

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan VEP 2025

Ergebnisprotokoll

Bürgerwerkstatt I - Motorisierter Individualverkehr MIV



1. Veranstaltungsrahmen

Überblick Bürgerwerkstatt

Teilnehmer/ Anwesenheit	ca. 60 Bürgerinnen und Bürger 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, Frau Stadtbaurätin Preßlein-Lehle
- > Überblick dialogischer Planungsprozess
 - Motivation Bürgerbeteiligung
 - Beteiligungsstruktur
- > Einblick Verkehrsentwicklungsplan -
Fachlicher Input einschließlich Vorstellung der Thementische
- > Dialogangebot an Thementischen
- > Ergebniszusammenfassung (Gallery-Walk)
- > Ausblick und Stimmungsbild
- > Schlusswort, Frau Stadtbaurätin Preßlein-Lehle



2. Ablauf Dialogphase

In Anlehnung an die Moderationsmethode 'world-cafe' konnten die Teilnehmer/innen an fünf Thementischen ihre Anregungen auf Ebene der Analysephase einbringen. Ziel war es in zwangloser Form konstruktive Gespräche zu führen, um Themenfeld bezogen die unterschiedlichen Sichtweisen der Teilnehmer/innen zu vernetzen und diese für die weitere fachliche Aufarbeitung der Analyse festzuhalten.

Die inhaltliche Aufteilung der Thementische greift dabei auf die im fachlichen Input vorgestellten und erläuterten sechs Themenfelder zurück. Dies sind im Einzelnen:

- Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit
- Erreichbarkeit und Netzgestaltung
- Mobilitätsmanagement
- Zukunft und Innovation
- Sicherheit
- Umweltwirkungen

Die beiden Themenfelder 'Mobilitätsmanagement' und 'Zukunft und Innovation' wurden aufgrund starker inhaltlicher Querbezüge zu einem Thementisch zusammengefasst. An den einzelnen Thementischen waren entsprechende Information aus der Analyse einschließlich der Handlungsziele im Entwurf und ein Stadtplan ausgehängt.

Die einzelnen 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 beauftragten Büros INOVAPLAN fachlich begleitet. Zum einen, um die Diskussionen für die weitere fachliche Aufbereitung ungefiltert mitzunehmen, und zum anderen, um ggf. inhaltliche Fragen zu beantworten.

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 zu bestimmten Zeitpunkten seitens der Moderation für die Teilnehmer/innen die bisherigen Diskussionschwerpunkte jeweils am Thementisch zusammengefasst.

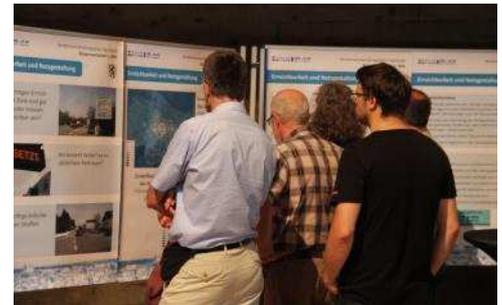
An den Thementischen waren die Teilnehmer/innen auf der Betrachtungsebene der Analyse eingeladen, aus ihrer Sicht zum Thema Stärken und Potenziale, aber auch Schwächen und Defizite zu benennen. Darüber hinaus bestand das Angebot zu den im Vorentwurf von der Fachplanung vorgelegten Handlungszielen Anmerkungen vorzubringen. Eingebrachte Projektideen wurden mit Blick auf den zweiten Arbeitsschritt des dialogischen Planungsprozesses im Themenspeicher festgehalten, gleichermaßen Aspekte, die vordergründig einen Bezug zum Umweltverbund haben (öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr).

Um allen Teilnehmern/innen einen Überblick über die Diskussionen zu geben, wurden am Ende der Dialogphase die Anregungen an den einzelnen Thementischen durch die Moderation in Form eines Gallery-Walks zusammengefasst.

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. heruntergeladen werden.

3. Ergebnisdokumentation Thementische

Die hier dokumentierten Beiträge sind im Rahmen der Diskussion von den teilnehmenden Bürgern/innen vorgebracht bzw. erarbeitet worden. Die Anregungen und Ideen von den Teilnehmern/innen - sofern zum besseren Verständnis erforderlich - sind aus Kenntnis der geführten Diskussion durch die Moderation ergänzt und thematisch-inhaltlich geordnet. Eine fachliche Bewertung der Diskussionsbeiträge ist nicht erfolgt.



3.1 Thementisch Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit

Auszug Input Fachplanung

► Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit 35

Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit

- Spitzenstunden
- Knotenpunkte
- Stauungen
- Wirtschaftlichkeit
- Verkehrssteuerung
- Leittechnik



Welche Verkehrsqualitäten sind in einer wachsenden Stadt als Standard umsetzbar?



Wo verursacht der Berufsverkehr besondere Zeitverluste?



Welche Bereiche sind durch Schleichverkehre betroffen?

