeln. Ob und in welchem Umfang diese Infrastruktur anschließend in Wohnquartiere und an zentrale Alltagsziele übertragen wird, hängt jedoch von den weiteren politischen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen ab und bleibt daher noch offen.

Mobilitätsmanagement

Das kommunale Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, Mobilität als strategische Querschnittsaufgabe innerhalb der Stadtverwaltung zu organisieren. Es geht nicht allein um klassische Verkehrsplanung, sondern um die abgestimmte Zusammenarbeit aller relevanten Fachbereiche, um Mobilität nachhaltig zu gestalten und die Lebensqualität zu verbessern. Ziel ist es, Mobilität so zu steuern, dass sie den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht, gleichzeitig Umweltbelastungen reduziert und die Stadtentwicklung unterstützt. Die Aufgaben des Mobilitätsmanagements sind vielfältig. Dazu zählen unter anderem die Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsstrategien, Beratung und Unterstützung verschiedener Zielgruppen hinsichtlich ihrer Mobilität sowie die Kommunikation und Bewusstseinsbildung für nachhaltige Mobilitätsalternativen. Dabei sind die Herausforderungen der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung, neuer Quartiere und regionaler Verflechtungen stets zu berücksichtigen.

Ein Beispiel für solche Maßnahmen ist die Teilnahme der Stadt Ingolstadt am bundesweiten Wettbewerb „Stadtradeln“, der 2025 erneut durchgeführt wurde (s. Kapitel 3.3.4). Der Wettbewerb hilft durch die Aufzeichnung von Daten dabei, Schwachstellen im Radwegenetz zu erkennen und somit gezielte Verbesserungen gemäß dem Bedarf zu planen und umzusetzen. Derzeit werden nicht alle Belange des ganzheitlichen Mobilitätsmanagements im Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation gebündelt (z. B. Stadtradeln durch die Fahrradbeauftragte).

Das schulische Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die Mobilität von Kindern und Jugendlichen eigenständiger, sicherer und nachhaltiger zu gestalten. Neben baulichen Maßnahmen spielen organisatorische und pädagogische Ansätze eine Rolle, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen sollen. In Ingolstadt existieren entsprechende Ansätze, die jedoch überwiegend punktuell umgesetzt werden. Besonders hervorzuheben ist die regelmäßige Erstellung und Aktualisierung von Schulwegplänen (zukünftig ausschließlich in digitaler Form), die Eltern und Kindern eine Orientierung für sichere Wege bieten. Dies geschieht in Zusammenarbeit zwischen der Stadt Ingolstadt, den Grundschulen, der Verkehrswacht, der Polizei und in Kooperation mit der Audi AG. Darin werden Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen und Schulweghelfende kartographisch verortet. Dennoch fehlt eine übergreifende städtische Strategie, die Schulwegpläne im Sinne einer Verpflichtung innerhalb der Stadtverwaltung verbindlich verankert und deren regelmäßige Aktualisierung sicherstellt. Zudem nehmen Schulen im Rahmen des STADTRADELN an einem eigenen Wettbewerb, dem vom AGFK, der



Abbildung 54: Aufruf Stadtradeln 2025
(Quelle: Stadt Ingolstadt)

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen, organisierten Schulradeln teil. Das schulische Mobilitätsmanagement bleibt damit dennoch insgesamt fragmentarisch und stark sicherheitsorientiert, während Aspekte wie Gesundheitsförderung, aktive Mobilität und Umweltbewusstsein zukünftig noch stärker systematisch berücksichtigt werden könnten.

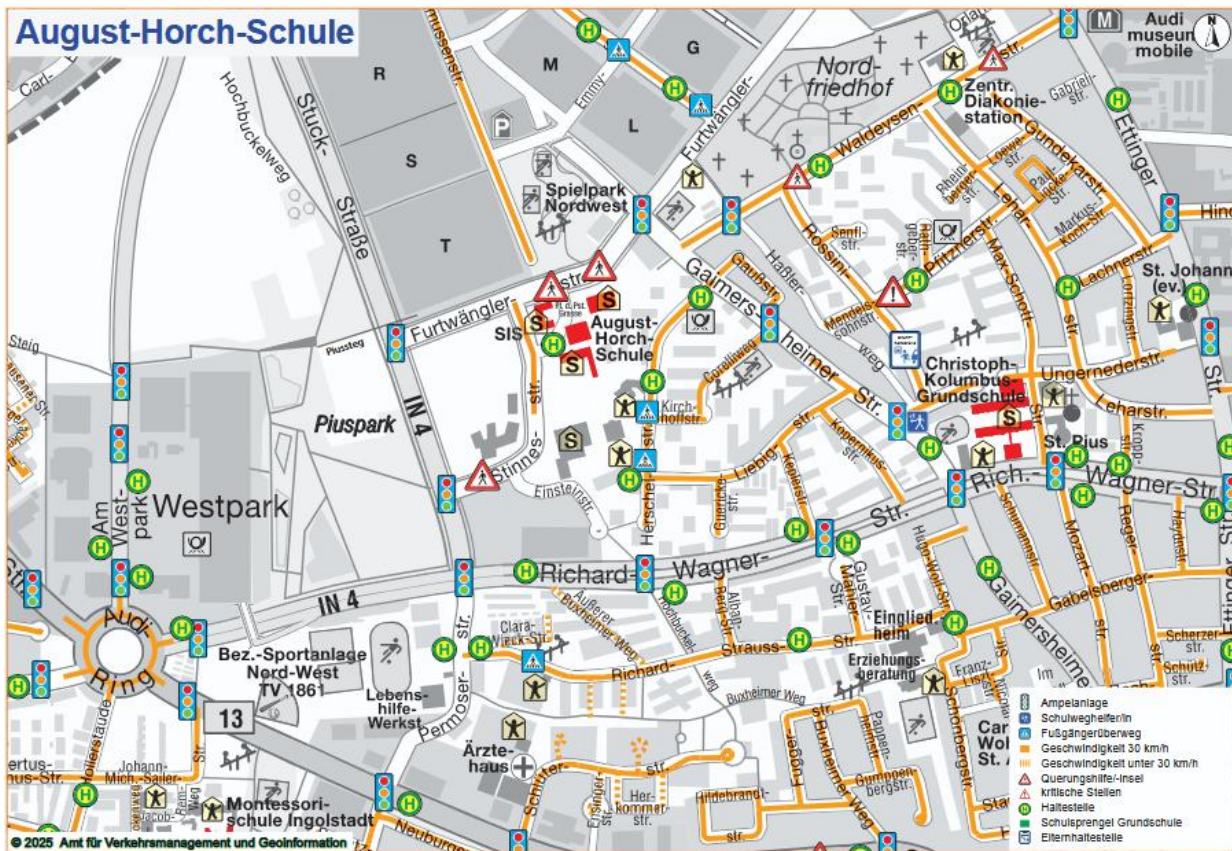


Abbildung 55: Beispiel Schulwegplan August-Horch-Schule 2025/26 (Quelle: Stadt Ingolstadt (2025))

Das betriebliche Mobilitätsmanagement strebt an, die Anzahl der beruflich bedingt zurückgelegten Wege insgesamt zu reduzieren und die notwendigen Wege möglichst nachhaltig zu gestalten. Unternehmen, öffentliche Betriebe und Verwaltungen erzeugen viel Verkehr, einerseits durch Arbeitswege der Beschäftigten und andererseits durch Wirtschaftsverkehr. Ziel ist es, unnötige Fahrten zu vermeiden, emissionsfreie oder zumindest -arme Fahrzeuge einzusetzen und Konzepte wie Fahrgemeinschaften, Shuttle-Services oder flexible Arbeitszeiten zu fördern. In Ingolstadt ist dieser Bereich vor allem durch die großen Arbeitgeber geprägt. Audi als größter Betrieb der Stadt verfügt über eigene Mobilitätsprogramme, die Jobtickets, Shuttlebusse und Radförderung einschließen. Auch andere größere Unternehmen bieten ihren Beschäftigten Vergünstigungen für den ÖPNV oder setzen auf flexible Arbeitsmodelle. Kleinere Betriebe nutzen teilweise Förderprogramme wie den Umweltpakt Bayern oder bundesweite Initiativen wie „mobil gewinnt“. Eine städtische Koordination, die in enger Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung sowie der Industrie- und Handelskammer (IHK) für München und Oberbayern Betriebe systematisch einbindet oder vernetzt, ist jedoch nicht erkennbar. Damit bleibt das betriebliche Mobilitätsmanagement in Ingolstadt stark von den Aktivitäten einzelner Großunternehmen abhängig, während kleine und mittlere Betriebe bislang weniger eingebunden sind.

Vor diesem Hintergrund eröffnet sich für die Stadt Ingolstadt die Chance, mit einem eigenen betrieblichen Mobilitätskonzept innerhalb der Kommunalverwaltung ihre Vorreiterrolle (z. B. Jobticket, kommunaler Fahr-

zeugpool) sichtbar zu machen und damit zusätzliche Impulse für Unternehmen in der Region zu setzen. (Beispiel Landkreis Aichach-Friedberg 2023).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Ingolstadt im kommunalen Bereich zentrale Elemente des Mobilitätsmanagements umsetzt und hier vergleichsweise stark aufgestellt ist. Im schulischen Bereich sind Maßnahmen vorhanden, die durch die Arbeit der Verkehrswacht und die Bereitstellung von Schulwegplänen sichtbar werden, jedoch ohne strategische Gesamtkoordination. Im betrieblichen Bereich treiben vor allem Großunternehmen die Entwicklung voran, während eine städtische Vernetzung fehlt. Für eine ganzheitliche nachhaltige Mobilität wäre es notwendig, die institutionelle Verstetigung und Vernetzung aller drei Ebenen voranzutreiben, sodass kommunale, schulische und betriebliche Maßnahmen ineinandergreifen und gemeinsam zur nachhaltigen Mobilität beitragen.

Weiterentwicklung des ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr in Ingolstadt befindet sich in einem kontinuierlichen Prozess, der unter anderem durch die Elektrifizierung geprägt ist. Ein erheblicher Teil der Busflotte von 75 % ist bereits mit Hybridantrieben ausgestattet, zudem sind ca. 10 % der Fahrzeuge vollelektrisch betrieben in den Linienbetrieb integriert. Mit der schrittweisen Einführung weiterer Elektrobusse verfolgt die Stadt das Ziel, lokale Emissionen zu reduzieren und die Energieeffizienz des ÖPNV zu steigern. Die eingesetzten Fahrzeuge werden vorrangig auf stark frequentierten Linien sowie im Werksverkehr eingesetzt, wodurch sowohl Pendler- als auch Schülerverkehre profitieren. Parallel dazu erfolgt der Ausbau der Ladeinfrastruktur, um eine zuverlässige Betriebsfähigkeit sicherzustellen. Ein konkretes Jahresziel für die vollständige Elektrifizierung der Flotte ist bislang nicht festgelegt. Die Maßnahmen sind jedoch in das übergeordnete Ziel eingebettet, bis 2035 Klimaneutralität zu erreichen. Damit wird die Elektrifizierung des ÖPNV als Teil einer langfristigen Strategie verstanden, die sowohl technologische Entwicklungen als auch Fördermöglichkeiten berücksichtigt und schrittweise zur Dekarbonisierung des kommunalen Verkehrssektors beitragen soll.



Abbildung 56: Elektrobusse Ingolstadt (Quelle: Stadt Ingolstadt (2025))

Das Projekt VGI newMIND („Neue öffentliche Mobilität durch Innovation, Nachhaltigkeit und Digitalisierung“) war eines von bundesweit zwölf Modellprojekten zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs. Es startete Anfang 2022 und lief bis Ende 2024. Fördergeber war das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Umsetzung erfolgte über den Projektträger BALM. Der Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt erhielt hierfür eine Förderung in Höhe von 27,8 Millionen Euro, um ein umfassendes Maßnahmenpaket umzusetzen. Insgesamt wurden mehr als 50 Einzelmaßnahmen realisiert, die den ÖPNV in der Region deutlich attraktiver und leistungsfähiger machen sollten.

Dazu gehörten unter anderem die temporäre Einführung eines Halbstundentakts auf allen Nachtlinien im Stadtgebiet von Ingolstadt (seit 30.03.2026 wieder Stundentakt aufgrund der Haushaltskonsolidierung), die ursprünglich geplante Ausweitung von On-Demand-Angeboten wie dem VGI Flexi, die Digitalisierung von Fahrgastinformationen, Investitionen in barrierefreie Infrastruktur sowie Pilotprojekte zur Nutzung von Künstlicher Intelligenz zur Angebotsplanung und Netzoptimierung.

Die Verknüpfung der Verkehrsträger im öffentlichen Personennahverkehr stellt für Ingolstadt einen zentralen Baustein der städtischen Mobilitätsstrategie dar. Die Schnittstellen zwischen Bus und Bahn sind dabei nicht nur funktionale Übergangspunkte, sondern auch Gradmesser für die Qualität des Gesamtsystems. Mit Ingolstadt Hauptbahnhof, Ingolstadt Nord und dem Bahnhof Ingolstadt Audi verfügt die Stadt über drei leistungsfähige Schienenknoten, die zugleich als Ankerpunkte für das Busnetz dienen. Die Linienführungen sind so ausgerichtet, dass sie die Taktlagen der Züge nach Möglichkeit aufnehmen und den Fahrgästen kurze Wege sowie planbare Anschlüsse ermöglichen. Ergänzt wird dies durch digitale Fahrgastinformation, die in Echtzeitdaten bereitgestellt werden und damit die Anschlussqualität im Alltag erhöhen. Gleichwohl bleibt die Frage der betrieblichen Koordination zwischen den Verkehrsträgern ein sensibles Thema. Während die Fahrpläne grundsätzlich aufeinander abgestimmt sind, existiert keine generelle Wartepflicht der Busse auf verspätete Züge. Vielmehr wird situativ disponiert, um die Balance zwischen Anschlussicherung und Netzstabilität zu wahren. Für die Fahrgäste bedeutet dies eine insgesamt hohe Verlässlichkeit an den zentralen Knoten, jedoch mit einem Restrisiko bei Störungen im Schienenverkehr, das durch alternative Routenvorschläge in den digitalen Auskunftssystemen abgefedert wird.

3.2.4 ÖPNV und Vernetzte Mobilität: Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Gutes, auf Ingolstadt ausgerichtetes, SPNV-Angebot in den Hauptverkehrszeiten
-  Regionale Vernetzung und Tarifintegration der Umlandgemeinden
-  Modernisierung der Fahrzeugflotte (z. B. Ausbau von E-Bussen, mehr Fahrtkomfort, geringere Emissionen)
-  Innovationskraft und Digitalisierung (mit Projekten wie VGI NewMind, KI-gestützte Lichtsignalanlagen, On-Demand-Verkehre)
-  Ergänzende ÖPNV-Angebote (z.B. neue Buslinien 20 und 22) verbessern die Anbindung von Verkehrsspitzen am Ingolstadt Village und anderen Gewerbestandorten
-  Akteursübergreifende Zusammenarbeit (z. B. Fahrgastbeirat, Bürgerdialoge)
-  Finanzierungsdruck und Haushaltskonsolidierung aufgrund begrenzten kommunalen Haushalts
-  Angebotslücken und Taktreduzierungen in Randlagen und auf Nachtlinien
-  Fehlende Akzeptanz und Nutzungsbarrieren bei alternativen, vernetzten Angeboten durch Zugangshemmnisse und Informationsdefizite
-  Fehlende Umsetzung eines nachfrageorientierten 30-Minuten-Taktes am Bahnhof Ingolstadt Audi
-  Stetig steigender Aufwand für Bürokratisierung (Beispiel: DSGVO)
-  Begrenzte Ressourcen für die kontinuierliche Steuerung, Kommunikation und Evaluation von Maßnahmen

Potenziäle und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

- ✧ Ausbau regionaler Schnellverbindungen und P+R/B+R-Anlagen
- ✧ Verbesserung des SPNV durch einen Halbstundentakt am Bahnhof Ingolstadt Audi und einen möglichen neuen Bahnhof am Weiherfeld
- ✧ Ausbau der Barrierefreiheit für alle Bevölkerungsgruppen
- ✧ KI-gestützte Verkehrssteuerung
- ✧ Ausbau multimodaler Knoten
- ✧ Stärkere Integration und Digitalisierung (z. B. Mobilitätsplattform wie die VGI-App, Echtzeitdaten zu ÖPNV, Parkraumauslastung und Verkehrsbelastung, Monitoring-Systeme zu Gefahrenstellen und Wirkungsanalyse von Maßnahmen, Beteiligung der Bürgerschaft durch verstetigten Mängelmelder Mobilität) zur Stärkung des kommunalen Mobilitätsmanagements
- ✧ Gesicherte und zukunftsorientierte Finanzierung und Priorisierung des ÖPNV für Betrieb, Innovationen und Angebotsausbau
- ✧ Freihaltung zentraler Haltestellenbereiche vom MIV-Durchgangsverkehr (z. B. am ZOB oder am Rathausplatz)
- ✧ Niedrigschwellige, integrierte Mobilitätsangebote durch Vernetzung von ÖPNV, Sharing-Angebote, On-Demand und Radverkehr
- ✧ Umweltspuren/Busspuren zur Beschleunigung des ÖPNV
- ✧ Institutionalisierung des Mobilitätsmanagements
- ✧ Ausbau des On-Demand Systems

3.3 Radverkehr

Das Radfahren liegt national wie international im Trend und steht vor dem Hintergrund der zunehmenden Verkehrsbelastung durch Kfz und der Flächenkonkurrenzen als umwelt- und gesundheitsfreundliche sowie flächenverbrauchsarme Fortbewegungsart zunehmend im Fokus der Mobilitätsentwicklung. Durch das Angebot unterschiedlicher Fahrräder je nach Einsatzzweck (z. B. Pedelects, Falträder, Lastenräder), Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsträgern und insbesondere durch technische Entwicklungen verändern sich einerseits die Nutzungsmöglichkeiten und andererseits die Infrastrukturanforderungen im Radverkehr. So können bspw. Pedelects den Nutzungsradius des Fahrrades erweitern, wodurch eine regional vernetzte Radinfrastruktur an Bedeutung gewinnt. Durch erhöhte Geschwindigkeiten und einen zumeist steigenden Anschaffungswert entstehen aber auch erhöhte Anforderungen an die Dimensionen und Sicherheit der Radweginfrastruktur und Abstellmöglichkeiten.

Im Vordergrund der Ansprüche des Radverkehrs steht die subjektive (individuelle) und die objektive (quantifizierbare) Sicherheit. Im Gegensatz zu Kraftfahrzeugen oder derzeitigen Fahrzeugen des ÖPNV besteht bei Fahrrädern keine Knautschzone, die bei Unfällen dämpfend wirken kann. Deshalb sind Radfahrende auch als schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende einzuordnen. Der Anspruch an Sicherheit zeichnet auch die Ansprüche an die jeweilige Infrastruktur im Straßenraum aus. Ausreichende Breite, gute Oberflächenbeschaffenheit, geeignete Führung an Kreuzungspunkten und nach Möglichkeit eine eigenständige, kreuzungsarme Führung sind wichtige Ansprüche des Radverkehrs an die Infrastruktur. Dabei werden die Themen Direktheit der Verbindung sowie Geschwindigkeit in Folge der Elektrifizierung zunehmend wichtiger für den Alltagsradverkehr, während im Bereich des Freizeitverkehrs auch landschaftlich attraktive Routen gesucht sind. Hinzu kommen Ansprüche an sichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zum Zielort, die auch Flächen für größere Fahrradarten (z. B. Lastenrad) bereithalten. Auch der Einbezug von E-Lademöglichkeiten sowie die Nutzung von Daten spielen größer werdende Rollen. Außerdem sind weiterführende Infrastrukturen wie Trockenräume und Duschmöglichkeiten an Arbeitsstandorten für eine aktive Alltagsmobilität mit dem Fahrrad relevant, um für größere Bevölkerungsanteile eine Mobilitätsalternative darzustellen. Zusammengefasst lassen sich die Ansprüche des Radverkehrs auf folgende Bereiche aufgliedern:

- Sicherheit (subjektiv und objektiv)
- Flächen und eigenständige Trassen (fließender und ruhender Radverkehr)
- Erreichbarkeit (fließender und ruhender Radverkehr)
- Bevorrechtigungen an Knotenpunkten mit LSA-Steuerung (Konkurrenzzfähigkeit)
- Befahrbarkeit der Wege bei jeder Witterung
- Daten (smarte Verkehrssteuerung)
- Ladeinfrastruktur und -kapazitäten

Mit dem Mobilitätskonzept für den Radverkehr hat die Stadt im Jahr 2016 den Grundstein für die strategische Förderung des Radverkehrs gelegt. Mit den verschiedenen Routen entsteht so ein durchgehendes Radverkehrsnetz. Gleichwohl ist das Radwegenetz noch nicht vollends auf die steigenden Anforderungen eines weiterwachsenden Radverkehrsaufkommens eingestellt. Breitere und schnellere Fahrräder (Lastenräder und Pedelects) benötigen mehr Raum und qualitativ höherwertige Radwege.

Vor diesem Hintergrund wurde mit dem Evaluierungskonzept in den Jahren 2023 und 2024 nicht nur eine Bewertung der bisher umgesetzten Maßnahmen vorgenommen, sondern auch eine Aktualisierung der noch ausstehenden Routen entsprechend den aktuellen Anforderungen durchgeführt. Darüber hinaus wurden neuralgische Punkte als besonders herausfordernde Stellen für den Radverkehr identifiziert. Eine gesonderte Bearbeitung mit vorgeschlagenen Lösungen unterstreicht ihre Bedeutung und soll zu einer Verbesserung der Situation des Radverkehrs beitragen.

3.3.1 Siedlungsstrukturelle Voraussetzungen und Bedeutung des Radverkehrs

Die siedlungsstrukturellen Gegebenheiten in Ingolstadt bilden eine gute Grundlage für die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel. Die kompakte Stadtstruktur mit kurzen Entfernungen zwischen Wohn-, Arbeits- und Versorgungsstandorten, die weitgehend ebene Topografie sowie das kontinuierlich ausgebaute Radwegenetz fördern den Radverkehr in besonderem Maße. Diese Rahmenbedingungen spiegeln sich auch in den aktuellen Verkehrsdaten wider. Nach Angaben der MiD 2023 beträgt der Anteil des Radverkehrs (einschließlich Elektrofahrrädern) am Modal Split rund 19 %. Damit weist Ingolstadt im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe einen überdurchschnittlich hohen Radverkehrsanteil auf⁴.

Bezüglich der Pendlerbewegungen (s. Kapitel 2.2.4) lassen sich Potenziale für hochwertige und leistungsfähige Radinfrastruktur (z. B. Radschnellverbindungen) insbesondere in Richtung Gaimersheim und Manching, ggf. aber auch nach Neuburg an der Donau, Kösching oder Großmehring feststellen. Besonders die Verbindung von und nach Gaimersheim stellt einen großen Faktor dar, gefolgt von der Verbindung von und nach Manching, die ebenfalls von hoher Bedeutung ist. Mit der stetigen Realisierung des Mobilitätskonzepts Radverkehr sowie den bereits ausgebauten Hauptrouten (z.B. nach Manching) lassen sich diese Verbindungen gut abdecken, wodurch eine Verlagerung vom motorisierten Verkehr auf das Fahrrad ermöglicht wird.

Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Durch die kompakte Stadtstruktur Ingolstadts und der hohen Konzentration an Arbeitsplätzen innerhalb von Fahrraddistanzen im Stadtgebiet ist großes Potenzial für den Radverkehr im Alltag gegeben. Das Zentrum ist aus den näheren Ortsteilen mit dem Rad in unter 20 Minuten zu erreichen (s. Abbildung 57). Speziell Wege mit einer Länge von unter fünf Kilometern sind dafür geeignet, mit dem Fahrrad zurückgelegt zu werden. Mit E-Bikes und Pedelecs sind auch größere Distanzen und topografische Höhenunterschiede im Alltagsverkehr kein Hindernis. Die weiter entfernten Stadtteile Dünzlau, Mühlhausen, Pettenhofen, Irgertsheim, Hagau und Winden sind bezogen auf die Radentfernungen nur mit E-Bikes und Pedelecs erreichbar.

⁴ Mobilität in Deutschland 2023

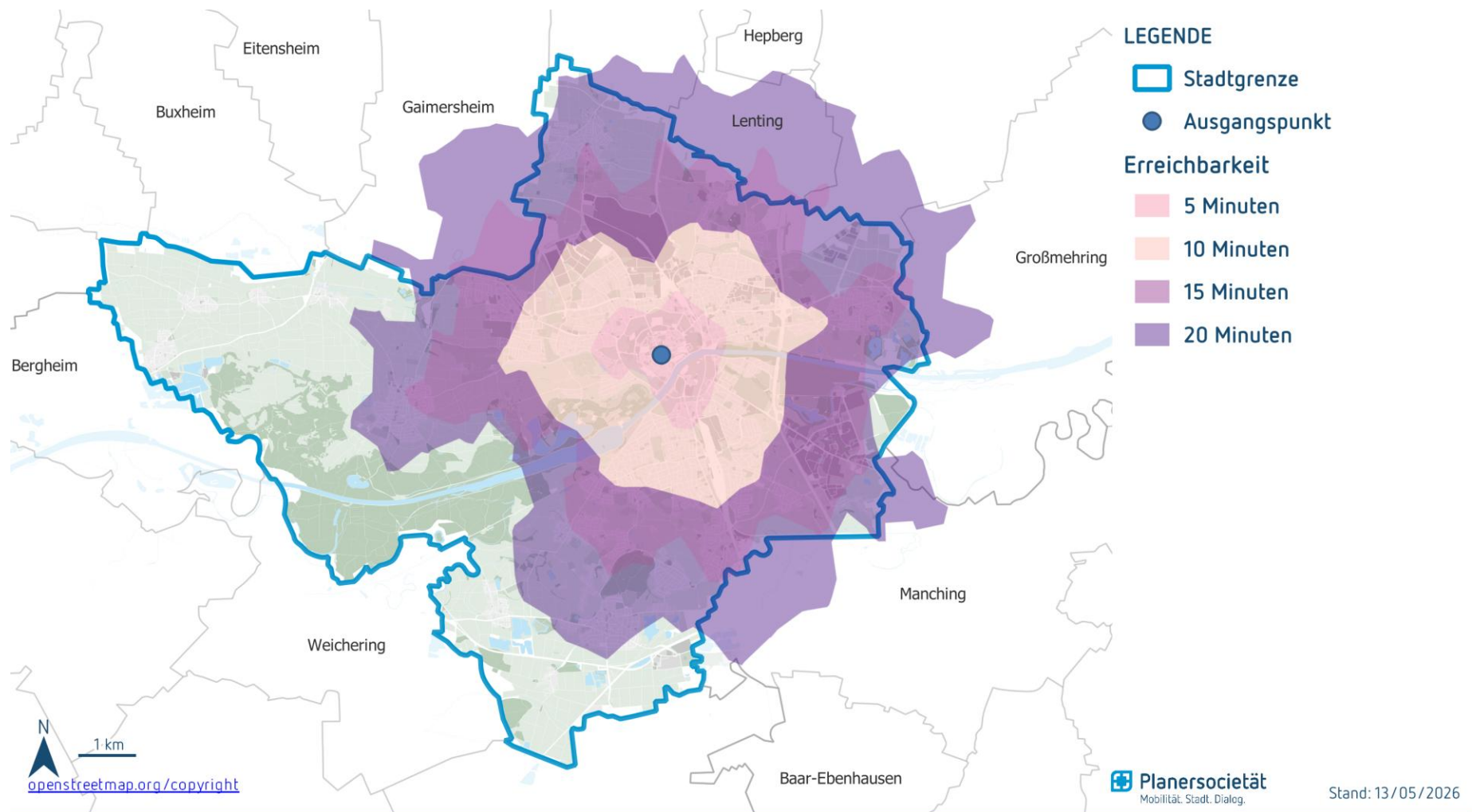


Abbildung 57: Erreichbarkeit des Stadtzentrums von Ingolstadt mit dem Fahrrad in 5, 10, 15, 20 Minuten (Quelle: openrouteservice.org 2023)

Radrouten im Stadt- und Umland-Verkehr

Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur der Stadt ist im Bereich Freizeit- und Tourismusverkehr gut entwickelt. Ingolstadt liegt verkehrsgünstig an mehreren regionalen und überregionalen Radfernwegen, die das Stadtgebiet mit touristisch attraktiven Zielen in Oberbayern und Franken verbinden. Besonders hervorzuheben sind der Donau-Radweg, der beliebteste Fernradweg Europas, sowie verschiedene Rundrouten im Altmühltal und im Bereich des Naturparks. Ergänzend bieten vier thematische Radwege wie der Schambachtalbahn-Radweg, der auf einer ehemaligen Bahntrasse verläuft, attraktive und familienfreundliche Streckenführungen. Diese Strecken werden sowohl von Einheimischen für Freizeitfahrten als auch von Touristen genutzt.

Ingolstadt ist in das Bayernnetz für Radler integriert, das landesweit etwa 9.000 Kilometer ausgeschilderte Strecken umfasst. Hierdurch ist die Stadt gut mit überregionalen Routen verbunden und kann sich als Ausgangs- und Etappenziel für Radreisen positionieren. Das Bayernnetz trägt nicht nur zur touristischen Erschließung bei, sondern fördert auch den Alltagsradverkehr, indem wichtige Achsen für Pendler bereitgestellt werden. Auf den Strecken gelten einheitliche Qualitätskriterien, beispielsweise die Führung über verkehrssichere und eigenständige Radwege oder wenig befahrene Straßen.

Im Stadtgebiet sind zahlreiche Wegweiser mit Entfernungs- und Zielangaben vorhanden (s. Abbildung 58 und Abbildung 59 und Abbildung 60). Die Wegweiser entsprechen dem landesweiten Standard und dienen so als Orientierungshilfe für den Radverkehr im Ingolstädter Stadtgebiet. Sie bieten Informationen über die Entfernung einzelner Ziele, Routenverlauf und mögliche Alternativverbindungen sowie über die Qualität der Route (z.B. geschotterte/ asphaltierte Wege, Steigungen/ Gefälle). Zusätzlich sind zu den Pfeil- und Tabellenwegweisern an vielen Knotenpunkten Zwischenwegweiser positioniert. An den Pfosten der Radwegbeschilderung sind Serviceaufkleber mit einer Standortnummer und einem QR-Code aufgeklebt. Diese dienen dem Unterhalt der Beschilderung und bieten Nutzenden die Möglichkeit über eine Melde-App, per Mail oder Telefon Beschädigungen an der Beschilderung zu melden. Des Weiteren sind lokale, regionale oder überregionale Radwanderrouen wie beispielsweise die Themenradwege und Premiumrouten des Bayernnetzes ebenfalls ausgeschildert.



Abbildung 58: Pfeil- und Tabellenwegweiser

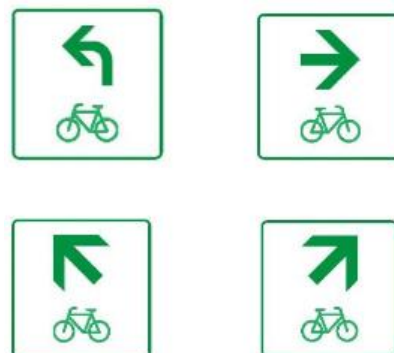


Abbildung 59: Zwischenwegweiser

An Kreisverkehren, bei denen ein straßenbegleitender Radweg vorhanden ist, erleichtern Vorwegweiser den Radfahrenden die Orientierung. Die weißen Pfeile zeigen die Fahrtrichtung an, um falschfahrende Radfahrende zu vermeiden.



Abbildung 60: Wegweisende Informationstafel für den Radverkehr (Quelle: Stadt Ingolstadt)

Die flächendeckende Radwegebeschilderung im Stadtgebiet wurde in einem Zeitraum von rund vier Jahren zwischen 2015 und 2019 umgesetzt. Die Realisierung erfolgte dabei in mehreren Umsetzungsschritten (s. Abbildung 61). Eine Detaillierte Darstellung der Beschilderung der jeweiligen Abschnitte befindet sich im Anhang (s. Abbildung 86 und Abbildung 87).

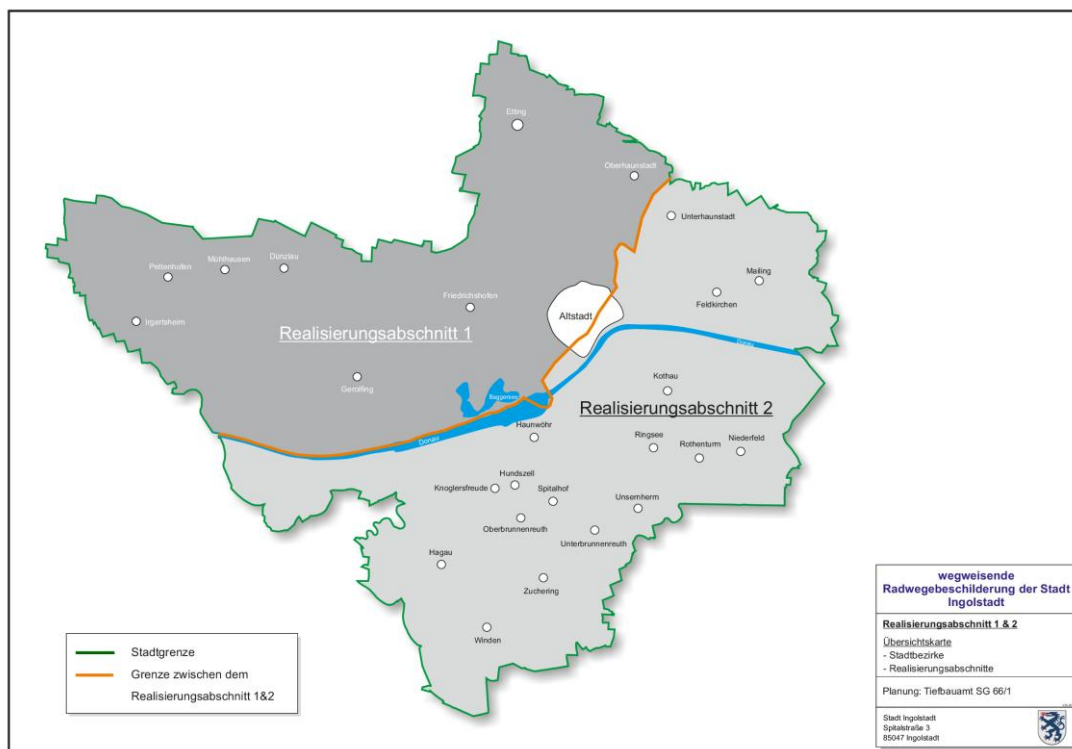


Abbildung 61: Übersicht der Realisierungsabschnitte (Quelle: Stadt Ingolstadt)

3.3.2 Radverkehrsnetz

Voraussetzung für eine ausgeprägte Fahrradkultur ist ein dichtes und ausgebautes Radverkehrsnetz, welches auch die äußeren Stadtteile und die Umlandkommunen über auf Hauptverkehrsstraßen begleitende und eigenständige Radwege und das Nebennetz miteinander verbindet. Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass in Ingolstadt, wie in vielen anderen Kommunen Deutschlands, eine funktionale Ausrichtung des Straßenraums auf den Kfz-Verkehr besteht.

Ingolstadt verfügt über ein Radwegenetz mit einer Gesamtlänge von etwa 274 Kilometern, das verschiedene Typen von Radwegen umfasst: Straßenbegleitende und selbstständig geführte Radwege machen rund 89 km aus, gemeinsame Fuß- und Radwege etwa 169 km, markierte Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf der Fahrbahn etwa 3 km und zusätzlich rund 12 km ausgewiesene Rad- bzw. Radwanderwege außerhalb des Stadtverkehrs (land- und forstwirtschaftlich). Diese Wege werden im Radverkehrsnetz in Haupt- und Nebenrouten unterteilt. Die Hauptrouten verbinden die Stadtteile über Speichen mit der Altstadt. Zwei Ringe verbinden die Stadtteile quer miteinander. Diese Routen stellen zudem eine Verknüpfung zur Region her und verbinden Ingolstadt beispielsweise mit den Kommunen Gaimersheim, Bergheim oder Großmehring. Nebenrouten erschließen zudem weitere Stadtteile und ergänzen somit das Hauptroutennetz. Die zuvor genannten verschiedenen Führungsformen werden zusätzlich durch zahlreiche Tempo-30-Zonen und Einbahnstraßen, die in Gegenrichtung geöffnet sind, ergänzt. Ein- und Ausfahrschleusen aus Markierungen und/oder baulichen Elementen ermöglichen dabei eine sichere Durchfahrt in Gegenrichtung.

Neben dem Ausbau und der qualitativen Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes trägt auch die Anpassung von Verkehrsregelungen dazu bei, den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten. So wurde im Dezember 2022 ein Grünpfeil (Verkehrszeichen 721) für Fahrrad fahrende eingeführt. An insgesamt 18 Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen dürfen Radfahrende auch bei rotem Licht nach rechts abbiegen, wenn sie zuvor angehalten haben und niemanden behindern oder gefährden. Dadurch können Wartezeiten reduziert und der städtische Verkehrsfluss zugunsten des Radfahrens verbessert werden.

Das Mobilitätskonzept Radverkehr aus dem Jahr 2016 verfolgt das Ziel, den Radverkehr als zentralen Bestandteil einer nachhaltigen städtischen Mobilität systematisch zu fördern und weiterzuentwickeln. Zudem entschied die Stadtverwaltung, das bestehende Mobilitätskonzept mit der Evaluation 2023/24 überarbeiten zu lassen. (s. Kapitel 2.3.3).

Die weitere Umsetzung von Maßnahmen entlang der vorgesehenen Hauptrouten stößt allerdings auf Herausforderungen. Zum Teil sind entlang der noch nicht vollumfänglich realisierten Hauptrouten keine ausreichenden Flächenpotentiale für Umverteilungen oder andere Maßnahmen vorhanden.

Daher befindet sich das Hauptroutennetz derzeit in Überarbeitung. Ziel ist es, die Routenführung künftig verstärkt auf Nebenstraßen des Kfz-Verkehrs zu verlagern, um die Belastung durch Lärm und Verkehr zu reduzieren und gleichzeitig die Attraktivität für den nichtmotorisierten Verkehr zu erhöhen. Eine entsprechende Anpassung des bestehenden Netzes ist daher erforderlich, um ein durchgängiges und nutzerfreundliches Gesamtnetz zu gewährleisten.

