

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan VEP 2025

Ergebnisprotokoll Bürgerwerkstatt II - Umweltverbund: Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr



1. Veranstaltungsrahmen

Überblick Bürgerwerkstatt

Teilnehmer/ Anwesenheit	ca. 80 Bürgerinnen und Bürger einschließlich Stadträte und Vertreter Verwaltung
Moderation	Netzwerk für Planung und Kommunikation Bürogemeinschaft Sippel Buff, Stuttgart
Fachliche Begleitung	INOVAPLAN GmbH, München/Karlsruhe, Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH INVG,
Ort	Festsaal Stadttheater Ingolstadt
Uhrzeit	18.30 Uhr bis ca. 21.40 Uhr

Ablauf Bürgerwerkstatt

- > Begrüßung, Frau Stadtbaurätin Preßlein-Lehle
- > Überblick dialogischer Planungsprozess
 - Motivation Bürgerbeteiligung
 - Beteiligungsstruktur
- > Einblick Verkehrsentwicklungsplan und Nahverkehrsplan (Herr Dr. Frank, INVG);
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-café' 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 fünf Themenfelder zurück. Dies sind im Einzelnen:

- ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen
- Radverkehr
- Zukunft und Innovation
- Sicherheit und Barrierefreiheit
- Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

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 VEP 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 Anregungen und Hinweise, die über die Inhalte des jeweiligen Thementischs hinausgingen.

Um allen Teilnehmern/-innen am Ende der Dialogphase einen Überblick über die vorgebrachten Hinweise und Anregungen zu geben, wurde die Diskussion an den einzelnen Thementischen durch die Moderation im Rahmen 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.

Die an den Thementischen von den Teilnehmern/innen kontrovers diskutierte Hinweise und Anregungen sind mit dem Hinweis (↔ *kontrovers diskutiert*) in Klammern gekennzeichnet.



3.1 Thementisch Radverkehr

Auszug Input Fachplanung

► Radverkehr

51

Radverkehr

- Abstellanlagen
- Radrouten
- Netzgestaltung
- Erreichbarkeit
- Unfallschwerpunkte

Welche Lücken im Radwegenetz sind zu schließen?

Welche Gefahrenpotenziale bestehen im Radwegenetz?

Wo besteht Bedarf an zusätzlichen Abstellanlagen für Fahrräder?

Handlungsfelder Umweltverbund

INNOVATION DATEN PLAN
ANWENDUNG

► Radverkehr

52

Fazit

- Das Radwegenetz ist in der gesamten Stadt gut entwickelt. Besonders entlang der Donau und der städtischen Grünzüge besteht ein nutzerfreundliches Radverkehrsangebot.
- Einzelne Lückenschlüsse sind in Planung bzw. Umsetzung.
- Abstellanlagen sind an den zentralen Orten vorhanden.

Handlungsfelder Umweltverbund

INNOVATION DATEN PLAN
ANWENDUNG

► Radverkehr

53

Handlungsziele

- Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Personen
- Ausreichende Verkehrsräume
- Lückenschlüsse im Radverkehrsangebot
- Schaffung von attraktiven Abstellanlagen
- Gleichberechtigte Berücksichtigung des Radverkehrs beim Straßenbau
- Einheitliche Wegweisung
- Verbesserung der Stadtverträglichkeit
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Radverkehr

Welche Lücken im Radwegenetz sind zu schließen?

Welche Gefahrenpotenziale bestehen im Radwegenetz?

Wo besteht Bedarf an zusätzlichen Abstellanlagen für Fahrräder?

Handlungsfelder Umweltverbund

INNOVATION DATEN PLAN
ANWENDUNG

Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen



Moderation Frau Claus

Fachliche Begleitung Herr Manz

Anmerkungen Ziele

- Schwachstellenanalyse im gesamten Rad- und Verkehrsnetz
- Netzplanung für gesamtes Radwegenetz



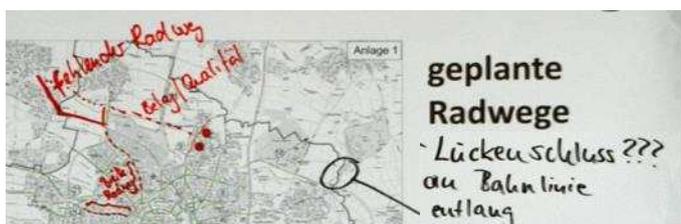
Stärken

- Kreuzungsfreie Radwegführung in der Münchener Straße und im Abschnitt südliche Ringstraße
- Radfahrer müssen am Hochkreisel nur eine Spur queren
- In einigen Unterführungen werden Pkw- und Radverkehr bereits getrennt geführt
- Trennung Radweg von der Fahrbahn von Hauenwörh nach Hagau mit Anbindung nach Zuchering
- Angenehme Führung Radweg und Fußgänger von Gemmingerstraße bis Konrad-Adenauer-Brücke
- Am Brückenkopf erfolgreicher Umbau z.B. Haltegriffe für Radler, sowie Bushaltestelle
- Trennung Bus und Radspur vom Autoverkehr in der Adam-Smith-Straße
- Gute Vernetzung des Schambachtalbahn-Radwegs, gute Oberfläche, zügiges Vorankommen
- Gute Möglichkeiten für Freizeitnutzung im Naherholungsbereich (Schambachtalbahn-RW), entspannt radeln auch mit Familie ist hier möglich
- im Grüngürtel des Glacis kann entspannt gefahren werden
- Guter Fahrradstadtplan



Schwächen

- Kommunikation der Gemeinden bei der Abstimmung der Radwegeführungen
- Kein Gesamtkonzept für Radverkehr
- Stadt macht zu wenig Werbung pro Rad, dafür hohe Zahl an Fahrradkontrollen (z.B. Radeln in Fußgängerzone oder Einbahnstraßen)
- Radwege werden allgemein als zu eng empfunden
- Enge Verhältnisse bei zunehmendem Radverkehr
- Zu wenige Radstreifen
- Kombinierte Geh- und Radwege sind problematisch
- Allgemein gibt es Konflikte im Bereich von Schulwegen zwischen Radfahrern und Pkw, z.B. Auf der Schanz.
- Bei Radwegen werden Querungen mittels Zebrastreifen als problematisch gesehen, z.B. Auf der Schanz
- Schlechte Durchlässigkeit von Einbahnstraßen in der Innenstadt
- Zwang zum Absteigen in der Innenstadt in der Fußgängerzone
- Zu wenige Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt
- Fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Theater und Viktualienmarkt
- Zu wenig Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, u.a bei Audi-BKK und Hauptbahnhof
- Zu viele „Fahrradleichen“, diese „müllen“ die Fahrradabstellanlagen zu
- Zu wenig überdachte Abstellmöglichkeiten
- Fahrradboxen (mietbar) an zentralen Punkten fehlen
- Generelle Qualitätsmängel der Radwegoberflächen
- Es gibt noch Hochborde an Querungen
- Straßenbeläge (Kopfsteinpflaster) für Radfahrer schlecht (Ausweichen auf Plattenbereich und Gefahr)
- Splittbeläge auf Radweg wegen Reparaturflächen, z.B. am Baggersee
- Nördlich von Audi endet asphaltierter Radweg im Schotter
- Belag Treidelweg ist auf der Donaunordseite in Richtung Neuburg schlecht
- Winterdienst: manchmal sind Radwege nicht vollflächig und durchgängig geräumt - nur schmaler Streifen auf dem RW frei
- Hohes Aufkommen in Hainwöhler Straße in Stoßzeiten von Südwest nach Nordwest (Route über Staustufe)

