

SPD Ingolstadt

Arbeitskreis Verkehr

Integriertes Verkehrskonzept
für Ingolstadt

Ingolstadt, Oktober 2004

SPD Ingolstadt

Arbeitskreis Verkehr

Integriertes Verkehrskonzept für Ingolstadt

Kurzfassung

Die Sicherstellung einer hohen Mobilität ist Voraussetzung für wirtschaftliche Prosperität und hohe Lebensqualität. Der Erfüllung der damit zusammenhängenden Ansprüche und Anforderungen stehen die durch den Verkehr bedingten Umweltbelastungen (Flächenverbrauch und Emissionen) gegenüber, die auf ein erträgliches Maß zu begrenzen sind.

Eine vorausschauende, mit der Siedlungspolitik harmonisierende Verkehrsplanung ist deshalb von hoher Bedeutung. Dies gilt im Besonderen für die Ballungsräume. Ingolstadt stellt durch sein kontinuierliches Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Verkehrswachstum diesbezüglich besondere Anforderungen an eine Langfriststrategie, die durch kurz- und mittelfristige Einzelprojekte schrittweise auszufüllen ist.

Der Arbeitskreis Verkehr der SPD Ingolstadt hat im Auftrag des UB- Vorstandes ein integriertes Verkehrskonzept erarbeitet, das sowohl sinnvolle Leitlinien aufzeigt, als auch Argumentations- und Entscheidungshilfen für die verschiedenen Projekte anbietet.

Der generelle Leitgedanke ist:

Sicherstellung einer hohen Mobilität unter Schonung der Ressourcen und der Umwelt.

Um dies zu erreichen muss der dominierende motorisierte Individualverkehr in einem integrierten Verkehrskonzept durch die alternativen Verkehrsmittel (ÖPNV und Fahrrad) gezielt ergänzt und entlastet werden. Dies gilt in erster Linie für zeitliche (HVZ) und räumliche (Altstadt) Engpassbereiche.

Das Verkehrskonzept behandelt die Verkehrsträger - PKW - LKW - ÖPNV - Fahrrad - Fußgängerverkehr sowie ihr Zusammenspiel im integrierten System.

Im Anhang III sind alle vorgeschlagenen Maßnahmen detailliert aufgeführt und begründet.

Der **motorisierte Individualverkehr** wird seine dominierende Stellung behalten und mit der Zunahme der Motorisierung und der Siedlungstätigkeit weiter anwachsen. Deshalb sind außerhalb der Altstadt Ausbaumaßnahmen notwendig, die in einer Langfristplanung einen Äußeren Ring (zur Entlastung der vorhandenen Ringstraße und der ins Zentrum führenden Radialstraßen) und eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur in den expandierenden äußeren Stadtteilen (als Beispiel: Ingolstadt Südwest) vorsehen muss.

Die Altstadt kann nur begrenzt Autoverkehr verkraften, weshalb die bisherige Zielsetzung der Parkraumbewirtschaftung, der kritischen Überprüfung von Erweiterungen der Park- und Haltebereiche sowie der Förderung alternativer Verkehrsmittel fortzusetzen ist.

Technische Einrichtungen und Regelungen zur Verkehrssteuerung sind gezielt zu fördern, um den Verkehrsfluss auch ohne bauliche Maßnahmen optimieren zu können.

Streckenausbau (Äußerer Ring etc.) und Verkehrssteuerung sind auch die Lösung für den **LKW- Verkehr**. Dieser ist so weit wie möglich aus den Innenstadtbereichen fernzuhalten.

Beim **öffentlichen Personennahverkehr** bleibt der Omnibus das geeignete Verkehrsmittel. Eine Stadtbahn ist angesichts der zu erwartenden Reisendenmengen derzeit wirtschaftlich nicht zu betreiben.

Ein interessantes Planungsziel ist die Einführung einer Umlandbahn aus der Region, die mit einem verdichteten Eisenbahnverkehr bessere Voraussetzungen für eine Stadtbahn schaffen könnte und der Diskussion um zusätzliche Haltepunkte im Stadtbereich Ingolstadt eine bessere Grundlage gäbe. Voraussetzung hierzu ist aber die Aktivierung ausreichender Reisendenpotenziale (was eingehend zu prüfen ist) und die *unterstützende* Mitarbeit der Firma Audi.

Dem Busverkehr müssen durch Attraktivitätssteigerung und dem Abbau von Zugangshemmnissen deutlich mehr Reisende zugeführt werden. Die Finanzierungsprobleme der Stadt bei der Deckung des Betriebsdefizits drohen die überaus positive Entwicklung der vergangenen Jahre *zu stoppen, wenn nicht sogar* umzukehren. Deshalb müssen alle Anstrengungen unternommen werden, Änderungen so verträglich wie möglich zu gestalten. Das Verkehrskonzept nennt zahlreiche Verbesserungsvorschläge. Sie reichen vom Fahrangebot über die Infrastruktur, den Tarif und das Qualitätscontrolling bis zur Information und zur Kundenbindung.

Ein besonderes Anliegen ist, eine baldige Einführung des regionalen Tarifverbundes zu erreichen.

Bei der Eisenbahn stehen (neben der Umlandbahn) die Neustruktur des Fernverkehrs mit drei ICE- Linien ab 2006 und Bemühungen zur Beseitigung von Schwachstellen im Bayerntakt des Regionalverkehrs auf dem Programm. Dringend erforderlich ist der Ausbau der Bahnhofsvorplätze von Ingolstadt Hbf und Ingolstadt Nord zur Verbesserung der Übergänge zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln.

Im **Fahrradverkehr** wird der systematische Ausbau des Radwegenetzes entsprechend der vorliegenden Planung der Stadt empfohlen. *Dabei ist aber jedes Einzelprojekt kritisch zu hinterfragen, ob es tatsächlich die Verkehrssicherheit für die Radfahrer erhöht.*

Beim **Fußgängerverkehr** stehen weitere Ausbaumaßnahmen zum Schutz der Bürger an. Dies bezieht sich insbesondere auf die Themen Verkehrsberuhigung und Übergangssicherung.

Obwohl die augenblickliche Haushaltslage der Stadt Ingolstadt keine großen Spielräume für Investitionen und Zuschusszahlungen zulässt, muss eine konsequente Langfristplanung weiter aufrecht erhalten bleiben. Die Einzelschritte bei der Umsetzung der Detailprojekte müssen aber gegebenenfalls zeitlich gestreckt und inhaltlich modifiziert werden.

Integriertes Verkehrskonzept für Ingolstadt

Inhaltsverzeichnis

- 1) Vorbemerkungen
 - 1.1) Verkehrspolitik, ein Schwerpunkt der Kommunalpolitik
 - 1.2) Auftrag des Unterbezirks- Vorstandes zur Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes
 - 1.3) Grundlagen und Grundsätze für die Erarbeitung
- 2) Leitgedanken für das Verkehrskonzept
- 3) Verkehrssituation in Ingolstadt
 - 3.1) Randbedingungen für die Verkehrsentwicklung
 - 3.2) Verkehrsverhältnisse und Zufriedenheitswerte
 - 3.3) Besondere Problemstellung für die Innenstadt
- 4) Motorisierter Individualverkehr
 - 4.1) Verkehrsanalyse und Verkehrsentwicklung
 - 4.2) Straßeninfrastruktur außerhalb der Altstadt
 - 4.2.1) Situationsbeschreibung
 - 4.2.2) Vorschlag des AK zum Äußeren Ring
 - 4.2.3) Bau von Parkplätzen an der Bundesautobahn
 - 4.2.4) Weiterentwicklung des Straßennetzes in Ingolstadt Süd- West
 - 4.2.5) Ausbau von Verkehrsknoten
 - 4.3) Erschließung der Innenstadt für den Kfz- Verkehr
 - 4.3.1) Aktuelle Probleme
 - 4.3.2) Langfristige, visionäre Überlegungen
 - 4.4) Leistungssteigerung durch Verkehrssteuerung
 - 4.5) Schutz vor Emissionen
- 5) LKW- Verkehre
- 6) Öffentlicher Personennahverkehr
 - 6.1) Busverkehre der INVG
 - 6.1.1) Aufgabe des ÖPNV bei der Erschließung
 - 6.1.2) Stellung und Entwicklung des ÖPNV in Ingolstadt
 - 6.1.3) Zielsetzung zur Verbesserung des ÖPNV
 - 6.1.4) Angebotsstruktur des Busverkehrs

- 6.1.5) Mobile und ortsfeste Infrastruktur für den Busverkehr
- 6.1.6) Tarifsysteem bei der INVG
- 6.1.7) Leistungserstellung in der INVG
- 6.1.8) Information der Reisenden
- 6.1.9) Imagepflege und Kundenbindung
- 6.1.10) Zusammenfassung

