

Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt Maßnahmen VEP

Stadtrat Ingolstadt
29.06.2015



- *Überblick Bestandsanalyse/
Grundsätzliche Einordnung zur Entwicklung Verkehr*
- *Verkehrsmittelübergreifender Ansatz des Verkehrsentwicklungsplans*
- *Maßnahmenpool Öffentlicher Verkehr*
- *Maßnahmenpool Radverkehr*
- *Maßnahmenpool Fußverkehr*
- *Maßnahmenpool Vernetzung der Verkehrsmittel*

Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Überblick Bestandsanalyse





Der Verkehrsentwicklungsplan ...

- ... ist integriert und betrachtet alle städtischen Verkehrsmittel.
- ... legt Ziele und Strategien für Verkehrsentwicklung und Ausbau der Infrastruktur in IN bis 2025 fest.
- ... dient als Orientierungspunkt für Politik, Planer und Bürger.
- ... wird im Dialog erarbeitet.



In Ingolstadt ...

- ... ist eine hohe Motorisierung vorhanden und der Bestand an Kraftfahrzeugen wächst weiter.
- ... weist der Pkw-Verkehr einen relativ hohen Anteil am Modal-Split auf.
- ... existieren starke Pendlerverflechtungen mit der Region.
- ... ist durch den zeitlich vorgelagerten Audi-Schichtwechsel eine besonders lange und intensive Nachfragespitze am Nachmittag vorhanden.



→ In der kurzen Spitzenzeit am Vormittag sowie in der langen Nachfragespitze Nachmittags sind Kapazitätsdefizite im Straßennetz vorhanden.

Jahr	Anzahl Fahrzeuge pro Tag an den Stadtgrenzen (beide Fahrtrichtungen)
1999	205.400 Kfz/24h
2007	213.600 Kfz/24h
2011	234.400 Kfz/24h

↓ +4,0% (0,5% p.a.)
↓ +9,7% (2,4% p.a.)

Fazit

→ In den letzten 12 Jahren hat ein dynamisches Wachstum des Verkehrs an den Stadtgrenzen stattgefunden.

Der ÖV in Ingolstadt ...

- ... erschließt die ganze Stadt.
- ... bietet auch nachts ein Linienangebot.
- ... bietet eigene Schnellbuslinien zu Schichtwechselzeiten.
- ... ist an den Signalanlagen priorisiert.
- ... ist an Haupt- und Nordbahnhof auf den Schienenverkehr abgestimmt.

→ Der ÖV-Anteil in Ingolstadt ist trotz des guten Angebots nicht überdurchschnittlich.



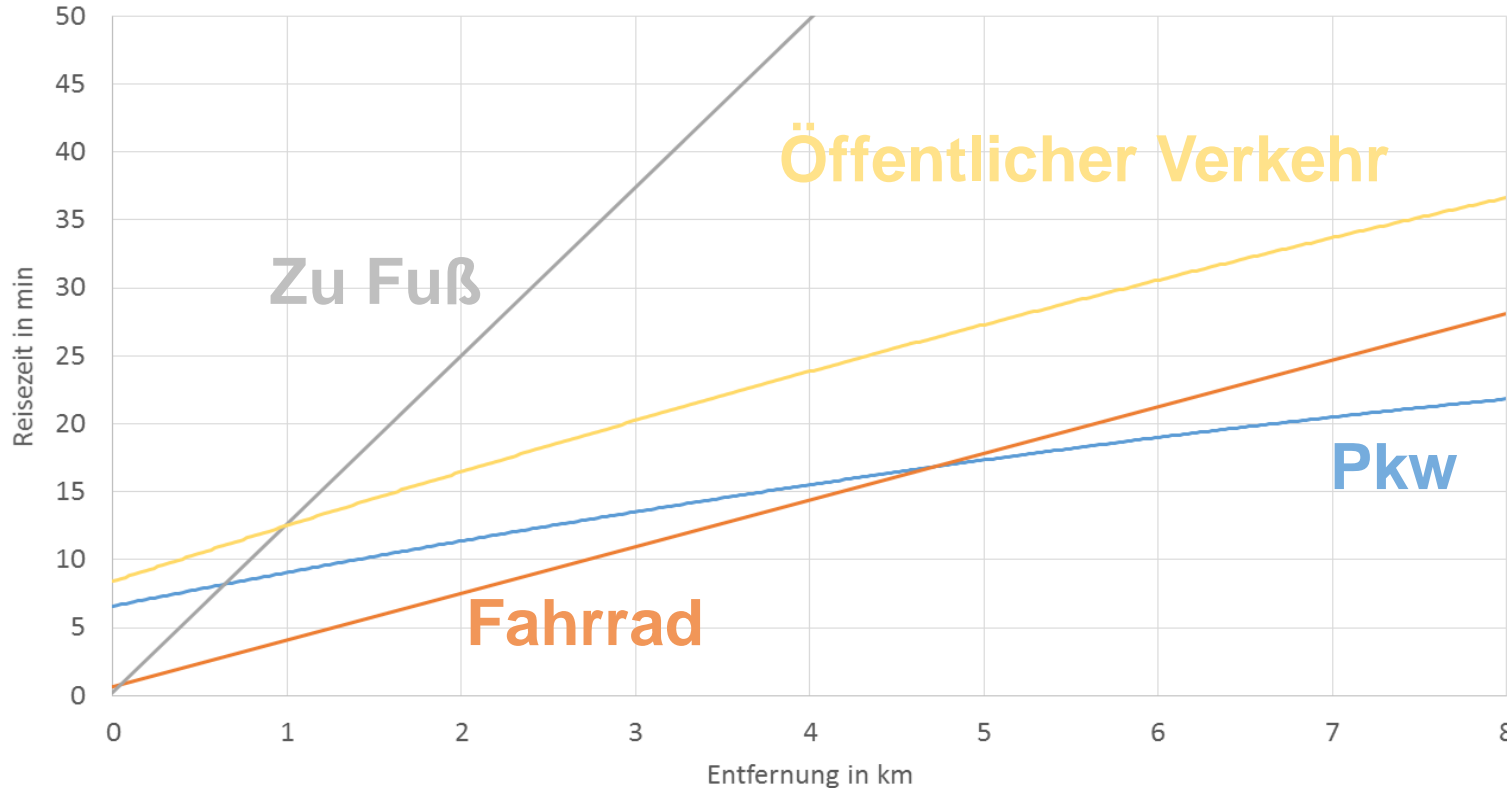


Ingolstadt ...

- ... ist Gründungsmitglied der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern“.
 - ... weist einen konkurrenzfähig schnellen Radverkehr auf.
 - ... verfügt über eine solide Fahrradinfrastruktur.
 - ... hat ein gutes Angebot an Abstellanlagen.
 - ... setzt sich für die Sicherheit des Radverkehrs ein.
 - ... beginnt mit Infrastruktur für Pedelecs.
- Neue Konzepte im Radverkehr könnten in den kommenden Jahren ein Nachfragewachstum hervorrufen.



