

Auftraggeber Stadt Ingolstadt

# Verkehrsentwicklungsplan

Bericht (Stand 23.06.2017)



## Impressum

### Auftraggeber

Stadt Ingolstadt  
Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation  
Spitalstraße 3  
85049 Ingolstadt

### Auftragnehmer



#### Karlsruhe

INOVAPLAN GmbH  
Degenfeldstr. 3  
D-76131 Karlsruhe

+49 (721) 98 77 94 - 00  
karlsruhe@inovaplan.de

#### Bürogemeinschaft Sippel | Buff

Netzwerk für Planung und Kommunikation  
Ostendstraße 106  
70188 Stuttgart

+49 (711) 41 13 03 – 9  
info@buff-netzwerk.de

#### München

INOVAPLAN GmbH  
Am Wiesenhang 19  
D-81377 München

+ 49 (89) 50 03 54 - 0  
muenchen@inovaplan.de

info@inovaplan.de  
www.inovaplan.de



### Bearbeiter/in

Prof. Dr.-Ing. Wilko Manz  
Dipl.-Ing. Sabine Michels  
Dipl.-Ing. Steffi Manz  
B.Sc. Svenja Schreiber

Karlsruhe, 23. Juni 2017

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorbemerkung</b> .....	<b>I</b>
<b>1 Strategische Ausrichtung</b> .....	<b>2</b>
1.1 Leitbild zur weiteren verkehrlichen Entwicklung.....	2
1.2 Ingolstadt setzt zukunftsorientiert auf das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel.....	7
1.3 Integrativer Ansatz des Verkehrsentwicklungsplanes .....	7
<b>2 Akteursbeteiligung während des Entstehungsprozesses</b> .....	<b>9</b>
<b>3 Ergebnisse der Zustandsanalyse</b> .....	<b>17</b>
3.1 Strukturelle Rahmenbedingungen.....	17
3.2 MIV.....	20
3.3 ÖV .....	24
3.4 Fahrrad.....	26
3.5 Fußverkehr .....	28
3.6 Schlussfolgerungen .....	29
<b>4 Umsetzungskonzept</b> .....	<b>30</b>
<b>5 Maßnahmen</b> .....	<b>34</b>
5.1 Schlüsselmaßnahmen .....	35
5.1.1 Ausbau eines Vorrangroutennetzes mit Verknüpfung in der Region .....	35
5.1.2 Bedarfsgerechte Entwicklung des ÖV-Angebots.....	36
5.1.3 Bahnhof Ingolstadt Audi .....	37
5.1.4 Neugestaltung der Verkehrsbeziehungen Westliche Ringstraße.....	38
5.1.5 Neues Image für den Radverkehr .....	39
5.1.6 Förderung der Fahrrad-E-Mobilität .....	40
5.1.7 Hochwertiges Fahrradparken .....	41
5.1.8 Mobilitätsservice und -beratung.....	42
5.1.9 Weiterentwicklung des Tarifverbundes.....	43
5.1.10 Aufwertung der Nahversorgungsbereiche in weiterer Siedlungsentwicklung.....	44
5.1.11 Weiterentwicklung Fußgängerleitsystem .....	45
5.1.12 Ausbau BAB-Anschluss Ingolstadt Süd.....	46

<b>5.2</b>	<b>Kurzfristige Maßnahmen</b> .....	<b>47</b>
5.2.1	Etablierung Ingolstadts als Wegmarke des Radtourismus .....	47
5.2.2	Unterstützung des Ausbaus des regionalen Schienenverkehrs .....	48
5.2.3	Verbesserung der Anschlusssicherung ÖV.....	49
5.2.4	Weiterer Ausbau des dynamischen Informationssystems.....	50
5.2.5	Umsetzung Stadtpark Donau als innerstädtischer Naherholungsraum .....	51
5.2.6	„Shared Space“ als Gestaltungsansatz.....	52
5.2.7	Wirkungskontrolle Radverkehr .....	53
5.2.8	Stadt als Vorbild für nachhaltige Mobilität .....	54
5.2.9	Vernetzung der Akteure im Mobilitätsbereich .....	55
5.2.10	Umsetzung von Sicherheit und Barrierefreiheit im ÖPNV .....	56
5.2.11	Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad.....	57
5.2.12	Fußgängergerechte Stadtgestaltung.....	58
5.2.13	Schulwege optimieren und interaktiver Schulwegplan .....	59
5.2.14	Neugestaltung Fußgängerzone und Altstadtstraßen .....	60
5.2.15	Ingolstädter Leihradsystem .....	61
5.2.16	Mobilitätskarte Ingolstadt .....	62
<b>5.3</b>	<b>Mittelfristige Maßnahmen</b> .....	<b>63</b>
5.3.1	Unterstützung der Ertüchtigung Anschluss an B16 und Anschluss Gewerbegebiet Manchinger Straße/Ochsenschütt .....	63
5.3.2	Umgehung Unsernherrn mit optimierter Anbindung Südostspange .....	64
5.3.3	Höhenfreie Kreuzung Münchener Straße/Ringstraße/Brückenkopf (O-W) .....	65
5.3.4	Carsharing Ingolstadt.....	66
5.3.5	Südfahrt Audi-Werksgelände mit Anbindung Schneller Weg .....	67
<b>5.4</b>	<b>Langfristige Maßnahmen</b> .....	<b>68</b>
5.4.1	Ausbau IN19/Anschlussstelle Lenting .....	68
5.4.2	Donauquerung östlich Gerolfing.....	69
5.4.3	Nordtangente Ingolstadt West .....	70
5.4.4	Verbindung Audi neuer Anschluss BAB (zwischen Lenting/Oberhaunstadt) .....	71
5.4.5	Ausbau westliche Ringstraße 4. Fahrspur oder Bypass.....	72
<b>5.5</b>	<b>Entfallene Maßnahmen</b> .....	<b>73</b>
<b>6</b>	<b>Evaluierung</b> .....	<b>74</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Leitsätze zum VEP Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung).....	3
Abbildung 2	Bürgerwerkstatt I: Maßnahmenpool MIV am 70.05.2015 .....	10
Abbildung 3	Struktur dialogischer Planungsprozess.....	11
Abbildung 4	Bürgerwerkstatt II: Analyse Umweltverbund am 30.07.2014.....	12
Abbildung 5	Bürgerwerkstatt I: Analyse MIV am 09.07.2013.....	13
Abbildung 6	Öffentliche Beteiligungsveranstaltung am 28.09.2016 .....	13
Abbildung 7	Werkstattgespräch Stadtrat am 10.06.2016 .....	15
Abbildung 8	Pendlerströme der Stadt Ingolstadt 2011 (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit).....	18
Abbildung 9	Modal Split 2001 und 2016 der Ingolstädter Bevölkerung.....	19
Abbildung 10	Nachmittäglicher Verkehr.....	21
Abbildung 11	Netzbelastung Kfz/24h, Jahr 2025 (Quelle: eigene Darstellung, Daten: Verkehrsmodell Ingolstadt, Modellstand 2015).....	22
Abbildung 12	Parkleitsystem in der Altstadt .....	23
Abbildung 13	ZOB der Stadt Ingolstadt.....	24
Abbildung 14	Erschließung an Werktagen (Tagesganglinien) (Quelle: eigene Darstellung) .....	25
Abbildung 15	Erschließung an Werktagen (Tagesganglinien) (Quelle: eigene Darstellung) .....	26
Abbildung 16	Ladestation für Pedelecs und Fahrradboxen am Hauptbahnhof .....	27
Abbildung 17	Der Verkehrsentwicklungsplan verfolgt einen integrativen Ansatz .....	30

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Veränderung der Verkehrsnachfrage an den Stadtgrenzen (Quelle: Kordonzählungen, Stadt Ingolstadt).....	21
-----------	---	----



## Vorbemerkung

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein wichtiger Rahmenplan zur weiteren planerischen Ausgestaltung des städtischen Verkehrsgeschehens der Stadt Ingolstadt bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus. Der aktuelle VEP baut auf dem letzten VEP aus dem Jahr 1994 auf und schreibt die dort getroffenen langfristigen Entwicklungspfade fort, überprüft wichtige Annahmen und setzt neue Akzente, die den aktuellen Entwicklungen und Rahmenbedingungen Rechnung tragen.

Der VEP ist ein kommunalpolitisches Instrument, stellt die Weichen für künftige Handlungsfelder und Maßnahmenpakete und wird vom Stadtrat verabschiedet. Er ist aber auch ein Instrument, das von den Bürgern, der Wirtschaft sowie den Institutionen mit Verkehrsbezug mitgestaltet werden soll und deren Belange und Bedürfnisse berücksichtigt.

Der VEP ist verkehrsmittelübergreifend angelegt und berücksichtigt die Belange aller Verkehrsmittel sowie deren Verknüpfung untereinander.

Die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans gliedert sich in zwei Phasen: In der ersten Phase wurden die Rahmenbedingungen der städtischen Entwicklung sowie Stärken und Schwächen des Verkehrssystems aufgezeigt. Die Ergebnisse der ersten Phase wurden in einer Zustandsanalyse festgehalten, weiterhin wurde daraus ein Leitbild zur weiteren verkehrlichen Entwicklung der Stadt Ingolstadt erarbeitet. In der zweiten Phase lag der Schwerpunkt auf der Entwicklung von Maßnahmen zur Erreichung des verkehrlichen Leitbildes. Die Maßnahmen wurden bewertet und zur Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes priorisiert.

Dieser Bericht fasst die Ergebnisse der Maßnahmenkonzeption zusammen und gibt einen Überblick über den gesamten Prozess. Im ersten Kapitel wird die strategische Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplanes vorgestellt. Es wird zudem auf weitere strategische Verkehrskonzepte verwiesen, die in Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan zu sehen sind.

Der dialogische Planungsprozess, in dem der Verkehrsentwicklungsplan in Zusammenarbeit mit Politik, Verwaltung, Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Ingolstadt entstanden ist, wird im zweiten Kapitel beleuchtet.

Im dritten Kapitel werden die Fazits der Zustandsanalyse und daraus entstandene Schlussfolgerungen kurz aufgezeigt. Die Zustandsanalyse wird um prägnante Eckpunkte der Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2016 ergänzt.

Das vierte Kapitel zeigt die Priorisierung der Maßnahmen auf und leitet daraus ein Umsetzungskonzept ab.

Einer steckbriefartigen Beschreibung der Maßnahmen widmet sich das Kapitel 5, in dem alle Maßnahmen in Zusammenhang mit der strategischen Ausrichtung und der Beteiligung der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

## 1 Strategische Ausrichtung

Da die Zuständigkeit für Belange der Mobilität und des Verkehrsgeschehens von der Planung, über den Bau bis zum Betrieb und Unterhalt in verschiedenen Ämtern angesiedelt ist, ist die verwaltungsübergreifende Zusammenarbeit der verschiedenen Fachämter eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche, koordinierte Fortschreibung des VEP. Neben dem VEP bestehen weitere Rahmenpläne oder befinden sich in Entwicklung. Diese betreffen unter anderem die Stadtentwicklung und den Nahverkehr. Die Abstimmung zwischen diesen Rahmenplänen ist wichtiger Aspekt einer integrierten gesamtstädtischen Planung.

Die strategische Ausrichtung der Verkehrsplanung setzt Ziele voraus, an denen sich Handlungskonzepte und Maßnahmen orientieren. Das Leitbild zum Verkehrsentwicklungsplan bildet den Rahmen für die weitere strategische Ausrichtung des Prozesses und wurde am 20.04.2015 in einer Sondersitzung vom Stadtrat beschlossen.

### 1.1 Leitbild zur weiteren verkehrlichen Entwicklung

Der Verkehrsentwicklungsplan beinhaltet die Erarbeitung von Leitsätzen der künftigen verkehrlichen Entwicklung und die Ableitung von Handlungszielen. Die folgende Zusammenstellung ist das Ergebnis der Erarbeitung eines konsensfähigen, übergeordneten Leitbildes im Rahmen des Beteiligungsprozesses mit Verwaltung, Bürgern und Institutionen.

Übergeordnetes Leitbild ist eine langfristige und stadtverträgliche Ausgestaltung des Verkehrsangebotes. Das Leitbild beinhaltet als zentrale Elemente die menschengerechte, zweckmäßige und ökologisch vertretbare Gestaltung des Verkehrs- und Stadtraums. Damit geht das Leitbild weit über eine einseitige Ertüchtigung der Straßennetze hinaus und formuliert die integrierte Entwicklung aller städtischen Verkehrssysteme zu einem gesamthaften Verkehrsangebot.

Das Leitbild setzt sich aus übergeordneten Leitsätzen zusammen. Insgesamt konnten alle Aspekte des Leitbildes in acht Leitsätzen zusammengefasst werden (s. Abbildung 1). Die Leitsätze stehen alle gleichberechtigt nebeneinander, es gibt keine Priorisierung oder Reihung der Leitsätze.



Abbildung 1 Leitsätze zum VEP Ingolstadt (Quelle: eigene Darstellung)

### Leitsatz: Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen

#### Begründung:

Gleichwertige Lebensbedingungen für alle Bevölkerungsgruppen ist ein Leitelement des Staates und der Gesellschaft. In Ingolstadt sollen die Bedürfnisse aller Akteure zur Wahrung ihres gesellschaftlichen Teilhabens bei der Entwicklung der Mobilität berücksichtigt werden.

#### Handlungsziele:

- Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse aller gesellschaftlichen Gruppen auch in Hinblick auf den demographischen Wandel
- Minimierung von Hemmnissen und Barrieren im Verkehrssystem
- Sicherstellung fußläufiger Erreichbarkeiten in den Quartieren
- Ausreichende Verkehrsräume für alle Verkehrsteilnehmer
- Stärkung quartiersnaher (Einkaufs-) Angebote

### Leitsatz: Stärkung des Umweltverbundes

#### Begründung:

Die Stärkung des Umweltverbundes aus ÖV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglicht eine nachhaltige Entwicklung der Stadt. Nachfragewachstum ist, wo immer möglich, durch einen attraktiven und leistungsfähigen Umweltverbund aufzufangen.

*Handlungsziele Umweltverbund:*

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Umweltverbundes im Vergleich zum Pkw-Verkehr
- Verbesserung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
- Verbesserung des Informationsangebots zum Umweltverbund

*Handlungsziele ÖPNV:*

- Optimierung der Schnittstellen des ÖPNV-Angebots
- Abbau von Barrieren im Zugang zum ÖPNV

*Handlungsziele Fahrrad:*

- Lückenschlüsse im Radverkehrsangebot
- Schaffung von attraktiven Abstellanlagen an allen relevanten Orten
- Stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs bei Straßenaus- und -neubau
- Einheitliche Wegweisung für den Rad- und Fußverkehr
- Weitere Förderung des Radverkehrs durch Werbekampagnen und Events

*Handlungsziele Fußgängerverkehr:*

- Abbau von Barrieren im Fußverkehr
- Minimierung von Umwegen und Wartezeiten für Fußgänger
- Einheitliche Wegweisung für den Rad- und Fußverkehr
- Nutzungsmischung für eine Stadt der kurzen Wege

**Leitsatz: Verbesserung der Verkehrssicherheit**

*Begründung:*

Verkehrsunfälle verursachen Leid bei den Betroffenen und hohe Kosten für die Allgemeinheit, unabhängig vom Verkehrsmittel.

*Handlungsziele:*

- Verbesserung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs
- Anordnung optimaler Geschwindigkeiten
- Sicherung der Barrierefreiheit der Verkehrssysteme
- Weitere Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Förderung partnerschaftlichen Verhaltens und Rücksichtnahme

## **Leitsatz: Verbesserung der Verkehrsqualität des motorisierten Verkehrs**

### *Begründung:*

Der motorisierte Verkehr aus MIV und ÖV ist ein entscheidender Pfeiler der Mobilität in Ingolstadt. Zur Sicherung der Zukunftschancen in der Stadt und Region ist ein funktionsfähiger MIV und ÖV unverzichtbar.

### *Handlungsziele:*

- Beseitigung von Engpässen zur Reduktion von Staus
- Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele in Stadt und Region
- Verlagerung von Autofahrten auf den Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Rad, Fuß)
- Optimierung der Verkehrsabläufe an Knotenpunkten
- Bündelung des Pkw-Verkehrs auf dem leistungsfähigen Hauptnetz
- Möglichkeiten zur zeitlichen Entzerrung von Spitzenverkehren nutzen

## **Leitsatz: Steigerung der Lebens- und Umweltqualität**

### *Begründung:*

Eine hohe Umweltqualität ist untrennbar mit einer hohen Lebensqualität verbunden. Die Schaffung und Bewahrung hoher Lebensqualität ist ein Leitelement der städtischen Entwicklung.

### *Handlungsziele:*

- Minimierung von Lärm- und Schadstoffbelastung
- Verlagerung von Autofahrten auf den Umweltverbund
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- Verbesserung der Attraktivität der städtischen Wohnstandorte
- Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Steigerung der Nachhaltigkeit und Schonung natürlicher Ressourcen
- Minimierung des Flächenverbrauchs für Verkehrsinfrastruktur
- Reduktion von quartiersfremden Schleichverkehren
- Reduktion der Abgas- und CO<sub>2</sub>-Emissionen

---

**Leitsatz: Weiterentwicklung der Situation für die regionale Wirtschaft**

*Begründung:*

Die regionale Wirtschaft ist der Motor für Entwicklung. Durch eine optimierte Infrastruktur werden wachstumsfördernde Impulse gesetzt. Durch steuernde Eingriffe werden Belastungen für Stadt und Umwelt reduziert.

*Handlungsziele:*

- Sicherstellung der Erreichbarkeit von Industrie, Gewerbe und Handel
- Erhaltung der Grundlagen für Wachstum und Arbeitsplätze
- Verbesserung der Organisation des Wirtschaftsverkehrs
- Reduktion der Belastungsspitzen während der Hauptverkehrszeiten

**Leitsatz: Erhalt der Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems**

*Begründung:*

Vorhandene öffentliche Mittel für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur verlangen Fokussierung, Augenmaß und Kompromissbereitschaft.

*Handlungsziele:*

- Effizienter Mitteleinsatz im Verkehrsbereich
- Alle Vorhaben zur verkehrlichen Entwicklung müssen finanzierbar sein

**Leitsatz: Förderung einer vernetzten Stadt- und Verkehrsplanung**

*Begründung:*

Die Planungsentscheidungen verschiedener Ämter beeinflussen sich gegenseitig. Maßnahmen aus verschiedenen Planungsbereichen wirken daher auf die künftige Verkehrsentwicklung. Eine starke Vernetzung und ämterübergreifende Dialoge führen zu integrierten Planungen.

*Handlungsziele:*

- Koordination der Planungen
- Transparente Verwaltungsprozesse und abgestimmte Ziele
- Interdisziplinäre Sicherstellung von Raumverträglichkeit und Nachhaltigkeit

## 1.2 Ingolstadt setzt zukunftsorientiert auf das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel

Der weiteren Entwicklungsstrategie für Verkehr und Mobilität soll ein Ansatz zugrunde liegen, mit dem unter Abwägung aller Zusammenhänge eine bestmögliche Entwicklung erwartet werden kann.

Die Stadt Ingolstadt weist in der städtischen Mobilität ideale Strukturen und Rahmenbedingungen für den Radverkehr auf. Zudem ist der Radverkehr attraktiv, da dieser schnell, kostengünstig und umweltfreundlich ist. Eine Stärkung des Radverkehrs steigert insgesamt die Attraktivität der Stadt und bietet eine sinnvolle Alternative zu vollen Straßen. Andere Städte haben als Vorreiter durch eine konsequente Förderung des Radverkehrs bereits wichtige Meilensteine einer neuen Radkultur erreicht, Ingolstadt setzt zum Überholen an!

