

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan VEP 2025

Ergebnisprotokoll Bürgerwerkstatt II

Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) am 29.06.2015



1. Veranstaltungsrahmen

Überblick Bürgerwerkstatt

Teilnehmer/	ca. 90 Bürgerinnen und Bürger
Anwesenheit	einschließlich Stadträte und Vertreter Verwaltung
Moderation	Netzwerk für Planung und Kommunikation Bürogemeinschaft Sippel Buff, Stuttgart
Fachliche Begleitung	INOVAPLAN GmbH, München/Karlsruhe
Ort	Festsaal Stadttheater Ingolstadt
Uhrzeit	18.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr

Ablauf Bürgerwerkstatt

- Begrüßung und Einführung
OB Herr Dr. Lösel/Frau Preßlein-Lehle
- Überblick dialogischer Planungsprozess
Moderation, Herr Buff
- Fachlicher Input
INVG, Herr Dr. Frank
 - Sachstand Fortschreibung Nahverkehrsplan
und Verzahnung VEP
 - INOVAPLAN, Herr Dr. Manz*
 - > Überblick Leitbild und Rahmenbedingungen
 - > Integrierter Ansatz - Überblick Maßnahmen(-bündel) MIV
 - > Erläutern Projekte/Maßnahmen Umweltverbund
- Dialogangebot an Thementischen
- Ergebniszusammenfassung (*Gallery-Walk*)
- Ausblick und Schlusswort
Frau Stadtbaurätin Preßlein-Lehle



2. Ablauf Dialogphase

In Anlehnung an die Moderationsmethode 'World-Café' konnten die Teilnehmer/innen ihre Anmerkungen und Ergänzungen an vier Thementischen zu den vorab vorgestellten Projekte/Maßnahmen zum Umweltverbund vorbringen. Ziel des Dialogs mit den Fachplanern war, in zwangloser Form konstruktive Gespräche zu führen,

- um nachzufragen, hinzuhören und zu verstehen, was hinter den erarbeiteten Ideen auf der Projekt- und Maßnahmenebene steckt
- um die eigenen Anregungen für die Weiterentwicklung der Projekte und Maßnahmen einzubringen und
- um Gedanken mit anderen auszutauschen und neue Erkenntnisse zu gewinnen.

Die von der Fachplanung in Abstimmung mit der Verwaltung aus der Analysephase heraus entwickelten Projekte/Maßnahmen stellen einen ersten Entwurf dar. Die Projekte/Maßnahmen wurden im Vorfeld der Bürgerwerkstatt in den Stadtrat zur Kenntnisnahme eingebracht. Eine politische Diskussion oder Vorfestlegung auf einzelne Projekte/Maßnahmen hat nicht stattgefunden. Eine intensive Auseinandersetzung des Stadtrats mit den Projekten/Maßnahmen erfolgt im Nachgang aus einer integrierten Gesamtschau heraus und auf Grundlage der vorgebrachten Anmerkungen und Ergänzungen aus den beiden Bürgerwerkstätten.



Die Thementische wurden durch die extern beauftragte Bürogemeinschaft Sippel | Buff moderiert. Darüber hinaus wurden die Thementische jeweils durch eine/n Vertreter/in des mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans VEP beauftragten Büros INOVAPLAN fachlich begleitet. Zum einen, um Fragen zu den vorgeschlagenen Projekten/Maßnahmen zu beantworten und zum anderen, um für die weitere fachliche Aufbereitung die Diskussion an den Thementischen mit den Teilnehmern/innen ungefiltert mitzunehmen.

Im Rahmen der Dialogphase wurde den Teilnehmern/innen das Angebot gemacht, die Thementische zu wechseln. Um den Wechsel und das Einfinden an einem anderen Thementisch zu erleichtern, wurden durch vorherige Ankündigung zweimal seitens der Moderation die bisherigen Diskussionsschwerpunkte für die Teilnehmer/innen jeweils an den vier Thementischen zusammengefasst.

Die inhaltliche Aufteilung der Thementische greift dabei auf die im fachlichen Input vorgestellten und erläuterten Projekte/Maßnahmen für vier Themenfelder zurück. Dies sind im Einzelnen:

- **Thementisch 1: Projekte/Maßnahmen Öffentlicher Verkehr**
 - > Weiterentwicklung Tarifverbund
 - > Anschlusssicherung
 - > Bedarfsgerechte Entwicklung
 - > Buslinie über Staustufe
 - > Haltepunkt Audi
 - > Regio-Stadtbahn auf bestehenden Gleisen
 - > Sicherheit und Barrierefreiheit

- **Thementisch 2: Projekte/Maßnahmen Radverkehr**
 - > Neues Image für den Radverkehr
 - > Förderung der Fahrrad-E-Mobilität
 - > Radtourismus
 - > Wirkungskontrolle Radverkehr
 - > Vorrangroutennetz
 - > Hochwertiges Fahrradparken
 - > Leihradsystem

- **Thementisch 3: Projekte/Maßnahmen Fußverkehr**
 - > Fußgängergerechte Stadt
 - > Nahversorgung/-mobilität
 - > Fußgängerleitsystem
 - > Gestaltungsansatz Shared Space
 - > Gestaltungskonzept Altstadt
 - > Attraktiver Stadtpark Donau
 - > Schulwege optimieren

- **Thementisch 4: Projekte/Maßnahmen Mobilitätsmanagement**
 - > Stadt als Vorbild
 - > Vernetzung der Akteure
 - > Mobilitätszentrale Ingolstadt
 - > Mobilitätskarte Region Ingolstadt

Um allen Teilnehmern/innen zum Abschluss der Bürgerwerkstatt einen Überblick über die Diskussion an den Thementischen zu geben, wurden am Ende der Dialogphase vorgebrachten Anmerkungen (was spricht für die vorgeschlagene Maßnahme und was spricht dagegen) und Ergänzungen an den einzelnen Thementischen durch die Moderation in Form eines Gallery-Walks zusammengefasst.

Eine Wertung und fachliche Einordnung der vorgebrachten Anmerkungen und Ergänzungen an den einzelnen Thementischen erfolgt mit dem Protokoll nicht.



Die von der Moderation gezeigten Folien zum dialogischen Planungsprozess sowie die des fachlichen Inputs können neben weiteren Informationen zum Thema Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan (VEP) auf der Homepage der Stadt Ingolstadt unter www.ingolstadt.de/verkehrsentwicklungsplan eingesehen bzw. als pdf-Dokumente heruntergeladen werden.