Der Radverkehr ist bis knapp 5 km Distanz (meistens) das schnellste Verkehrsmittel



Quelle: eigene Darstellung

Hinweis:

Tür-zu-Tür-Reisezeiten in der Stadt Ingolstadt, einschließlich Zugangszeiten (PKW, Fahrrad, ÖV) und Wartezeiten (ÖV)



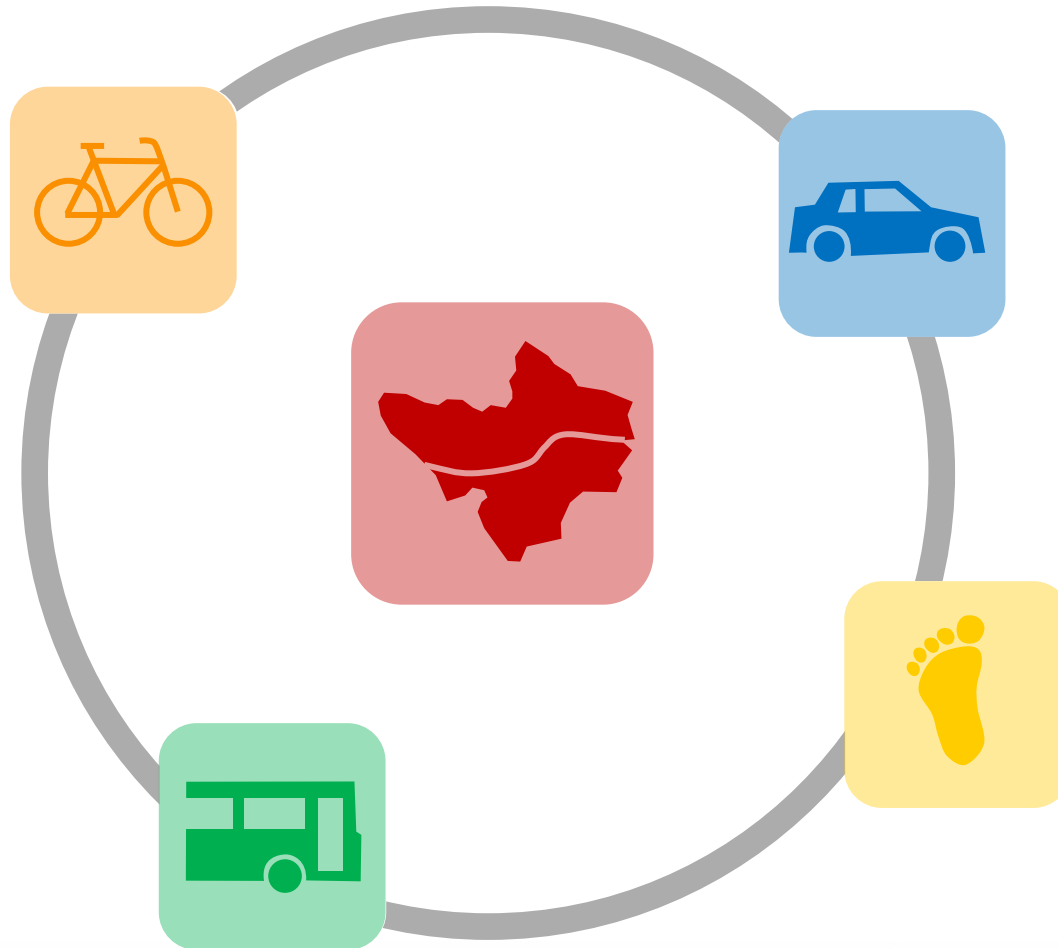
In Ingolstadt ...

- ... existieren stadtweit (Teil-)Zentren und Nahversorgungsbereiche.
 - ... werden Nahversorgungsbereiche zum Teil aufgewertet.
 - ... ist die Schulwegesicherheit ein wichtiges Anliegen.
 - ... sind die Bedürfnisse des Freizeit-Fußverkehrs durch viele Grünbereiche abgedeckt.
- Der Fußverkehr ist im Kurzstreckenbereich durch ein attraktives und sicheres Wegeangebot zu stärken.



Verkehrsmittelübergreifender Ansatz des Verkehrsentwicklungsplans





Verkehrsmittel sind voneinander abhängig und beeinflussen sich gegenseitig

Schlussfolgerung

Nur eine gesamthafte Betrachtung aller Verkehrsmittel wird der komplexen Fragestellung gerecht



Herausforderungen

Lebensqualität

Gesellschaftliche Teilhabe

Gesundheit

Umweltschutz

Landschaftsschonung



*Ein attraktiver Umweltverbund
schafft eine attraktive Stadt*

Andere Städte denken voraus

Kopenhagen will bis 2025 als erste Hauptstadt CO2-neutral werden



Quelle: Astrid Götze-Happe/pixelio

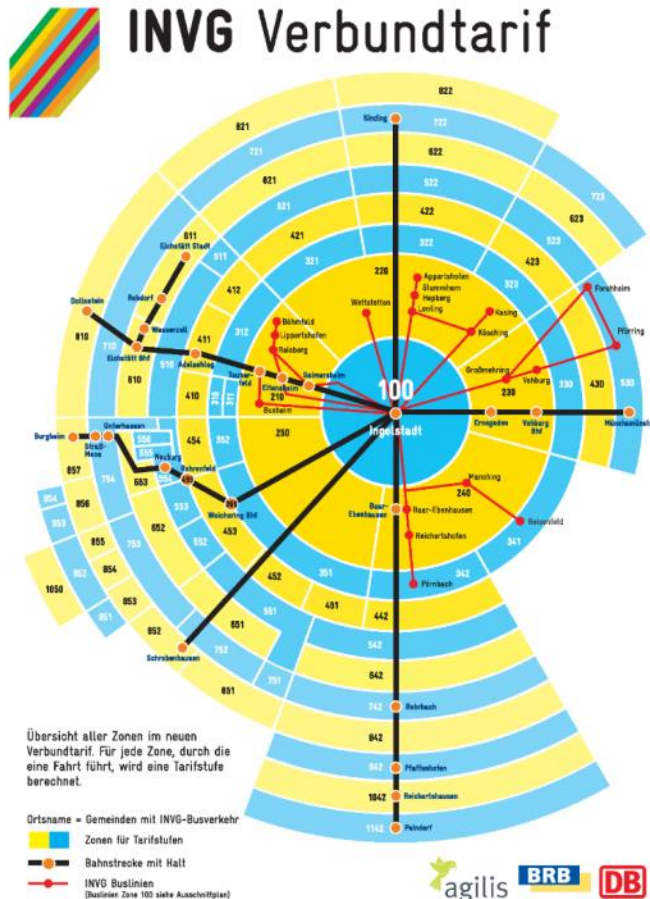
Maßnahmenpool Öffentlicher Verkehr



1. Weiterentwicklung des Tarifverbundes
2. Anschlusssicherung und dynamisches Informationssystem
3. Bedarfsgerechte Entwicklung des ÖV-Angebots
4. Buslinie über die Staustufe
5. Umsetzung von Sicherheit und Barrierefreiheit im ÖPNV
6. Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad
7. Haltepunkt Audi AG
8. Regio-Stadtbahn auf bestehenden Gleisen