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

► Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit 36

Fazit

- Außerhalb der Spitzenstunden ist die Verkehrsqualität gut.
- Während der Stoßzeiten gibt es an einigen Straßen und Knotenpunkten Engpässe, Staus und Wartezeiten.
- Die Schichtwechsel bei der Audi AG und des GVZ belasten das Verkehrsnetz insbesondere im Norden massiv.
- Die Donauquerungen (besonders die Glacisbrücke) sind in den Spitzenstunden stark belastet.

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

► Handlungsziele Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit 37

- Beseitigung von Engpässen
- Optimierung der Verkehrsabläufe
- Reduktion von quartiersfremden Schleichverkehren
- Reduktion der Belastungsspitzen
- Anordnung optimaler Geschwindigkeiten
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit



Welche Verkehrsqualitäten sind in einer wachsenden Stadt als Standard umsetzbar?



Wo verursacht der Berufsverkehr besondere Zeitverluste?



Welche Bereiche sind durch Schleichverkehre betroffen?

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen

Moderation Frau Claus

Fachliche Begleitung Herr Chlond



Anmerkungen Zielsetzungen

- Keine Anmerkungen

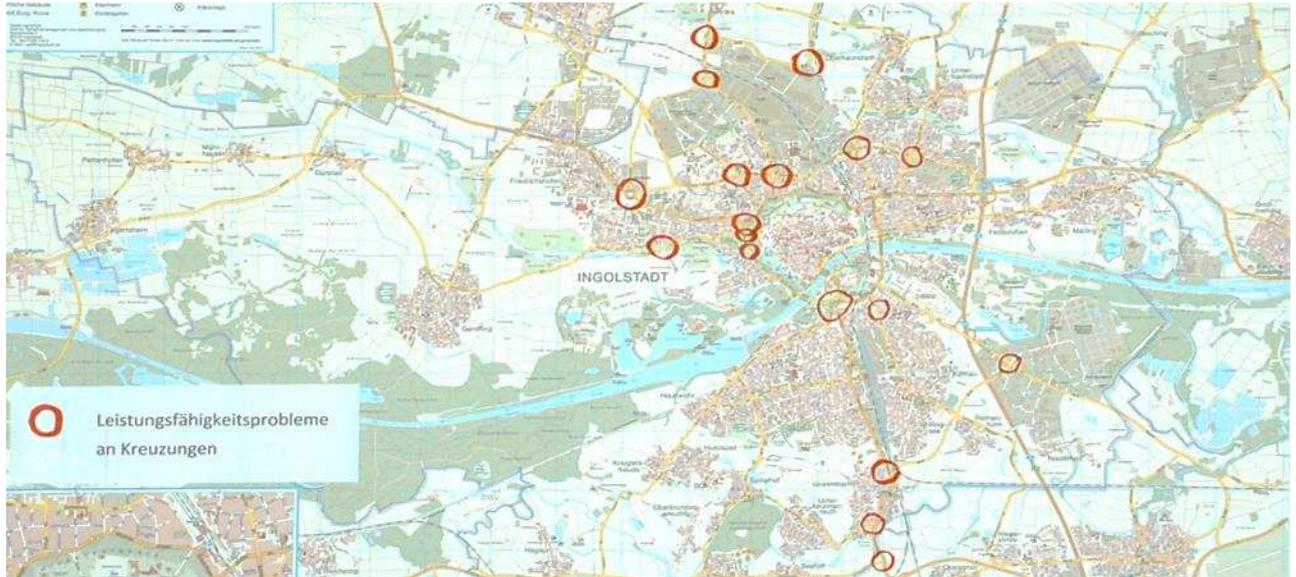
Stärken

- Tiefgaragen sind außerhalb/am Rand der Innenstadt angesiedelt
- Weniger Parksuchverkehr durch Parkleitsystem
- Gute Radwege entlasten das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs
- Innerer Ring könnte funktionieren
- Audi-Ring funktioniert besser seit dem Umbau
- Neuer Hochkreisel Audi
- Ausbau rund um Audi zeigt Erfolg
- Audi setzt Busse ein, um die Mitarbeiter zum Werk zu bringen (Verkehrsvermeidung)
- Audi verfolgt direkten Schienenhaltepunkt auf dem Werksgelände

Schwächen

- Grüne Welle auf dem Ringverkehr und den Einfallstraßen ist wegen Bevorrechtigung des öffentlichen Nahverkehrs nicht erkennbar
- Grüne Welle funktioniert nur teilweise (über 3 Ampeln) bei geschätzt ca. 70 km/h (zu hohe Geschwindigkeit)
- Geschwindigkeitsanzeige für Grüne Welle fehlt
- Überprüfung der Anzahl der vorhandenen Ampelanlagen in bestimmten Streckenzügen





Im Rahmen der Bürgerwerkstatt von den Teilnehmern/innen erarbeitete räumliche Darstellung vorgebrachter Anregungen