3. Ergebnisdokumentation Dialog an den Thementischen

Die von den Teilnehmern/innen vorgebrachten Anmerkungen und Ergänzungen - sofern zum besseren Verständnis erforderlich - sind aus Kenntnis der geführten Diskussion durch die Moderation ergänzt und thematisch-inhaltlich geordnet. Die an den Thementischen von den Teilnehmern/innen inhaltlich kontrovers diskutierten Aspekte sind mit dem Hinweis (⚡-Blitz) in Klammern gekennzeichnet.

3.1 Thementisch Öffentlicher Verkehr

Input Fachplanung - Aushang an den Thementischen



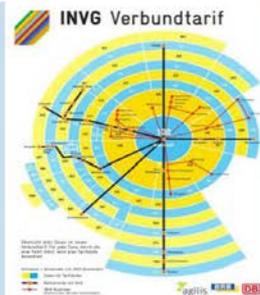
Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt Bürgerwerkstatt 2: Umweltverbund

Öffentlicher Verkehr



Weiterentwicklung Tarifverbund

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



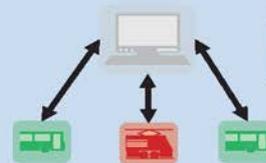
Anschlussicherung

Sicherstellung von Anschlüssen im Tarifgebiet

- Bus zu Bus
- Bus zu Zug

Ausbau dynamischer Information

- Haltestellen
- WWW/mobile Endgeräte



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



Öffentlicher Verkehr



Bedarfsgerechte Entwicklung

Erweiterung und Anpassung

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

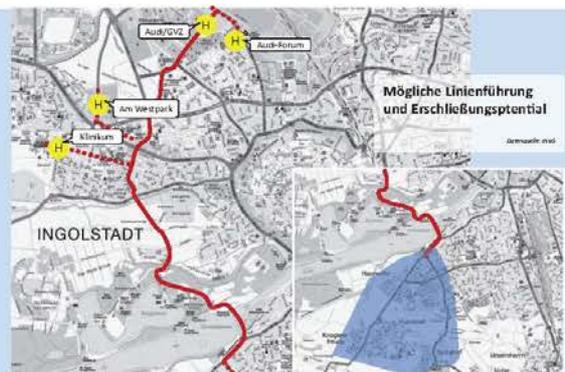
Beschleunigung

- Busspuren in staukritischen Abschnitten
- Bevorrechtigung an Knotenpunkten



Buslinie über Staustufe

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



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



Öffentlicher Verkehr



Haltepunkt Audi

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



Regio-Stadtbahn

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



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



Öffentlicher Verkehr



Sicherheit und Barrierefreiheit

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



Verknüpfung ÖPNV + Fahrrad



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

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



Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen



Moderation: Herr Sippel

Fachliche Begleitung: Herr Dr. Kagerbauer und Herr Dr. Frank

• Maßnahme 'Weiterentwicklung Tarifverbund'

Spricht dafür

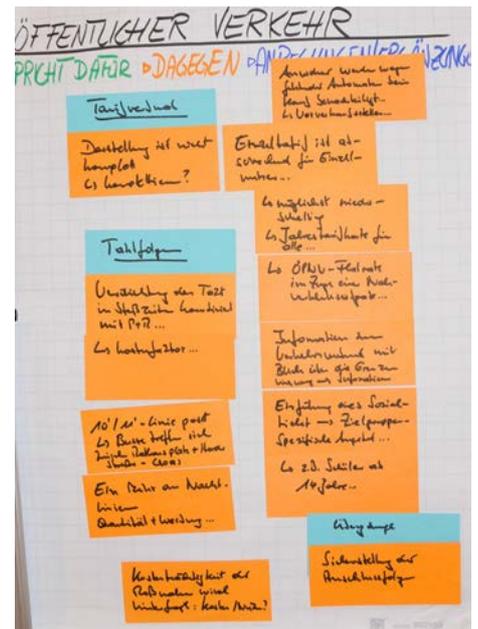
- Keine Anmerkungen

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Tarifverbund deckt nicht alle Bereiche vollständig ab; Tarifverbund sollte komplettiert werden
- Wochenendticket gilt nicht für den kommunalen Nahverkehr; Komplettticket einführen ('all inclusive')
- Einzeltarif ist abschreckend (zu teuer)
- Nutzung und Erwerb von Einzeltickets möglichst einfach gestalten
- Anwohner werden wegen fehlender Automaten beim Kauf benachteiligt; mehr Vorverkaufsstellen vorsehen
- Jahrestarifkarte für alle, 'ÖPNV-Flatrate' über eine Nahverkehrsabgabe finanzieren
- Einführung eines 'Sozialtickets'
- Zielgruppenspezifische Tarifangebote anbieten (z.B. für Schüler ab 14 Jahren)
- Informationen zum Verkehrs-/Tarifverbund auch mit Blick über die Grenzen von Ingolstadt hinweg vermitteln



• Maßnahme 'Anschlusssicherung'Spricht dafür

- Aufwertung der Bushaltestelle am Hauptbahnhof
- Sicherstellen der Anschlussfolgen erhöht die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Spricht dagegen

- Anschlusssicherung von Schiene auf Bus funktioniert an Wochenenden nicht
- Anschlusssicherung funktioniert bei den Buslinien 10 und 11 nicht; Busse treffen sich zwischen Rathausplatz und Harderstraße

Anregungen/Ergänzungen

- Ausrichten Fahrplan der INVG am Fahrplan der Deutschen Bahn
- Busanschluss im Halbstundentakt an DB/Hauptbahnhof andocken
- ZOB an den Hauptbahnhof verlegen (4-Blitz)

• Maßnahme 'Bedarfsgerechte Entwicklung'Spricht dafür

- Notwendige Anbindung des Ingolstädter Südostens an den Hauptbahnhof als Baustein für einen Ringschluss

Spricht dagegen

- Tragfähigkeit einer Taktverdichtung wird unter dem Kosten-Nutzenaspekt kritisch gesehen

Anregungen/Ergänzungen

- Gezielte Taktverdichtung an P&R-Standorten zu den Hauptverkehrs-/Stoßzeiten, um den Kostenanstieg gering zu halten
- Mehr Nachtbuslinien einrichten, aber auch Verbessern der Qualität und der Werbung
- Notwendiger Halt Flughafen-Bus am Hauptbahnhof
- Taktfolge Flughafen-Bus ist zu gering; Ziel/Optimum 30-Minuten-Takt