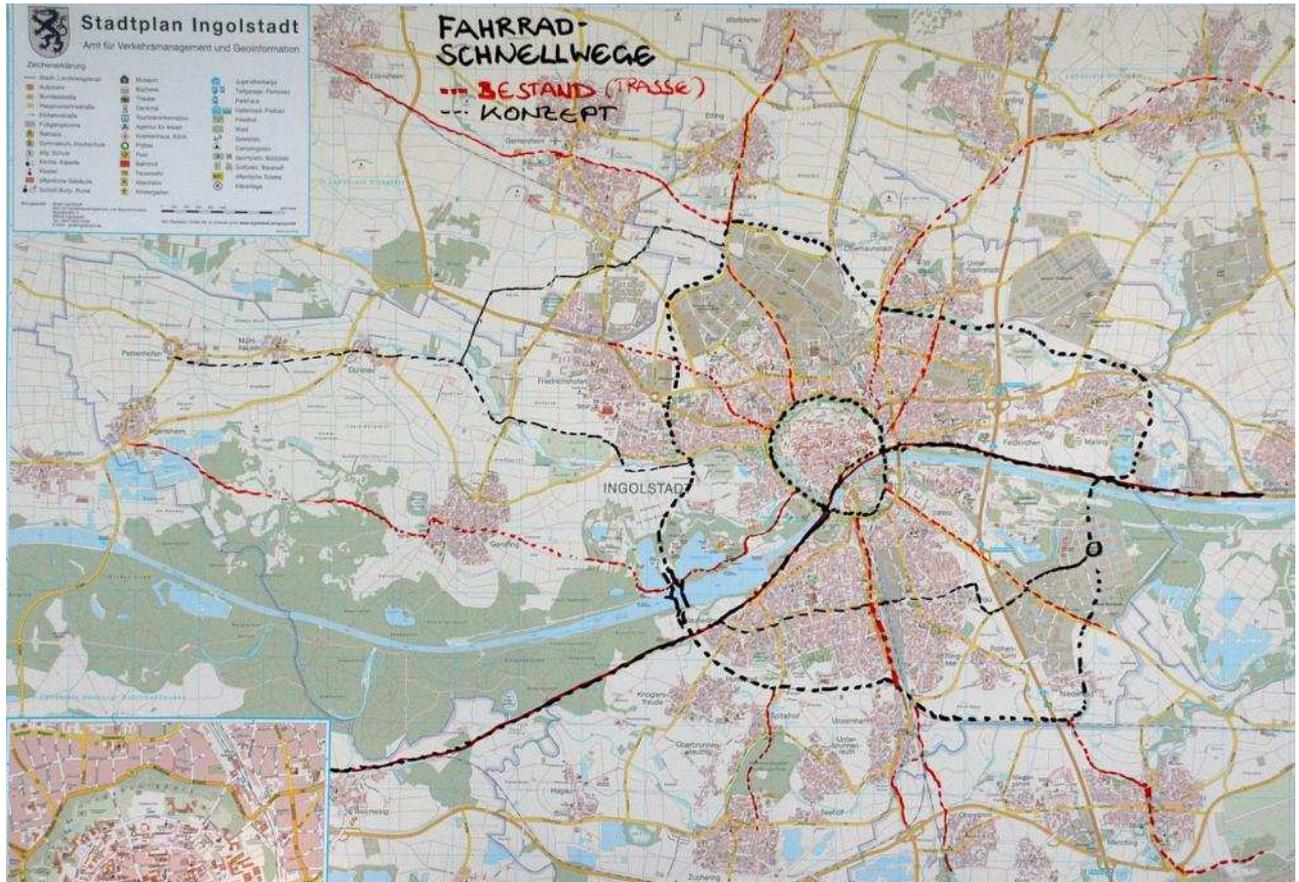


Im Rahmen der Bürgerwerkstatt von den Teilnehmern/innen erarbeitete räumliche Darstellung vorgebrachter Anregungen



- Zu schmaler Radweg (< 1,20m) in der Haunwöhrer Straße sowohl in Richtung Innenstadt als auch stadtauswärts
- Radwegeführung in der Friedhofstraße auf der Fahrbahn wegen Parkplätzen
- Kein durchgehend befahrbarer Radweg innerhalb des Glacis zwischen Ettinger Straße und Friedhofstraße in beiden Richtungen (Straße muss zwei mal gequert werden)
- Fehlende Zufahrten auf Radwegenetz im Bereich Westpark in West-Ost-Richtung, z.B. kein Durchweg zur Neidershofer Straße
- Separater Radweg auf der Glacisbrücke und entlang Westliche Ringstraße fehlt
- Unbeliebte Fahrtroute über Glacisbrücke in Anliegerstraße (Problem Winterdienst und Ampel von Nord nach Süd)
- Zwang zum Wechsel der Straßenseite, wenn nur ein Radweg vorhanden ist (Geisterradler)
- Einseitiger Radweg mit mindestens zwei Querungen von der E112 (Hans-Stuck-Str.) nördlich Hochkreisel Richtung Gaimersheim
- Zu kurze Grünphasen für Radfahrer, z.B. Anbindung Ettinger Straße an den Park (verkehrswidrige Querung bei Rot ist die Konsequenz)
- Bushäuschen hinter Radweg, Fußgänger müssen Radweg queren, z.B. Münchener Straße, Gasthaus Benschab
- Zusammengelegter Fuß- und Radweg in der Friedrich-Ebert-Straße ist zu eng
- Kreisverkehre allgemein gefährlich, da Pkw zu schnell
- Ampel verdeckt Lichtmast oder Verkehrszeichen, Hochkreisel zu Westpark
- Radwege enden ohne weitere Regelungen; z.B. Harderstraße am ZOB, Haunwöhrer Straße Abzweig Eigenheimstraße in Höhe Tankstelle
- Steigungen im Hochkreisel für ältere Radfahrer schwierig
- Für Radfahrer gesperrte Unterführung am Nordbahnhof
- Zu starke Steigungen generell an Unterführungen; führt zum Absteigen von Älteren, Konflikt mit nachkommenden, schnelleren Radfahrern
- Häufig enge Kurven an Unterführungen
- Fehlende zweiseitige Führung der Radwege in Unterführungen; Radler fahren mit hoher Geschwindigkeit ohne klare Abtrennung der beiden Fahrtrichtungen (Breite)
- Bei Radwegen im Außenbereich Gefahren beim Wechsel von Belagsoberflächen
- Blendefahr durch entgegenkommende Autos bei gegenüber dem Straßenniveau tieferliegenden Radwegen