Schwächen

- Leistungsfähigkeitsprobleme im Bereich Hepberg/Autobahnanschlussstelle Lenting aufgrund der Ampel Anschluss Hepberg (Kreuzung St 2335/St 2229-Hauptstraße und Nürnberger Straße); Auswirkungen auf Erreichbarkeit/Verkehrsablauf Autobahnanschlussstelle Lenting
- Um 8.00 Uhr ist Ingolstadt von Osten in Richtung Westen dicht (von der Autobahn bis Audi Stau vor jeder 2.Ampel)
- Verkehrsrückstau auf Ortsdurchfahrt Etting durch Ampel
- Kapazität Ettinger Straße ist in beide Richtungen zu gering
- Nur zweispurige Ostumfahrung von Etting
- IN 20 nördlich Audi ist unterdimensioniert
- Mangelnde Verkehrskapazitäten rund um Audi
- Knoten IN 5/IN 20; wegen Rückstau an der Kreuzung entstehen negative Effekte auf Linksabbieger in die August-Horch-Straße
- Linksabbieger am Knoten EI 12/Horchstraße ist nicht leistungsfähig
- Keine Flächen zum Straßenausbau im Nordwesten
- Sackgasse Levelingstraße
- Fehlende Umfahrung über Antoniussschwaige bis Gabel an Schutter vorbei
- Zu hohes Verkehrsaufkommen zwischen Audi und dem Ingolstädter Süden (beide Richtungen)
- B13 führt durch die Stadt
- Ungeeignete Parkregelung in der Ringlerstraße behindert Verkehrsfluss (Bereich Continental)
- Keine Querung Kreuzung Ettinger Str./Richard-Wagner-Str. bei Grün in Richtung Westliche Ringstraße mit Rad möglich
- Zu hohe Belastung Friedrichshofener Straße (B13)
- Neuburger Straße funktioniert nicht (große Verkehrsstaus und Wartezeiten in den Stoßzeiten)
- Kein Abfluss von Neuburger Straße auf Westliche Ringstraße (daher Ausweichverkehre über Degenhartstraße/ Gerolfinger Straße)



- Linksabbiegerspur Westlicher Ring in Richtung Norden (Westpark) und Südlicher Ring in Richtung Manching ist zu kurz (blockiert Verkehrsabfluss)
- Rechtsabbieger von Westliche Ringstraße zum Kreuztor sowie zur Ettinger Straße (Nördliche Ringstraße)
- Keine „grüne Welle“ auf Ringstraße und Einfallstraßen erkennbar wegen ÖV-Bevorechtigung
- Glacisbrücke behindert durch Kapazitätsdefizite den Verkehrsfluss (Bündelung der Ströme)
- Die dritte Donaubrücke führt 2-spurig rein und 1-spurig raus
- Fehlende Umfahrung über Gustav-Adolf-Straße
- Einspurige Stadtein-/ausfahrt über Münchner Straße (Unsernherrn)



Themenspeicher

Ideenpool Maßnahmen/Projekte

- Gesamtkonzept im Auge behalten
- Intelligente Ampelsteuerung
- Verkehrsabhängige Steuerung auf den Hauptverkehrsstraßen in Ingolstadt
- Generell Grüner Pfeil für Rechtsabbieger, insbesondere Anbindung Glacisbrücke und Bahnhof
- Durchgehend vier Fahrstreifen vom Autobahnanschluss Lenting bis zum Westpark
- Nordumgehung Etting fertigstellen
- Ampeln temporär auf Ostumgehung Etting ausschalten (z.B. Sonntagvormittag)
- Ausbau IN 20 auf drei Fahrspuren im Bereich Einmündung August-Horch-Straße mit wechselnder Fahrspur-Freigabe
- Anbindung Straße Am Westpark (nördlich Westpark) zur Kauflandkreuzung (Hans-Stuck-Str./Richard-Wagner-Str.)
- Wechselnde Fahrstreifenfreigabe auf Westliche Ringstraße
- Umgehung von Friedrichshofener Straße
- Kreisell am Ortseingang Gerolfing
- Verbreiterung der Brücke über die Staustufe Tunnel unter Donau westlich der Glacisbrücke (Verkehrsverlagerung nach außen)
- Tunnel auf der Südseite der Glacisbrücke (Kreuzungsfreiheit im Anschlussbereich Münchener Straße)
- Eigene Linksabbiegerphase Knoten Münchener Straße/Elisabethstraße/Fauststraße in Richtung Norden um „Überstauung“ zu vermeiden
- Lückenschluss innerer Ring im Osten über Heydeckstraße - Roßmühlstraße - Schlosslände
- Parkdeck der Technischen Entwicklung von Audi auf verschiedenen Höhenebenen an Fahrbahn anschließen wie am Hochkreisel



Aspekte Umweltverbund

- Idee: Verkehr in weitere Ebene verlagern (Seilbahn/Gondel)
- ÖPNV-Bevorrechtigung auf Ringstraße überprüfen

3.2 Thementisch Umweltwirkungen

Auszug Input Fachplanung

► Umweltwirkungen

50

Umweltwirkungen

- Lärm
- Emissionen
- Flächenverbrauch
- ökologische Trennwirkung

Wo besteht im Hinblick auf Lärm und Abgase Handlungsbedarf zur Verbesserung der Lebensqualität?

Wo ist die Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen zu reduzieren?

Wie kann künftig ein schonender Umgang mit Flächen und Landschaft sichergestellt werden?

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

► Umweltwirkungen

51

Fazit

- Einzelne Hauptverkehrsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen belasten und zerschneiden Stadtteile.
- Anwohner verkehrsreicher Straßenabschnitte sind durch Lärm und Abgase beeinträchtigt.