• **Maßnahme 'Buslinie über Staustufe'**

Spricht dafür

- Staustufe bietet Chance, Baugebiete im Südwesten besser anzubinden
- Mit der Maßnahme besteht die Option, eine Ringlinie zu initiieren; Maßnahme im Gesamtkontext betrachten
- Einsatz von E-Bussen im Naturschutzgebiet

Spricht dagegen

- Kostenfaktor/-betrachtung rechtfertigt Maßnahme nicht
- Gefahr wird gesehen, dass die Staustufe nicht nur für Busse geöffnet wird, sondern mittelfristig auch für den Autoverkehr
- Möglichkeit, ähnliche Wirkungen auch durch andere ÖV-Maßnahmen zu erzeugen; Kapazitätspotenzial für Nord-Süd-Verkehr wird im schienengebundenen Verkehr deutlich höher eingeschätzt (Frage: Ist die Maßnahme Audi-Bahnhalte und Stadtbahnsystem in der zugrunde gelegten Fahrgastkalkulation enthalten?)
- Staustufe ist ein 'Kronjuwel' der Stadt und sollte nicht durch Busse gestört/beeinträchtigt werden
- Öffnung Staustufe bringt Konflikte zwischen Bussen und Radfahrern
- Absehbare Konfliktpotenzial mit interner Audi-Entwicklung
- Degenhartstraße ist ein Nadelöhr (enger Straßenraum); Sorge, dass die Maßnahme ein Fällen der Bäume in der Allee oder ein Parkverbot erfordert, ebenso wie den Ausbau der Kreuzungsbereiche (erhöht Gefahr von Schleichverkehren)
- Ausgangssituation der Degenhartstraße im MIV-Netz beachten: Verkehrsbelastung ist heute schon grenzwertig; u.a. enorme Verkehrszuwächse zu den Stoßzeiten (stehender Verkehr) und zu hohe Fahrgeschwindigkeit; Geschwindigkeit in Tempo 30er-Zone wird nicht eingehalten (insbesondere in den Frühmorgenstunden nicht)
- Versprechen der Politik, die Degenhartstraße als Wohnstraße zu behandeln
- Vertrauensschutz mit Blick auf die geleisteten Erschließungsbeiträge

Anregungen/Ergänzungen

- Linienführung über die Staustufe mit Direktanbindung an Krumenauerstraße (4-Blitz)
- Testlauf nicht im Winter, sondern in den Sommermonaten
- Berücksichtigung beim Testlauf von Fußgängern und Radfahrern
- Option prüfen, Linienführung über Staustufe nur im Winter vorzusehen (Reduzierung Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern)
- Problematik/Erfordernis der Maßnahme ist in der Ingolstädter Siedlungspolitik begründet



• **Maßnahme 'Haltepunkt Audi'**

Spricht dafür

- Anbindung des geplanten Audi-Halts wird von allen Strecken-richtungen her gesehen sinnvoll

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Keine Anmerkungen



• **Maßnahme 'Regio-Stadtbahn auf bestehenden Gleisen'**

Spricht dafür

- Maßnahme wird insbesondere mit dem Ziel begrüßt, einen Haltepunkt möglichst im Innenstadtbereich zu schaffen

Spricht dagegen

- Schwerpunktsetzung auf den Ausbau des schienen-gebundenen ÖPNV ist zu gering bzw. lässt sich nicht ablesen (ist aber für die Umsetzung erforderlich)

Anregungen/Ergänzungen

- Beschränkung der Regio-Stadtbahn auf bestehende Schienentrassen mit dem Ziel überprüfen, auch neue Trassen vorzusehen (Lage Gleiskörper im Straßenraum)

• **Maßnahme 'Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad'**

Spricht dafür

- Keine Anmerkungen

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Vorsehen von „Fahrradschienen“ auf Treppenanlagen erhöht die Erreichbarkeit der Bahnhaltepunkte (Konflikt Aufzugbenutzung durch Radfahrer)

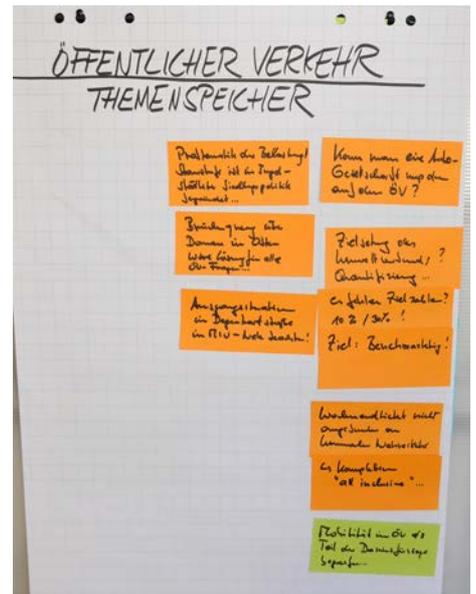


• **Maßnahme 'Sicherheit und Barrierefreiheit'**

- Allgemein keine Anmerkungen zur vorgeschlagenen Maßnahme

• Themenspeicher

- Mobilität mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als Teil der Daseinsfürsorge begreifen
- Stärkung des Umweltverbunds quantifizieren; es fehlen bisher Zielzahlen (Benchmarking)
- Kritische Haltung, inwieweit es gelingen kann, eine Autogesellschaft mehr für eine Nutzung des ÖPNV zu gewinnen
- Brückenquerung über Donau im Osten von Ingolstadt wäre eine Lösung für alle ÖV-Fragen



3.2 Thematisch Radverkehr

Input Fachplanung - Aushang an den Thematischen



Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt Bürgerwerkstatt 2: Umweltverbund