Ziel des VEPs ist es, bis zum Jahr 2025 den Radverkehrsanteil auf mindestens 25 % am Modal Split des innerstädtischen Verkehrs zu erhöhen. Hierzu ergänzen sich ein neues, komfortables und hochwertiges Vorrangroutennetz und viele weitere Bausteine zu einer systemhaften Förderung des Radverkehrs.

Der ÖPNV als Partner im Umweltverbund soll ideal mit dem Radverkehr vernetzt werden, um die Systemvorteile beide Verkehrsmittel im sogenannten „Umweltverbund“ optimal zu verknüpfen.

Der Pkw-Verkehr wird künftig in Ingolstadt und insbesondere für die Einpendler aus der Region weiterhin einen hohen Stellenwert aufweisen. Durch maßvolle Netzergänzungen sollen den aktuellen wirtschaftlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen Rechnung getragen werden und die Qualität des Straßenverkehrs künftig erhalten werden.

## 1.3 Integrativer Ansatz des Verkehrsentwicklungsplanes

Der Verkehrsentwicklungsplan befasst sich mit der strategischen Entwicklung des Individualverkehrs zu Fuß, mit dem Rad oder dem Pkw oder auch zur grundsätzlichen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Ingolstadt. Zeitgleich mit dem VEP wurde der Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Ingolstadt als strategisches Pendant für die detaillierte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs erstellt. Die Entwicklung der beiden Pläne erfolgte in inhaltlicher Abstimmung der beteiligten Akteure.

Die strategische Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Ingolstadt hat einen wesentlichen Schwerpunkt in der Förderung des Radverkehrs. Jedoch sind von den Planungsansätzen des VEP in Bezug auf den Radverkehr bis zur konkreten Umsetzungsplanung ergänzende Überlegungen mit höherer Detaillierung notwendig.

Aufbauend auf den Ergebnissen des VEPs wurden die Planungen konkretisiert und zu definierten Handlungszielen und Maßnahmen verdichtet. Dieses Ziel wurde mit dem „Mobilitätskonzept für den Radverkehr“ erreicht, welches am 27.10.2016 vom Stadtrat der Stadt Ingolstadt beschlossen wurde.

Das Mobilitätskonzept für den Radverkehr wurde am 25.10.2016 von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK) mit der Auszeichnung Ingolstadts als „Fahrradfreundliche Stadt in Bayern“ belohnt.

Ein weiterer strategischer Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungsplans ist die gesamthafte verkehrliche Betrachtung der Stadt Ingolstadt innerhalb der Region 10. Gemeinsam mit den Landkreisen Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen und Pfaffenhofen wurden im Laufe des Jahres 2016 erste verkehrliche Analysen erarbeitet, die weiteren Arbeitsschritte bis zum regional abgestimmten Maßnahmen- und Umsetzungskonzept mit Zielhorizont 2035 stehen an.

## 2 Akteursbeteiligung während des Entstehungsprozesses

### Zielsetzung und Motivation

Grundlage und Motivation des dialogischen Planungsprozesses war, unterschiedliche Akteurs- und Zielgruppen von Beginn an aktiv in den Planungsprozess einzubeziehen. Dabei galt es im Rahmen eines ergebnisoffenen Dialogs zwischen Bürgerschaft, strukturierter Öffentlichkeit, Verwaltung, Fachplanung und den politischen Gremien und Entscheidungsträgern, einen integrierten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt Ingolstadt mit dem Zielhorizont 2025 zu erarbeiten. Zielsetzung war, eine gemeinsame Sichtweise von Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft aus dem Prozess heraus zu formulieren. Um eine fachplanerische Einordnung und Aufarbeitung der vorgebrachten Anregungen und Hinweise aus den verschiedenen Beteiligungsangeboten sicherzustellen, fand eine enge Verzahnung und Abstimmung zwischen der extern beauftragten Fachplanung und den Beteiligungsbausteinen statt.

Parallel dazu wurde der Nahverkehrsplan (NVP) durch die Ingolstädter Verkehrsgesellschaft GmbH (INVG) neu aufgestellt. Der kontinuierliche Austausch zwischen beiden Planungskonzepten erfolgte im Wesentlichen auf der fachplanerischen Ebene. Durch die Integration übergeordneter und strategisch konzeptioneller Maßnahmen des Nahverkehrsplans in den Verkehrsentwicklungsplan waren diese gleichsam Bestandteil des dialogischen Planungsprozesses. Die aus dem dialogischen Planungsprozess den Nahverkehrsplan betreffenden Anregungen wurden wiederum über die Fachplanung in den Nahverkehrsplan zurückgekoppelt.

Zur Gewährleistung einer „neutralen“ Moderation über den gesamten Prozessverlauf wurden der dialogische Planungsprozess durch ein extern beauftragtes Büro begleitet und die Beteiligungsveranstaltungen dokumentiert. Die Koordination des dialogischen Planungsprozesses sowie der inhaltliche Austausch zwischen Fachplanung und Moderation erfolgten über eine beim zuständigen Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation angesiedelte verwaltungsinterne Arbeitsgruppe.

Die dialogisch angelegte alternierende Prozessstruktur sah neben einer Einbeziehung der allgemein interessierten Öffentlichkeit eine Einbindung der strukturieren Öffentlichkeit über Vereine, Verbände und Institutionen in Form eines Runden Tisches wie auch der politischen Gremien als Entscheidungsträger vor. Somit war auf der einen Seite die Möglichkeit gegeben, einen inhaltlichen Input von außen in den Planungsprozess für alle gleichermaßen einzubringen. Auf der anderen Seite lag der Mehrwert der Präsenzveranstaltungen darin, sich über Anregungen zu den fachlich erarbeiteten Vorschläge und Inhalten im persönlichen Gespräch mit der Fachplanung unmittelbar auszutauschen und diese in einen fachlichen Gesamtkontext zu stellen.



**Abbildung 2** Bürgerwerkstatt I: Maßnahmenpool MIV am 70.05.2015

Darüber hinaus wurde mit der frühzeitigen wie transparenten Einbeziehung der verschiedenen Akteurs- und Zielgruppen und unterschiedlichen Sichtweisen der Ansatz verfolgt, eine breite Akzeptanz gegenüber dem erarbeiteten integrierten Verkehrsentwicklungsplan 2025 zu fördern und mit diesen der Kommunalpolitik ein robustes wie strategisches Planungsinstrument an die Hand zu geben und langfristige Planungssicherheit zu schaffen.

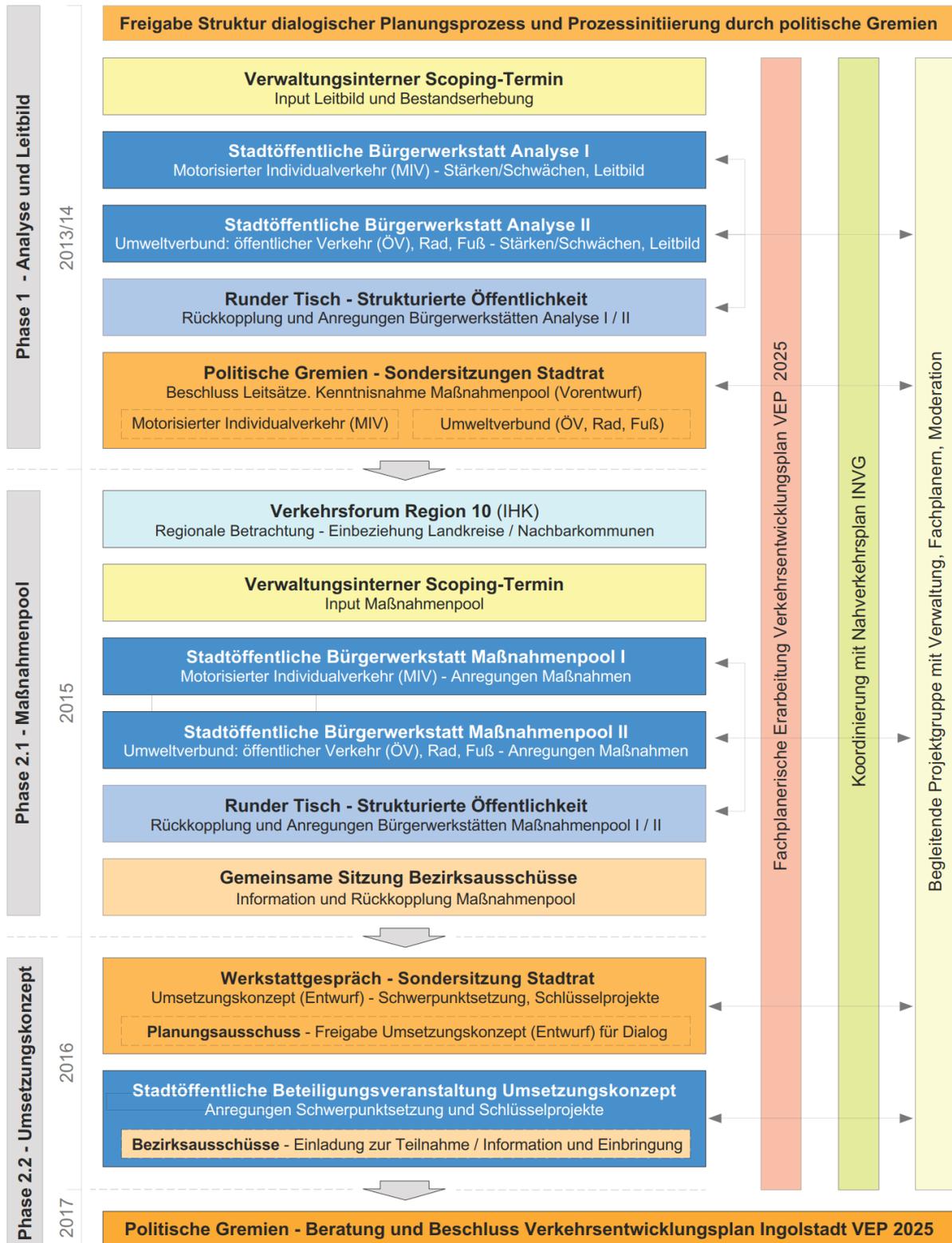


Abbildung 3 Struktur dialogischer Planungsprozess

## Strukturierung und schrittweises Vorgehen

Der dialogische Planungsprozess war im Wesentlichen durch ein schrittweises und ergebnisorientiertes Vorgehen geprägt, der im Wechsel unterschiedliche Beteiligungsbausteine von der Analyse und der Formulierung von Leitsätzen, über die Entwicklung von Lösungsansätzen und Maßnahmen bis hin zum Umsetzungskonzept miteinander verzahnt.

Entsprechend orientierte sich die Strukturierung des Beteiligungsprozesses an der inhaltlich-fachlichen Aufarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025. Im Kern untergliederte sich der Planungs- und Beteiligungsprozess in zwei Phasen:

Die Phase 1 umfasste eine verkehrsmittelübergreifende Analyse zur Bewertung des Status quo einschließlich Aufarbeitung der Grundlagen und der Erstellung eines digitalen Verkehrsmodells. Gleichsam wurden mit der Phase 1 die grundsätzlichen Zielsetzungen für das verkehrspolitische Leitbild der Stadt Ingolstadt formuliert.

Die Phase 2 war selbst in zwei zentrale Arbeitsschritte aufgeteilt. Aufbauend auf der Analyse wurde in einem ersten Schritt ein Pool von verkehrsplannerischen Maßnahmen entwickelt. Die einzelnen Maßnahmen wurden zunächst auf ihre Wirksamkeit und mögliche Wechselwirkungen untereinander untersucht. Die Erkenntnisse flossen wiederum in den dialogischen Planungsprozess ein. Im zweiten Arbeitsschritt der Phase 2 wurden die gewonnenen Erkenntnisse zu den Einzelmaßnahmen in ein strategisch-konzeptionelles Umsetzungskonzept mit einer inhaltlichen Schwerpunktsetzung und einer zeitlichen Priorisierung überführt.

## Stadtöffentliche Beteiligungsveranstaltungen

Um den dialogischen Planungsprozess möglichst breit aufzustellen, wurden entsprechend der vorgesehenen Arbeitsphasen/-schritten fünf stadtoffene Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt.

Mit den Beteiligungsveranstaltungen bestand für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zum einen die Möglichkeit, sich inhaltlich aktiv in den Planungsprozess einzubringen. Zum anderen wurde mit den Beteiligungsangeboten die gewünschte Prozesstransparenz hergestellt.

Die öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen waren jeweils als Abendveranstaltung konzipiert und entsprechend dem inhaltlichen Planungsstand an die Moderationsmethode „world cafe“ angelehnt. Nach einem Input durch die Fachplanung bestand an moderierten und fachlich begleiteten Thementischen die Möglichkeit, in einem offenen, aber inhaltlich strukturierten Dialog konstruktive Gespräche in zwangloser Form miteinander zu führen. Zum einen, um eigene Ideen zum Thema einzubringen und zu verstehen, was andere denken. Zum anderen aber auch, um ein



Abbildung 4

**Bürgerwerkstatt II:  
Analyse Umweltverbund am 30.07.2014**

Feedback zu den bisherigen Planungsüberlegungen zu bekommen und aus dem Dialog heraus gemeinsam neue Ansätze und Ideen für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans zu formulieren.



**Abbildung 5** Bürgerwerkstatt I: Analyse MIV am 09.07.2013

Um die Fülle an Themenfeldern abarbeiten zu können, wurden sowohl im Rahmen der Analyse als auch bei der Formulierung von Maßnahmen jeweils zwei Werkstätten angeboten. Während in der ersten Veranstaltung die Aspekte bezogen auf den motorisierten Individualverkehr thematisiert wurden, waren in der zweiten Veranstaltung die unterschiedlichen Verkehrsträger des Umweltverbundes sowie damit korrespondierende Aspekte Gegenstand des Dialogangebots.

In der fünften und abschließenden Beteiligungsveranstaltung wurde bewusst auf eine inhaltliche Differenzierung wie in den beiden ersten Runden verzichtet, um in der Diskussion dem integrativen Ansatz Rechnung zu tragen.

Alle Beteiligungsveranstaltungen wurden von der Moderation dokumentiert. Um den dialogischen



**Abbildung 6** Öffentliche Beteiligungsveranstaltung am 28.09.2016

Planungsprozess an sich, aber auch die Ergebnisse der einzelnen Arbeitsphasen/-schritte transparent zu machen und in die breite Stadtöffentlichkeit zu kommunizieren, konnten die Dokumentationen auf der Homepage der Stadt Ingolstadt eingesehen bzw. heruntergeladen werden. Das Angebot besteht weiterhin.

### **Runder Tisch „Strukturierte Öffentlichkeit“**

Um den dialogischen Planungsprozess möglichst breit aufzustellen und die Diskussionen und Anregungen aus den öffentlichen Veranstaltungen inhaltlich zu flankieren, war die sogenannte „strukturierte Öffentlichkeit“ mittels Durchführung von zwei Runden Tischen in den dialogischen Planungsprozess einbezogen. Die strukturierte Öffentlichkeit setzte sich aus in Ingolstadt vertretenen Vereinen, Verbänden und Institutionen zusammen, die einen inhaltlichen Bezug zum Thema Verkehr aufweisen. Ziel war, die fachlich aufgearbeiteten Planungsüberlegungen unter Einbeziehung der aus der Stadtöffentlichkeit eingebrachten Anregungen und Hinweise in den Dialog einzustellen und ein aus der jeweiligen Interessensvertretung heraus fachlich geprägtes Feedback zu erhalten. Entsprechend wurde der Runde Tisch jeweils im Anschluss an die stadtpflichtlichen Beteiligungsveranstaltungen in den Planungs- und Dialogprozess einbezogen.

### **Verwaltung**

Zur inhaltlichen Einbindung der Fachverwaltung und städtischer Eigenbetriebe fanden zwei Scoping-Termine jeweils im Vorfeld der stadtpflichtlichen Beteiligungsveranstaltungen statt. Darüber hinaus war die Verwaltungsspitze über den gesamten Prozessverlauf aktiv in Form von Gesprächsrunden inhaltlich eingebunden.

Damit wurde zum einen das Ziel verfolgt, über den dialogischen Planungsprozess und den Planungssachstand zu informieren und diesen in der erforderlichen Breite in der Verwaltung zu verankern. Zum anderen war das Fachwissen bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans aktiv eingebunden, um einerseits Synergien zu ermöglichen und integrierte Lösungsansätze zu formulieren. Zum anderen aber auch, um möglichst frühzeitig auf Widersprüche und Konflikte der fachlich aufbereiteten Zwischenergebnisse mit anderen städtischen Planungen und Fachkonzepten aufmerksam zu machen.

### **Politische Gremien**

Die kontinuierliche inhaltliche wie strukturelle Einbindung der kommunalpolitischen Gremien war als zentrales Element des Planungsprozesses konzipiert – unabhängig der erforderlichen Legitimation und Initiierung des dialogischen Planungsprozesses als auch der Beschlussfassung des Verkehrsentwicklungsplans VEP durch den Stadtrat. Gleichmaßen war damit die Zielsetzung verbunden, einen mit breitem Konsens getragenen Verkehrsentwicklungsplan zur Beschlussfassung zu führen, auch mit Blick auf die angestrebte Umsetzungsorientierung der formulierten Maßnahmen.

Im Zuge des alternierenden Beteiligungs- und Planungsprozesses wurden an der Schnittstelle zwischen Phase 1 und Phase 2 in Form von zwei Sondersitzungen des Stadtrats zum einen das Leitbild mit seinen Zielsetzungen für den weiteren Dialog kommunalpolitisch abgesichert und somit der strategisch-konzeptionelle Rahmen für die Entwicklung von Maßnahmen definiert. Zum anderen wurde der Maßnahmenpool für den weiteren Dialog durch den Stadtrat zur Kenntnis genommen und als Diskussionsgrundlage in den weiteren Dialog eingespeist.

Um eine intensive inhaltliche Auseinandersetzung des Stadtrats mit dem fachlich aufgearbeiteten Umsetzungskonzept im Entwurf zu gewährleisten und die abschließende öffentliche Beteiligungsveranstaltung inhaltlich vorzubereiten, fand ein ganztägiges Werkstattgespräch mit Vertretern aus den Fraktionen und der Verwaltung statt. Im Rahmen einer nachfolgenden Sitzung des Planungsausschusses wurde das Ergebnis des Werkstattgesprächs formal durch die Kommunalpolitik für den Dialog freigegeben.



**Abbildung 7** Werkstattgespräch Stadtrat am 10.06.2016

Die Bezirksausschüsse waren über ein gesondertes Anschreiben zur abschließenden öffentlichen Beteiligungsveranstaltung eingeladen, so dass für alle Bezirksausschüsse gleichermaßen die Möglichkeit bestand, sich umfassend zu informieren und sich aktiv in den Dialog einzubringen.

### **Projektkoordination**

Zur Gewährleistung einer kontinuierlichen Begleitung und Koordinierung des dialogischen Planungsprozesses einschließlich Vor- und Nachbereitung der Beteiligungsveranstaltungen/-bausteine war eine verwaltungsinterne Projektgruppe beim Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation angesiedelt.