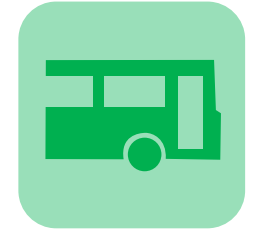
Enge Verzahnung mit dem Nahverkehrsplan (zur Zeit in Bearbeitung)



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

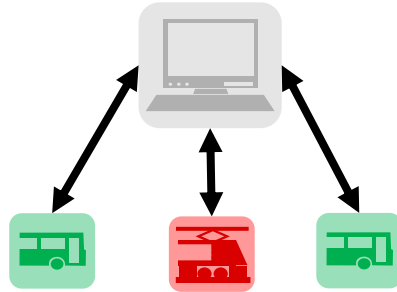


Weiterentwicklung des Tarifverbundes	
Realisierungshorizont	kurz-/mittelfristig
Realisierungschancen	+
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Investitionskosten: 500.000 Euro Jährliche Betriebskosten: 0,5 bis 1 Mio. Euro
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Aufgabenträger Nahverkehr (INVG und Landkreise)• Regionalen Busunternehmen• Bayerische Eisenbahngesellschaft• Eisenbahnverkehrsunternehmen



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

- Bus zu Bus
- Bus zu Zug

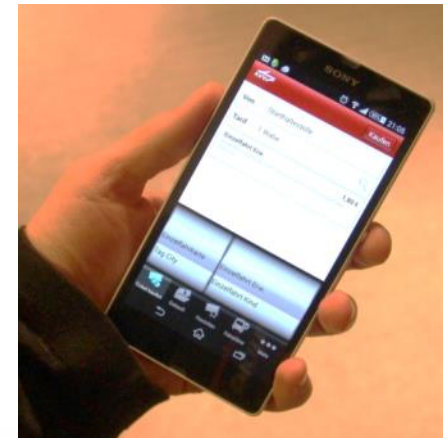


Umsetzung ab August 2015



Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

- an Haltestellen
- WWW/mobilen Endgeräten (INVG App)



Ausbau des dynamischen Echtzeit-Informationssystems

Realisierungshorizont	kurz-/mittelfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	ITCS-System zur Anschlusssicherung im ganzen Tarifgebiet: Investitionskosten 250.000 Euro Betriebskosten: 500.000 Euro pro Jahr Dynamisches Informationssystem: Investitionskosten 2.500.000 Euro Betriebskosten: 500.000 Euro pro Jahr
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Aufgabenträger Nahverkehr (INVG und Landkreise)• Regionale Busunternehmen• Eisenbahnverkehrsunternehmen



- **Bedarfsgerechte Erweiterung und Anpassung des Busangebots**
 - Bevölkerungswachstum
 - Arbeitsplatzentwicklung (z.B. Bayernoil/ Eriagstraße)
 - Neue Quartiere erschließen
 - Taktverdichtung, zusätzliche Fahrten
 - Verknüpfungen und Umsteigepunkte
- **Beschleunigung des ÖPNV**
 - Busspuren in staukritischen Abschnitten
 - Bevorrechtigung an Signalanlagen



Quelle: © Michael Lorenzet/pixelio.de



Bedarfsgerechte Entwicklung des ÖV-Angebots	
Realisierungshorizont	laufend
Realisierungschancen	+
Wirkungen	++
Überschlägige Kostenabschätzung	Betriebskosten zusätzliche Buslinie (30-min-Takt): 250.000 Euro pro Jahr Investitionen zur Beschleunigung des ÖPNV: 1 bis 5 Mio. Euro (je nach Umfang der Maßnahme)
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• INVG• Straßenbulasträger• Wasserwirtschaft (Staustufe)• E.ON/Donau-Wasserkraft AG



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



Staufufenlinie, (Quelle: INVG)



Erschließungspotential, (Quelle: INVG)

Buslinie über die Staustufe	
Realisierungshorizont	Kurz-/mittelfristig
Realisierungschancen	0/+
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Investitionen für Testbetrieb (Zuwegung und Brücke): 400.000-800.000 Euro Testbetrieb: 360.000 Euro pro Jahr Finale Kostenabschätzung erst nach Testbetrieb ermittelbar
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• INVG• Straßenbaulasträger• Wasserwirtschaft (Staustufe)• E.ON/Donau-Wasserkraft AG



- 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

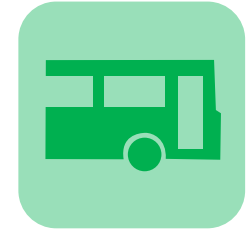
- barrierefreien Zugang
- weniger Kurvenfahrten
- kürzere Fahrzeiten



Umsetzung von Sicherheit und Barrierefreiheit im ÖPNV	
Realisierungshorizont	Mittelfristig
Realisierungschancen	+
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Investitionskosten Haltestellen: ca. 20.000 Euro pro Haltestelle Investitionen Fahrzeuge: (im Zuge der Neubeschaffung)
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• INVG• Straßenbulasträger



- **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

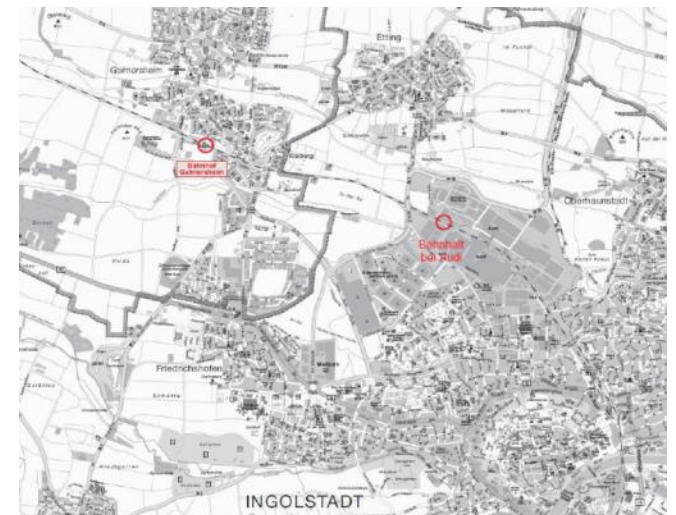


Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad	
Realisierungshorizont	kurz-/mittelfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	<p>Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen</p> <p>Konzeptstudie: 30.000 Euro</p> <p>Investitionskosten: 0,5 bis 2 Mio. Euro</p> <p>Fahrradmitnahme in Bus und Bahn</p> <p>Konzeptstudie: 25.000 Euro</p> <p>Betriebskosten: 50.000 bis 100.000 Euro pro Jahr</p>
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Aufgabenträger Nahverkehr (INVG und Landkreise)• Eisenbahnverkehrsgesellschaften