Im Zuge dieser Überarbeitung wurden auch die Begrifflichkeiten angepasst. Da die bisherigen Vorrangrouten nicht der offiziellen Definition von Radvorrangrouten gemäß H RSV entsprachen, kam es in der Bevölkerung zu Missverständnissen. Im Fahrradbeirat wurde daher beschlossen, die bisherige Einteilung in drei Ka-

tegorien (Vorrangrouten, Hauptrouten, Nebenrouten) auf zwei Ebenen zu reduzieren: Hauptrouten und Nebenrouten. Die Stadt strebt an, die Hauptrouten künftig nach den Standards der H RSV auszubauen.

Im weiteren Planungsprozess ist zudem eine stärkere funktionale Trennung zwischen Kfz- und Radhaupt-routen vorgesehen. Dabei soll die Anzahl der Hauptrouten insgesamt reduziert werden, während gleichzeitig ein höherer Ausbaustandard erreicht wird. Entlang von Kfz-Hauptrouten wird für den Radverkehr künftig überwiegend ein Basisstandard vorgesehen.

Auf den definierten Hauptrouten sind hingegen hochwertige Führungsformen für den Radverkehr geplant. Dazu zählen insbesondere eigenständige Radwege, Fahrradstraßen sowie straßenbegleitende, baulich getrennte Geh- und Radwege. Die konkrete Umsetzbarkeit dieser Maßnahmen wird derzeit geprüft und fließt in die weitere Bearbeitung des Mobilitätsplans Ingolstadt 2040+ ein.

3.3.3 Fahrradparken

Radabstellmöglichkeiten sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Das Rad sollte hierbei an wichtigen Quell- und Zielorten des Radverkehrs sicher, standfest, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abstellbar sein. Mit dem steigenden Anschaffungswert erhöhen sich speziell bei Pedelecs und E-Bikes die Anforderungen an die Dimensionen und Sicherheit der Abstellmöglichkeiten. Elektronisch unterstützte Fahrräder erfordern ggf. eine Lademöglichkeit. Lastenräder, Fahrradanhänger und weitere Fahrrad-Sonderformen benötigen hingegen mehr Platz als ein übliches Fahrrad. Diesen Bedürfnissen gilt es mit hochwertigen öffentlichen Abstellmöglichkeiten gerecht zu werden.

Ingolstadt verfügt über ein mittlerweile gut ausgebautes Netz an Fahrradabstellanlagen. Insbesondere an Verkehrsknotenpunkten, Bahnhöfen und im Altstadtbereich sind eine Vielzahl von Abstellanlagen installiert. Für private Bauvorhaben wurde der Ausbau von Radabstellanlagen durch die ehemalige Fahrradstellplatzsatzung der Stadt gefördert, welche mittlerweile reduziert in die Stellplatzsatzung überführt wurde. Diese regelt u.a. die Beschaffenheit sowie die Mindestanzahl an privaten Fahrradstellplätzen. Auch die Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Fahrradstellplätze ist darin festgelegt.

Im Altstadtgebiet bestehen derzeit 54 separate Abstellanlagen, die insgesamt Platz für etwa 1.480 Fahrräder bieten. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Abstellanlagen am Josef-Strobl-Platz (72 Abstellmöglichkeiten), am Paradeplatz (48 Abstellmöglichkeiten), an der Franziskanerstraße (102 Abstellmöglichkeiten), am Rathausplatz (58 Abstellmöglichkeiten) und am Sparkassen Innenhof (60 Abstellmöglichkeiten). In der Altstadt und in neugestalteten Straßen lassen sich außerdem an vielen Stellen moderne Fahrrad-Bügel finden, die den aktuellen Anforderungen an Stabilität, Bedienkomfort und Sicherheit entsprechen. Trotz der zahlreichen Abstellmöglichkeiten finden sich im gesamten Stadtbild immer wieder wild abgestellte Fahrräder wieder (s. Abbildung 62).



Abbildung 62: Radabstellanlagen an der Theresienstraße (links) und wild abgestellt Fahrräder am Hauptbahnhof(rechts)

Rund um die Bahnhöfe sind große, moderne und zum Teil überdachte Abstellanlagen vorhanden. Am Nordbahnhof gibt es insgesamt 330 überdachte Einstellplätze sowie 24 Mietboxen für Fahrräder sowie zusätzlich eine E-Bike-Ladestation für vier Räder. Während sich 288 Abstellanlagen sowie die Fahrradboxen auf der Westseite des Nordbahnhofs befinden, sind auf der Ostseite 42 überdachte Stellplätze installiert.

Am Hauptbahnhof stehen im Parkhaus in der Elisabethstraße 344 Abstellplätze inkl. 10 Mietboxen zur Verfügung. Dazu gibt es 240 überdachte Abstellmöglichkeiten in der Bahnhofstraße.

Direkt am Bahnsteig sind 480 überdachte und beleuchtete Abstellanlagen vorhanden. Des Weiteren sind an der Ostseite des Hauptbahnhofs im Parkhaus 100 Abstellplätze sowie 5 Fahrradmietboxen vorhanden. Während die Abstellanlage am Gleis 1 des Hauptbahnhofs sowie die an der Ostseite des Nordbahnhofs von der Stadt betrieben werden, werden alle anderen Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen von der IFG Ingolstadt betrieben.

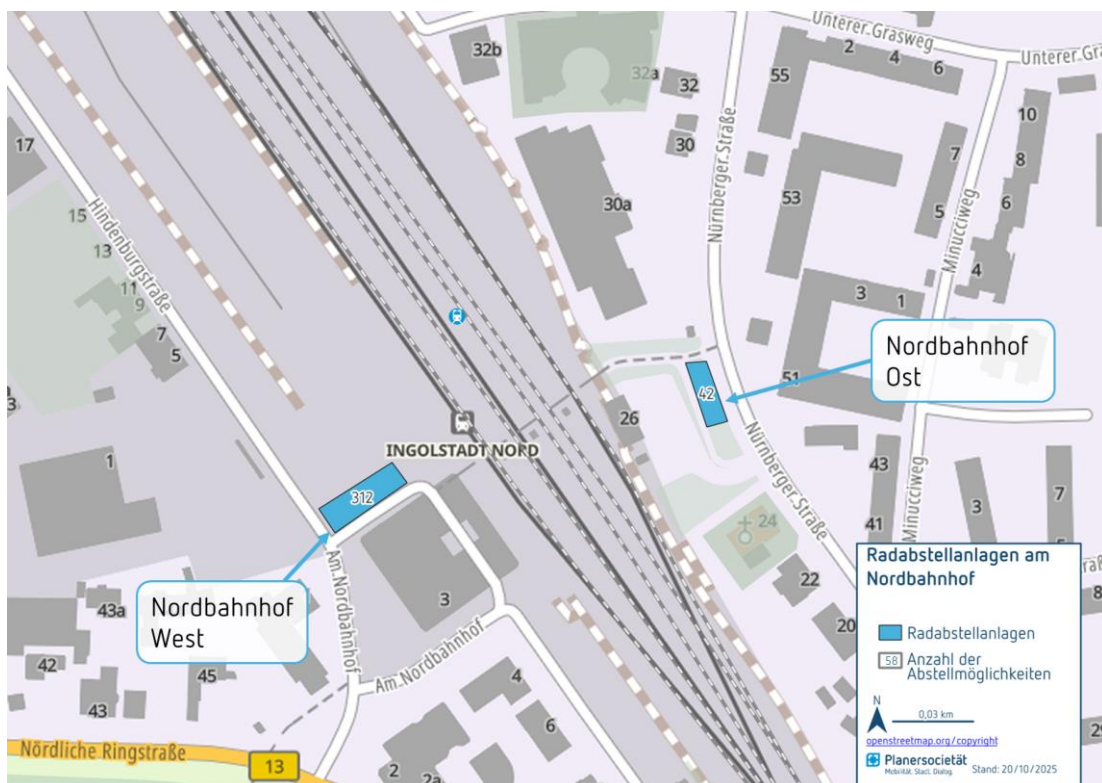


Abbildung 63: Radabstellanlagen ab Nordbahnhof

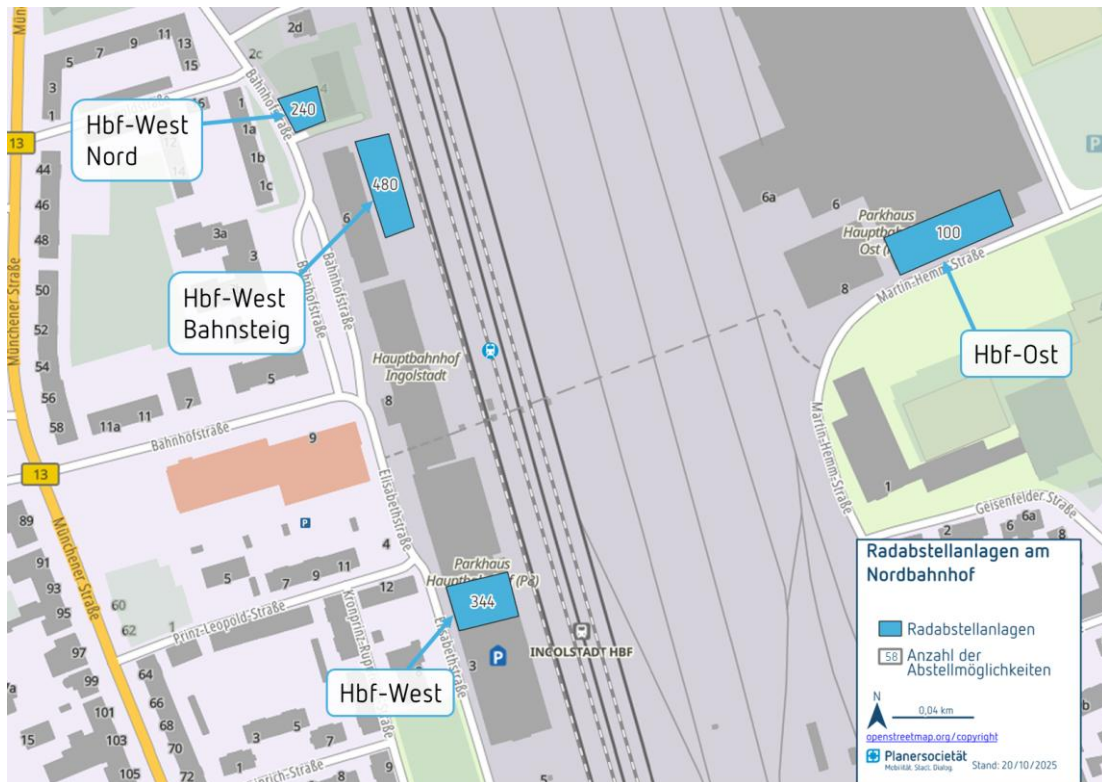


Abbildung 64: Radabstellanlagen am Hauptbahnhof

Eine weitere große Fahrradabstellanlage wurde beim Klinikum Ingolstadt neu errichtet. Dort sind 183 beleuchtete und überdachte Stellplätze für Fahrräder geschaffen worden. Auch Abstellmöglichkeiten für E-Scooter und Motorräder wurden integriert. An zahlreichen weiteren Orten, wie dem Kulturzentrum neun, sind viele überdachte Radabstellanlagen vorhanden.



Abbildung 65: Fahrradboxen am Nordbahnhof (links) und Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof (rechts)

Ergänzende Radserviceangebote

Ein stadtweites, öffentliches Verleihangebot an (Elektro-)Fahrrädern besteht in der Stadt Ingolstadt nicht. Auch ein öffentliches Verleihangebot an (Elektro-)Lastenrädern ist nicht vorhanden.

Ingolstadt verfügt aktuell über eine öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Fahrräder. Die Ladestandorte befinden sich an den folgenden Standorten:

- Parkplatz am Theater
- Donaupavillon (Ostseite des Gebäudes)

- Rathausplatz (Innenhof)
- Carraraplatz (im hinteren Bereich der Volkshochschule)
- Tourist Information am Rathausplatz
- Einkaufszentrum Westpark
- Nordbahnhof

Die Ladestationen sind weitgehend öffentlich zugänglich und mit standardisierten Steckdosen (Typ F) ausgestattet. Einige Standorte verfügen zudem über abschließbare Fächer, in denen der Akku während des Ladvorgangs sicher aufbewahrt werden kann.

Im Ingolstädter Stadtgebiet sind außerdem zwei Raststationen auf dem Wegenetz des Donauradweges errichtet. Sie befinden sich an der Glacisbrücke und in der Gerhart-Hauptmann-Straßen auf Höhe der Sportanlage des TSV Nordost. Diese Raststationen sind naturnah gestaltet und bieten neben klassischen Sitz- und Rastmöglichkeiten zudem jeweils eine Fahrrad-Reparaturstation und einen digitalen, interaktiven Infopoint. An diesem Infopoint werden Informationen zu Veranstaltungen, Übernachtungsmöglichkeiten, Routenvorschläge sowie Anleitungen für kleinere Fahrradreparaturen angezeigt.

Des Weiteren sind in Ingolstadt an folgenden Standorten kleine Fahrrad-Reparaturstationen installiert:

- Viktualienmarkt
- Klinikum Ingolstadt
- Hauptbahnhof
- Campus der katholischen Universität Eichstätt – Ingolstadt
- Piuspark – Hans-Stuck-Straße

Seit 2020 werden in Ingolstadt eigene Parkflächen für Lastenfahrräder ausgewiesen. Diese Flächen sind großzügig gestaltet, barrierefrei und bieten ausreichend Platz zum Rangieren. Zusätzlich sind sie mit einem Parkschild und dem Zusatz „Lastenfahrrad“ gekennzeichnet. Damit soll die Nutzung von Lastenrädern erleichtert und weiter gefördert werden. An folgenden Standorten wurden bereits Parkflächen für Lastenräder eingerichtet:

- Harderstraße
- Theresienstraße (Edeka Ordosch)
- Klinikum Ingolstadt

3.3.4 Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr

Stadtradeln

Zur Bewerbung und Förderung des Radverkehrs nimmt die Stadt Ingolstadt seit 2015 erfolgreich am bundesweiten Wettbewerb STADTRADELN teil. Seit Beginn der Teilnahme wurden über 6,2 Millionen Kilometer von fast 28.000 Interessierten zurückgelegt⁵. Im Jahr 2025 allein fuhren 2.582 aktive Radelnde rund 515.000 Kilometer, absolvierten über 46.500 Fahrten und vermieden damit etwa 84 Tonnen CO₂. Die Kampagne verfolgt seit 2008 das Ziel, mehr Menschen für das Fahrradfahren zu begeistern und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Während eines 21-tägigen Aktionszeitraums zwischen Mai und September sammeln die Teilnehmenden Kilometer, die anschließend kommunal und bundesweit ausgewertet und prämiert werden. Gleichzeitig bietet die Aktion die Möglichkeit, das lokale Radwegenetz im Alltag zu erproben und auf dieser Basis konkrete Verbesserungsbedarfe zu identifizieren.



Abbildung 66: STADTRADELN Ergebnisse für Ingolstadt aus dem Jahr 2025 (Quelle: Klima-Bündnis (2023))

Die Teilnahme erfolgt in Teams, wodurch die allgemeine Öffentlichkeit gemeinsam ein sichtbares Zeichen für klimafreundliche Mobilität setzen kann. STADTRADELN trägt dazu bei, den Radverkehr im Stadtgebiet sichtbar zu machen, die Bevölkerung für nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren und die Bedeutung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel zu stärken. Damit bietet die Aktion wertvolle Anknüpfungspunkte für das kommunale, betriebliche und schulische Mobilitätsmanagement.

Ein besonderer Mehrwert entsteht, wenn die STADTRADELN-App genutzt wird. Über GPS-Tracking werden anonymisierte Bewegungsdaten erhoben, die wissenschaftlich – unter anderem durch die TU Dresden – ausgewertet und in Tools wie dem Bike Monitor visualisiert werden. Diese Daten liefern wichtige Erkenntnisse für die Radverkehrsplanung, etwa zu:

- Streckennutzungen
- Geschwindigkeiten und Engstellen
- räumlichen Schwerpunkten des Radverkehrs (Heatmaps)
- Quell-Ziel-Beziehungen
- Wartezeiten und Verzögerungen

⁵ <https://www.ingolstadt.de/Rathaus/Verkehr/Radverkehr/Aktionen-rund-ums-Rad/>

Fahrradbeirat und Kampagnen

Die Stadt Ingolstadt betreibt große Anstrengungen, das Radverkehrsangebot stetig zu verbessern. Ingolstadt ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V., welche mit eigenem Leitbild und Handlungsschwerpunkten eine aktive Förderung des Radverkehrs verfolgt und wurde 2016 als fahrradfreundliche Kommune in Bayern ausgezeichnet.

Zudem betreibt die Stadt mit unterschiedlichen Aktionen wie dem Fahrradstadtplan, der regelmäßig aktualisiert und kostenlos zur Verfügung gestellt wird, eine aktive Informations- und Servicepolitik für Radfahrende (s. Kapitel 3.5, z.B. Online Informationen und Quiz: <https://www.ingolstadt.de/Rathaus/Verkehr/Radverkehr/Sicher-Radeln-durch-Ingolstadt/>).

Lastenradförderung

Im Rahmen des Förderprogramms der Stabsstelle Klima wurden bis Ende 2023 rund 300 Lastenräder und Lastenpedelecs bezuschusst.

Die Evaluation nach Abschluss der Lastenradförderung zeigt, dass über 40 % der Befragten ohne das Förderprogramm kein Lastenrad gekauft hätten und ersetzen nun hauptsächlich Kurzstrecken, die zuvor mit dem Auto gefahren wurden (79%).

Der Fokus des Mobilitätskonzeptes Radverkehr zur Förderung von Pedelecs und E-Bikes konnte somit bereits gut umgesetzt werden. Allerdings zeigen sich auch die spezifischen infrastrukturellen Anforderungen der größeren Lastenräder. Nutzende der Förderung berichten von „engen Radwegen, [...] die mit normalen Fahrrädern passierbar sind, sind mit dem Lastenrad eine Herausforderung.“ Die Breite der Radwege wird von fast der Hälfte der Befragten bemängelt. Positiv werden die vorhandenen Abstellmöglichkeiten gesehen. Über 85 % der Befragten geben an, ausreichend Abstellmöglichkeiten im privaten Raum zur Verfügung zu haben.

Exkurs: ADFC-Fahrradklimatest 2024

Der Fahrradklimatest des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) wird seit 1998 alle zwei Jahre durchgeführt und soll einen Status über die Fahrradfreundlichkeit der Kommunen darstellen. Durch die Abfrage spezifischer Belange anhand eines Fragebogens, soll so der „Zufriedenheits-Index der Radfahrenden in Deutschland“ (ADFC 2021) abgebildet werden. Ingolstadt wurde 2024 neben 1.046 weiteren Städten und Kommunen zum siebten Mal in der Umfrage gewertet, da die Mindestzahl von 50 Teilnehmenden erreicht wurde. Die erste Teilnahme war im Jahr 2012.

Die rund 213.000 Personen umfassende Öffentlichkeit, die sich bundesweit an dem ADFC-Fahrradklimatest im Jahr 2024 beteiligte, hat die Fahrradfreundlichkeit in Deutschland im Durchschnitt mit 3,92 bewertet, es herrscht somit lediglich eine ausreichende Zufriedenheit bei den Radfahrenden.

Ingolstadt im Fahrradklimatest

Mit einer Gesamtbewertung des Radverkehrs mit der Note 3,7 belegt Ingolstadt in der Ortgrößenklasse zwischen 100.000 und 200.000 Einwohner deutschlandweit Platz 7 von 42 und in Bayern den dritten Rang von fünf. Die 651 Teilnehmenden bewerten den Zustand des Radverkehrs in Ingolstadt damit leicht verbessert im Vergleich zum deutschlandweiten Durchschnitt. Positiv wurde in der Einzelbewertung die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Note 2,2), die geöffneten Einbahnstraßen in Gegenrichtung (Note 2,8), das zügige Rad-

fahren (Note 2,8) sowie das Radfahren durch Alt und Jung (Note 2,8) bewertet. Eine eher negative Benotung erhielt der Radverkehr in Ingolstadt in Bezug auf die Fahrradmitnahme im ÖV (Note 4,4), Ampelschaltungen für Radfahrer (Note 4,4), Falschparkenkontrolle auf Radwegen (Note 4,6) und öffentliche Fahrräder/ Fahrradverleih (Note 4,9) (s. Abbildung 67).

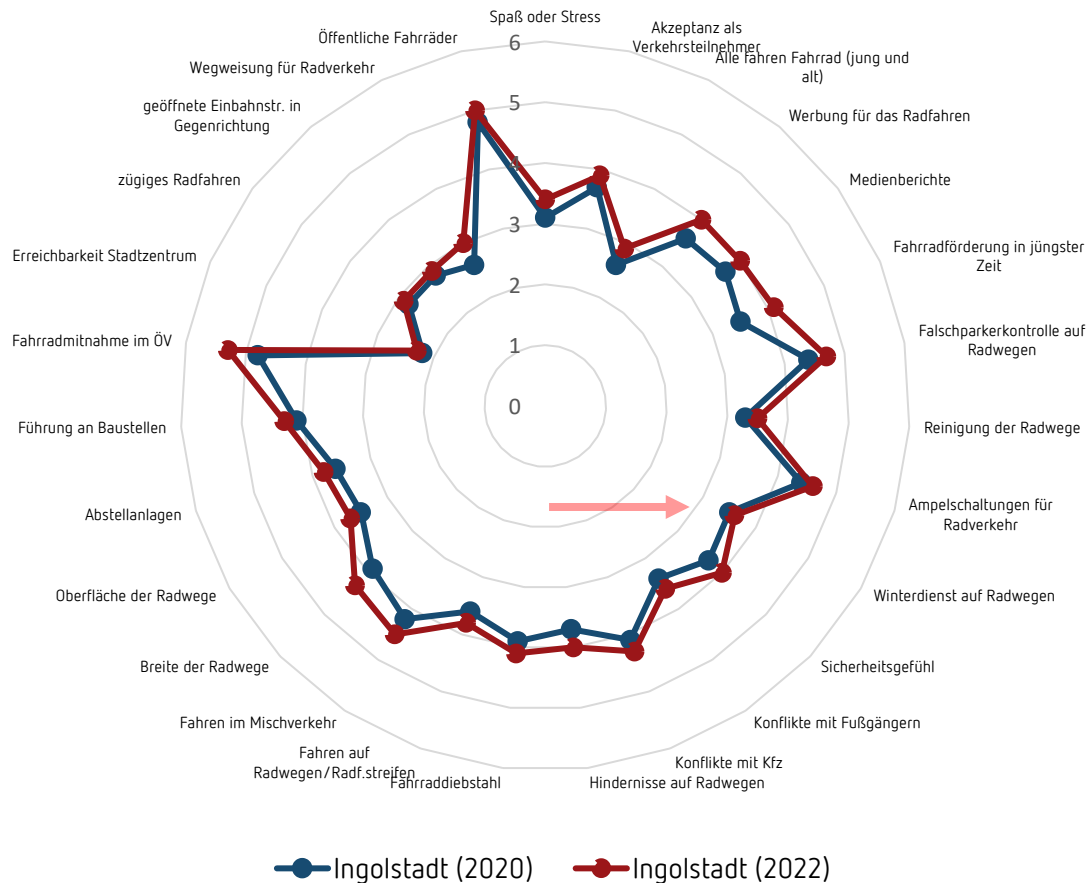


Abbildung 67: Ergebnis des Fahrradclimatest 2024 für die Stadt Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung nach ADFC 2023)

In der Bürgerinformationsveranstaltung zum Mobilitätsplan im Juli 2025 wurden als zentrales Handlungserfordernisse für den Radverkehr die Schaffung einer sicheren Radwegeinfrastruktur an den Magistralen zur Altstadt, die Verbesserung der Vernetzung zwischen dem ÖPNV und dem Radverkehr, das Angebot von Bike-Sharing sowie der Ausbau sicherer und größerer Radabstellanlagen genannt. Positiv hervorgehoben haben die Teilnehmenden die laufenden Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur, die das Radfahren im Alltag zunehmend attraktiver und sicherer machen.

3.3.5 Radverkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Radverkehrskonzept kontinuierlich in Umsetzung
-  Viele große Radabstellanlagen an wichtigen Orten (z.B. Hauptbahnhof, Klinikum, THI) und kontinuierlicher Ausbau moderner Abstellanlagen in der Altstadt
-  Gut ausgeschildertes Radwegenetz (inkl. Freizeitrouten)
-  Flache Topografie
-  Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende
-  Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Radnutzung
-  Zertifizierung und erneute Rezertifizierung als fahrradfreundliche Kommune in Bayern
-  Minderung von Sicherheit und Komfort des Radverkehr durch die Dominanz des Kfz-Verkehrs v.a. auf den Hauptverkehrsstraßen
-  z.T. fehlende durchgehende Radwege: Vorhandene Netzlücken und abrupte Übergänge von Führungsformen (Fahrbahn und Seitenraum)
-  Gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs streckenweise als Konfliktstelle
-  Keine Bike-Sharing-Angebote vorhanden

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

-  Verlagerungspotenzial durch kompakten Siedlungskern
-  Durchgängige Streckführung und Qualität der Radinfrastruktur
-  Entwicklung eines leistungsfähigen Routennetzes mit Trennung von den Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs
-  Schaffung eines rücksichtsvollen Miteinanders zwischen Rad- und Fußverkehr sowie Rad- und Kfz-Verkehr
-  Ausbau von Quantität und Qualität der Radabstellanlagen
-  Integration eines E-Bike- und/ oder (E-)Lastenrad-Sharingsystems

3.4 Fußverkehr, Aufenthaltsqualitäten und Barrierefreiheit

Zu Fuß Gehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart, denn nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern findet auch ohne schädliche Umweltbelastungen statt. Im Gegensatz zu anderen Fortbewegungsformen ist das zu Fuß Gehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen elementar. Die Fußgängerfreundlichkeit bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie der sozialen Kontrolle. Nicht zuletzt spiegelt eine hohe Fußgängeranzahl im öffentlichen Raum auch die Vielfalt und Urbanität sowie Lebensqualität einer Stadt wider und sorgt für eine Belebung und Laufkundschaft für den Einzelhandel. Besonders in Ingolstadt können sich die kurzen Wege zwischen den Wohngebieten und den verschiedenen Zentren positiv auf die Belebung der Stadt und Lebensqualität auswirken.

Anforderungen des Fußverkehrs

Von sicheren und barrierefreien Wegen profitieren letztlich nicht nur die Zielgruppen wie mobilitätseingeschränkte oder ältere Menschen, für die eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes die Grundvoraussetzung für eine aktive und eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist. Ebenso sind ausreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen und leicht zu querende Straßen für alle Bevölkerungsgruppen von Vorteil. Attraktive Freizeitwege und Ausflugsziele tragen zusätzlich zu einer funktionierenden Nahmobilität bei.

3.4.1 Zu Fuß gehen in Ingolstadt

Der Fußverkehr besitzt durch die kompakte Siedlungsstruktur in Ingolstadt einen hohen Stellenwert. Dies gewährleistet grundsätzlich eine gute fußläufige Erreichbarkeit zwischen wesentlichen Quellen und Zielen. Auch die fußläufige Erreichbarkeit zentraler Verkehrsknotenpunkte unterstreicht die Bedeutung des Fußverkehrs. Der zentrale Omnibusbahnhof liegt unmittelbar in der Altstadt und auch der Nordbahnhof ist vom Rathausplatz aus innerhalb von 20 Gehminuten zu erreichen. Zudem trägt die historisch gewachsene Altstadt mit ihrer dichten Nutzungsmischung, den vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten und den attraktiven öffentlichen Räumen dazu bei, dass viele Ziele bequem und sicher zu Fuß erreichbar sind. Das Glacis als einzigartiger grüner Gürtel rund um die Altstadt, das als durchgängiger Fuß- und Radweg attraktive Verbindungen und gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität schafft, ist besonders hervorzuheben. Die ebene Topografie der Stadt bietet insgesamt günstige Voraussetzungen für das Zufußgehen und erleichtert insbesondere kurze alltägliche Wege.

Ausgehend vom Rathausplatz sind wesentliche Ziele im Stadtkern von Ingolstadt in wenigen Minuten zu erreichen. Beispielsweise weist der zentrale Omnibusbahnhof eine fußläufige Entfernung von etwa neun Minuten auf, die Technische Hochschule ist in etwa elf Minuten zu erreichen und das Glacis liegt etwa 14 Minuten entfernt.

Erreichbarkeiten für den Fußverkehr

Wichtige Wegebeziehungen für den Fußverkehr verlaufen ausgehend von der Altstadt über mehrere Hauptverkehrsstraßen. Von der Moritzstraße aus ist der restliche Teil der Altstadt vollständig in zehn Minuten zu erreichen (s. Abbildung 68). Eine wichtige Wegebeziehung in die Altstadt stellt beispielsweise der Straßenzug Münchener Straße – Brückenkopf dar, welcher die Altstadt mit dem Hauptbahnhof und mehreren Stadtteilen südlich der Altstadt verbindet. Auch die weiteren Magistralen, wie zum Beispiel die Neuburger Straße oder die Goethestraße stellen wichtige Wegebeziehungen dar, da sie die Altstadt mit den umliegenden zentral liegenden Stadtteilen verbinden und sich entlang dieser Straßen wichtige Zielorte (z. B. Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Gastronomie) für den Fußverkehr befinden.

Allerdings gibt es viele attraktivere Wegeverbindungen, die parallel zu den Magistralen und für den Fußverkehr eine mindestens ebenso hohe Bedeutung für die Erschließung der Altstadt besitzen. Diese Routen queren das Glacis häufig abseits des Kfz-Verkehrs und bieten dadurch eine höhere Aufenthaltsqualität sowie eine bessere fußläufige Durchlässigkeit. Beispiele hierfür sind die Verlängerung der Gymnasiumstraße in Richtung Ettinger Straße bzw. Gaimersheimer Straße, die Wege durch den Luitpoldpark sowie die Verbindung zwischen Saturnarena und Klenzepark. Weitere wichtige, parallel geführte Wegeverbindungen bestehen entlang der Donau (parallel zur Regensburger Straße) sowie vom Piuspark über die Permoserstraße und den Buxheimer Weg weiter in Richtung Gabelsberger Straße oder hinunter zur Neuburger Straße.

Die großen Magistralen übernehmen damit zwar weiterhin eine orientierende und funktionale Rolle im Stadtraum, stellen für den Fußverkehr jedoch aufgrund hoher Verkehrsbelastungen, breiter Fahrquerschnitte und geringer Aufenthaltsqualität häufig eine städtebauliche Barriere dar.

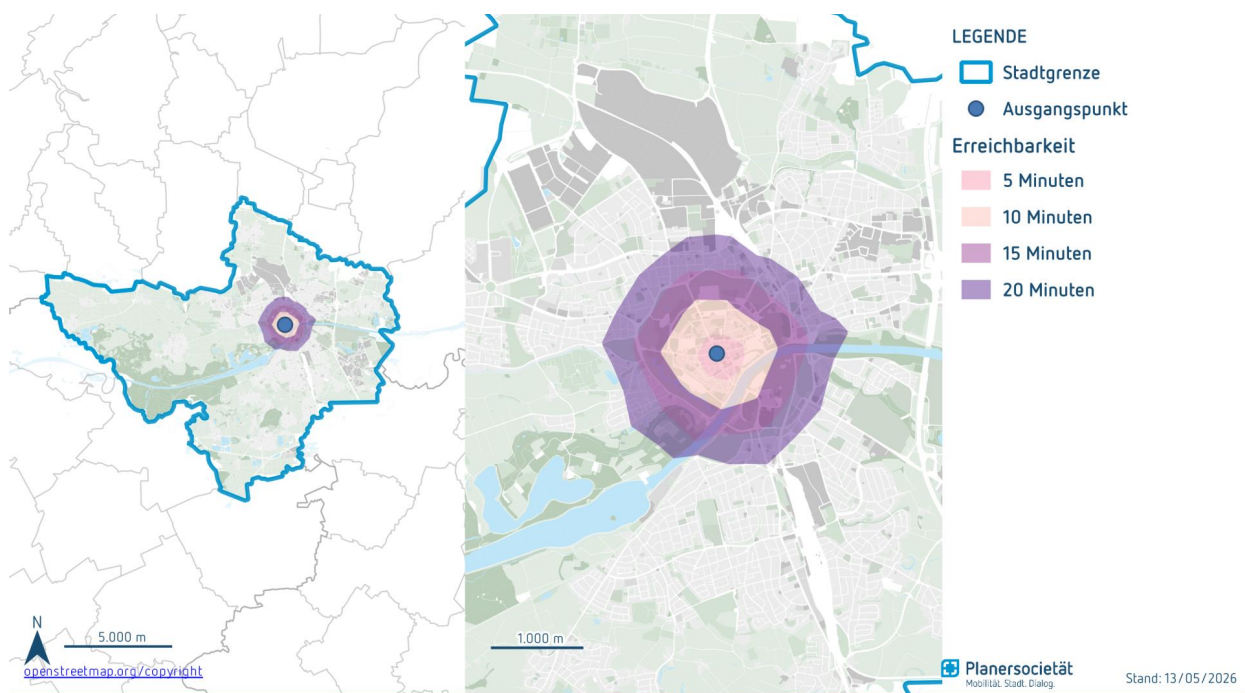


Abbildung 68: Erreichbarkeit Fußverkehr (Altstadt) (Quelle: openrouteservice.org 2023)

Daher spielen im Fußwegenetz Ingolstadts neben den zentralen Wegeverbindungen der Altstadt vor allem die zahlreichen Grünzüge und übergeordneten Freiraumstrukturen eine wichtige Rolle. Besonders hervorzuheben ist der Donausteg, der als reine Fuß- und Radwegeverbindung eine alternative Quermöglichkeit zur stark belasteten Konrad-Adenauer- und Schillerbrücke bietet. Auch über die Glacisbrücke, die Staustufe

und entlang der Autobahnbrücke ist ein sicheres und vom motorisierten Verkehr getrenntes Überqueren der Donau möglich. Zudem stellen neben vielen Parks (z. B. Piuspark, Stadtteilpark Am Augraben, Spielpark Donaustrand) einzelne lineare Grünzüge bedeutsame Alltags- und Freizeitverbindungen dar. Bedeutsam für das innerstädtische Wegenetz sind dabei beispielsweise der Grünzug entlang der Maximilianstraße (Pater-Josef-Schmid-Weg), welcher aufgrund der Verbindung vom Hauptbahnhof bis nach Haunwöhr eine wichtige Ost-West-Achse darstellt, sowie jener an der Schröplerstraße, der wichtige Quartiersverbindungen schafft und das Fußwegenetz um attraktive, verkehrsarme Routen ergänzt.

Eine zentrale Rolle nimmt zudem die Donau mit ihren begleitenden Auen- und Parkräumen ein. Die Wege entlang des Flussufers sowie durch den Klenzpark und Luitpoldpark bilden eine durchgängige, landschaftlich geprägte Fußwegeachse zwischen Altstadt, südlichen Stadtbereichen und westlichen Auen. Über den Biotoperlebnispfad sowie verschiedene kleinere Parkanlagen und Grünverbindungen sind diese Bereiche wiederum mit dem innerstädtischen Glacis vernetzt.

Insgesamt entsteht so ein Netz aus grünen Wegeverbindungen, das nicht nur der Erholung dient, sondern zugleich zentrale fußläufige Erschließungsachsen zwischen Wohnquartieren, Schulstandorten, Freiräumen und der Altstadt bildet. Diese Grünzüge sind damit für den alltäglichen Fußverkehr ebenso bedeutsam wie für Freizeit- und Erholungswege und stellen einen wesentlichen qualitativen Beitrag zur fußverkehrsfreundlichen Stadtstruktur Ingolstadts dar.

Insgesamt weist ein Großteil des Ingolstädter Stadtgebietes eine gute fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Zielorte auf. Bildungs-, Gesundheits- und Versorgungsangebote können in nahezu allen zentralen Bereichen sowie in den größeren Stadtteilen, wie Gerolfing oder Zuchering, innerhalb von 5, 10 oder 15 Minuten zu Fuß erreicht werden. Einschränkungen bestehen vor allem in den kleineren, am Stadtrand gelegenen Ortsteilen wie Pettenhofen, Mühlhausen, Niederfeld, Hagau, Winden oder Rothenturm, in denen zentrale Einrichtungen nicht innerhalb eines 15-Minuten-Radius liegen. Dies ist damit zu begründen, dass diese Ortsteile über keine zentralen Einrichtungen verfügen und die Verfügbarkeit sowie der Zugang zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes eine besondere Rolle spielen. Die Darstellung unterstreicht damit sowohl die hohe Versorgungsqualität im Kernstadtbereich als auch die punktuellen Defizite in peripheren Lagen (s. Abbildung 69). Bei den Erreichbarkeiten wurden Schulen und Ziele des täglichen Bedarfs (z. B. Supermärkte, Bäckereien, Postfilialen, Ärzte, Apotheken etc.) berücksichtigt.