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

► Handlungsziele Umweltwirkungen

52

- Stadtverträglichkeit des Verkehrs
- Minimierung von Lärm- und Schadstoffbelastung
- Steigerung der Nachhaltigkeit und Schonung natürlicher Ressourcen
- Minimierung des Flächenverbrauchs für Verkehrsinfrastruktur
- Sicherstellung von Raumverträglichkeit und Nachhaltigkeit
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Umweltwirkungen

Wo besteht im Hinblick auf Lärm und Abgase Handlungsbedarf zur Verbesserung der Lebensqualität?

Wo ist die Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen zu reduzieren?

Wie kann künftig ein schonender Umgang mit Flächen und Landschaft sichergestellt werden?

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

3.3 Thementisch Mobilitätsmanagement und Zukunft/Innovation

Auszug Input Fachplanung

► **Mobilitätsmanagement**

41

Mobilitätsmanagement

- Information
- Mobilitätsbildung (bewusstes Mobilitätsverhalten)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement

In welchen Bereichen gibt es zu wenig Verkehrsinformation?

Wo benötigen Bürger für ihre Mobilität Unterstützung?

Welche neuen Verhaltensweisen sollen gefördert werden?

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr

INNOVATION DATEN PLAN ANWENDUNG

► **Mobilitätsmanagement**

42

Fazit

- Umfassende Angebote zur Mobilitätsberatung und -bildung (Wohnstandortwahl, Mitfahrgelegenheiten, Spritsparkurse u.a.) fehlen. Es existiert keine Einrichtung, die sich diesem Thema widmet.
- Betriebliches Mobilitätsmanagement bei der Audi AG und dem GVZ könnte optimiert werden.

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr

INNOVATION DATEN PLAN ANWENDUNG

► **Handlungsziele Mobilitätsmanagement**

43

Mobilitätsmanagement

- Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Personen (Demografischer Wandel)
- Verlagerung von Autofahrten auf Mitfahrten, ÖV, Rad und Fuß
- Entzerrung von Spitzenverkehren
- Verbesserte Organisation des Wirtschaftsverkehrs
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

In welchen Bereichen gibt es zu wenig Verkehrsinformation?

Wo benötigen Bürger für ihre Mobilität Unterstützung?

Welche neuen Verhaltensweisen sollen gefördert werden?

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr

INNOVATION DATEN PLAN ANWENDUNG

Zukunft und Innovation

44

- eMobilität
- Dienste für Information und Kommunikation (I+K)
- Carsharing
- Mobility-Pricing

Zukunft und Innovation

Braucht Ingolstadt Carsharing und in welchem Umfang?

Welche Chancen gibt es für Elektromobilität?

Welche künftigen Mobilitätsbedürfnisse sollen gefördert werden?

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr

INNOVATION DATEN PLAN
INOVA PLAN
LÖSUNG ANWENDUNG

Zukunft und Innovation

45

Fazit

- Durch aktuelle Verkehrsinformationen wie z.B. Stauwarnsysteme können Zeitverluste reduziert werden.
- Die Förderung umweltschonender Fahrzeugantriebe (Elektro, Erdgas und Hybrid) und innovativer Fahrzeugkonzepte ist ausbaufähig.

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr

INNOVATION DATEN PLAN
INOVA PLAN
LÖSUNG ANWENDUNG

Handlungsziele Zukunft und Innovation

46

- Erhaltung der Grundlagen für Wachstum und Arbeitsplätze
- Verbesserung der Organisation des Wirtschaftsverkehrs
- Koordination der Planungen
- Transparente Verwaltungsprozesse und abgestimmte Ziele
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Zukunft und Innovation

Braucht Ingolstadt Carsharing und in welchem Umfang?

Welche Chancen gibt es für Elektromobilität?

Welche künftigen Mobilitätsbedürfnisse sollen gefördert werden?

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr

INNOVATION DATEN PLAN
INOVA PLAN
LÖSUNG ANWENDUNG

Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen

Moderation Herr Luley

Fachliche Begleitung Herr Buck



Anmerkungen Zielsetzungen

- Keine Anmerkungen

Stärken

- Audi hat das Potenzial, den motorisierten Individualverkehr logistisch zu verbessern (u.a. durch Mitfahrzentrale, Besetzungsgrad, Handy-App)



Schwächen

- Mangelndes Mobilitätsmanagement bei Audi (Problem starrer Schichtwechsel)
- Mangelnde Angebote von Audi, die Mitarbeiter zum Werk zu bringen
- Fehlender Car-Sharing-Anbieter in Ingolstadt
- Fehlende Ladestationen für Elektromobilität in der Stadt
- Mangelnder Wohnraum in direkter Stadtnähe bzw. in der Nähe des Arbeitsplatzes
- Schlechte Erreichbarkeit der Altstadt als Ausflugs- und Einkaufsziel (Zeit verbringen)
- Derzeit Restriktionen bei der Verkehrsinfrastruktur (Untertunnelung)
- Verbesserungsfähiges Radwegenetz