Neben Vertretern aus der Abteilung Verkehrsplanung – des federführenden Amts – waren sowohl die INOVAPLAN GmbH aus München/Karlsruhe als extern beauftragtes Fachplanungsbüro wie auch die Bürogemeinschaft Sippel | Buff aus Stuttgart für die fachlich neutrale Begleitung und Moderation des dialogischen Planungsprozesses in der Projektgruppe vertreten. Ebenso waren die Ingolstädter Verkehrsbetriebe INVG als Teilnehmer in die Projektgruppe eingebunden, um eine enge Verzahnung des Verkehrsentwicklungsplans mit dem Nahverkehrsplan sicherzustellen.

### 3 Ergebnisse der Zustandsanalyse

Im Folgenden werden die wesentlichen Aspekte der verkehrlichen Situation und deren Entwicklung in Ingolstadt aus der Zustandsanalyse zusammengefasst.

#### 3.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

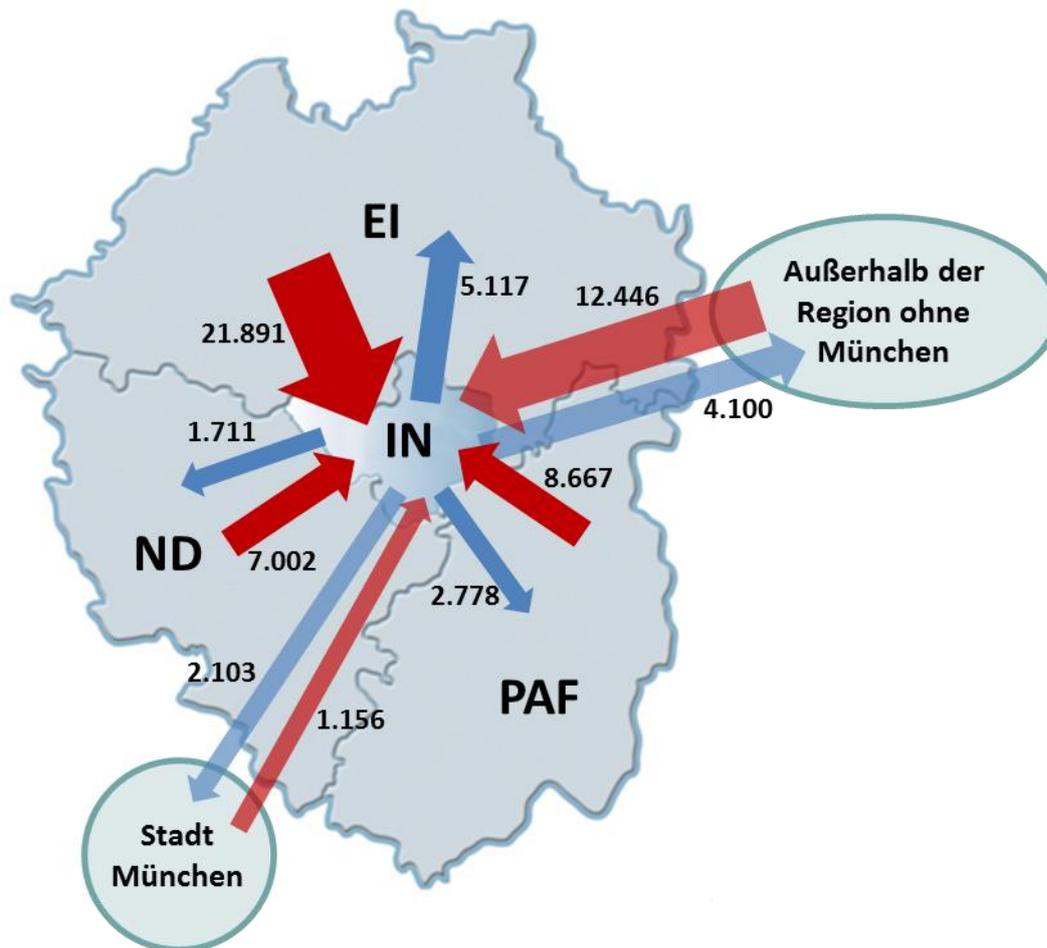
Die Stadtentwicklung Ingolstadts ist durch eine anhaltende Wachstumsphase geprägt. Dieses Wachstum bedingt eine stetige Zunahme der Verkehrsnachfrage – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. In den letzten Jahrzehnten hat die Stadtverwaltung viele Maßnahmen umgesetzt, um bei der Entwicklung der Infrastruktur mit diesem Wachstum Schritt halten zu können. Dies ist auch vielfach gelungen. Jedoch liegt die Wachstumsdynamik der Stadt in einer Größenordnung, die eine stetige Anpassung der Infrastruktur an die sich verändernden Anforderungen sehr schwierig macht. Lange Verfahrens- und Umsetzungsdauern erschweren die Situation unter diesen Rahmenbedingungen zusätzlich.

Die Stadt wird durch die Barrieren der Donau und der Bahnachse in vier Segmente unterteilt. Weitere Sperren stellen große zusammenhängende Industrieareale dar. Diese Elemente der Stadtstruktur beeinflussen die städtischen Verkehrsströme und stellen zum Teil Barrieren dar.

Die Bevölkerung in Stadt und Region wird in den nächsten Jahren weiter wachsen. Durch die im Stadtentwicklungsplan ausgewiesenen Strategieräume der weiteren Wohnraumentwicklung werden Schwerpunkte der vorrangigen Entwicklung von Bauflächen definiert. Die Auswirkungen dieses Wachstums auf die Verkehrsnachfrage werden in den Prognosen berücksichtigt.

Ein weiterer anhaltender Trend der Bevölkerungsentwicklung ist der demographische Wandel. Während der Anteil der Seniorinnen und Senioren in der Stadt überproportional ansteigt, kann durch den Zuzug junger Erwerbstätiger und Familien der absolute Anteil an Jugendlichen stabil gehalten werden. Beide Bevölkerungsgruppen haben unterschiedliche Anforderungen an die Infrastruktur, die bei der Planung besonders zu berücksichtigen sind.

Ingolstadt weist starke Pendlerströme von und in die Region auf. Etwa die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Ingolstadt kommt aus der Region nach Ingolstadt gependelt. Die steigenden Beschäftigtenzahlen werden in gleichem Maße von Einpendlern und Bewohnern der Stadt aufgefangen. Insofern ist ein stetiges Wachstum der Zahl an Einpendlern festzustellen. Die größten Pendlerströme bestehen zu den Marktgemeinden Gaimersheim und Manching.



**Abbildung 8** Pendlerströme der Stadt Ingolstadt 2011 (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit)

Ingolstadt ist über Bundesautobahn und -straßen aus der Region gut zu erreichen. Auch das sternförmig auf den Hauptbahnhof ausgerichtete regionale Schienennetz verbindet die wichtigen Ziele der Region miteinander.

Ingolstadt ist hervorragend an die Fernverkehrsnetze der Straße und Schiene angebunden, beide Netze sind jedoch stark auf Nord-Süd-Verbindungen ausgerichtet. Die Flughäfen München und Nürnberg sind sowohl mit dem Pkw als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut erreichbar.

Die Verkehrsmittelnutzung in Ingolstadt ist überdurchschnittlich auf den Pkw ausgerichtet. Der motorisierte Individualverkehr erreicht einen Anteil von etwa 50% aller durchgeführten Wege. Ingolstadt weist auch einen sehr hohen Radverkehrsanteil von fast 20% Anteil auf.

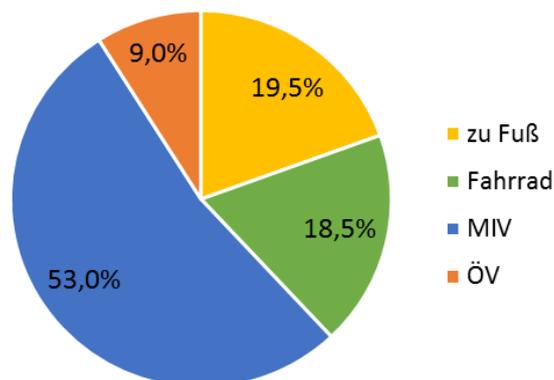
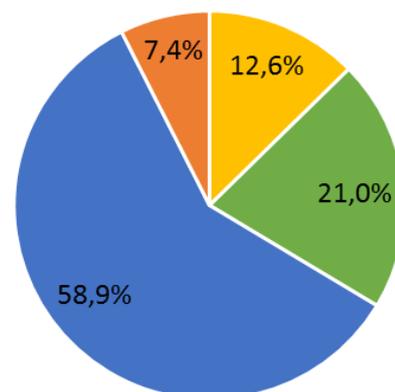
Innerhalb von Ingolstadt weisen die Verkehrsmittel Pkw, Fahrrad und ÖV jeweils konkurrenzfähige Fahrzeiten auf. Insbesondere das Fahrrad erreicht bei Entfernungen bis knapp 5 km die kürzesten Reisezeiten. Auch die Verbindung an wichtige Orte der Region mit dem Pkw weist eine hohe Qualität auf. Alle untersuchten Relationen wurden mit sehr gut oder gut bewertet. Der ÖV weist überwiegend ebenfalls gute Verbindungsqualitäten auf, nur bei wenigen der untersuchten Destinationen ist die

Luftliniengeschwindigkeit mit befriedigend, in zwei Fällen mit ausreichend zu bewerten. Die regionale und überregionale Erreichbarkeit von Ingolstadt ist sowohl mit dem Pkw als auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln als sehr gut zu bezeichnen.

Die Haushaltsbefragung im Jahr 2016 in Ingolstadt zeigt, dass die Bevölkerung in der Stadt einen großen Teil ihrer Wege mit dem MIV zurücklegt. Diese Tatsache wird durch einen hohen Motorisierungsgrad in der Bevölkerung bestätigt, nur ca. 10 % der Bevölkerung besitzen keinen Pkw. Der hohe Anteil an Fahrrad-Besitz von rund 86 % stellt sich positiv dar und wird auch durch eine hohe Nutzungshäufigkeit bestätigt. Das Fahrrad weist mit 21 % Anteil am Modal Split eine beachtenswerte Größe auf. So geben 44 % der befragten Ingolstädter an, das Rad täglich zu nutzen und weitere 31 % sagen aus, dieses Verkehrsmittel wöchentlich zu nutzen.

Der ÖV weist mit 7 % Anteil am Modal Split für Städte mit Busangebot dieser Größenordnung einen erwarteten Umfang auf. Die Erreichbarkeit der Haltestellen stellt sich dabei positiv dar: Nach Aussage der Befragten können über 50% der Ingolstädter die nächstgelegene Haltestelle innerhalb von 3 min zu Fuß erreichen. Bei der Frage nach der generellen Nutzung des ÖV geben immerhin 80 % der Bürger an, zumindest selten bzw. gelegentlich den Bus zu nutzen.

Trotz eines hohen Anteils an PKW-Besitzern ist in großen Teilen des Stadtgebiets kein erhöhter Parkdruck festzustellen: 50 % der Einwohner sind der Meinung, die Parkplatzsuche wäre nicht schwierig.

**Modal Split 2001 der Ingolstädter Bevölkerung****Modal Split 2016 der Ingolstädter Bevölkerung****Abbildung 9 Modal Split 2001 und 2016 der Ingolstädter Bevölkerung**

### 3.2 MIV

Etwa jeder zweite Weg in Ingolstadt wird mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Dieser Messwert ist in Bezug auf die Stadtgröße als relativ hoch einzuschätzen, trägt aber dem Umstand Rechnung, dass Ingolstadt nicht im Agglomerationsraum einer Großstadt liegt und selbst eine überwiegend ländlich geprägte Region aufweist.

Der Kraftfahrzeugbestand hat innerhalb der Stadt Ingolstadt in den letzten Jahren stetig zugenommen. Ein Teil der neuen Fahrzeuge ist als unterdurchschnittlich genutzte Zweit- und Drittmotorisierung nur geringfügig für zusätzliches Verkehrsaufkommen verantwortlich zu machen.

Durch die prognostizierte Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung wird in den kommenden Jahren ein weiteres Wachstum der Verkehrsnachfrage im Straßenpersonen- und Güterverkehr erwartet. So sind in weiten Teilen des Straßennetzes Aufkommenssteigerungen im Umfang von 5 % bis 15 % bis zum Jahr 2025 zu erwarten. Besonders im Norden der Stadt sind bei anhaltend positiver Wirtschaftsentwicklung jedoch überproportionale Steigerungsraten im Kfz-Verkehr absehbar.

Der motorisierte Individualverkehr wird auf einem mehrstufig klassifizierten Hauptstraßennetz gebündelt und durch ein Netz aus Sammelstraßen ergänzt, die der übergeordneten Erschließung in den Stadtbezirken dient. Dieses Netz weist von wenigen Ausnahmen abgesehen innerhalb der Bebauung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf. Im untergeordneten Netz aus Erschließungsstraßen sind überwiegend Tempo-30-Zonen eingerichtet. Die Geschwindigkeitsreglung innerhalb der Bebauung ist durch diese Regelung sehr einheitlich und leicht begreifbar. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob in Teilen des Sammelstraßennetzes innerhalb von geschlossenen Wohngebieten die Geschwindigkeit reduziert werden könnte. Dies würde der Verkehrssicherheit und dem Schutz der Anwohner vor Lärm dienen.

Der überwiegende Teil des städtischen Hauptstraßennetzes wird in den Spitzenstunden in Lastrichtung mit Koordinierung betrieben. Durch die räumliche Lage der Signalanlagen ist eine Koordinierung in beiden Fahrtrichtungen nur eingeschränkt möglich. In den letzten Jahren wurde zusätzlich das System TRAVOLUTION eingeführt, welches mittels genetischen Algorithmen eine Optimierung der Verkehrsflüsse ermöglicht.

Die Signalanlagen der Stadt priorisieren den öffentlichen Busverkehr an den relevanten Knotenpunkten. Hierdurch wird dem ÖV eine Verbesserung der Fahrplaneinhaltung ermöglicht, die Leistungsfähigkeit für den querenden Individualverkehr jedoch teilweise reduziert.

Derzeit werden mehrere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabläufe vorbereitet. Diese sind unter anderem die Ertüchtigung der Erschließung nördlich (IN 20) und östlich (Schneller Weg) der Audi AG. Umgesetzt wurde in der Zwischenzeit eine Bypass-Unterführung am Knoten Ettinger Straße/Richard-Wagner-Str. in Ost- West-Richtung.

In den vergangenen zwanzig Jahren hat das Verkehrsaufkommen in Ingolstadt stetig zugenommen.

Dies konnte im Jahr 2011 durch eine groß angelegte Zählung und Befragung an einem Kordon um die Stadt belegt werden. Auch regelmäßige Zählungen an den Donaubrücken zeigen in der Zeitreihe eine Zunahme des donauquerenden Pkw-Verkehrs. Besonders stark ausgeprägt ist das Verkehrsaufkommen in der nachmittäglichen Spitzenstunde, die zwischen 13 Uhr und 15 Uhr durch den Schichtwechsel der Audi AG und zwischen 15 und 19 Uhr durch den nachmittäglichen Berufs- und Einkaufsverkehr in Ingolstadt relativ lang und intensiv ausfällt.



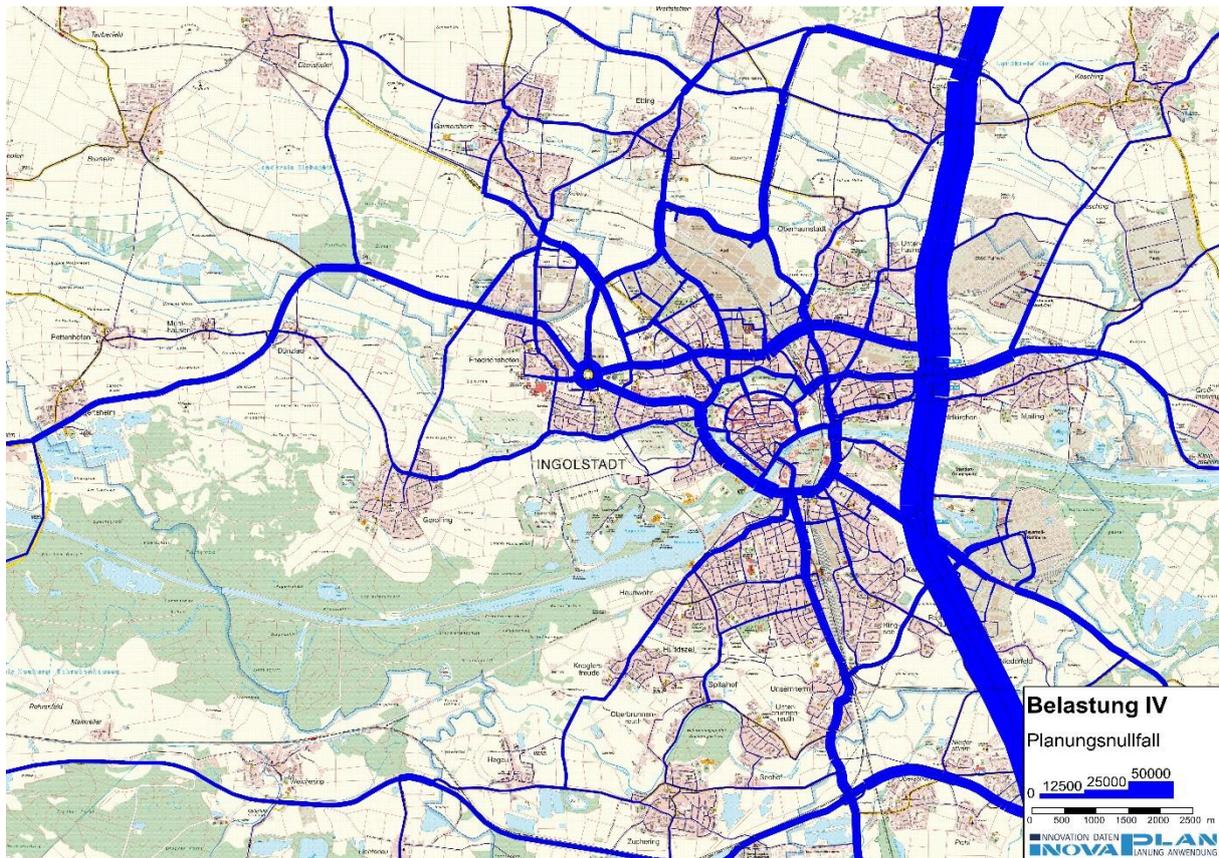
**Abbildung 10** Nachmittäglicher Verkehr

Jahr	Kfz pro 24 h am Kordon	Veränderung
1999	205.400 Kfz/24h	
2007	213.600 Kfz/24h	+4,0% (0,5% p.a.)
2011	234.400 Kfz/24h	+9.7% (2,4% p.a.)

**Tabelle 1** Veränderung der Verkehrsnachfrage an den Stadtgrenzen (Quelle: Kordonzählungen, Stadt Ingolstadt)

Außerhalb der nachmittäglichen Spitzenstunde ist das Verkehrsnetz in Ingolstadt uneingeschränkt in der Lage, die Verkehrsnachfrage mit hoher Servicequalität zu bewältigen. Teile des Hauptstraßennetzes weisen in der nachmittäglichen Spitzenstunde jedoch spürbare Kapazitätsengpässe auf. Dies betrifft besonders den Stadtbereich um die Audi AG, die Neuburger Straße sowie die westliche Ringstraße, in denen es täglich zu Rückstaus und Verlustzeiten kommt. Hieraus resultieren auch unerwünschte Ausweich- bzw. Schleichverkehre in das untergeordnete Netz. In den genannten Bereichen bestehen nur geringe Potenziale für Leistungsfähigkeitsgewinne durch punktuelle Optimierung an den Querschnitten oder Knotenpunkten.