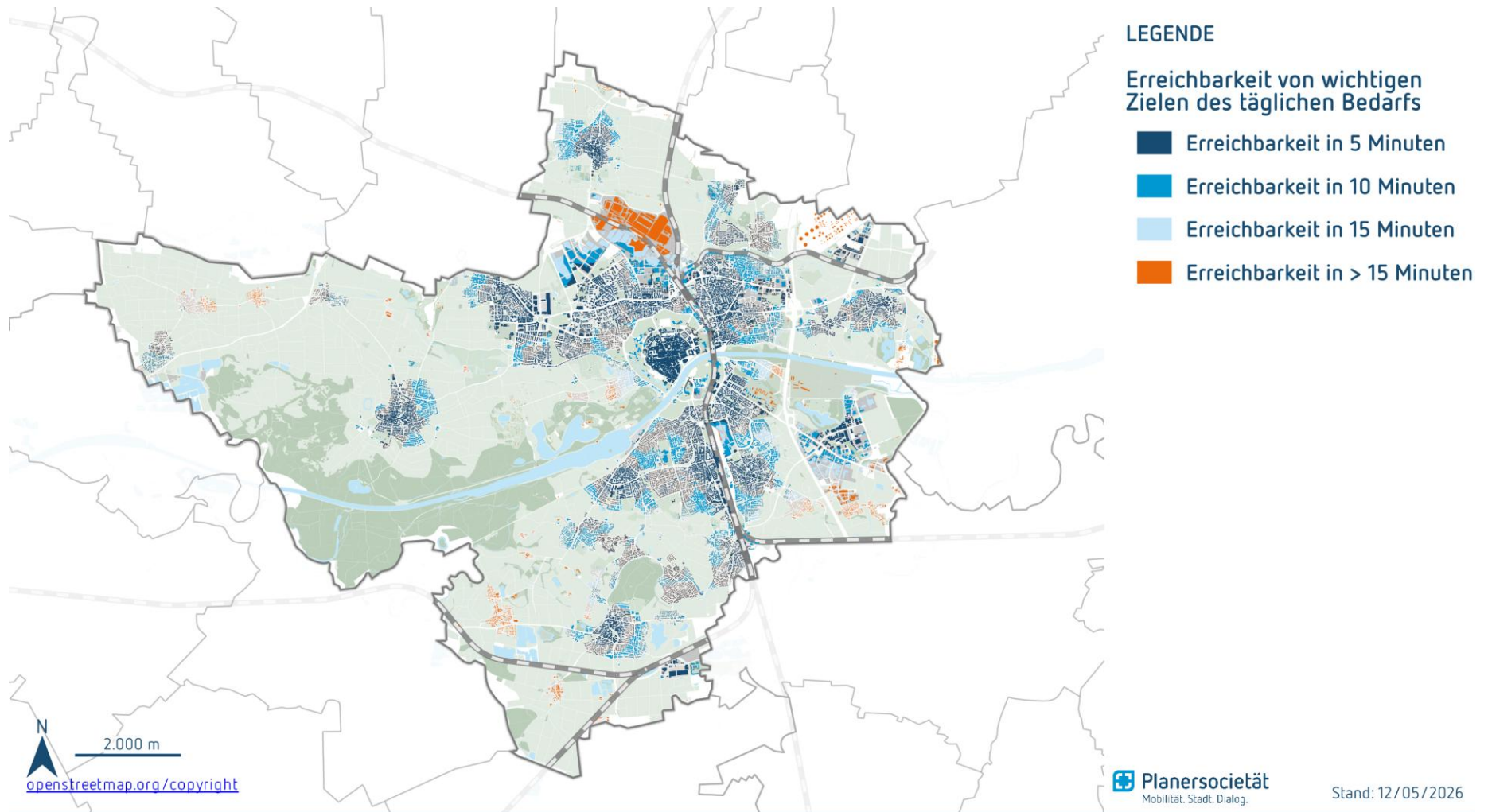


Abbildung 69: Thematische Karte: Erreichbarkeit Wohngebiete mit wichtigen Zielen

Querungsmöglichkeiten

Die Überquerung von Fahrbahnen und Knotenpunkten stellt im Alltag für zu Fuß Gehende ein besonders wichtiges Element dar. Insbesondere für Schulkinder, die nur geringe Erfahrungen im Straßenverkehr besitzen und aufgrund parkender Autos schnell übersehen werden, aber auch für ältere Menschen, die oftmals langsamer sind und Geschwindigkeiten häufiger falsch einschätzen, ergeben sich aufgrund des Querens von Fahrbahnen und Knotenpunkten nicht nur Barrieren, sondern auch Sicherheitsrisiken. Sicheren Querungen kommt demnach eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Mobilitätsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtgestalterischen Aspekten abzuwägen⁶.

Für die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten spielen die Menge und die maximal zulässige Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, die Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle. Nach diesen Kriterien richtet sich die Art der Querungseinrichtung. Je nach Straßenfunktion stehen als Querungshilfen Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege (FGÜ) oder Mittelinseln zur Verfügung, die durch nachfolgende Auflistung zur Verbesserung der Querungssituation für zu Fuß Gehende beitragen:

- Eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden
- Eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr
- Die Verkürzung der Querungsstrecke
- Die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden
- Den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs (FUSS e. V. 2015)

In Ingolstadt sind an vielen Straßen im zentralen Stadtgebiet Querungsanlagen vorhanden. Im äußeren Altbereich, sowie den Ringstraßen, aber auch an den Haupt- und Verbindungsstraßen (z. B. Münchener Straße, Theodor-Heuss-Straße, Kipfenberger Straße) sind Lichtsignalanlagen in regelmäßigen Abständen installiert, jedoch betragen die Abstände insbesondere außerhalb der Altstadt häufig über 500 Meter (s. Abbildung 70). Mittelinseln, teilweise in Kombination mit Fußgängerüberwegen, sind dabei überwiegend in den außerhalb gelegenen Stadtteilen, vor allem an den Durchgangsstraßen der Stadtteile (z. B. Barthlgasserstraße und Wilhelm-Busch-Straße in Gerolfing, Mühlackerweg in Dünzlau) vorhanden. Der überwiegende Teil an örtlichen Kreisverkehren ist mit Mittelinseln (z. B. Am Stadtweg in Rothenturm) ausgestattet. Im Umfeld vieler Schulen und Kindertageseinrichtungen sind Querungsanlagen in unmittelbarer Nähe vorhanden. Befinden sich die Bildungseinrichtungen an Hauptverkehrsstraßen kommen dabei überwiegend Fußgänger- bzw. Lichtsignalanlagen zum Einsatz (z.B. Florian-Geyer-Straße an der Grundschule Etting oder die Geisenfelder Straße an der Grundschule Ringsee), während Fußgängerüberwege vor allem im Nebenstraßennetz und entlang stark frequentierter Schulwege zu finden sind (z. B. Lessingstraße an der Grundschule Lessing oder die Max-Schott-Straße an der Christoph-Kolumbus-Schule). Auch an wichtigen Punkten des ÖPNV sind FGÜs vorhanden (z. B. Esplanade, Schutterstraße/Rathausplatz). Positiv auf den Fußverkehr wirkt sich in

⁶ FGSV (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen, S.7

Ingolstadt die Verkehrsberuhigung und die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h aus (z. B. in Gerolfing, Rothenturm, Mailing). Das Nebenstraßennetz ist fast ausschließlich durch Tempo 30 oder weniger Verkehrsberuhigt. Einige Nebenstraßen sind punktuell mit Zeitbeschränkung auf Tempo 30 und vor allem neuere Wohngebiete als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert. Diese Einrichtungen verbessern das Sicherheitsgefühl beim Überqueren der Straßen sowie das Geräuschempfinden.

Auf den Magistralen, welche neben dem Kfz-Verkehr auch für den Fußverkehr wichtige Verbindungen darstellen, sind Querungsanlagen überwiegend in Form von Lichtsignalanlagen, vereinzelt auch in Form von Unterführungen (z.B. Münchener Straße auf Höhe der Grundschule Münchener Straße), vorhanden. Die Berücksichtigung einer barrierefreien Ausstattung wird bereits bei neuen Bauvorhaben umgesetzt. Viele Mittelinseln (z. B. Weicheringer Straße, Maximilianstraße) sind bereits mit taktilen Leitelementen ausgestattet, jedoch sind viele Querungsmöglichkeiten noch nicht barrierefrei ausgeführt.

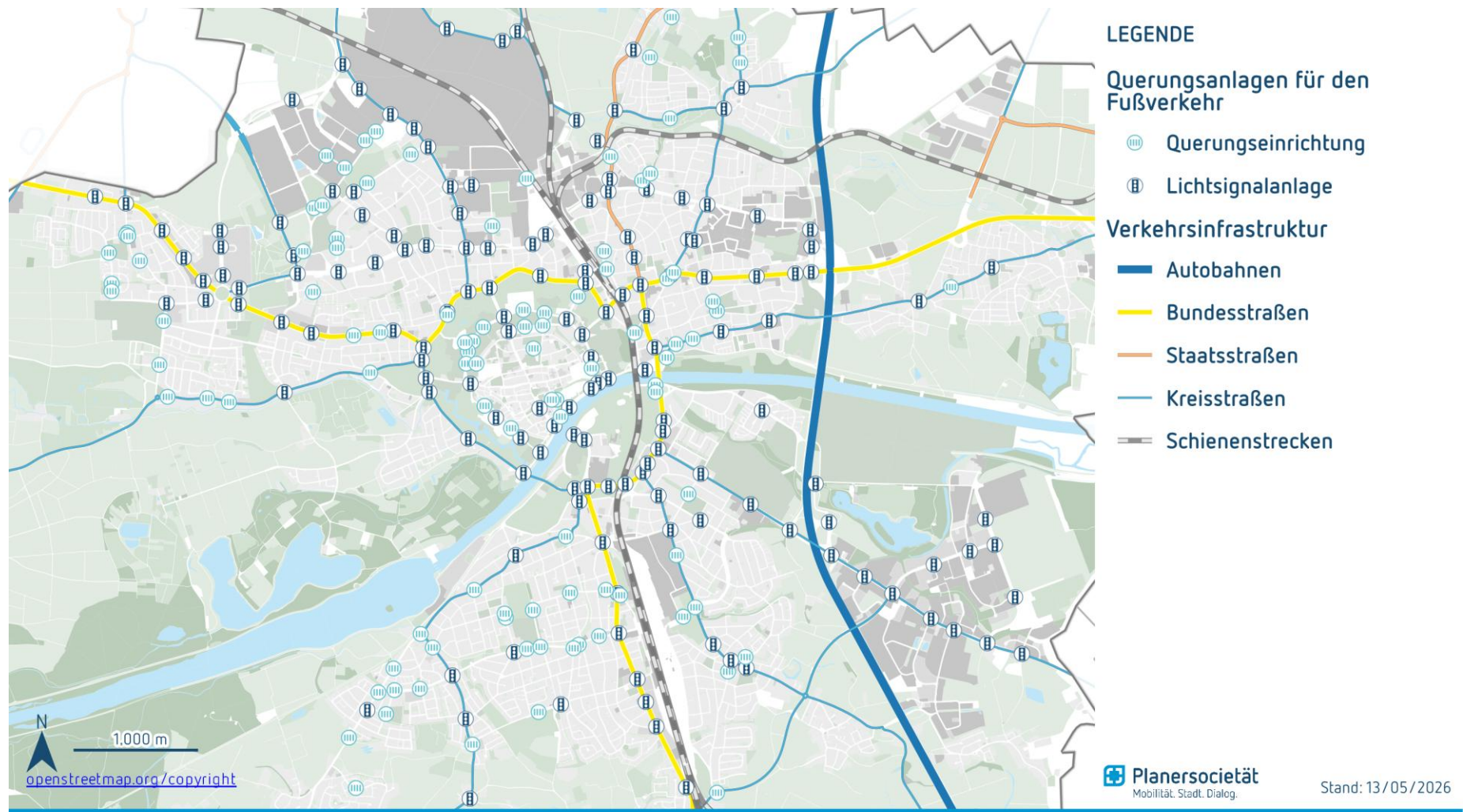


Abbildung 70: Querungsanlagen in der Altstadt und Umgebung (Quelle: eigene Darstellung, Daten Stadt Ingolstadt)

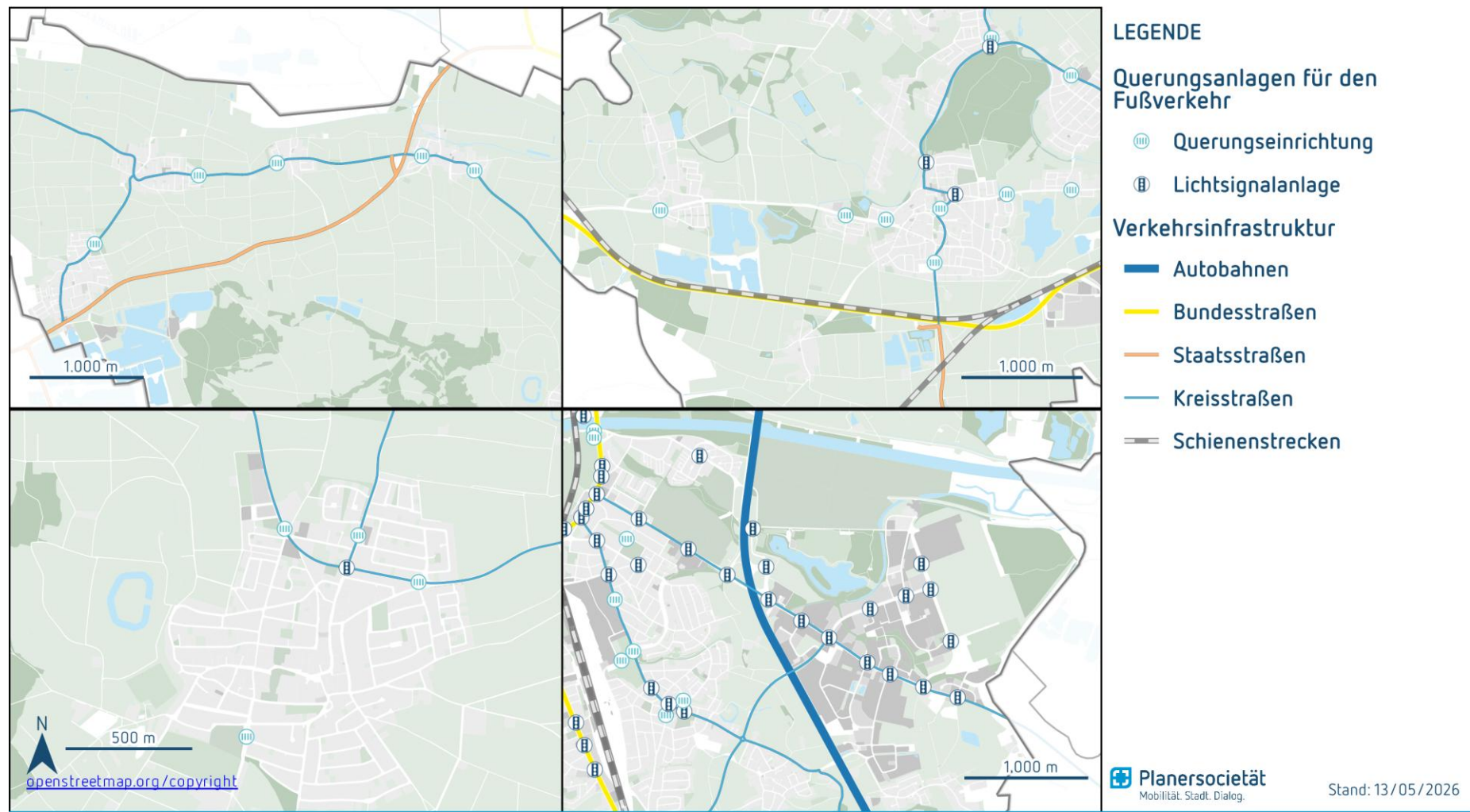


Abbildung 71: Querungsanlagen im äußeren Stadtgebiet (Quelle: eigene Darstellung, Daten Stadt Ingolstadt)

Schulverkehr

An den Schulen im Stadtgebiet kommt es zum morgendlichen Schulbeginn und Schulschluss zu einem erhöhten Aufkommen des Fußverkehrs durch die Schulkinder. Wichtige Wegebeziehungen führen beispielsweise vom Hauptbahnhof weiter über die Maximilianstraße zum Schulzentrum Südwest oder zu den neuen Schulen an der Asamstraße/ Maffeistraße sowie vom ZOB zu den Schulen in der Altstadt. Zunehmender Verkehr im Umfeld der Schulen durch Bring- und Abholungsfahrten der Eltern verstärkt die Kfz-Belastung in diesem Bereich. Eine Möglichkeit, um den zuvor genannten Hol- und Bringverkehr räumlich zu entzerren sind Elternhaltestellen. An einigen Schulen wie der Grundschule Auf der Schanz oder der Lessingschule wurden 2024 umfangreiche Umbaumaßnahmen wie Fahrbahnteiler an Bushaltestellen, die Einrichtung einer Elternhaltestelle und das Anbringen von Pollern, um das Befahren von privaten Grundstücken durch Eltern zu unterbinden, durchgeführt. Dafür wurde die Stadt Ingolstadt mit dem bayerischem Verkehrssicherheitspreis ausgezeichnet. Auf Grundlage dieser Maßnahmen bedarf es einer Prüfung weiterer Schulen mit Einbezug der Straßenräume und der Sicherheitsstandards. Zudem erstellt die Stadt in Kooperation mit den Schulen, der Verkehrswacht oder der Audi AG Schulwegepläne (s. Kapitel 3.2.3).

3.4.2 Öffentlicher Raum

Die historische Altstadt verleiht Ingolstadt eine hohe Aufenthaltsqualität und Charme. Der Aufenthalt im öffentlichen Raum ist in Ingolstadt besonders entlang der Grünverbindung des Glacis attraktiv, der die Altstadt umschließt. Auch der Klenzepark sowie der Luitpoldpark bilden mit ihren großzügigen Grünflächen einen wichtigen Grünraumverbund rund um die Altstadt. Dort bieten die eigenständig geführten Wege abseits des MIVs ein attraktives Freizeitwegenetz. Als zentraler Treffpunkt kann der Rathausplatz benannt werden. Allerdings weisen auch der Viktualienmarkt, der Franziskanerplatz sowie die bereits fertiggestellte Neugestaltung der Ludwigstraße eine hohe Aufenthaltsqualität mit Potenzial auf. An einigen Stellen wird die Aufenthaltsqualität durch durchfahrende Fahrzeuge gemindert, beispielsweise im westlichen Teil der Kreuzstraße und an der Donaustraße. Die Attraktivität mancher Altstadtstraßen ist aufgrund zahlreicher Parkplätze und dem damit verbundenen Kfz-Verkehrsaufkommen teilweise eingeschränkt. Des Weiteren schränkt die teilweise Freigabe der Fußgängerzone für Lieferverkehr und Busse (Nord-Süd-Achse) die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende ein.

Von zentraler Bedeutung ist die von zu Fuß Gehenden hoch frequentierte Fußgängerzone entlang der neugestalteten Ludwigstraße, die neben den weiteren Straßen der Fußgängerzone zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten in Ingolstadt bieten (s. Abbildung 73). Seit 2016 befindet sich der Bereich der Ludwigstraße in einer umfassenden Umgestaltungsphase, die den öffentlichen Raum deutlich aufwerten soll. Der letzte Bauabschnitt wurde Ende 2025 fertiggestellt. Ein breites, mittig verlaufendes Aufenthalts- und Nutzungsband wird durch Flanierflächen entlang der Gebäude flankiert. Während die seitlichen Flächen dem Fußverkehr dienen, sind die Aufenthaltsflächen durch Sitz- und Spielgelegenheiten oder Außengastronomie gestaltet. Weitere Bauabschnitte im westlichen Bereich der Fußgängerzone sollen folgen.

Auch öffentlich zugängliche Toiletten sind ein wichtiges Element einer selbstbestimmten Mobilität. Das Vorhandensein von Toiletten kann vor allem für ältere Menschen eine Voraussetzung darstellen, sich im öffentlichen Raum selbstständig zu bewegen. Dabei ist eine Bereicherung durch (mehr) öffentliche Toilettenanlagen nicht immer zwangsweise notwendig. In Ingolstadt befinden sich beispielsweise in der Tiefgarage Thea-

ter, im Alten Rathaus, der Schrankenstraße oder am Parkplatz am Neuen Schloss barrierefreie (halb-)öffentliche Toilettenanlagen. An einigen Standorten steht zudem das Angebot der „netten Toilett“ zur Verfügung.



Abbildung 72: Wege Im Glacis (links) mit hoher Aufenthaltsqualität und geringe Aufenthaltsqualität durch Unterführung mit Umlaufsperre (rechts)

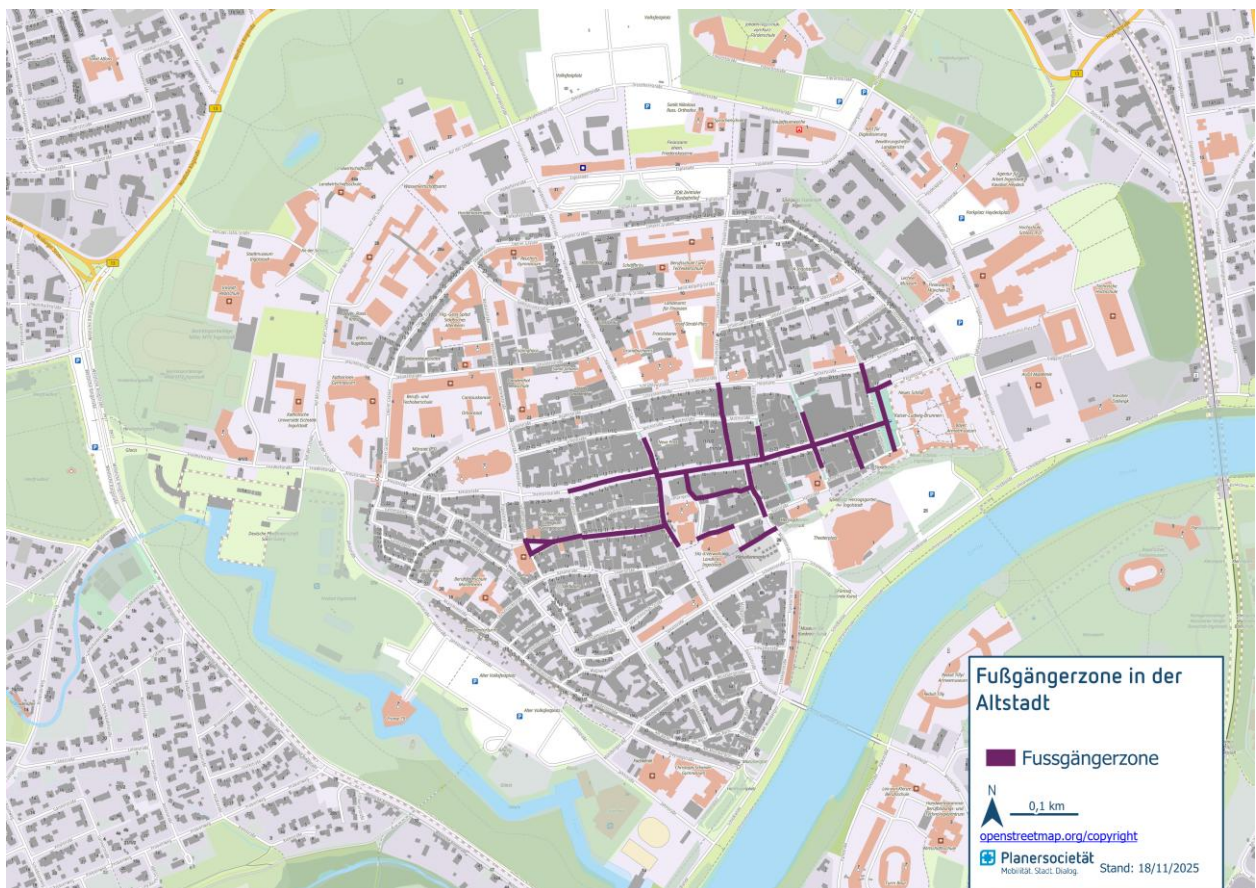


Abbildung 73: Fußgängerzone in der Altstadt

Spiele im öffentlichen Raum

Besonders für Familien mit Kindern sind Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum ein beliebter Treffpunkt. Insbesondere die Grünverbindung „Glacis“ ist mit ihren Sitz- und Spielmöglichkeiten in zentraler Lage ein besonderes Qualitätsmerkmal Ingolstadts (s. Abbildung 74). Auch Spielmöglichkeiten entlang der Donau bis in die Altstadt machen es für Kinder attraktiver, den Weg fußläufig zurückzulegen.

Insgesamt verfügt Ingolstadt über ein vielfältiges Angebot an Spiel- und Sportflächen. Dieses verteilt sich nicht nur auf die Altstadt, sondern ist in sämtlichen Stadtteilen gut vertreten. Dadurch ist eine wohnortnahe Versorgung für Familien gewährleistet (s. Abbildung 75).



Abbildung 74: Spielplatz mit großer Grünfläche im Glacis

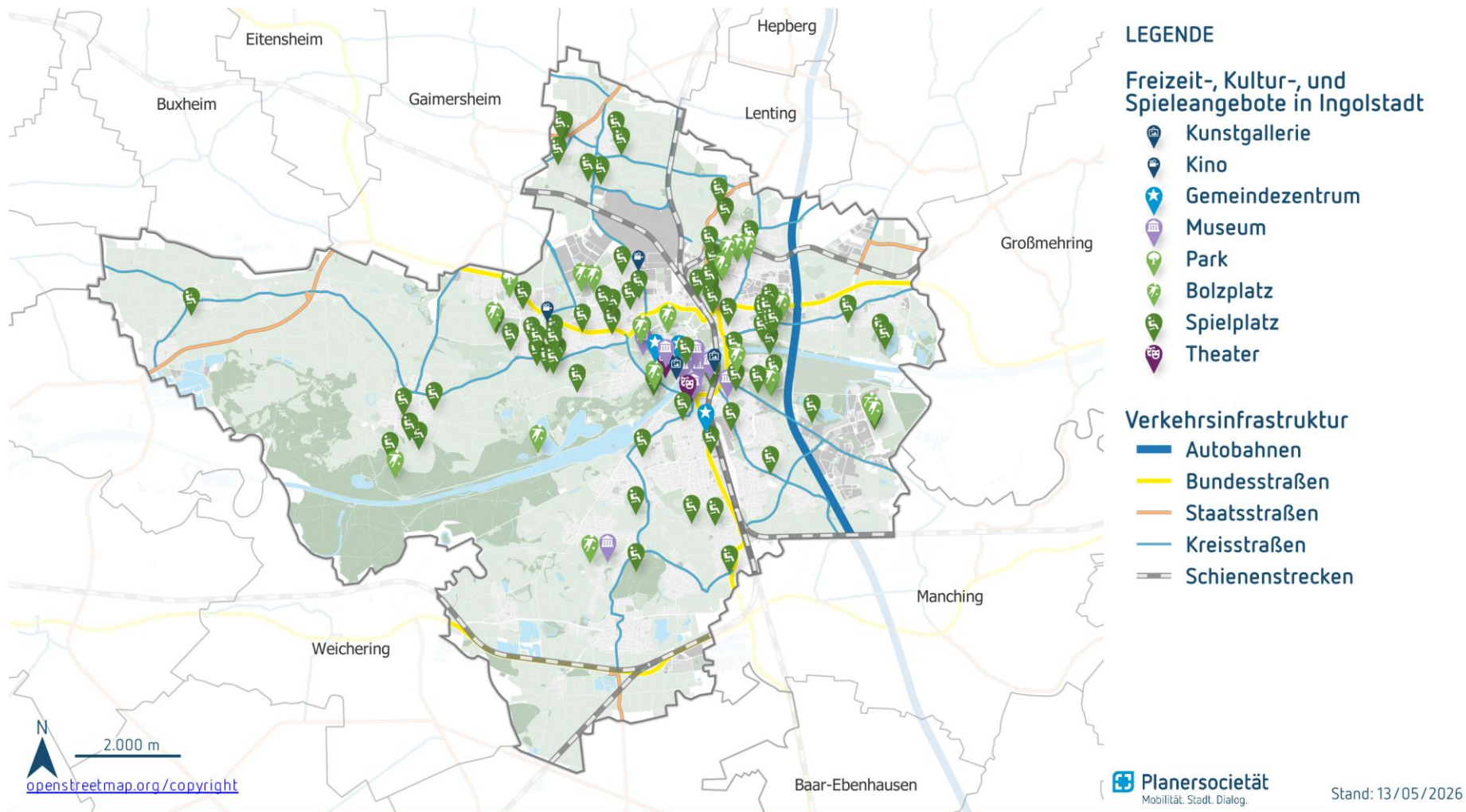


Abbildung 75: Freizeit-, Kultur- und Spieleangebote in Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung, Daten Stadt Ingolstadt)

Orientierung im öffentlichen Raum

Die Orientierung für Einwohnende und Besuchende ist eine wichtige Grundanforderung in der Planung einer attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur im öffentlichen Raum. Informationen zur Wegweisung von Alltags- und Freizeitzielen sind ein wesentliches Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart. Sie ist unmittelbar im Straßenraum sichtbar und damit ein Mittel der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere für Personen, die noch nicht alle kurzen oder attraktiven Wege im Stadtgebiet von Ingolstadt kennen.

Generell kann zwischen einem zielorientierten und einem routenorientierten System unterschieden werden. Auf Verbindungen des Alltagsverkehrs können Ziele wie z. B. öffentliche Einrichtungen und ÖPNV-Haltestellen kommuniziert werden. Routenorientierte Systeme sind für Freizeitrouten gedacht, auf denen flanieren, geschlendert oder gebummelt werden kann.

Im Vergleich zum Radverkehr, für den ein gut vernetztes und klar strukturiertes Wegeleitsystem vorhanden ist, fehlt für den Fußverkehr ein vergleichbares zielorientiertes Leitsystem. Innerhalb der Altstadt gibt es an einigen Stellen Informationsstelen, beispielsweise am Paradeplatz oder in der Kreuzstraße. Diese Stelen bilden die Altstadt mit aktuellem Standort sowie wichtigen Zielorten kartografisch ab.

Darüber hinaus ist aktuell innerhalb der Altstadt zudem ein routenorientierte Wegweisungssystem vorhanden mit Wegweisungen für unterschiedliche themenbasierte Freizeitwege. Diese Routen sind ausgeschildert bzw. werden in Form eines Faltblattes zur Verfügung gestellt. Folgende Themenrouten sind dabei vorhanden:

- Altstadt Rundgang
- Festungsrundgang
- Ingolstädter Bierrundgang
- Ingolstädter Wissenschaftsrundgang



Abbildung 76: Informationsstellen in der Kreuzstraße
(Quelle: Stadt Ingolstadt)

Ergänzend zu den Wegweisungen in der Altstadt wurde im Piusviertel das Wegeleitsystem „Oranger Weg“ umgesetzt. Dieses vernetzt die wertvollen Grünflächen (z. B. Piuspark, Grasser Platz) innerhalb des Quartiers miteinander. Es umfasst Hinweisschilder, leitende Bodenmarkierungen sowie Sitzbänke entlang der Routen.

3.4.3 Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes nimmt im Sinne der Inklusion eine zunehmende Bedeutung in der Verkehrsplanung ein. Nicht nur Personen mit körperlichen Einschränkungen sind auf hindernisfreie Straßenräume angewiesen. Barrierefreie bzw. barrierearme Bedingungen sind in der Regel ein Zugewinn für alle Menschen, die den öffentlichen Raum nutzen. Angesichts des demografischen Wandels und

einer zunehmend alternden Bevölkerung gewinnen barrierearme Straßenräume zusätzlich an Bedeutung, um die selbstständige Mobilität und Teilhabe insbesondere älterer Menschen zu gewährleisten.

Im Rahmen von Neubau- und Umgestaltungsmaßnahmen werden Aspekte der Barrierefreiheit bereits berücksichtigt und in die Planung integriert.

Längsverkehr

Das Themenfeld Barrierefreiheit besitzt unterschiedliche Schnittstellen zu den vorangestellten Inhalten. Im Längsverkehr sind besonders die Wegebreiten und die Oberflächenqualität der Wege von Bedeutung. Personen, die eine Gehhilfe, einen Kinderwagen oder einen Rollstuhl nutzen, benötigen in der Regel mehr Platz im Seitenraum sowie bei Drehungen, um die Richtung zu wechseln. In der Regel sollte eine freie Gehwegbreite von mindestens zwei Metern nicht unterschritten werden. Dies ist jedoch insbesondere in den Stadtteilen außerhalb des Stadtkerns an vielen Stellen in Ingolstadt nicht der Fall. Beispielsweise weisen die vorhandenen straßenbegleitenden Gehwege entlang der Ortsdurchfahrten der Stadtteile Irgertsheim, Dünzlau, Hagau oder Mühlhausen eine Breite von teilweise unter zwei Metern auf. Teile der Eichenwaldstraße in Gerolfing weisen teilweise sogar eine Gehwegbreite von etwa einem Meter auf. Die straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwege (z. B. Barthlgasserstraße auf Höhe EDEKA in Richtung Ortskern) sind teilweise in beide Richtungen freigegeben und weisen ebenfalls eine zu geringe Breite auf. Insbesondere in den Nebenstraßen gerade in etwas älteren Wohngebieten lassen sich einige Straßen ausfindig machen, deren Gehwege nicht den heutigen Regelbreiten entsprechen und an denen der Begegnungsverkehr zweier zu Fuß gehender Personen nur erschwert möglich ist. Auch das Nebeneinanderlaufen mehrerer Personen, beispielsweise von Kindern auf dem Schulweg (z. B. Seeweg in Zuchering, Gehweg des getrennten Geh- und Radweges in der Münchener Straße an der B 13 in Unsernherrn) ist meist nicht komfortabel möglich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund historisch gewachsener baulicher Strukturen eine Anpassung der Gehwegbreiten nicht überall realisierbar ist, etwa durch bestehende Gebäude, begrenzte Straßenräume oder notwendige Mindestbreiten der Fahrbahn.

In den altstadtnahen Stadtteilen Ingolstadts zeigt sich hinsichtlich der Wegebreiten und Oberflächenqualitäten ein insgesamt ausgewogenes Bild. Entlang der Haupteerschließungsstraßen sind die Gehwege überwiegend ausreichend dimensioniert und bieten eine gute Nutzbarkeit für den Fußverkehr. Häufig sind Geh- und Radwege voneinander getrennt, teilweise auch baulich, und erreichen dennoch eine Mindestbreite von etwa zwei Metern. Positiv hervorzuheben sind hierbei insbesondere die Waldeysenstraße und die jeweiligen Ringstraßen, die eine klare Trennung der Verkehrsarten bei gleichzeitig komfortablen Breiten aufweisen. Auch die Maximilianstraße, die eine wichtige Verbindung vom Hauptbahnhof zum Schulzentrum Südwest bildet, kann als gelungenes Beispiel für eine funktional und gestalterisch hochwertige Wegeführung gelten.

In zahlreichen Nebenstraßen (z. B. Richard-Strauss-Straße) werden ebenfalls Gehwegbreiten von mindestens zwei Metern oder mehr erreicht. Diese Abschnitte tragen zu einem durchgängig nutzbaren und städtebaulich ansprechenden Wegenetz im Umfeld der Altstadt bei.

In einigen Wohn- und Erschließungsstraßen (z. B. Schwanthalerstraße oder Osnabrücker Straße) treten dagegen Engstellen auf. Hier sind die nutzbaren Gehwegbreiten oftmals deutlich geringer, wodurch das Begegnen oder Nebeneinandergehen erschwert wird. Zudem kann der vorhandene ruhende Verkehr die Bewegungsflächen zusätzlich einschränken.

Besonders gemeinsam geführte Geh- und Radwege (z. B. Römerstraße) weisen häufig nicht die erforderliche Breite auf, um ein reibungsloses Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsarten zu gewährleisten. In diesen Bereichen entstehen vereinzelt Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr, insbesondere bei höherem Verkehrsaufkommen.

Die Gehwegbreiten in der Altstadt Ingolstadts variieren je nach Straßenzug und Nutzung, sind jedoch insgesamt von den historischen Strukturen geprägt. In vielen breiten Straßen, wie der Kreuzstraße oder der Beckerstraße, bieten die Gehwege ausreichende Breiten für den Fußverkehr. Insbesondere in kleinen Nebenstraßen sinkt die Gehwegbreite häufig auf unter zwei Metern (z. B. Unterer Graben).

Die Oberflächengestaltung der Flächen für den Fußverkehr ist in Ingolstadt sehr divers. Viele straßenbegleitende Gehwege sind asphaltiert oder gepflastert. Die Wege befinden sich zum großen Teil in einem guten bis befriedigenden Zustand und sind daher als barrierearm einzustufen. Allerdings gibt es in Ingolstadt auch Handlungsbedarf. Die Voraussetzung für barrierefreie Wege sind glatte Oberflächen. Das historische Kopfsteinpflaster ist für viele Menschen mit Mobilitätseinschränkungen schwer oder nicht passierbar. Die Verwendung barrierefreier Lösungen, z. B. durch abgeflachtes Kopfsteinpflaster oder große Gehwegplatten, ist an einigen Straßen und Plätzen, wie beispielsweise der Josef-Ponschab-Straße oder an der Kleinen/ Großen Rosengasse bereits umgesetzt. Die Fußgängerzone an der Ludwigstraße besticht durch ihre attraktive Aufenthaltsqualität und eine gute Begehrbarkeit, auch wenn die Umgestaltung des westlichen Bereichs noch nicht abgeschlossen ist. In der Harderstraße hat sich die Aufenthaltsqualität durch die erfolgten Umgestaltungen ebenfalls deutlich verbessert.

Allerdings zeigen hohe Schwellen deutliche Defizite in der Barrierefreiheit. In Bereichen wie beispielsweise in der Altstadt bleiben zudem einige Geschäfte für Rollstuhlnutzende unzugänglich. Stufen, enge Eingänge und fehlende Rampen verhindern beispielsweise an der Theresienstraße/ Ludwigstraße vielerorts den Zutritt.

Querverkehr

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Ihnen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Fußwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf Querungen zu legen, die im Umfeld von relevanten Zielen des Fußverkehrs liegen. Insbesondere betrifft dies den Bereich der Magistralen. Querungsmöglichkeiten entlang der Münchener Straße oder der Manchingener Straße liegen beispielsweise teilweise mehr als 500 Meter auseinander. Diese sollten in einem engmaschigen Fußverkehrsnetz maximal 250 Meter auseinander liegen. Im Umfeld von sensiblen Verkehrseinrichtungen wie Schulen, Kita, Senioren- und Behindertenheimen, Krankenhäusern etc. sollte der Abstand auf etwa 150 Meter verringert werden. In der Praxis ist eine derart dichte Anordnung von Querungsmöglichkeiten jedoch häufig von der konkreten Situation abhängig, da insbesondere auf leistungsstarken Hauptverkehrsstraßen zusätzliche Querungsstellen die Verkehrsabwicklung des Kfz-Verkehrs beeinträchtigen können.