Themenspeicher

Ideenpool Maßnahmen/Projekte

- Abstimmung zwischen Schulen, Audi und Unternehmen zur Abflachung der Spitzenstunde erforderlich
- Infrastruktur für neue innovative Fahrzeuge (z.B. eigene Fahrstreifen für Pedelecs, Elektro-Dreiräder)
- Angebot für kostenlose Parkplätze für Elektroautos in Parkhäusern und im öffentlichen Straßenraum schaffen
- Ladestationen für Elektro-Fahrzeuge von Unternehmen, Läden, Cafés anbieten
- Einführen von Car-2-go
- Einführung einer Maut zur Vermeidung von Lkw/Pkw-Verkehren
- Verkehrssteuerung durch Geschwindigkeitsangaben (statisch und dynamisch; Ziel Grüne Welle)
- Intelligente Verkehrssteuerung (u.a. belastungsabhängige Fahrspurfreigabe, Grüne Welle)
- CO₂-Reduzierung durch intelligente Verkehrsflusssteuerung
- Ampel-to-Ampel-Kommunikation zur Verbesserung des Verkehrsflusses
- Bewusstsein der Bevölkerung stärken, dass „Auto-Stadt“ nicht gleichzusetzen ist mit „Autofahr-Stadt“
- In der Stadtmitte Verkehrswege für Rad, Fuß und motorisierten Individualverkehr überschneidungsfrei führen
- Verlängerung der Achse Münchener Straße - Brückenkopf - Harderstraße in Form einer Untertunnelung



Aspekte Umweltverbund

- Pendelbusverkehr zwischen Audi und einem zu schaffenden Großparkplatz Lenting
- Schnellbus X 9 bis zum Westpark, dann Park+Ride
- Einrichten Park+Ride im Bereich Westpark mit direkter Anbindung an Audi
- Anreiz Stempeluhr ab Park+Ride-Parkplatz für Mitarbeiter von Audi
- Einrichten Bahnhof bei Audi; ausreichendes Potenzial (ca. 40% Mitarbeiter kommen aus der Region Eichstätt)
- Bevorzugung des Busverkehrs sorgt für schlechten Verkehrsfluss
- Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (u.a. Takt, Geschwindigkeit, tangentielle Linienführung)
- Kostenloser öffentlicher Nahverkehr (Testphase) als Motivation zum Umstieg
- Gutes Radwegenetz vorhalten
- Querungsmöglichkeiten für Fußgänger in der Ringstraße verbessern



3.4 Thementisch Sicherheit

Auszug Input Fachplanung

Sicherheit

47

- Unfallschwerpunkte
- Konflikte
- sichere Infrastruktur

Sicherheit

Wo bestehen Konflikte zwischen Pkw und Fußgänger, Fahrrädern oder Bussen?

Was sollte trotz der bereits hohen Sicherheitsstandards für mehr Verkehrssicherheit getan werden?

An welchen Stellen soll die Verkehrsführung verständlicher werden?

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

Sicherheit

48

Fazit

- Die Unfallstatistik zeigt ein hohes Niveau der Sicherheit.
- Im Stadtgebiet sind nur wenige Unfallschwerpunkte identifizierbar.

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

Handlungsziele Sicherheit

48

- Anordnung optimaler Geschwindigkeiten
- Weitere Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Förderung des partnerschaftlichen Verhaltens und Rücksichtnahme

Sicherheit

Wo bestehen Konflikte zwischen Pkw und Fußgänger, Fahrrädern oder Bussen?

Was sollte trotz der bereits hohen Sicherheitsstandards für mehr Verkehrssicherheit getan werden?

An welchen Stellen soll die Verkehrsführung verständlicher werden?

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen

Moderation Herr Sippel

Fachliche Begleitung Frau Michels



Anmerkungen Zielsetzungen

- Keine „demokratische“ Verteilung von Verkehrsmengen, sondern „strategisch ausgerichtete“ Verteilung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Stärkere Nutzung/Beanspruchung des nachgeordneten Straßennetzes durch Fußgänger und Radfahrer zur Entflechtung der Verkehrsarten (Kritik am momentanen Zustand der Bündelung möglichst aller Verkehrsarten auf den Hauptachsen)
- Verbesserung Kreuzungs- und Querungsbereiche Radverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses
- Geringe Dimensionierung von Erschließungsstraßen führt zur Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer; Ziel: bereits bei der Planung neuer Quartiere/Wohngebiete ausreichend bemessene Querschnitte bedenken



Stärken

- Vorbildliche Lösung der Querungssituation an der Doppelkreuzung vor Glacisbrücke; hohe Sicherheit