Weiterhin ist die Straßenverbindung von der Autobahn zur Audi AG ungünstig. Aus Fahrtrichtung Süden/München wird das Stadtgebiet über die Theodor-Heuss-Straße genutzt, die Anschlussstelle Lenting mit einer anbaufreien Zufahrt liegt zu umwegig im Norden. Aus Fahrtrichtung Norden (Nürnberg) liegen die Anschlussstelle Lenting und im weiteren Verlauf die Ostumgehung Etting (IN19/IN20) ideal, die Knotenpunkte weisen aber für das tägliche Verkehrsaufkommen aus Schichtwechsel- und Berufsverkehren eine zu geringe Kapazität auf.



**Abbildung 11** Netzbelastung Kfz/24h, Jahr 2025 (Quelle: eigene Darstellung, Daten: Verkehrsmodell Ingolstadt, Modellstand 2015)

Die Verkehrssicherheit in Ingolstadt stellt sich im Vergleich zu anderen bayerischen Städten als durchschnittlich bis gut dar. Die Unfallzahlen spiegeln dabei den hohen Nutzungsanteil des Pkws in der Stadt sowie die starken Pendlerverflechtungen mit der Region wider. Die Unfallkommission arbeitet ständig an Verbesserungen.

In Ingolstadt bietet die Deutsche Bahn Carsharing am Hauptbahnhof an. Dies ist ein gutes Grundangebot z.B. für per Bahn anreisende Gäste. Zur Förderung autoarmer Verhaltensweisen in den städtischen Quartieren ist dieses Angebot jedoch nicht ausreichend, es besteht Bedarf für weitergehende Carsharing-Angebote für die Bewohner der Stadt. In der Stadt bestehen derzeit mehrere Ladestationen für Elektrofahrzeuge, auch hier gibt es Ausbaubedarf.

Ingolstadt hat im Jahr 2007 ein umfassendes Parkraumkonzept für die Altstadt eingeführt, das die Einkaufsbereiche der Altstadt erfolgreich vom Pkw-Verkehr entlastet und eine gute Wegweisung zu Parkieranlagen anbietet. Im Straßenraum der Altstadt wird dem Anwohner- und Kurzzeit-parken Vorrang eingeräumt. Das Parkierungskonzept wird sehr gut angenommen und von den Ingolstädter Bürgern als positiv bewertet. Durch die Parkraumbewirtschaftung wird ein Teil der Parkraumnachfrage in die umliegenden Wohnstraßen verdrängt. Hier gilt es geeignete Gegenmaßnahmen zu treffen.

Der größte Parkplatz der Altstadt liegt am Festplatz und fasst über 1.400 Fahrzeuge. Bei großen Veranstaltungen wird dieser Platz zum Parken gesperrt, wodurch temporär spürbare Auswirkungen auf die Parkplatzsituation der Altstadt verursacht werden.

Die städtischen Parkierungsanlagen bieten in der Altstadt und an den Bahnhöfen sehr günstige Tarife an. Durch die günstigen Parktarife erfährt die Nutzung des Pkw für die Fahrt ins Stadtzentrum gegenüber dem ÖV einen überproportionalen Anreiz. Attraktiv gestaltet und gut angenommen wird das Angebot der drei etwas außerhalb des Zentrums liegenden Parkierungsanlagen mit kostenloser Busbenutzung auf dem Weg zur Altstadt.

Die kommenden Jahre lassen aufgrund der Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung eine weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens erwarten. In den Spitzenstunden sind dabei Teile des Verkehrsnetzes bereits heute hoch ausgelastet. Bei den weiteren Planungsüberlegungen müssen vorrangig zentrale Engstellen im Netz durch geeignete Maßnahmen ertüchtigt werden.

Die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs in der Stadt sind jedoch bereits heute vielerorts deutlich spürbar. Ein einseitiger Ausbau des Straßennetzes würde zu weiteren spürbaren Belastungen der Bewohner führen und zusätzliche Nachfrage im Pkw-Verkehr verursachen, was mit deutlichen negativen Wirkungen auf die Lebensqualität verbunden wäre. Bei künftigen Planungsüberlegungen ist der motorisierte Individualverkehr daher als ein Verkehrsmittel in einem mehrschichtigen städtischen Gesamtverkehrssystem zu sehen. Durch eine gezielte Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, die Vernetzung der Verkehrssysteme und Maßnahmen des Verkehrsmanagements ist insbesondere für Spitzenzeiten des motorisierten Individualverkehrs ein „Ventil“ zu schaffen, um die Funktionsfähigkeit des städtischen Verkehrssystems nachhaltig sicherzustellen und die Stadtverträglichkeit des Verkehrs zu gewährleisten.



**Abbildung 12** Parkleitsystem in der Altstadt

### 3.3 ÖV

Der öffentliche Personennahverkehr in Ingolstadt beinhaltet ein Bussystem mit zentralem Umsteigepunkt zwischen (fast) allen Buslinien am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Die Führung der Linien über den ZOB führt z.T. zu Stich- und Umwegfahrten, welche die Fahrzeit verlängern.



**Abbildung 13** ZOB der Stadt Ingolstadt

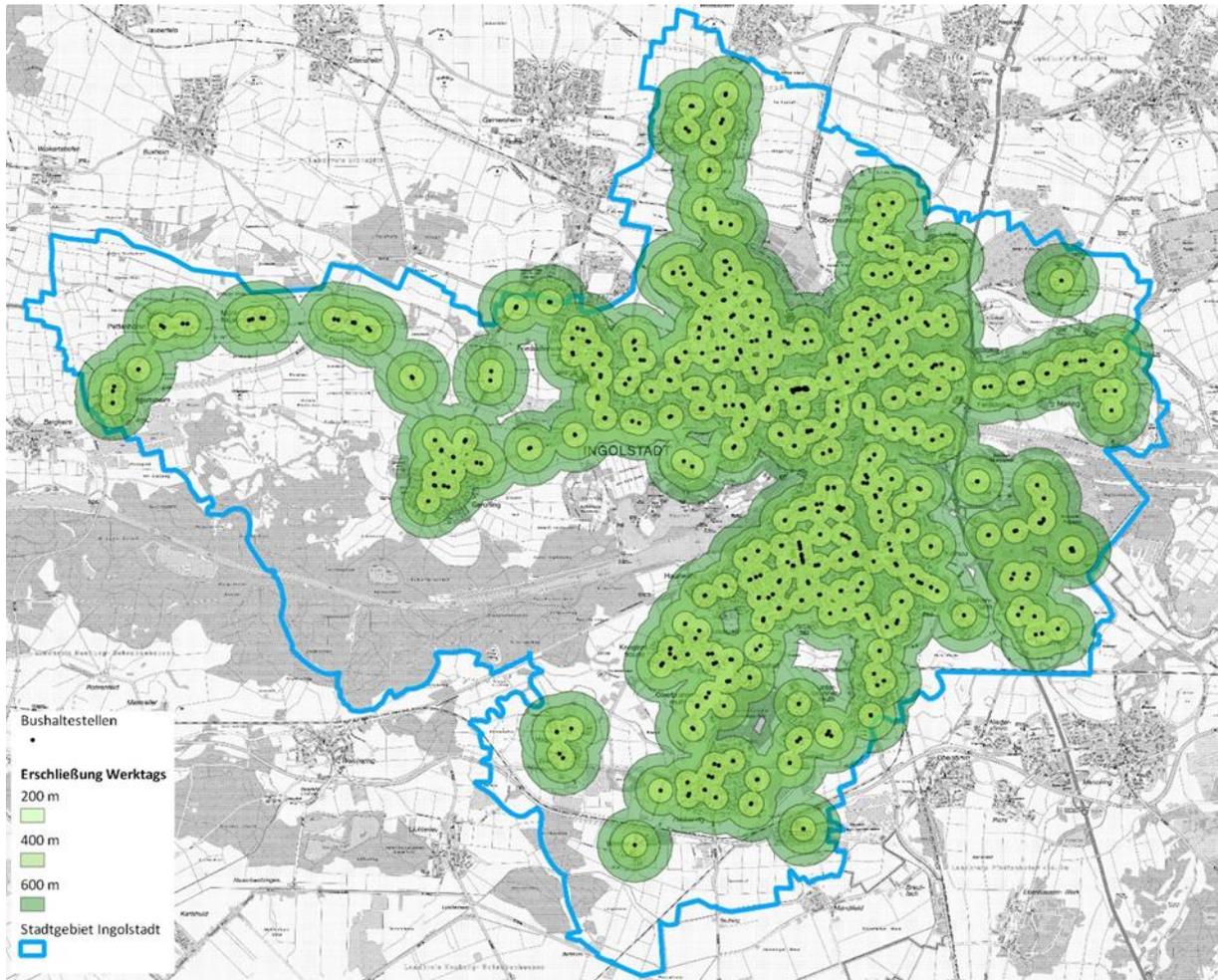
Das Busliniennetz gliedert sich in ein Tagesnetz (bis 20 Uhr) sowie ein Nachtbusliniennetz. Zusätzlich bestehen Schnellbuslinien (S-Linien), die ausschließlich zu den Schichtwechselzeiten von Audi verkehren und Direktverbindungen zwischen dem Werk der Audi AG und den Stadtteilen bieten.

Das radial ausgerichtete Liniennetz gewährleistet eine hervorragende Verknüpfung der Stadtteile mit der Altstadt. Auch die Verbindungen zwischen den Stadtteilen sind von guter Angebotsqualität, zwei von drei Verbindungen zwischen den Stadtteilen werden umsteigefrei angeboten. Die Abdeckung der Stadtteile mit linienbedienten Haltestellen ist an allen Wochentagen sowohl tagsüber als auch nachts sehr gut.

Alle ganztags verkehrenden Buslinien fahren ein Taktangebot, das zu allen Tageszeiten ein gutes Fahrplanangebot gewährleistet. Nach einer Konsolidierung des Angebots mit Fahrgastrückgängen im Zeitraum 2005 bis 2007 ist ein stetiger Anstieg der Nachfrage zu verzeichnen. Ein Teil dieser Nachfragesteigerung ist auf einen Ausbau der Schnellbuslinien für die Audi AG zurückzuführen. Ingolstadt und viele der umliegenden Gemeinden haben bereits einen eigenen Verbund gebildet, der auch das Schienennetz einbindet. Die Erweiterung zu einem vollständig integrierten Tarifverbund für die ganze Region Ingolstadt ist eine der anstehenden Herausforderungen für den öffentlichen Nahverkehr.

Ingolstadt ist mittels sechs im Taktverkehr fahrende Regionalbahnlinien mit den Hauptorten in der Region verbunden. Der regionale Schienenverkehr wird durch Regionalbuslinien ergänzt.

Zur Verknüpfung des Busangebots mit dem Schienenverkehr wurden Haupt- und Nordbahnhof entsprechend ausgebaut und bieten heute sowohl in Hinblick auf die Infrastruktur als auch auf die Angebotsabstimmung sehr gute Schnittstellen. So ist im Durchschnitt nach 8 Minuten Umsteigezeit am Hauptbahnhof bzw. nach 5 Minuten am Nordbahnhof ein Busanschluss in Richtung Altstadt/ZOB erreichbar. In den Nachtstunden und am Wochenende ist die Verknüpfung aufgrund des ausgedünnten Taktes weniger gut. An beiden Bahnhöfen bestehen ausreichende und günstige Parkmöglichkeiten für Pkw-Fahrer. Neben den zwei bestehenden Bahnhöfen ist der Bau eines Schienenhalts im Bereich des Werksgeländes der Audi AG geplant.



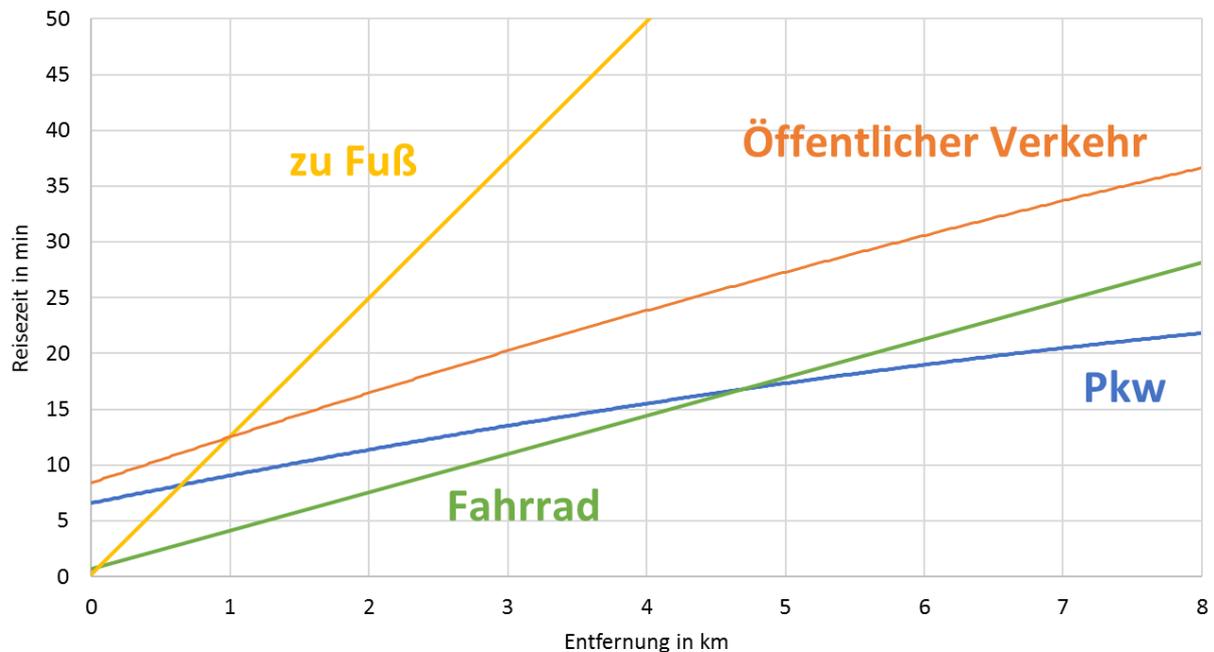
**Abbildung 14** Erschließung an Werktagen (Tagesganglinien) (Quelle: eigene Darstellung)

Eine Mitnahme von Fahrrädern in den städtischen Buslinien ist nicht möglich, aber aufgrund der topografischen Situation auch nicht zwingend erforderlich. An einigen Haltestellen wurden überdachte Abstellanlagen errichtet.

Zusammenfassend zeigt sich in Ingolstadt ein gut strukturierter und attraktiver öffentlicher Nahverkehr. Die umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots und der Schnittstellen der letzten Jahre zeigen auch auf der Nachfrageseite Wirkungen. Insbesondere der neugestaltete Nordbahnhof ist ein gelungenes Beispiel für einen intermodalen Verknüpfungspunkt zwischen allen Verkehrsmitteln. Der öffentliche Verkehr weist weitere Wachstumspotentiale auf. In den kommenden Jahren mit weiter anwachsender Verkehrsnachfrage und unter der Rahmenbedingung einer gezielten Förderung des Umweltverbundes kommt dem öffentlichen Verkehr eine wichtige Funktion bei der Aufnahme zusätzlicher Nachfrage zu.

### 3.4 Fahrrad

Die Stadt hat mit knapp 21 % am Modal-Split einen hohen Radverkehrsanteil im Vergleich zu Städten gleicher Größe. Dies ist auf die kompakte Stadtstruktur mit geeigneten Wegelängen, einer ebenen Topographie in der Region sowie ein umfassendes Radverkehrsnetz zurückzuführen.



**Abbildung 15** Erschließung an Werktagen (Tagesganglinien) (Quelle: eigene Darstellung)

Die Stadt Ingolstadt betreibt große Anstrengungen das Radverkehrsangebot weiter zu verbessern und ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V., die mit eigenem Leitbild und Handlungsschwerpunkten eine Förderung des Radverkehrs aktiv verfolgen.

Der Schwerpunkt der baulichen Infrastruktur konzentriert sich auf eine teilweise vom motorisierten Verkehr getrennte Führung des Radverkehrs. Entsprechend haben selbständig geführte Radwege sowie gemeinsame Fuß- und Radwege einen hohen Anteil von 94% an den insgesamt ca. 270 km Radwegeinfrastruktur. Die gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern ist jedoch nicht überall sicher gelöst. Insbesondere im Bereich einiger Unterführungen, Engstellen und Bushaltestellen ist die Sicherheit nicht optimal gewährleistet. Durch kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit in Bezug auf das Radfahren kann auch an kritischen Stellen die Unfallgefahr reduziert werden.

Das Ingolstädter Radwegenetz gliedert sich in Haupt- und Nebenrouten sowie ergänzenden touristischen Radwanderwegen. Diese Netzhierarchisierung beruht auf der Bedeutung der Routen im Stadt- und ihrer Nachfrage. In einer Radwegprioritätenliste, welche alle 2 Jahre fortgeschrieben wird, wird versucht, dem Bedarf und den Wünschen der Bürger gerecht zu werden, wobei die Realisierung der Maßnahmen von vielen Rahmenbedingungen abhängt.

Mehrere touristische Radwanderwege führen durch die Stadt oder beginnen dort. Dies ist insbesondere der Donauradwanderweg, einer der am stärksten frequentierten Radwanderrouten in Deutschland. Der Radwanderfahrer wird teilweise an der Donau und durch die Altstadt geführt.

In Ingolstadt besteht ein gutes Angebot an Abstellanlagen insbesondere in der Altstadt, im Bereich der Audi AG, an den Bahnhöfen sowie an Bushaltestellen. Wie in vielen Städten sind auch in Ingolstadt teilweise fahruntüchtige Fahrräder in den Abstellanlagen geparkt, die eine Nutzung verhindern. Auch stören wild geparkte Fahrräder am Hauptbahnhof das optische Erscheinungsbild des Empfangsgebäudes und behindern zum Teil Reisende. Als Maßnahme zur Verbesserung der Situation an diesen Stellen werden in regelmäßigen Abständen „Schrotträder“ beseitigt. Des Weiteren werden stadtweit laufen neue Abstellanlagen errichtet.

Im Umfeld der Audi AG werden von den Nutzern zum Teil lange Fußwege zwischen den Werkstoren und den Abstellanlagen bemängelt. Auch wenn diese Wege objektiv nicht sehr lang sind ist eine starke Ballung der Parknachfrage im unmittelbaren Umfeld der Werkstore festzustellen. Die „Fußwegeempfindlichkeit“ von Radfahrern ist gesamtstädtisch bei der Planung von nutzeroptimalen Fahrradabstellanlagen zu beachten.

Der Radverkehrsmarkt hat und wird sich durch die Einführung von Elektrofahrrädern und Pedelecs verändern. Durch die höheren Fahrgeschwindigkeiten steigen auch die Anforderungen an die Infrastruktur. Dieser Umstand ist bei künftigen Planungen einerseits in Hinblick auf z.B. die bauliche Linienführung und Fahrbahnbreite zu berücksichtigen, andererseits ergeben sich neue Sicherheitsfragen und -anforderungen

bei gemeinsam genutzter Infrastruktur mit Fußgängern. Weiterhin ist die in der Stadt vorhandene Ladeinfrastruktur auf den Bedarf abzustimmen. Deren Bedeutung wird auch aufgrund des steigenden Pedelec-Anteils im Radwandertourismus in Zukunft steigen. Im Stadtgebiet werden derzeit schon E-Bike-Ladestationen angeboten und die Standorte erweitert.