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

Themenspeicher

Ideenpool Maßnahmen/Projekte

- Überprüfung der Grünzeiten an Ampeln für Fuß- und Radverkehr
- Standorte von Ampeln für Radfahrer prüfen, z.B. Kreuztor oder Brückenkopf (wo machen Ampeln für Radler Sinn und sind hilfreich)
- Adaptive Ampelschaltung auch für Radler
- Netzsystem für Radfahrer optimieren (u.a. Kreuzungsbereiche, barriere- und hindernisarm; Wartezeiten an Ampeln)
- Radschnellverbindungen prüfen (↔ *kontrovers diskutiert*) (Ausweisung von Wegen, auf denen schnell gefahren werden kann – Vermeidung Kollisionen von Familienwegen und beruflicher Nutzung)
- Zusätzliches Angebot an Fernradwegen insbesondere in Nord-Süd-Richtung und deren landesweite Vernetzung
- Mehr reine Rad- und Bustrassen zur Umleitung bei Baumaßnahmen redundant und generell Radwegführungen an Baustellen durchdenken
- Asphaltierte Radwege in haltbarer Qualität
- Bei Unterführungen alle Personengruppen berücksichtigen
- Mehr bedarfsorientierte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Bereich von Geschäften



3.2 Thementisch Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

Auszug Input Fachplanung

Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

60

- Schulwegsicherheit
- Konflikte
- mobilitätseingeschränkte Gruppen
- Straßengestaltung
- Lebensumfeld
- Nahversorgung

Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

Wo werden Fußgänger unattraktiv oder umwegig geführt?

Welche Anforderungen sollen Straßen- und Platzgestaltungen erfüllen?

Können Alltagsbedürfnisse im Quartier ausreichend erledigt werden?

Handlungsfelder Umweltverbund

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

61

Fazit

- In den Stadtteilen besteht für wichtige Fußwegbeziehungen ein gutes Wegeangebot.
- Die Qualität für die zu Fuß Gehenden an wichtigen Hauptstraßen ist durch Lärm und Trennwirkung eingeschränkt.
- Der Fußgängerverkehr wird entlang von Hauptstraßen und bei deren Querung durch den Straßenverkehr beeinträchtigt.
- Einrichtungen der Nahversorgung sind in den einzelnen Quartieren ein wichtiger Beitrag zur Förderung der Nahmobilität.
- In der Bauleitplanung ist die weitere Stärkung der Nahversorgung ein wichtiges Thema.

Handlungsfelder Umweltverbund

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

62

Handlungsziele

- Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Personen
- Sicherstellung fußläufiger Erreichbarkeiten
- Ausreichende Verkehrsräume
- Abbau von Barrieren
- Einheitliche Wegweisung
- Nutzungsmischung
- Stärkung quartiersnaher Einkaufsangebote
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

Wo werden Fußgänger unattraktiv oder umwegig geführt?

Welche Anforderungen sollen Straßen- und Platzgestaltungen erfüllen?

Können Alltagsbedürfnisse im Quartier ausreichend erledigt werden?

Handlungsfelder Umweltverbund

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen

Moderation Herr Kunert

Fachliche Begleitung Herr Chlond



Anmerkungen Ziele

- keine Anmerkungen

Stärken

- Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone ist grundsätzlich gut
- Theresienstraße ist für Fußverkehr gut gestaltet, Autoverkehr ist auch möglich, (\leftrightarrow *kontrovers diskutiert*) Autoverkehr ist eher störend
- Künettegraben grundsätzlich positiv wegen Trennung von Fuß- und Radweg
- „Semmelbaste“ stärkt Fußgängerverkehr für Einkäufe
- Nahversorgungssituation in der Innenstadt hat sich stark verbessert (Lebensmittel)
- Nahversorgung ist bei den stadtnahen/inneren Stadtteilen überwiegend positiv, außer im Nordosten

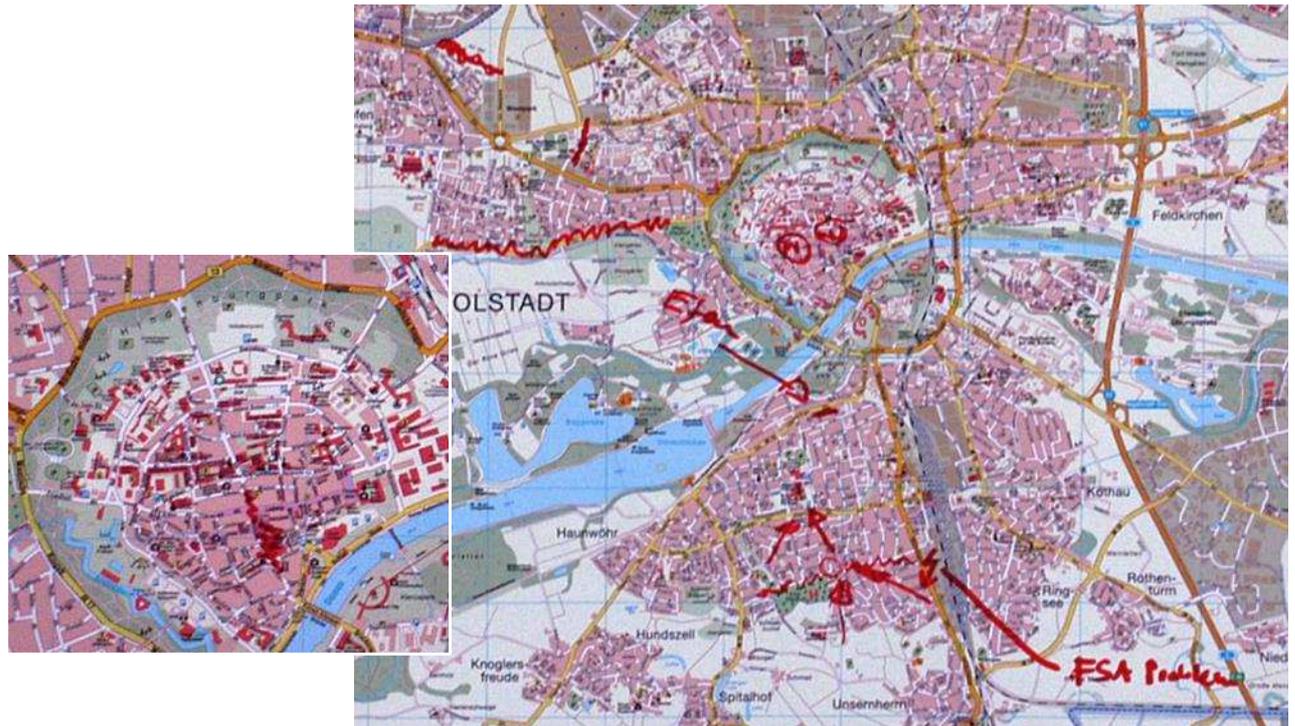


Schwächen

- Fehlende Plätze in der Innenstadt mit Aufenthaltsqualität (Verweilplätze)
- Trotz Potenzial gibt es Plätze mit wenig Aufenthaltsqualität; z.B. Rathaus- und Paradeplatz (wenig Verkehr)
- Fehlender Charme auf Plätzen in der Innenstadt (Grün, Wasserspiele fehlen)
- Wenig Aufenthaltszonen zum Hinsetzen an ruhigen Bereichen/Plätzen (ohne Verkehr)
- Fehlende Aufenthaltsqualität an Hauptverkehrsstraßen wegen Lärm (generell, stadtwweit)