Radverkehr



Neues Image für den Radverkehr

Sicherheit

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



Marketing

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

Förderung der Fahrrad-E-Mobilität

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



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



Radverkehr



Radtourismus

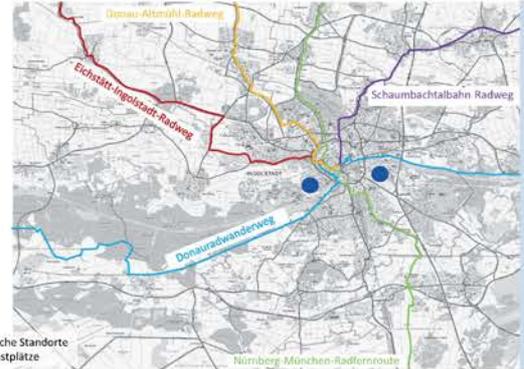
Hochwertiger Rastplatz

Infrastruktur

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

Information

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



Mögliche Standorte für Rastplätze

Wirkungskontrolle Radverkehr

→ Nachfragewachstum „belegbar“ machen

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



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

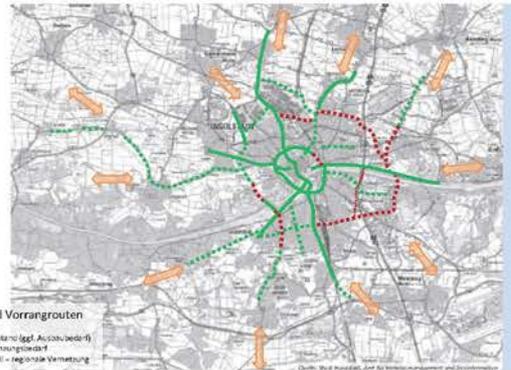


Radverkehr



Vorrangroutennetz

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



Fahrrad Vorrangrouten
©/Ch = Bestmögliche Ausbaubereit-
heit = Engpassgründlich
Doppelstrich = regionale Vernetzung
Quelle: Stadt Ingolstadt, Amt für Verkehrsmanagement und Ökonomie

Komfortables Wegenetz

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



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



Radverkehr



Hochwertiges Fahrradparken

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



Leihradsystem



- Lokales Leihradsystem mit Angebot an Pedelecs und Lastenrädern
- für Gäste
 - für ÖV-Kunden
 - für Bedarfsnutzung der Bewohner

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



Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen



Moderation; Herr Buff

Fachliche Begleitung; Herr Dr. Manz

• Maßnahme 'Neues Image für den Radverkehr'

Spricht dafür

- Radfahren konsequent fördern bedeutet, dass Radfahren auf allen Wegen sicher und komfortabel ist und glücklich macht
- Ausbau des Radverkehrs bedeutet gleichermaßen, neue Maßnahmen angehen, aber auch weitere Qualifizierung des Bestandsnetzes
- Verkehrssicherheit durch Rücksichtnahme verbessern; gegenseitiges Verständnis zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln fördern (Miteinander im Straßenverkehr)
- Radfahrer/-verkehr auf die Straße holen, um die Wahrnehmbarkeit und Verkehrssicherheit der Radfahrer zu erhöhen

Spricht dagegen

- Aktionen zum 'Geisterradeln' sind negatives Marketing für das Radfahren; ist eher kontraproduktiv als förderlich
- Radverkehrstrassen gut ausschildern, um 'Geisterradler' zu vermeiden;
- 'Geisterradler' sind gleichzeitig aber auch ein Indiz dafür, dass es Lücken im Fahrradnetz gibt (als Gegenmaßnahmen u.a. Querungsmöglichkeiten verbessern, gegenläufigen Radverkehr auf beiden Straßenseiten zulassen)

Anregungen/Ergänzungen

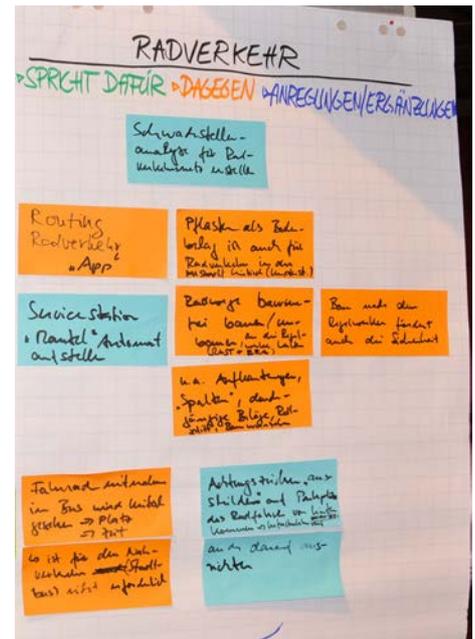
- Schwachstellenanalyse als Grundlage für den strategischen Ausbau des Radverkehrsnetzes erstellen
- Förderung des Verkehrsmittels erfordert auch eine Positionierung/Stärkung des Themas in der Verwaltung
- Für Imageverbesserung müssen in der Verwaltung entsprechende Personalressourcen/Fachplanungsstellen geschaffen werden



- Sicherheitsschulung für Radfahrer ist wichtig um die Verkehrssicherheit in Ingolstadt grundsätzlich zu erhöhen, z.B. durch Abhalten von Rad-Sicherheitstagen an mehreren Terminen im Jahr; (betrifft alle Radfahrer, nicht nur auf E-Bikes beschränken)
- Bau von Fahrradwegen nach den Regelwerken fördert ebenso die Sicherheit
- Radwege barrierefrei (um-)bauen, dabei an die Regelwerke 'RASt' und 'ERA' halten; (u.a. thematisieren Aufkantungen, Spalten, durchgängige Beläge, Rollsplitt, Baumwurzeln)
- Pflaster als Bodenbelag in der Innenstadt ist auch für Radverkehr kritisch (z.B. in der Kupferstraße)
- Radwege sind oft zu schmal, es bestehen häufig Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, dort ggf. die Radfahrer auf die Straße holen
- Keine separaten Radstraßen in der Altstadt ausweisen; Radverkehr sollte grundsätzlich auf allen Straßen in der Altstadt zulässig sein
- Alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Altstadt öffnen
- Induktionslichtsignalanlagen sollen auf Radfahrer reagieren; Radfahrer sollten auch signalisiert bekommen, dass das Rad 'erfasst' wurde
- Lichtsignalisierung (Fahrradampeln) in Höhe der Augen der Radfahrer ist grundsätzlich gut; Vandalismusproblem bei diesen Ampeln in den Griff bekommen (jedoch nicht mit 'Abbau' dieser Form von Lichtsignalanlagen reagieren)
- An Kreuzungen und Kreisverkehren die Bevorrechtigung von Radfahrern deutlich machen
- Entlang von Längsparkierung mit (Achtungs-)Schildern darauf hinweisen, dass ggf. Radfahrer von hinten kommen (Gefahr beim Türöffnen; Infrastruktur darauf ausrichten)
- Winterdienst nicht nur auf den Hauptradrouten durchführen
- Vorgeschlagene Fahrradmitnahme im Bus wird kritisch gesehen (Aspekte Platz und Zeitfaktor beim Aus-/Einsteigen)
- Fahrradmitnahme im Bus ist für den Nahverkehr (Stadtbus) nicht erforderlich
- Radverkehrsplan herausgeben
- App für Radverkehrsrouting entwickeln
- Servicestationen z.B. in Form von 'Fahrradmantel-Automaten' einrichten