Um die Sicherheit zu erhöhen, ist neben der Verbesserung unfallrelevanter Abschnitte auch die Öffentlichkeitsarbeit zu intensivieren. Die umgesetzte Kampagne zum Geisterradeln oder die Teilnahme an der Ingolstädter Radnacht ist hierzu als positives Beispiel zu benennen. Als sicherheitsrelevanter Aspekt ist das Miteinander von Fußgängern und Radfahrern auf schmalen Wegabschnitten (z.B. Bushaltestellen, Unterführungen) genannt worden. Hierzu sind Lösungsvorschläge zu erarbeiten, um die Situation im Radverkehr zu verbessern. Bei Schichtwechsel der Audi AG sind z.T. große Radverkehrs-



**Abbildung 16** Ladestation für Pedelecs und Fahrradboxen am Hauptbahnhof

ströme unterwegs, für die die Infrastruktur abschnittsweise nicht ausgelegt ist. Auch hier sind Überlegungen zur Verbesserung der Situation anzustellen.

Durch die Bestellung eines Fahrradbeauftragten wird sichergestellt, dass das Radverkehrsnetz konsequent weiterentwickelt wird und dafür nötige Investitionen in den Haushalt aufgenommen werden.

Unter den Rahmenbedingungen eines künftigen Verkehrswachstums kommt einer Förderung des Umweltverbundes eine zentrale Aufgabe zu. Das städtische Radwegenetz muss im Sinne eines gesamthaften Konzeptes ertüchtigt werden, um auf allen relevanten Relationen als schnelles, sicheres und bequemes Verkehrsmittel wahrgenommen zu werden. Die Planungen sind dabei insbesondere auf die sich dynamisch entwickelnden Anforderungen aus dem Markt für Elektrofahrräder und Pedelecs abzustimmen, da sich hier eine wichtige Chance zur Entwicklung des Radverkehrsanteils und zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs ergibt.

### 3.5 Fußverkehr

Das Zuzußgehen ist stadtwweit für kurze Wege das ideale Verkehrsmittel im Nahbereich. Attraktive, eigenständige, also nicht entlang von stark befahrenen Straßen verlaufende Fußwegeverbindungen fördern diese ursprüngliche, gesunde und umweltfreundliche Verhaltensweise.

Schwerpunkte des Fußgängerverkehrs sind die Altstadt, Stadtteilzentren und Nahversorgungsbereiche ebenso wie das Umfeld von Schulen und Kindertageseinrichtungen, kulturellen und freizeitbezogenen Einrichtungen. Auch die Bahnhöfe als verkehrliche Einrichtungen haben im Fußverkehr eine überdurchschnittliche Bedeutung.

Für Freizeitwege sind insbesondere die städtischen Grünanlagen, Naherholungsgebiete, Kleingartenanlagen und auch die Friedhöfe von Bedeutung.

Das Fußwegeangebot soll die Bedürfnisse von Passanten, Rollstuhlfahrern, Eltern mit Kinderwagen, Rad fahrender und spielender Kindern erfüllen. Hierzu sind je nach lokaler Situation geeignete Wegebreiten und Oberflächen erforderlich. Da Nutzungsart und -intensität örtlich sehr unterschiedlich sind, sind allgemeine Gestaltungsstandards wenig sinnvoll. Einzelne örtliche Schwachstellen wurden im Rahmen der Zustandsanalyse erfasst.

Im Fußgängerverkehr hat die Schulwegsicherheit der Kinder eine sehr hohe Priorität. Unfälle mit Schulkindern sind mit etwa 10 Ereignissen pro Jahr relativ selten. Da jedes Jahr neue Kinder eingeschult werden, dürfen die Anstrengungen nicht nachlassen, um das Sicherheitsniveau zu halten und zu steigern. Hierzu zählen Schulwegepläne als eine Voraussetzung, welche jährlich aktualisiert werden.

Für die sichere Querung von Hauptstraßen stehen neben den Lichtsignalanlagen zur Knotenpunktsteuerung insgesamt viele weitere Lichtsignalanlagen für Fußgänger zur Verfügung. Fußgängerüberwege und Querungshilfen ergänzen dieses Angebot.

### 3.6 Schlussfolgerungen

Durch die Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen und deren Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen sind mittel- bis langfristig Maßnahmen notwendig, um das Verkehrssystem in seiner Ganzheit zu verbessern. Die zentralen Ziele sind insbesondere die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Gewerbestandorte im Norden und Südosten der Stadt zu verbessern sowie die Entlastung der negativ vom Verkehr betroffenen Stadtteile zu erreichen.

Durch eine konsequente Förderung des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) sollen dabei möglichst große Teile des vorhandenen und künftigen Verkehrsaufkommens auf umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsmittel verlagert werden. Auf diese Weise soll der geforderten nachhaltigen verkehrlichen Entwicklung Rechnung getragen und die Lebensqualität in der Stadt gesichert und erhöht werden. In einem integrierten Gesamtkonzept zur strategischen Entwicklung des Umweltverbundes liegt der Schlüssel zur Verbesserung der verkehrlichen Situation trotz steigender Einwohner- und Nachfragekennzahlen.

Jedoch sind Einpendler aus der Region und die regionale Wirtschaft auf eine gute Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr angewiesen, so dass eine lösungsorientierte, punktuelle Entwicklung des Straßenverkehrsnetzes als wichtiges Element der städtischen Mobilität zu fördern ist.

## 4 Umsetzungskonzept

Zur Orientierung von Verwaltung, politischen Entscheidungstragenden und weiteren Akteuren, in welchem Maße jede der vorgeschlagenen Maßnahmen zur strategischen Ausrichtung und zur Erfüllung der Leitbilder der künftigen verkehrlichen Entwicklung beitragen, wurden die Maßnahmen mehrstufig in einem Werkstattgespräch am 10.06.2016 mit den Mitgliedern des Stadtrats der Stadt Ingolstadt priorisiert.



Abbildung 17 Der Verkehrsentwicklungsplan verfolgt einen integrativen Ansatz

Die wesentlichen Bausteine, welche jeweils in Maßnahmen erster und zweiter Priorität untergliedert wurden, sind:

- **Schlüsselmaßnahmen** definieren die zentralen Handlungsfelder,
- weitere, **kurzfristige Maßnahmen** schaffen Synergien,
- **mittel- und langfristige Maßnahmen** runden die Strategie ab.
- Weitere, vorgeschlagene Maßnahmen wurden verworfen.

Über die Einordnung des Maßnahmenkonzepts in die unterschiedlichen Bausteine wird eine Umsetzungsstrategie implementiert. Zeitlich gesehen wird als erstes die Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen erster Priorität, gefolgt von den Schlüsselmaßnahmen zweiter Priorität empfohlen. Um eine zeitnahe Umsetzung zu erzielen, ist ein unmittelbarer Beginn der Planungen notwendig. Die kurzfristigen Maßnahmen ergänzen die Schlüsselmaßnahmen, auch hier stehen die Maßnahmen erster Priorität zeitlich vor denen zweiter Priorität. Die mittel- und langfristigen Maßnahmen sind für die zukünftige verkehrliche Entwicklung aus heutiger Sicht notwendig, der Beginn ihrer Planung und Umsetzung liegt jedoch weiter in der Zukunft, als die der Schlüssel- und kurzfristigen Maßnahmen.

Alle Maßnahmen haben in Abhängigkeit der Realisierbarkeit einen gewissen Planungsvorlauf. In jedem Fall bedarf die Umsetzung einer Maßnahme nicht zuletzt aus haushaltstechnischen Gründen einer Einzelentscheidung. Durch veränderte verkehrliche und städtische Entwicklungen können sich die Priorisierungen der einzelnen Maßnahmen verändern. Im Zuge der vertiefenden Untersuchungen können somit einzelne Maßnahmen nach neuen Erkenntnissen angepasst werden. Änderungen der Realisierungschancen, insbesondere sofern andere Planungsträger beteiligt sind, könnten zunächst nur Teilumsetzungen einzelner Maßnahmen ergeben.

Schlüsselmaßnahmen	
<b>1. Priorität</b>	
	Ausbau eines Vorrangroutennetzes mit Verknüpfung in der Region
	Bedarfsgerechte Entwicklung des ÖV-Angebots
	Bahnhalt Ingolstadt Audi
	Neugestaltung der Verkehrsbeziehungen westliche Ringstraße
<b>2. Priorität</b>	
	Neues Image für den Radverkehr
	Förderung der Fahrrad-E-Mobilität
	Hochwertiges Fahrradparken
	Mobilitätsservice und -beratung Ingolstadt
	Weiterentwicklung des Tarifverbundes
	Aufwertung der Nahversorgungsbereiche in weiterer Siedlungsentwicklung
	Weiterentwicklung Fußgängerleitsystem
	Ausbau BAB-Anschluss Ingolstadt Süd

## Kurzfristige Maßnahmen

### 1. Priorität



Etablierung Ingolstadts als Wegmarke des Radtourismus



Unterstützung des Ausbaus des regionalen Schienenverkehrs



Verbesserung der Anschlusssicherung ÖV



Weiterer Ausbau des dynamischen Informationssystems



Umsetzung Stadtpark Donau als innerstädtischer Naherholungsraum



„Shared Space“ als Gestaltungsansatz

### 2. Priorität



Wirkungskontrolle Radverkehr



Stadt als Vorbild für nachhaltige Mobilität



Vernetzung der Akteure im Mobilitätsbereich



Umsetzung von Sicherheit und Barrierefreiheit im ÖPNV



Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad



Fußgängergerechte Stadtgestaltung



Schulwege optimieren und interaktiver Schulwegplan



Neugestaltung Fußgängerzone und Altstadtstraßen



Ingolstädter Leihradsystem



Mobilitätskarte Ingolstadt

**Mittelfristige Maßnahmen****1. Priorität**

Unterstützung der Ertüchtigung Anschluss an B16 und Anschluss Gewerbegebiet Manchinger Straße/ Ochenschütt



Umgehung Unsernherrn mit optimierter Anbindung Südostspange



Höhenfreie Kreuzung Münchener Straße/Ringstraße/Brückenkopf (O-W)

**2. Priorität**

Carsharing Ingolstadt



Südumfahrung Audi-Werksgelände mit Anbindung Schneller Weg

**Langfristige Maßnahmen****1. Priorität**

Ausbau IN19/ Anschlussstelle Lenting



Donauquerung östlich Gerolfing



Nordtangente Ingolstadt West

**2. Priorität**

Verbindung Audi neuer Anschluss BAB (zwischen Lenting/Oberhaunstadt)



Ausbau westliche Ringstraße, 4. Fahrspur oder Bypass

## 5 Maßnahmen

Im Folgenden werden die in Kapitel 3 genannten und priorisierten Maßnahmen jeweils in kurzen Steckbriefen näher erläutert. Die Steckbriefe beinhalten diese Angaben:

- Ziele der Maßnahme
  - Kurze Beschreibung der Maßnahme
  - Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren
    - Bürgerwerkstätten
    - Runder Tisch mit Vereinen, Verbänden und Institutionen
    - Rückkopplung mit den 12 Bezirksausschüssen der Stadt Ingolstadt
    - Verwaltungsinterne Scopingtermine
  - Bewertung der Maßnahme
    - Realisierungschancen
    - Abschätzende verkehrliche Wirkungen
    - Abstimmungspartner
    - Wirkungen auf die einzelnen Leitsätze und damit auf das gesamte verkehrliche Leitbild der Stadt Ingolstadt
-  schadet dem Leitsatz
-  nützt dem Leitsatz
-  neutral zum Leitsatz
-  teils/teils
- Fazit / Schlussfolgerungen

## 5.1 Schlüsselmaßnahmen

### 5.1.1 Ausbau eines Vorrangroutennetzes mit Verknüpfung in der Region



#### Ziele der Maßnahme

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

#### Beschreibung der Maßnahme

##### Komfortables Wegenetz

- Breiter Ausbau
- Geradlinige Trassierung, gute Sichtbeziehungen, frei von Hindernissen
- Routenführung mit möglichst wenigen Knotenpunkten

- Umfassende Wegweisung
- Eigene Infrastruktur, überwiegende Trennung vom Fußgängerverkehr
- Qualitativ hochwertige Ausführung
- Winterdienst
- Beleuchtung

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung

- + systematisch angehen und umsetzen
- Durchfahrt Altstadt in Nord-Süd-Richtung nicht vorstellbar
- Vorrangroute in Degenhartstraße steht im Widerspruch zum AUDI-Werksverkehr

##### Stadtplanungsamt

Durchgängiger Radweg im 2. Grünring („Grüner Radring“) für den Freizeitverkehr ist in Vorbereitung

#### Bewertung der Maßnahme

##### Realisierungschancen

++

##### Wirkungen

++

##### Abstimmungsbedarf mit

- Gemeinden und Landkreise
- Straßenbauasträger



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Zentrales Schlüsselprojekt im Radverkehr und für den gesamten städtischen Verkehr → vorrangig verfolgen
- Details und Umsetzungskonzept werden im Mobilitätskonzept für den Radverkehr der Stadt Ingolstadt erläutert. → Schlüsselmaßnahme

### 5.1.2 Bedarfsgerechte Entwicklung des ÖV-Angebots



#### Ziele der Maßnahme

- Erschließung neuer Quartiere
- Taktverdichtung, zusätzliche Fahrten
- Verknüpfungen und Umsteigepunkte

#### Beschreibung der Maßnahme

##### Bedarfsgerechte Anpassung des Busangebots

- Bevölkerungswachstum
- Arbeitsplatzentwicklung (z.B. IN-Campus)

##### Beschleunigung des ÖPNV

- Busspuren in staukritischen Abschnitten
- Bevorrechtigung an Signalanlagen

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung

- + Anbindung des Südostens an den Hauptbahnhof
- Taktverdichtung kritisch unter Nutzen-Kosten-Aspekt
- gezielte Taktverdichtung an P&R-Standorten zu Hauptverkehrszeiten
- mehr Nachtbuslinien + mehr Werbung dafür

- Halt des Flughafen-Bus auch am Hauptbahnhof
- Erhöhung der Förderung und Haushaltsmittel proportional zur Angebotsverbesserung

##### Scoping

Erschließung neuer Quartiere zeitnah umsetzen, im Idealfall vor deren Besiedelung

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	+
<b>Wirkungen</b>	++
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ INVG</li> <li>▪ Straßenbaulastträger</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Wird bereits heute planerisch berücksichtigt und im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten umgesetzt
  - Bei Erschließung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten von Anfang an die ÖV-Alternative anbieten
  - Konkrete Maßnahmenvorschläge:
    - Anbindung des Südostens an den Hauptbahnhof
    - Halt des Flughafen-Bus am Hauptbahnhof
- Schlüsselmaßnahme
  - Kontinuierliche Überprüfung des ÖV Angebots
  - Regelmäßige Gutachten zur Netzentwicklung und -optimierung

### 5.1.3 Bahnhof Ingolstadt Audi



#### Ziele der Maßnahme

- Direkter Werkzugang und öffentlicher Zugang
- Halt der Regionalzüge Eichstätt-Ingolstadt (Stufe 1)

#### Beschreibung der Maßnahme

- Fachgutachten zur Untersuchung eines Gesamtkonzepts für die städtischen und regionalen ÖPNV-Liniennetze, in Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Bahnhofs Audi
- Begleitendes Gesamtkonzept P+R
- Fahrgastschätzung 2.200 Fahrgäste pro Tag
- Realisierbarkeit durch Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH festgestellt

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung

- + Anbindung des Haltepunktes AUDI von allen Richtungen sinnvoll

##### Scoping

- Bahnhof AUDI soll 2019 fertig gestellt werden
- Buslinie Eichstätt-Ingolstadt Konkurrenz zur Bahntrasse

#### Bewertung der Maßnahme

**Realisierungschancen** ++

**Wirkungen** +

**Abstimmungsbedarf mit**

- Aufgabenträger Nahverkehr (Freistaat Bayern/BEG)
- Audi AG
- Eisenbahnverkehrsunternehmen
- INVG



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- wichtiger Baustein des Gesamtkonzeptes
  - Fachgutachten zum ÖPNV-Netz nach Inbetriebnahme vorsehen
  - P+R Konzept in Stadt und Region erstellen
  - Fahrtenangebots auf der Strecke Ingolstadt-Eichstätt verbessern (mit Halt am AUDI-Werk)
  - Schlüsselmaßnahme

### 5.1.4 Neugestaltung der Verkehrsbeziehungen Westliche Ringstraße



#### Ziele der Maßnahme

- Steigerung der Leistungsfähigkeit der Westlichen Ringstraße
- Harmonisierung des Straßenabschnittes mit angrenzenden Knotenpunkten
- unterbrechungsfreier Verkehrsfluss zwischen Brodmühlweg und Glacisbrücke

#### Beschreibung der Maßnahme

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein Linkseinbiegen aus Probielweg und Schloßblände auf Westliche Ringstraße</li> <li>▪ kein Linksabbiegen von Westliche Ringstraße in Probielweg</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ prüfen, ob Rechtseinbiegen aus Probielweg auf Westliche Ringstraße</li> </ul> |
|---|--|

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung

- + Verbesserung des Verkehrsflusses
- + Abbiegebeziehungen Ringstraße/ Probielweg sind heute problematisch und werden neu geordnet
  - temporäre Fahrstreifenfreigabe auf der Westlichen Ringstraße verbessert den Verkehrsfluss am Knoten
- darf nicht zu Mehrverkehr in umliegenden Anliegerstraßen führen

- flankierende Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren in Parallelstraßen
- ggf. weitere kleinräumige Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsflusses nach Neugestaltung

##### Scoping

Prüfauftrag: Welche Zufahrten sind im Planfeststellungsverfahren zugesichert?