Barrierefreie bzw. barrierearme Elemente sind im Ingolstädter Stadtgebiet bislang nur punktuell umgesetzt und insgesamt noch nicht flächendeckend etabliert. Positiv hervorzuheben sind einzelne Querungsmöglichkeiten, etwa im Bereich des Nordbahnhofs sowie vereinzelt an Mittelninseln oder Kreisverkehren (z. B. Weiheringer Straße), die bereits mit taktilen Leitsystemen in Form differenzierter Bordhöhen und Bodenindikatoren ausgestattet sind (s. Abbildung 77). Barrierearme Elemente finden im Ingolstädter Stadtgebiet bereits in vielen Querungsanlagen Anwendung, erfüllen jedoch häufig noch nicht die Anforderungen an eine voll-

ständig barrierefreie Gestaltung. An mehreren Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen, beispielsweise an der Dreizehnerstraße, sind zwar Bordsteinabsenkungen vorhanden, diese weisen jedoch Unebenheiten auf und verfügen bislang über kein durchgängiges taktiles Leitsystem (s. Abbildung 77). Bei Neubau- und Umbaumaßnahmen werden Querungsanlagen hingegen bereits durchgängig barrierefrei ausgeführt, wie Beispiele aus der Asamstraße, der Harderstraße, dem Neubaugebiet Etting-Steinbuckel sowie zahlreiche neu errichtete Verkehrsinseln zeigen. Insgesamt besteht somit weniger ein Defizit bei aktuellen Projekten als vielmehr ein Nachholbedarf bei der schrittweisen Anpassung bestehender Querungsanlagen. Zur Gewährleistung einer sicheren und barrierefreien Querung wird der Einsatz taktiler Leitelemente für sämtliche Querungsanlagen empfohlen. Vor dem Hintergrund begrenzter kommunaler Finanzmittel ist eine schrittweise Umsetzung unter Setzung von Prioritäten notwendig.



Abbildung 77: Barrierefreie Lichtsignalanlage an der östlichen Ringstraße (links) und Querung an der Harderstraße (rechts)



Abbildung 78: Nicht barrierefreier Fußgängerüberweg an der Dreizehnerstraße (links) und barrierearme Lichtsignalanlage an der Hindenburgstraße (rechts)

Barrierefreie Ausstattung

Hinsichtlich der Barrierefreiheit spielen auch Sitzmöglichkeiten eine große Rolle. In Ingolstadt gibt es in der Altstadt einige davon. Da viele veraltet sind, verfügen sie in den meisten Fällen nicht über Armlehnen (z. B. Rathausplatz, Theresienstraße), die älteren Personen beim Hinsetzen und Aufstehen unterstützen. Auch Rückenlehnen fehlen selbst an den modernen Sitzmöglichkeiten (z. B. Ludwigstraße). Positiv festzuhalten ist, dass insbesondere in der Altstadt an wichtigen Wegebeziehungen (insbesondere Wege in die Altstadt) überwiegend ausreichend Sitzgelegenheiten, wenn auch nicht barrierefrei, vorhanden sind.

Zu einer barrierefreien oder barrierearmen Nutzung des öffentlichen Raumes gehören viele weitere Aspekte. Dafür lassen sich unter anderem die besonderen Anforderungen von seheingeschränkten Personen an Platzsituationen, Kontrastierungen von Treppenkanten, korrekte Anbringung von Handläufen an Treppenanlagen, die Dimensionierung von Umlaufsperrern oder entsprechende Stadtmöblierung benennen. Auch der Ausbau barrierefreier ÖPNV-Haltestellen stellt einen wesentlichen Teil der barrierefreien Fortbewegung dar (s. Kapitel 3.2.2).

3.4.4 Fußverkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Kompakte Siedlungsstruktur: Kurze Wege innerhalb der Altstadt und dadurch gute fußläufige Erreichbarkeit von wichtigen Zielen
-  Attraktive Fußgängerzone mit vielen Sitzgelegenheiten und Spielgeräten
-  Verkehrsberuhigte Altstadt mit hoher Aufenthaltsqualität und Quartierstrennung
-  Glacis als grüne Oase mit vielfältigen Freizeitmöglichkeiten und Bewegungsraum inmitten der Stadt
-  Barrierefreier Ausbau von Querungen und Haltestellen mit Bodenleitsystemen im Altstadtbereich bei Umbaumaßnahmen
-  Eingeschränkte Barrierefreiheit außerhalb der Altstadt
-  Hauptverkehrsstraßen können Barrieren darstellen, zum Teil fehlende Querungsmöglichkeiten
-  Insbesondere in den äußeren Stadtteilen geringe Gehwegbreiten
-  Bei gemeinsamer Führung mit dem Radverkehr auch im Stadtzentrum geringe Gehwegbreiten
-  Insbesondere in der Fußgängerzone häufig Konflikte mit dem Radverkehr und E-Scootern

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

- ✧ Aufteilung und Gestaltung des Straßenraums zugunsten des Fußverkehrs
- ✧ Weitergehender barrierefreier Ausbau von Knotenpunkten und Querungen
- ✧ Verdeutlichung der Trennung zwischen Geh- und Radwegen, insbesondere bei geringen Straßenraumbreiten
- ✧ Umgestaltung der Straßenräume für mehr Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung

3.5 Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit stellt ein zentrales Handlungsfeld innerhalb des Mobilitätsplans der Stadt Ingolstadt dar. Sie ist sowohl unter funktionalen als auch unter normativen Gesichtspunkten von hoher Relevanz. Neben der objektiven Reduktion von Unfallereignissen ist insbesondere das subjektive Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmenden ein entscheidender Faktor für die Akzeptanz und Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen. Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts 2040+ wurde die Verkehrssicherheit bereits als wesentliches Element im Zusammenhang mit Umgestaltung der Magistralen als Verkehrsräume identifiziert. Auch die Ergebnisse aus verschiedenen Beteiligungsformaten – insbesondere der Auftaktveranstaltung sowie der Online-Beteiligung im Rahmen der Erstellung des Mobilitätsplans Ingolstadt 2040+ – verdeutlichen, dass die Bevölkerung dem Thema eine hohe Priorität insbesondere im Kontext des Radverkehrs beimisst.

Ein wiederkehrendes Problem im Radverkehr stellt das Verhalten sogenannter Geisterradler dar, also das Befahren von Radwegen in entgegen gesetzter Richtung. Dieses Verhalten erhöht die Unfallwahrscheinlichkeit insbesondere in Kreuzungsbereichen und an Einmündungen. Die Ursachen für Unfälle im Radverkehr sind multifaktoriell: Neben verhaltensbedingten Aspekten wie Geisterradeln, Fahren auf dem Gehweg, Vorfahrtsmissachtungen oder Alkoholeinfluss spielen auch infrastrukturelle Defizite wie unzureichende Radverkehrsanlagen, mangelnde Sichtbeziehungen und fehlende Trennungen zwischen Verkehrsarten eine zentrale Rolle. Aktuelle Zahlen aus Ingolstadt zeigen, dass diese Problemlagen zunehmend auch neue Mikromobilitätsformen betreffen. Während Polizei und Unfallkommission 415 Fahrradunfälle (davon 32 unter Alkoholeinfluss) mit 387 Verletzten registrierten, haben sich die E-Scooter-Unfälle im Vergleich zu 2023 mehr als verdoppelt und liegen nun bei 68 Fällen mit 60 Verletzten. Rad- und E-Scooter-Nutzende stellen damit fast die Hälfte aller Verletzten, obwohl sie nur rund neun Prozent der Verkehrsunfälle ausmachen. Die Daten verdeutlichen, dass riskantes Verhalten und infrastrukturelle Schwächen nicht nur den Radverkehr, sondern zunehmend auch den E-Scooter-Verkehr betreffen und sich gegenseitig verstärken.

Zur Reduktion von Radverkehrsunfällen informiert die Stadt Ingolstadt unter anderem auf ihrer Homepage über das Thema Sicherheit im Radverkehr. Bspw. werden die wichtigsten Verkehrsschilder übersichtlich dargestellt und erklärt und man kann über ein Online-Quiz⁷ sein Wissen zu Regeln im Radverkehr prüfen.

⁷ <https://survey.lamapoll.de/Radverkehr-Regeln>

Die Stadt Ingolstadt wurde im Juli 2025 vom Bayerischen Innenministerium im Rahmen des Bayerischen Verkehrssicherheitspreises ausgezeichnet. Die Prämierung erfolgte für ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Umfeld der Grundschule „Auf der Schanz“. Ziel des Projekts war insbesondere die Reduzierung des sogenannten Elterntaxi-Verkehrs sowie die Erhöhung der Sicherheit für Schulkinder. Im Rahmen der Umsetzung wurden unter anderem Bushaltestellen baulich angepasst, bestehende Fußgängerüberwege aufgewertet, probeweise Elternhaltestellen definiert und Fahrbahnteiler mit Warnbaken montiert. Die Fachjury würdigte das Projekt als beispielhaftes kommunales Engagement zur Unfallprävention und zur Förderung der Schulwegsicherheit.

Kfz-Geschwindigkeiten

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Stadtgebiet Ingolstadt folgen einer klaren Struktur, die sich nach Straßentyp und Lage unterscheidet. Der Altstadt-Bereich ist geprägt von Tempo-30-Regelungen und wird ergänzt durch Abschnitte mit Tempo 20 sowie verkehrsberuhigte Bereiche. In den umliegenden Wohngebieten sind nahezu flächendeckend Tempo-30-Zonen ausgewiesen, die vor allem dem Schutz der Anwohnenden, der Schulwegsicherung und der Förderung des Fuß- und Radverkehrs dienen.

Im übergeordneten innerstädtischen Straßennetz gilt in der Regel eine Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal 50 km/h. Dies betrifft insbesondere die Hauptverkehrsachsen wie die Ringstraße, die Neuburger Straße oder die Zufahrten zum Audi-Werk. Ein markantes Beispiel für eine Absenkung ist der Audi-Ring am Westpark. Im Dezember 2024 wurde hier Tempo 30 eingeführt, um die Unfallhäufigkeit zu reduzieren. Außerhalb der geschlossenen Bebauung gelten auf den Zubringerstraßen wie der B 13, B 16, B1 6a oder B 300 überwiegend 60 bis 100 km/h. Diese Geschwindigkeiten werden in Ortsdurchfahrten auf 50 km/h reduziert. Auf der Autobahn A 9 gilt die übliche Richtgeschwindigkeit.

Insgesamt trägt die Kombination aus flächigen Tempo-30-Bereichen, regulierten Hauptachsen und differenzierten Geschwindigkeitsvorgaben auf überörtlichen Verbindungen wesentlich zur Verkehrssicherheit und zum Lärmschutz in Ingolstadt bei.

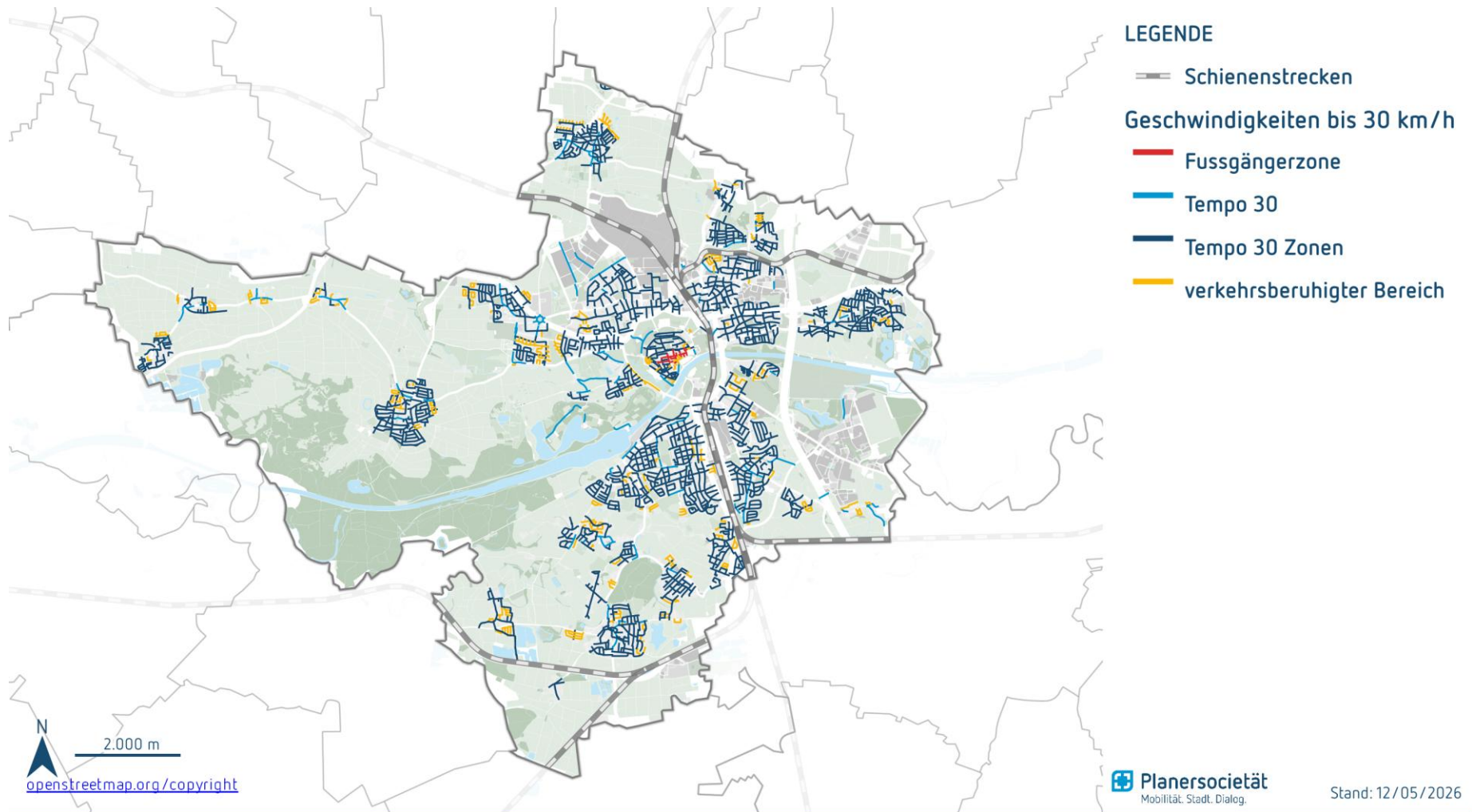


Abbildung 79: Kfz-Geschwindigkeiten

Verkehrsunfälle

Ein Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit liegt in der Arbeit der Unfallkommission (UKO). Die Aufgabe der UKO ist die Analyse und Beseitigung von Unfallhäufungen im Straßenverkehr. Sie besteht aus Vertretenden von Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde. Sie analysieren Unfallstellen und ihre Ursachen, schlagen aufgrund dessen Maßnahmen vor und kontrollieren deren Wirkung nach der Umsetzung. Die Maßnahmen können von der Anordnung eines Verkehrszeichens bis hin zu größeren Umbauten reichen. In Ingolstadt gibt es neben der örtlichen Unfallkommission des Freistaats Bayern, die sich aus Vertretenden der Polizei, der Stadtverwaltung und des Staatlichen Bauamts zusammensetzt, auch eine städtische Unfallkommission, die speziell für das Gebiet der Stadt Ingolstadt zuständig ist und dort mit verkehrsrechtlichen sowie baulichen Maßnahmen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit sorgt. Die städtische UKO setzt sich aus Vertretenden der Stadtverwaltung sowie der Polizei zusammen.

Im Bereich der vorbeugenden Verkehrssicherheitsarbeit werden alle anstehenden Maßnahmen, beispielsweise Straßensanierungen, städtebauliche Veränderungen oder auch städtische und private Bauvorhaben, hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung beurteilt und optimiert. Daneben leistet insbesondere die Aufklärungsarbeit der Jugendverkehrsschule/Verkehrswacht Ingolstadt einen wesentlichen Beitrag zur Vorbeugung von gefährlichen Situationen und Unfällen im Straßenverkehr. Neben der Radfahrprüfung auf dem eigenen Verkehrsübungsplatz für alle Schulkinder der vierten Klassen ist der Einsatz von Schulweghelfenden in den Schulumfeldern ein wichtiger Bestandteil. An den 18 Grundschulen innerhalb der Stadtgrenze gibt es rund 30 Stellen, an denen Schulweghelfende vor allem morgens die Schulkinder auf dem Schulweg unterstützen. Außerdem sind an fünf Grundschulen insgesamt sechs Elternhaltestellen dauerhaft eingerichtet. Diese befinden sich einige Meter vom Schulgebäude entfernt, aber dennoch in unmittelbarer Nähe. Die Eltern können dort mit dem Fahrzeug kurz anhalten und die Kinder aussteigen lassen. Diese erlernen dadurch den kurzen Weg von der Elternhaltestelle zur Schule eigenständig zu bewältigen und es werden gefährliche Situationen zwischen Fahrzeugen und Schulkindern unmittelbar vor dem Schulgebäude verhindert. Weiterhin wurde im Oktober 2025 die Einrichtung von Schulstraßen im Umfeld zweier Grundschulen im Stadtrat von Ingolstadt beschlossen. Nach positiver Evaluierung ist die Umsetzung für das kommende Schuljahr 2026/2027 vorgesehen.

Zur Förderung eines respektvollen und sicheren Miteinanders im Straßenverkehr hat die Stadt Ingolstadt gemeinsam mit der Verkehrswacht Ingolstadt und dem Audi-Betriebsrat die Verkehrssicherheitskampagne „Sicher, Smart & Fair, zählt für jeden im Straßenverkehr“ initiiert. Ziel der Kampagne ist es, durch präventive Kommunikation das Bewusstsein für gegenseitige Rücksichtnahme und regelkonformes Verhalten zu stärken. Die zentrale Botschaft „Hinter jedem Schild steckt ein Grund“ verdeutlicht, dass Verkehrsregeln dem Schutz aller dienen und nicht willkürlich sind. Thematisiert werden unter anderem unangepasste Geschwindigkeit und Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden. Daneben führen die Stadt Ingolstadt, die Polizei und die Verkehrswacht laufend verschiedene Kampagnen, beispielsweise zu Geisterradlern, durch. Die Kampagnen ergänzen damit die infrastrukturellen und planerischen Maßnahmen der Stadt um eine kommunikative Komponente, die auf breite gesellschaftliche Wirkung abzielt.

Zusätzlich zu den aktuell wirksamen Maßnahmen unterstützt die Stadt Ingolstadt auch im Zusammenhang mit der Technischen Hochschule Ingolstadt zahlreiche zukunftsgerichtete Forschungsprojekte mit Bezug zur Verkehrssicherheit

Die polizeiliche Unfallstatistik für die Jahre 2023 und 2024 liefert eine differenzierte Grundlage für die Bewertung der Verkehrssicherheit. Im Jahr 2024 wurden insgesamt 4.749 Verkehrsunfälle registriert, was einem leichten Rückgang gegenüber dem Vorjahr mit 4.762 Unfällen entspricht. Besonders hervorzuheben ist, dass im Jahr 2024 kein tödlicher Verkehrsunfall verzeichnet wurde, während im Vorjahr vier Todesfälle zu beklagen waren. Die Zahl der verletzten Personen stieg hingegen leicht an. 912 Personen wurden verletzt, davon 91 schwer. Im Jahr 2023 waren es 877 Verletzte, darunter 92 Schwerverletzte. Auffällig ist der hohe Anteil von Unfällen mit Beteiligung von Fahrrädern und E-Scootern, die rund 49 % der Verletzten umfassen. Diese Daten indizieren eine besondere Vulnerabilität der Nutzerinnen und Nutzer der Nahmobilität und unterstreichen den Handlungsbedarf in diesem Segment. In der folgenden Abbildung werden die Unfallorte der Vorfälle zwischen den Jahren 2023 und 2024 verortet. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf den städtischen Hauptachsen sowie an vereinzelt Knotenpunkten.

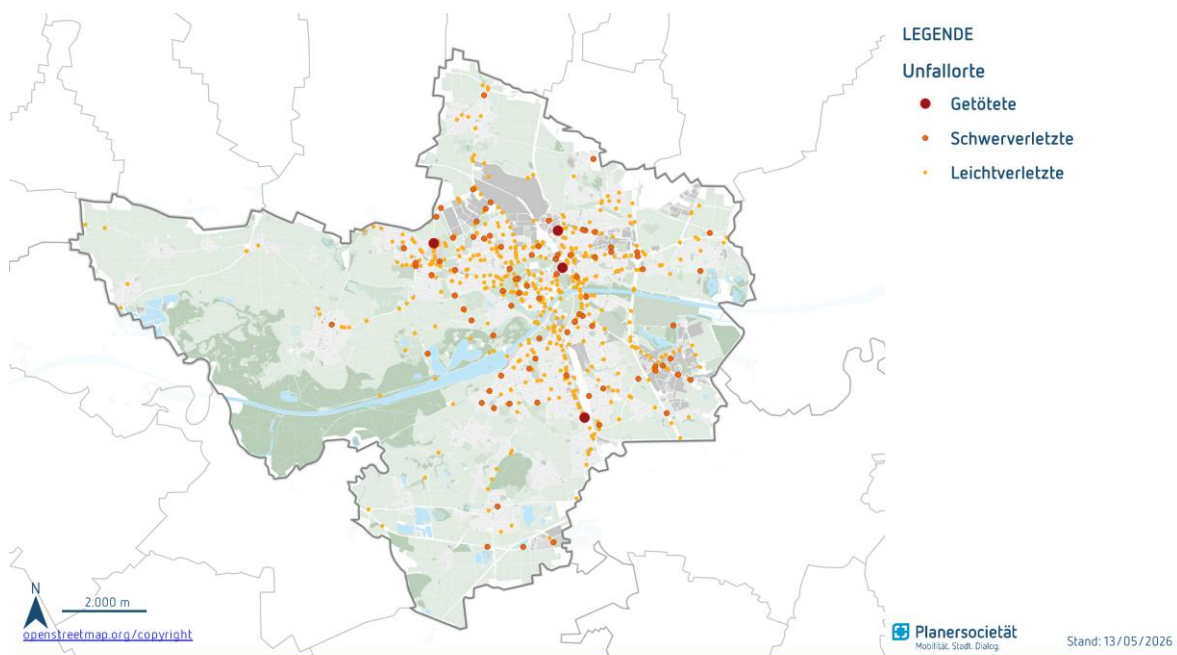


Abbildung 80: Unfallorte 2023-2024 (Quelle: eigene Darstellung, Unfallatlas)

Zur systematischen Bewertung der Verkehrssicherheit wurde im Rahmen des Forschungsprojektes Früherkennung von Gefahrenstellen im Straßenverkehr (FeGiS) der RWTH Aachen in Kooperation mit Deutsche Hochschule der Polizei (Münster) sowie PTV Planung Transport Verkehr AG und DTV Verkehrsconsult GmbH ein sogenannter Gefahrenscore entwickelt. Dieser basiert auf drei Indikatoren: registrierte Unfälle mit Personenschaden, telemetrisch Bewegungsdaten von Fahrzeugen und Smartphones (z. B. starke Brems- und Beschleunigungsvorgänge) sowie Crowdsourcing-Gefahrenmeldungen durch Verkehrsteilnehmende. Die Bewertung erfolgt mittels einer Skala von 1 (geringes Risiko) bis 5 (hohes Risiko) und wird kartografisch visualisiert.

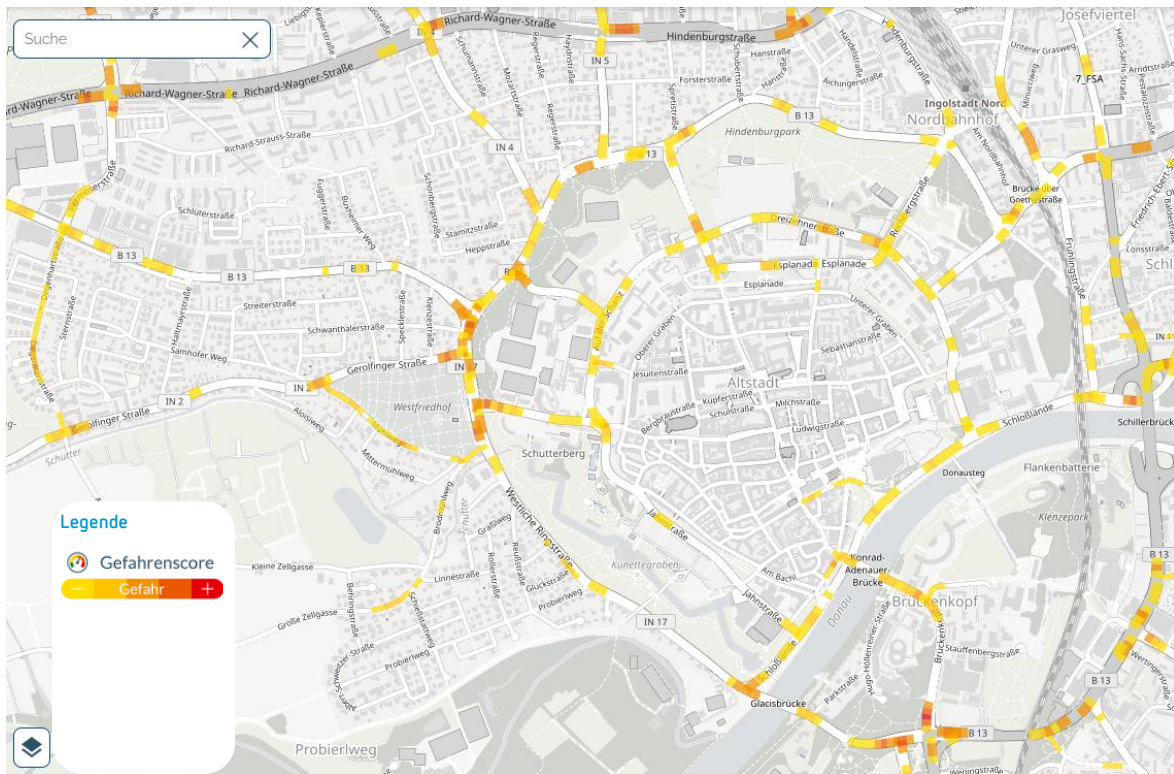


Abbildung 81: Auszug Gefahrescore Kernstadt Ingolstadt (Stand 2024) (Quelle: sichere-strassen.org)

Die Analyse zeigt, dass insbesondere stark frequentierte Kreuzungen, Schulumfelder und Hauptverkehrsachsen erhöhte Gefahrescores aufweisen. Die räumliche Verortung dieser Hotspots ermöglicht eine priorisierte Maßnahmenplanung und eine statistisch fundierte Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit. Ergänzend zur Unfallstatistik werden aggregierte Geschwindigkeitsdaten des motorisierten Individualverkehrs ausgewertet. Grundlage der Bewertung ist das V85-Perzentil, das als Maß für das vorherrschende Geschwindigkeitsniveau dient (Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge auf einer Strecke nicht überschritten wird). Die kartografische Darstellung zeigt, dass in mehreren Bereichen die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich über den zulässigen Werten liegen. Diese Daten können insbesondere für die Planung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und die Ausweitung von Tempo-30-Zonen genutzt werden.

Besondere Aufmerksamkeit erfordern die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkte, an denen ein hohes Aufkommen von Fuß- und Radverkehr mit einem ebenfalls hohen motorisierten Verkehrsaufkommen zusammentrifft. Die dort bestehende Flächenkonkurrenz führt zu einer signifikanten Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität und birgt substanzielle Risiken für die Verkehrssicherheit. Die hohe Trennwirkung dieser Straßenräume, die durch breite Fahrbahnen, fehlende Querungsmöglichkeiten und hohe Lärmbelastungen bedingt ist, wirkt sich negativ auf die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums für den nicht motorisierten Verkehr aus. Auf gesamtstädtischer Ebene wurden bereits einige Maßnahmen umgesetzt, die nun einer Evaluation bedürfen.

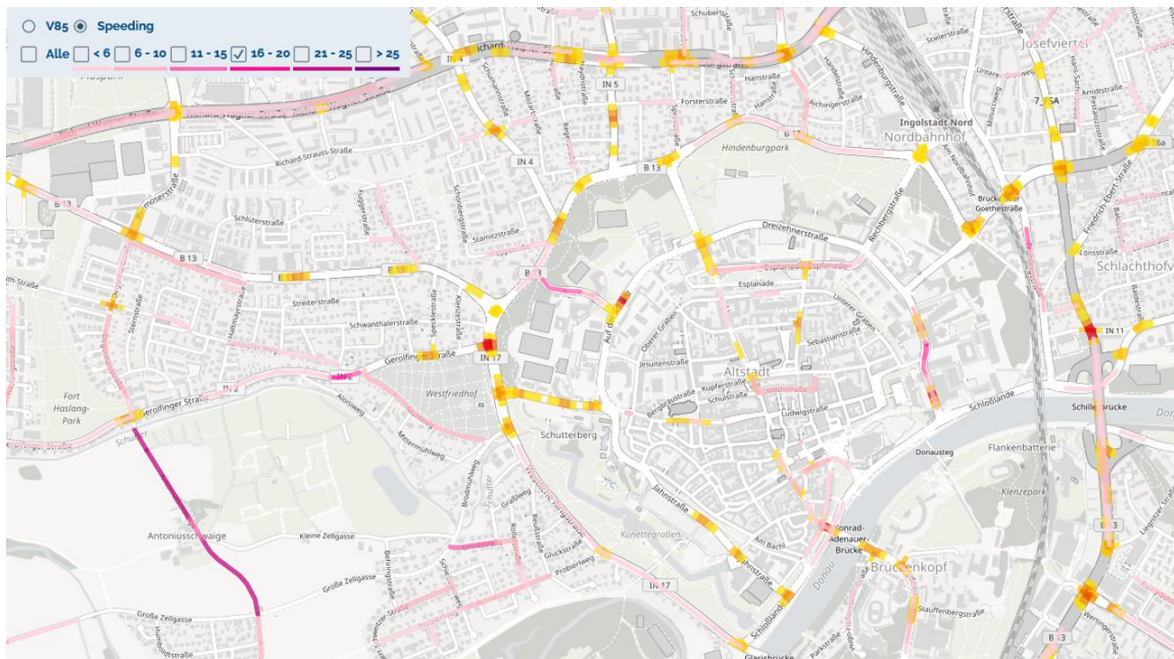


Abbildung 82: Reale Geschwindigkeiten Kernstadt Ingolstadt (Stand 2024) (Quelle: sichere-strassen.org)

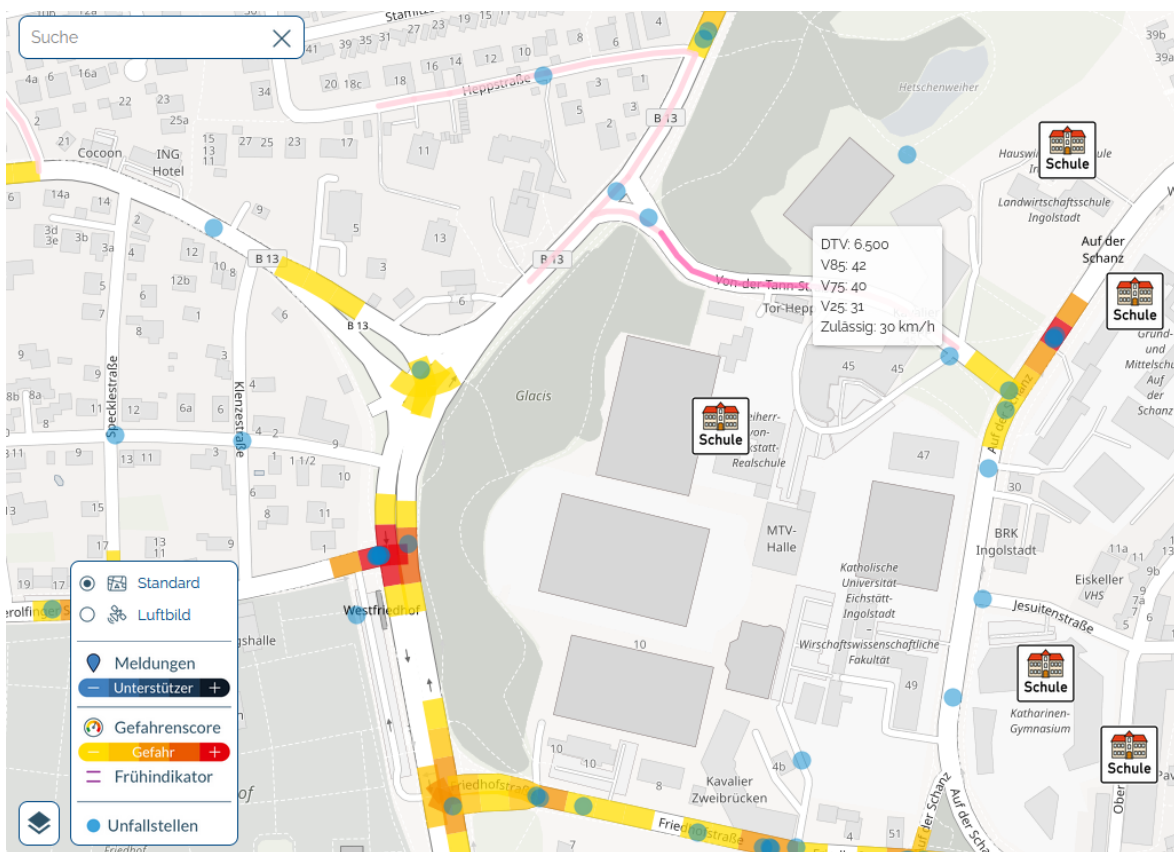


Abbildung 83: Unfallstatistik - Beispiel Schulzentrum Ingolstadt Altstadt (Stand 2024) (Quelle: sichere-strassen.org)

Sicherheit als Faktor des Mobilitätsverhaltens

Neben der objektiven Sicherheit ist das subjektive Sicherheitsgefühl ein weiterer zentraler Aspekt. In sogenannten Angsträumen, beispielsweise schlecht beleuchteten Unterführungen, wenig frequentierten Haltestellen oder unübersichtlichen Grünflächen, fühlen sich viele Menschen unsicher, obwohl dort keine statistisch erhöhte Unfallgefahr besteht. Dieses Gefühl beeinflusst das Mobilitätsverhalten und kann zur Vermeidung bestimmter Wege oder Verkehrsmittel führen. Maßnahmen zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls können unter anderem eine verbesserte Beleuchtung, eine transparente Raumgestaltung, die Verbesserung von sozialer Kontrolle durch eine erhöhte Nutzungsfrequenz sowie die Einbindung der Bevölkerung in die Gestaltung des öffentlichen Raums umfassen.

Auch die Ausweitung von Tempo-30-Zonen, Fahrradstraßen und verkehrsberuhigende Gestaltungselemente wie Temposchwellen oder Verschwenkungen stellen in dafür geeigneten Räumen eine effektive Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. Dadurch wird das Unfallrisiko reduziert, die Aufenthaltsqualität verbessert und die Nutzung aktiver Mobilitätsformen fördert. In Ingolstadt wurden bereits mehrere Zonen entsprechend angepasst, weitere werden geprüft. Die Einführung sollte durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit flankiert werden, um Akzeptanz und Verständnis in der Bevölkerung zu fördern.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Inhalte und Statistiken empfiehlt sich die strategische Orientierung am Konzept Vision Zero. Dieses verfolgt das Ziel, langfristig alle Verkehrstoten und Schwerverletzten zu vermeiden. Es basiert auf der Prämisse, dass menschliches Fehlverhalten im Verkehr nicht zu irreversiblen Schäden führen darf. Daraus ergibt sich ein systemischer Ansatz, der Infrastruktur, Geschwindigkeit, Fahrzeugtechnik und Verhalten integrativ betrachtet. Für Ingolstadt bedeutet dies, dass sämtliche Maßnahmen zur Mobilitätsentwicklung konsequent auf die Minimierung von Unfallrisiken und die Erhöhung der Sicherheit auszurichten sind.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Verkehrssicherheit in Ingolstadt ein komplexes und multidimensionales Handlungsfeld darstellt. Die vorliegenden Daten und Analysen zeigen, dass insbesondere der Radverkehr, die innerstädtischen Hauptverkehrsachsen sowie die subjektive Wahrnehmung von Sicherheit besondere Aufmerksamkeit erfordern. Die Kombination aus infrastrukturellen Maßnahmen, datengestützter Analyse, verhaltensbezogener Prävention und strategischer Rahmensetzung durch Vision Zero bietet ein geeignetes Instrumentarium zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit.

3.6 Teilhabefunktion der Mobilität für alle

Mobilität ist ein entscheidender Faktor für gesellschaftliche Teilhabe. Sie bestimmt, ob Menschen Zugang zu Arbeit, Bildung, Versorgung, Freizeit und sozialen Kontakten haben. In Ingolstadt zeigt sich, dass die Mobilitätsangebote grundsätzlich vielfältig sind und eine breite Nutzung ermöglichen. Dennoch bestehen Unterschiede in der Erreichbarkeit und Nutzbarkeit, die für bestimmte Bevölkerungsgruppen eine Herausforderung darstellen können.

Die Bürgerinformationsveranstaltung zum Mobilitätsplan Ingolstadt 2040+ hat deutlich gemacht, dass Teilhabe und Inklusion zentrale Anliegen der Stadtgesellschaft sind. Viele Teilnehmende betonten, dass Mobilität einfach, verständlich und für alle zugänglich sein muss. Dabei wurde insbesondere auf die Bedeutung der barrierefreien Gestaltung hingewiesen, sowohl im öffentlichen Raum als auch an Haltestellen und Einrichtungen. Es wurde mehrfach angemerkt, dass nicht nur Menschen mit einem Behindertenparkausweis, sondern auch andere mobilitätseingeschränkte Personen (häufig ältere Menschen) berücksichtigt werden müssen. Die Erreichbarkeit von Arztpraxen, Taxiständen oder alltäglichen Versorgungseinrichtungen mit dem Rollstuhl wurde als unzureichend beschrieben. Ein weiterer Punkt, der von der Bevölkerung hervorgehoben wurde, betrifft die soziale Zugänglichkeit. Die Möglichkeit Fahrkarten weiterhin mit Bargeld zu bezahlen, wurde als wichtiges Element gesehen, um niemanden von der Nutzung des ÖPNV auszuschließen. Digitale Angebote sind zwar zunehmend verbreitet, jedoch nicht alle Bevölkerungsgruppen können diese gleichermaßen nutzen. Hier wurde die Sorge geäußert, dass technikferne oder ältere Menschen durch rein digitale Systeme ausgeschlossen werden könnten.



Abbildung 84: Begegnungssituation MIV-E-Scooter

Auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wurde als wesentlicher Bestandteil von Teilhabe diskutiert. Die Einwohnerschaft wies darauf hin, dass Verschattung, Sitzgelegenheiten und Möglichkeiten zur Abkühlung entscheidend dafür sind, dass insbesondere ältere Menschen, Kinder oder Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen den Stadtraum nutzen können. Aufenthaltsqualität wurde dabei nicht nur als Komfort, sondern als Voraussetzung für gleichberechtigte Teilhabe verstanden. Die räumliche Verteilung von Mobilitätsangeboten war ein weiterer Schwerpunkt der Diskussion. Mehrfach wurde betont, dass Mobilität nicht allein auf die Altstadt konzentriert werden darf. Auch nahegelegene Zentren und Ortsteile müssen gut angebunden sein, damit die Teilhabe nicht vom Wohnort abhängt. Die Idee einer „15-Minuten-Stadt“, in der zentrale Funktionen wie Arbeit, Versorgung und Freizeit in kurzer Entfernung erreichbar sind, wurde von vielen Teilnehmenden positiv aufgenommen. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass Sonderbedarfe wie Notfallparkplätze oder die Berücksichtigung des Güterverkehrs nicht vernachlässigt werden dürfen.