- **Maßnahme 'Förderung der Fahrrad-E-Mobilität'**

- Allgemein keine Anmerkungen zur vorgeschlagenen Maßnahme



• **Maßnahme 'Vorrangroutennetz'**

Spricht dafür

- Guter Ansatz
- Systematisch angehen und umsetzen

Spricht dagegen

- Durchfahrt Altstadt in Nord-Süd-Richtung als Vorrangroute nicht vorstellbar
- Wegführung und Sicherheit Vorrangroute für Radverkehr über die Degenhartstraße steht im Konflikt zur vorgeschlagenen Busroute über die Staustufe, aber auch hinsichtlich des Durchgangsverkehrs z.B. in Richtung Audi-Werk
- Vorrangroute über Marktkaufkreuzung Richtung Oberhausen steht im Konflikt zu aktuell diskutierten Straßenbaumaßnahmen



Im Rahmen der Bürgerwerkstatt mit den Teilnehmern/innen festgehaltene räumliche Darstellung vorgebrachter Anregungen



Anregungen/Ergänzungen

- Vorrang Radverkehr für Schülerverkehre Gemmingerstraße
- Parkstraße
- Führung Vorrangroutennetz frei von Hindernissen schließt auch Baustellen ein; Erfordert Optimierung des Baustellenmanagements
- Ampelphasen für Radfahrer nicht mit Fußgängerampel schalten, sondern schalten wie für den Autoverkehr
- Bisherige Überlegungen zum Fahrrad-Vorrangnetz aus den Reihen der SPD können als Grundlage herangezogen werden
- Ampelphasen bei Regen für Radfahrer und Fußgänger schneller schalten
- Führung Vorrangroute Ost-West (IN 20) von der Straße absetzen, separate/getrennt Führung des Radverkehrs entlang des Mühlbachs
- Radwege in der Neuburger Straße in Richtung Audi-Kreisel sind auf beiden Straßenseiten zu schmal

• **Maßnahme 'Hochwertiges Fahrradparken'**Spricht dafür

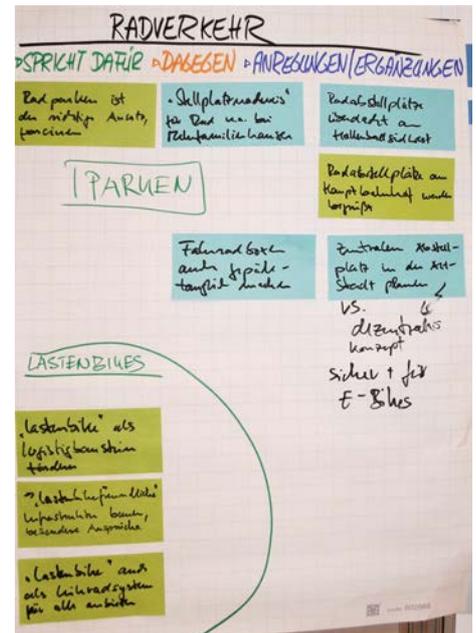
- Vorsehen hochwertiger Fahrradparkangebote an wichtigen Standorten in der Stadt ist der richtige Ansatz, den es zu forcieren gilt

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Radabstellplätze am Hauptbahnhof werden begrüßt
- Stellplatznachweis für Fahrräder u.a. bei Mehrfamilienhäusern einfordern/sicherstellen
- Fahrradboxen sollten zusätzlich zum Fahrrad auch Verstaumöglichkeiten für das Radgepäck/Einkäufe haben
- Radabstellmöglichkeiten vor allem an den wichtigen Zielen/Einrichtungen in der Innenstadt vorsehen (Verbessern der Erreichbarkeit)
- Zentralen Abstellplatz in der Altstadt planen (⚡-Blitz) versus dezentrales Konzept für Fahrradabstellmöglichkeiten in der Altstadt
- Sichere Abstellmöglichkeiten in der Altstadt vorsehen, gerade auch mit Blick auf E-Bikes
- Überdachte Radabstellplätze am Hallenbad Südwest anbieten



• Maßnahme 'Leihradsystem'Spricht dafür

- Keine Anmerkungen

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Lastenräder als Leihradsystem für alle Ingolstädter anbieten/vorsehen, nicht nur für öffentliche Einrichtungen
- Lastenräder grundsätzlich als Logistikbaustein verstehen und Ausbau fördern
- Lastenräder freundliche Infrastruktur bauen, auf besondere Ansprüche reagieren

• Maßnahme 'Radtourismus'

- Allgemein keine Anmerkungen zur vorgeschlagenen Maßnahme

• Maßnahme 'Wirkungskontrolle Radverkehr'

- Allgemein keine Anmerkungen zur vorgeschlagenen Maßnahme

• Themenspeicher

- Wenn in fünf Jahren nur 20% der vorgeschlagenen/diskutierten Maßnahmen umgesetzt sind, ist viel für den Fahrradverkehr erreicht
- Freiwerdenden Straßenraum durch Verlagerung/Reduzierung des Autoverkehrs zum Ausbau und zur Qualifizierung des Umweltverbunds nutzen



3.3 Thementisch Fußverkehr

Input Fachplanung - Aushang an den Thementischen



Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt Bürgerwerkstatt 2: Umweltverbund