Schwächen

- Autofahrer missachten lichtsignalgesteuerte Fußgängerüberwege
- Wartezeiten bei Bedarfsampeln führen eher zu Risiken als zu einer Erhöhung der Sicherheit; hiervon eher Abstand nehmen
- Unfallhäufigkeit an Zebrastreifen wird als generelles Problem empfunden
- Audikreisel als negatives Beispiel (komplexer Knoten)
- Häufung von Ampelschaltungen führen zu Gefährdungssituationen (z.B. Ringstraße, Unfallschwerpunkte)
- Abschnittsweise Einbahnregelung in der Kurt-Huber-Straße verursacht Verkehre in Richtung Süden vorbei an öffentlichen Einrichtungen (u.a. Kindergarten, Grundschule); bedeutet Gefährdung für Kinder
- Parken auf Gehwegen führt zu Gefährdungssituationen mit Radfahrern, da diese in der Konsequenz häufig den Gehweg mit benutzen
- Kombinierte Fuß- und Radwege stellen Gefährdung dar; Pkw-Verkehre weichen bei engen Querschnitten auf diese aus
- Vorhandene breite Straßenquerschnitte bzw. fehlende Gestaltung der Straßenräume passen nicht zum Ziel einer Temporeduzierung
- Zu wenige Geschwindigkeitskontrollen
- Im Winter empfinden Anlieger in den Anliegerstraßen eine eingeschränkte Verkehrssicherheit



Im Rahmen der Bürgerwerkstatt von den Teilnehmern/innen erarbeitete räumliche Darstellung vorgebrachter Anregungen

Themenspeicher

Ideenpool Maßnahmen/Projekte

- Aufstellen von Spiegeln an Knotenpunkten zur besseren Einsehbarkeit (Toter Winkel)
- Einrichten von „Bringspuren“ im Vorfeld der Schulen (Kiss+Ride)

Aspekte Umweltverbund

- Gemeinsame, höhengleiche Rad- und Fußwegführung ist problematisch und führt zu Konflikten/Sicherheitsproblemen (u.a. nutzen Radfahrer den Fußweg; erschwerte Ausfahrt für Anwohner)
- Gefahrenpotential bei Verlegung der Radwege auf gegenüberliegende Seite (Gegenverkehrsseite, z.B. im Bereich Stadtweg mit Konsequenz, dass die Radfahrer queren)
- Gefahrenstellen bestehen auch bei reinen Radwegekreuzungen (u.a. Übergang Glacisbrücke/Luitpoldpark)
- Bevorrechtigung von Radfahrern an Ampeln zur Erhöhung der Sicherheit
- Farbliches Absetzen der Radwege in verkehrsberuhigten Bereichen analog der „Laufwege“ für Fußgänger in der Fußgängerzone (Verbesserung der Sicherheit und des Miteinanders)
- Farbliche Markierungen zum Leiten/Lenken der Radfahrer (wie z.B. bei Einmündung des Radwegs vom Baggersee auf die Westliche Ringstraße)
- Radverkehr wird zu wenig Bedeutung zugemessen; im Stadtverkehr ist er verglichen mit dem öffentlichen Verkehr das schnellere Verkehrsmittel
- Konkurrenzfähigkeit und Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs hängt auch von der „Schnelligkeit“ des Verkehrsmittels ab; dieser Aspekt ist bei der Fortentwicklung des öffentlichen Verkehrs zu beachten



3.5 Thementisch Erreichbarkeit und Netzgestaltung

Auszug Input Fachplanung

► Erreichbarkeit und Netzgestaltung 38

Erreichbarkeit und Netzgestaltung

- Trennwirkungen
- Parken
- Park & Ride
- Straßenraumgestaltung
- Attraktivität für Gewerbe
- Attraktivität für Wohnen

Welche wichtigen Einrichtungen und Ziele sind gut erreichbar oder müssen besser erreichbar sein?

Wo besteht Bedarf an zusätzlichem Parkraum?

Was sind künftige Anforderungen an den Straßenraum?

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr INNOVATION DATEN PLAN
INNOVA PLAN
LANUNG ANWENDUNG

► Erreichbarkeit und Netzgestaltung 39

Fazit

- Insbesondere die Anbindung des Werkgeländes der Audi AG und des GVZ an das übergeordnete Straßennetz weist während der Schichtwechsel Defizite (Überlastungen, Zeitverluste) auf.
- Donau und Bahnachse stellen Zäsuren im städtischen Verkehrsnetz dar.
- Das Parkraummanagement in der Innenstadt bietet ausreichend Parkraum.

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr INNOVATION DATEN PLAN
INNOVA PLAN
LANUNG ANWENDUNG

► Handlungsziele Erreichbarkeit und Netzgestaltung 40

Erreichbarkeit und Netzgestaltung

- Minimierung von Hemmnissen und Barrieren
- Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele
- Bündelung des Pkw-Verkehr auf dem leistungsfähigen Hauptnetz
- Erhaltung der Grundlagen für Wachstum und Arbeitsplätze
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Welche wichtigen Einrichtungen und Ziele sind gut erreichbar oder müssen besser erreichbar sein?

Wo besteht Bedarf an zusätzlichem Parkraum?

Was sind künftige Anforderungen an den Straßenraum?