Bahn-Halt Audi

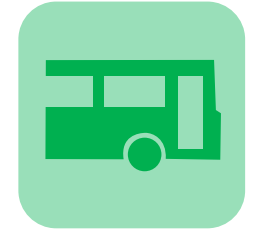
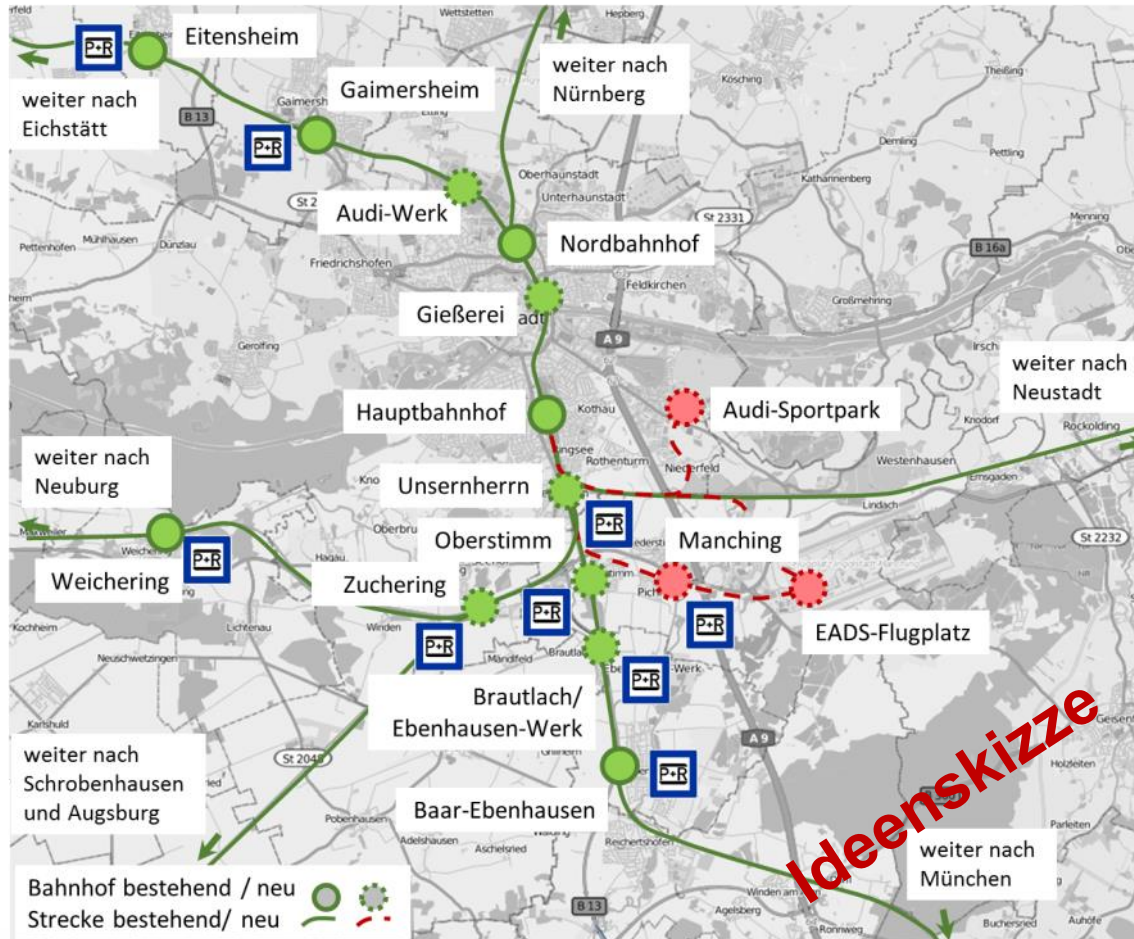
- Fachgutachten zur Untersuchung eines Gesamtkonzepts für die städtischen und regionalen ÖPNV-Liniennetze, in Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Bahnhalts Audi
- Begleitendes Gesamtkonzept P+R



Quelle: Stadt Ingolstadt

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





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

Regio-Stadtbahn Ingolstadt auf bestehenden Gleisen	
Realisierungshorizont	mittel/-langfristig
Realisierungschancen	+
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Konzeptstudie Regio-Stadtbahn: max. 500.000 Euro
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Bayerische Eisenbahngesellschaft• Eisenbahnverkehrsunternehmen• INVG



Maßnahmenpool Radverkehr



1. Vorrangroutennetz mit Verknüpfung in der Region
2. Hochwertiges Fahrradparken
3. Ingolstädter Leihradsystem
4. Neues Image für den Radverkehr
5. Förderung der Fahrrad-E-Mobilität
6. Ingolstadt als Wegmarke des Radtourismus
7. Wirkungskontrolle Radverkehr



Radwegeklasse	Eigenschaften
Vorrangroute	<i>Ertüchtigte Hauptachsen, mit besonderem Ausbaustandard, geringe Anzahl Knotenpunkte, geradlinige Führung, Winterdienst</i>
Hauptrouten	Wichtige Achsen, entlang des Hauptstraßennetzes
Nebenrouten	Erschließungsfunktion, auch im untergeordneten Netz

- Wegeführung (Radwege, Fahrbahn) bei weiterer Netzentwicklung prüfen
- Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an Situation anpassen