- Westlicher Abschnitt der Theresienstraße ist ein „fauler Kompromiss“ zwischen Fußgänger- und Autoverkehr (↔ *kontrovers diskutiert*); Bereich ist gut gestaltet
- „Schließen“ aller Straßen in der Innenstadt für den Autoverkehr gefährdet die Wirtschaft
- Zulieferverkehr in der Innenstadt am Vormittag schränkt Umweltverbund ein; Konflikte vor allem ab 9.00 Uhr
- Durchgangs- und Park-Such-Verkehre in der Milchstraße stören (↔ *kontrovers diskutiert*); ist durchaus noch verträglich
- Neutrale Oberflächengestaltung am Rathausplatz erzeugt Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten
- Gefährdung der Fußgänger in der Fußgängerzone durch Radverkehr („Radwanderer“)
- Konflikte zwischen Fußgängern, Radfahrern, ÖPNV und Taxis auf der Nord-Süd-Achse (Schliffelmarkt, engste Stelle in der Stadt)
- Fußgängerzone ist im Sommer zu „klein“, u.a. durch mehr Besucher, Außengastronomie (↔ *kontrovers diskutiert*); steht im Widerspruch zu notwendigen Erreichbarkeit mit dem Auto für die örtliche Wirtschaft
- Fußläufige Entfernung vom Einkauf zu den Parkhäusern ist zu hoch, gerade bei größeren Einkäufen (↔ *kontrovers diskutiert*)
- Wohnqualität in der Innenstadt leidet unter dem Verkehr für Einzelhandel
- Konflikte durch fehlende Orientierung auf der Nordseite der Gerolfingerstraße aufgrund der Überlagerung von Rad- und Fußweg
- Wartezeiten/Reaktionszeiten sind an den Druckknopf-Fußgängerampeln zu lang
- Nachtabstaltung der Fußgängerampel ist gefährlich (z.B. Münchener Straße)
- Häufige Rotlichtverstöße durch Autos an Fußgängerampeln (z.B. im Anschluss Münchener Straße/Balbier-straße)
- Fehlende Fußgängerquerungsmöglichkeiten an der Fauststraße (Schülerverkehr zum Schulzentrum Südwest)
- Schmalen Fußweg in der Haunwöhrer Straße auf Höhe der Gärtnerei; Efeubewuchs engt zusätzlich ein
- Fußweg Am Buxheimer Steig von Friedrichshofen in Richtung Westpark ist nicht asphaltiert und es findet kein Winterdienst statt, ist aber eine wichtige Verbindung
- Beleuchtungsdefizite im Bereich
 - > Hohe-Schul-Straße/Kanalstraße
 - > Rechbergstraße in Richtung Nordbahnhof
 - > im Glaics/Grüngürtel um die Altstadt
- Fehlende oder schwache Beleuchtung an Fußwegen, z.B. Permoser Straße (auch wegen groß gewordener Bäume), dadurch fehlendes Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum
- Beleuchtung in allen Unterführungen; diese sollten auch tagsüber beleuchtet sein
- Nahversorgungsdefizite in Ober- und Unterhaunstadt, Pettenhofen (Nord-Ost) und der Goethestraße





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

Themenspeicher

Ideenpool Maßnahmen/Projekte

- Öffentliche Räume in der Innenstadt vielseitiger gestalten (Grün, Wasser, „verspielt“)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf Plätzen, z.B. Paradeplatz, Rathausplatz
- Erhöhen der Aufenthaltsqualität des Grüngürtel, z.B. Künettegraben durch Angebote/Ziele und Cafés
- Beleuchtungskonzept für Ingolstadt prüfen
- Transportsystem für Einkäufe (Bring- und Lieferservice; ggf. Kurzzeitparken)
- Förderband (überdacht) um Anbindung Parkhäuser in die Innenstadt/Fußgängerzone sicherzustellen
- Bei Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr an unübersichtlichen Stellen ggf. Spiegel vorsehen
- Richtungstrennung bei Radwegen deutlicher markieren
- Optimierung der Druckknopf-Fußgängerampeln durch Erfassen des tatsächlichen Bedarfs für den Autoverkehr (Induktion, Detektoren)
- Trennung Fuß- und Radweg in der Unterführung am Knoten Glacisbrücke - Münchener Straße
- Lärmschutzmaßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen (generell)



Aspekt Radverkehr

- Nord-Süd-Fahrradverbindung durch die Innenstadt und über die Donau funktioniert gut

3.3 Thementisch Zukunft und Innovation

Auszug Input Fachplanung

► Zukunft und Innovation

54

- eBike
- Call-a-Bike
- Information & Kommunikation (I+K)
- Mitfahrbörsen
- alternative Antriebe
- Information
- Multimodalität
- Marketing
- Mobilitätsbildung (Schulen und Betriebe)

Zukunft und Innovation

Wie soll Mobilitätsinformation den Bürgern helfen?

Welche Informationsbedürfnisse hat der multimodale Nutzer in Zukunft?

Wie kann der Verkehr in Zukunft aussehen?

Handlungsfelder Umweltverbund

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANIUNG ANWENDUNG

► Zukunft und Innovation

55

Fazit

- Die Bedeutung multimodaler Verhaltensweisen steigt für den Nutzer, integrierte Verkehrsangebote gewinnen an Bedeutung.
- Ein Grundangebot an Verkehrsinformation ist verfügbar, der Bedarf an weiteren Verkehrsinformationen steigt.
- Verkehrsinformationen zur intermodalen Nutzung der Verkehrsmittel haben Ausbaubedarf.
- Eine Ladeinfrastruktur für Elektrofahräder fehlt an zentralen Orten.
- Es existiert keine Förderung für Pedelecs und E-Bikes.

Handlungsfelder Umweltverbund

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANIUNG ANWENDUNG

► Zukunft und Innovation

56

Handlungsziele

- Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Personen
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Umweltverbundes
- Koordination der Planungen
- Transparente Verwaltungsprozesse und abgestimmte Ziele
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Zukunft und Innovation

Wie soll Mobilitätsinformation den Bürgern helfen?