Darüber hinaus wurde die Kommunikation und Sichtbarkeit von Mobilitätsangeboten als wichtiges Thema benannt. Informationen zur Erreichbarkeit mit ÖPNV und Radverkehr sollten stärker in Geschäften, Arztpraxen und öffentlichen Einrichtungen sichtbar gemacht werden. Dies wurde als niederschwellige Möglichkeit gesehen, Mobilität verständlicher und präsenter zu machen. Die Diskussionen machten deutlich, dass Teilhabe nicht nur infrastrukturell, sondern auch sozial und kommunikativ gedacht werden muss. Sorgen und Nöte der Bürgerschaft beziehen sich vor allem auf die Gefahr des Ausschlusses – sei es durch fehlende Barrierefreiheit, durch rein digitale Systeme oder durch eine zu starke Konzentration der Angebote auf die Altstadt. Forderungen richten sich daher auf eine gleichmäßige Verteilung von Mobilitätsangeboten, die Sicherung sozialer Zugänglichkeit und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Insgesamt zeigt die Bestandsaufnahme, dass Ingolstadt über ein breites Mobilitätsangebot verfügt, welches jedoch nicht in allen Bereichen gleichermaßen zugänglich ist. Teilhabe und Mobilität für alle erfordern daher eine kontinuierliche Betrachtung von Barrieren jeglicher Art, sowohl baulich, sozial oder kommunikativ. Ein

Ausblick verdeutlicht, dass Stellschrauben vor allem in der barrierefreien Gestaltung, der sozialen Zugänglichkeit von Tarifen und Bezahlungsmöglichkeiten sowie in der gleichmäßigen räumlichen Verteilung von Mobilitätsangeboten liegen. Auch die bessere Sichtbarkeit von Informationen zur Erreichbarkeit mit ÖPNV und Radverkehr kann dazu beitragen, Mobilität für alle verständlicher und nutzbarer zu machen. Die Hinweise aus der Bürgerveranstaltung bestätigen, dass Teilhabe nicht nur ein planerisches Ziel, sondern ein gesellschaftlicher Anspruch ist, der konsequent im Mobilitätsplan verankert werden muss.

3.7 Zusammenfassung der Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse zeigt, dass mit dem Ziel, sich umweltfreundlicher aufzustellen und den Ausbau einer effizienten und nachhaltigen Mobilität, voranzutreiben, auf Ingolstadt bezüglich aller Verkehrsträger Herausforderungen zukommen:

Im **Kfz-Verkehr** verfügt die Stadt über ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz mit direkter Anbindung an die Bundesautobahn sowie mehrere Bundesstraßen. Dies ermöglicht eine sehr gute Erreichbarkeit sowohl der Altstadt als auch zentraler Wirtschaftsstandorte. Gewerbeflächen und Industrieareale sind gut in das überregionale Straßennetz integriert, während ein dichtes innerstädtisches Haupt- und Sammelstraßennetz effiziente Verbindungen zwischen Wohn-, Gewerbe- und Versorgungsbereichen sicherstellt. Ergänzend tragen neue Buslinien zur Entlastung bei. Die Parkmöglichkeiten in der Kernstadt sind umfangreich und werden durch Parkleitsysteme und Park+Ride-Angebote unterstützt. Demgegenüber stehen hohe Verkehrsbelastungen an zentralen Knotenpunkten, insbesondere rund um das Audi-Werk und der Westlichen Ringstraße. Dies mindert die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. Die Pkw-Dichte ist mit 737 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner die höchste in Bayern, bedingt wird dies unter anderem durch gewerblich zugelassene Fahrzeuge.

Weiterhin sollte auch die wirtschaftliche Entwicklung und mit dieser speziell der **Wirtschaftsverkehr** mit seinen Ansprüchen nicht unberücksichtigt bleiben. Zwar liegen die Gewerbe- und Industriegebiete und somit große Verkehrsquellen und -ziele verkehrsgünstig für den Schwerlastverkehr an Hauptverkehrsachsen mit guter überregionaler Anbindung, jedoch sind diese teils wenig in die Stadtstrukturen und somit die bestehenden Mobilitätssysteme abseits des MIV integriert. Eine Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund ist somit erschwert. Zudem gilt es auch Lösungen für den wachsenden Wirtschaftsverkehr und den Lieferverkehr der Kurier-Express-Paket-Dienstleister insbesondere in den Bestandsquartieren zu finden. So fehlt es bspw. an einer umfassenden, gesamtstädtischen Steuerung des Wirtschaftsverkehrs und die Organisation des Lieferverkehrs in der Altstadt ist aufgrund begrenzter Ladezonen und hoher Kurier- und Paketdienstbelastung problematisch. Zukünftige Ansätze umfassen die gezielte Umgestaltung und Verkehrsberuhigung an Hauptachsen, den weiteren Ausbau digitaler Parkleitsysteme sowie die Einführung flächendeckender Lkw-Durchfahrtsbeschränkungen. Innovative Konzepte für den Lieferverkehr wie Mikrodepots und Lastenräder sollen die „letzte Meile“ effizienter gestalten.

Darüber hinaus wird die Förderung der **Elektromobilität** durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Stärkung **multimodaler Angebote** (ÖPNV, Radverkehr, Carsharing) als zentraler Hebel zur Reduzierung der negativen Umweltauswirkungen des motorisierten Individualverkehrs gesehen.

Der **ÖPNV** in Ingolstadt zeichnet sich durch ein gutes **SPNV**-Angebot, eine gute regionale Vernetzung und eine Tarifintegration mit den Umlandgemeinden aus. Die Modernisierung der Fahrzeugflotte, insbesondere

durch den Ausbau von E-Bussen, sorgt für höheren Fahrkomfort und geringere Emissionen. Zudem zeigt sich die Stadt innovativ: Projekte wie „VGI NewMind“, KI-gestützte Lichtsignalanlagen und On-Demand-Verkehre unterstreichen die Digitalisierungs-offensive. Eine weitere Stärke ist die akteursübergreifende Zusammenarbeit, etwa durch Fahrgastbeirat und Bürgerdialoge, die die Akzeptanz und Mitgestaltung fördern. Trotz dieser positiven Entwicklungen bestehen Schwächen: Der ÖPNV steht unter erheblichem Finanzierungsdruck aufgrund begrenzter kommunaler Haushaltsmittel. Angebotslücken und Taktreduzierungen treten vor allem in Randlagen und auf Nachtlinien auf. Hier könnten in Zukunft On-Demand-Systeme das Angebot ergänzen. Hinzu kommen Nutzungsbarrieren bei alternativen, vernetzten Angeboten, die durch Zugangshemmnisse und Informationsdefizite entstehen. Die Potenziale im ÖPNV liegen in einem Ausbau regionaler Schnellverbindungen und zusätzlicher Park+Ride-Anlagen, die von den enorm hohen Pendlerströmen mit der umliegenden Region profitieren. Die (Weiter-)Entwicklung von multimodalen Umsteigepunkten für den Personenverkehr sind auch im Sinne eines nahtlosen Verkehrs mit der Region und darüber hinaus (auch für das transeuropäische Netz) von hoher Bedeutung. Die stärkere Digitalisierung, beispielsweise die Weiterentwicklung KI-gestützter Verkehrssteuerung, soll das kommunale Mobilitätsmanagement verbessern. Nachhaltige Finanzierungsmodelle und eine klare Priorisierung des ÖPNV sind entscheidend für den Betrieb, die Innovationskraft und den Angebotsausbau. Darüber hinaus wird die Vernetzung von ÖPNV mit Sharing-Angeboten, On-Demand-Diensten und Radverkehr als Schlüssel für niedrighschwellige, integrierte Mobilitätslösungen gesehen.

Für den **Radverkehr** hat Ingolstadt in den vergangenen Jahren durch die kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zwar Attraktivitätssteigerungen erreicht, in der Fläche besteht aktuell jedoch noch Optimierungspotenzial: Das Radwegenetz ist gut ausgeschildert, die Topografie günstig, und viele Einbahnstraßen sind für Radfahrende geöffnet. Öffentlichkeitsarbeit und die Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune unterstreichen die Bemühungen. Gleichzeitig erschweren weiterhin Netzlücken und abrupte Übergänge zwischen Führungsformen die Nutzung. Es treten teilweise Konflikte mit dem Fußverkehr durch eine gemeinsame Führung im Seitenraum auf. Auf vielen Achsen auf denen sich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsmittel überlagern (s. Abbildung 85), zeigt sich weiterhin die Dominanz des Kfz-Verkehrs. Insbesondere die im Zielnetz definierten Haupttrouten sind hinsichtlich Breite, Qualität und Sicherheit zu verbessern. Erstrebenswert ist eine eindeutige und intuitive Radverkehrsinfrastruktur, die das Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmenden verringert. Um dies zu ermöglichen, ist stellenweise die Abwägung der Bedarfe der unterschiedlichen Verkehrsträger notwendig. Weitere Potenziale liegen in der Schließung von Netzlücken, der Weiterentwicklung zentraler Haupttrouten und der Integration von E-Bike- und Lastenrad-Sharing-Systemen. Zudem sollen mehr hochwertige Abstellanlagen geschaffen und ein respektvolles Miteinander zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr gefördert werden.

Im **Fußverkehr** ermöglicht die kompakte Siedlungsstruktur im Altstadtbereich kurze Wege und eine gute fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Ziele. Die Altstadt bietet eine attraktive Fußgängerzone mit hoher Aufenthaltsqualität, ergänzt durch Grünflächen wie das Glacis. Barrierefreie Querungen und Haltestellen im Altstadtbereich werden in Neu- und Umbaumaßnahmen bereits umgesetzt. Schwächen zeigen sich außerhalb der Altstadt, z. B. durch eingeschränkte Barrierefreiheit, fehlende Querungsmöglichkeiten an Hauptstraßen und geringe Gehwegbreiten. Konflikte mit Radverkehr und E-Scootern treten insbesondere in der Fußgängerzone auf. Zukünftige Maßnahmen umfassen die Umgestaltung des Straßenraums zugunsten des Fußverkehrs, den weiteren barrierefreien Ausbau sowie die klare Trennung von Geh- und Radwegen. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Anpassungen an den Klimawandel sollen die Attraktivität des Fußverkehrs zusätzlich steigern.

Aus der Bestandsanalyse lassen sich aus den identifizierten Stärken und Schwächen zentrale Handlungserfordernisse ableiten, an welchen sich die späteren Maßnahmenempfehlungen orientieren werden. Die Hinweise der Bürgerschaft, der unterschiedlichen mobilitätsrelevanten Akteure aus dem Stakeholder-Workshop und dem Austausch mit den städtischen Tochterunternehmen sind Bestandteil der Analysen und werden auch für die weiteren Arbeiten des Mobilitätsplans von großer Relevanz sein. Die Kernthemen der Mobilität sind somit identifiziert. Nun gilt es im nächsten Schritt Ableitungen aus diesen Stärken und Schwächen zu treffen und Lösungsansätze aufzuzeigen. Dies soll anhand mehrerer Szenarien aufgearbeitet werden, die verschiedene Maßnahmen- und Investitionsvolumen skizzieren und die jeweilige Wirkung abschätzen. Dabei ist zu erwarten, dass viele Abwägungsentscheidungen zu treffen sind. Denn die Bestandsanalyse offenbart auch, dass sich Nutzungsansprüche häufig überlagern (s. Abbildung 85). Dies gilt vor allem für die Hauptadern des Verkehrsinfrastrukturnetzes – die Hauptverkehrsstraßen. Pünktlichkeit im ÖPNV, fließender Verkehr im MIV bei zeitgleicher Beachtung der Bedarfe für die Nahmobilität werden sich in den gewachsenen Strukturen Ingolstadts nicht immer im Einklang miteinander realisieren lassen.

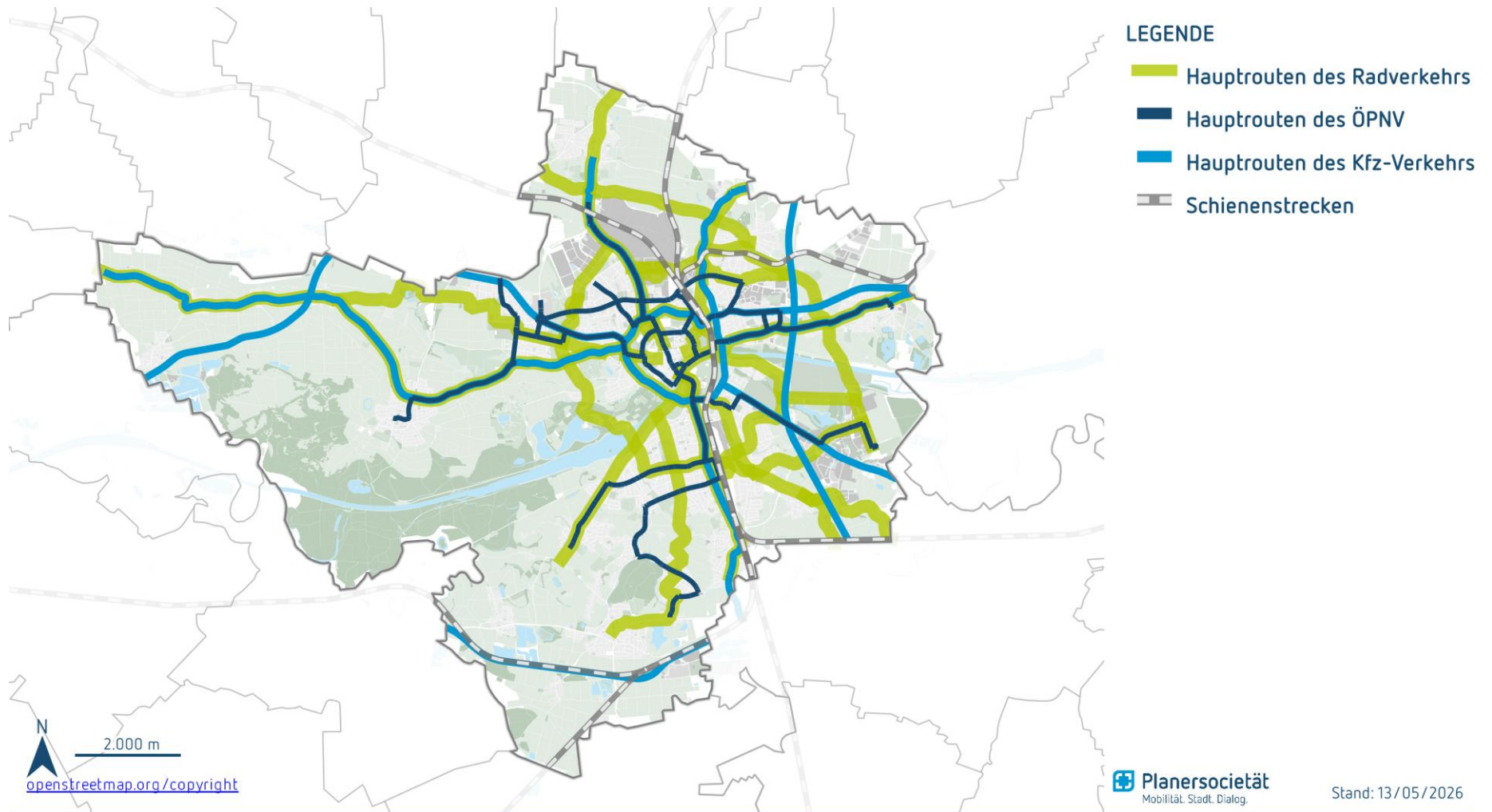


Abbildung 85: Thematische Karte: Netzüberlagerung

3.7.1 SWOT-Fazit

Stärken

- Kompakte Stadtstruktur im Zentrum, ebene Topografie
- Gute regionale Anbindung und leistungsfähiges Straßennetz
- Gutes Angebot im regionalen SPNV
- Starke Fokussierung der Radverkehrsförderung in den letzten Jahren
- Hohe Fahrradverfügbarkeit (86 % Haushalte), wachsende E-Bike-Nutzung
- Barrierefreie Busflotte, moderne Haltestellen, Mobilitätsstationen im Aufbau
- Umfangreiche Parkmöglichkeiten inkl. digitaler Parkleitsysteme und Park+Ride

Chancen

- Ausbau Umweltverbund (Rad, Fuß, ÖPNV), Barrierefreiheit und Elektromobilität
- Förderung inter- und multimodaler Angebote
- Klimaziele als Treiber für Investitionen und Förderprogramme
- Verdichtung ÖPNV-Angebot, neue Mobilitätsstationen
- Innovationsprojekte (wie VGI newMIND, KI-basierte Steuerung, On-Demand-Verkehre)
- Ausbau digitaler Angebote, z. B. Parkleitsysteme und Parkraumbewirtschaftung

Schwächen

- Autogerechte Zentren und Hauptstraßen
- Starke Verkehrsbelastung an den Hauptachsen und Magistralen
- monofunktionale Gewerbegebiete, fehlende Steuerung des Wirtschaftsverkehrs
- Netzlücken im Radverkehr
- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr
- Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität außerhalb der Altstadt verbesserungswürdig
- Angebotslücken des ÖPNVs in Randlagen

Risiken

- Haushaltsrestriktionen und gleichzeitig hohe Kosten für Infrastrukturmaßnahmen und ÖPNV-Angebotserweiterungen
- Widerstand gegen Umnutzung und Einschränkungen des MIV (z. B. durch Reduktion des Parkplatzangebotes im Straßenraum, Tempo 30)
- Demografischer Wandel
- Unzureichende Akzeptanz neuer Mobilitätsformen (Sharing, On-Demand).
- Vernachlässigung von Angeboten des ÖPNVs, starke Abhängigkeit vom Pkw

3.7.2 Status quo des Verkehrssystems

FUNKTIONEN / VERKEHRSMITTEL	MODAL SPLIT	AKTUELLER STAND, MASSNAHMENUMSETZUNG	QUALITÄT INFRA-STRUKTUR/ANGEBOT	ZIELE ⁸	HAUPTEMPFEHLUNGEN
Fußverkehr	26 %	• Fußwegeverbindungen sehr gut: Altstadt innerhalb von 10 Minuten fußläufig erschlossen; Glacis innerhalb von 15 Minuten • Verbindung Altstadt–Hbf > 20 Min. als strukturelle Herausforderung • Altstadt ist flächig verkehrsberuhigt, zahlreiche Plätze, Grünräume, Aufenthaltsflächen vorhanden • Barrierefreiheit wurde punktuell verbessert (z. B. Absenkungen, taktile Elemente), aber kein flächendeckender Standard, insbesondere außerhalb der Altstadt • Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Knotenpunkten läuft aktuell • Maßnahmenfelder u. a. Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Schulverkehr	mittel	• Fußgängergerechte Stadtgestaltung • Stadt der kurzen Wege • Barrierefreiheit • Lebens- und Umweltqualität durch blau-grüne Räume • Modal Split Ziel für 2035⁹: 12,6 % (damals ausgehend vom Stand 2016 mit Ziel den Anteil gleich zu halten); gesamt Ziel 60 % Umweltverbund	• Aufteilung und Gestaltung des Straßenraums zugunsten des Fußverkehrs • Weitergehender barrierefreier Ausbau von Knotenpunkten und Querungen • Trennung zwischen Geh- und Radwegen verdeutlichen, insbesondere bei geringen Straßenraumbreiten • Umgestaltung der Straßenräume für mehr Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung
Radverkehr	19 %	• Radwegenetz 274 km, davon 89 km straßenbegleitend/selbstständig, 169 km Fuß-/Radwege • Netz mit Hauptrouten/Nebenrouten; Netzlücken und Konflikte mit Fußverkehr an einzelnen Stellen (Radverkehrsnetz/Fahrradparken) • Oft gemeinsame Führung der Hauptrouten entlang von Hauptverkehrsstraßen • Mobilitätskonzept Radverkehr (2016) + Evaluation 2023/24; Routen 4 & 10 vollständig, 2/7/8/9 teilweise umgesetzt; Route 3 in Planung.	mittel	• Imagewandel als Fahrradstadt • Qualifizierung der Netz- und Angebotsinfrastruktur • Erhöhung der Verkehrssicherheit • Modal Split Ziel für 2035: 32,6 %	• Erhöhung der Investitionen für den Radverkehr und Einplanung eines festen Budgets im Haushaltsplan • Durchgängige Streckführung und Qualität der Radinfrastruktur – Netzlücken schließen • Überarbeitung des Netzes mit Trennung von den Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs • Gemeinsame Führung mit Fußverkehr prüfen und möglichst vermeiden • Schaffung eines rücksichtsvollen Miteinanders zwischen Rad- und Fußverkehr sowie Rad- und Kfz-Verkehr • Ausbau von Quantität und Qualität der Radabstellanlagen

⁸ Ziele zusammengestellt aus vorhandenen Konzepten, vgl. Kapitel 2.3

⁹ Laut Integriertes Klimaschutzkonzept Ingolstadt (2022)

FUNKTIONEN / VERKEHRSMITTEL	MODAL SPLIT	AKTUELLER STAND, MASSNAHMENUMSETZUNG	QUALITÄT INFRA-STRUKTUR/ANGEBOT	ZIELE ⁹	HAUPTEMPFEHLUNGEN
Öffentlicher Nahverkehr	8 %	• Hochwertiges Angebot im SPNV und solide Grundstruktur im Busverkehr • Differenzierte Erschließungsqualität und Reisezeitverhältnisse (z. B. Tagesrandzeiten, periphere Stadtteile, Gewerbegebiete) • On-Demand Angebote (VGI Flexi und VGI Rufbus plus) • Ausbaufähige Anschlussicherung • Barrierefreie Fahrzeugflotte, Haltestellenausbau im Gange • Zeitlich eingeschränkte Fahrradmitnahme	mittel	• Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse • Sicherer und barrierefreier ÖPNV • Beschleunigung des ÖPNV • Modal Split Ziel für 2035: 14,8 %	• Gesicherte und zukunftsorientierte Finanzierung und Priorisierung des ÖPNV für Betrieb, Innovationen und Angebotsausbau • Sicherung und Ausbau des Angebots trotz Haushaltszwängen • Freihaltung zentraler Haltestellenbereiche vom MIV-Durchgangsverkehr (z. B. am ZOB oder am Rathausplatz) • Niedrigschwellige, integrierte Mobilitätsangebote durch Vernetzung von ÖPNV, Sharing-Angebote, On-Demand und Radverkehr • Umweltspuren/Busspuren zur Beschleunigung des ÖPNV • Ausbau der Barrierefreiheit für alle Bevölkerungsgruppen • Stärkere Digitalisierung (z. B. Mobilitätsplattform wie die VGI-App, Echtzeitdaten zu ÖPNV, Parkraumauslastung und Verkehrsbelastung) • KI-gestützte Verkehrssteuerung
Motorisierter Individualverkehr	48 %	• Hohe PKW-Dichte mit Einfluss durch Audi als OEM • Gute Anbindung durch klassifiziertes Straßennetz • Hohe Belastung bis zu 40.000 DTV führen zu Verlagerungseffekten • Bewohnerparkraumkonzept für die Altstadt • weiteres Gestaltungs- und Steuerungspotenzial im Stadtgebiet	mittel	• Intelligente Verkehrssteuerung zugunsten stadt- und umweltverträglicher Gestaltung • Modal Split Ziel für 2035: 40 %	• Verkehrsbelastungen durch Bündelung des MIV auf leistungsfähigen Hauptachsen und Ringstraßen reduzieren. • Ausweichverkehre in Wohnquartiere durch Verkehrsberuhigung, Durchfahrtsbeschränkungen und klare Netzlogik unterbinden. • Knotenpunkte optimieren, insbesondere an stark belasteten Achsen • Intelligente Verkehrssteuerung mit KI-basierten Ampeln, Echtzeit-Verkehrslenkung • Ausbau und effizientere Nutzung digitaler Parkleitsysteme, um Parksuchverkehre zu minimieren • MIV-Reduktion durch attraktive Alternativen unterstützen: Ausbau von ÖPNV, Radverkehr und multimodalen Angeboten.

FUNKTIONEN / VERKEHRSMITTEL	MODAL SPLIT	AKTUELLER STAND, MASSNAHMENUMSETZUNG	QUALITÄT INFRA-STRUKTUR/ANGEBOT	ZIELE ⁹	HAUPTEMPFEHLUNGEN
					Neuaufteilung des Straßenraums mit Priorisierung unterschiedlicher Verkehrsmittel je nach Straßentyp und Nutzungen im Umfeld (z.B. Priorisierung des MIV in Bereich von Gewerbestandorten oder Priorisierung Rad im Nebenstraßennetz).
Multimodalität, Gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen / Sharing-Dienste	-	- Bestehendes Scooter-Sharingangebot mit Dott (ca. 1.000 Fzg) - Carsharing lediglich Flinkster (1 Fzg) - Neue Schnittstelleninfrastruktur mit Radabstellanlage inkl. Mietboxen sowie ergänzende Services wie Ladestationen und Gepäckaufbewahrungsfächer - Einheitliches Standortgestaltung und -vermarktung als Mobilstationen ausstehend	schlecht	- Vernetzung zwischen Mobilitätsangeboten - Etablierung Sharingangebot	- Ausbau von (Quartiers-)Mobilitätsstationen - Integration eines E-Bike- und/ oder (E-)Lastenrad-Sharingsystems - Digitale Mobilitätsplattform für Routing, Buchung und Bezahlung aller Dienste. - Verknüpfung Rad – ÖPNV stärken (Bike+Ride, Abstellanlagen, Mitnahme). - Attraktive Umstiegspunkte (Hbf, Nordbahnhof, Klinikum, Audi) zu multimodalen Drehscheiben ausbauen.
Elektromobilität	-	- Hohe Ladepunktdichte - Positive Entwicklung der Zulassungszahlen - Elektromobilitätskonzept zum Netzausbau	gut	Förderung Elektromobilität (ÖPNV + MIV)	- Bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur, besonders in Wohnquartieren, Gewerbegebieten und Mobilitätsstationen. - Elektrifizierung der Busflotte weiter beschleunigen (Ziel Klimaneutralität 2035). - Ausbau Schnellladepunkte entlang Hauptachsen und an Parkhäusern. - Integration E-Carsharing an Mobilitätsstationen.
Güterverkehr	-	- Gute Anbindung Gewerbegebiete (z. B. incampus, Westpark, Manchinger Straße). - Belastete Hauptachsen - Herausforderung letzte Meile in der Altstadt - Keine Mikrodepots oder alternativen Zustellkonzepte - Keine öffentlichen Rastmöglichkeiten	mittel	- Verträgliche Abwicklung von Wirtschaftsverkehren - Sicherstellung der Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten mit allen Verkehrsmitteln	- Einrichtung von Mikrodepots / Urban Hubs zur Entlastung der Altstadt (Lastenrad-Logistik). - Zeitfenstersteuerung für Lieferverkehr in sensiblen Bereichen. - Optimierte Lenkung über Hauptachsen, Minimierung Durchfahrten in Wohnquartieren. - Flächen für Lieferzonen systematisch schaffen. - Digitale Verkehrslenkung für Lkw (Navigation, Echtzeitleitsysteme). - Rast- und Serviceflächen für Lkw prüfen.

FUNKTIONEN / VERKEHRSMITTEL	MODAL SPLIT	AKTUELLER STAND, MASSNAHMENUMSETZUNG	QUALITÄT INFRA-STRUKTUR/ANGEBOT	ZIELE ⁹	HAUPTEMPFEHLUNGEN
ANALYSE	Der Modal Split zeigt ein deutliches Übergewicht des MIV, während ÖPNV- und Radanteile stagnieren oder rückläufig sind; insgesamt besteht ein hohes Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes.	Das Verkehrssystem ist gut ausgebaut, weist jedoch deutliche Qualitätsunterschiede zwischen den Verkehrsträgern auf – der ÖPNV leidet unter Angebotslücken, der Radverkehr unter Netzlücken, während der MIV das System stark belastet. Viele Maßnahmen wurden bereits angestoßen, insbesondere im Rad- und ÖPNV-Bereich, jedoch bleibt die Umsetzung ungleichmäßig und reicht noch nicht aus, um die bestehenden Defizite nachhaltig zu beheben.	Die Infrastrukturqualität variiert deutlich: Während zentrale Bereiche gut erschlossen sind, bestehen in Randlagen Schwachstellen, insbesondere beim ÖPNV und in der Radverkehrsführung.	Die strategischen Ziele richten sich klar auf Klimaneutralität, Stärkung des Umweltverbundes und eine lebenswerte Stadt, was eine erhebliche Verschiebung weg vom MIV und hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln erfordert.	

4 Anhang

Anhangsverzeichnis:

- 5.1 Abbildungen und Tabellen
- 5.2 Dokumentation
 - 5.2.1 Öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung
 - 5.2.2 Online-Beteiligung

4.1 Abbildungen und Tabellen

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem VEP zum Ende des Jahres 2025. Die dargestellten Maßnahmen des VEP bestehen zum Teil aus Maßnahmenpaketen mit Einzelmaßnahmen, die sich in unterschiedlichen Umsetzungsständen befinden. Die Einordnung dieser Maßnahmenpakete richtet sich dann nach dem Umsetzungsstand des Großteils der jeweiligen Einzelmaßnahmen. In der kommenden Maßnahmenentwicklung des Mobilitätsplans sollen die Maßnahmen aus dem VEP und deren Umsetzungsstände bei Bedarf nochmals bewertet werden und in die weitere Erarbeitung einfließen.

Tabelle 7: Umsetzungsstand der Maßnahmen des VEP IN

Umsetzungsstand	Fußverkehr	Fahrradverkehr	ÖPNV	MIV	Übergreifend
Umgesetzt			Bahnhalte Ingolstadt Audi Weiterentwicklung des Tarifverbundes	Neugestaltung der Verkehrsbeziehung Westliche Ringstraße Ausbau BAB-Anschluss Ingolstadt Süd	
Teilweise umgesetzt	Weiterentwicklung Fußgängerleitsystem Umsetzung Stadtpark Donau als innerstädtischer Naherholungsraum „Shared Space“ als Gestaltungsansatz Neugestaltung Fußgängerzone und Altstadtstraßen	Ausbau eines Vorrangroutennetzes für den Radverkehr mit Verknüpfung der Region Etablierung Ingolstadts als Wegmarke des Radtourismus	Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad	Unterstützung der Ertüchtigung Anschluss an B16 und Anschluss Gewerbegebiet Manchinger Straße/ Ochsen-schütt	
Laufend	Aufwertung der Nahversorgungsbereiche in weiterer Siedlungsentwicklung Fußgängergerechte Stadtgestaltung Schulwege optimieren und interaktiver Schulwegplan	Hochwertiges Fahrradparken Neues Image für den Radverkehr Förderung der Fahrrad-E-Mobilität	Bedarfsgerechte Entwicklung des Angebots im Öffentlichen Verkehr Unterstützung des Ausbaus des regionalen Schienenverkehrs Verbesserung der Anschlusssicherung im Öffentlichen Verkehr Umsetzung von Sicherheit und Barrierefreiheit im ÖPNV		Stadt als Vorbild für nachhaltige Mobilität

Umsetzungsstand	Fußverkehr	Fahrradverkehr	ÖPNV	MIV	Übergreifend
In Umsetzung		Wirkungskontrolle Radverkehr	Weiterer Ausbau des dynamischen Informationssystems		
In Planung				Umgehung Unsernherrn mit optimierter Anbindung Südostspange	
Offen oder derzeit ruhend		Ingolstädter Leihradsystem		Höhenfreie Kreuzung Münchener Straße/ Südliche Ringstraße/ Brückenkopf (O-W) Donauquerung östlich Gerolfing Südumfahrung Audi-Werksgelände mit Anbindung Schneller Weg Ausbau IN19/ Anschlussstelle Lenting Nordtangente Ingolstadt West Ausbau westliche Ringstraße, 4. Fahrspur oder Bypass	Mobilitätsservice und -beratung Ingolstadt Vernetzung der Akteure im Mobilitätsbereich Mobilitätskarte Ingolstadt Carsharing Ingolstadt

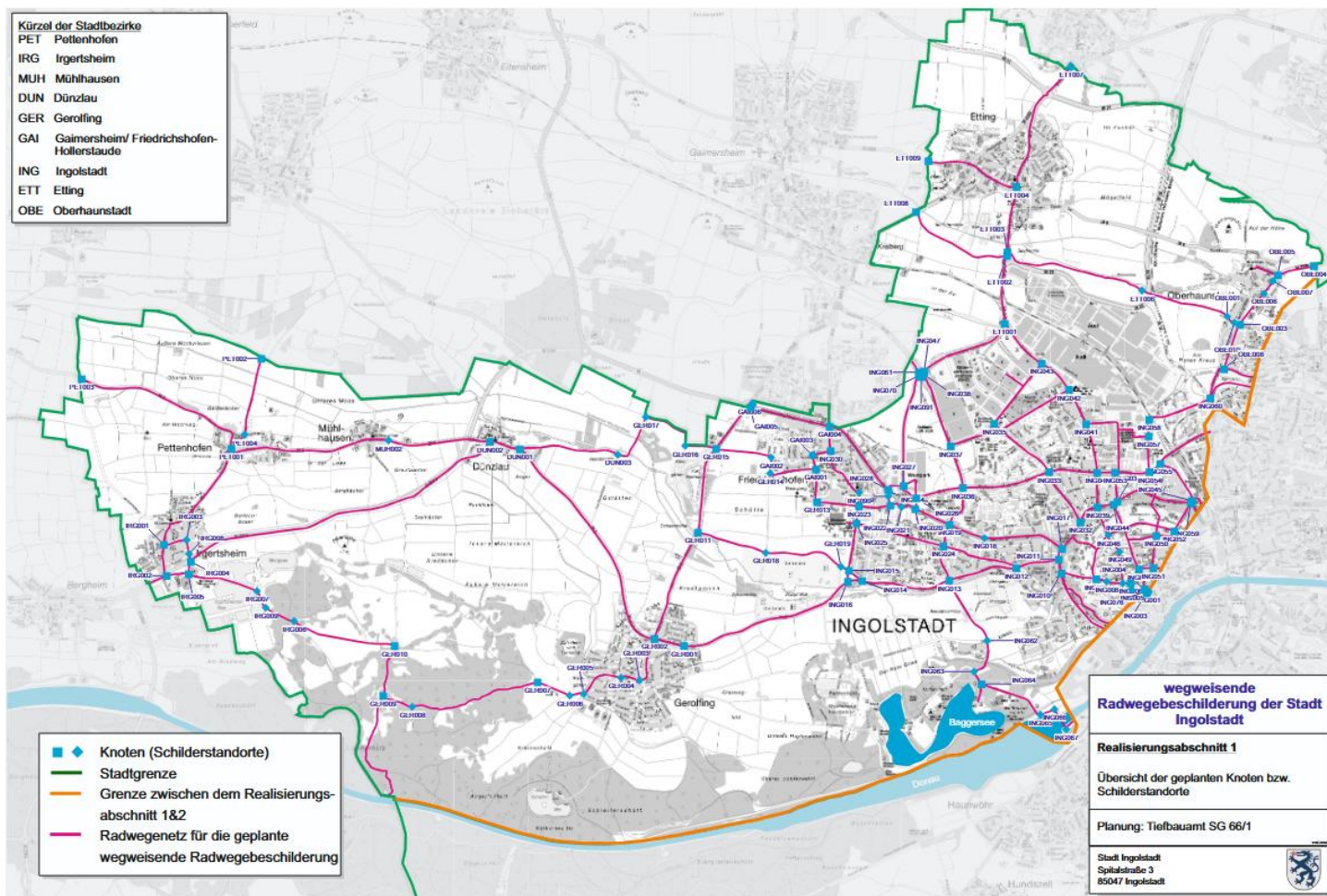


Abbildung 86: Wegweisende Radwegebeschilderung im Realisierungsabschnitt 1 (Quelle: Stadt Ingolstadt)

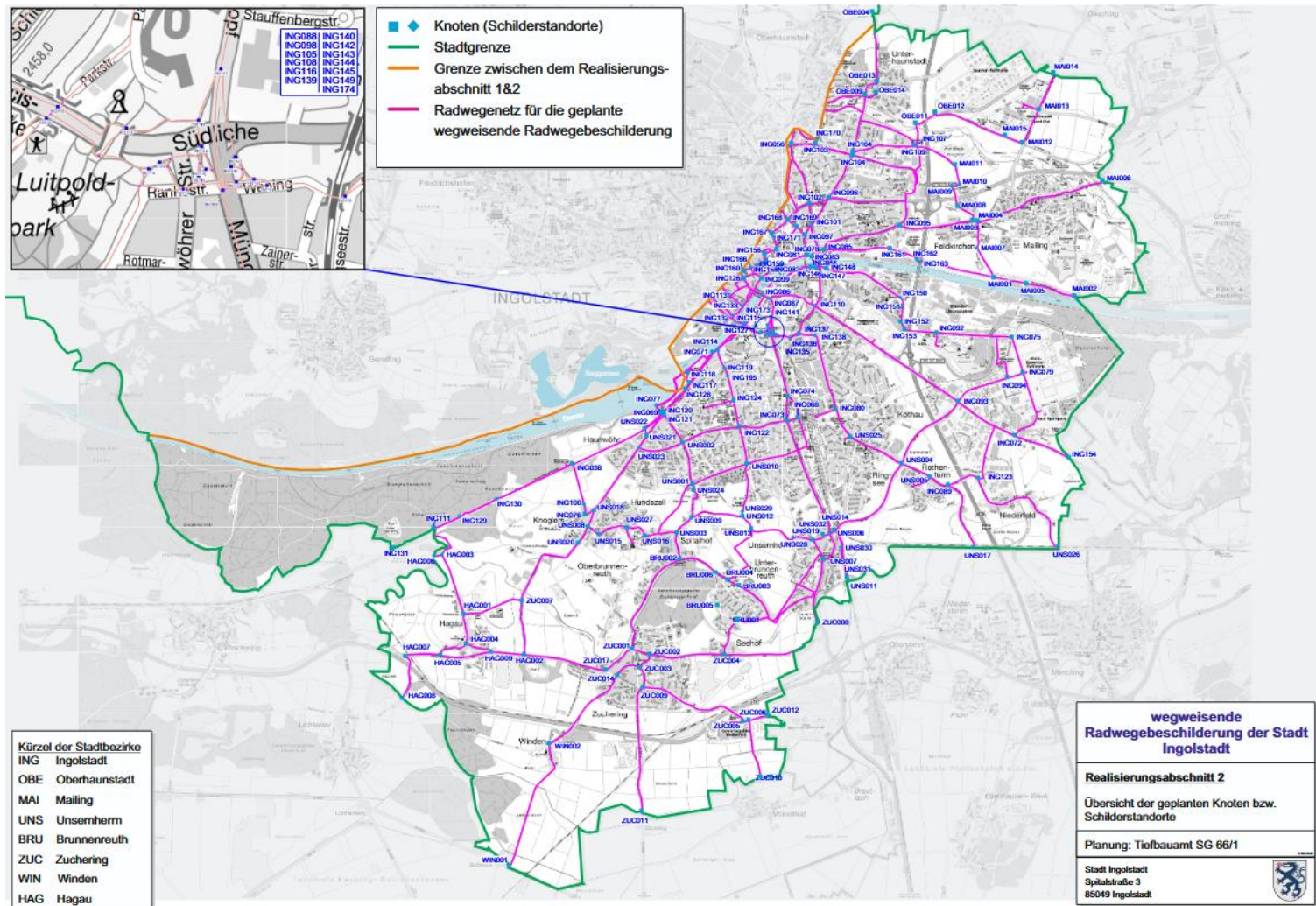


Abbildung 87: Wegweisende Radwegebeschilderung im Realisierungsabschnitt 2 (Quelle: Stadt Ingolstadt)