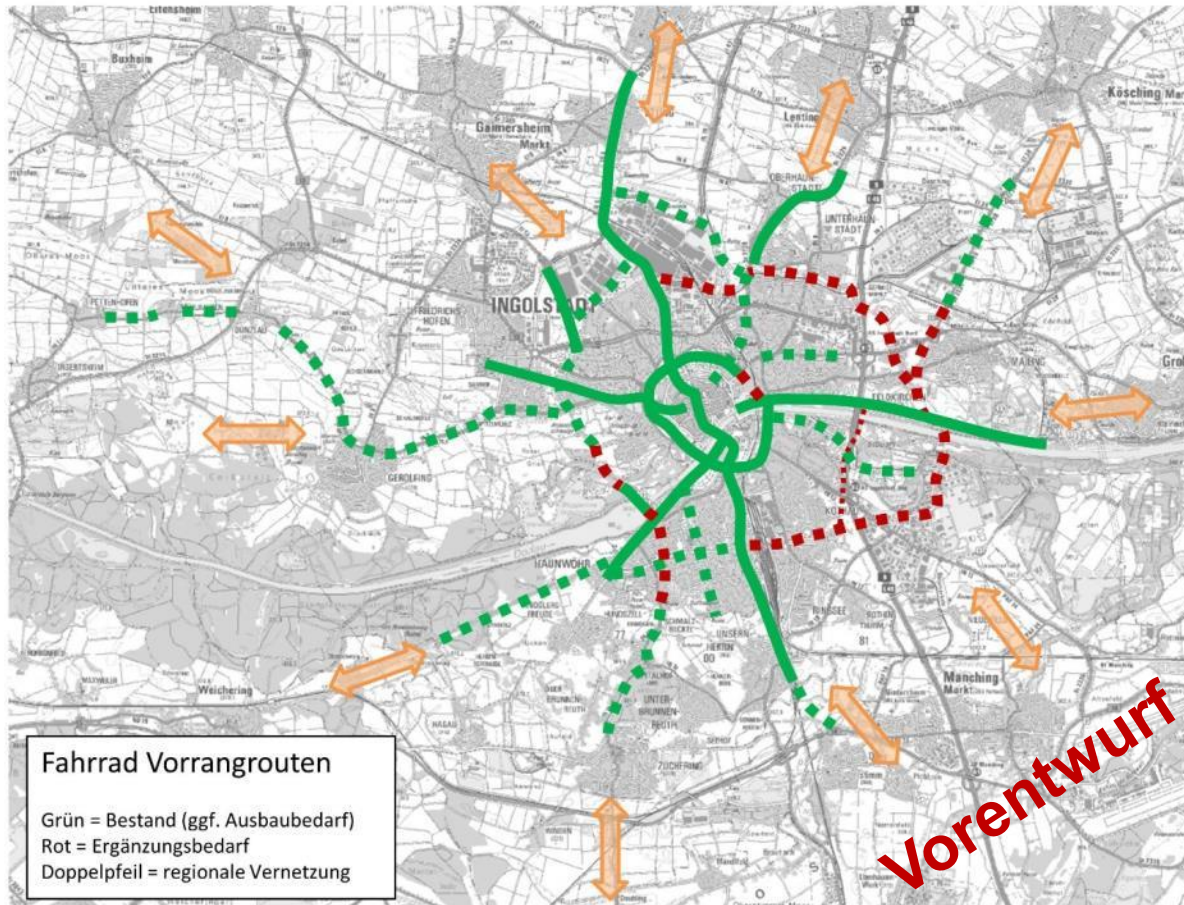


- Verknüpfung der städtischen Radrouten mit dem regionalen Radwegenetz
- Koordinierung der regionalen Planung im Projekt „Integriertes Räumliches Entwicklungskonzept“ (EFRE)
- Einheitliche und umfassende Beschilderung bzw. Wegweisung in der Region



Bayerische Straßenbauverwaltung

Vorrangroutennetz mit Verknüpfung in der Region



- Attraktive Direktverbindungen für den Radverkehr
- Gemarkungsgrenzen-überschreitendes Radwegekonzept
- Bedürfnisse der Nutzergruppen berücksichtigen

- Eigene Infrastruktur/überwiegende Trennung vom Fußgängerverkehr
- Breiter Ausbau
- Qualitativ hochwertiger Asphalt-/Betonbelag
- Winterdienst für ganzjährige Befahrbarkeit
- Beleuchtung
- Geradlinige Trassierung mit guten Sichtbeziehungen
- Frei von Hindernissen
- Routenführung mit möglichst wenigen Knotenpunkten



Vorrangrouten	
Realisierungshorizont	Kurz-/mittelfristig, sukzessiver Ausbau
Realisierungschancen	++
Wirkungen	++
Überschlägige Kostenabschätzung	Vorrangnetz Ingolstadt: 10 bis 30 Mio. Euro Wegweisungskonzept: 500.000 bis 1 Mio. Euro
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Gemeinden und Landkreise• Straßenbulasträger



An allen relevanten Zielen:

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

Für neue, teure Räder/ Pedelecs:

- Fahrradbügel/ -boxen
- Fahrradparkhaus

Nach Möglichkeit:

- ebenerdig erreichbar
- diebstahlsicher
- überdacht



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



- Lokales Leihradsystem
 - mit Angebot an Pedelec und Lastenrädern
- Für Gäste
- Für ÖV-Kunden
- Für Bedarfsnutzung der Bewohner



Leihradsystem

Realisierungshorizont	kurzfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	++
Überschlägige Kostenabschätzung	ca. 100.000 €/ Jahr
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• INVG

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



Lokale Beispiele für Marketing

- Radnacht
- Stadtradeln
- Tourismus und Information
 - Radfibel Ingolstadt und Region, mit allen wichtigen Informationen rund ums Rad-fahren und Radtourismus
- Aktion Geisterradler



Quelle: www.in-city.de



Quelle: Tiefbauamt Ingolstadt

Sicherheit

- Marketingaktionen und Kontrollen zur besseren Einhaltung von Verkehrsregeln und Erhöhung der Sicherheit:
 - Sicherheitstage
 - Sicheres Verhalten für Zielgruppen (Schüler, Rentner)
 - Sicherheitsschulung für Pedelec-Käufer
 - Kontrollen zu unerlaubtem Halten und Parken auf Radwegen

Lokale Beispiele für Sicherheitskampagnen

- Aktion Geisterradler
- Projekt Schulradler



Quelle: www.ich-trag-helm.de,
Aktion der Deutschen Verkehrswacht und
BMVI





Marketingbudget für Radverkehr	
Realisierungshorizont	Kurzfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	100.000 Euro pro Jahr
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• INVG• Verbänden (z.B. ADFC)

- Service- und Ladestationen
- Pedelecs + Lastenräder für alle Schulen, KITA, Kiga und Verwaltung
- Schulungsangebot für Pedelec-Käufer (ggf. mit Polizei, örtlichem Handel und Vereinen)



- kombinierte Service- und Ladestationen
 - Fahrradabstellplätze
 - Pedelec-Stellplätze mit Ladestation
 - (kombiniert mit Elektrofahrzeuge mit Ladestation)



Service und Ladestationen	
Realisierungshorizont	Kurz-/mittel-/ langfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	++
Überschlägige Kostenabschätzung	ca. 20.000 bis 50.000 Euro pro E-Station ca. 500.000 Euro für IN-Pedelec-Flotte Schulungen: siehe Image Radverkehr
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtwerke • Betriebe und Unternehmen



- Östlich / Westlich oder zentral an der Donau in Ingolstadt ein hochwertiger Rastplatz für Radfahrer und Wanderer
 - Servicestation
 - Werkzeug, Pumpen
 - Kontakt Fahrradhändler
 - Infrastruktur
 - Bänke, Wetterschutz
 - Grillplatz
 - Kiosk/ Bewirtung
 - Toiletten
 - Informationen
 - Stadt-/ Hotelinfo
 - Touristeninformation
 - Wegweisung
 - Veranstaltungsinformation