Handlungsfelder motorisierter Individualverkehr INNOVATION DATEN PLAN
INNOVA PLAN
LANUNG ANWENDUNG

Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen

Moderation Herr Buff

Fachliche Begleitung Herr Kagerbauer



Anmerkungen Zielsetzungen

- Keine Anmerkungen

Stärken

- Erreichbarkeit der Innenstadt ist gegeben, trotz Verkehrsberuhigung
- Verkehrsberuhigung in der Innenstadt ist gut gelöst (weniger Autos, spürt man auch im Straßenraum; positive Wahrnehmung)
- Positionierung/Lage der Tiefgaragen rund um die Innenstadt ist gut gelöst
- Grundsätzlich ist das Parkierungsangebot ausreichend

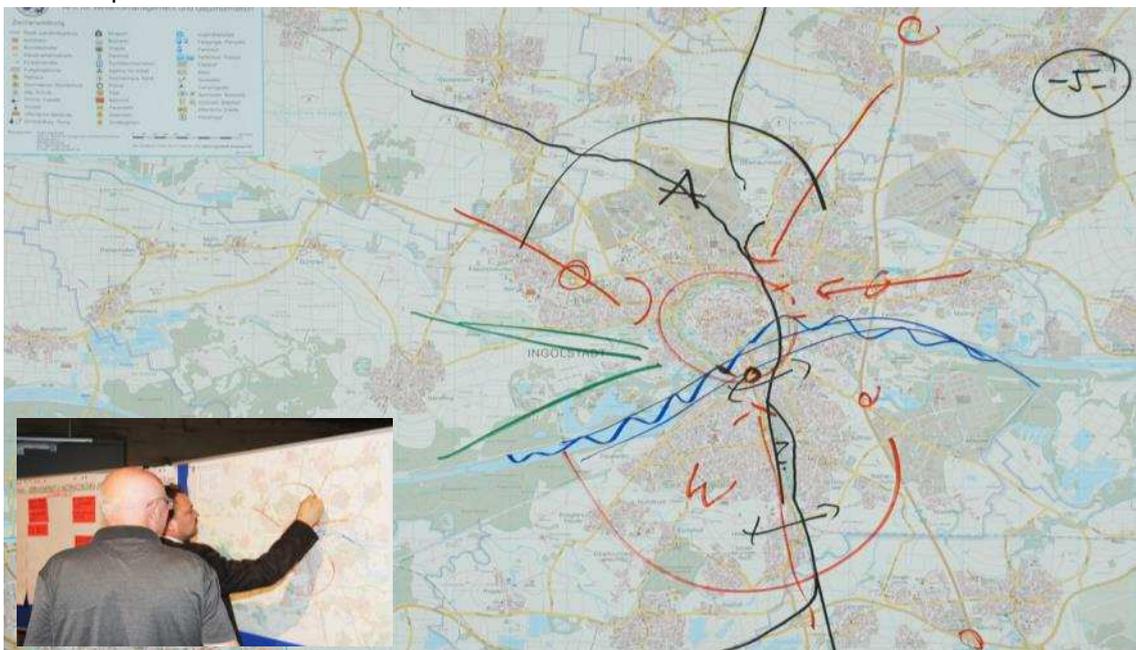
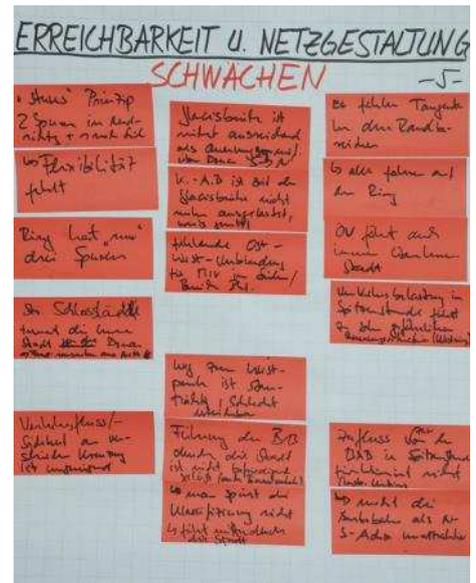


Schwächen

- Verkehrsfluss/-sicherheit wird an verschiedenen Kreuzungen als ungenügend empfunden
- Es fehlen Tangenten in den Randbereichen; alle müssen über die Ringstraße fahren; öffentlicher Verkehr fährt auch immer radial über die Innenstadt
- Glacisbrücke reicht im Westen als Querungsmöglichkeit über Donau nicht aus (Potential/Chance einer weiteren Donauquerung ergebnisoffen prüfen)
- Kreuzung Ringstraße/Münchener Straße ist in Verbindung mit der Glacisbrücke in den Spitzenstunden das Problem (Idee: Münchener Straße zu untertunneln; nach Glacisbrücke auf der Südseite der Donau „unten“ bleiben)
- Konrad-Adenauer-Brücke ist mit Öffnung der Glacisbrücke als Donauquerung nicht mehr ausgelastet/wenig genutzt