Welche Informationsbedürfnisse hat der multimodale Nutzer in Zukunft?

Wie kann der Verkehr in Zukunft aussehen?

Handlungsfelder Umweltverbund

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANIUNG ANWENDUNG

Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen

Moderation Herr Luley

Fachliche Begleitung Herr Zumkeller



Anmerkungen Ziele

- Fahrradschnellwege mitplanen
- Priorität bei der Verkehrsentwicklungsplanung auf den Fahrradverkehr legen
- Nur stadtvträgliche Fahrzeuge in der Innenstadt zulassen (angepasst an die städtebauliche Situation)



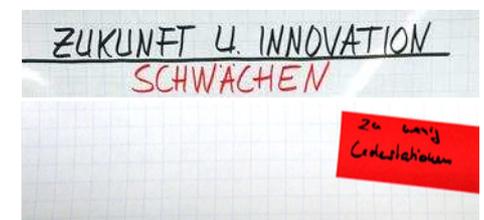
Stärken

- Positiv, dass ein Angebot an Ladestationen für E-Bikes vorhanden ist



Schwächen

- Mobilitätsberatung fehlt
- Zu wenig Ladestationen
- Förderung E-Bikes und Pedelecs ist nicht effizient (Verkauf von E-Bikes funktioniert auch ohne Förderung)
- Fehlendes Bike-Sharing (nur am Hauptbahnhof möglich)
- Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im öffentlichen Verkehr
- Unzureichende Verknüpfung zwischen öffentlichem Verkehr und Fahrradangeboten



- Infrastrukturelle Voraussetzung für die Kombination verschiedener Verkehrsmittel fehlen oder sollten verbessert werden (gesicherte Fahrradstellplätze an den Bushaltestellen, Park & Ride etc.)
- Schlechte Verknüpfung Bahn und Bus
- Generell unzureichende Einbeziehung des Umlandes bei der Planung
- Fehlende Angebote, Einkäufe vorübergehend aufzubewahren sowie zur Kinderbetreuung während des Einkaufs
- Fehlende Einbeziehung stadtplanerischer Aspekte



Themenspeicher

Ideenpool Maßnahmen/Projekte

- Mobilitätszentrale einrichten
- Dynamische Verkehrssteuerung verbessern und ausweiten
- Ergebnisse über die Wirksamkeit der dynamischen Verkehrssteuerung Travolution kommunizieren (hat diese etwas verändert und wenn ja, was?)
- Kommunikation/Feedbackmöglichkeit z.B. über interaktive App zwischen Nutzern und Mobilitätszentrale ausbauen
- Apps um weitere Funktionen wie Wetter- und Stauvorhersage etc. erweitern; Arbeitgeber sollen ihre Mitarbeiter auf entsprechende Apps und Möglichkeiten hinweisen
- Ingolstadt Mobi-App der Verkehrsbetriebe erweitern und auch kommunizieren
- Kostenloser öffentlicher Nahverkehr; Finanzierung durch wegfallende Bauprojekte
- Nordbahnhof zum Zentrum des öffentlichen Personennahverkehrs machen (Drehscheibe)
- Nordbahnhof sollte zum „Hauptbahnhof“ werden
- Schiffe als Verkehrsmittel einsetzen
- Seilbahn als Verkehrsmittel zur Anbindung der Wohnstandorte im Südwesten und der Arbeitsplatzstandorte im Nordwesten
- Sitzplatzgarantie für Schüler, damit sie auch als Erwachsene ein positives Bild vom öffentlichen Verkehr haben (Bus nicht als „Beförderungsfall“ in der Konservenbüchse in Erinnerung behalten)
- Elektrisches Laufband in der Innenstadt
- Ausbau Bike-Sharing
- Image Radfahrer verbessern
- Idee Vorbild Kommune: „Mitarbeiter kommen mit dem Rad zur Arbeit“



Weitere Themen/Aspekte

- Entschleunigung

3.4 Thementisch Sicherheit und Barrierefreiheit

Auszug Input Fachplanung

► Sicherheit und Barrierefreiheit

57

Sicherheit und Barrierefreiheit

- Unfallschwerpunkte
- Konflikte
- mobilitätseingeschränkte Gruppen
- Mobilitätsbedürfnisse

Welche Konflikte beeinträchtigen die Sicherheit im Umweltverbund?

Wo ist Barrierefreiheit im öffentlichen Raum besonders wichtig?

Welche Erfordernisse werden bei der Gestaltung der Schulwege gesehen?

Handlungsfelder Umweltverbund

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

► Sicherheit und Barrierefreiheit

58

Fazit

- Die Verkehrssicherheit zeigt ein hohes Niveau.
- Punktuelle Schwachstellen der Barrierefreiheit im Umweltverbund werden sukzessive im Rahmen von Umbaumaßnahmen behoben.
- Die Sicherheit für Schulkinder hat durch Schulwegepläne für jeden Schulsprengel ein hohes Niveau.

Handlungsfelder Umweltverbund

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

► Sicherheit und Barrierefreiheit

59

Sicherheit und Barrierefreiheit

Handlungsziele

- Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Personen
- Minimierung von Hemmnissen und Barrieren
- Sicherung der Barrierefreiheit
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Förderung partnerschaftlichen Verhaltens und Rücksichtnahme

Welche Konflikte beeinträchtigen die Sicherheit im Umweltverbund?

Wo ist Barrierefreiheit im öffentlichen Raum besonders wichtig?

Welche Erfordernisse werden bei der Gestaltung der Schulwege gesehen?

Handlungsfelder Umweltverbund

INNOVATION DATEN PLAN
NOVA LANUNG ANWENDUNG

Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen

Moderation Herr Sippel

Fachliche Begleitung Frau Michels



Anmerkungen Ziele

- Keine Anmerkungen

Stärken

- Maßnahmen zur Barrierefreiheit kommen voran (Absenkungen, Belagsoptimierungen, etc.)
- Hinweis auf laufendes Projekt „CARISSMA“; Beitrag zur Vernetzung verschiedener Verkehrsteilnehmer