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	++
<b>Wirkungen</b>	+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	▪ Anliegern



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kapazitätssteigerung Ringstraße wirkt sich positiv auf den Verkehrsablauf aus</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ kurzfristig und kostengünstig umsetzbar, Testbetrieb temporär einrichten, Wirkungen im Feldversuch messen</li> <li>→ Schlüsselmaßnahme</li> </ul> |
|---|--|

### 5.1.5 Neues Image für den Radverkehr



#### Ziele der Maßnahme

- Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Unterstützung der besseren Einhaltung von Verkehrsregeln

#### Beschreibung der Maßnahme

##### Sicherheit

- Sicherheitstage
- Sicheres Verhalten für Zielgruppen (Schüler, Rentner)
- Sicherheitsschulung für Pedelec-Käufer
- Kontrollen zu unerlaubtem Halten und Parken auf Radwegen
- Kontrollen zu verkehrsgerechtem Verhalten der Radfahrenden

##### Marketing

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

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung

- + Förderung Radverkehr bedeutet, das Radfahren sicher und komfortabel ist und glücklich macht
- + Bedeutet Qualifizierung des Bestandsnetzes
- + Verkehrssicherheit durch Rücksichtnahme verbessern

- + Miteinander im Straßenverkehr
- + Radverkehr auf die Straße holen, um die Wahrnehmung und Verkehrssicherheit der Radfahrer zu erhöhen
- „Geisterradeln“ negatives Marketing

#### Bewertung der Maßnahme

**Realisierungschancen** ++

**Wirkungen** +

**Abstimmungsbedarf mit**

- INVG
- Polizei
- Verbände (z.B. ADFC)
- Verkehrswacht



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtige Daueraufgabe zur Förderung des Radverkehrs
- Zielgruppenspezifische Ansätze verfolgen
- Kontinuierliche, jährliche Bereitstellung von Finanzmitteln
- Personalressourcen schaffen
- hohe Signalwirkung
- Schlüsselmaßnahme

### 5.1.6 Förderung der Fahrrad-E-Mobilität



#### Ziele der Maßnahme

- Förderung der Fahrradnutzung auf längeren Strecken
- Umweltfreundlicher (Waren-) Transport mit Lastenpedelecs im Stadtgebiet

#### Beschreibung der Maßnahme

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pedelecs + Lastenräder für alle Schulen, KITA, Kiga und Verwaltung</li> <li>▪ Schulungsangebot für Pedelec-Käufer (ggf. mit Polizei, örtlichem Handel und Vereinen)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kombinierte Service- und Ladestationen                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrradabstellplätze</li> <li>▪ Pedelec-Stellplätze mit „Steckdose“</li> <li>▪ Aufpump-/Reparaturmöglichkeit</li> </ul> </li> </ul> |
|---|--|

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

**Bürgerbeteiligung**  
keine Anmerkungen

**Scoping**  
Abstimmung mit den Stadtwerken

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	++
<b>Wirkungen</b>	++
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadtwerke</li> <li>▪ Betriebe/Unternehmen</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wichtig für den Radtourismus in der Stadt und der Region</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erstellung eines Konzeptes für Zielgruppen, Standorte, Ladestationen</li> <li>→ Einbindung der IHK und HWK zur Berücksichtigung der Bedürfnisse der Wirtschaft (z.B. Lastenpedelecs)</li> <li>→ Schlüsselmaßnahme</li> </ul> |
|--|---|

### 5.1.7 Hochwertiges Fahrradparken



#### Ziele der Maßnahme

- Genügend qualitativ hochwertige Fahrradparkierungsmöglichkeiten an allen relevanten Zielen

#### Beschreibung der Maßnahme

##### An allen relevanten Zielen:

- Zuhause
- Arbeitsplatz
- Schulen
- Bahnhöfe
- Freizeiteinrichtungen
- In der Innenstadt

##### qualitativ hochwertig:

- diebstahlsicher
- Fahrradbügel/ -boxen
- Fahrradparkhaus

##### Nach Möglichkeit:

- ebenerdig erreichbar
- beleuchtet
- überdacht
- Lademöglichkeit für Pedelecs
- Service: Schließfächer, Luftpumpen

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung

- + Stellplatznachweis für Fahrräder bei Mehrfamilienhäusern
- + Fahrradboxen sollten Stauraum für Gepäck haben
- + zentralen Abstellplatz in der Altstadt vorsehen
- + an städtischen Dienststellen und öffentlichen Einrichtungen

- + sichere Abstellmöglichkeit in der Altstadt (Elektrofahrräder)
- + überdachte Abstellplätze Hallenbad Südwest

##### Scoping

Leuchtturmprojekt Fahrradparkhaus Altstadt

#### Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen ++

Wirkungen ++

##### Abstimmungsbedarf mit

- Betriebe und Unternehmen
- Handel
- Wohnungswirtschaft
- Öffentliche Einrichtungen und Verwaltung



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtige Ergänzung zur gesamthaften Attraktivitätssteigerung im Radverkehr
  - Schlüsselmaßnahme
  - stetiger Ausbau der vorhandenen Infrastruktur
  - Fahrradparkhaus in der Altstadt prüfen

### 5.1.8 Mobilitätsservice und -beratung



#### Ziele der Maßnahme

- Informationsangebot zu allen Aspekten der Mobilität

#### Beschreibung der Maßnahme

##### Leistungsspektrum (z.T. dezentral vorhanden)

- Neubürgerinformationen, ÖV-Testkarten
- Lokales Leihradsystem, Vermietung Fahrradboxen
- Beratung Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Institutionen, Bürger
- Kundenpflege, Mängel- und Beschwerdemanagement
- Verknüpfung mit der Touristinformation

- Informationen zum Parkplatzangebot (Pkw) und P+R

##### Aufbau von Mobilitätsstationen zur Vernetzung des Umweltverbundes

- Netz an Mobilitätsstationen im Stadtgebiet mit
  - ÖV-Anbindung (Bus/ Bahn)
  - Leihrad-Angebot
  - CarSharing-Station

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung

- + Komplettes Beratungs- und Informationsangebot in allen Lebenslagen persönlich vor Ort und über App oder ähnliches
- + Mitfahrgelegenheiten anbieten
- + Parkraummanagement an den Umstiegsstellen von PKW zu anderen Verkehrsmitteln einrichten

##### Scoping

Neubürgertestkarte ist schon eingeführt

#### Bewertung der Maßnahme

**Realisierungschancen** +

**Wirkungen** +

**Abstimmungsbedarf mit**

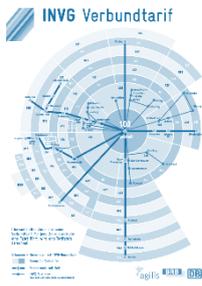
- DB Vertrieb
- Taxi-Zentrale Ingolstadt
- INVG
- Unternehmen mit Mobilitätsbezug
- Bestehende Kundencenter



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Stärkung des Umweltverbundes
  - Verbesserung der vernetzten Mobilität
- Umlandgemeinden einbinden  
→ Umsetzung: mittelfristiger Zeithorizont  
→ Schlüsselmaßnahme

### 5.1.9 Weiterentwicklung des Tarifverbundes



#### Ziele der Maßnahme

- Attraktiver Nahverkehr in der Region „aus einem Guss“

#### Beschreibung der Maßnahme

- Tarifliche Einbindung aller regionalen und örtlichen Nahverkehrsangebote in der gesamten Region
- Abstimmung der Fahrpläne des regionalen Busverkehrs

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung

- + Vervollständigung des Tarifverbundes
- + Wochenendticket für den kompletten kommunalen Nahverkehr
- + Einzeltarif ist abschreckend teuer
- + Nutzung und Erwerb von Einzeltickets einfach gestalten
- + mehr Vorverkaufsstellen, fehlende Automaten
- + Jahrestarifkarte für alle – ÖPNV Flatrate
- + Sozialticket einführen
- + Zielgruppenspezifische Tarifangebote einführen z.B.: für Schüler ab 14 Jahren
- + Informationen auch über IN hinaus vermitteln

##### Scoping

keine Anmerkungen

#### Bewertung der Maßnahme

**Realisierungschancen** +

**Wirkungen** +

**Abstimmungsbedarf mit**

- Aufgabenträger Nahverkehr (INVG, Landkreise, Gemeinden)
- Regionalen Busunternehmen
- Bayerische Eisenbahngesellschaft
- Eisenbahnverkehrsunternehmen



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Gewinnung weiterer Nutzergruppen durch Angebotsanpassungen
  - Regionale Stärkung des ÖPNV
- Maßnahme sollte vorrangig verfolgt werden  
→ Schlüsselmaßnahme

### 5.1.10 Aufwertung der Nahversorgungsbereiche in weiterer Siedlungsentwicklung



#### Ziele der Maßnahme

- Aufwertung der Nahversorgungsbereiche und Förderung der Nahmobilität

#### Beschreibung der Maßnahme

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufwertung Nahversorgungsbereiche und Förderung der Nahmobilität</li> <li>▪ Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar</li> <li>▪ Verbesserung der städtebaulichen und gestalterischen Gesamtsituation</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Barrierefreier Zugang zu den Angeboten</li> <li>▪ Verbesserungen durch Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum</li> <li>▪ Bessere Vernetzung der Versorgungsbereiche, die oft an verkehrsreichen Straßen liegen (Querungshilfen, sichere Parkierung für Fahrräder, Platzbildung, Begrünung o.ä.)</li> </ul> |
|---|--|

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

keine Anmerkungen

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	++
<b>Wirkungen</b>	+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Handel</li> <li>▪ Bevölkerung</li> <li>▪ Lokale Einrichtungen</li> <li>▪ INVG</li> <li>▪ Interessensverbände</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wichtig für die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen an der städtischen Mobilität</li> <li>▪ Umgang mit den Folgen des demographischen Wandels</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schlüsselmaßnahme</li> <li>→ Aufwertung Nahversorgung als stadtplanerisches Ziel verankern und sukzessiv im Stadt- raum umsetzen</li> <li>→ Wechselwirkungen zum Projekt „Fußgänger- gerechte Stadtgestaltung“</li> </ul> |
|--|--|

### 5.1.11 Weiterentwicklung Fußgängerleitsystem



#### Ziele der Maßnahme

- Städtisches Leitsystem zur verbesserten Orientierung

#### Beschreibung der Maßnahme

- Einheitliche Wegweisung durch Infotafeln
- Stadtweite Orientierung zu wichtigen Zielen
- Stadtweites, webbasiertes Routingsystem für Fußgänger
- Empfehlung zu sicheren/ schnellen/ schönen Wegen
- In Zusammenarbeit mit INVG und Tourismusförderung

#### Zielgruppe

- Bewohner
- Geschäftsreisende
- Touristen
- Besucher

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung

keine Anmerkungen

##### Stadtplanungsamt

Infotafeln in der Altstadt mit QR-Codes sind umgesetzt  
Wegeleitsystem ist im Piusviertel im Rahmen der sozialen Stadt in Vorbereitung

#### Bewertung der Maßnahme

**Realisierungschancen** ++

**Wirkungen** +

**Abstimmungsbedarf mit**

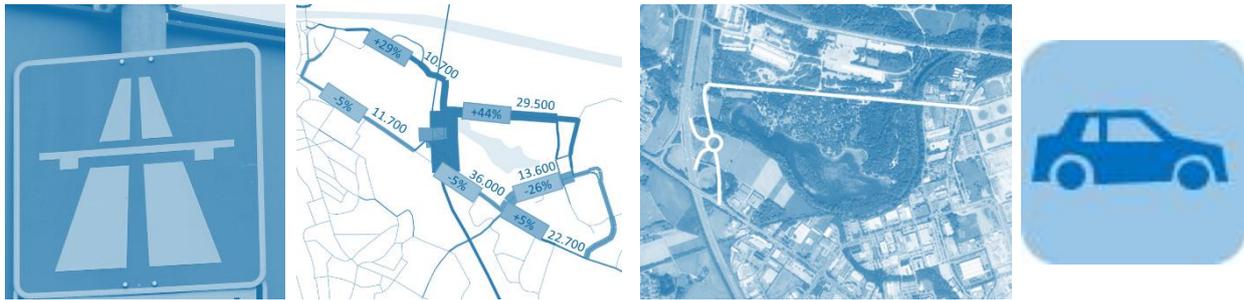
- Bevölkerung
- Tourismusförderung
- Handel und Wirtschaft
- INVG
- Interessensverbände



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtiger Baustein für Tourismus, Einkaufsverkehr, Besucher, Fremdenverkehr und Geschäftsreisende
- Zeitnahe Umsetzung  
→ Schlüsselmaßnahme

### 5.1.12 Ausbau BAB-Anschluss Ingolstadt Süd



#### Ziele der Maßnahme

- Verkehrliche Erschließung des Areals IN-Campus

#### Beschreibung der Maßnahme

- Anschluss der Straße „Am Auwaldsee“ über einen Kreisverkehr an BAB-Anschluss Ingolstadt Süd

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung

- Beeinträchtigung Naherholungsgebiet und Campingplatz „Auwaldsee“
- Querung eines Altdonauarmes
- Gefahr von Schleichverkehr über Peisserstraße
- Belastung eines unbelasteten Gebietes

##### Prüfen weiterer Erschließungsoptionen von IN-Campus:

- 1. kreuzungsfrei Peisserstraße-Mailingerspitz
- 2. im Norden über Hochwasserdamm
- 3. im Nordosten über die Donau
- 4. Zufahrt von Süden am Stadion vorbei
- Zufahrt zum Auwaldsee sicherstellen evtl. Tunnel

##### Runder Tisch

##### Option prüfen:

- Güterverkehr von Norden über die Donau an IN-Campus anbinden
- Westseitiger Ausbau AB Abfahrt Süd (Flächenvorhaltung)
- Durchbindung zum Gewerbegebiet Ochenschütt und ergänzender Knoten an die St2335

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	++
<b>Wirkungen</b>	+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	▪ Autobahndirektion Südbayern



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- positive verkehrliche Wirkungen
- Ausbau ist notwendig bei Erschließung IN-Campus
- Westseitiger Ausbau Autobahnanschluss langfristig sichern (Flächennutzungsplan)
- Maßnahme weiterverfolgen
- Schlüsselmaßnahme

## 5.2 Kurzfristige Maßnahmen

### 5.2.1 Etablierung Ingolstadts als Wegmarke des Radtourismus



#### Ziele der Maßnahme

- Östlich / Westlich oder zentral an der Donau in Ingolstadt ein hochwertiger Rastplatz für Radfahrer und Wanderer

#### Beschreibung der Maßnahme

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Servicestation                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Werkzeug, Pumpen</li> <li>▪ Kontakt Fahrradhändler</li> </ul> </li> <li>▪ Infrastruktur                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bänke, Wetterschutz</li> <li>▪ Grillplatz</li> <li>▪ Kiosk/ Bewirtung</li> <li>▪ Toiletten</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Informationen                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt-/ Hotelinfo</li> <li>▪ Touristeninformation</li> <li>▪ Wegweisung</li> <li>▪ Veranstaltungsinformation</li> </ul> </li> </ul> |
|---|---|

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Keine Anmerkungen

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	++
<b>Wirkungen</b>	+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tourismusförderung</li> <li>▪ Verbände (z.B. ADFC)</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Element zur Förderung des (Rad-)Tourismus in der Stadt und der Region</li> <li>▪ Details werden im Mobilitätskonzept für den Radverkehr der Stadt Ingolstadt erläutert.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Regionale Abstimmung erforderlich</li> <li>→ Standortalternativen</li> </ul> |
|---|---|

### 5.2.2 Unterstützung des Ausbaus des regionalen Schienenverkehrs



#### Ziele der Maßnahme

- Attraktive Verknüpfung der Region und des Oberzentrums Ingolstadt mit dem ÖPNV

#### Beschreibung der Maßnahme

- Studie zu regionalem Stadtbahnsystem auf vorhandenen Gleisen
- Gesamtkonzept P+R und B+R (Bahn und Bus) für die Region

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- Haltepunkt im Innenstadtbereich
- Schwerpunktsetzung auf den Ausbau des schienengebundenen Verkehrs ist zu gering
- Regio-Stadtbahn unter dem Aspekt von neuen Trassen auch im Straßenraum überprüfen

##### Scoping:

Schieneanbindung IN - EADS bedeutet Gleisneubau  
 Schieneanbindung IN-Campus und Fußballstation prüfen  
 Manching über heutigen Bahnhof anbinden/erschließen

##### Runder Tisch:

Ausbau des Schienennetzes richtiger Ansatz zur Förderung der Vernetzung mit der Region

#### Bewertung der Maßnahme

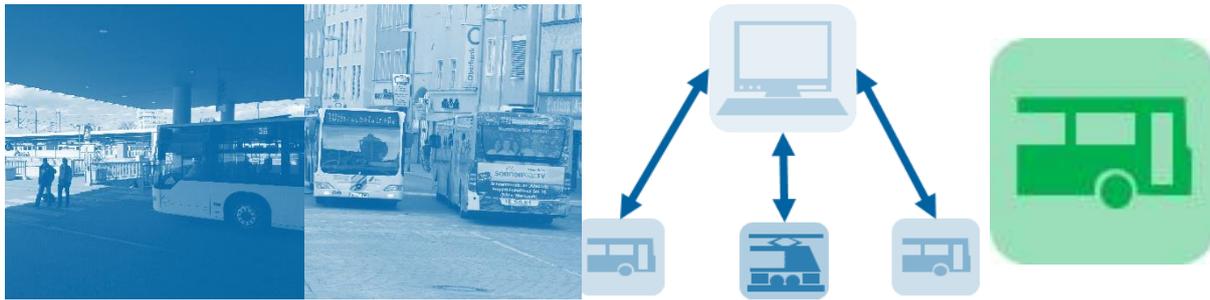
<b>Realisierungschancen</b>	+
<b>Wirkungen</b>	+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bayerische Eisenbahngesellschaft</li> <li>▪ Eisenbahnverkehrsunternehmen</li> <li>▪ INVG</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- langfristiger Baustein des Gesamtkonzeptes
- Zielhorizont der Umsetzung weit nach 2025
- Vorhandene Strecken und Infrastruktur umfassend sichern
- Studie beauftragen

### 5.2.3 Verbesserung der Anschlusssicherung ÖV



#### Ziele der Maßnahme

- Herstellung und Sicherstellung von Anschlüssen im ganzen Tarifgebiet (ITCS-basiert)

#### Beschreibung der Maßnahme

- Anschlusssicherung von Bus zu Bus- Verbindungen
- Anschlusssicherung von Bus zu Zug- Verbindungen

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung

- Anschlusssicherung funktioniert am Wochenende nicht
- Anschlusssicherung zwischen Linie 10 und 11 nicht gegeben
- Fahrplan INVG auf DB Fahrplan ausrichten
- Busanschluss am Hauptbahnhof im Halbstunden Takt
- ZOB an Hauptbahnhof verlegen

##### Scoping:

Anchusssicherung wird ab Herbst 2015 umgesetzt  
Anchusssicherung bezieht sich auch auf überregionale Buslinien

##### Runder Tisch:

ausreichendes Angebot an Park & Ride Plätzen

#### Bewertung der Maßnahme

**Realisierungschancen**

++

**Wirkungen**

+

**Abstimmungsbedarf mit**

- Aufgabenträger Nahverkehr (INVG und Landkreise)
- Regionale Busunternehmen
- Eisenbahnverkehrsunternehmen



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Umsetzung wird begonnen
  - Nachfragesteigerung im ÖV zu erwarten
- Maßnahme sollte vorrangig verfolgt werden

### 5.2.4 Weiterer Ausbau des dynamischen Informationssystems



#### Ziele der Maßnahme

- Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

#### Beschreibung der Maßnahme

- Informationen an Haltestellen
- Informationen online
- Informationen für mobile Endgeräten (INVG App)

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- + Aufwertung Bushaltestelle Hauptbahnhof
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	++
<b>Wirkungen</b>	+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgabenträger Nahverkehr (INVG und Landkreise)</li> <li>▪ Regionale Busunternehmen</li> <li>▪ Eisenbahnverkehrsunternehmen</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- an Haltestellen
  - WWW/mobilen Endgeräten (INVG App)
- Maßnahme sollte vorrangig verfolgt werden

### 5.2.5 Umsetzung Stadtpark Donau als innerstädtischer Naherholungsraum



#### Ziele der Maßnahme

- Identität der Stadt an der Donau stärken
- Von der Staustufe im Westen zum IN-Campus-Gelände im Osten
- Naherholungsraum schaffen

#### Beschreibung der Maßnahme

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Integration Teilkonzept Schloßlände</li> <li>▪ Donauquerungen Fuß, Rad und ÖV schaffen</li> <li>▪ Wegeangebot entlang der Donau stärken</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Radtourismus fördern</li> <li>▪ Kunst und Kultur integrieren</li> </ul> |
|---|--|

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

<p><b>Bürgerbeteiligung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Öffnung der Stadt zur Donau, Flaniererraum Donau</li> <li>+ Schloßlände trennt Donau von der Innenstadt</li> <li>→ Reduzierung der Fahrbahnbreite in der Schloßlände von vier auf zwei Spuren, Fußweg anlegen</li> <li>→ Umfeld der Tiefgaragenzufahrt Kongresshotel aufwerten</li> <li>→ Planungsvorschläge zur Einbeziehung der Donau erarbeiten</li> </ul>	<p><b>Stadtplanungsamt:</b></p> <p>Donauquerungen Fuß, Rad und ÖV schaffen (→ Donauloop)</p>
---	--