Fußverkehr



Fußgängergerechte Stadt

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



Nahversorgung/-mobilität



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

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



Fußverkehr



Fußgängerleitsystem

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



Gestaltungsansatz Shared Space



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

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



Fußverkehr



Gestaltungskonzept Altstadt

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



Attraktiver Stadtpark Donau



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

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



Fußverkehr



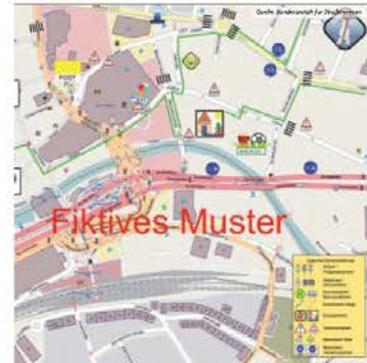
Schulwege optimieren

Zu-Fuß-Konzepte für alle Schulwege

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

Schulwegpläne weiterentwickeln

- Konkrete Wegeempfehlungen darstellen



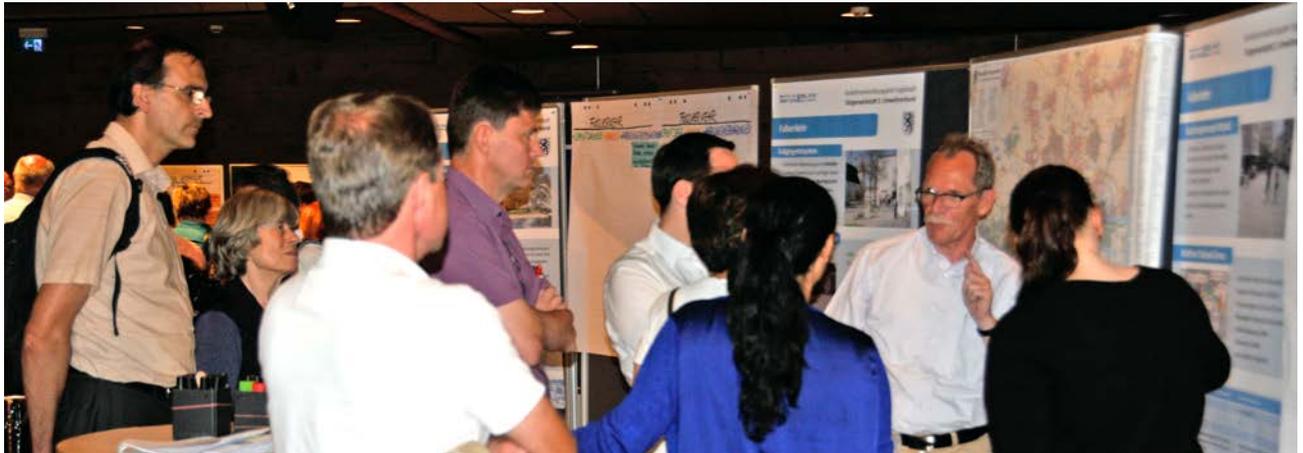
„Elternhaltestellen“

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

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



Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen



Moderation: Frau Hahn

Fachliche Begleitung: Frau Weiß

• Maßnahme 'Fußgängergerechte Stadt'

Spricht dafür

- Altstadt als fußgängergerechter Bereich (zum Modellbereich weiterentwickeln)
- Piusviertel als Modellbereich entwickeln
 - > Fokus auf Umfeld Schule legen
 - > Gaimersheimer Straße ist für diese Maßnahme nicht geeignet, da zu unattraktiv
 - > Verbesserung der Fußwegesituation im Bereich Kaufland/West Park; Gehwege sind zu schmal

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Ausweitung der Tempo 30-Zone in der Fauststraße und mehr Kontrollen
- Bei Fußwegen keine rechten Winkel in der Wegeführung, sondern direkte Wege ermöglichen (Lauflinie)
- Glacisbrücke sollte für Mobilitätseingeschränkte besser nutzbar sein
- Verbesserung Ampelschaltung für Fußgänger in der Ettinger Straße und im Bereich der Schloßlande (Donau City-Center)
- Gestaltung Straßenraum in der Münchener Straße in Kreuzungsbereichen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Autofahrer gegenüber dem Fußgängerverkehr sowie ergänzend mehr Geschwindigkeitskontrollen (Gewohnheit des schnellen 'Durchfahrens' brechen)
- Optimieren der Fußgängerampelschaltung



• **Maßnahme 'Nahversorgung/-mobilität'**

- Allgemein keine Anmerkungen zur vorgeschlagenen Maßnahme

• **Maßnahme 'Fußgängerleitsystem'**

- Allgemein keine Anmerkungen zur vorgeschlagenen Maßnahme



• **Maßnahme 'Gestaltungsansatz Shared Space'**

Spricht dafür

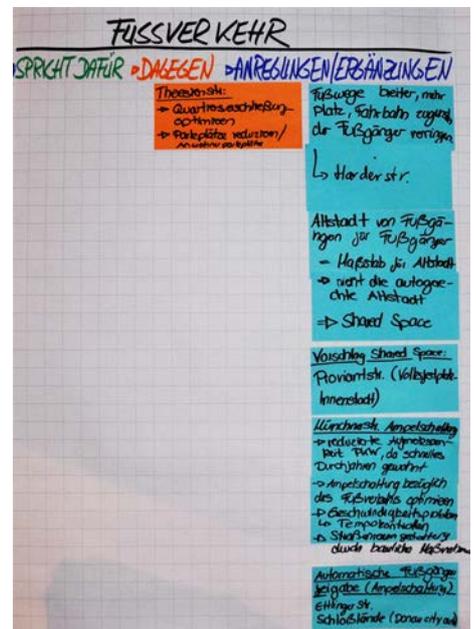
- Altstadt als Shared Space entwickeln; Betrachtungsmaßstab sollte vom Fußgänger ausgehen, nicht von der autogerechten Stadt
- Reduzierung der Fahrbahnbreite in der Harderstraße zugunsten mehr Platz für Fußgänger; Verbreitern der Randbereiche

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Optimieren der Quartierserschließung im Bereich der Theresienstraße
- Parkplätze im Bereich der Theresienstraße reduzieren zugunsten Ausweisung von Anwohnerparken
- Shared space in der Proviantstraße zwischen Volksfestplatz und Innenstadt



• **Maßnahme 'Gestaltungskonzept Altstadt'**

Spricht dafür

- Funktionale und gestalterische Erneuerung der Bodenbeläge in der Innenstadt

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Keine Anmerkungen

• **Maßnahme 'Attraktiver Stadtpark Donau'**

Spricht dafür

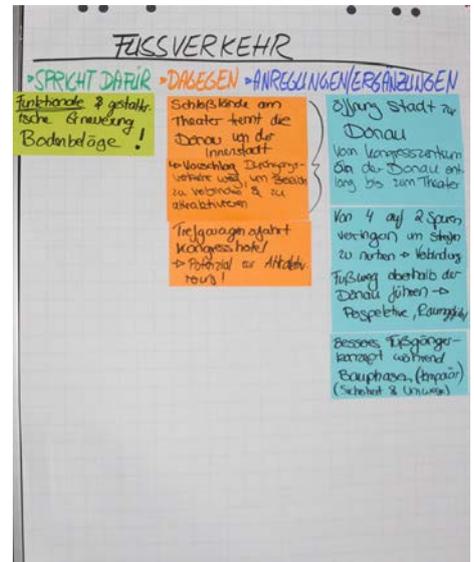
- Öffnung Stadt zur Donau hin zwischen Kongresszentrum und der Donau (Flaniererraum entlang der Donau)