Tabelle 8: Vergleich der Konzepte

Vergleichspunkt	ISEK 2040+ „Zukunft Ingolstadt“	VEP 2025	Mobilitätskonzept Radverkehr 2016	Verkehrliche Grundlagenanalyse 2024	Integriertes Klimaschutzkonzept Ingolstadt (IKSK)	Massenverkehrsmittelstudie 2024
Finanzierung/ Kostenrahmen	Hinweis auf europäische Fördermöglichkeiten sowie Fördermöglichkeiten von Bund/Land und Kommune und PPP-Modelle	Keine konkreten Angaben	Kostenabschätzungen für Einzelmaßnahmen vorhanden	Kommunalhaushalt und sukzessive Umsetzung in Teilprojekten	Bundesförderung (BMU, BEG, BAFA), Fördermittel für Klimaschutz (67K13914), Fördermittel vom Land, Kommunalen Haushalt, lokale Investitionen, Privatwirtschaft	Investitionsbedarf: Tram ca. 670 Mio. €, Busway ca. 380 Mio. € (Gesamtnetz) Förderung v.a. für Busway unklar
Beteiligung	Breite Bürgerbeteiligung (Online-Dialog, Werkstätten, „Ingolstadt Safari“), Kooperation mit Wirtschaft (AUDI, Stadtwerke), Dialoge mit Schlüsselakteure/Beauftragte von Fachämtern.	Mehrstufige Bürgerbeteiligung (Bürgerwerkstätten, Beteiligungsveranstaltungen), Kooperation Politik/Verwaltung	Workshops mit Verwaltungsleitung und Verwaltung der Umlandgemeinden, Bezirksausschüssen und Träger öffentlicher Belange (z.B. Polizei, ADFC, VCD), breite Bürgerbeteiligung, Arbeitsgruppe fahrradfreundliches Ingolstadt	Öffentliche Beteiligung im Rahmen des Altstadtprozesses, Kooperation PTV / Stadt Ingolstadt	Informations- und Beratungsangebote für private Haushalte, Stakeholder-Workshops, Klimarat, Beteiligung von Bürgerschaft, Unternehmen, Hochschulen, Politik	Bürgerinformationsveranstaltung über Sachstand, intensive Bürgerbeteiligung im Umsetzungsprozess angeregt
Klimaziele	Klimaneutralität bis 2035 (Anbindung an Nachhaltigkeitsagenda), CO ₂ -Reduktion in den Bereichen Gebäude/Energie, Wirtschaft und Industrie, Verkehr und Mobilität	Nachhaltigkeit, Beiträge zur CO ₂ -Reduktion, kein explizites CO ₂ -Reduktionsziel genannt	Unterstützung der Klimaziele durch Förderung emissionsarmer/aktiver Mobilität, aus Teilkonzept Klimafreundliche Mobilität in Kommunen: Minderungspotenzial CO ₂ -Emissionen 9.490 Tonnen/Jahr, Ziel bis 2025: Reduktion um 22,6% der Treibhausgasemissionen	Unterstützt Klimaziele der Stadt (CO ₂ -Reduktion durch Verkehrsberuhigung)	Klimaneutralität bis 2035, CO ₂ -Neutralität für Verwaltung 2030, Emissionen ggü. 1990	(Reduktion von Pkw-Fahrten um ca. 9.000 – 13.000/Tag, Beitrag zu CO ₂ -Minderung)
Leitbilder/ Prioritäten	„Grün-Blau Stadtlandschaft“, „Umweltgerechte	Menschen-, umweltgerechte und zweckmäßige	8 gleichberechtigte Leitsätze (wie im VEP):	Aus Online-Befragung: Schaffung von Aufent-	Verweis auf die SDGs 13 „Maßnahmen zum Klima-	Höhere Beförderungskapazität

Vergleichspunkt	ISEK 2040+ „Zukunft Ingolstadt“	VEP 2025	Mobilitätskonzept Radverkehr 2016	Verkehrliche Grundlagenanalyse 2024	Integriertes Klimaschutzkonzept Ingolstadt (IKSK)	Massenverkehrsmittelstudie 2024
	Mobilität“, „Lebenswerte Quartiere“ und „Starke Zentren“	Verkehrs- und Stadtentwicklung 8 gleichberechtigte Leitsätze: “Erhalt der Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems“ “Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen“ “Weiterentwicklung der Situation für die regionale Wirtschaft“ “Förderung einer vernetzten Stadt- und Verkehrsplanung“ “Stärkung des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß)“ “Verbesserung der Verkehrssicherheit“ “Verbesserung der Verkehrsqualität des motorisierten Verkehrs (MIV, ÖV)“ „Steigerung der Lebens- und Umweltqualität“	“Erhalt der Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems“ “Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen“ “Weiterentwicklung der Situation für die regionale Wirtschaft“ “Förderung einer vernetzten Stadt- und Verkehrsplanung“ “Stärkung des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß)“ “Verbesserung der Verkehrssicherheit“ “Verbesserung der Verkehrsqualität des motorisierten Verkehrs (MIV, ÖV)“ “Steigerung der Lebens- und Umweltqualität“	haltsqualität, Neugestaltung der Schloßlände und des Holzmarkts Aus Datenanalyse: Handlungsbedarf in Donautraße, Aufwertung Ost-West-Achse für Radverkehr	schutz“ und 7 „Bezahlbare und saubere Energie“ Klimaneutralität als Leitbild, Fokus auf Vorbildfunktion Verwaltung, Integration aller Sektoren“	Stärkung nachhaltiger kollektiver Mobilität
Maßnahmenpakete	Priorität aus Bürgerbeteiligung: Ausbau Radwegenetz insbesondere Haupt-routen, Förderung der lokalen und regionalen	Empfehlungen für Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV, MIV Schlüsselmaßnahmen 1. Priorität u.a.:	Radverkehrsnetz und Vorrangrouten Radverkehrsinfrastruktur Angebote und Marketing	Empfehlungen für Radverkehr, ÖPNV, ruhenden Verkehr und lokale Einzelmaßnahmen, wie Verkehrsberuhigung, Fuß-	Maßnahmen in fünf Handlungsfeldern: Gebäude/Energie, Mobilität/Verkehr, Wirtschaft/Industrie, privater	Entwicklung Liniennetz Potenzialermittlung Prüfung technische Realisierbarkeit Umsetzungsüberlegungen

Vergleichspunkt	ISEK 2040+ „Zukunft Ingolstadt“	VEP 2025	Mobilitätskonzept Radverkehr 2016	Verkehrliche Grundlagenanalyse 2024	Integriertes Klimaschutzkonzept Ingolstadt (IKSK)	Massenverkehrsmittelstudie 2024
	Landwirtschaft, Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und klimaangepasste Quartieren, Magistralenentwicklung, Entsiegelung und Ausbau von Naherholungsflächen	Ausbau Vorrangroutennetz für Radverkehr Bedarfsgerechte Entwicklung ÖPNV Bahnhalt Ingolstadt Audi Neugestaltung Verkehrsbeziehungen weitere kurz- bis langfristige Maßnahmen		und Radverkehrsverbesserung, Parkraummanagement, Querungsoptimierung, Reduktion Durchgangsverkehr	Haushalt/Konsum; Klimabewusstseinsbildung/Vernetzung/Öffentlichkeitsarbeit	
Modal-Split-Ziele	Förderung des Umweltverbunds (Rad, ÖPNV, Fuß); keine genauen %-Angaben	Modal Split Rad 25 % als Ziel (2016: ca. 21 % Rad, ca. 7 % ÖPNV, 59 % MIV); Ziel: Steigerung Rad und ÖPNV, Reduktion MIV	Ziel Radverkehrsanteil für 2025: 27% (Basis 21% im Jahr 2015), Ziel MIV-Anteil für 2025: 47% (Basis 53% in 2015)	Keine konkreten Zahlen genannt	Modal Split-Ziel 2035: Steigerung des Umweltverbunds auf 60 % bis 2035; Verstärkung Fahrrad von 21 % auf 32,6 %, ÖPNV von 7,4 % auf 14,8 %, MIV von 58,9% auf 40 %	Keine Ziele benannt.
Monitoring	Erfolgsindikatoren aus Nachhaltigkeitsagenda (z. B. CO ₂ , Modal Split)	Evaluiert über Wirkungskontrolle (z.B. durch Verkehrszählungen, Zählung Fahrgastströme ÖPNV, Mobilitätsbefragungen) und periodische Fortschreibung	Monitoring/Controlling-Konzept (Verkehrszählungen alle 3 Jahre, Wirkungsanalysen), regelmäßige Evaluation vorgesehen, Einrichtung Dauerzählstellen, Befragung Radfahrende alle 3-5 Jahre	Monitoring durch Verkehrs- und Parkraumauswertungen, Fortschreibung möglich	Controllingkonzept mit Indikatoren (THG-Bilanz (alle 2 Jahre), Zertifizierungssysteme, Energieverbrauch, Fortschrittsberichte)	Abhängig von Umsetzungsentscheidung der Stadt Projektbezogen, laufende Evaluation im Planungsprozess, Verweis auf Verkehrsmodellierung
Risiken/ Herausforderungen	Zunehmende Verkehrsbelastung, mangelnde soziale Infrastruktur und Wohnungsangebote, fehlende Grünraumangebote, unzu-	Einrichtung Integrierter Tarifverbund für ganze Region Ingolstadt Finanzierung, Flächenkonflikte, Akzeptanz neuer	Akzeptanz, Flächenbedarf, Netzlücken, Unfallzahlen, Wandel Mobilitätskultur	Konflikte zwischen Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen und Parkraumbedarf	Begrenzter Einflussbereich der Kommune, Finanzierung, Koordination, Verhaltensänderungen und Beteiligung der Bürgerschaft, Wettbewerb am Markt	Hohe Kosten, Flächenkonflikte, Akzeptanz, Förderunsicherheit, lange Planungsdauer

Vergleichspunkt	ISEK 2040+ „Zukunft Ingolstadt“	VEP 2025	Mobilitätskonzept Radverkehr 2016	Verkehrliche Grundlagenanalyse 2024	Integriertes Klimaschutzkonzept Ingolstadt (IKSK)	Massenverkehrsmittelstudie 2024
	reichende ÖPNV-Angebote, Zentrenkonkurrenz	Mobilitätsformen, Umsetzungssicherheit“				
Soziale Aspekte	Stadtteiltreffs, gezielte Förderung der Vereinslandschaft, Ausbau von Begegnungsorten, Integrationsaufgaben und Hilfestellung bieten, inklusive Quartiere, Bewegungsflächen, Beteiligung aller Bevölkerungsgruppen	Barrierefreiheit im ÖPNV, Sicherheit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen	Förderung aller Nutzungsgruppen (Alltagsradfahrende, Freizeitfahrradfahrende, Kinder, Senioren etc.), Sicherheit und Komfort im Fokus	Barrierefreiheit, Verbesserung Sicherheit, Erreichbarkeit, Lebensqualität	Breite Teilhabe/Beteiligungsprozesse; Bildung für nachhaltige Entwicklung, soziale Gerechtigkeit	Beteiligung der Bürgerschaft vor Planung empfohlen
Technologische Innovationen	Smart Mobility	Förderung E-Mobilität, Verkehrsdatenauswertung	An Fahrradverkehr angepasste LSA E-Bike-Ladestation Serviceangebote wie Werkzeug, Schließfächer, digitale Infosysteme, Verkehrsdatennutzung	Verkehrsmodell, Simulation von Szenarien, Datenanalyse	E-Mobilität, Klimadatenmanagement, digitale Energiebilanzierung (GHG Protocol), Szenarienentwicklung	Multikriterienanalyse
Zielhorizont	2040+ (Langfriststrategie mit Etappenzielen bis 2035)	2025 (Monitoring für Folgefortschreibung)	Maßnahmen unterschiedlich priorisiert: kurz- bis langfristig (2020-nach 2030)(Anbindung der Maßnahmen an VEP)	Mittel- bis langfristig	2035 (Klimaneutralität der Stadt), 2030 Klimaneutralität der Verwaltung	Langfristig (Entscheidung zu Umsetzung noch offen, Umsetzung würde nach Umsetzungsentscheid 9-12 Jahre in Anspruch nehmen)

4.2 Dokumentation

4.2.1 Öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung



Ort: Kulturzentrum neun
Elisabethstraße 9a, 85051 Ingolstadt

Datum: 01.07.25

Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr

Anwesende: Stadt Ingolstadt | Stadtgesellschaft

Planersocietät: Dennis Jaquet, Florian Farrenkopf, Angelo Podeschwa

Team ewen: Michel-André Horelt, Alina Miescher

Ankommen und Aktivieren

Die Veranstaltung begann mit einer interaktiven Eingangsszenerie, die den Teilnehmenden die Möglichkeit bot, sich aktiv einzubringen und ihre Mobilitätsgewohnheiten sichtbar zu machen. Zu Beginn wurden die Anwesenden eingeladen, ihren Wohnort auf einer Karte von Ingolstadt zu verorten. Dabei nutzten sie farblich unterschiedliche Markierungen, die jeweils einem bevorzugten Verkehrsmittel entsprechen – Auto, Fahrrad, ÖPNV oder zu Fuß. Diese Visualisierung zeigte die vielfältigen Mobilitätsmuster innerhalb der Stadt und machte die räumliche Verteilung der Verkehrsmittelwahl anschaulich. Im Anschluss konnten die Teilnehmenden auf einer großflächigen Lkw-Plane wichtige Wegebeziehungen markieren und erste Anmerkungen sowie Hinweise zu Stellen im Stadtgebiet hinterlassen, an denen sie besondere Herausforderungen im Bereich Mobilität sehen. Diese interaktive Übung diente als lebendiger Einstieg und ermöglichte, ein erstes Stimmungsbild und konkrete lokale Anliegen aus der Bürgerschaft zu erfassen. Im Anhang zur Dokumentation befinden sich die Auswertungen der Befragungen in digitalisierter Form.



Abbildung 88: Eingangsbefragungen

Begrüßung

Nach diesem interaktiven Einstieg übernahmen die offiziellen Begrüßungen den weiteren Ablauf. Oberbürgermeister Dr. Michael Kern eröffnete die Veranstaltung mit einem Grußwort, in dem er die Relevanz der Bürgerbeteiligung für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Ingolstadt hervorhob. Stadtbaurätin Frau Wittmann-Brand schloss sich an und betonte, dass der Mobilitätsplan nur gemeinsam mit der Stadtgesellschaft erfolgreich gestaltet werden kann.

Die Gesamtmoderation des Nachmittags übernahm Herr Michel-André Horelt von Team ewen, der die Teilnehmenden durch das Programm führte. Den fachlichen Vortragsteil verantwortete Herr Dennis Jaquet von der Planersocietät, der die inhaltlichen Schwerpunkte und Hintergründe erläuterte.



Abbildung 89: Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Michael Kern

Ein Blick hinter die Kulissen

Der inhaltliche Einstieg wurde mit einer Podiumsdiskussion im Interviewformat durchgeführt. Auf dem Podium diskutierten Frau Prof. Dr. Schmidtner von der Technischen Hochschule Ingolstadt, Herr Dr. Frank von der SBI sowie Frau Schneider, die Fahrradbeauftragte der Stadt Ingolstadt. Moderiert von Herrn Horelt, wurden aktuelle Herausforderungen, Chancen und Trends der Mobilitätsentwicklung in Ingolstadt aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet. Die Fachleute betonten die Bedeutung von Innovation, Nachhaltigkeit und Kooperation für die Mobilität der Zukunft und hoben sowohl die Potenziale neuer Technologien als auch die Notwendigkeit einer verbesserten Infrastruktur und Förderung des Umweltverbundes hervor. Dabei betonte Dr. Schmidtner die Bedeutung von daten- und KI-gestützter Mobilitätsoptimierung in Ingolstadt, insbesondere durch intelligente Infrastruktur und bedarfsgerechte Lösungen. Sie sieht Ingolstadt als potenziellen Pilotstandort für innovative Verkehrskonzepte. Frau Schneider betonte, dass verschiedene Verkehrsträger nicht konkurrieren, sondern besser vernetzt und gemeinsam gestärkt werden sollten. Dr. Frank stellte die Rolle des ÖPNV heraus, betonte die Notwendigkeit von Digitalisierung, Antriebswende und Zuverlässigkeit sowie die Bedeutung bezahlbarer, vernetzter Angebote, bei denen auch das Auto für Wegekettensysteme, die in der Kombination verschiedener Verkehrsmittel zurückgelegt werden, relevant bleibt. Zudem ging Dr. Frank auf den Einsatz von On-Demand-Angeboten ein. Diese Diskussion vermittelte den Teilnehmenden erste praxisnahe Einblicke in die strategische Ausrichtung des Mobilitätsplans.

Wo kommen wir her? – Übersicht über bestehende Konzepte

Im weiteren Verlauf stellte Herr Jaquet die bereits bestehenden Konzepte und Planungen vor, die als Grundlage für den Mobilitätsplan dienen. Dazu zählen das integrierte Klimaschutzkonzept, das Elektromobilitätskonzept, der Lärmaktionsplan, das ISEK 2040+ „Zukunft Ingolstadt“ sowie der Verkehrsentwicklungsplan 2025. Die Teilnehmenden erfuhren, dass diese Konzepte zahlreiche Ziele und Maßnahmen enthalten, die gebündelt, weiterentwickelt und an aktuelle Herausforderungen angepasst werden sollen. Besonders hervorgehoben wurden der Ausbau des Radverkehrsnetzes, die Weiterentwicklung des Tarifverbundes und die Neugestaltung wichtiger Verkehrsachsen.

Was machen wir hier? – Überblick über den Prozess

Herr Jaquet erläuterte anschließend, was ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan ist und welche Ziele er verfolgt. Der Mobilitätsplan Ingolstadt 2040+ dient als strategischer Rahmen, der die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen mit dem Ziel einer besseren Lebensqualität erfüllt. Der Prozess umfasst die Analyse der Ausgangssituation, die Formulierung von Zielen sowie die Erarbeitung von Maßnahmenpaketen. Die kontinuierliche Einbindung der Stadtgesellschaft ist dabei ein zentrales Element, um eine gemeinsame Vision zu schaffen. Es wurde

betont, dass der Mobilitätsplan keine Detailplanung darstellt, sondern einen strategischen Handlungspfad mit empfohlenen Leitplanken für die Mobilität der Zukunft darstellt.

Wo wollen wir hin? – Vorstellung des teilsäumlichen Leitbildes

Ein wesentlicher Programmpunkt war die Vorstellung des teilsäumlichen Leitbildes. Dieses Leitbild besteht aus acht gleichberechtigten Leitsätzen, die unter anderem die Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen, die Stärkung des Umweltverbundes, die Steigerung der Lebens- und Umweltqualität sowie die Förderung einer vernetzten Stadt- und Verkehrsplanung umfassen. Das Leitbild steht unter dem Motto „Mobilität, die verbindet – für Menschen, Vielfalt und Teilhabe“. Es beschreibt eine lebenswerte Altstadt mit Priorität für Aufenthaltsqualität und Umweltverbund, starke Quartiere und Subzentren, eine gute regionale Vernetzung sowie flexible und nachhaltige Mobilitätsangebote für alle. Die Förderung der Nahmobilität, die Entwicklung von Mobility Hubs und die Integration innovativer Technologien sind ebenfalls zentrale Bestandteile.

Im Nachgang des Fachvortrags wurden aus der Bürgerschaft heraus verschiedene Aspekte thematisiert: Zum einen werden die demographischen Entwicklungen und die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen an mehreren Stellen des Leitbildes, etwa bei Aufenthaltsangeboten in der Altstadt, berücksichtigt. Bei der Planung wird auf bewährte Praxisbeispiele gesetzt; die Planersocietät bringt hierbei ihre umfassende Erfahrung aus bundesweiten Projekten ein. Zudem wurde betont, dass eine Vereinfachung der Bezahlssysteme im ÖPNV als wichtiger Schritt zur Senkung von Zugangshürden gesehen wird. Zudem sollte die Priorisierung und Vereinbarkeit verschiedener Verkehrsinfrastrukturen im öffentlichen Straßenraum fortlaufend geprüft und somit potenzielle Verhandlungsspielräume geschaffen werden.

Jetzt sind Sie gefragt – Diskussion an Themeninseln

Im interaktiven Teil war die allgemeine Öffentlichkeit eingeladen, an verschiedenen Themeninseln ihre Meinungen und Hinweise zu den vorgestellten Zielen und räumlichen Ansätzen einzubringen. Die Diskussionen an den Themeninseln 1 und 2 drehten sich um die Frage, ob der Mobilitätsplan in die richtige Richtung geht, ob die Ziele passend und ansprechend formuliert sind und ob wichtige Themen fehlen. Die Themeninsel 3 bot dagegen die Möglichkeit, Ergänzungen, Anmerkungen und Rückfragen zur Bestandsanalyse der verschiedenen Verkehrsmittel in Ingolstadt vorzunehmen.



Abbildung 90: Diskussion an einer Themeninsel

Bericht von den Themeninseln

Nach den Diskussionen wurden die Ergebnisse aus den Themeninseln im Plenum zusammengetragen. Die jeweilige Moderation fasste die wichtigsten Hinweise und Anregungen zusammen und erläuterte, wie diese in die weitere Entwicklung des Mobilitätsplans einfließen werden.

Im Rahmen der Themeninsel 1 „Teilräumliches Leitbild“ wurde insbesondere über den Ringverkehr im öffentlichen Personennahverkehr diskutiert. Einigkeit bestand darüber, dass klare Indikatoren notwendig sind, um die Ziele und insbesondere die CO₂-Reduktion messbar zu machen. Darüber hinaus wurde hervorgehoben, dass Mobilität verständlich, einfach nutzbar und für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich sein muss. Teilhabe und Inklusion wurden dabei ebenso betont wie die Notwendigkeit, die gesamte Bürgerschaft in den Prozess mitzunehmen. Abschließend wurde deutlich, dass Mobilitätsangebote nicht allein auf die Altstadt konzentriert werden dürfen, sondern auch nahegelegene Zentren berücksichtigt werden sollten.

Teilräumliches Leitbild | Themeninsel 1:

- Ringverkehr im ÖV verbindet Stadtteile und nahe Zentren direkt miteinander, ohne Umweg über die Altstadt
- Indikatoren sind wichtig, um Fortschritte messbar zu machen und Zielerreichung nachvollziehbar zu überprüfen
- CO₂-Reduktion ist bereits beschlossen.

- Teilhabe, Inklusion stellen sicher, dass alle Menschen unabhängig von Alter, Einkommen oder Einschränkungen mobil sein können.
- Mobilität muss einfach und leicht verständlich sein damit die Akzeptanz steigt.
- Mobilität für alle berücksichtigt unterschiedliche Lebenssituationen und Mobilitätsbedürfnisse.
- Alle müssen mitgenommen und adressiert werden damit Veränderungen verstanden, akzeptiert und mitgetragen werden.
- nahe Zentren nicht nur Altstadt

Im Rahmen der zweiten Themeninsel „Teilräumliches Leitbild “ wurde hervorgehoben, dass Mobilität möglichst barrierefrei und für alle Bevölkerungsgruppen nutzbar gestaltet werden muss. Dazu gehören unter anderem verschiedene Bezahlmöglichkeiten, einschließlich der Option mit Bargeld, sowie eine bessere Erreichbarkeit auch für Menschen mit Behinderungen, die keinen Behindertenparkausweis besitzen. Ebenso wurde die Bedeutung einer hohen Aufenthaltsqualität betont, etwa durch Verschattung, sowie einer guten Vernetzung, beispielsweise durch Fahrradabstellanlagen an Haltestellen.

Darüber hinaus wurde diskutiert, dass der Umweltverbund insgesamt komfortabler, schneller und kostengünstiger gestaltet werden muss, um eine echte Alternative zum Pkw darzustellen. Dies erfordert ein generelles Umdenken, weg vom individuellen Auto hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln. Maßnahmen wie Busspuren, die am Stau vorbeiführen, oder mehr Informationen in Geschäften und Arztpraxen zur Erreichbarkeit mit ÖPNV und Radverkehr können diesen Wandel unterstützen.

Schließlich wurde darauf hingewiesen, dass auch Sonderbedarfe berücksichtigt werden müssen, etwa Notfallparkplätze oder der Güterverkehr als Gesamtes. Insgesamt wurde deutlich gemacht, dass Mobilität in ihrer Gesamtheit betrachtet werden sollte, um ein ausgewogenes, zukunftsfähiges System zu schaffen.

Teilräumliches Leitbild | Themeninsel 2:

- Bezahlungsmöglichkeiten für jeden (auch Bargeld).
- Umweltverbund komfortabler (Zeit, Kosten, etc.) als Pkw. Das bedeutet, dass ÖV, Rad- und Fußverkehr schneller, günstiger und bequemer sein müssen als das Auto.
- Mehr Infos bei Geschäften, Ärzten etc. zur Erreichbarkeit helfen Kundinnen und Kunden, nachhaltige Anreisemöglichkeiten einfach zu erkennen.
- Busspur -> an den Pkw vorbeiführen erhöht die Attraktivität des ÖV durch Zeitvorteile und zuverlässigere Fahrzeiten
- Umdenken erforderlich
(Pkw -> Umweltverbund)
- Erreichbarkeit auch für Behinderte ohne Behindertenparkausweis fordert barrierefreie Angebote, die nicht an formale Nachweise gebunden sind.
- Aufenthaltsqualität - Verschattung verbessert durch Bäume oder Überdachungen den Komfort im öffentlichen Raum, besonders bei Hitze.

-
- Vernetzung, z.B. Radständer an Haltestellen erleichtert die Kombination verschiedener Verkehrsmittel und stärkt den Umweltverbund.
 - Parkplatz für Notfälle sichert Ausnahmen für besondere Situationen wie medizinische oder dringende Anliegen.
 - Güterverkehr mitdenken stellt sicher, dass Liefer- und Wirtschaftsverkehr in nachhaltige Verkehrskonzepte integriert wird
 - Mobilität sollte als Gesamtes gesehen werden

Am Thementisch 3 wurden verschiedene Anregungen gesammelt, was in der bisherigen Planung aus Sicht der Teilnehmenden noch berücksichtigt werden sollte. Genannt wurde unter anderem die Einrichtung eigener Busspuren, damit Busse nicht im Stau stehen, um den Bus als Rückgrat des ÖPNV zu stärken. Dabei wurde aber auch auf die Notwendigkeit eines realistischen Blicks auf die finanziellen Möglichkeiten des städtischen Haushalts hingewiesen.

Als weitere Vorschläge wurden ein flächendeckendes Carsharing-Angebot sowie eine Anpassung der Kosten für das Bewohnerparken eingebracht. Für die Altstadt wurde eine Ausweitung von Tempo 30 angeregt, wobei Busse, Fahrräder und Taxis ausgenommen sein sollten.

Mit Blick auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wurden Maßnahmen wie mehr Verschattung, Sitzgelegenheiten und Abkühlungsmöglichkeiten vorgeschlagen. Auch die bessere Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen, eine stärkere Vernetzung mit Fuß- und Radverkehr sowie sichere, größere Abstellanlagen für Fahrräder wurden genannt. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass sich Fußgänger häufig durch die unmittelbare Führung des Busverkehrs durch die Altstadt benachteiligt fühlten. Neben bestehenden Defiziten in der Barrierefreiheit führt die Linienführung durch die engen Altstadtstraßen zu Nutzungskonflikten zwischen Bus- und Fußverkehr. Für die verkehrlichen Wirkungen ergibt sich ein differenziertes Bild: Die direkte Durchfahrt durch die Altstadt ermöglicht für einige Nord-Süd-Verbindungen tatsächlich kürzere Fahrzeiten, während für Ost-West-Relationen teilweise längere Wege oder zusätzliche Schleifen entstehen.

Schließlich standen auch infrastrukturelle Maßnahmen im Fokus: Es wurden eine neue Donauquerung oder die Ertüchtigung der Glacis-Brücke, eine bessere Anbindung der Konrad-Adenauer-Brücke an die Schloßblände sowie Verbesserungen der Ampelschaltungen und der Aufenthaltsqualität entlang der Donau vorgeschlagen. Zudem wurde angeregt, die Barrierefreiheit in der Altstadt zu erhöhen, damit etwa Arztpraxen oder Taxisstände auch mit dem Rollstuhl gut erreichbar sind.

Ihre Meinung zählt | Themeninsel 3:

Hier fehlt aus meiner Sicht noch...

(Raum für Ergänzungen, was bislang übersehen wurde)

- Planung Busspur (z.B. Richard-Wagner-Straße)
- Planung Tunnelbau (z.B. Münchener Straße bis Kurve vor Oberstimm oder ab Theodor-Heuss-Brücke bis Kaufland)
- Eine lebendige Strategie, innerhalb der zeitnah auf sich veränderte Rahmenbedingungen reagiert werden kann

- Den kommunalen Haushalt im Blick behalten für eine realistische Umsetzung von Maßnahmen
- flächendeckendes Carsharingangebot
- Erhöhung der Kosten für Bewohnerparken
- Erweiterung Tempo 30 (z. B. Hauwöhnerste (Sonnentor) bis südliche Ringstr. (Querspange))
- Qualifizierung der Fußwegeinfrastruktur (Verschattung, Sitzgelegenheiten, Abkühlung)
- Verbesserung der Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen mit Hilfe der Vernetzung mit dem Fuß- und Radverkehr
- Sichere und größere Radabstellanlagen
- Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV an Sonn- und Feiertagen
- Qualifizierung der Verkehrsinfrastruktur durch den Ausbau von Brückenbauwerken (z. B. Donauabücke, Ertüchtigung der Glacis-Brücke, Anbindung der Konrad-Adenauerbrücke an Donaugelände)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität entlang der Donau
- Optimierte Ampelschaltungen auf den Hauptverkehrsstraßen zur Verkürzung von Wartezeiten und Verbesserung des Verkehrsflusses
- Ganzheitliche Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr – insbesondere in der Altstadt (z. B. durch Gehwegabsenkung)
- Ingolstadt nicht nur als Altstadt mit Umland betrachten: Die heutige Linienführung über die Altstadt verlängert Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen

Positiv hervorgehoben haben die Teilnehmenden die laufenden Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur, die das Radfahren im Alltag zunehmend attraktiver und sicherer machen. Ebenso wertvoll ist die stärkere Einbindung der vorhandenen Schieneninfrastruktur in den öffentlichen Nahverkehr, wodurch Synergien zwischen Bus und Bahn in der nachhaltigen Mobilität geschaffen werden. Auch die Thematisierung der Pkw-Dominanz in der Altstadt ist wichtig, da sie den Blick auf notwendige Veränderungen hin zu einer lebenswerteren und verkehrsberuhigten Altstadt lenkt.

Das finde ich besonders gut...

(Raum für positives Feedback und Zustimmung)

- laufende Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur
- starke Verknüpfung zwischen Bus und Schiene innerhalb des ÖPNV
- Chance, die Pkw-Dominanz in der Altstadt zu durchbrechen und Nahmobilität zu stärken

Zudem hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit die Bestandsanalyse kritisch zu hinterfragen sowie abweichende Meinungen und Begründungen zu äußern. Genannt wurde unter anderem, dass Autofahrende die Altstadt diskriminierungsfrei an- und befahren können sollen. Außerdem wurde die Einrichtung eines Shuttle-Busses zwischen ZOB und Hauptbahnhof im 15-Minuten-Takt, auch am Wochenende, vorgeschlagen. Kritisch bewertet wurde die fortschreitende Verkleinerung des Raumes für das Automobil. Das formulierte Ziel „Vorbild für nachhaltige Mobilität“ wurde als nicht erreichbar eingestuft. Gefordert wurden stattdessen realistischere und quantifizierbare Ziele. Darüber hinaus wurde hervorgehoben, dass Inklusion und Teilhabe insgesamt zu wenig berücksichtigt wurden. Diskutiert wurde zudem die Einführung eines Fahrradführerscheins für E-Bikes, um die Verkehrssicherheit und das Regelverständnis insbesondere bei neuen Nutzergruppen zu erhöhen. Ergänzend wurde darauf hingewiesen, dass der demografische Wandel stärker einbezogen werden müsse. Schließlich wurde eine stärkere Begrünung der Altstadt vorgeschlagen, um das Stadtklima zu verbessern.

Das sehe ich anders, weil...

(Raum für abweichende Meinungen und Begründungen)

- Gleichberechtigte und diskriminierungsfreie Erreichbarkeit der Altstadt für alle Verkehrsmittel
- Idee: Shuttle-Bus zwischen ZOB und Hbf in 15 Min. Takt, auch am Wochenende
- Realistische, messbare Ziele statt unerreichbarer Leitbilder setzen
- Insgesamt unzureichende Berücksichtigung von Inklusion und Teilhabe
- Mehr Informationen zum bestehenden Fahrgastbeirat veröffentlichen
- Fahrradführerschein für E-Bikes
- Berücksichtigung des demographischen Wandels
- Altstadt stärker begrünen, um städtische Wärmebelastung zu mindern und Aufenthaltsqualität zu erhöhen

Zum Abschluss konnten die Teilnehmenden noch eigene kreative Impulse und Wünsche einbringen. Vorgeslagen wurde unter anderem die Einführung eines Bike-Sharing-Systems als sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Scooter-Sharing. Ebenso wurde die stärkere Kontrolle von regelwidrigem Einfahren oder Parken in der Altstadt angeregt. Weitere Anregungen betrafen die Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltepunkte sowie die Schaffung eines Fahrgastbeirates als ergänzendes Gremium. Diskutiert wurde auch die Einführung von Shared-Space-Bereichen in der Altstadt, verbunden mit der Anpassung der Tempolimits auf den Ringstraßen.

Darüber hinaus wurde die Bedeutung einer klaren Vermittlung der Vision nachhaltiger Mobilität betont. Angeregt wurde die Umnutzung von Parkflächen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen sowie eine konsequente Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden. Weitere Vorschläge umfassten Abstimmungen zwischen Bus- und Bahnlinien an Tagesrandzeiten, den Einsatz KI-gestützter Verkehrsplanung sowie die Schaffung von Motorradstellplätzen im Zuge einer Antriebswende für Motorräder.

Diskutiert wurde auch die Qualifizierung der überregionale ÖPNV-Achse zwischen Nürnberg und Ingolstadt bis München mit zusätzlichen Haltepunkten im Umland z. B. in Stammham. Zudem wurde vorgeschlagen, durch eine bessere Bahnanbindung die Planung einer Straßenbahn in Ingolstadt zurückzustellen. Schließlich fand auch die Ausweitung von Tempo-30-Zonen außerhalb der Altstadt Zustimmung.