Querverweis:
„Attraktiver
Stadtpark Donau“





Ingolstadt als Wegmarke des Radtourismus	
Realisierungshorizont	kurz-/mittelfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Investitionen: 500.000 bis 1 Mio. Euro Betriebskosten 10.000 bis 20.000 Euro pro Jahr
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Tourismusförderung• Verbände (z.B. ADFC)

- Dauerzählstellen an wichtigen Querschnitten (Ergebnis im Internet der Öffentlichkeit zugänglich machen!)
- Fahrradbarometer
- jährliche Radverkehrszählungen



→ Nachfragewachstum „belegbar“ machen



Zählstellen für den Radverkehr

Realisierungshorizont	Kurzfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	0/+ (Planung, Presse und Image)
Überschlägige Kostenabschätzung	Zählstellen: ca. 30.000 bis 60.000 Euro jährliche Radverkehrszählungen: ca. 15.000 Euro
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Polizei• Fahrradbeauftragter



Maßnahmenpool Fußverkehr



1. Modellquartiere zur fußgängergerechten Stadtgestaltung
2. Aufwertung Nahversorgungsbereiche
3. Fußgängerleitsystem
4. Gestaltungskonzept Altstadt/ Fußgängerzone
5. Attraktiver Stadtpark Donau
6. „Shared Space“ als Gestaltungsansatz
7. Schulwege optimieren



Modellquartiere vorbildliche Fußgänger-Infrastruktur



- Attraktive und abwechslungsreiche Straßenräume
- Barrierefreie Wegeinfrastruktur
- Wegleitsystem
- Sichere und attraktive Straßenquerungen
- Attraktive Gehwegbreiten
- Vorbildliche Radfahrinfrastruktur
- Sicheres Fahrradparken für Bewohner und Besucher im öffentlichen Raum
- Parkierungskonzept Pkw



Planung: studioB Landschaftsarchitektur, Visualisierung: Martin Lechner

Modellquartiere vorbildliche Fußgänger-Infrastruktur



- Gesamtheitliches Gestaltungs- und Beleuchtungskonzept
- Schaffung von Aufenthalts- und Spielqualität im Stadtraum
- Straßenraumgestaltung mit Vorrang für den Umweltverbund
- Stärkung der Quartiersidentität
- Stärkung der Quartiers- und Stadtteilmitten
- Nahversorgung sichern und stärken
- Sicherstellung der nahräumlichen Erreichbarkeit
- Optimierung der Quartierserschließung mit dem ÖV
- Förderung der Innenentwicklung
- Nutzbarmachung von Brachen
- Verkehrssparsame Quartiersplanung



Foto: Kajetan Kastl

Modellquartiere vorbildliche Fußgänger-Infrastruktur

- Integrierte Planung aller beteiligten Ämter
- Nutzerzentrierte Planung: Bedürfnisse aller Akteursgruppen berücksichtigen
- Dialogische Erarbeitung
- Umfassende Bürgerbeteiligung



Mögliche Modellquartiere

- Goethestraße/Friedrich-Ebert-Straße
- Piusviertel/Gaimersheimer Straße
- Umgebung Landesgartenschau Gelände
- Friedrichshofen

Langfristig

- Sukzessive flächige Stadtraumgestaltung



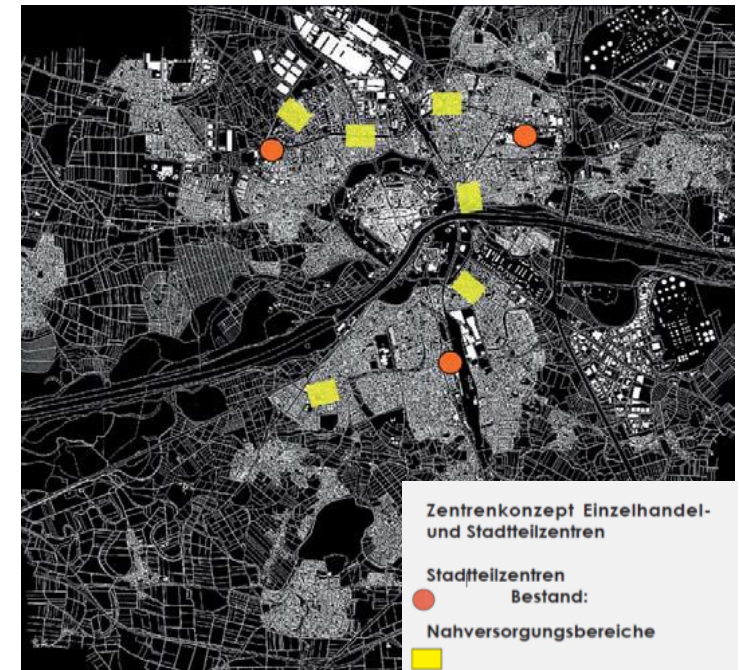


Modellquartiere zur fußgängergerichten Stadtgestaltung

Realisierungshorizont	mittelfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Konzeption und Beteiligung : 100.000 bis 200.000 Euro je Quartier
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Straßenbulasträger• INVG• Interessensverbände• Bevölkerung• Einrichtungen im Quartier (z.B. Handel, Schulen)

Aufwertung Nahversorgungsbereiche und Förderung der Nahmobilität

- Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar (geplante Nahversorgung Ingobräuareal, Oberhaunstadt, Mailing)
- Barrierefreier Zugang zu den Angeboten
- Verbesserung der städtebaulichen und gestalterischen Gesamtsituation
- Verbesserungen durch Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum
- Bessere Vernetzung der Versorgungsbereiche, die oft an verkehrsreichen Straßen (Querungshilfen, sichere Parkierung für Fahrräder, Platzbildung, Begrünung o.ä.)



Quelle: SEEK-Städtebauliches Einzelhandels Entwicklungskonzept Ingolstadt



Aufwertung Nahversorgungsbereiche	
Realisierungshorizont	kurzfristig, sukzessive
Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Konzeption und Planung: 100.000 bis 300.000 Euro Umsetzung je nach Ausgestaltung des Konzeptes
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Handel• Bevölkerung• Lokale Einrichtungen• INVG• Interessensverbände

Städtisches Leitsystem zur verbesserten Orientierung

- Einheitliche Wegweisung durch **Infotafeln**
- Stadtweit 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



Entwurf Infostelen für die Altstadt Ingolstadt
Foto: Stadtplanungsamt



Fußgängerleitsystem	
Realisierungshorizont	kurzfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Konzeption und Planung Infotafeln und Routingsystem: 30.000 bis 60.000 Euro Umsetzung je nach Ausgestaltung des Konzeptes
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Bevölkerung• Tourismusförderung• Handel und Wirtschaft• INVG• Interessensverbände