Spricht dagegen

- Schloßlände am Theater trennt die Donau von der Innenstadt

Anregungen/Ergänzungen

- Durchgangsverkehr aus der Schloßlände verlagern, um die Innenstadt mit der Donau zu verbinden; Aufwertung Straßenraum/Uferbereich
- Perspektivisch Reduzierung Fahrbahnbreite Schloßlände von vier auf zwei Spuren; gewonnenen Raum nutzen, um oberhalb der Donau einen Fußweg zu führen (Erlebbarmachen des Donauufers)
- Umfeld Tiefgaragenzufahrt zum Kongresshotel weist Aufwertungspotenzial auf (Verbessern Erscheinungsbild)



• **Maßnahme 'Schulwege optimieren'**

Spricht dafür

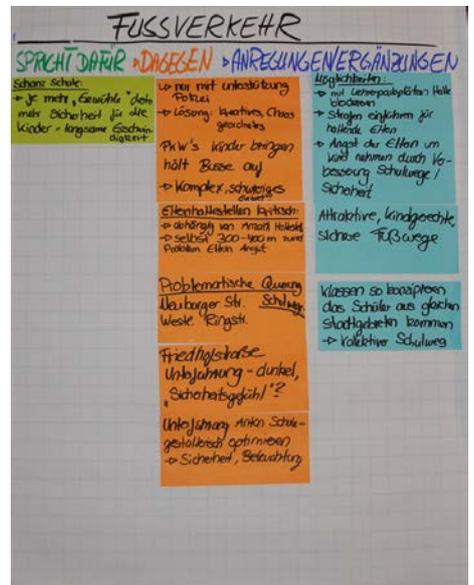
- Entwickeln von attraktiven, kindgerechten und sicheren Fuß-/Schulwegen
- Autos, die Kinder bringen, halten die Schulbusse auf
- Durch Verbesserung der Schulwege bzw. der Sicherheit den Eltern die Angst um ihr Kind nehmen

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

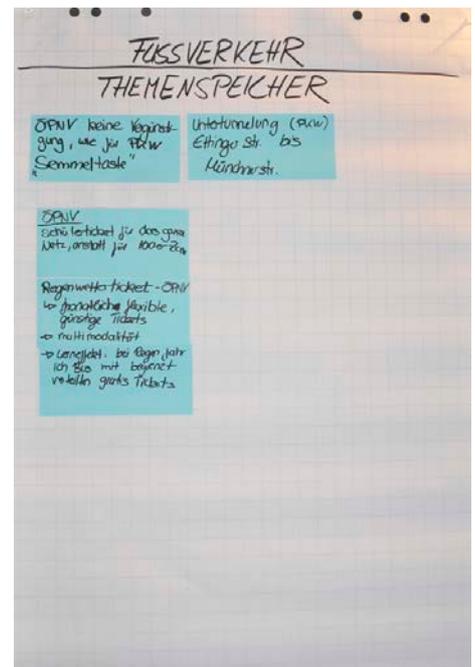
- Einrichtung von Elternhaltestellen wird kritisch gesehen; Entfernungen von 300m bis 400m zur Schule werden als zu weit angesehen (Angst der Eltern um ihre Kinder)
- Konzept Elternhaltestellen funktioniert nur, wenn es genügend Elternhaltemöglichkeiten je Schule gibt (ist hierfür ausreichend Platz vorhanden, 'Raumkonkurrenz' zu Bussen und Lehrerparkplätzen)
- Optionale Möglichkeiten zu den vorgeschlagenen Elternhaltestellen entwickeln, die das 'Vorfahren' bis direkt vor die Schule weitgehend unterbinden (z.B. Ausweisen von Lehrerparkplätze, um Haltemöglichkeiten im Vorfeld zu blockieren, Verteilen von Strafzetteln)
- Klassen so konzipieren, dass Schüler aus dem gleichen Stadtgebieten gemeinsam zur Schule laufen können (kollektiver Schulweg)



- Je mehr 'Gewühle', desto höher ist die Sicherheit für die Kinder; Chaos fördert ein langsames Fahren (4-Blitz) versus Gefährdung der Kinder aufgrund der unübersichtlichen Situation
- Kreatives, geordnetes Chaos ist nur mit Unterstützung der Polizei als 'Konzept' umsetzbar
- Schulwegesicherheit ist komplexe Fragestellung, insbesondere im Umfeld der Grund- und Mittelschule Goethestraße und im Bereich 'Auf der Schanz'
- Querung der Schulwege über Neuburger Straße und Westliche Ringstraße wird als problematisch gesehen
- Mangelndes Sicherheitsgefühl in der Unterführung Friedhofstraße (Dunkelheit)
- Unterführung im Bereich der Anton-Schule gestalterisch verbessern, z.B. mehr Sicherheit durch Beleuchtung schaffen

• Themenspeicher

- Für Baustellen sollte grundsätzlich während der Bau-phase temporär ein Fußgängerkonzept aufgestellt werden (Ziel: minimieren von Umwegen und Verbessern der Verkehrssicherheit für Fußgänger)
- Für den ÖPNV gibt es keine Vergünstigung wie z.B. die 'Semmelkaste' für Autos ('Parkgebühreuzuschuss')
- Schülerticket für das ganze Netz, anstatt nur 100er-Zone
- Entwicklung eines 'multimodalen Schülertickets', sodass die Fahrradnutzung und das Laufen zur Schule attraktiver wird
- Flexible Ausgestaltung des Schülertickets, z.B. Einführen eines Regenwettertickets (flexibel buchbar, monatlich statt jährlich wie bei heutigem Schülerticket (Kostensparnis))
- Fördern Lerneffekt 'Bei Schlechtwetter fahr ich Bus' durch verteilen von einigen Gratis-Schlechtwetter-Tagestickets zum Schuljahresbeginn an jeden Schüler



3.4 Thementisch Mobilitätsmanagement

Auszug Input Fachplanung – Aushang an den Thementischen



Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt Bürgerwerkstatt 2: Umweltverbund

Mobilitätsmanagement



Stadt als Vorbild

Städtische Institutionen als Vorbild für nachhaltige Mobilität

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



Vernetzung der Akteure



Runder Tisch

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

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



Mobilitätsmanagement



Mobilitätszentrale Ingolstadt

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

Netz an Mobilitätsstationen im Stadtgebiet

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



Mobilitätskarte Region Ingolstadt



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

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



Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen

Moderation: Frau Claus

Fachliche Begleitung: Herr Heilig

• Maßnahme 'Stadt als Vorbild'Spricht dafür

- Keine Anmerkungen

Spricht dagegen

- 'Falsches' Vorbild würde eher abschrecken

Anregungen/Ergänzungen

- Vorbildfunktion konkretisieren
- 'Vorbild' auch erkennbar/sichtbar machen, z.B. durch Werbeaufkleber
- 'Fahrrad-Werkstatt' vom Bürgerbüro aus dem Konradviertel als Vorbild auf andere Stadtteile übertragen