- 6.2) Stadtbahn
 - 6.2.1) Allgemeines zur Stadtbahn
 - 6.2.2) Stadtbahn Ingolstadt
 - 6.2.3) Vorschlag des Arbeitskreises
- 6.3) Eisenbahn
 - 6.3.1) Fernverkehr
 - 6.3.2) Regionalverkehr
 - 6.3.3) Verdichteter Umlandverkehr
 - 6.3.4) Planung zusätzlicher Haltepunkte in Ingolstadt
- 6.4) Regionaler Tarifverbund

- 7) Fahrradverkehr
 - 7.1) Allgemeines zum Fahrradverkehr
 - 7.2) Einfluss von Radverkehrsanlagen auf die Verkehrssicherheit
 - 7.3) Maßnahmenbeschreibung

8) Fußgängerverkehr

- 9) Zusammenwirken der Verkehrsträger
 - 9.1) Allgemeines zum integrierten Verkehrssystem
 - 9.2) Gestaltung der Bahnhofs- Vorplätze
 - 9.3) Park & Ride; Shuttle- Verkehre
 - 9.4) Verkehrsregelung bei Großveranstaltungen

- 10) Zusammenfassung und Folgerungen
 - 10.1) Schlussbemerkung und Maßnahmenkatalog
 - 10.2) Verfahrensablauf und weiteres Vorgehen

Anhang I:

Teilnehmer des Arbeitskreises Verkehr bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes

Anhang II:

Argumente gegen Angebotseinschränkungen bei der INVG

Anhang III:

Maßnahmenkatalog zu den verkehrstechnischen Themen

Integriertes Verkehrskonzept für Ingolstadt

1.) Vorbemerkungen

1.1.) Verkehrspolitik, ein Schwerpunkt der Kommunalpolitik

Der Verkehr ist einer der dominanten Wirkungsbereiche in unserer modernen Gesellschaft. Die dauerhafte Sicherstellung einer hohen Mobilität ist Voraussetzung für wirtschaftliche Prosperität und hohe Lebensqualität. Auf der anderen Seite nimmt der Verkehr durch Lärm- und Schadstoff- Emissionen sowie durch laufenden Flächenverbrauch belastenden Einfluss auf die Umwelt.

Die enge Verflechtung von Verkehrsentwicklung und Siedlungsentwicklung, die Auswirkungen auf die Finanzen und die große Bedeutung für Wirtschaft, Handel und persönliche Bedürfnisbefriedigung machen die zur Planung und Steuerung des Verkehrs notwendige Verkehrspolitik zu einem Schwerpunkt in der Kommunalpolitik.

Es war deshalb notwendig und richtig, in der SPD Ingolstadt im Jahre 2001 einen „Arbeitskreis Verkehr“ zur gezielten Bearbeitung grundsätzlicher und aktueller verkehrlicher Fragestellungen einzurichten.

1.2.) Auftrag des Unterbezirks- Vorstandes zur Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes

In Ballungsräumen, wie auch im Oberzentrum Ingolstadt, ergeben sich durch die fortschreitende Besiedlung im Wohn- und Gewerbebereich sowie durch die kontinuierlich anwachsende Verkehrsbelastung im städtischen Binnenverkehr und regionalen Ziel-/ Quellverkehr wachsende Herausforderungen zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und zur Entwicklung von Steuerungsmechanismen.

Die Langzeitwirkung der zu planenden Maßnahmen, ihre oft nur schrittweise mögliche Realisierung und die zukunftsorientierte Einbindung der Verkehrsplanung in die Stadtentwicklungsplanung erfordern langfristig angelegte Gesamtstrategien. In diesen

strategischen Rahmen sind mittel- und kurzfristige (Detail-)Konzepte je nach Dringlichkeit und Realisierungsmöglichkeit einzufügen.

Die Langfristorientierung und die Komplexität der verkehrspolitischen Fragestellungen und Planungen macht es den verantwortlichen Stadtratsmitgliedern schwer, richtige Entscheidungen zu einzelnen vorgeschlagenen verkehrspolitischen Initiativen oder Maßnahmen zu treffen, ohne sich auf ein schlüssiges Verkehrskonzept abstützen zu können. Daher hat der Unterbezirks- Vorstand der SPD Ingolstadt seinen Arbeitskreis Verkehr damit beauftragt, ein Verkehrskonzept für Ingolstadt zu erarbeiten, welches unter der Prämisse einer „integrierten Verkehrsplanung“ als Leitlinie für die Verkehrspolitik der SPD Ingolstadt im Stadtrat und in den Parteigremien gelten soll und für Einzelfälle eine Entscheidungs- und Argumentationshilfe bieten kann.

1.3.) Grundlagen und Grundsätze für die Erarbeitung

Der Arbeitskreis Verkehr hat sich bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes auf einige bereits vorliegende Ausarbeitungen (und die Ergebnisse zahlreicher Gespräche) abstützen können:

- Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt (1994)
- Nahverkehrsplan Ingolstadt (1997)
- Visionen für Ingolstadt/ Bürgerkonferenzen (2000/ 2001)
- Verkehrsmodell Ingolstadt (2002)
- Diverse Auftragsstudien, u.a. durch die Gevas zum ÖPNV (2002/ 2003)
- Beschlüsse und Aussagen der SPD Ingolstadt (2000- 2002)
- Aktueller Flächennutzungsplan der Stadt Ingolstadt

Der Arbeitskreis hat die vielfältigen Aussagen bearbeitet, aktualisiert, ergänzt und strukturiert, die Gesprächsergebnisse protokolliert und alles in ein Gesamtkonzept einfließen lassen.

Die vorliegende Erarbeitung umfasst dabei das Gebiet der Stadt Ingolstadt und bezieht den Verkehr des Umlandes nur insoweit mit ein, als dieser Einfluss auf den Verkehr der Stadt hat. Im Rahmen der konzeptionellen Arbeit wurden i.d.R. keine detaillierten Lösungsvorschläge erarbeitet sondern nur grundsätzliche Aussagen getätigt, deren Machbarkeit überprüft ist.

Im einzelnen werden die nachfolgend genannten Verkehrsträger behandelt:

- Motorisierter Individualverkehr (PKW; Kräder)
- LKW- Verkehre
- Öffentlicher Personenverkehr
- Fahrradverkehr
- Fußgängerverkehr.

Ergänzt wird dies mit Überlegungen zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten und mit konkreten Handlungsempfehlungen zum weiteren Vorgehen.

Für das Verkehrskonzept ist eine laufende Fortschreibung notwendig. Die erste Aktualisierung soll spätestens zwei Jahre nach der Verabschiedung der Ersterarbeitung erfolgen.

2.) Leitgedanken für das Verkehrskonzept

Der generelle Leitgedanke für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ist:

Sicherstellung einer hohen Mobilität unter Schonung der Ressourcen und der Umwelt.

Das bedeutet, dass einerseits das große Mobilitätsbedürfnis für Wirtschaft, Beruf, Ausbildung, Besorgung und Freizeit zu befriedigen ist, dabei aber andererseits auch den Zielen der Nachhaltigkeit, also dem ausgewogenen Verhältnis von Ökonomie, Sozialem und Ökologie Rechnung getragen werden muss.

Dies kann nur der integrierten Verkehrsplanung gelingen, bei der alle Verkehrsträger, PKW und LKW, öffentlicher Personennahverkehr (Bus und Bahn), Fahrrad- und Fußgängerverkehr gleichermaßen einbezogen und miteinander verknüpft sind. Von besonderer Bedeutung ist dabei, eine sinnvolle Aufgabenteilung mit einem angemessenen Verhältnis zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr zu finden.

Dabei sind aus Sicht des Arbeitskreises Verkehr folgende Grundsätze zu beachten:

- Der motorisierte Individualverkehr bleibt der Hauptträger des Verkehrs. Seine dominante Stellung ist aber auf ein stadtverträgliches Maß zu begrenzen. Das Erreichen dieses Zieles kann sicherlich über eine Optimierung des Verkehrsflusses durch eine Kategorisierung der Straßen und schrittweise Einführung von Modulen des Verkehrsmanagements unterstützt werden. Des Weiteren sind unerwünschte Durchgangsverkehre durch den Bau von Umgehungsstraßen zu vermeiden, um eine Verkehrsberuhigung der Wohnviertel zu fördern. Insbesondere Güterverkehre sind durch Verkehrslenkung über weniger sensible Routen zu führen.
- Zur Entlastung und Ergänzung des motorisierten Individualverkehrs sind alternative, umweltfreundlichere Verkehre, wie Bus-, Bahn- und Fahrradverkehre besonders zu fördern. Durch eine Attraktivitätssteigerung ist die Verkehrsmittelwahl (ohne Zwang) gezielt zu beeinflussen. Dies entspricht auch der überwiegenden Bürgermeinung.
- Die verkehrstechnische Erschließung der Altstadt muss den räumlichen Gegebenheiten und den städtebaulichen Charakteristika der City angemessen Rechnung tragen. Durch eine gezielte Verkehrssteuerung über ein Parkleitsystem und Parkraumbewirtschaftung (später auch operatives Verkehrsmanagement), durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Förderung der alternativen Verkehre soll einerseits der motorisierte Individualverkehr begrenzt werden - ohne dabei die Erreichbarkeit der City zu verschlechtern - andererseits aber die staufreie Fahrt in die Innenstadt im Bedarfsfall möglich bleiben.
- Die Verkehrsplanung muss einhergehen mit einer nachhaltigen, ausgewogenen Stadtentwicklungsplanung. Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung sind nicht zu trennen. Deshalb kann bereits über eine gezielte Siedlungspolitik das Verkehrsaufkommen mildernd beeinflusst werden. Es darf außerdem keine Ausweisung größerer Gewerbe- und Wohngebiete geben, ohne die dadurch entstehenden Neuverkehre in einer begleitenden verkehrstechnischen Konzeption zu berücksichtigen.