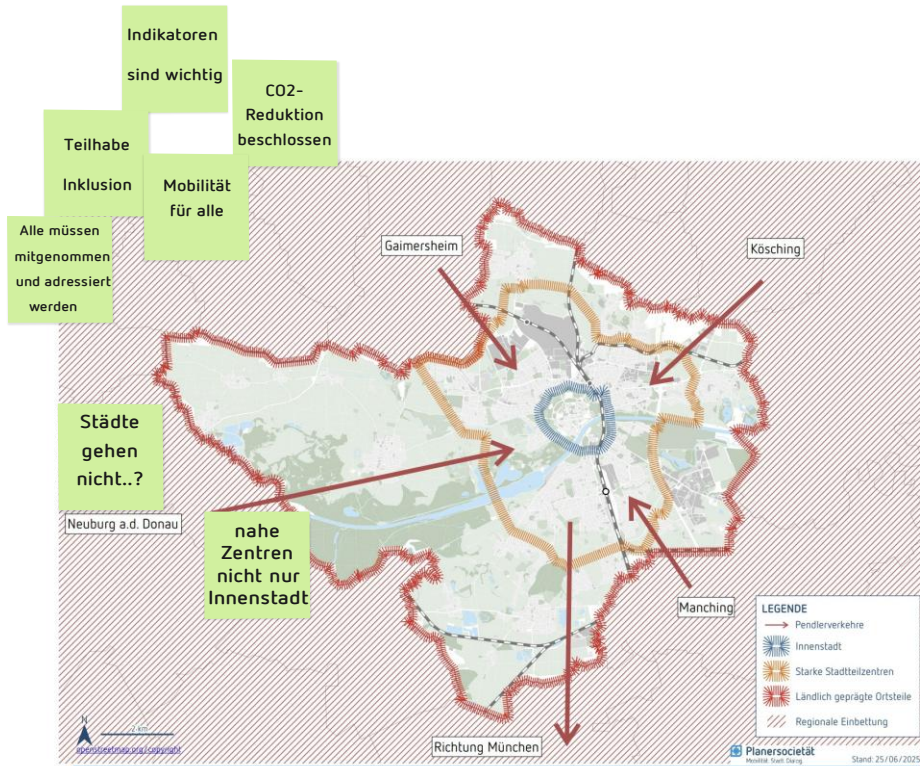
Meine Idee oder Vorschlag für die Zukunft:

(Raum für eigene kreative Impulse und Wünsche)

- Bike-Sharing als Ergänzung zum bestehenden Scooter-Sharing zur Stärkung multimodaler Mobilitätsangebote
- Konsequente Kontrolle von regelwidrigem Befahren und Parken im Straßenraum
- Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte im SPNV zur besseren Erreichbarkeit im Umland (z. B. zusätzlicher Halt in Stammham)
- Einrichtung eines Fahrgastbeirats als beratendes Gremium für Nutzerinteressen
- Prüfung von Shared-Space-Konzepten in der Altstadt; Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen auf den Ringstraßen
- Vermittlung einer positiven und zukunftsorientierten Vision nachhaltiger Mobilität
- Umnutzung von Parkflächen durch Entsiegelung und alternative städtebauliche Nutzung
- Verstärkte Kontrollen zur Einhaltung der Straßenverkehrsordnung
- Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmenden im öffentlichen Raum
- Bessere Abstimmung der Buslinien an Tagesrandzeiten zur Sicherstellung durchgehender Verbindungen
- Einsatz von KI zur optimierten Nutzung und Steuerung von Parkraum
- Ausbau von Motorradstellplätzen im Kontext der Antriebswende bei Zweirädern
- Mehr Fahrradabstellanlagen im Stadtzentrum zur Förderung des Radverkehrs
- Akquirierung von Fördermitteln durch innovative Planungsansätze und Stärkung städtischer Dynamiken
- Ausweitung von Tempo-30-Zonen über die Altstadt hinaus zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Teilräumliches Leitbild | Themeninsel 1

Ringverkehr
im ÖV



Mobilität muss einfach und leicht verständlich sein	Erreichbarkeit sichern	Vorbild für nachhaltige Mobilität werden	Aufenthaltsqualität & Klimaanpassung verbinden	Wirtschafts- & Innovationsstandort stärken
(Lebenswerte) Innenstadt	Vorrang ÖPNV, Rad- und Fußverkehr Raum für alle, emissionsfreier Kfz-Verkehr	Aktive Mobilität Fuß- und Radverkehr als bevorzugte Verkehrsmittel	Lebendige Innenstadt Priorität für Freiraumqualität, Aufenthalt und Umweltverbund, Autos sind zu Gast	Innovationsraum Innenstadt Attraktiver Standort für Unternehmen und Fachkräfte – moderne Infrastruktur, kreative Atmosphäre und die KI-Forschung der THI als Treiber zukunftsfähiger Mobilität
Starke Zentren (der Nahmobilität)	Nahmobilität und Vernetzung der Verkehrsträger Nahversorgung und Mobilitätsknoten gut vernetzte, starke Quartiere und Subzentren	Starker Umweltverbund ÖPNV mit Busway als Stütze nachhaltiger Mobilität und Verbindung der Mobilitätsdrehscheiben mit autonomen Fahrzeugen	Lebenswerte Quartiere Bieten sichere, bedürfnisgerechte, emissionsfreie und multioptionale Mobilität für alle	Starke Gewerbestandorte Wachstumsräume mit flexiblen Flächen, guter Anbindung und Mobilitätsangeboten, die die Entwicklung von Betrieben und Fachkräfte sichern
Ortsteile fördern	Mobility on Demand Autoabhängigkeiten werden durch bedarfsgerechten ÖPNV reduziert	Innovative Mobilität hochwertige Radverkehrsverbindungen als Anschluss zu den Zentren	Teilhabe gewährleisten Autoabhängigkeiten werden durch innovative Siedlungs- und Verkehrsplanung reduziert	15-Minuten-Stadt Arbeiten, Versorgung und Freizeit in kurzer Entfernung stärken lokale Wirtschaft und Lebensqualität
Region vernetzen	Überregionale Anbindung Multimodale Schnittstellen und leistungsfähige Verbindungen für Pendlerverkehr	Regionale Kooperationen Interkommunale Zusammenarbeit für nachhaltige Mobilität und gemeinsame Mobilitätsprojekte	Stadt-Umland-Verflechtung Verknüpfung von urbanem Leben und regionaler Naherholung durch grüne Mobilität	Logistikdrehscheibe Nachhaltige, nahtlose und sichere Verbindung der Verkehrsträger im Güterverkehr mit Schnittstellen zu Logistikplattformen und -einrichtungen

Abbildung 91: Ergebnisse Themeninsel 1

Teilräumliches Leitbild | Themeninsel 2

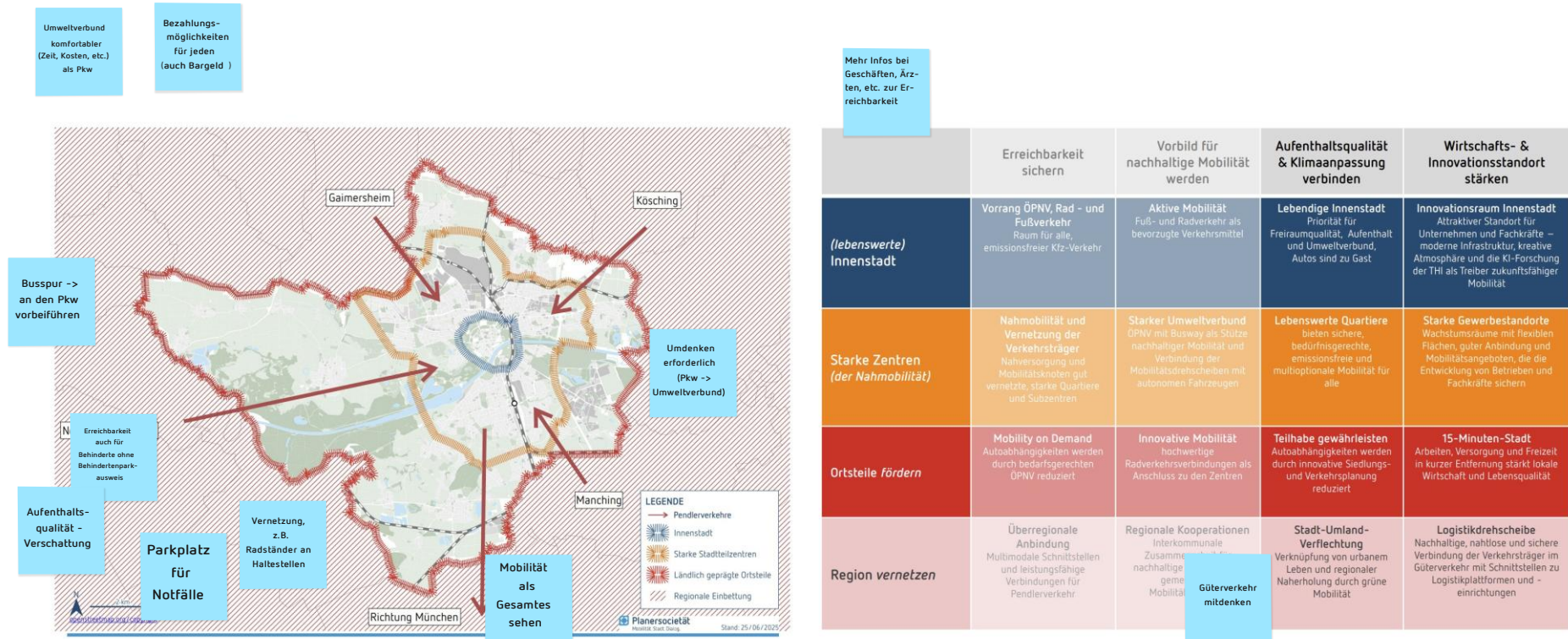


Abbildung 92: Ergebnisse Themeninsel 2

Ihre Meinung zählt | Themeninsel 3

Hier fehlt aus meiner Sicht noch...

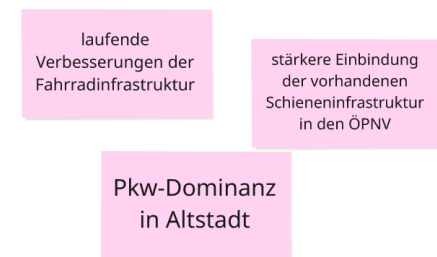
(Raum für Ergänzungen, was bislang übersehen wurde)



Altstadt Barrierefreiheit
Mit Rollstuhl gut befahrbare Strecken (z.B. Theresienstraße)
Erreichbarkeit Arztpraxen, Taxi, Krankentransport, etc.

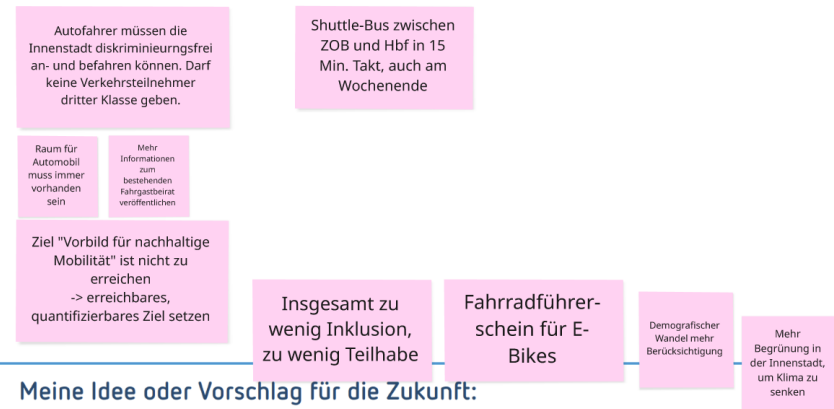
Das finde ich besonders gut...

(Raum für positives Feedback und Zustimmung)



Das sehe ich anders, weil...

(Raum für abweichende Meinungen und Begründungen)



Meine Idee oder Vorschlag für die Zukunft:

(Raum für eigene kreative Impulse und Wünsche)



Abbildung 93: Ergebnisse Themeninsel 3

Abschluss – So geht es weiter

Zum Abschluss gab Herr Horelt einen Ausblick auf die nächsten Schritte. Die Anmerkungen zur Bestandsanalyse werden integriert, das Leitbild und die Ziele auf Basis der Rückmeldungen weiterentwickelt und in das Projekt eingearbeitet. Für das Jahr 2026 ist die Durchführung weiterer Beteiligungs- und Informationsformate geplant, um die Stadtgesellschaft weiterhin aktiv einzubinden. Zudem wurde auf die Möglichkeit hingewiesen, sich ab sofort auch online zu beteiligen und über aktuelle Entwicklungen informiert zu bleiben. Die Beauftragten der Stadt Ingolstadt sowie der beiden Dienstleisterbüros dankten allen Teilnehmenden für ihr Engagement und betonten, dass die Bürgerbeteiligung ein zentraler Bestandteil des Mobilitätsplan-Prozesses bleibt.



Dortmund, 21.08.2025

gez. Farrenkopf/Podeschwa

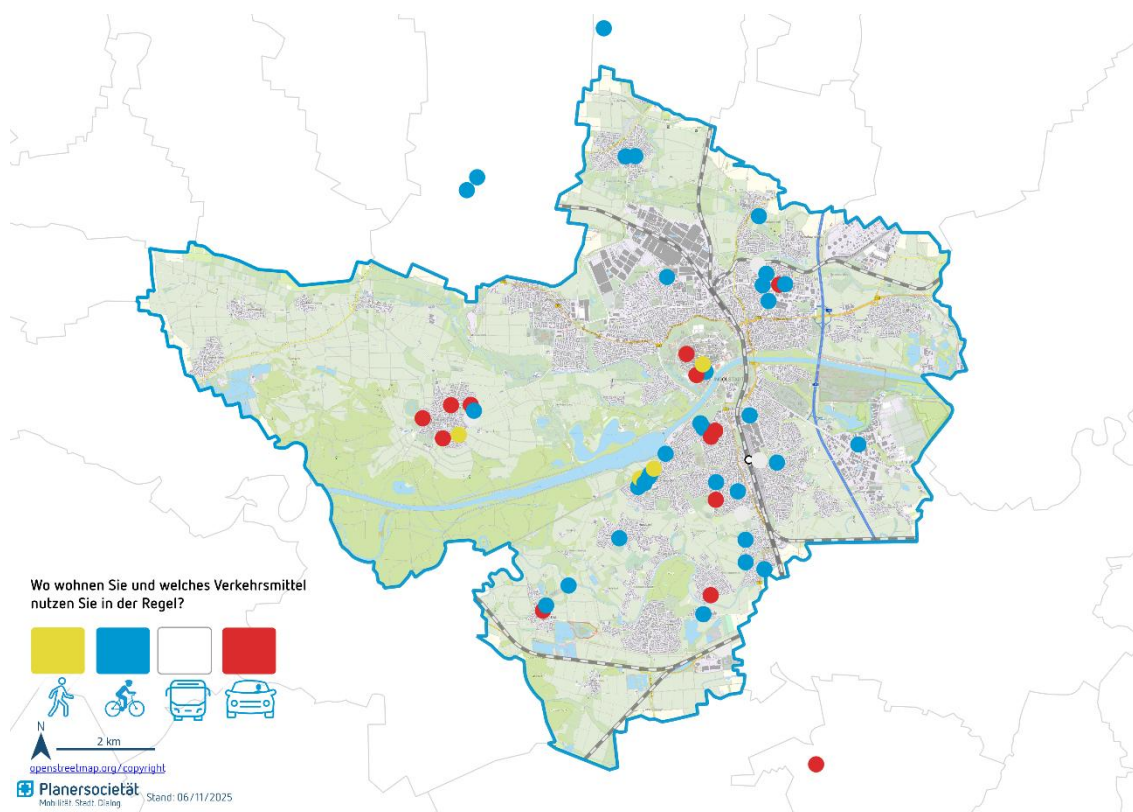


Abbildung 94: Ergebnisse „Wo wohnen Sie und welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel?“

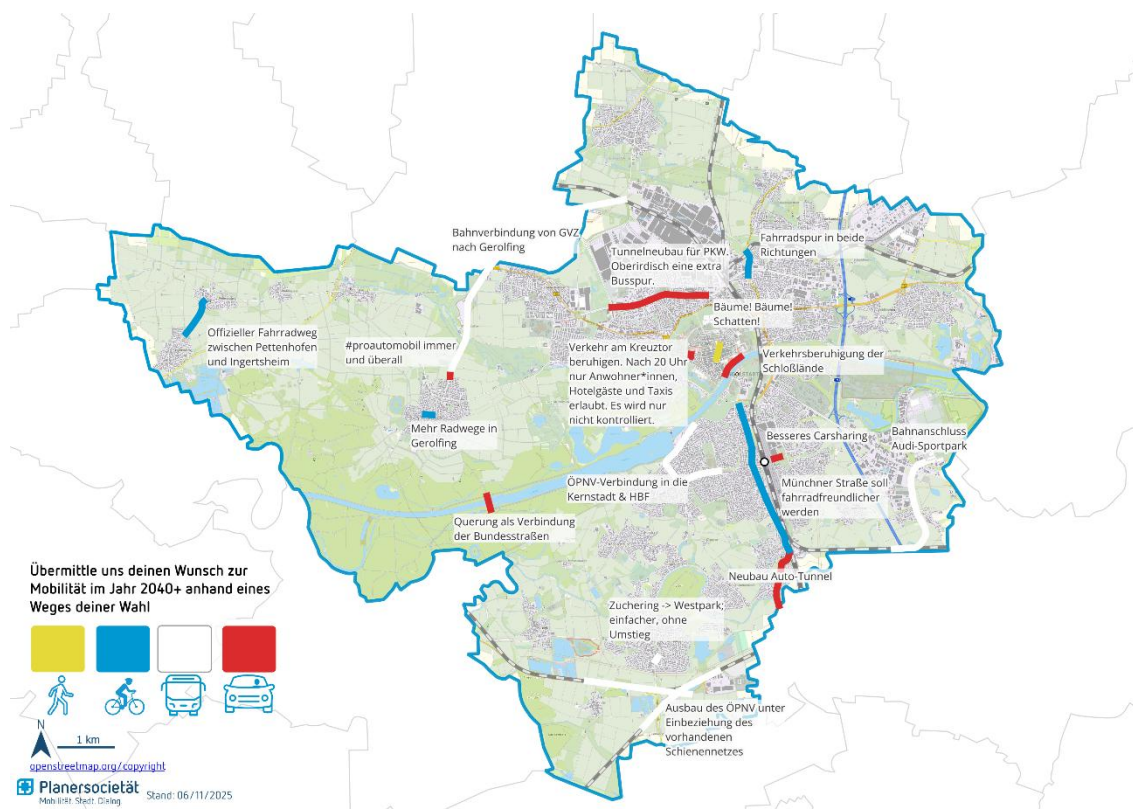


Abbildung 95: Ergebnisse „Übermitteln Sie uns ihren Wunsch zur Mobilität im Jahr 2040+ anhand des Weges ihrer Wahl“

4.2.2 Online-Beteiligung

Die folgenden drei Abbildungen zeigen die demographischen Daten der Personen, die an der Online-Befragung teilgenommen haben. So hat bspw. ein Großteil (62 %) der Personen den Beschäftigungsstatus „Angestellte/Angestellter“. Mit 13 % ist die zweitmeist gewählte Kategorie „Beamtin/Beamter“, gefolgt von „Schule/Ausbildung/Studium“ mit 10%.

Welche der folgenden Kategorien beschreibt Ihren aktuellen Beschäftigungsstatus am besten?

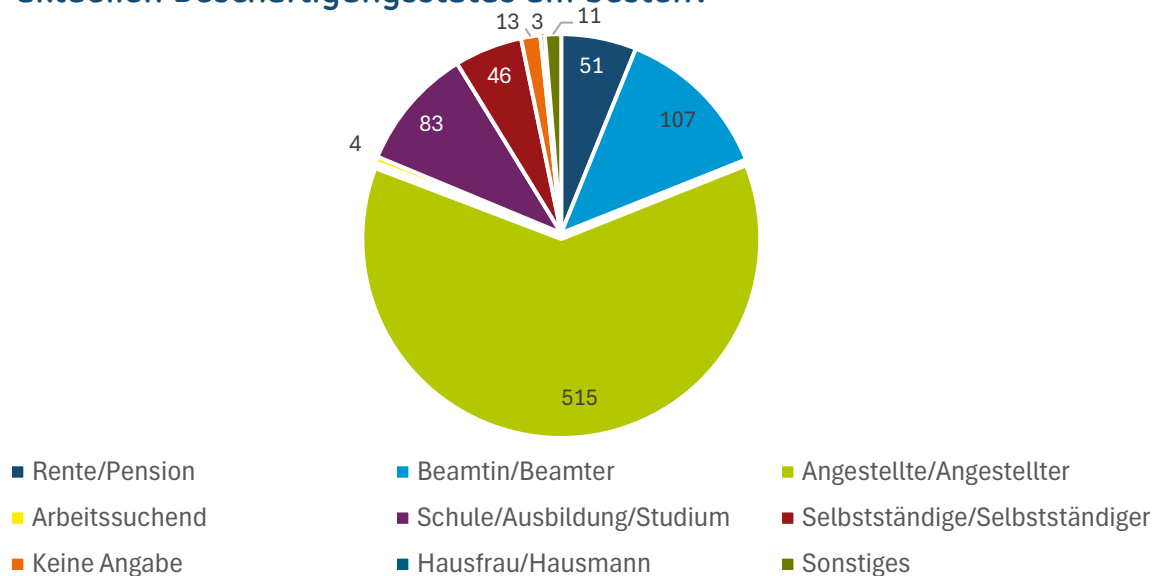


Abbildung 96: Auswertung Online Dialog demografische Daten - Beschäftigungsstatus

Die Altersklassen (s. Abbildung 97) verteilen sich relativ homogen. Die Altersklassen zwischen 18 und 59 Jahre sind jeweils mit um die 20 % vertreten. Die unter 18-jährigen (3 %), 60-69-jährigen (12 %) und über 70-jährigen (3 %) etwas seltener.

Welcher Altersklasse ordnen Sie sich zu?

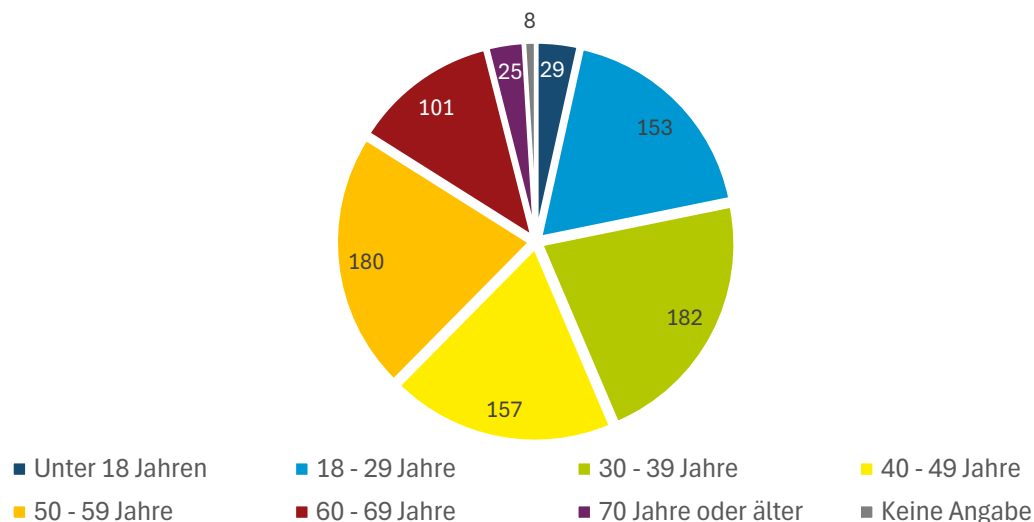


Abbildung 97: Auswertung Online Dialog demografische Daten - Altersklasse

Bei der Frage nach dem Wohnort zeigt sich, dass die meisten Personen aus den Ortsteilen außerhalb der Kernstadt (37 %) und der Kernstadt kommen (27 %). Aus der Altstadt haben 70 Personen teilgenommen, was 8 % der Gesamtteilnahmen entspricht. Auch viele Personen, die außerhalb von Ingolstadt wohnen haben teilgenommen. Mit 211 Teilnahmen ein Viertel der Befragten.

In welchem Bereich der Stadt wohnen Sie?

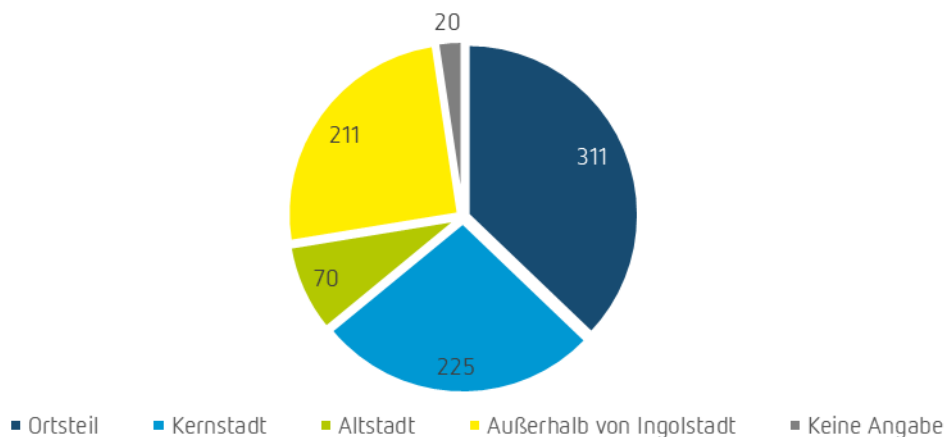


Abbildung 98: Auswertung Online Dialog demographische Daten - Wohnort

Die Umfrage erfasste unter anderem das Nutzungsverhalten unterschiedlicher Verkehrsmittel für verschiedene Zwecke wie Arbeit, Einkaufen und Freizeit. Besonders für die Wegzwecke Arbeit und Einkaufen zeigt sich, dass der motorisierte Individualverkehr noch immer das meistgenutzte Verkehrsmittel ist, gefolgt vom Fahrrad. Im Freizeitverkehr ist das Fahrrad einschließlich E-Bike das meistgenutzte Verkehrsmittel.

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich für die folgenden Zwecke?

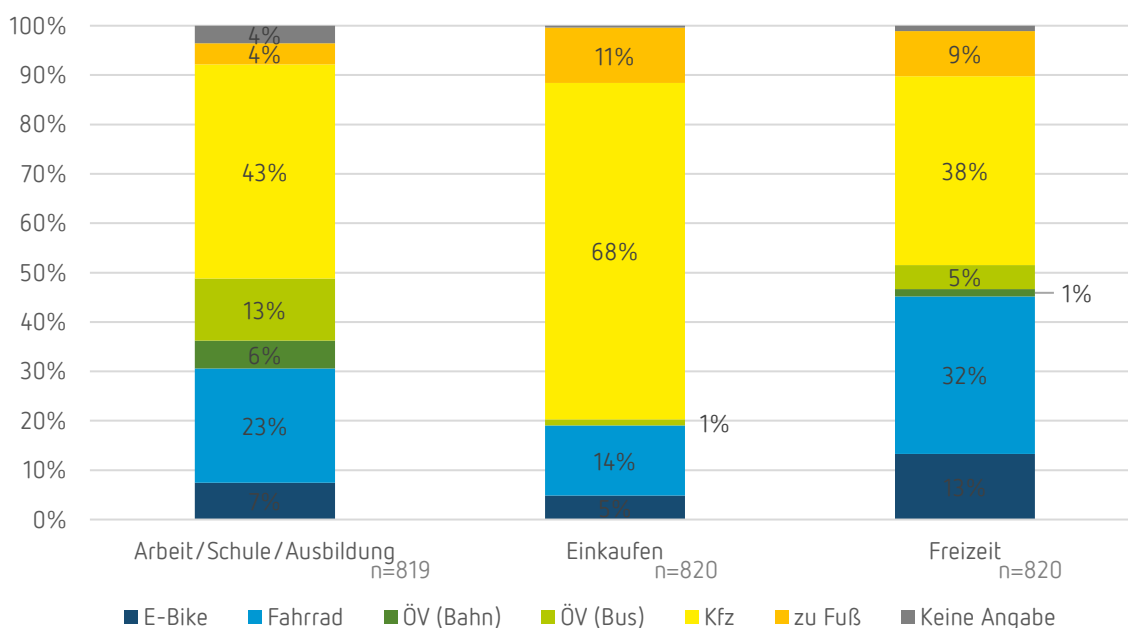


Abbildung 99: Auswertung Online Dialog Frage 1

Die Verkehrsmittelnutzung ist auch mit Blick auf den Beschäftigungsstatus ähnlich. Für den Fahrtzweck Einkaufen ist das Kfz das meistgenutzte Verkehrsmittel für alle Gruppen. In der Freizeit nehmen hingegen auch das Fahrrad und das E-Bike einen hohen Stellenwert für alle Gruppen ein. Besonders in der Gruppe Rente/Pension ist das E-Bike hervorzuheben.

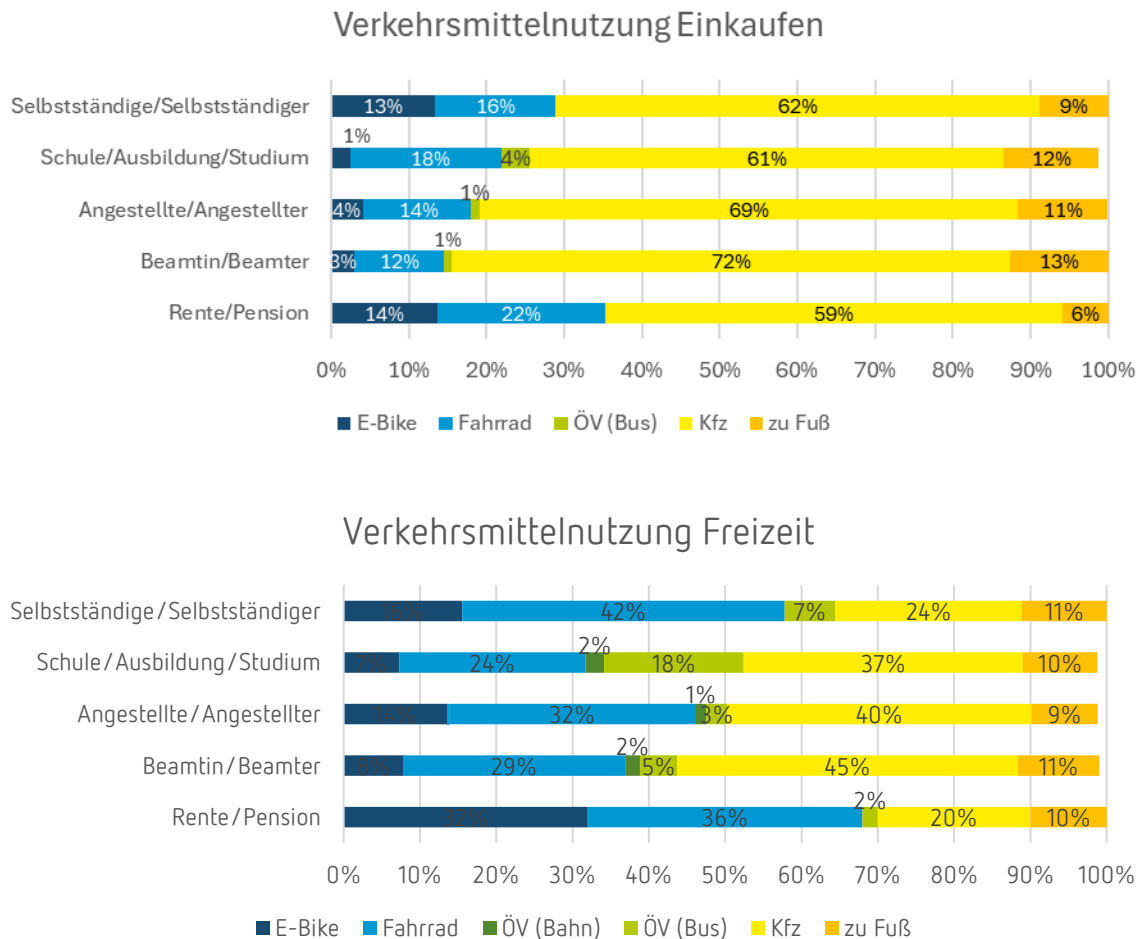
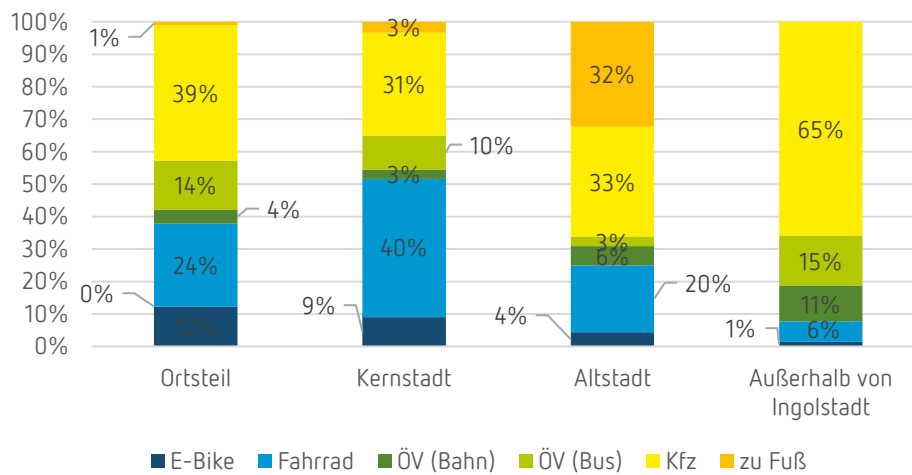


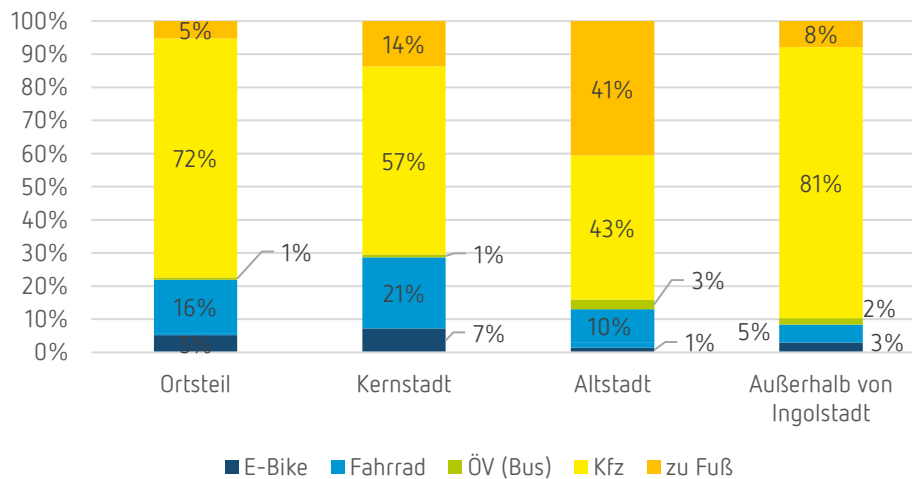
Abbildung 100: Verkehrsmittelnutzung nach Beschäftigungsstatus

Die Analyse der Verkehrsmittelnutzung zeigt deutlichere Unterschiede je nach räumlicher Lage. In der Kernstadt ist die Mobilität am vielfältigsten: Neben dem Auto, das vor allem beim Einkaufen dominiert, spielen Fahrrad und öffentlicher Verkehr eine wichtige Rolle, insbesondere bei Freizeitaktivitäten. Die Altstadt ist stark auf aktive Mobilität ausgerichtet. Hier sind Fußwege und Fahrräder die bevorzugten Optionen, während der motorisierte Verkehr deutlich weniger Gewicht hat. Außerhalb von Ingolstadt hingegen ist die Abhängigkeit vom Auto besonders ausgeprägt. Für alle Zwecke erreicht der Pkw hier die höchsten Anteile, während alternative Verkehrsmittel wie Fahrrad, ÖPNV oder zu Fuß kaum genutzt werden. Insgesamt zeigt sich eine klare räumliche Differenzierung.

Arbeit/Schule/Ausbildung



Einkaufen



Freizeit

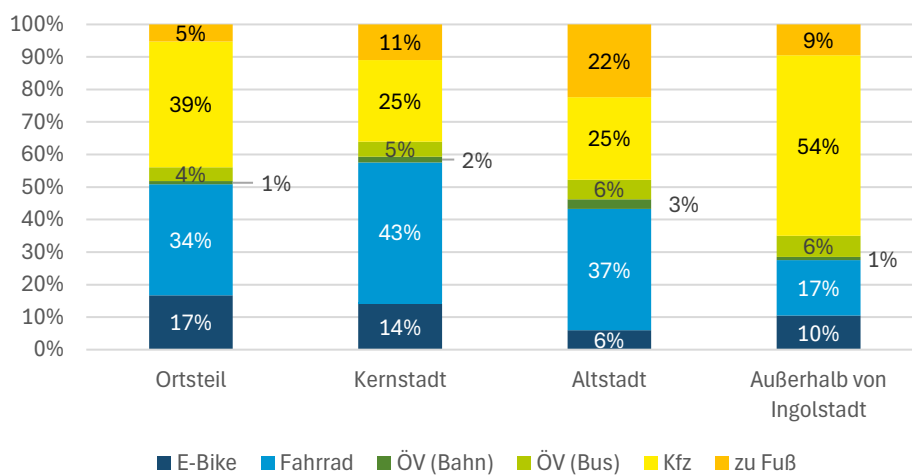


Abbildung 101: Verkehrsmittelnutzung nach Wohnort

Auch bei der Frage der Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel steht der Pkw ganz oben. Neun von zehn Personen können regelmäßig ein Pkw nutzen. Beim Fahrrad sind es 71 % und beim E-Bike 30 % der Teilnehmenden.

Welche Verkehrsmittel stehen Ihnen regelmäßig zur Verfügung?

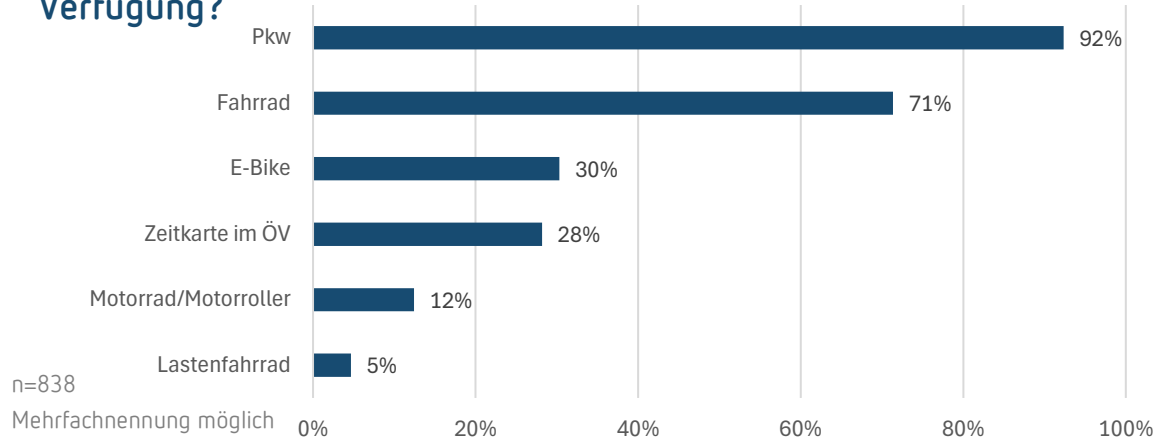


Abbildung 102: Auswertung Online Dialog Frage 2

Auch die Bewertung der Verkehrssysteme wurde abgefragt. Die Teilnehmenden konnten von „weniger gut“ bis „sehr gut“ auf einer Skala von 0 bis 5 die verschiedenen Systeme bewerten. Die größte Zufriedenheit zeigt sich dabei beim Fußwegenetz. Circa 80 % der Befragten bewerten das Fußwegenetz eher positiv (3 bis 5) und viele davon gut bis sehr gut. Auch das Radwegenetz wird insgesamt positiv bewertet. Schlechter fallen hingegen die Bewertungen für das Busangebot und den Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr aus.