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	++
<b>Wirkungen</b>	+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Handel</li> <li>▪ Bevölkerung</li> <li>▪ Einrichtungen</li> <li>▪ INVG</li> <li>▪ Interessensverbände</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wichtiger Baustein für Einwohner und Tourismus</li> <li>▪ Stärkung des Fußverkehrs</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Städtebaulicher Ansatz erforderlich</li> <li>→ kurzfristige Umsetzung</li> <li>→ Synergien zum Projekt „Ingolstadt als Wegmarke des Radtourismus“</li> </ul> |
|--|---|

### 5.2.6 „Shared Space“ als Gestaltungsansatz



#### Ziele der Maßnahme

- Gestaltung herausgehobener Stadtplätze und Straßenzüge nach dem Ansatz des „Shared Space“

#### Beschreibung der Maßnahme

##### Gestaltung herausgehobener Stadtplätze und Straßenzüge nach dem Ansatz des „Shared Space“

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

Beispielsweise in der Altstadt umgesetzt:

- Rathausplatz
- Theresienstraße

Beispielsweise bei Stadtteilplätzen umgesetzt:

- Gerolfing
- Rothenturm
- Liebigplatz
- Unsernherrn
- Mailing

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- + Altstadt als Shared Space entwickeln
  - + vom Fußgänger betrachten, nicht autogerecht
  - + Reduzierung der Fahrbahnbreite zugunsten der Fußgänger (Harderstraße)
- 

- Optimierung der Quartierserschließung Theresienstraße
- Anwohnerparken in der Theresienstraße einführen
- Proviantstraße zwischen Volksfestplatz und Innenstadt unter Shared Space Gesichtspunkten umgestalten

#### Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen +

Wirkungen 0/+

##### Abstimmungsbedarf mit

- Handel
- Bevölkerung
- Einrichtungen
- INVG
- Interessensverbände



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Punktuelle Stärkung des Fußverkehrs
  - Aufwertung der Altstadt
- Punktuelle Stärkung des Fußverkehrs  
→ Aufwertung der Altstadt

### 5.2.7 Wirkungskontrolle Radverkehr



#### Ziele der Maßnahme

- Prüfen der Wirksamkeit von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung
- Nachfragewachstum „belegbar“ machen

#### Beschreibung der Maßnahme

- Dauerzählstellen an wichtigen Querschnitten (Ergebnis für Öffentlichkeit zugänglich!)
- Fahrradbarometer
- jährliche Radverkehrszählungen

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Keine Anmerkungen

#### Bewertung der Maßnahme

**Realisierungschancen** ++  
**Wirkungen** 0/+ (Planung, Presse und Image)



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- wichtig für Öffentlichkeitsarbeit, Verwaltung und Politik
- hohe Signalwirkung
- Kontinuierliche Erhebung von Daten für die Planung
- Wirkungskontrolle zu den Maßnahmen im Radverkehr

### 5.2.8 Stadt als Vorbild für nachhaltige Mobilität



#### Ziele der Maßnahme

- Städtische Einrichtungen als Vorbild für nachhaltige Mobilität

#### Beschreibung der Maßnahme

##### Personen des öffentlichen Lebens nutzen offensichtlich nachhaltige Verkehrsmittel

- Bürgermeister und Stadträte
- Leitende Verwaltungskräfte

##### Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder für

- Öffentliche Einrichtungen
- Behörden
- Schulen und Bildungseinrichtungen
- Kindergärten und Kitas

##### Ausbau der umweltfreundlichen städtischen Fahrzeugflotte

- Hybridantriebe
- Elektrofahrzeuge
- Erdgas-PKW
- Weitere innovative Antriebe

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- Vorbilder müssen glaubhaft sein – sonst eher abschreckend
- Vorbildfunktion konkretisieren
- Vorbild durch Werbung sichtbar machen
- „Fahrrad-Werkstatt“ vom Bürgerbüro aus dem Konradviertel auf andere Stadteile übertragen

##### Scoping:

- Antriebsart einer umweltfreundlichen Busflotte
- 1. Hybrid, 2. E-Auto, 3. weitere innovative Antriebe
- Audi ist führend beim Erdgas Antrieb für PKW

#### Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen ++

Wirkungen ++

##### Abstimmungsbedarf mit

- Städtisches Fuhrparkmanagement
- Bürgermeister und Stadträte
- Verwaltung



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtiges Projekt zum Gesamtkonzept
- Vorbildwirkung ist ein Baustein für die Wahrnehmung des Umweltverbundes in der Bürgerschaft

→ Kontinuierlich und konsequent in medialen Auftritten verankern

### 5.2.9 Vernetzung der Akteure im Mobilitätsbereich



#### Ziele der Maßnahme

- Runder Tisch Mobilität für Stadt und Region mit Einbindung aller Akteure

#### Beschreibung der Maßnahme

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ämter aus Stadt und Region: Tiefbau, Stadtplanung, Verkehrsmanagement, Umwelt, ...</li> <li>▪ Verkehrsbeauftragte</li> <li>▪ Verkehrsausschuss</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ INVG</li> <li>▪ Polizei und Verkehrssicherheitswacht</li> <li>▪ Verbände</li> <li>▪ Wirtschaft und Unternehmen</li> </ul> |
|--|--|

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>Bürgerbeteiligung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Vorausschauende und integrierte Planung anschieben und absichern</li> <li>+ Überregionale Betrachtung des Verkehrs, sowie integrierter und verkehrsmittelübergreifender Ansatz sind von hoher Bedeutung.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ optimieren Regionalverbund</li> <li>→ Workshops der umliegenden Landkreise zur verkehrlichen Weiterentwicklung initiierten überregionale Zusammenarbeit. Eine weitere enge Abstimmung wird darauf aufbauend forciert.</li> </ul> |
|---|---|

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	++
<b>Wirkungen</b>	+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ämter aus Stadt und Region</li> <li>▪ Verkehrsbeauftragte</li> <li>▪ Verkehrsausschuss</li> <li>▪ INVG</li> <li>▪ Polizei und Verkehrssicherheitswacht</li> <li>▪ Verbände</li> <li>▪ Wirtschaft und Unternehmen</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regionale Abstimmung stärken</li> <li>▪ Gemeinsame Lösungen erarbeiten</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Wichtiges Projekt im Gesamtkonzept</li> <li>→ Regelmäßiger Austausch im Rahmen „Runder Tische“</li> <li>→ Gemeinsame Konzepte für die Region erstellen und abstimmen</li> </ul> |
|--|--|

### 5.2.10 Umsetzung von Sicherheit und Barrierefreiheit im ÖPNV



#### Ziele der Maßnahme

- Sicherer und barrierefreier Zugang zu den Verkehrsmitteln des ÖPNVs für alle Bevölkerungsgruppen

#### Beschreibung der Maßnahme

**Konsequente planerische Umsetzung von Aspekten der Sicherheit, Barrierefreiheit und des Komforts im ÖPNV:**

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

Buskaps ermöglichen geradliniges Heranfahren:

- an den Bussteig
- barrierefreien Zugang
- weniger Kurvenfahrten
- kürzere Fahrzeiten

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Keine Anmerkungen

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	+
<b>Wirkungen</b>	+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ INVG</li> <li>▪ Straßenbaulasträger</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- wichtig für die Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer
  - steigert Attraktivität (Schnelligkeit, Komfort und Sicherheit) im ÖPNV
- Umfassende Barrierefreiheit und Haltestellenkaps als Planungsgrundsatz verankern
- Konsequenter, schrittweiser Umbau der vorhandenen Haltestellen (z.B. bei Sanierungsbedarf)
- Bei Neubauten vorrangig Haltestellenkaps einbauen

### 5.2.11 Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad



#### Ziele der Maßnahme

- Erweiterung des Einzugsgebietes von ÖPNV
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs

#### Beschreibung der Maßnahme

##### Hochwertige Abstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen

- überdacht
- diebstahlsicher
- anteilig Fahrradboxen im Umland
- direkter Zugang zu Bus/ Bahn

##### Fahrradmitnahme im regionalen Schienenverkehr

- kostenlos im ganzen Tarifgebiet
- jederzeit

##### Fahrradmitnahme im städtischen/regionalen Busverkehr

- Testkonzept zur Fahrradmitnahme in Bussen
- Angebot entsprechend den Kapazitäten

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Scoping:

Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im Bus im Testbetrieb prüfen

Kostenlose Fahrradmitnahme auf dem gesamten Tarifgebiet umsetzen (Schiene)

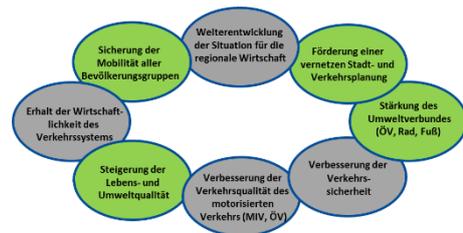
#### Bewertung der Maßnahme

**Realisierungschancen** ++

**Wirkungen** +

**Abstimmungsbedarf mit**

- Aufgabenträger Nahverkehr (INVG und Landkreise)
- Eisenbahnverkehrsgesellschaften



#### Fazit / Schlussfolgerungen

##### Abstellanlagen Fahrrad

- Wichtiger Baustein im Gesamtkonzept zur Stärkung des Umweltverbundes
- Gesamthafte Umsetzung in Stadt und Region, regionale Zusammenarbeit erforderlich

##### Fahrradmitnahme im regionalen Schienenverkehr

- Wichtiger Baustein im Gesamtkonzept zur Stärkung des Umweltverbundes
- Gesamthafte Umsetzung in Stadt und Region, regionale Zusammenarbeit erforderlich

##### Fahrradmitnahme im städtischen/regionalen Busverkehr

- Testbetrieb zur Maßnahmenbewertung auf einzelner Linie
- Bedarf der Mitnahme im Einzelfall prüfen

### 5.2.12 Fußgängergerechte Stadtgestaltung



#### Ziele der Maßnahme

- Förderung des Fußverkehrs im Stadtgebiet

#### Beschreibung der Maßnahme

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Attraktive und abwechslungsreiche Straßenräume für den Umweltverbund</li> <li>▪ Barrierefreie Wegeinfrastruktur</li> <li>▪ Sichere und attraktive Straßenquerungen</li> <li>▪ Parkierungskonzept Fahrrad und Pkw</li> <li>▪ Gesamtheitliches Gestaltungs- und Beleuchtungskonzept</li> <li>▪ Aufenthalts- und Spielqualität im Stadtraum</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stärkung der Quartiersidentität</li> <li>▪ Stärkung der Quartiers- und Stadtteilmitten</li> <li>▪ Sicherstellung der nahräumlichen Erreichbarkeit</li> <li>▪ Optimierung der Quartierserschließung mit dem ÖV</li> <li>▪ Förderung der Innenentwicklung</li> <li>▪ Nutzbarmachung von Brachen</li> <li>▪ Verkehrssparsame Quartiersplanung</li> </ul> |
|--|--|

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- + Modellquartiere: Altstadt, Piusviertel
- + Fokus auf Umfeld Schule (Piusviertel)
- + Ausweitung Tempo 30-Zonen und Kontrollen
- + Direkte Fußwegführung
- + Optimierung von Fußgängersignalisierungen
- + Sichere Gestaltung von Kreuzungsbereichen
- + Barrierefreie Gestaltung der Glacisbrücke
- Gaimersheimer Straße ist unattraktiv
- Fußwegesituation Kaufland/ Westpark

##### Scoping:

Modellquartier Piusviertel mit Verknüpfung des Landesgartenschau geländes

##### Stadtplanungsamt

Stärkung der Quartier- und Stadtteilmitten wird bereits umgesetzt

Fußläufige Verbindung zwischen Stadtteil und Freiraum z.B. Wegeverbindung zwischen Piusviertel und Landesgartenschau gelände  
Abgeschlossener Rahmenplan Goethestraße

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	++
<b>Wirkungen</b>	+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Straßenbauaustträger</li> <li>▪ INVG</li> <li>▪ Interessensverbände</li> <li>▪ Bevölkerung</li> <li>▪ Einrichtungen in den Quartieren</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wichtig für die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen an der städtischen Mobilität</li> <li>▪ Identität der Ortsteile stärken</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Planungsgrundsatz für die Stadtgestaltung verankern</li> <li>→ Pilotprojekte zur Sichtbarmachung im Straßenraum</li> </ul> |
|--|---|

### 5.2.13 Schulwege optimieren und interaktiver Schulwegplan



#### Ziele der Maßnahme

- Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern
- Verkehrsberuhigung vor Schulen

#### Beschreibung der Maßnahme

##### Schulwegpläne weiter entwickeln

- Konkrete teilindividualisierte Wegepläne
- Gefahrenstellen erläutern
- Legende in mehreren Sprachen anbieten
- Schulbezirke als Geltungsbereich einfügen
- Meldung von Gefahrenstellen

##### Zu-Fuß-Konzepte für alle Schulwege

- Sichere Gehwege im Bereich von Schulen
- Verbesserungen an Gefahrenstellen

##### „Elternhaltestellen“

- Hol- und Bring-Haltestellen in *angemessener* Entfernung zu den Schulen
- Konzeption gemeinsam mit den Schulen und Eltern entwickeln
- Informationsmaterialien für Eltern
- Regelmäßige Überprüfung der Nutzung mittels Zählungen

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- + Entwickeln von kindgerechten, attraktiven und sicheren Plänen
- + Elternautos halten die Schulbusse auf
- + nimmt den Eltern die Angst um ihr Kind
- + gemeinsamer Schulweg der Klassen
- genügend Elternhaltemöglichkeiten vor jeder Schule
- Vorfahren bis direkt vor die Schule unterbinden

##### Scoping:

Möglicher Ort für Elternhaltestellen: Schanzplatz

#### Bewertung der Maßnahme

**Realisierungschancen** ++

**Wirkungen** +

**Abstimmungsbedarf mit**

- Schulen und Eltern
- Polizei und Verkehrswacht
- INVG



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Sicherheit im Schulumfeld verbessern
  - Einstellung zum Fußverkehr verbessern
  - Bewegungsförderung der Schülerinnen und Schüler
- Schulwegepläne überarbeiten
  - Testbetrieb zu Elternhaltestellen
  - Pilotprojekt: Zu-Fuß-Konzept mit einer Schule erarbeiten

### 5.2.14 Neugestaltung Fußgängerzone und Altstadtstraßen



#### Ziele der Maßnahme

- Optische Aufwertung und Neugestaltung von Straßen und Platzräumen in der Altstadt

#### Beschreibung der Maßnahme

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einheitliche, funktionale und gestalterische Erneuerung der Bodenbeläge</li> <li>▪ Verkehrliche Regelungen prüfen (z.B. Parken, Radfahrer)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufenthalts- und Verweilfunktion stärken</li> <li>▪ Einkaufs- und Dienstleistungsstandort stärken</li> </ul> |
|--|---|

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- + funktionale und gestalterische Erneuerung der Bodenbeläge in der Innenstadt

##### Stadtplanungsamt:

- Reduzierung Straßenquerschnitte zugunsten verbreiteter Fußwege und Einschränkung des Durchgangsverkehrs
- Zahlreiche Maßnahmen in Planung und Umsetzung
- Ausbau und Aufwertung Fußwegenetz
  - Verbesserung der Fußgängerzone
  - Verbesserung des Erscheinungsbilds bestehender Passagen und Durchgänge
  - Neue attraktive Fußwegeverbindungen

#### Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Handel</li> <li>▪ Bevölkerung</li> <li>▪ Einrichtungen</li> <li>▪ INVG</li> <li>▪ Interessensverbände</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wichtiger Baustein für Einwohner und Tourismus</li> <li>▪ Stärkung oberzentraler Funktionen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Umsetzungen begonnen</li> <li>→ Fertigstellung in Bauabschnitten bis 2022</li> </ul> |
|---|---|

### 5.2.15 Ingolstädter Leihradsystem



#### Ziele der Maßnahme

- Einrichtung eines Lasten-Leihradsystems für Bewohner und Bewohnerinnen  
Beispiel: TINK - Transportrad Initiative nachhaltiger Kommunen
- Einrichtung eines Leihradsystems für Bewohner und Bewohnerinnen oder Besucher und Besucherinnen der Stadt Ingolstadt
- Ergänzung und Unterstützung des öffentlichen Verkehrs

#### Beschreibung der Maßnahme

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ für Bedarfsnutzung der Bewohner</li> <li>▪ für Gäste</li> <li>▪ für ÖV-Kunden</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lastenräder</li> <li>▪ Pedelects</li> <li>▪ Stadtfahrräder</li> </ul> |
|---|--|

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- Lastenräder als Leihrad für alle Ingolstädter
- Einsatz von Lastenrädern als Logistikaustein fördern
- Infrastruktur für Lastenräder vorsehen

##### Scoping:

- Kosten für Leihradsystem nochmals überprüfen und konkretisieren

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	++
<b>Wirkungen</b>	++
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	▪ INVG



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ergänzende Maßnahme für den Radverkehr</li> <li>▪ Details werden im Mobilitätskonzept für den Radverkehr der Stadt Ingolstadt erläutert.</li> <li>▪ Kooperation mit lokalen Fahrradhändlern für Verleih von Pedelects</li> <li>▪ Verschiedene Ausführungsvarianten denkbar</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ hohe Signal- und Marketingwirkung</li> <li>→ Überprüfung der Machbarkeit und Finanzierung verschiedener Ausführungsvarianten</li> <li>→ Lastenrad-Leihradsystem als erstes Projekt</li> <li>→ Allgemeines Leihradsystem als mittelfristige Maßnahme</li> <li>→ Pedelects von Anfang an integrieren</li> </ul> |
|--|--|

### 5.2.16 Mobilitätskarte Ingolstadt



#### Ziele der Maßnahme

- Bündelung des Zugangs zu verschiedenen Mobilitätsangeboten auf eine Mobilitätskarte/ App
- Vernetzung der Mobilitätsangebote der Stadt Ingolstadt

#### Beschreibung der Maßnahme

##### Einführung einer Mobilitätskarte

- Rabattierte ÖV-Nutzung
- Nutzung von Leihrad, Leih-Pedelec, Leih-Lastenrad
- Zugang zu Fahrradboxen und Fahrradparkanlagen

- Nutzung Carsharing
- Integriertes touristisches Angebot
- Zusammenarbeit mit örtlichem Handel

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- + einfaches System, hohe Flexibilität
- + als touristisches Angebot attraktiv, falls kurzfristige Bereitstellung sichergestellt ist
- Realisierbarkeit erscheint gering, da jeder Nutzer seine Kosten gegenrechnen wird

- Wie werden zusätzlich Sharing- Dienste bezahlt?
- Wie werden alle Mobilitätsanbieter einen Mehrwert für sich erkennen?

#### Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen +

Wirkungen +

- Abstimmungsbedarf mit
- INVG
  - Leihradanbieter
  - Carsharing Anbieter
  - Tourismusförderung
  - Lokaler Handel
  - Wirtschaftsverbände



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Verbesserung der vernetzten Mobilität
- Ergänzendes Projekt zum Gesamtkonzept
- Kooperation mit Handel und Kultur in Stadt und Region, Stärkung des Standort Ingolstadt

- Umlandgemeinden einbinden

### 5.3 Mittelfristige Maßnahmen

#### 5.3.1 Unterstützung der Ertüchtigung Anschluss an B16 und Anschluss Gewerbegebiet Manchinger Straße/Ochsenschütt



#### Ziele der Maßnahme

- Erschließung des Gewerbegebiets Ochsenschütt und IN Campus von Südwesten

#### Beschreibung der Maßnahme

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung der Straßenverbindung an die gestiegene Nachfrage</li> <li>▪ Ertüchtigung der Knoten in der Manchinger Straße</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ertüchtigung des Anschlusses an die B16 östlich von Manching über St2335 – PAF 34 – IN 12/ Manchinger Straße – IN-Campus</li> </ul> |
|---|--|

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Runder Tisch:

Mehrwert der Verbesserung der Anbindung IN-Campus den Nachbarkommunen deutlich machen Durchbindung vom Stadion zum Gewerbegebiet Ochsenschütt und ergänzender Knoten an die St2335

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	++
<b>Wirkungen</b>	0/+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Manching</li> <li>▪ Großmehring</li> <li>▪ LK Pfaffenhofen</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau der Knotenpunkte ist notwendig</li> <li>▪ Belange des Naturschutzes prüfen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Maßnahme sollte weiterverfolgt werden</li> <li>→ wichtige Maßnahme für die Erschließung des IN-Campus</li> <li>→ Absprache mit den umliegenden Gemeinden wegen Erschließung Gewerbegebiet</li> </ul> |
|---|---|

### 5.3.2 Umgehung Usernherrn mit optimierter Anbindung Südostspange



#### Ziele der Maßnahme

- Erschließung des Gewerbegebiets Ochenschütt und IN-Campus von Südosten
- Entlastung der Ortsdurchfahrt Usernherrn

#### Beschreibung der Maßnahme

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ertüchtigung und teilweiser Neubau der IN18</li> <li>▪ Ertüchtigung der Knoten der IN18</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ortsumgehung Usernherrn</li> <li>▪ Knotenumbau Münchener Straße/IN 18</li> </ul> |
|---|---|

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- + Bündelung der Umfahrung Usernherrn
- Ausbau des Straßennetzes im Süden prüfen
- 2. Westumfahrung Usernherrn prüfen (Verkehre von Westen belasten die Ortsmitte von Usernherrn)
- Bundesverkehrswegeplan: vordringlicher Bedarf

##### Scoping:

Trassenführung ggf. weiter im Osten, Problematik des Naturschutzes und der Gemarkung Anbindung direkt im Süden über andere Gemarkung, allerdings Feldflur

##### Runder Tisch:

Mehrwert der Verbesserung der Anbindung IN-Campus den Nachbarkommunen deutlich machen

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	+
<b>Wirkungen</b>	0/+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Manching</li> <li>▪ Umfahrung Usernherrn: Aufnahme in den BVWP ist abzuwarten</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ positive verkehrliche Entlastung Usernherrn</li> <li>▪ Wirkungen entfalten sich insbesondere bei Inbetriebnahme IN-Campus</li> <li>▪ Maßnahme ist in Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung von Usernherrn zu sehen</li> </ul> | <p>→ Maßnahme sollte weiter verfolgt werden</p> |
|--|---|

### 5.3.3 Höhenfreie Kreuzung Münchener Straße/Ringstraße/Brückenkopf (O-W)



#### Ziele der Maßnahme

- Steigerung der Leistungsfähigkeit und Entlastung des Knotens Münchener Straße/ Ringstraße/ Brückenkopf

#### Beschreibung der Maßnahme

- Bypass in Ost-West-Richtung für den MIV von der Unterführung Luitpoldpark bis Höhe Bahnachse
- Oberirdische Anbindung der Haunwöhrer Straße
- Tieflage in 2. Ebene, da der Radweg bereits in Tieflage geführt wird

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- + O-W-Bypass schafft Entlastung Schillerstraße/westl. Ringstraße/ Haunwöhrer Straße
- Untertunnelung bis Manchinger Straße fortführen, Entfall von 5 Ampeln
- + Die Situation des Radverkehrs wird nicht verschlechtert.

- Kosten-Nutzen-Faktor wird kritisch gesehen
- Sorge, dass Verkehr induziert wird
- Investitionen stattdessen in den Umweltverbund

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	0
<b>Wirkungen</b>	0/+



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Stark positive verkehrliche Wirkungen im MIV
- zusätzliche positive Wirkungen auf Leistungsfähigkeit am Knoten Haunwöhrer Straße/südl. Ringstraße
- Maßnahme sollte für das Gesamtkonzept weiter verfolgt werden

### 5.3.4 Carsharing Ingolstadt



#### Ziele der Maßnahme

- Förderung und Einrichtung eines flächendeckenden Carsharing- Angebotes

#### Beschreibung der Maßnahme

##### Carsharing Grundangebot in allen Stadtteilen

- Flächendeckendes Carsharing-Angebot in allen Stadtteilen
- Kooperation mit städtischem Fuhrpark
- Einbindung lokaler Wirtschaftsunternehmen
- In Kooperation mit lokalen Autovermietungen
- Vernetzung des Angebots im Umweltverbund

##### Nutzer

- Pkw-Lose Haushalte in Ingolstadt
- Als Zweit- oder Drittwagensatz für gelegentliche Nutzung
- Für jeden bei besonderen Anforderungen (Transporter, 9-Sitzer, Cabrio)
- Ingolstädter Wirtschaft

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- + Vernetzung der Angebote fördert Carsharing
- Praktikable Lösungen für privates Carsharing
- gute Zu- und Abgangsmöglichkeiten ermöglichen

- Flächendeckendes Angebot
- Förderung von privaten Carsharing- Möglichkeiten (Angebotsplattform, Versicherungen ...)

#### Bewertung der Maßnahme

##### Realisierungschancen

++

##### Wirkungen

+

##### Abstimmungsbedarf mit

- Städtischer Fuhrpark
- INVG
- Leihradanbieter
- Tourismusförderung
- Handel
- Wirtschaftsförderung
- Wirtschaft und Wirtschaftsverbände



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Wichtiges Projekt im Gesamtkonzept
  - Umsetzung im Verbund mit weiteren Aktivitäten (Leihradangebot, Mobilitätszentrale, Mobilitätskarte)
  - Kooperationen mit IHK, HWK und AUDI

### 5.3.5 Südumfahrung Audi-Werksgelände mit Anbindung Schneller Weg



#### Ziele der Maßnahme

- Ost-West-Verbindung zwischen Schneller Weg und Ettinger Straße
- Entlastung der Theodor- Heuss- Brücke

#### Beschreibung der Maßnahme

- Verbindung von der Oskar- von- Miller- Straße über das Gelände der Audi AG zur Ettinger Straße

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- Beeinträchtigung der Stellplätze nördlich des AUDI- Forums
- Ausbau Knoten IN 20/IN 5 vorrangig verfolgen

- Südumfahrung in Tunnellage Auto-Union- Straße
- Zufahrt auf die Parkplätze an der IN19 der AUDI AG aus Richtung Westen optimieren

#### Bewertung der Maßnahme

**Realisierungschancen** ++

**Wirkungen** +

**Abstimmungsbedarf mit** ▪ Audi AG



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- positive verkehrliche Wirkungen
- Kaum negative Wirkungen auf das Umfeld (überwiegend Gewerbe)

- Ergänzende Maßnahme zur besseren Verteilung der Verkehrsmengen im Straßennetzes
- Maßnahme sollte weiter verfolgt werden

## 5.4 Langfristige Maßnahmen

### 5.4.1 Ausbau IN19/Anschlussstelle Lenting



#### Ziele der Maßnahme

- Verbesserte Verbindung zwischen IN19 und BAB
- Entlastung der Innenstadt und der Theodor- Heuss- Straße

#### Beschreibung der Maßnahme

- Neubau zwischen IN19 und BAB
- nördlich von Oberhaunstadt
- südlich von Lenting

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung

- Berücksichtigen Ausbau/ Maßnahme „Schneller Weg“ (Südumfahrung Audi-Werksgelände)
- Es sind negative Auswirkungen auf die wohnbaulichen Entwicklungsmöglichkeiten in Oberhaunstadt und den Nachbarkommunen zu erwarten.

#### Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen ++

Wirkungen ++

Abstimmungsbedarf mit

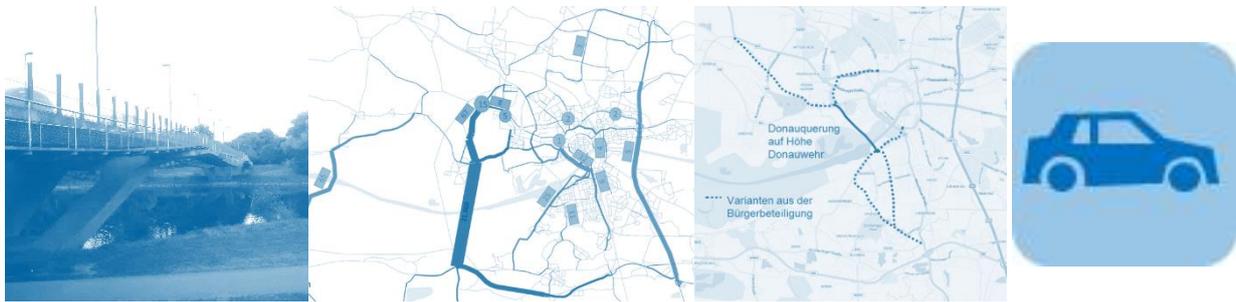
- Autobahndirektion Südbayern
- Lenting



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Stark positive verkehrliche Wirkungen
- Stark negative Wirkungen auf Umwelt und Landschaft
- Abstimmungsbedarf mit Gemeinde Lenting erforderlich
- Nutzen stark abhängig von Industrie- und Gewerbeentwicklung in Ingolstadt
- Ggf. weitere kostenintensivere Varianten diskutieren (z.B. Tunnellösung für Lärmschutz)
- Langfristige Maßnahme
- Maßnahme sollte weiter verfolgt werden

### 5.4.2 Donauquerung östlich Gerolfing



#### Ziele der Maßnahme

- Entlastung der bestehenden Donaubrücken

#### Beschreibung der Maßnahme

- zusätzliche Donauquerung im Westen der Stadt
- westlich Hagau, östlich Gerolfing

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- + Entlastung Südwesten (Glacisbrücke, Haunwöhrer Straße)
- + Entlastung für die Innenstadt bei weiterer baulicher Entwicklung im Südwesten
- verkehrliche Auswirkungen rechtfertigen nicht die hohen Kosten
- Schaden für Natur / Verlust von Erholungsraum
- Gefährdung des Grundwassers und der Trinkwasservorkommen
- FFH-Gebiet nicht überplanbar

- 4. Donaubrücke als Ringschluss im Westen verfolgen
- Verlauf näher an der Stadt westlich Baggersee
- Ortschaften im Süden an die Donaubrücke anschließen
- alternative Linienführungen vorgeschlagen

##### Runder Tisch:

- 4. Donauquerung scheint nicht erforderlich

#### Bewertung der Maßnahme

<b>Realisierungschancen</b>	0/-
<b>Wirkungen</b>	+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weichering (Anschluss westlich Hagau an die B 16)</li> <li>Grünplanung/ Verbindliche Bauleitplanung (FFH-/ Vogelschutzgebiete in den Donauauen mit Gerolfinger Eichenwald)</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Maßnahme bringt keine maßgeblichen Entlastungen für das Ingolstädter Verkehrsnetz
- Sehr kostenintensiv
- Erhebliche Umweltbeeinträchtigungen
- Langfristige Trassensicherung für die Zukunft (Flächennutzungsplan)
- Umsetzung der Maßnahme aktuell nicht weiter verfolgen

### 5.4.3 Nordtangente Ingolstadt West



#### Ziele der Maßnahme

- Entlastung der Ortsdurchfahrt Friedrichshofen
- Entlastung der Friedrichshofener Straße und des Audi- Rings

#### Beschreibung der Maßnahme

- Verbindung der B13 westlich der Stadt zum Hochkreisel
- Linienführung über Gaimersheimer Gemar- kung mit Erschließung des Gewerbegebietes

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- + kostengünstig
- + keine Einschränkung für Friedrichshofen
- + Lärmbelastung für Friedrichshofen kann redu- ziert werden
- + Entlastung für südliches Gaimersheim und weitere Wohngebiete
- Belastung der Wohngebiete an der Kriegs- straße
- Berücksichtigung einer Trasse für Radschnell- weg

- Ortsdurchfahrt Friedrichshofen sollte für den überregionalen Verkehr zu Audi nicht mehr möglich sein
- Ertüchtigung Audi- Hochkreisel durch Bypass
- Frühzeitige Abstimmung und Zusammenar- beit mit den Nachbarkommunen

##### Scoping:

Anschluss direkt an IN 20 nicht an den Hochkrei- sel

#### Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen

++

Wirkungen

+

Abstimmungsbedarf mit

- Gaimersheim: Flächenverfügbarkeit und Konflikte mit Pipelines
- Ingolstadt: Fläche Landesgar- tenschau 2020



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- positive verkehrliche Wirkungen
- signifikante Entlastung Friedrichshofen
- Gemeinsame Abstimmung und Planung mit Gaimersheim
- Maßnahme sollte weiter verfolgt werden

### 5.4.4 Verbindung Audi neuer Anschluss BAB (zwischen Lenting/Oberhaunstadt)



#### Ziele der Maßnahme

- Qualifizierte Anbindung der Audi AG an das Autobahnnetz

#### Beschreibung der Maßnahme

- Ausbau der bisherigen Zufahrt über die Anschlussstelle Lenting sowie der IN19 und der St2335
- optionale Ertüchtigung der IN20 in Verbund mit der Dr. Ludwig- Kraus- Straße

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

##### Bürgerbeteiligung:

- + gute Lösung für den Verkehr aus Richtung Norden
- Mehrwert nur in den Spitzenstunden

##### Runder Tisch:

Ertüchtigung IN 19 auf Lentinger und Hepberger Gemarkung → politisch schwierig

#### Bewertung der Maßnahme

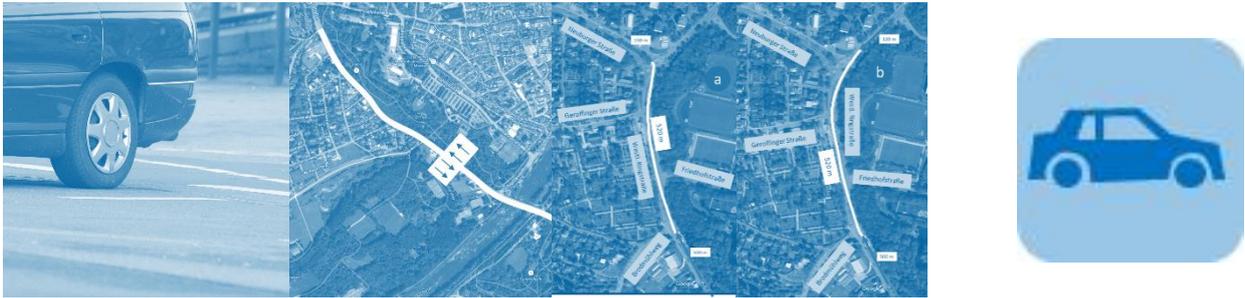
<b>Realisierungschancen</b>	++
<b>Wirkungen</b>	+
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lenting</li> <li>▪ Hepberg</li> <li>▪ Staatliches Bauamt</li> </ul>



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- Verkehrliche Auswirkungen sind geringer als in A2 und A3 (Unterquerung Oberhaunstadt)
  - Entlastung auf Ingolstädter Gemarkung führt zu Belastung an anderen Stellen
  - Umsetzung ist nur zusammen mit den Nachbargemeinden Lenting und Hepberg möglich
- Gemeinsam mit Lenting und Hepberg weitere Trassenvarianten diskutieren
- Maßnahme A2a ist verkehrlich vorzuziehen
- Maßnahme sollte als Alternative zu A2a behandelt werden

### 5.4.5 Ausbau westliche Ringstraße 4. Fahrspur oder Bypass



#### Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der westlichen Ringstraße und der Glacisbrücke

#### Beschreibung der Maßnahme

##### Ausbau westliche Ringstraße

- durchgängig vierstreifiger Ausbau der westlichen Ringstraße und der Glacisbrücke

##### Bypass an der westlichen Ringstraße

- a: Neuburger Straße – Westliche Ringstraße
- b: Nördliche Ringstraße – Westliche Ringstraße

#### Zentrale Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

-

#### Bewertung der Maßnahme

Realisierungschancen	+
Wirkungen	++
Abstimmungsbedarf mit	▪



#### Fazit / Schlussfolgerungen

- starke Entlastung der Knoten der Ringstraße → als langfristige Entwicklungsoption
- Positive lokale Wirkungen auf den Verkehrsablauf → Detailuntersuchung zu den Varianten a und b erforderlich

## 5.5 Entfallene Maßnahmen

Nach Abwägung der fachlichen und politischen Belange sowie der Einwände aus der Bürgerschaft wurden vier Maßnahmen verworfen. Diese entfallenden Maßnahmen waren im Einzelnen ein Konzept zur Entlastung der Haunwöhrer Straße, die Buslinie über die Staustufe, eine Umfahrung von Etting und eine Nordumfahrung von Oberhaunstadt mit Anschluss BAB.

Das Konzept zur Entlastung der Haunwöhrer Straße wurde insbesondere von den Anliegern negativ bewertet. Die als mittelfristige Maßnahme vorgesehene höhenfreie Kreuzung Münchener Straße / Ringstraße / Brückenkopf in Ost-West-Richtung trägt jedoch zu einer Entlastung in der Haunwöhrer Straße bei. Ein Testversuch zur Busbefahrung der Staustufe zeigte zwar gute Linienoptionen auf, die Kosten für eine Realisierung (insbesondere der Neubau eines Fußgängersteiges über die Staustufe) stehen jedoch in keinem Verhältnis zum potentiellen Nutzen. Eine Nordumfahrung von Oberhaunstadt sowie eine Umfahrung Etting sind aufgrund der zu erwartenden Kostenintensität und der Betroffenheiten langfristig nicht realisierbar.

## 6 Evaluierung

Das Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes ist es, Maßnahmen zu entwickeln um die strategische Ausrichtung unter der Annahme einer verkehrlichen und städtischen Entwicklung der Stadt Ingolstadt zu erreichen. Die Wirkungen der Maßnahmen wurden unter diesen Annahmen bestimmt. Die tatsächliche verkehrliche und städtische Entwicklung kann jedoch von der angenommenen Entwicklung abweichen, weshalb eine regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung notwendig ist. Durch die Wirkungskontrolle können sich beispielsweise Änderungen in der Priorisierung der Maßnahmen ergeben. Zudem bilden die Evaluierungen eine Grundlage für eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes. Möglichkeiten zu qualitativen Expost-Betrachtungen sind unter anderem regelmäßige Verkehrszählungen des IVs (Pkw oder Fahrrad), regelmäßige Zählungen der Fahrgastströme im ÖV, periodische Mobilitätsbefragung der Haushalte sowie weitere systematisch zu erfassende Kenndaten und Indikatoren.

Mit dem Stadtratsbeschluss des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Ingolstadt sind auch alle beinhalteten Maßnahmen vom Grunde her beschlossen. Umsetzungsplanungen der VEP-Maßnahmen werden daher zur Verdeutlichung dieser prinzipiellen Zustimmung in den jeweiligen Sitzungsvorlagen für den Stadtrat oder den Planungsausschuss sowie in Pressemitteilungen der Stadt textlich entsprechend als Maßnahme des VEPs gekennzeichnet.