3.)Verkehrssituation in Ingolstadt

3.1)Randbedingungen für die Verkehrsentwicklung

Ingolstadt liegt sehr verkehrsgünstig in der Mitte Bayerns, etwa gleich weit entfernt von den großen Zentren München und Nürnberg/ Fürth/ Erlangen. Die Stadt ist gut an das überregionale Straßennetz angebunden (BAB A 9, B 13, 16 und 300).

Der Anschluss an das überregionale Schienennetz wird mit der Fertigstellung der Neubau- bzw. Ausbaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München und der Führung von drei ICE- Linien über Ingolstadt ab 2006 außerordentlich verbessert. Die Stadt ist außerdem mit den Regionalbahnen von Ingolstadt nach München, Treuchtlingen , Donauwörth- Günzburg (- Ulm), Regensburg und Augsburg ins bayerische Schienennetz eingebunden und wird im „Bayern- Takt“ bedient.

Für den Güterverkehr ist in den letzten Jahren neben den Bahnhöfen Ingolstadt Hbf und Nord das neue Güterverteilzentrum im Norden der Stadt entstanden.

Der Flughafen Manching steht für die zivile Nutzung im Flugverkehr nur in einem sehr eng begrenzten Umfang zur Verfügung. Zum Großflughafen München besteht eine Express-Buslinie.

Starkes Wachstum:

Die günstige Lage und Struktur der Stadt haben in den vergangenen Jahren

- zu einem weit überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstum geführt: seit 1985 + 35 %
- zu einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung beigetragen: Verbesserung aller wirtschaftlicher Kennzahlen wie Brutto- Inlandsprodukt, Bruttowertschöpfung, Umsatz pro Bürger, Kaufkraftkennzahl. Konkurrerierende Städte wurden bei den Kennzahlen ein- bzw. überholt.
- zu einem kontinuierlich steigenden Verkehrsaufkommen beigetragen: von 1980 bis 1990 jährliche Steigerung von über 4 %, seit 1990 jährlich gut 2 %. In Summe seit 1985 + 50 %; der Bundesdurchschnitt liegt bei 0,8 bis 1,0 % jährlich.
- zum höchsten Motorisierungsgrad in Deutschland geführt: seit 1985 annähernd + 100 % (Einfluss von Audi)

Es ist davon auszugehen, dass der geschilderte Anstieg weiter (ggf. etwas gedämpft) anhält.

3.2) Verkehrsverhältnisse und Zufriedenheitswerte

Trotz des stetigen Anstiegs der Bevölkerung und des Verkehrsaufkommens hat Ingolstadt im Vergleich zu Städten ähnlicher Größenordnung auch in den Hauptverkehrszeiten noch akzeptable Straßenverkehrsverhältnisse!

Dies spiegelt sich auch in den Zufriedenheitswerten der befragten Bürger wider. Obwohl davon auszugehen ist, dass der Bürger die Verkehrssituation auch ohne persönliche Betroffenheit eher negativ einschätzt, sind 53 % der befragten Ingolstädter mit der allgemeinen Verkehrssituation sehr zufrieden bzw. zufrieden.

Ingolstadt hat eine Straßenverkehrsinfrastruktur, die radial auf die Altstadt ausgerichtet ist.

Folgerichtig liegt die größte Verkehrsbelastung auf diesen sternförmig zulaufenden Hauptverkehrsstraßen (Neuburger Str., Münchener Str. etc.) auf dem Ringstraßensystem rund um die Altstadt und auf der Altstadt selber. Darüber hinaus gibt es Verkehrsschwerpunkte im Bereich der Audi/ GVZ, den beiden Gewerbegebieten und den Tangentialen Nord (Richard Wagner Str.) und Ost (Autobahn).

Weit höher als beim allgemeinen Verkehr liegen die Zufriedenheitswerte für den ÖPNV (75 %) und den Fahrradverkehr (70 %).

Die INVG hat ihr Fahrgastaufkommen von 1988 bis zum Jahr 2000 durch die Ausweitung des Liniennetzes und durch verstärkten Zuspruch verdreifachen können.

Dennoch haben sich die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr des Raumes Ingolstadt/ Gaimersheim (Modal Split) in den letzten 15 Jahren nur geringfügig um +/- 1 % verändert (siehe hierzu Kap 4.1)

Die aktuellen Werte sind: PKW 53 %, Fahrrad und Fußgänger 38 %, ÖPNV 9 %.

Eine interessante – durch gezielte Verkehrspolitik beeinflusste – Entwicklung hat sich aber im (in den o.g. Zahlen enthaltenen) Verkehr in die Altstadt ergeben: Hier haben die PKW-Fahrten aus der ganzen Region in den letzten 15 Jahren um ca. ein Drittel abgenommen (Anteil heute: 43 %) und es hat der ÖPNV einen Anteil von 32 % erreicht!

Von den Ingolstädter Bürgern benutzen zur Fahrt in die City 27 % den PKW und 36 % den ÖPNV. Diese Situation wird durch die Umfrageergebnisse in bezug auf die Erreichbarkeit der Altstadt bestätigt: Sehr zufrieden bzw. zufrieden sind 82 % mit dem ÖPNV und 77 % mit dem Fahrradverkehr in die Innenstadt. Trotz der hohen Straßenverkehrsbelastung und der Parkraumbewirtschaftung sind 56 % der Befragten mit der City- Erreichbarkeit mit dem PKW sehr zufrieden/ zufrieden, was sogar eine Steigerung gegenüber früheren Umfragen bedeutet.

3.3) Besondere Problemstellung für die Innenstadt

Trotz dieser an sich günstigen Situation bleibt die Verkehrserschließung der Innenstadt ein kontrovers diskutiertes Thema. Es besteht seitens des Einzelhandels ein vitales Interesse daran den PKW- Verkehr im Altstadtbereich gezielt zu fördern.

Diese Sachlage gibt uns Anlass, die aktuelle Situation der Altstadt besonders zu beleuchten und dabei insbesondere die Frage des Einflusses der verkehrlichen Erschließung auf die Attraktivität der City zu erörtern.

Die Altstadt ist das zentrale, pulsierende Herz der Stadt. Die weitgehend historisch geprägte städtebauliche Struktur begünstigt durch ihr besonderes Fluidum die Rolle der Innenstadt als Stadtzentrum. Die Attraktivität der City und damit ihre Mittelpunktfunktion hängt aber auch sehr stark von der Qualität und Vielfalt des Angebotes hinsichtlich Einkauf, Gastronomie, ärztliche Versorgung, Unterhaltung und behördliche Erledigungen ab. Hierzu steht die Altstadt – namentlich im Einkaufsbereich – in zunehmender Konkurrenz zu außerhalb der Innenstadt liegenden Gewerbegebieten. Die Schließung einiger Geschäfte, längere Ladenleerstände in guter Lage und der Wegzug von Ärzten in periphere Bereiche droht die Attraktivität – zumindest in der veröffentlichten Meinung – zu beeinträchtigen. Bei der darüber geführten Diskussion ist die Erreichbarkeit der Innenstadt ein zentrales Thema. Mit Hinweis auf die guten Bedingungen der Gewerbegebiete (weitgehend kostenlose, günstig gelegene Parkplätze; über 80 % Anfahrt mit PKW) fordert insbesondere der Einzelhandel Verbesserungen für den PKW- Verkehr in die Innenstadt.

Umfragen bei der Bevölkerung haben im Jahr 2000 ergeben, dass **kein erkennbares Attraktivitäts- Defizit** besteht sondern vielmehr die Zahl der auswärtigen Besucher und der Anteil der aus Kaufinteresse die Innenstadt besuchenden Bürger gewachsen ist. Die Konkurrenzsituation mit den Gewerbegebieten, die durch den Bau des FOC noch verstärkt wird und die augenscheinlichen wirtschaftlichen und strukturellen Probleme im Einzelhandelsbereich geben dennoch Anlass zur Sorge und zum aktiven Gegensteuern. Es

steht außer Frage, dass Maßnahmen zum Erhalt der City als vitalem Stadtzentrum ergriffen werden müssen.