- Glacisbrücke/Westliche Ringstraße starres Prinzip mit zwei Spuren in Richtung Norden und einer in Richtung Süd (fehlende Flexibilität in den Spitzenstunden)
- Ringstraße hat nur drei Spuren
- Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden führt zu sehr gefährlichen Querungssituationen im Bereich Westliche Ringstraße
- Schlosslände „trennt“ die Innenstadt von der Donau; ist eine Herausnahme aus dem Netz denkbar? (u.a. Aspekte Andienung Tiefgaragen, Anlieger berücksichtigen)
- Zufluss von bzw. zur Autobahn funktioniert in den Spitzenstunden nicht; macht die Autobahn als große, leistungsfähige Donauquerung (Nord-Süd-Achse) im Osten der Stadt unattraktiv
- Führung der B13 durch die Stadt ist für den Binnenverkehr nicht befriedigend gelöst (führt mitten durch die Stadt, die Klassifizierung als Bundesstraße ist nicht spürbar)
- Strecke zum Westpark ist stauträftig/schlecht erreichbar
- fehlende Ost-West-Verbindung für den motorisierten Individualverkehr im Süden im Bereich des Bahnhofs
- Trennung der Nutzungen Wohnen im Süden und Arbeiten im Norden führt zu Verkehrsproblemen
- Städtebauliche Entwicklung in den letzten 10 bis 12 Jahren insbesondere im Norden der Stadt führen aufgrund des Verkehrszuwachses zu Problemen, da das Verkehrsnetz nicht schnell genug „mitgewachsen“ ist
- Siedlungswachstum findet außen bzw. an den Rändern statt, führt zu noch mehr Verkehr, der in die Stadt fährt
- Temporäre Sperrung des Volksfestplatzes aufgrund von Veranstaltungen (z.B. Zirkus) führt im Norden zur Parkplatzknappheit; Pendler müssen sich dann „verteilen“; führt temporär zu erhöhtem Parksuchverkehr



Im Rahmen der Bürgerwerkstatt von den Teilnehmern/innen erarbeitete räumliche Darstellung vorgebrachter Anregungen

4. Übergeordnete Leitsätze

Am Ende der Ergebnisdarstellung an den jeweiligen Thementischen wurde seitens der Teilnehmer/innen auf Nachfrage der Moderation zu den zu Beginn der Bürgerwerkstatt im Plenum vorgestellten übergeordneten Leitsätze nur eine ergänzende Anregung vorgebracht.

Es wurde angemerkt, dass die einzelnen Leitsätze in sich stimmig sind, aber die Leitsätze in der Gesamtschau auch untereinander im Widerspruch stehen können. Konkret wurden der übergeordnete Leitsatz 'Weiterentwicklung der Situation für die regionale Wirtschaft' und der Leitsatz 'Steigerung der Lebens- und Umweltqualität' angeführt.

Die Zunahme des Verkehrsaufkommens aufgrund einer weiteren Ansiedlung von Gewerbe erfordert auch eine qualitative Betrachtung des Verkehrs, sprich eine Betrachtung der Aspekte Lebens- und Umweltqualität.



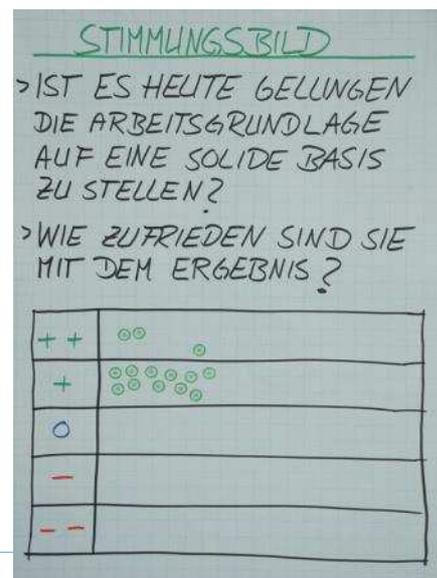
5. Verortung der Diskussion - Stimmungsbild

Zum Abschluss der Bürgerwerkstatt wurden vor dem Hintergrund der diskutierten Anregungen die Teilnehmer/-innen gebeten, zu drei Aspekten durch das Kleben von farbigen Punkten auf dem Stadtplan ein Stimmungsbild abzugeben:

- Leistungsfähigkeit Straßen
- Erreichbarkeit von Zielen mit dem Pkw
- Gefährdungspunkte im Stadtgebiet

Dabei konnten die Teilnehmer/innen im Sinne der zuvor geführten Diskussion zu Stärken und Schwächen jeweils sechs grüne und sechs rote Punkte vergeben. Den Teilnehmern/innen war es freigestellt, mit den Punkten alle drei Aspekte zu bewerten oder sich auf ein oder zwei zu beschränken. Um die Bewertung möglichst nicht zu verzerren, wurden die Teilnehmer/innen gebeten, ihre jeweils sechs Punkte auf verschiedene Bereiche zu kleben und diese nicht zu kumulieren.

Ebenso wurden die Teilnehmer/innen gebeten, beim Hinausgehen die Frage zu beantworten, ob es mit der Bürgerwerkstatt gelungen ist, die Analysephase auf eine solide Basis zu stellen?



Stimmungsbild zum Abschluss

Verortung der Diskussion auf dem Stadtplan

Am Ende der Diskussion ein Stimmungsbild durch die Teilnehmer/innen einholen?

- > Leistungsfähigkeit Straßennetz (Spitzenstunde)
Wo läuft der Verkehr?
Wo nicht?
- > Erreichbarkeit von Zielen mit dem Pkw
Wo komme ich gut hin?
Welche Ziele sind schlecht zu erreichen?
- > Gefährdungspunkte im Stadtgebiet
Wo ist die Situation problematisch?
Wo ist es gut gelöst?

● sechs grüne Punkte ● sechs rote Punkte