Schwächen

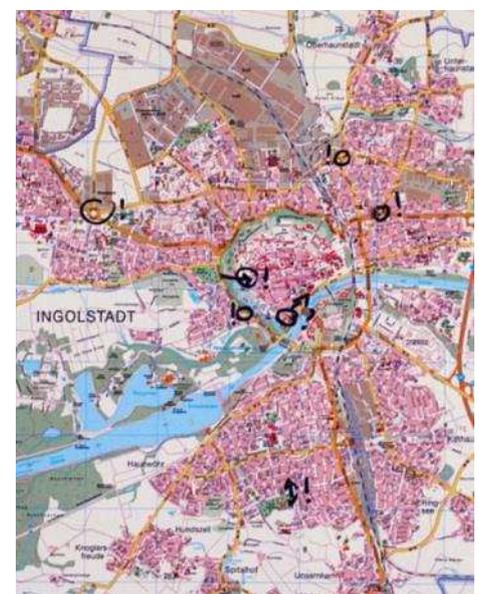
-
- Defizite/Mängel bei der Beschilderung und fehlende Markierung von Tempobeschränkungen auf der Straße für Autofahrer führt zur Gefährdung der Radfahrer
 - > Ablesbarkeit von Geschwindigkeitsregeln (z.B. Tempo 20km/h Regelung vor dem Bahnhof)
 - > Erfassen komplexer Situationen (Luitpoldpark)
- Schlechter Fahrkomfort durch rapides Absenken der Bordsteine im Bereich von Hofeinfahrten (insbesondere mit Fahrradanhänger)
- Flickschusterei beim Wiederaufbringen von Belägen auf Radwegen (Leitungsverlauf unter Radwegen)
- Nicht durchdachte bauliche Ausführung bei Radwegen erzeugt Gefährdungspotenziale (u.a. Gefälle von Radwegen in Kurven, Entwässerung von Radwegen)



- Versätze in der Wegeführung bei Querungen in Kreuzungsbereichen bergen Gefahren für Fußgänger und Radfahrer
- Gleichzeitiges Grün im Kreuzungsbereich von Radfahrer und Pkw stellt Gefährdungspotenzial dar, z.B. Kreuzung Theodor-Heuss-Straße/Nürnberger Straße
- Schlechte Beleuchtung von Radwegen unter Sicherheitsaspekten (auch Genderaspekt)
- Gefahren auf Radwegen bei Schnee und Eis durch Defizite beim Winterdienst, kein koordinierter Räumplan
- Einführen von Radwegen in Mischverkehrsflächen/Plätze; fehlende Ablesbarkeit der Wegeführung (z.B. Auditorium)
- Keine klar ablesbare Regelungen zum Radfahren in der Fußgängerzone; führt zu Gefahrensituationen aufgrund von Unwissen/Fehleinschätzungen
- Fehlender Radstreifen in der Innenstadt entsprechend dem Laufstreifen für Fußgänger; „Aufzeigen“ von Alternativen
- Zweirichtungsverkehr beim Rad bringt grundsätzlich Sicherheitsprobleme mit sich
 - > auf Radwegen (Begegnung Radfahrer/Radfahrer und Überraschungseffekte für Fußgänger)
 - > bei gegenläufigem Befahren von Einbahnstraßen (Begegnung von PKW/LkW mit Radfahrern in Gegengrichtung zur Einbahnstraße)
- Keine klare Ablesbarkeit/Kennzeichnung von Zweirichtungsverkehr in Einbahnstraßen für Radfahrer; birgt Gefahr, gerade auch im Schülerverkehr
- Aufstellen der Radfahrer an Ampeln vor den Autofahrern zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist nicht konsequent vorhanden (fehlende Bevorrechtigung an Kreuzungen)
- Umfeld von Radwegen trägt häufig zur Unsicherheit bei (Einbußen bei den Sichtbeziehungen z.B. durch Werbetafeln, Banner)
- Aufkantungen und Kanten in den Oberflächen von Fuß- und Radwegen stellen ein Risiko und Sturzpotenzial dar
- Belagssituation von Radwegen im Außenbereich ist häufig nicht nur unbequem, sondern birgt Gefahren (u.a. Kiesoberfläche von Feldwegen, schwierig zu lenken)
- Gefährdungspotential aufgrund von Baustelleneinrichtungen mit häufig negativen Folgewirkungen
 - > Einengung der Querschnitte
 - > teilweise Hintenanstellen der Interessen von Fußgängern und Radfahren
 - > Qualitätseinbußen bei Wiederaufbringung von Belägen (entstehende Kanten, Unebenheiten, Stolperfallen etc., u.a. im Zuge der Glasfaserkabelverlegung)



- Sicherheitsaspekt durch Aufkommen von Pedelecs
 - > Deutlich höheres Gewicht, Gefahr bei Konfliktsituationen
 - > Absehbar fehlende Akzeptanz von Radwegen aufgrund steigender Geschwindigkeit
 - > Unterschiedliche Geschwindigkeitsniveaus zwischen „normalen“ Radfahrern und Pedelec-Fahrern
 - > Unfallträchtigkeit durch neue Altersgruppen, geringere Beweglichkeit der Fahrer, fehlende Geräuschkulisse
 - > Deutlich höhere Geschwindigkeiten („Unsere Oma hat ein Pedelec und saust uns allen davon“)
 - > Absehbar breitere „Gespanne“ (u.a. mehr Kinderanhänger, mehr Lastentransporte)
- Fehlende durchgängige Barrierefreiheit für Blinde
- Nicht umsetzbare Barrierefreiheit an historischen Orten (Denkmalschutz)
- Kontinuierliche Nachverdichtung führt zu Problemen
 - > Entstehen neuer Raumkanten (Sichtbehinderungen)
 - > Höhere Frequenzen bei den Ein-/ Ausfahrtssituationen
- Fehlender „Kümmerer“ bei Problemlagen innerhalb der Verwaltung
- Konflikte beim Miteinander der Verkehrsarten; problematisches Einordnen der Radfahrer (Ellenbogenmentalität)
- Fehlende Akzeptanz von Verkehrsregeln durch Radfahrer
- Grundsätzliches Gefährdungspotenzial im Vorfeld von Schulen
 - > Extrem hohe Frequenz in den Stoßzeiten; Ausbaustandard der Fuß-/Radwege ist - und kann auch nicht - hierauf ausgerichtet sein
 - > Dominanz des Radverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsarten
 - > Unterschiedliches Sicherheitsempfinden und Verhalten aufgrund verschiedener Altersgruppen
 - > Häufig zu beobachtendes Befahren der Rad- und Fußwege in beide Richtungen; z.B. Auf der Schanz
- Situation vor Schulen ist übertragbar auf Audi-Umfeld bei Schichtwechselzeiten
- Gefährdungspotenzial an Bushaltestellen außerhalb der Innenstadt, u.a. durch fehlende Aufenthaltsflächen und häufiges Stehen auf Geh- und Radwegen
- Kürze der Umsteigezeiten am Busbahnhof führt zu Gefährdungssituationen, insbesondere für eingeschränkt mobile Bevölkerungsgruppen (zu geringe Umsteigezeiten vorrangig im Nachtbusnetz)
- Gefährdungspotential bei Kreisverkehren
 - > Beabsichtigter Verkehrsfluss führt zu erhöhtem Geschwindigkeitsniveau bei den Autofahrern
 - > Probleme bei der Beschilderung für Radfahrer
 - > Begleitende Infrastruktur blockiert Radwege, u.a. Trafostationen (z.B. am Audikreisel, Radfahrer haben bei Planung vermutlich keine Rolle gespielt)