Es muss alles getan werden, um den Bürger zur Fahrt oder zum Gang in die Altstadt zu ermuntern.

Dabei kann aber die Frage der Art und des Umfangs der verkehrstechnischen Erschließung nur ein Punkt unter mehreren sein.

Die City ist aus städtebaulichen Gründen auch bei größter Anstrengung nicht in der Lage, den Gewerbegebieten bezüglich einer autogerechten Erschließung Paroli zu bieten. Sie droht vielmehr bei zu starkem PKW- Verkehr den wesentlichen Vorteil ihrer besonderen Atmosphäre zum Bummeln und Einkaufen zu verlieren.

Wichtig ist vielmehr, das Angebot der Innenstadt nach Qualität und Vielfalt zu erhalten, wobei gewisse räumliche Aufteilungstendenzen bestimmter Handelssektoren in Altstadt (Bekleidung, Schmuck etc.) und Gewerbegebiet (Baumärkte, Elektrogroßhandel, Möbel u.ä.) unvermeidlich sind und die Zunahme internationaler Handelsketten zuungunsten des lokalen Einzelhandels wohl eine zwangsläufige Zeiterscheinung ist.

Wichtig ist weiterhin, den Bürger durch diverse Veranstaltungen („Events“), durch vielfältigen Service, durch abgestimmte Ladungsöffnungszeiten und durch atmosphärische Verbesserungen (Ruhezonen, attraktive Platz- und Straßenbereiche, Vermeidung leerer Schaufenster und ruinöser Häuser) positiv zu stimmen und für die Innenstadt zu interessieren. Durch geeignete Bebauung freier Flächen (Cavalier Dallwigk; Esplanade) kann Weiteres für die Belebung der Altstadt getan werden.

Ein wesentlicher Punkt ist auch, das Anwachsen der Wohnbevölkerung und der Zahl der Arbeitsplätze in der Altstadt zu fördern.

Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt muss selbstverständlich gewährleistet sein. Das bedeutet neben einem funktionierenden und verträglichen PKW- Verkehr in besonderer Weise einen attraktiven ÖPNV und gute Bedingungen für den Fahrradverkehr sicherzustellen.

➔ **Hierzu sind aus Sicht des Arbeitskreises die hier nochmals zusammengefassten Planungsgrundsätze von Bedeutung:**

- **Erhalt der historischen Stadtstrukturen und gezielte gestalterische Aufwertung von Plätzen und Straßenzügen,**
- **Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch gezielte Förderung der alternativen Verkehrsmittel (Bus, Fahrrad), durch Parkraumbewirtschaftung und durch kritische Haltung zur Ausweitung von PKW- Verkehren.**
- **Steuerung und damit Verbesserung des PKW- Verkehrs durch Parkleitsysteme,**
- **Gezielte Verkehrsberuhigung in der Altstadt (Fußgängerbereiche, Zonen eingeschränkten Verkehrs) zur Verbesserung der Einkaufsatmosphäre.**
- **Schaffung ausreichenden Parkraumes für Bewohner der Altstadt und arbeitsplatzbedingte Dauerparker.**

Die Erörterungen für die einzelnen Verkehrsträger sind in den Kapiteln 4.3, 6.1.2/ 6.1.4 und 7 enthalten.

4.) Motorisierter Individualverkehr

4.1) Verkehrsanalyse und Verkehrsentwicklung

Im Kapitel 3 ist die rasante Verkehrsentwicklung in Ingolstadt bereits dargestellt worden. Trotz der gezielten Förderung der alternativen Verkehrsmittel (Bus, Fahrrad) ist der Anteil

der einzelnen Verkehrsarten an der Summe der Verkehrswege, der sogenannte Modal Split, im letzten Vierteljahrhundert nahezu gleich geblieben. Für die Bürger aus Ingolstadt und dem unmittelbar angrenzenden Gaimersheim beträgt die Aufteilung:

* 53 % PKW-Verkehr * 19,5 % Fußgängerverkehr * 18,5 % Fahrradverkehr * 9 % ÖPNV

Der Gesamtverkehr einschließlich der aus der gesamten Region einströmenden Verkehrsteilnehmer zeigt logischerweise einen noch stärkeren Anteil am motorisierten Individualverkehr, weitgehend durch Abnahme des Fußgänger- / Fahrradverkehrs. Die genaue Aufteilung einschließlich der Aufgliederung in Binnenverkehr (Verkehrswege innerhalb des Stadtgebietes), Quell- / Zielverkehr (Verkehr von IN/Gai. in die Region und umgekehrt) und Durchgangsverkehr (Verkehr durch IN/ Gai. hindurch) zeigt die nachstehende Tabelle:

	%	Kfz- Verkehr	Bus	Rad- und Fuß
Binnenverkehr	64,8	54,2	7,8	38,0
Quell-/ Zielverkehr	32,4	91,7	7,5	0,8
Durchgangsverkehr	2,8	92,8	7,2	0,0
Gesamtverkehr	100,0	67,4	7,7	24,9

Daraus ist abzulesen, dass etwa zwei Drittel der Verkehrsbelastung dem Binnenverkehr zuzuordnen sind und etwa ein Drittel dem Quell-/ Zielverkehr (mit wachsender Tendenz). Der Durchgangsverkehr spielt praktisch keine Rolle. Die Tabelle zeigt weiterhin, dass die alternativen Verkehrsträger nur im Binnenverkehr eine tragende Rolle (mit-)spielen.

Der Kfz- Verkehr ist der Hauptträger bei der Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses.

Eine Verkehrsstromanalyse für das innerstädtische Straßennetz zeigt:

- die starke Funktion der Autobahn A 9 für den Stadtverkehr (als Osttangente),
- die besondere Belastung der südlichen und westlichen Ringstraße, wobei die neue Glacisbrücke zu der gewollten Verkehrsverlagerung (insbesondere weg von der Konrad- Adenauer- Brücke) führte, der starken Belastung in der Hauptverkehrszeit aber nur begrenzt gewachsen ist,
- die wichtige Funktion der Nordtangente: Römerstr.- Theodor-Heuss-Str. (stärkste Verkehrsbelastung in der Stadt)– Richard- Wagner- Str.,
- die starken Verkehrsströme in der Münchener-, Manchinger-, Goethe- und Neuburger Straße,
- die etwas geringere aber noch beachtenswerte Belastung in der Haunwöhrer-, Gerolfinger-, Gaimersheimer- und Ettinger Straße.

Trotz der hohen Verkehrszahlen ist die Situation im Straßenverkehr (wie bereits in Kap. 3 dargestellt) auch in der Hauptverkehrszeit noch zufriedenstellend, ansonsten problemlos. Sollte sich der Verkehrszuwachs aber in gleicher Weise fortsetzen, werden sich die Staus nach Zahl, Dauer und Örtlichkeit erheblich ausweiten und u.U. sogar zeitweise an besonderen Brennpunkten zum Kollaps führen.

➔ Aus diesem Grund ist eine gezielte und langfristig angelegte Maßnahmenplanung erforderlich.

Diese muss sich für den motorisierten Individualverkehr auf

- die Ertüchtigung der gesamten Straßeninfrastruktur (Kap. 4.2)
- die besonderen Planungen zur Verkehrserschließung und Erhaltung der Altstadt (Kap. 4.3)
- und die Aktivitäten für eine optimierte Verkehrslenkung (Kap. 4.4) beziehen.

4.2) Straßeninfrastruktur außerhalb der Altstadt

4.2.1) Situationsbeschreibung

Der weitere Ausbau der Straßeninfrastruktur stößt im innerstädtischen Bereich aus finanziellen und städtebaulichen Gründen zunehmend an Grenzen, zumal erfahrungsgemäß ein Ausbau von Straßen und Verkehrsknoten zusätzlichen Verkehr initiiert und nach kurzer Zeit neue Engpässe entstehen. Außerdem ist es in städtebaulicher Hinsicht durchaus umstritten, Verkehrsanlagen nach den kurzzeitig auftretenden Tagesspitzenbelastungen zu dimensionieren.

Dies führt im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Ingolstadt zu der Zielsetzung, „Straßenneu- bzw. ausbauen nicht mehr mit der Absicht einer Verflüssigung des Kfz- Verkehrs durchzuführen, sondern nur noch unter dem Aspekt der Verlagerung unerwünschter Durchgangsverkehrsströme aus empfindlichen Ortsbereichen“.

Diese grundsätzliche Aussage ist aus Sicht des Arbeitskreises als generelle Leitlinie zu sehen, die in den konkreten Planungsfällen „mit Augenmaß“ anzuwenden ist.