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

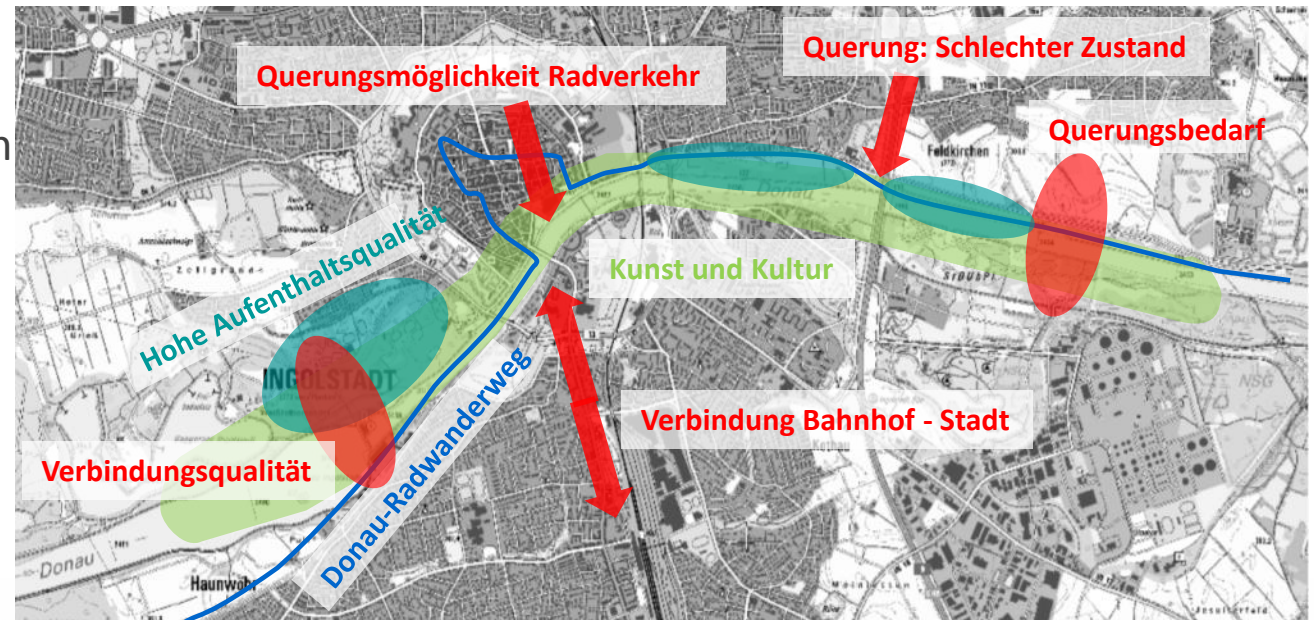




Gestaltungskonzept Altstadt/ Fußgängerzone	
Realisierungshorizont	mittelfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Konzeption und Beteiligung : 250.000 bis 500.000 Euro Umsetzung je nach Ausgestaltung des Konzeptes bis 4,5 Mio. Euro
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: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

Von Staustufe im Westen zum ehem. Bayernoil-Gelände im Osten

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



Gestaltungskonzept zur Aufwertung der Fußgängerzone

Realisierungshorizont	mittel- bis langfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Konzeption und Beteiligung : 400.000 bis 800.000 Euro Umsetzung je nach Ausgestaltung des Konzeptes 1 Mio. bis 5 Mio.
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Handel• Bevölkerung• Einrichtungen• INVG• Interessensverbände



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,



In der Altstadt vorhanden

- Rathausplatz
- Theresienstraße

weitere Anwendung evtl.

- Harderstraße
- Roßmühlstraße/Paradeplatz
- Schloßlande

Stadtteilplätze

- Gerolfing
- Rothenturm
- Liebigplatz
- Unsernherrn
- Mailing





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

Zu-Fuß-Konzepte für alle Schulwege

- Sichere und besonders breite Gehwege im Bereich von Schulen bei Neuplanungen
- Verbesserungen an Gefahrenstellen im Straßenraum
- Großzügige dimensionierte Haltestellen für den Schülerverkehr
- Radwegeführung im Schulumfeld
- Fahrradparken
- Verkehrsberuhigung im Umfeld der Schulen
- Fahrbahnverengungen, Geschwindigkeitsbremsen
- Routenempfehlungen



Schulwegpläne weiter entwickeln

- Konkrete Wegeempfehlungen darstellen
- Gefahrenstellen erläutern
- Legende sowie wichtige Textpassagen in mehreren Sprachen anbieten
- Schulbezirke zur Klarstellung des Geltungsbereichs einfügen
- Neues Webangebot aufbauen
 - teilindividualisierte Wegepläne
 - Meldung von Gefahrenstellen
 - Information über Gefahren
- Verbesserung der Information zur Fahrradnutzung auf Schulwegen



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen; 2015

„Elternhaltestellen“

- Hol- und Bring-Haltestellen in *angemessener Entfernung* zu den Schulen
- Förderung des zu-Fuß-gehens
- Konzeption gemeinsam mit den Schulen und Eltern entwickeln
- Informationsmaterialien für Eltern (Flyer)
- Regelmäßige Überprüfung der Nutzung mittels Zählungen
- z.B. im Bereich der Schulen „Auf der Schanz“



Quelle: www.unfall-magazin.de



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



Maßnahmenpool Vernetzung der Verkehrsmittel



1. Mobilitätszentrale Ingolstadt
2. Mobilitätskarte Region Ingolstadt
3. Car-Sharing Konzept Ingolstadt
4. Stadt als Vorbild
5. Vernetzung der Akteure

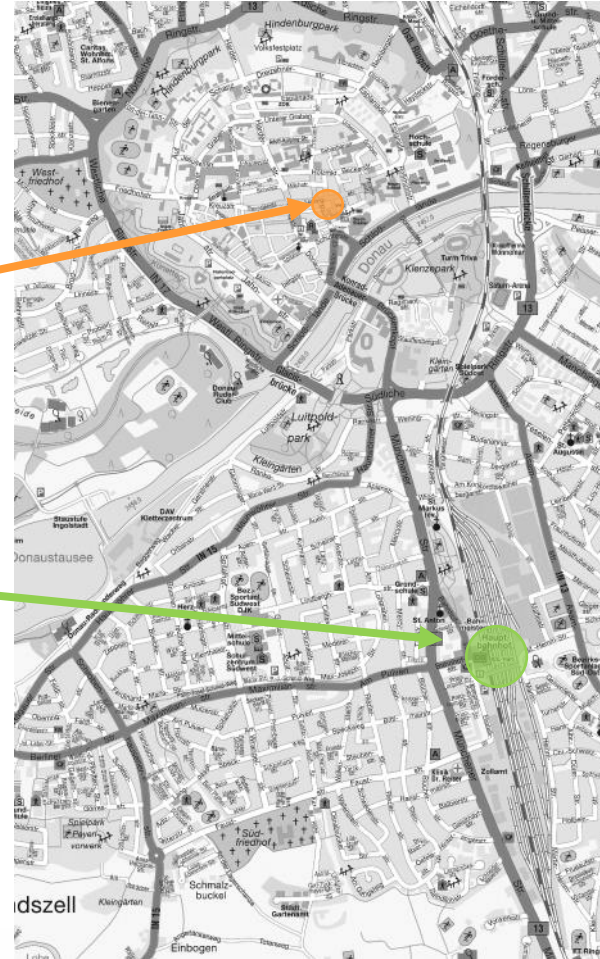


Leistungsspektrum (z.T. schon dezentral vorhanden)