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



Themenspeicher

Ideenpool Maßnahmen/Projekte

- Struktur-/Radwegenetzplanung zur Erhöhung der Sicherheit der Radwege (u.a. Entzerrung der Ströme, kein künstliches Schaffen von Knoten); frühzeitiges Einbinden von Verbänden/spezialisierten Gruppen in die Planung
- Konzentrierte Aktion zur Optimierung der Radwege als Beitrag zur Stärkung des Umweltverbunds (u.a. Schließen von Netzlücken, Nutzen für alle)
- Radschnellweg mit vierspurigem Ausbaustandard als eigene Trasse zur Anbindung wichtiger Hauptziele (Zielgruppen orientiert)
- Ergänzung Radwegenetz im Zufahrtsbereich Bahnunterführung Audi ab Hindemithstraße (nur möglich auf direktem Weg über Abkürzung durch Audi-Parkhaus)
- Befragung Radfahrer und Bürgerschaft zur Optimierung der Netzhierarchie (Abklärung Interessenslagen); Ziel: durch Kenntnis der Hauptwegerouten der Nutzer die Sicherheit auf diesen entsprechend zu erhöhen
- Gezielte Mobilitätsbildung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Abstimmung zwischen Schulen, Verkehrswacht und Eltern (Gesamtprojekt/Querschnittsorientierung); Pädagogisch durchgängiger Ansatz, früh beginnen, nicht erst ab Grundschulalter; in höheren Altersgruppen auch verstärkt Kontrolle und Restriktionen (z. B. Lichtkontrolle)
- Einbau von Schwellen in der Innenstadt und im Anschlussbereich an die Ringstraße jenseits der Mauer prüfen



3.5 Thementisch ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen

Auszug Input Fachplanung

► ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen 48

- Erschließung
- Haltestellen
- Zugang
- Umsteigebeziehungen
- Verknüpfung Bus und Bahn
- Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad
- Hindernisse
- Verkehrsträgerübergreifende Angebote
- Intermodalität
- Multimodalität

ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen

Wodurch kann die Nutzung des öffentlichen Verkehrs vereinfacht werden?

Welche Barrieren bestehen an der Schnittstelle zwischen Schiene und Bus?

Wie kann die kombinierte Nutzung von ÖV und Fahrrad praktikabel erreicht werden?

Handlungsfelder Umweltverbund INNOVATION DATEN PLAN
ANWENDUNG

► ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen 49

Fazit

- Das städtische Busnetz und das überregionale Verkehrsangebot sind am Nord- und Hauptbahnhof gut verknüpft.
- Die Parkhäuser an den Bahnhöfen bieten eine gute Vernetzung des Pkw- mit dem Schienenverkehr.
- Der Neubau des Nordbahnhofs ist ein gelungenes Beispiel einer funktionellen Schnittstelle des öffentlichen Nahverkehrs.
- Die Erschließung durch den ÖPNV ist in allen Stadtteilen gewährleistet.
- Die Busbeschleunigung kann Zeitverluste des Busverkehrs punktuell nicht abfangen.
- Die tarifliche Verknüpfung von Bus und Bahn innerhalb der Region ist weiterzuverfolgen. Verhandlungen hierzu laufen bereits.

Handlungsfelder Umweltverbund INNOVATION DATEN PLAN
ANWENDUNG

► ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen 50

Handlungsziele

- Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Personen
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit
- Verbesserung der Schnittstellen innerhalb des Nahverkehrs und Umweltverbundes
- Abbau von Barrieren im Zugang
- Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen

Wodurch kann die Nutzung des öffentlichen Verkehrs vereinfacht werden?

Welche Barrieren bestehen an der Schnittstelle zwischen Schiene und Bus?

Wie kann die kombinierte Nutzung von ÖV und Fahrrad praktikabel erreicht werden?

Handlungsfelder Umweltverbund INNOVATION DATEN PLAN
ANWENDUNG

Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen

Moderation Herr Buff

Fachliche Begleitung Herr Kagerbauer



Anmerkungen Ziele

- Erreichbarkeit auch von kleinen Ortsteilen/-lagen als Grundlage zur Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen in Ingolstadt (unabhängig vom Wohnstandort)
- Deutlich machen, dass auf der Zielebene der Ausbau des öffentlichen Verkehrs vorangetrieben werden soll
- Verbesserung der Informationen zu Erreichbarkeit von Zielen mit dem öffentlichen Verkehr, z.B. Gastronomie, Freizeiteinrichtungen, Behörden



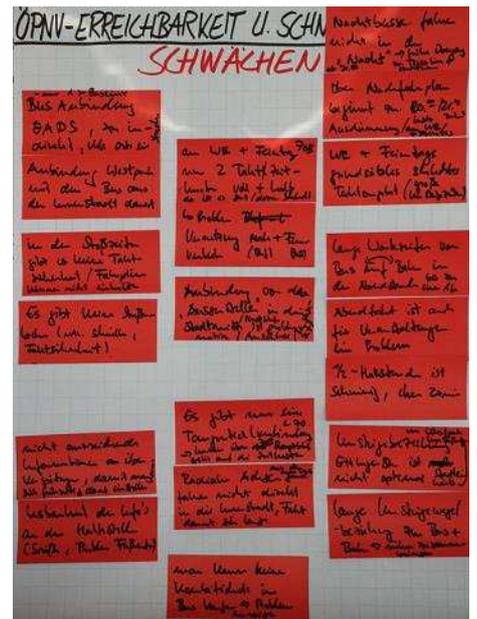
Stärken

- Taktfrequenz im Busverkehr ist tagsüber gut
- Erreichbarkeit/Abdeckung der kleineren Ortsteile ist gut (BedarfsHaltestellen)
- Tarifsystem ist übersichtlich
- Austausch zwischen der INVG und Arbeitgebern in Ingolstadt führt zur Verbesserung im öffentlichen Verkehr; schafft neue Möglichkeiten
- Gutes Haltestellenangebot in Ingolstadt
- Haltestellen sind gut ausgestattet (u.a. Beschilderung, Information, Beleuchtung; außer bei Regen, man wird nass)
- Airportexpress fährt jetzt jede Stunde
- Ingolstadt-City-Karte (kostenloses Tagesticket Bus oder Ausgabe von 3,- € Rabatt bei den Parkgebühren)