Vor der Durchführung weiterer Ausbaumaßnahmen sollten u.E. verkehrssteuernde Maßnahmen greifen (siehe auch Kap. 4.4) zu denen z. B. die konsequente hierarchische Kategorisierung des Straßennetzes in Hauptverkehrsstraßen sowie Sammel- und Anliegerstraßen zur Erschließung der Wohnviertel gehört.

Das Netz der Hauptstraßen gliedert sich in sternförmig zulaufende Radialstraßen und in Ringstraßen, welche die Zulaufstraßen kreisförmig verbinden.

Ingolstadt hat derzeit zwei „Ringe“ aufzuweisen:

- den Altstadtring innerhalb der Glacisanlagen (Jahnstraße usw.), der sich hufeisenförmig um die Innenstadt legt und im Süden durch die Schlosslände geschlossen wird,
- außerhalb der Glacisanlagen die (westl., nördl., östl., südl.) Ringstraße, die im Süden auch den sogenannten Brückenkopf umschließt. Diese Ringstraße nimmt im wesentlichen den zulaufenden Verkehr aus den radialen Zuführungsstraßen auf und hat eine Sammler- und Verteilerfunktion. Ein Schwachpunkt in der Ringanlage ist im Ostbereich, wo die östliche Ringstraße als Sackgasse endet und der Verkehr abknickend über die Goethe- und Schillerstraße geführt wird. Eine bauliche Schließung des Ringes ist nur mit einer kostenintensiven Tunnellösung möglich und wird auch langfristig nicht realisierungswürdig sein.

Die Verkehrsstromanalyse zeigt, dass im Binnenverkehr ein erheblicher Teil des Verkehrs zwischen den äußeren Stadtteilen in der Weise abläuft, dass zuerst stadteinwärts bis zur Ringstraße gefahren wird um diese dann an geeigneter Stelle wieder zu verlassen, um stadtauswärts zum Ziel- Stadtteil zu gelangen. Diese sich aus der vorhandenen Stadtstruktur ergebende Verhaltensweise trägt jedoch in erheblichem Maße zu der Belastung des Ringes bei.

Die Straßenstruktur sollte jedoch so angelegt sein, dass nicht über den innerstädtischen Ring verteilt wird sondern der Binnenverkehr zwischen den Stadtteilen möglichst über äußere Straßen geführt werden kann.

➔ Die wachsende Belastung der Ringstraßen macht es aus unserer Sicht bereits heute

erforderlich, die Anlage eines dritten, eines Äußeren Ringes vorzusehen.

Die Planung des Äußeren Ringes soll den Bau der diesbezüglichen Straßeninfrastruktur für die nächsten Jahrzehnte sichern und muss mit der beabsichtigten Siedlungsentwicklung koordiniert werden.

4.2.2)Vorschlag des Arbeitskreises Verkehr zum **Äußeren Ring**:

Der Arbeitskreis schlägt als langfristige Konzeption die Erstellung einer homogenen Ringstraße rund um Ingolstadt vor, in die auch die bestehenden Straßenplanungen (Anschluss IN 20 an Nürnberger Str. ; Südostspange; Umgehung Unsernherrn) sowie die bereits heute bestehenden geeigneten Straßen einbezogen werden.

Die Langfristplanung ist je nach Bedarf und Finanzierbarkeit in zeitlichen Schritten zu realisieren. Dabei sind Zwischenlösungen möglich, bevor die endgültige, leistungsfähige Ringstraße in allen Bereichen erstellt wird.

Ein gewisser Problempunkt bei der Konzeption ist die Nutzung von überregionalen Bundesautobahnen bzw. Bundesstraßen für örtliche/ regionale Verkehrsströme. Dies gilt für die Führung der Osttangente über die BAB A9 und die Südtangente über die B 16. Während für die Osttangente (statt eines möglicherweise nötigen achtspurigen Ausbaus der BAB) langfristig eine eigene Straßenführung weiter östlich denkbar ist, erscheint die Südtangenten- Lösung auf der B 16 als tolerabel, zumal für innerörtlichen Verkehr parallel noch die Weicheringer Straße zur Verfügung steht.

Schließung des Äußeren Ringes mit einer Westtangente

Ein ganz besonderes Problem ergibt sich bei der Konzeption der sogenannten Westtangente. Der Verwirklichung dieser Maßnahme steht der ausgedehnte schützenswerte Donau- Auwald zwischen Ingolstadt- Haunwöhr und Neuburg entgegen, der zusätzlich durch die vorgesehene Einstufung als Flora- Fauna- Habitat- Gebiet künftig dem „Verschlechterungsverbot“ der EU unterliegt. Das bedeutet, dass bei den (wann auch immer) anstehenden förmlichen planungsrechtlichen Verfahren die Umweltverträglichkeit nachgewiesen werden muss. Es ist völlig klar, dass angesichts des angesprochenen hohen Schutzgebotes eine Realisierung der „Westtangente“ nur als Tunnel unter dem Auwald (grob gesagt zwischen Knoglersfreude und dem Graswegfeld östlich Gerolfing) realisiert werden kann. Die zu erwartenden großen Verfahrensprobleme und sehr hohen Kosten setzen einer Realisierung sehr hohe Hürden.

Andererseits zeigt der Blick auf die Karte, dass zwischen der Glacisbrücke und der Staustufe Bergheim auf einer Distanz von 12 Kilometern keine Donau- querende Straßenverbindung besteht. Das birgt zwar gegenwärtig - trotz der sich schon abzeichnenden Überlastung der Glacisbrücke - noch keine großen Nachteile, wird sich aber angesichts der starken Wachstumstendenzen Ingolstadts (insbesondere gerade im Westen und Südwesten beiderseits der Donau) verkehrstechnisch zunehmend belastend auswirken. Hieraus wird sich voraussichtlich langfristig (trotz der zu erwartenden sehr hohen Baukosten) ein enormer Handlungsdruck zur Anlage einer „Westtangente“ entwickeln, da die Staustufe Bergheim zur Befriedigung der anwachsenden Verkehrsbedürfnisse sicherlich zu weit entfernt ist (von der Aufnahmefähigkeit der damit verbundenen Straßenzügen ganz abgesehen).

Die Zielsetzung muss deshalb sein:

- ➔ **Planerische Sicherung der Straßentrasse für eine eventuell notwendige Schließung des Äußeren Ringes durch eine Westtangente einschließlich eines Tunnels unter der Donau mit den angrenzenden Auwäldern.**
- ➔ **Gleichzeitige Ausschöpfung aller alternativer verkehrstechnischer Möglichkeiten zur Vermeidung des Baus dieser Westtangente.**

Für den Äußeren Ring schlagen wird gestaffelt nach Realisierbarkeit folgenden Verlauf vor (siehe beiliegenden Plan):

Nordtangente:

Benutzung vorhandener Straßen: Kriegsstraße (LKr. EI; Beschilderung ergänzen!)- EI 12- Dr.- Ludwig- Krauss- Str.- IN 5- IN 20; Anbindung an die BAB vorerst über IN 19 – EI 43 zur AS Hepberg/ Lenting.

Mittelfristig: Anbindung der IN 20 (ab Abzweig zur IN 19) im Osten an die Nürnberger Straße und Verkehrsführung weiter über Römerstraße zur AS IN- Nord.

Langfristig: Schaffung eines durchgehenden Ringes durch direkte Verbindung der Kriegsstraße mit der IN 20 und Weiterführung (ab Abzweig zur IN 19) als Nordumfahrung Ober- / Unterhaunstadt zur BAB.

Anbindung an die BAB durch eine neue Anschlussstelle ca 800 m nördl. der Deschinger Str. oder (als Kompromiss) Einbindung in die Deschingerstraße westl. der BAB und Führung um die Esso-Raffinerie/ FOC (EI 34/ EI 38/ IN 10/ St 2231) über die B 16a zur AS IN- Nord.

Osttangente:

Benutzung vorhandener Straßen: Führung über die BAB (Nördliche AS je nach Nordtangente-Variante Hepberg/Lenting oder IN- Nord ; Führung bis AS IN- Süd oder AS Manching)

Mittelfristig: Einbeziehung der Süd- Ost- Spange

Von AS IN Süd über Manchinger Str. – Saliestraße- Südost- Spange nach Unsernherrn zur Münchener Straße.

Langfristig: Vermeidung der Führung durch das Gewerbegebiet; Einbindung der Südostspange direkt in die zum Kleeblatt aufgeweitete AS IN Süd. Südliche Weiterführung der Südostspange durch eine Umfahrung von Unsernherrn.