- Informationsangebote zu allen Aspekten der Mobilität
- Vertrieb zum öffentlichen Verkehr, Jobticket
- Neubürgerinformationen, Testkarten für ÖV
- Lokales Leihradsystem – E-Bikes
- Information zu CarSharing, Mitfahrgelegenheit, Taxi, Fernbussen
- Vermietung städtischer Fahrradboxen
- Kundenpflege, Mängel- und Beschwerdemanagement
- Verknüpfung mit der Touristinformation
- Informationen zum Parkplatzangebot (Pkw) und P+R



- Standort der Informations- und Vertriebsstellen von INVG, Stadtwerken, INKB, GWG, com-IN in der Mauthstraße 4
- Denkbarer Standort einer Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof



Aufbau von Mobilitätsstationen zur Vernetzung des Umweltverbundes

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



Beispiel Offenburg/ Baden

Mobilitätszentrale	
Realisierungshorizont	Mobilitätszentrale: kurz-/mittelfristig Mobilitätsstationen: mittel-/langfristig
Realisierungschancen	+
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Einrichtung Mobilitätszentrale: 60.000 - 120.000 Euro Betrieb Mobilitätszentrale: ca. 250.000 – 400.000 Euro (ohne Synergien mit bestehenden Einrichtungen) Mobilitätsstationen: 20.000 bis 50.000 Euro pro Station
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> • DB Vertrieb • Taxi-Zentrale Ingolstadt • INVG • Unternehmen mit Mobilitätsbezug • Bestehende Kundencenter



Einführung einer Mobilitätskarte

- Rabattierte ÖV-Nutzung
- Nutzung Leihrad, Leih-Pedelec, Leih-Lastenrad
- Zugang zu Fahrradboxen und Fahrradparkanlagen
- Nutzung CarSharing
- Integriertes touristisches Angebot
- Zusammenarbeit mit örtlichem Handel



**Mobil-Karte
Ingolstadt**



 **INGV**
INGOLSTÄDTER
VERKEHRS-
GESELLSCHAFT

**Leihrad
Ingolstadt**

**CarSharing
Ingolstadt**

Mobilitätskarte Ingolstadt	
Realisierungshorizont	mittelfristig
Realisierungschancen	+
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Konzeptstudie: 50.000 Euro Umsetzungskosten je nach Ansatz
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• INVG• Leihradanbieter• CarSharing Anbieter• Tourismusförderung• Lokaler Handel• Wirtschaftsverbände



Car-Sharing Grundangebot in allen Stadtteilen

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



Nutzer

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

Car-Sharing Ingolstadt	
Realisierungshorizont	mittelfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	Anschubfinanzierung unter Nutzung aller Synergien in der Stadt, städtische Koordinierungsstelle für Aufbau Langfristig eigenwirtschaftlich
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Städtischer Fuhrpark• INVG• Leihradanbieter• Tourismusförderung• Handel• Wirtschaftsförderung• Wirtschaft und Wirtschaftsverbände



Städtische Einrichtungen als Vorbild für nachhaltige Mobilität

- Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder für
 - Öffentliche Einrichtungen,
 - Behörden,
 - Schulen und Bildungseinrichtungen,
 - Kindergärten und Kitas,
 - ...
- Ausbau der umweltfreundlichen städtischen Fahrzeugflotte
 - Hybridantriebe
 - Elektrofahrzeuge
 - Erdgas-PKWs
 - Weitere innovative Antriebe
- Personen des öffentlichen Lebens nutzen offensiv nachhaltige Verkehrsmittel
 - Bürgermeister und Stadträte
 - Leitende Verwaltungskräfte

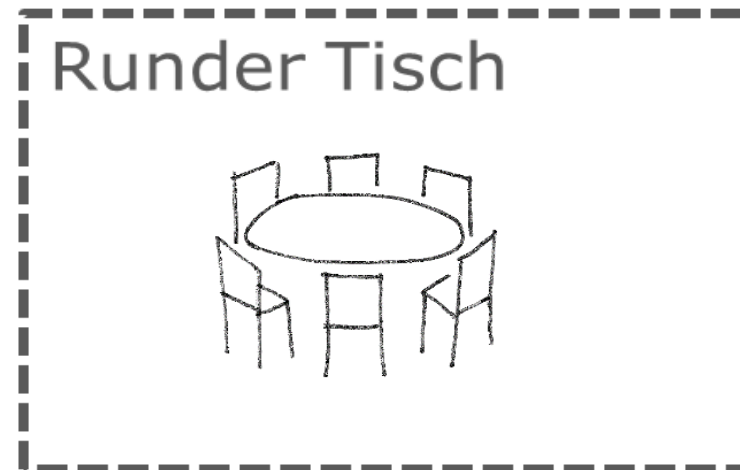


Stadt als Vorbild	
Realisierungshorizont	laufend
Realisierungschancen	++
Wirkungen	++
Überschlägige Kostenabschätzung	Durch Fuhrparkkosten weitgehend abgedeckt Kostensparnisse durch effiziente Fuhrparknutzung
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Städtisches Fuhrparkmanagement• Bürgermeister und Stadträte• Verwaltung

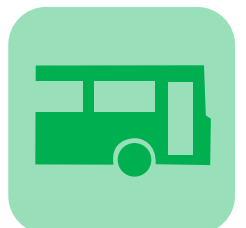


Runder Tisch Mobilität für Stadt und Region mit Einbindung aller Akteure

- Ämter aus Stadt und Region (Tiefbau, Stadtplanung, Verkehrsmanagement, Umwelt, usw.)
- Verkehrsbeauftragte
- Verkehrsausschuss
- INVG
- Polizei und Verkehrssicherheitswacht
- Verbände
- Wirtschaft und Unternehmen



Vernetzung der Akteure	
Realisierungshorizont	kurzfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	10.000 bis 20.000 Euro pro Jahr Verantwortlicher, Sitzungen, Gutachten usw.
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none">• Ämter aus Stadt und Region• Verkehrsbeauftragte• Verkehrsausschuss• INVG• Polizei und Verkehrssicherheitswacht• Verbände• Wirtschaft und Unternehmen



NOVAPLAN GmbH
info@inovaplan.de

Büro München
Am Wiesenhang 19
81377 München
089 / 500 35 4 – 0

Büro Karlsruhe
Degenfeldstraße 3
76131 Karlsruhe
0721 / 98 77 9 44 – 0