Schwächen

- Problem, dass man nicht alle Busunternehmer und Landkreise unter einen Hut bekommt; Ziel gemeinsamer Tarifverbund
- Es gibt nur eine Tangentialverbindung (Buslinie 70), die Routen führen immer zuungunsten der Fahrtzeit über den ZOB
- Radiale Buslinien aus den umliegenden Gemeinden fahren nicht direkt in die Innenstadt (Fahrt dauert sehr lang)
- Verbindungen auf der Nord-Süd-Achse erfordern häufig einen Umstieg am ZOB/in der Innenstadt
- Ost-West-Achsen mit dem öffentlicher Verkehr als direkte Verbindungen durch Ingolstadt fehlen, z.B. Achse Outlet - Altstadt - Westpark - Klinikum
- Schlechte Busanbindung von EADS (nur eine Buslinie; fährt "indirekt" über viele Orte, dauert eine Stunde)
- Anbindung zum Westpark mit dem Bus aus der Innenstadt dauert zu lange
- Anbindung Baggersee ist schlecht, im Sommer ist er nur mit dem Rad erreichbar, ist aber auch im Winter ein interessantes Ziel, es fehlt eine Anbindung mit dem Bus
- Es existiert kein innerstädtischer Busverkehr, der direkt durch die Innen-/Altstadt fährt, man muss mit dem Bus um die Stadt herum; Frage der Intermodalität: Auto am Stadtrand abstellen und dann weiter durch bzw. in die Innen-/Altstadt mit dem Bus
- Halbstundentakt ist schwierig, besser wäre 20min-Takt
- Übergang vom Tagfahrplan zum Nachtfahrplan ist zu früh (zwischen 20.00 und 21.00 Uhr; Nachtbusse fahren nicht in der „Nacht“)
- Nachtfahrplan bedeutet Ausdünnung der Busverbindungen insbesondere am Wochenende und an Feiertagen
- Es gibt keine Anruf-Sammeltaxis zum Schliessen von Taktlücken im öffentlichen Verkehr (Bus)
- Nachtfahrplan ist für die Erreichbarkeit von Veranstaltungen mit dem Bus ein Problem (insbesondere Rückfahrt)
- Lange Wartezeiten in den Abendstunden beim Umstieg von der Bahn auf den Bus und umgekehrt (teilweise bis zu einer Stunde)
- Grundsätzlich schlechtes Taktangebot und lange Umsteigezeiten am Wochenende und an Feiertagen
- Am Wochenende und an Feiertagen gibt es am ZOB nur zur halben und zur vollen Stunde Takt-/Zeitknoten, die Verbindungen zu den beiden Zeitknoten sind gut, dazwischen schlecht; ist insbesondere ein Problem bei der Vernetzung von Nahverkehr (am ZOB) und Fernverkehr (am Hauptbahnhof)
- Anschlussproblematik bei Anbindungen von den „Aussenstellen“ in die Stadtmitte (Umsteigezeit)
- Zu den Stoßzeiten/Spitzenstunden im Autoverkehr gibt es keine Taktsicherheit beim Bus; Fahrpläne können nicht eingehalten werden



- Nicht ausreichende Informationen über Verspätungen, damit man sich frühzeitig darauf einstellen bzw. umdisponieren kann
- Barzahlen im Bus „kostet“ wichtige Fahrzeit, es fehlen Fahrkartenautomaten
- Angebot an Abstellmöglichkeit für Fahrräder gibt es nur an einigen Haltestellen; Verbesserung Vernetzung Rad/Bus ist ausbaufähig
- Keine Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in Bussen
- Es gibt keine Straßenbahn (Taktstreuung wegen engerer Trasse, unabhängig von Spitzenstunde, schneller als Bus)
- Umsteigebeziehung vom Westpark stadteinwärts beim Haltepunkt Ettinger Straße ist nicht optimal, lange Fußwege
- Schlechte Lesbarkeit der Informationen an den Haltestellen (Schriftgröße, insbesondere Problem bei Fußnoten)
- Lange Umsteigewege/-beziehungen zwischen Bus und Bahn; Haltepunkte näher zusammenbringen
- Kein Bahnhofpunkt bei Audi auf der Schiene
- Wetterschutz/Überdachung am Hauptbahnhof ist für den ICE zu kurz, am Bahnsteig fehlen 100m vorne und hinten
- Am Nordbahnhof gibt es keine öffentlichen Telefonzellen
- Man kann keine Kombitickets im Bus kaufen, Problem Anreise zu den Veranstaltungen ohne Eintrittskarte
- Schulbusse sind überfüllt



Themenspeicher

Ideenpool Maßnahmen/Projekte

- Anbindung an die umliegenden Landkreise verbessern (insbesondere in Richtung Nord/West und München)
- Ausbau Schnell-Buslinien zur besseren Anbindung Audi
- Prüfen von Expresslinien aus den Wohngebieten/Ortteilen in die Stadt
- Schnellverbindung zwischen Nordbahnhof, ZOB und Hauptbahnhof; schnellste Verbindung zwischen Bahnhof und Stadt wäre die Bahn
- Vorhandenen Schienenkörper für eine Stadtbahn nutzen
- Buslinie Altstadt (Ost-West Querung, Anbindung Kreuztor, neues Schloss/technische Hochschule)
- Busanbindung Baggersee über Staustufe, Klinikum, Audi
- Einrichten „Badebus“ Rathaus-Baggersee im Sommer
- Digitales Ticket mit modernen Zahlungsmöglichkeiten
- Verpflichtendes Semesterticket einführen, nicht nur wie derzeit verbilligtes Ticket für Studenten
- Fahrkartenautomaten in jedem Bus anbringen, keine Barzahler mehr (kein Kauf beim Fahrer)
- Kombiticket anbieten, z.B. für Theaterveranstaltungen
- Anruf-Sammeltaxi einrichten
- Call-a-Bike/Bikesharing anbieten
- Busspuren/Haltebuchten einrichten, schafft Klarheit im Verkehr



Weitere Themen/Aspekte

- Bürgerwerkstatt auch zum Thema Nahverkehrsplan
- „Ingolstadt Village“ nicht unter München bewerben

4. Übergeordnete Leitsätze



Am Ende der Ergebnisdarstellung an den jeweiligen Thementischen wurden seitens der Teilnehmer/innen auf Nachfrage der Moderation zu den zu Beginn der Bürgerwerkstatt im Plenum vorgestellten übergeordneten Leitsätzen keine ergänzenden Anregungen vorgebracht.



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:

- Qualität Radnetz
- Erreichbarkeit von Zielen mit dem öffentlichen Verkehr
- Aufenthaltsqualität im Straßenraum



Dabei konnten die Teilnehmer/innen im Sinne der zuvor geführten Diskussion zu Stärken und Schwächen jeweils sechs grüne und sechs rote Punkte vergeben. Den Teilnehmer/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

> IST ES HEUTE GELUNGEN DIE ARBEITSGRUNDLAGE AUF EINE SOLIDE BASIS ZU STELLEN?

> WIE ZUFRIEDEN SIND SIE MIT DEM ERGEBNIS?

++	●●
+	●●●●●●
○	●●●●
-	
--	



Stimmungsbild zum Abschluss

Verortung der Diskussion auf dem Stadtplan

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

- > Qualität Fahrradnetz
Wo hat das Radnetz besondere Qualitäten?
Wo hat es eher Schwächen/Lücken?
- > Erreichbarkeit von Zielen mit dem ÖV
Wo komme ich gut hin?
Welche Ziele sind schlecht zu erreichen?
- > Aufenthaltsqualität im Straßenraum
Wo halte ich mich gerne auf?
Welche Straßenräume meide ich?

● sechs grüne Punkte ● sechs rote Punkte