Die derzeit geplante Umgehung östlich der Eisenbahnlinie nach München mit zwei Bahnunterführungen und einem gewaltigen Bauwerk nördlich des Ortsteils halten wir für unzweckmäßig und zu teuer. Zudem scheint uns der neu entstehende Gewerbebetrieb zwischen Unterlettenweg und Eisenbahn diese Lösung zu behindern. Wir schlagen als geeignete Ortsumfahrung für den Verkehr der Münchener Straße eine Umgehung westlich Unsernherrns vor (siehe Kap. 4.2.3). Die verlängerte Südostspange sollte unseres Erachtens ca. 400 m östlich des o.g. großen Bauwerks mit einem Kreiselschleifenring angeschlossen und von dort südlich unter der Regensburger Eisenbahnlinie hindurch zur Sonnenbrücke geführt werden.

Südtangente:

Benutzung vorhandener Straßen: Bundesstraße B 16 (ergänzt durch die Weicheringerstraße).

Westtangente:

Benutzung vorhandener Straßen: Nur nördliches Teilstück von Gerolfing über Bussardstr. – Ochsenmühlstr. zum Kreiselschleifenring an der B 13.

Mittelfristig: Keine Lösung

Langfristig: Planerische Option für den Bau der neuen Westtangente von der B 16 bzw. Weicheringer Str. zwischen Herrenschwaige und Knoglersfreude hindurch und weiter die Donau unterquerend zur Gerolfinger Straße östlich von Gerolfing, mit einer den Ort umgehenden Weiterführung auf die Bussardstraße. Es sind allerdings die in den Vorbemerkungen aufgeführten Einschränkungen und Zielsetzungen zu beachten.

4.2.3) Bau von Parkplätzen an den Bundesautobahnen

Im überregionalen Berufsverkehr werden sinnvoller Weise zahlreiche Fahrgemeinschaften gebildet. Hierzu ist es hilfreich, in unmittelbarer Nähe der Auffahrten zur Autobahn Parkplätze anzulegen, die als Anlauf- und Umsteigestelle für die Fahrgemeinschaften dienen können. Ein positives Beispiel hierfür ist der Parkplatz in Langenbruck.

➔ Es ist sinnvoll, auch an den anderen Autobahnauffahrten entsprechende Parkplätze anzulegen.

Hierzu bietet sich z.B. das Gelände der ehemaligen Tankstelle der US- Forces in Ingolstadt Nord an.

4.2.4) Weiterentwicklung des Straßennetzes in Ingolstadt Süd- West

Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Ingolstadt sieht neben dem Grüngürtel um die Altstadt (Glacis) einen zweiten Grüngürtel rund um die zusammenhängende Kernstadt vor. Bei dieser Planung sind aber auch neue Baugebiete berücksichtigt, wobei sich besondere Siedlungsschwerpunkte rund um Friedrichshofen/ Westpark und auch im Südwesten zeigen. Aktuell vorliegende Bebauungspläne und großflächige Erschließungen im Bereich Unsernherrn, Unterbrunnenreuth, Hundszell oder Schmalzbuckel belegen dies nachdrücklich. Der oben genannte zweite Grüngürtel sichert eine landwirtschaftlich genutzte oder als Grünfläche verbliebene unbebaute Zone zwischen dem heutigen Südrand der Kernstadt (Wittelsbacherstraße- Gartenamt- Schneiderbauerstraße) und dem Nordrand von Hundszell über Spitalhof (Einbogen) bis zur Dorfstraße in Unsernherrn. Südlich dieser Fläche herrscht rege Bautätigkeit.

Mit einer derartigen Siedlungsentwicklung muss u.E. gleichzeitig eine Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur einhergehen. Die zusätzliche Bevölkerung bringt im Verbund mit dem anwachsenden Einpendlerverkehr aus dem Raum Neuburg eine stetig steigende Verkehrsbelastung für die Hagauer-/ Haunwöhrer- und Schrobenhausener Straße. Um den insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten sehr dichten PKW- Verkehr Richtung Innenstadt auf diesen Straßen zu reduzieren muss (neben mindernden Maßnahmen wie dem Ausbau des ÖPNV (!), der weiteren Verbesserung des Fahrradnetzes mit „Mobilitätsrouten“ Richtung Innenstadt bzw. der Ansiedlung von dezentralen Arbeitsplätzen) eine Optimierung in der Verteilung der Verkehrsströme erfolgen.

➔ Dazu ist

- a) **eine konsequent weiterentwickelte Grundstruktur des Straßennetzes im Südwesten mit Hauptverkehrs-, Sammler- und Anliegerstraßen,**
 - b) **die Entlastung der Haunwöhrer Straße und**
 - c) **als planerisch sicherzustellende Option langfristig die Westtangente des Äußeren Ringes**
- nötig.**

Diese Beschriebene Konzeption kann beispielhaft auch für andere Entwicklungsbereiche gesehen werden.

Zu a) Weiterentwickelte Straßenstruktur

Der Südenwesten bedarf eines homogenen Netzes an Hauptverkehrs- und Sammlerstraßen.

Nord- Süd:

Neben den bestehenden Straßen (Hagauer , Schrobenhausener und Münchener Straße) muss die Gustav- Adolf- Straße (trotz der jüngst durchgeführten Verschmälerungen) eine Sammlerfunktion übernehmen und somit im Bereich der Bezirkssportanlage ausgebaut und südlich der Fauststraße (zumindest in planerischer Sicherung) fortgesetzt werden.

Unbedingt erforderlich ist, eine Westumfahrung von Unsernherrn einzuplanen, die im Bogen von der Schneiderbauerstraße bis südlich der Sonnenbrücke bzw. zur Weicheringer Str. geführt werden muss (siehe hierzu auch 4.2.2). Diese Route könnte nicht nur die Ortsmitte von Unsernherrn entlasten sondern auch eventuelle Neuverkehre aus den Neubaugebieten Unsernherrn- West und Unterbrunnenreuth- Nord aufnehmen und zur Münchner Straße führen.

Ost- West:

Zur Zeit bestehen die Ost- West- Achsen Maximilianstr./ Berliner Straße , Fauststraße und Robert- Koch-/ Georg- Heiß-/ Hans- Denk-Straße. Diese Sammlerstraßen genügen dem gegenwärtigen und zu erwartenden Verkehrsaufkommen. Sollte aber in späteren Jahren die Grünzone zu Gunsten weiterer Baugebiete in Teilen umgewidmet werden, müsste erstens eine Verlängerung der Fauststraße nach Westen erfolgen und zweitens weiter südlich eine weitere Sammlerstraße angelegt werden. Die Trassenführung wäre am besten an den nördlichen Ortsteilrändern von Unterbrunnenreuth, Spitalhof und Hundszell (jetzige Südgrenze der Grünzone) vorzusehen.

Zu b) Entlastung Haunwöhrer Straße

Die Haunwöhrer Straße ist in ihrer heutigen Funktion eine sammelnde Hauptverkehrsstraße für den aus Richtung Neuburg und aus dem Südwestviertel in die Innenstadt fließenden Verkehr. Sie hat zwar eine deutlich geringere Belastung als z.B. die Münchener oder die Neuburger Straße, ist aber angesichts des Straßenquerschnitts und der durchgehenden Wohnbebauung als Zuführungsstraße nur bedingt geeignet. Deshalb ist sie im Ingolstädter Verkehrsnetz ein besonderer Problemfall. Diese Tatsache und die anhaltenden Proteste der Anlieger zwingen zumindest mittelfristig zum Handeln, zumal sich die Situation vsl. noch verschärfen wird.

Die bisher geplante Entlastung über Baggerweg, Parkstraße und Glacisbrücke wird gemäß Stadtratsbeschluss nicht mehr weiter verfolgt.

Um dennoch eine Lösung anzubieten wird vorgeschlagen, folgende Konzeption zu diskutieren:

Entlastung der Haunwöhrer Straße durch eine parallele Führung des Verkehrs ab Einmündung Schrobenhausener Straße über den Baggerweg und weiter unmittelbar südlich des Luitpoldparkes (Entfall der Kleingärten) im Bogen zur Südlichen Ringstraße. Dort ist der Einmündungsbereich mit der Haunwöhrer und Rankestraße neu zu gestalten.

Die Rankestraße ist zu einer schmalen Wohn- Erschließungsstraße abzustufen und mit geeignetem Lärmschutz zu versehen.

Für den Fall einer Realisierung der Westtangente wäre der Baggerweg über die Einmündung der Schrobenhausener Straße hinaus nach Westen bis zum Äußeren Ring zu verlängern (siehe Plan).

Eine Bus- Shuttle- Lösung (siehe Kap. 9) vom Stadtrand in die Innenstadt scheidet als Entlastungsmaßnahme gegenwärtig aus, da dazu die einbrechenden und im Südwestviertel entstehenden Verkehrsströme in ihrer Verteilung und Stärke zu heterogen sind. Eine solche Lösung ist aber für die Zukunft sehr wohl im Auge zu behalten (siehe Bemerkung beim Punkt 4.2.2 zu Alternativlösungen).