Bewertung der Verkehrssysteme

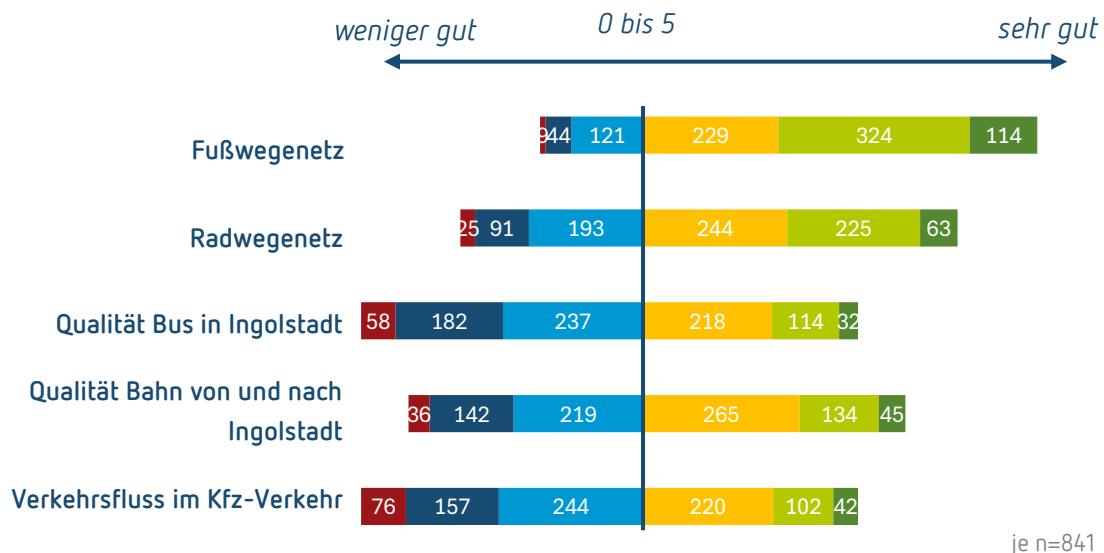


Abbildung 103 Auswertung Online Dialog Frage 3

Die Auswertung der Bewertungen für die Verkehrssysteme nach den verschiedenen Wohnorten – Ortsteil, Kernstadt, Altstadt und außerhalb von Ingolstadt zeigt größtenteils eine recht ähnliche Bewertung (s. Abbildung 104). Der Fußverkehr wird zwar in der Kernstadt am besten bewertet, aber auch die anderen Wohnort Kategorien vergeben hier positive Bewertungen. Auch der Radverkehr zeigt nur leichte Unterschiede. Alle

Wohnorte vergeben hier eher mittlere Bewertungen. In der Altstadt wird am häufigsten die schlechteste Bewertung für den Radverkehr abgegeben.

Auch das Bussystem zeigt nur wenig Unterschiede zwischen den Wohnorten. Erneut vergibt die Altstadt am häufigsten die schlechteste Note. Dafür aber auch am häufigsten die drei obersten Benotungen (grün, hellgrün, gelb über 50%). Für die übrigen Wohnorte ist in Summe der Anteil der eher schlechten Bewertungen und der eher guten Bewertungen aber auf einem ähnlichen Niveau wie in den jeweils anderen Wohnorten.

Die Bewertung der Qualität der Bahn von und nach Ingolstadt zeigt einen leichten Ausreißer im Wohnort außerhalb von Ingolstadt, die eher schlechten Bewertungen summieren sich hier auf über 50 %. Am besten schneiden hier Altstadt und Kernstadt ab.

Den Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr bewerten die Personen aus der Altstadt am besten. 60 % vergeben hier eher positive Werte. Aus den anderen Wohnorten überwiegen hier die eher negativen Bewertungen. Am schlechtesten ist die Bewertung aus den Ortsteilen

Bewertung der Verkehrssysteme

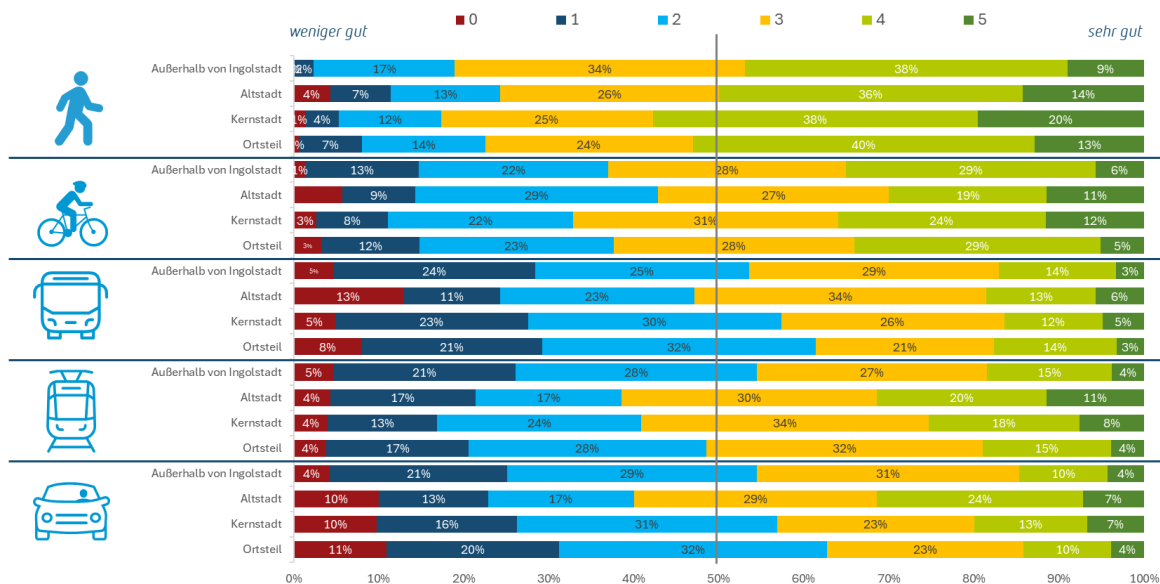


Abbildung 104: Bewertung der Verkehrssysteme nach Wohnort

Die Bewertung spiegelt sich im gewissen Maße auch in den Wünschen nach Veränderungen im Umweltverbund wider. Die vier meistgenannten Wünsche betreffen Verbesserungen im ÖPNV, vor allem höhere Taktungen und bessere Anbindungen. Allerdings wird auch der weitere Ausbau des Radwegenetzes genannt, obwohl dieses in der Frage 3 bereits als gut bewertet wurde. Auch eine bessere Trennung zwischen Kfz- und Radverkehr sowie zwischen Fuß- und Radverkehr wird sich gewünscht.

Was müsste sich ändern, damit Sie auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) umsteigen?

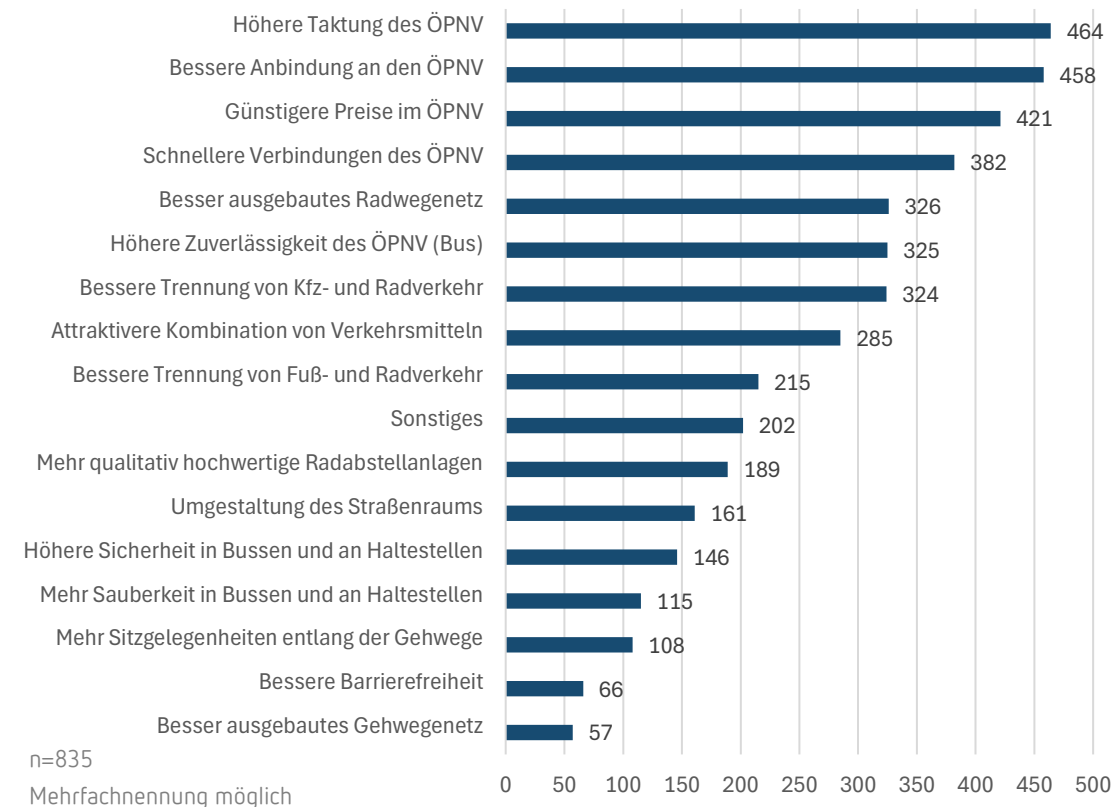


Abbildung 105: Auswertung Online Dialog Frage 4

Auch bei der Frage, was die wichtigsten Ziele sind, damit mehr Menschen Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen, zeigt sich, dass vor allem die Erreichbarkeit das entscheidende Kriterium ist. Fast 60 % der Teilnehmenden haben dieses Ziel an Position 1 gestellt.

Welches dieser Ziele ist aus Ihrer Sicht am wichtigsten, damit mehr Menschen Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen?

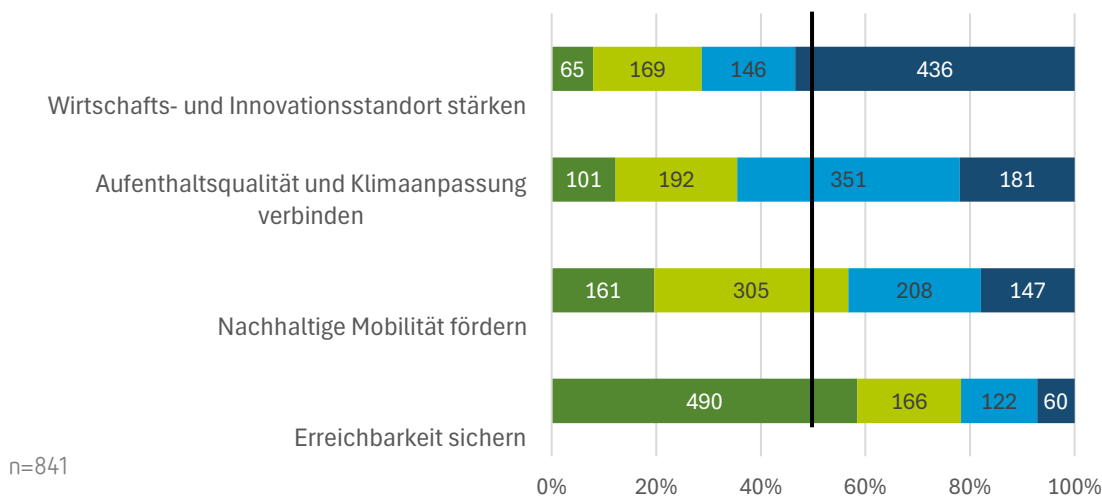


Abbildung 106: Auswertung Online Dialog Frage 5

Bei der Frage nach konkreten Mobilitätsangeboten, wurde am häufigsten die autofreie Altstadt genannt, dicht gefolgt von On-Demand Bussen.

Welche Mobilitätsangebote würden sie begrüßen?

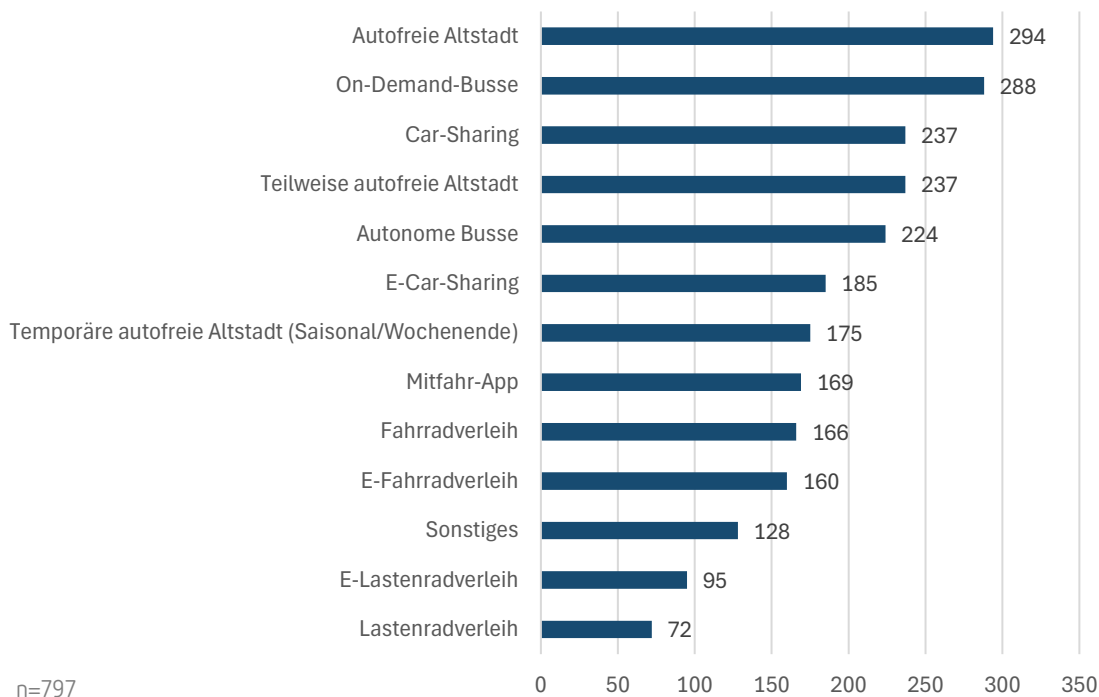


Abbildung 107: Auswertung Online Dialog Frage 6

Zum Abschluss der Befragung gab es die Möglichkeit per Freitext Feld, weitere Punkte anzusprechen und Ideen und Hinweise für den Mobilitätsplan mitzugeben. Insgesamt haben 165 Personen diese Möglichkeit genutzt. Die Hinweise waren sehr vielseitig und gingen teilweise stark auseinander. Die folgenden Punkte wurden mehrfach genannt:

Auto und Parken

- Viele fordern, Autos nicht aus der Altstadt zu verbannen; Ingolstadt wird als „Autostadt“ gesehen.
- Parkplätze in der Altstadt sollen erhalten oder ausgebaut werden.
- Kritik an hohen Parkgebühren und fehlenden Park-&-Ride-Angeboten.
- Wunsch nach flüssigerem Autoverkehr (z. B. bessere Ampelschaltungen, weniger rote Wellen).

Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)

- Ausbau des ÖPNV-Netzes (mehr Busse, bessere Taktung, Querverbindungen zwischen Stadtteilen).
- Forderung nach kostenlosen oder günstigeren Tickets für die Schülerschaft und Senioren.
- Vorschläge für kleinere E-Busse mit hoher Taktung in der Altstadt.
- Kritik an komplizierten Linienführungen und hohen Preisen.

Fahrrad- und Fußverkehr

- Mehr und sicherere Radwege, getrennt von Fußwegen.
- Bessere Übergänge (Bordsteine) und weniger Ampeln für Radfahrer.
- Kritik an Radfahrern auf Gehwegen und mangelnder Sicherheit.
- Wunsch nach attraktiven Fahrradstraßen und „Fahrrad-Magistralen“.

Infrastruktur und Stadtentwicklung

- Forderung nach neuen Donaubrücken und einer westlichen Ringstraße.
- Verbesserung der Verbindungen zwischen Stadtteilen und Umland.
- Mehr Grünflächen und Begrünung zur Klimasenkung.
- Sauberkeit und größere Abfalleimer in der Stadt.

Zukunft und Innovation

- Einbindung autonomer Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur für E-Mobilität.
- Car-Sharing und Bike-Sharing als Priorität.
- Orientierung an Vorbildern wie Kopenhagen, Wien oder den Niederlanden.

Gesellschaftliche Aspekte

- Berücksichtigung von Senioren und mobilitätseingeschränkten Personen.
- Kritik an tendenziöser Umfragegestaltung („zu auto-feindlich“).
- Wunsch nach echter Bürgerbeteiligung und schnellerer Umsetzung.

Kartendialog

Über die Kartenfunktion der Online-Beteiligung wurden 61 Hinweise verortet. Die Anmerkungen wurden im Folgenden kategorisiert und inhaltlich zusammengefasst. Die Verortung ist der Abbildung 108 zu entnehmen

Auto und Parken

- Kreuzungen und Verkehrsführung überarbeiten (z. B. Kaufland/Westpark, Salierstraße/Manchinger Straße, Theodor-Heuss-Brücke).
- Vorschläge für Untertunnelungen (z. B. Münchener Straße – Weicheringer Straße, Grünstreifen – Kaufland).
- 4-spuriger Ausbau mehrerer Straßen (z. B. Westliche Ringstraße, Glacisbrücke, IN2, Römerstraße Abbiegespuren).
- Mehr Verkehrsspiegel, Abbiegespuren verlängern, Grünstreifen verkleinern für bessere Verkehrsführung.
- Verkehrsentslastung für Friedrichshofener Straße und Haunwöhrer Straße.
- Forderung: „Auto weiterhin als Nummer eins“.
- Halteverbotszonen zur Verbesserung des Verkehrsflusses.
- Ausbau der Donauquerungen für Kfz zur Entlastung der Wohngebiete.
- Parkplätze für E-Autos zum „Über-Nacht-Laden“.
- Planung einer Tiefgarage mit Fahrrad- und E-Rollerstellplätzen (inkl. Ladepunkten).
- Mehr Parkplätze in der Fahrradstraße / oder Rückbau der Fahrradstraße Samhofer Weg.

Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)

- Dauerhafte ÖPNV-Anbindung des Baggersees.
- Planung einer Busspur stadteinwärts und -auswärts zur Entlastung im Stau.
- Verbesserung am ZOB: barrierefrei, modernisieren, Dach begrünen, Gewerbenutzung.
- Neuer, effizienter Betriebshof für Stadtbusse (Werkstatt, Waschhalle, 200+ Busse, Leitstelle).
- Bessere Verbindungen Neuburg – Nordbahnhof (direkter, häufiger).
- Shuttlekonzept vom Stadtrand → Altstadt, um dort Autos zu reduzieren.
- Bahnhalt für Wohngebiete südlich (z. B. Zuchering / Weiherfeld).
- Erweiterung der Donauquerungen zur Sicherstellung des ÖPNV bei Störungen.
- Bessere Fahrrad-Anbindung an Bahnhöfe (Nordbahnhof/Adenauerbrücke).

Fahrrad- und Fußverkehr

Städtischer Fahrradpool

- Alte Fahrräder reparieren, neu lackieren, kostenlos bereitstellen („aus 2 mach 1“).
- Beteiligung freiwilliger Mechaniker; Qualitätskontrolle durch Profis.
- Pool wächst trotz Diebstählen langfristig an.
- Hinweis „Benutzung auf eigene Gefahr“.

Radwege und Infrastruktur

- Mehrere Wege asphaltieren: Hochwasserdeich, Kammühlwiesenweg, Haunstädter Bach.
- Allwettertaugliche Verbindungen Gaimersheim – Audi – Stadt.

-
- Einheitliche Radverkehrsangebote, besonders zum Baggersee.
 - Radfreundlicher Forstweg Mailing Weg – Deschinger Straße.
 - Linksabbiegen/Linksaufstellungen für Radverkehr verbessern (z. B. Gerolfinger Straße).
 - Fahrradquerung am Bahnhof fehlt (Apian-Gymnasium).
 - Radweg Rathausplatz – Adenauerbrücke verbessern (getrennte Spur).
 - „Fahrrad-Highway“ von Süden bis nördlichen Ring.
 - Radverbindung unter dem Bahnhof.
 - Schlechte Erreichbarkeit Gaimersheim → Buxheimer Weg verbessern.
 - Kopfsteinpflaster radfreundlich sanieren.
 - Zusätzliche Radunterführungen / Querungen schaffen.
 - Sofortiges Parkverbot in Fahrradstraßen (z. B. Samhofer Weg) zur Sicherheit.
 - Radspur zwischen Unterbrunnenreuth und Südfriedhof.
 - Gefahrstellen entschärfen (Wettstetten–Gaimersheim).
 - Fahrradparkplätze: Doppelstockanlagen, Kameraüberwachung, Reparaturstationen.

Fußverkehr

- Gehwege verbreitern (z. B. Römerstraße – Despag-Straße).
- Vermeidung von Fußgängerampeln → stattdessen Brücken/Unterführungen.
- Bessere Fußwegeanbindung an Supermärkte (Lidl/Rossmann).
- Querungsmöglichkeiten erhöhen, Ampelschaltung fußgängerfreundlich gestalten.
- Fußwege zum Ingolstadt Village planen.
- Wintertauglich beleuchtete Gleisunterführungen.
- Schutzräume an viel genutzten Straßen (Haunwöhrer Straße).
- Bessere Aufenthaltsqualität in der Altstadt (weniger Bus- und Taxiverkehr).

Infrastruktur und Stadtentwicklung

- Gleisunterführungen/Brücken für Rad, Fuß und Kfz planen.
- Ausbau der Brücken: Glacisbrücke (evtl. Neubau), zusätzliche Donauquerung.
- Kreiselösungen in der Schloßlände statt Ampeln.
- Verschönerung/Modernisierung ZOB.
- Erneuerung zentraler Altstadtbereiche (Haderstraße autofrei halten).
- Stadtbegrünung der Fußgängerzone für Kühlung an heißen Tagen.
- Attraktivere Altstadt durch weniger motorisierten Verkehr.

Zukunft und Innovation

- Autonome Shuttlebusse vom Stadtrand.
- Moderne, KI-basierte Leitstelle für Busbetriebshof.
- E-Mobilität fördern (Ladepunkte, über Nacht Laden).
- Fahrradpool als nachhaltiges Pilotprojekt.
- Tunnelkonzepte für Verkehrsflussoptimierung.
- Vision „Fahrrad-Highway“ als moderne Verkehrslösung.

Gesellschaftliche Aspekte

- Einbindung von Rentnern, Geflüchteten und Hobby-Mechanikern in Fahrradprojekte.
- Teilhabe durch ÖPNV-Anbindung von Naherholungsgebieten (z. B. Baggersee).
- Sicherheit steigern (Verkehrsspiegel, Radabstellanlagen, Beleuchtung).
- Kulturwandel hin zu mehr Bewegung und weniger Autodominanz (Gesundheit, Diabetes-Prävention).
- Forderung nach Berücksichtigung der Anwohnerbelastung durch Verkehr und Lärm.

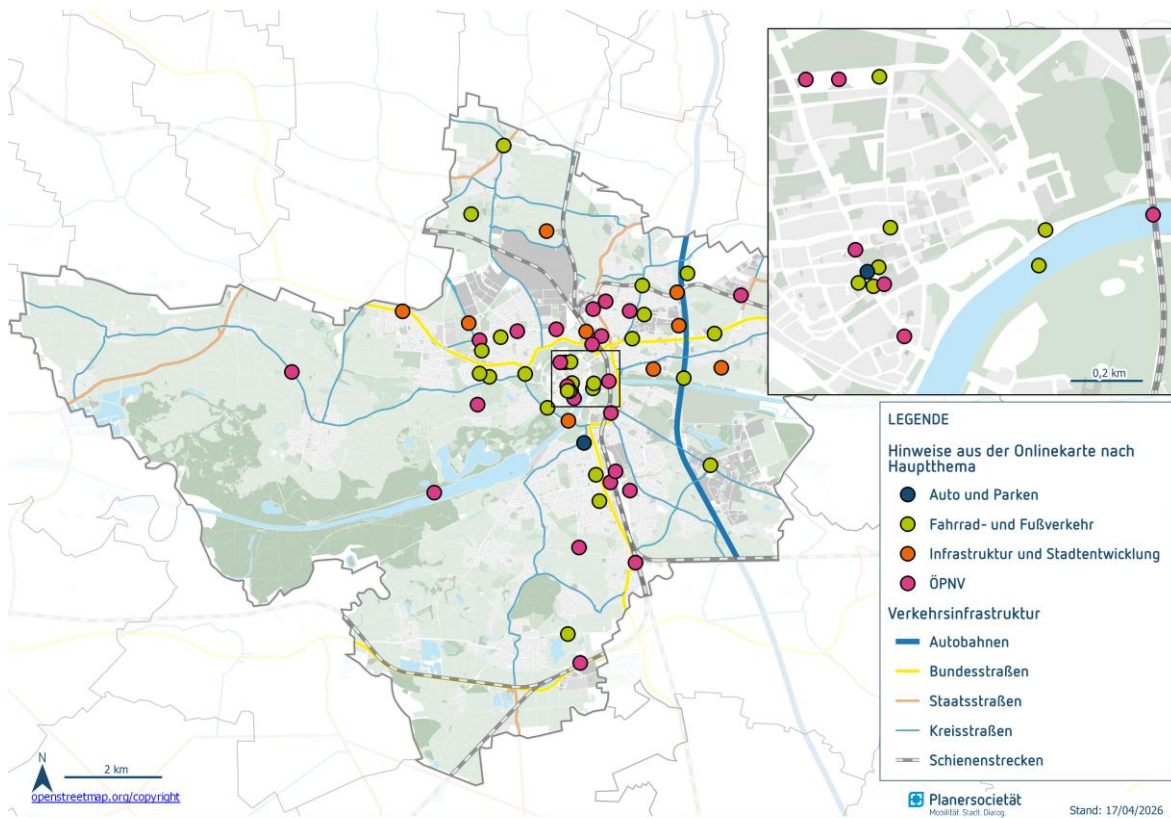


Abbildung 108: Hinweise aus der Onlinekarte

5 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungen

Abbildung 1: Impressionen Verwaltungsrunde – Städtische Tochterunternehmen.....	9
Abbildung 2: Impressionen Stakeholder-Workshop	9
Abbildung 3: Impressionen Bürgerinformationsveranstaltung.....	10
Abbildung 4: Flyer Online-Beteiligung	10
Abbildung 5: Verkehrsinfrastrukturen der Stadt Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung nach Daten Stadt Ingolstadt und Ladesäulenregister Bundesnetzagentur)	14
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung und -prognose (Quelle: Melderegister und Sikurs. Berechnung / Darstellung: Statistik und Stadtforschung)	15
Abbildung 7: Entwicklung von Durchschnittsalter, Jugend- und Altenquotient in Ingolstadt 2012 bis 2044 (Quelle: Melderegister und Sikurs. Berechnung / Darstellung: Statistik und Stadtforschung)	16
Abbildung 8: Vergleich Modal Split Ingolstadt (2017 und 2023) (Quelle: eigene Darstellung nach Daten MiD 2017 und 2023)	17
Abbildung 9: Modal Split Stadtbezirke Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung nach Daten 2023 MiD)	18
Abbildung 10: Fahrzeugausstattung (Quelle: eigene Darstellung nach Daten 2023 MiD).....	18
Abbildung 11: Fahrradausstattung der Haushalte (Quelle: eigene Darstellung nach Daten 2023 MiD)	19
Abbildung 12: Bewertung der Verkehrssysteme (Quelle: eigene Darstellung nach Daten 2023 MiD)	20
Abbildung 13: Hemmnisse bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs (Quelle: eigene Darstellung nach Daten 2023 MiD)	20
Abbildung 14: Entwicklung des Kfz-Bestands in Ingolstadt seit 2018 (je zum 01.01.) (Quelle: eigene Darstellung, Kraftfahrzeugbundesamt (2025)).....	23
Abbildung 15: Pendlerbewegungen Stadt Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung, Pendleratlas Deutschland (2025))	25
Abbildung 16: Erreichbarkeit mit dem Pkw (Quelle: eigene Darstellung, openrouteservice.org 2023)	27
Abbildung 17: Erreichbarkeit mit dem ÖPNV um 08:00 Uhr morgens (Altstadt) (Quelle: eigene Darstellung, openrouteservice.org 2023).....	28
Abbildung 18: Erreichbarkeit mit dem ÖPNV um 08:00 Uhr morgens (Altstadt) (Quelle: eigene Darstellung, openrouteservice.org 2023)	29
Abbildung 19: Erreichbarkeit zu Fuß (Quelle: eigene Darstellung, openrouteservice.org 2023)	31
Abbildung 20: Erreichbarkeit mit dem Rad (Quelle: eigene Darstellung, openrouteservice.org 2023)	32
Abbildung 21: Übersicht bestehender Konzepte und Planwerke mit Mobilitätsbezug in Ingolstadt	35
Abbildung 22: Zukunftsbild der Stadt Ingolstadt (Quelle: ISEK 2040+).....	39
Abbildung 23: ÖPNV-Erschließung am Wochenende (Tagesganglinie) (2017) (Quelle: VEP IN, Innovaplan GmbH)	43
Abbildung 24: Leitsätze zum VEP Ingolstadt (Quelle: VEP IN, Innovaplan GmbH)	44
Abbildung 25: Titelblatt VEP	44
Abbildung 26: Zielnetz Radverkehr mit bereits umgesetzten Maßnahmen (Quelle: eigene Darstellung, nach Evaluation des Mobilitätskonzeptes für den Radverkehr der Stadt Ingolstadt (2023))	48
Abbildung 27: Heutige Verkehrsführung in der Altstadt mit Einbahnstraßen im Vergleich zum Schächterleplan (aus den frühen 1980er Jahren) (Quelle: Verkehrliche Grundlagenuntersuchung Altstadt Ingolstadt)	50
Abbildung 28: Emissionen nach Verkehrskategorien von 2019 bis 2023 Quelle: Stabsstelle Klima der Stadt Ingolstadt	51
Abbildung 29: Mögliches abgestimmtes Liniennetz für ein höherwertiges Bussystem (Quelle: Bernard Gruppe in Zusammenarbeit mit Axel Kühn: Untersuchung zur Einführung eines neuen öffentlichen Verkehrssystems – Massenverkehrsmittelstudie).....	53
Abbildung 30: Übersicht der Ziele bisher bestehender Konzepte in Ingolstadt	56
Abbildung 31: Übersicht der Maßnahmen bisher bestehender Konzepte in Ingolstadt	57
Abbildung 32: Kategorisierung Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung, Straßennetz: https://geodaten.bayern.de)....	61
Abbildung 33: Verkehrsmengenkarte Stadt Ingolstadt 2022 (Quelle: eigene Darstellung, Stadt Ingolstadt (2025))	63
Abbildung 34: Thematische Karte: Wirtschaftsverkehr in Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung, Stadt Ingolstadt (2025), Straßennetz: https://geodaten.bayern.de)	65
Abbildung 35: Rolle und Ordnung des ruhenden Verkehrs im Stadtbild (links Kupferstraße, rechts Harderstraße)	68
Abbildung 36: Bewohnerparken Eckstallerstraße	68
Abbildung 37: Parken im Altstadtquartier Südwest 2022 ...	69
Abbildung 39: SPNV-Liniennetzplan (Quelle: Bayerische Eisenbahngesellschaft (2025))	72
Abbildung 39: Aktueller Tagesnetzplan 2025/26	74
Abbildung 41: Haltestelle Klinikum	76
Abbildung 42: Fahrradmitnahme Ingolstadt.....	78
Abbildung 43: Busspur Brückenkopf	78
Abbildung 43: Prinzip zur Ermittlung der Erschließungsqualität	80
Abbildung 44: Thematische Karte: Erschließungsqualität Ingolstadt.....	82
Abbildung 45: Bediengebiet VGI Flexi (Quelle: VGI (2026)).	83
Abbildung 46: Etappen auf einem Weg mit dem ÖPNV	84
Abbildung 47: Beispiel einer intermodalen Wegekette.....	86
Abbildung 49: Onlinebeteiligung Mobilitätsstationen (Quelle: Stadt Ingolstadt (2023))	87
Abbildung 49: Radabstellanlage Klinikum Ingolstadt und Fahrradboxen am Bahnhof Ingolstadt Nord (Quelle: Stadt Ingolstadt [links] (2025))	87
Abbildung 51: Gepäckaufbewahrung Hallenbad	88
Abbildung 52: E-Scooter Angebot Dott	89
Abbildung 53: VGI Flexi (Quelle: VGI (2025))	90
Abbildung 54: goFLUX (Quelle: VGI (2025)).....	90
Abbildung 55: Aufruf Stadtradeln 2025 (Quelle: Stadt Ingolstadt)	91
Abbildung 55: Beispiel Schulwegplan August-Horch-Schule 2025/26 (Quelle: Stadt Ingolstadt (2025)).....	92

Abbildung 57: Elektrobusse Ingolstadt (Quelle: Stadt Ingolstadt (2025))	93
Abbildung 57: Erreichbarkeit des Stadtzentrums von Ingolstadt mit dem Fahrrad in 5, 10, 15, 20 Minuten (Quelle: openrouteservice.org 2023)	98
Abbildung 58: Pfeil- und Tabellenwegweiser	99
Abbildung 59: Zwischenwegweiser	99
Abbildung 60: Wegweisende Informationstafel für den Radverkehr (Quelle: Stadt Ingolstadt)	100
Abbildung 61: Übersicht der Realisierungsabschnitte (Quelle: Stadt Ingolstadt)	100
Abbildung 62: Radabstellanlagen an der Theresienstraße (links) und wild abgestellt Fahrräder am Hauptbahnhof(rechts)	103
Abbildung 63: Radabstellanlagen ab Nordbahnhof	103
Abbildung 64: Radabstellanlagen am Hauptbahnhof	104
Abbildung 65: Fahrradboxen am Nordbahnhof (links) und Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof (rechts)	104
Abbildung 66: STADTRADELN Ergebnisse für Ingolstadt aus dem Jahr 2025 (Quelle: Klima-Bündnis (2023))	106
Abbildung 67: Ergebnis des Fahrradklimatest 2024 für die Stadt Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung nach ADFC 2023)	108
Abbildung 68: Erreichbarkeit Fußverkehr (Altstadt) (Quelle: openrouteservice.org 2023)	111
Abbildung 69: Thematische Karte: Erreichbarkeit Wohngebiete mit wichtigen Zielen	113
Abbildung 70: Querungsanlagen in der Altstadt und Umgebung (Quelle: eigene Darstellung, Daten Stadt Ingolstadt)	116
Abbildung 71: Querungsanlagen im äußeren Stadtgebiet (Quelle: eigene Darstellung, Daten Stadt Ingolstadt)	117
Abbildung 72: Wege Im Glacis (links) mit hoher Aufenthaltsqualität und geringe Aufenthaltsqualität durch Unterführung mit Umlaufsperr (rechts)	119
Abbildung 73: Fußgängerzone in der Altstadt	119
Abbildung 74: Spielplatz mit großer Grünfläche im Glacis	120
Abbildung 75: Freizeit-, Kultur- und Spielangebote in Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung, Daten Stadt Ingolstadt)	121
Abbildung 77: Informationsstellen in der Kreuzstraße (Quelle: Stadt Ingolstadt)	122
Abbildung 77: Barrierefreie Lichtsignalanlage an der östlichen Ringstraße (links) und Querung an der Harderstraße (rechts)	125
Abbildung 78: Nicht barrierefreier Fußgängerüberweg an der Dreizehnerstraße (links) und barrierearme Lichtsignalanlage an der Hindenburgstraße (rechts)	125
Abbildung 79: Kfz-Geschwindigkeiten	129
Abbildung 80: Unfallorte 2023-2024 (Quelle: eigene Darstellung, Unfallatlas)	131
Abbildung 81: Auszug Gefahrenscores Kernstadt Ingolstadt (Stand 2024) (Quelle: sichere-strassen.org)	132
Abbildung 82: Reale Geschwindigkeiten Kernstadt Ingolstadt (Stand 2024) (Quelle: sichere-strassen.org)	133
Abbildung 83: Unfallstatistik - Beispiel Schulzentrum Ingolstadt Altstadt (Stand 2024) (Quelle: sichere-strassen.org)	133
Abbildung 85: Begegnungssituation MIV-E-Scooter	135
Abbildung 85: Thematische Karte: Netzüberlagerung	139
Abbildung 86: Wegweisende Radwegebeschilderung im Realisierungsabschnitt 1 (Quelle: Stadt Ingolstadt)	148

Abbildung 87: Wegweisende Radwegebeschilderung im Realisierungsabschnitt 2 (Quelle: Stadt Ingolstadt)	149
Abbildung 88: Eingangsbefragungen	155
Abbildung 89: Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Michael Kern	156
Abbildung 90: Diskussion an einer Themeninsel	158
Abbildung 91: Ergebnisse Themeninsel 1	164
Abbildung 92: Ergebnisse Themeninsel 2	165
Abbildung 93: Ergebnisse Themeninsel 3	166
Abbildung 94: Ergebnisse „Wo wohnen Sie und welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel?“	168
Abbildung 95: Ergebnisse „Übermitteln Sie uns ihren Wunsch zur Mobilität im Jahr 2040+ anhand des Weges ihrer Wahl“	168
Abbildung 96: Auswertung Online Dialog demografische Daten - Beschäftigungsstatus	169
Abbildung 97: Auswertung Online Dialog demographische Daten - Altersklasse	169
Abbildung 98: Auswertung Online Dialog demographische Daten - Wohnort	170
Abbildung 99: Auswertung Online Dialog Frage 1	170
Abbildung 100: Verkehrsmittelnutzung nach Beschäftigungsstatus	171
Abbildung 101: Verkehrsmittelnutzung nach Wohnort	172
Abbildung 102: Auswertung Online Dialog Frage 2	173
Abbildung 103 Auswertung Online Dialog Frage 3	173
Abbildung 104: Bewertung der Verkehrssysteme nach Wohnort	174
Abbildung 105: Auswertung Online Dialog Frage 4	175
Abbildung 106: Auswertung Online Dialog Frage 5	176
Abbildung 107: Auswertung Online Dialog Frage 6	176
Abbildung 108: Hinweise aus der Onlinekarte	180

Tabellen

Tabelle 1: Umgesetzte Maßnahmen aller Routen	46
Tabelle 2: Linienliste (Ø Einsteiger) 2023 – 2025 (Quelle: VGI (2025))	75
Tabelle 3: Ermittlung der Haltestellenkategorie	80
Tabelle 4: Ermittlung der Qualitätsstufen der Erschließung	81
Tabelle 5: Qualitätsstufen Reisezeitverhältnis	85
Tabelle 6: Ergebnisse Reisezeitverhältnisse	85
Tabelle 7: Umsetzungsstand der Maßnahmen des VEP IN	146
Tabelle 8: Vergleich der Konzepte	150