• Maßnahme 'Vernetzung der Akteure'Spricht dafür

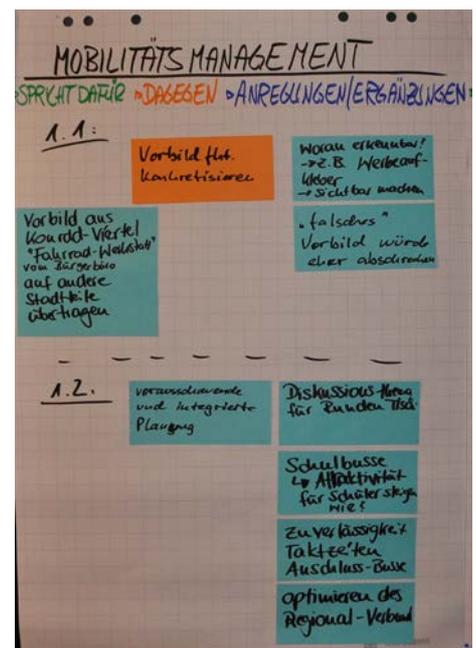
- Vorausschauende und integrierte Planung anschieben und absichern

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Mögliche Themen für den Runden Tisch:
 - > Attraktivität der Schulbusse steigern
 - > Zuverlässige Taktzeiten im Busverkehr (Anschlüsse)
 - > Optimieren Regionalverbund



• **Maßnahme 'Car-Sharing-Konzept'**

Spricht dafür

- Vernetzung der Angebote macht Car-Sharing erst interessant
- Gute Zu- und Abgangsmöglichkeiten für Car-Sharing (Auffindbarkeit und Ab-/Rückgabemöglichkeiten)

Spricht dagegen

- Probleme mit Versicherungen bei privatem Carsharing (gibt es hierfür praktikable Lösungen und/oder best Practice?)

Anregungen/Ergänzungen

- Flächendeckendes Car-Sharing- und Leihräder-Angebot an vielen Stellen anbieten
- Förderung von privaten Car-Sharing-Möglichkeiten (private KFZ für Car-Sharing nutzen/anbieten; Angebotsplattform schaffen; wie könnte dies verwirklicht werden?)
- Möglichkeiten schaffen, über Mobilitätszentrale entsprechende Versicherungsangebote zu machen



• **Maßnahme 'Mobilitätszentrale Ingolstadt'**

Spricht dafür

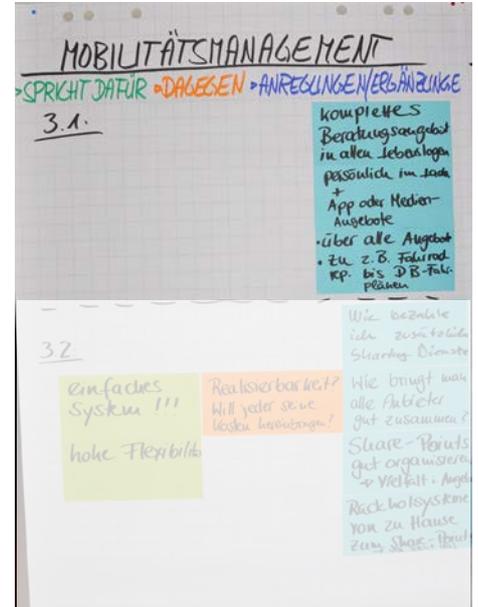
- Keine Anmerkungen

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Komplettes Beratungsangebot in allen Lebenslagen sowohl persönlich vor Ort/im Laden und über App bzw. andere digitale Medienangebote/-plattformen
- Beratungsangebot über alle Angebote bzw. Verkehrsmittel (z.B. von Fahrradreparatur bis DB-Fahrplänen)
- Mitfahrgelegenheiten anbieten (insbesondere bei Pendelverkehren)
- Parkraummanagement an den 'Nahtstellen' von Pkw zu anderen Verkehrsträgern mit dem Ziel einrichten, den Umstieg vom Pkw auf andere Mobilitätsangebote zu fördern, u.a. durch
 - > Erfassen und Vernetzen von Parkplatzangeboten
 - > Zufahrtsbegrenzung für Pkws mit Hinweis auf andere Mobilitätsangebote
 - > Aufbereiten bzw. zur Verfügung stellen elektronischer Informationen, z.B. wo stehen wie viele Leih-Räder zur Verfügung und wie viele Parkplätze gibt es dort noch



- Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern (Share-Points) konzeptionell und angebotsbezogen gut organisieren (auch unter dem Aspekt der Angebotsvielfalt)
- Rückholssysteme der 'Fahrzeuge' von zu Hause zum Share-Point entwickeln/vorsehen (Frage: wie kann dies realisiert werden?)

• **Maßnahme 'Mobilitätskarte Region Ingolstadt'**

Spricht dafür

- Einfaches System, hohe Flexibilität

Spricht dagegen

- Realisierbarkeit erscheint schwierig; es wird befürchtet, dass jeder Anbieter/ Teilnehmer versuchen wird, seine Kosten für das Angebot gegenzurechnen

Anregungen/Ergänzungen

- Wie bezahle ich zusätzliche Sharing-Dienste?
- Share-Points gut organisieren (Vielfalt im Angebot)
- Rückholssysteme von zu Hause zum Share-Point vorsehen (Wie kann dies realisiert werden)
- Frage wird sein, wie bringt man die Mobilitätsanbieter so zusammen, dass alle für sich einen Mehrwert sehen

• **Themenspeicher**

- Kontinuierliche Planung
- Bessere Kommunikation mit den Bürgern (regelmäßige Treffen zum Austausch, kürzere Abstände zwischen den Gesprächsangeboten)
- Selbstfahrende Autos anstelle von Share-Points
- Entzerren der Abfahrtszeiten der Busse am ZOB
- Vereinheitlichung der Konditionen bei Job-Ticket
- Fahrradpläne/-karten für Radfahrer auflegen
- Geräumte und gepflegte Fuß-/Radwege erhöhen die Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr
- Hohe Aufenthaltsqualität an den Knotenpunkten von verschiedenen Mobilitätsangeboten (Share-Points) dient allen Menschen