Zu c) Westtangente

Siehe Kapitel 4.2.2

4.2.5) Ausbau von Verkehrsknoten

Das schwächste Glied im gesamten innerstädtischen Verkehrsnetz sind die Kreuzungsbereiche. Deshalb ist bei den höhengleich ausgebildeten Knoten die Erhöhung der Leistungsfähigkeit von besonderer Bedeutung.

Neben den in Kap. 4.4 beschriebenen steuernden Maßnahmen bestehen hierzu insbesondere Möglichkeiten durch

- optimierte Ampelschaltungen und
- verkehrsverflüssigende Maßnahmen wie dem Bau eigener Abbiegespuren, zusätzlicher Fahrspuren im Staubereich und Ampeln mit „Grünem Pfeil rechts“.

Dies muss im Einzelfall diskutiert und konsequent umgesetzt werden.

Weitergehende bauliche Maßnahmen sind die Anlage von kostengünstigen ringförmigen Kreiseln oder die sehr kostenintensive höhenfreie Gestaltung durch Unter- bzw. Überführungen.

Kreisverkehre sind nur für begrenzte Verkehrsströme geeignet. Je höher die Belastung ist, um so größer wird der Platzbedarf durch das Anwachsen der notwendigen Verflechtungsstrecken. Eine Eignung ist deshalb nur für den Bereich außerhalb der dichten Stadtbebauung gegeben.

Höhengfreie Kreuzungsausbauten haben (neben der Kostenproblematik) Nachteile durch den großen Platzbedarf und die städtebaulich beeinträchtigende Wirkung. Sie stellen deshalb im innerstädtischen Bereich die „Ultima ratio“ zur Problemlösung dar. Ein diesbezügliches Bauvorhaben ergäbe auch für das ganze Straßennetz nur Sinn, wenn auch die anderen Brennpunkte entsprechend ausgestaltet würden. Dies ist absehbar nicht finanzierbar. Dennoch halten wir es für sinnvoll, in den fraglichen Knotenpunkträumen (Schiller-/ Goethestraße, Theodor- Heuss- Nürnberger Straße, Richard Wagner- /Ettinger Straße u.s.w.) Vorbehaltsflächen für langfristig mögliche Ausbaumaßnahmen sicherzustellen.

➔ Zusammengefasst heißen unsere Empfehlungen im Bedarfsfall:

Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Straßenknoten durch Optimierungen der vorhandenen Anlage (Ampelschaltung, zusätzliche Fahrspuren), bei ausreichendem Platzangebot ggf. durch Kreisverkehre und nur im äußersten Notfall durch Brückenbauwerke.

4.3.) Erschließung der Innenstadt für den Kfz- Verkehr

4.3.1) Aktuelle Probleme

Der maßgebende Faktor bei der verkehrstechnischen Erschließung der Innenstadt mit dem PKW ist die Regelung des ruhenden Verkehrs. Hierfür stehen im Zentrum von Ingolstadt ca. 750 Kurzparkplätze (ohne Zonen mit eingeschränktem Halteverbot), ca. 3000 Stellplätze auf Großparkplätzen und gut 2600 Stellplätze in Tiefgaragen zur Verfügung. Damit hat Ingolstadt die beste Versorgung mit Parkmöglichkeiten im gesamten Bundesgebiet !

Die Politik der letzten Jahre, eine weitgehende Parkraumbewirtschaftung zur Vermeidung zu starker Zulauf- und Parksuchverkehre (bei gleichzeitiger Förderung des ÖPNV) einzuführen, hat sich nachdrücklich auf das Verhalten der Bürger niedergeschlagen. Durch die Abnahme des PKW- Verkehrs um 1/3 seit 1989 ergeben sich aktuell folgende Werte für die Verkehrsmittelwahl beim Verkehr in die Ingolstädter Innenstadt (Modal Split):

	PKW	Bus	Rad	Zu Fuß
Alle Teilnehmer	43 %	32 %	14 %	9 %
Bürger von IN	27,2 %	35,5 %	21,9 %	14,8 %

Die Richtigkeit der Verkehrspolitik ist u.a. daran abzulesen, dass die Zufriedenheit der Bürger über die Erreichbarkeit der Altstadt bei allen Verkehrsmitteln (auch dem PKW) höher ist als bei der Beurteilung der allgemeinen Verkehrssituation (siehe Kap. 3).

Durch die nachhaltige Änderung bei der Verkehrsmittelwahl haben sich die Verkehrs- und Parkplatzverhältnisse in der Innenstadt verbessert. Somit sind die notwendigerweise mit dem PKW durchzuführenden Fahrten (Lieferverkehre; Fahrten von Behinderten und von Anwohnern; bes. dienstliche Erledigungen und Einkäufe sowie Fahrten ohne ÖPNV-Alternative) weiterhin staufrei durchführbar.

Die dennoch von verschiedenen Seiten immer wieder vorgetragene Forderung, eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Geschäfte, Arztpraxen u.ä. zu erzielen, bezieht sich auf die Einzelmaßnahmen:

- a) **Zusätzliche Stellplätze in Tiefgaragen und auf Großparkplätzen**
- b) **Zusätzlicher Parkraum im Straßenbereich**
- c) **Einführung kostenlosen Kurzparkens im Straßenbereich**
- d) **Kostenloses Kurzparken in Tiefgaragen**

Zu dem dritten Thema hat die SPD- Stadtratsfraktion im Dezember 2003 einen Antrag an die Stadtverwaltung gestellt, die Einführung einer kostenlosen 15- minütigen Haltezeit im Straßenbereich zu prüfen.

Zu a) Zusätzliche Stellplätze in Tiefgaragen und auf Großparkplätzen

Die Tiefgaragen und Großparkplätze sind gemäß der im Jahre 2000 durchgeführten Zählungen und den aktuellen Erhebungen des Arbeitskreises im Jahr 2004 insgesamt gut belegt, aber nicht völlig ausgelastet. Die neuesten Zahlen ergeben durchschnittliche Besetzungsgrade in den kritischen Vormittagsstunden von insgesamt etwa 70 %, wobei aber die einzelnen Objekte unterschiedlich frequentiert werden.

Wiederholt sehr hohe Besetzungsgrade (mit der Anzeige „belegt“) haben lediglich die Tilly-Garage (gewollte Steuerung durch sehr niedrige Preise; viele Dauermieter) und für kurze Zeiträume (z.B. kurz vor Mittag) auch der Großparkplatz am Hallenbad. Bei der letztgenannten Anlage geht nach unseren Beobachtungen die Belegungsanzeige wegen der fast 500 Dauermieter bereits bei einem Besetzungsgrad von etwa 90 % auf „besetzt“.

Insgesamt steht in und rund um die Altstadt jederzeit Parkraum zur Verfügung, der durch das neue Parkleitsystem gezielt angefahren werden kann. Die preisliche Staffelung (je City-näher um so teurer) , die besonderen Regelungen für Dauerparker und die Neuregelungen am Hallenbad und in der Tilly- Garage haben sich bewährt. Die seit 1992 insgesamt stabilen Preise sind u. E. angemessen.

➔Fazit: Eine Erweiterung der Stellplätze in Tiefgaragen und Parkplätzen ist zur Zeit nicht notwendig!

Davon nehmen wir die (bereits beschlossene) Planung am Festplatz (an der Dreizehnerstraße) aus, da diese Neuregelung eine dringend erforderliche Befestigung und Strukturierung bringt und eine Parkraumbewirtschaftung zulässt.

Für den Parkplatz am Hallenbad halten wir eine laufende Beobachtung und Nutzungsanalyse für erforderlich, um auf eventuelle Planungen der IFG, dort Parkdecks zu erstellen, je nach Bedarfslage gezielt reagieren zu können.

Die Planung am Viktualienmarkt, die Theatergarage um ca. 200 zusätzlichen Stellplätzen zu erweitern ist kritisch zu sehen und nur dann diskutabel, wenn der Sparkassenneubau einen hohen Eigenbedarf und die Markthalle einen unvermeidlichen Neubedarf an Parkraum bringt (Anmerkung: Die im Frühjahr 2004 bereits beschlossene Ausweitung der Theatergarage West wurde im Oktober vom Stadtentwicklungsausschuss wieder zurückgenommen, da nach Aussage des Landesamtes für Denkmalpflege im vorgesehenen Baubereich umfangreiche, für die Stadtgeschichte wichtige Relikte aus dem Mittelalter vermutet werden. Angesichts dieser erhaltungswürdigen Geschichtszeugnisse ist der Tiefgaragenbau auch für den Ausschuss nicht vertretbar).

Zu b) Parken im Straßenbereich

Außerhalb der Fußgängerzone ist der Straßenraum der gesamten Altstadt aufgeteilt in

- Kurzparkzonen (bis 2 h Parken zu 50 Cent je 30 min),
- in Zonen mit eingeschränktem Halteverbot
- und in Zonen mit absolutem Halteverbot.

Die Kurzparkregelung ist werktags von 9 bis 18 Uhr und samstags von 9 bis 14 Uhr (künftig bis 18 Uhr) gültig.

Diese Einteilung wird ergänzt durch einige Behindertenparkplätze und überlagert durch Sonderregelungen für Anwohner. Die Anwohnerregelung umfasst etwa 30 % des Straßenbereiches und bezieht sich überwiegend auf die unkritischen Nachtstunden.

Unsere Beobachtungen haben ergeben, dass die räumliche und zeitliche Einteilung der oben genannten Zonen plausibel ist. Die Festlegung der Halteverbotszonen wie auch die Anwohnerregelungen im Tagesbereich sind augenscheinlich bedarfsgerecht. Das bedeutet, dass eine Ausweitung der Park- bzw. Haltemöglichkeiten für Besucher der Altstadt aus räumlichen, verkehrlichen und anwohnerorientierten Gründen nicht erfolgen kann.

Es ist zu beobachten, dass die Autofahrer – insbesondere die mit kurzzeitigem Haltebedarf – unmittelbar am gewünschten Zielort halten wollen. Deshalb sind auch die nachfragestarken Bereiche (Milchstraße, Schrankenstraße, Schulstraße etc.) zur Gänze belegt, während fernere Bereiche (trotz nur weniger „Fuß“- Minuten Entfernung) wie z. B. die Sebastianstraße regelmäßig noch freien Park- und Halteraum aufweisen.

Insoweit wird auch die bereits beschlossene Schaffung einer zweiten Parkzone am Rande der Altstadt (Rechbergstr., Dreizehnerstr., Auf der Schanz u.s.w.) mit knapp 200 zusätzlichen kostenpflichtigen Kurzparkplätzen zu 25 Cent je angefangene Stunde das Problem für die zentrale Altstadt nicht verändern.

➔Fazit: Es ist keine Erweiterung der Parkmöglichkeiten im Straßenraum der zentralen Altstadt möglich, da die jetzige Regelung bedarfs- und verkehrsgerecht ist.

Dies schließt nicht aus, in Einzelfällen (so in der aktuellen Diskussion „Milchstraße“) um sachgerechte Änderungen bemüht zu sein.

Zu c) Kostenloses Kurzparken im Straßenbereich

Beim kostenlosen Kurzparken geht es insbesondere um die „Brötchentaste“, das heißt, um die Möglichkeit, 30 Minuten kostenlos halten zu dürfen, bevor die Gebührenpflicht einsetzt. Diese nunmehr durch eine Gesetzesnovellierung mögliche Regelung wird (auch im Arbeitskreis Verkehr) sehr kontrovers diskutiert. Die begehrten und für die genannte Regelung in Frage kommenden Halteplätze sind heute bereits durch haltende/ parkende PKW belegt. Es wird also durch eine Neuregelung kein zusätzlicher Parkraum zur Verfügung gestellt

Positiv ist, dass die heutige Regelung, Haltezeiten bis zu 15 min zu tolerieren, legalisiert würde.

Negativ ist, dass die Möglichkeit, offiziell kostenlos Halten zu dürfen zusätzlichen Verkehr anziehen und in Ermangelung genügend freier Plätze einen erheblichen Parksuchverkehr verursachen würde.

➔ **Fazit: Es wird empfohlen, kein kostenloses Kurzparken für bis zu 30 Minuten Dauer einzuführen, um verstärkten Parksuchverkehr zum Schaden einer entspannten Einkaufsatmosphäre zu vermeiden.**

➔ **Es ist sinnvoll, im Laufe des Jahres 2005 die Pilotergebnisse anderer Städte bei der Einführung von kostenlosem Kurzparken im Straßenbereich zu analysieren und zu werten.**

Diese Empfehlungen decken sich mit den aktuellen Beschlüssen der Stadt, auf ein kostenloses Kurzparken zu verzichten und im Jahr 2005 eine erneute Erörterung auf der Grundlage von Erfahrungen anderer Kommunen (z.B. Neuburg) mit der „Brötchentaste“ in Aussicht zu stellen. Zwischenzeitlich wird seitens der Stadt als Entgegenkommen bei der Verkehrsüberwachung für Autofahrer ohne Parkschein eine Karrenzeit von 15 Minuten eingeräumt bevor ein Strafzettel ausgestellt wird.

d) Kostenloses Kurzparken in Tiefgaragen

Da in den Tiefgaragen noch Parkkapazitäten zur Verfügung stehen, wird als Beitrag zur Belegung der Innenstadt in der Partei vorgeschlagen, die offensichtlich erfolgreiche Regelung am Parkplatz Hallenbad (kostenfreies Parken bis zu 20 Minuten) auch auf die Tiefgaragen für einen Zeitraum von 30 Minuten zu übertragen. Der Arbeitskreis erhält deshalb folgenden Auftrag:

➔ **Prüfung eines kostenlosen Kurzparkens von 30 Minuten in den Tiefgaragen.**

Der Arbeitskreis wird diese Möglichkeit hinsichtlich der nötigen Zeitdauer, der Attraktivität für die Bürger, der Auswirkungen auf die Einnahmensituation der IFG und der verkehrlichen Folgeerscheinungen prüfen. Als positives Beispiel lässt sich bereits jetzt die Koppelung Theatergarage- Viktualienmarkt nennen.

Parkplätze für Anwohner:

Im Zuge der Erstellung von Wohnungs- und Büroneubauten ist auch die Schaffung von entsprechendem Parkraum für die Anwohner bzw. Mitarbeiter vorgeschrieben. Den Investoren und Bauherren gewährt die Stadt aber häufig Ausnahmegenehmigungen, was zur Folge hat, dass die betroffenen Anlieger den öffentlichen Parkraum zusätzlich belasten.

Die für die Befreiung zu zahlenden Ablösesummen gehen ohne Zweckbindung ins Stadtbudget.

➔ **Die Möglichkeit zur Befreiung von der Stellplatz- Erstellungspflicht sollte zur Entlastung der öffentlichen Flächen nur sehr restriktiv genutzt werden.**

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Erweiterung der Fußgängerzone:

Derartige Maßnahmen werden im allgemeinen unterstützt, müssen aber jeweils im Einzelfall geprüft werden.

Die Erweiterungsplanungen für die Fußgängerzone im Bereich Theresienstraße/ Kreuztor werden vom Einzelhandel vehement abgelehnt.

➔ **In der gegenwärtigen Situation erscheint es nicht sinnvoll zu sein, eine solche Planung gegen den Willen von Betroffenen durchsetzen zu wollen.**

4.3.2) Langfristige, visionäre Überlegungen:

Ingolstadt an die Donau heranführen:

Die breite Schlosslände liegt störend zwischen der Altstadt und der Donau. Es erscheint uns notwendig, den Begriff „Ingolstadt an der Donau“ auch städtebaulich besser umzusetzen, wie es in einem ersten Schritt mit dem Klenzpark bereits gelungen ist. Da die Schlosslände durch den Bau der Glacisbrücke an verkehrlicher Bedeutung verloren hat, wird eine langfristige Überplanung der Straße im Rahmen einer städtebaulichen Hinwendung zur Donau sicherlich erleichtert.

Durchquerung der Altstadt in Nord- Süd- Richtung mit einem Tunnel:

Im Arbeitskreis wurde die Frage erörtert, die Altstadt vom Brückenkopf bis zur Harderstraße durch einen Tunnel zu unterqueren und dabei direkt erreichbare Tiefgaragen unter dem Rathausplatz einzurichten. Dieser Gedanke bekam aber angesichts des in Ingolstadt fehlenden Durchgangsverkehres, der hohen Kosten und der Widersprüche zum mehrheitlich beschlossenen Erschließungskonzept für die Altstadt keine Zustimmung (siehe dazu Kap. 3.3 und 6.1).

Der Arbeitskreis wird sich bis zur nächsten Fortschreibung dieses Konzeptes detailliert mit der weiteren Verkehrsgestaltung in der Altstadt befassen und einen entsprechenden Vorschlag machen.

4.4) Effizienzsteigerung durch Verkehrssteuerung

Größere Straßenverkehrsströme sind statt durch den Neubau bzw. die Erweiterung von Straßenanlagen auch durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes mittels steuernder Maßnahmen zu bewältigen. Dies reicht von einfachen organisatorischen oder informatischen Hilfen über verkehrsfördernde Ampelschaltungen bis zur Nutzung der Telematik für Verkehrsmanagementsysteme.

Im Einzelnen führen wir an:

- a) Schaffung klarer Verkehrsstrukturen durch Kategorisierung der Straßen in Hauptverkehrs-, Sammel- und Anliegerstraßen.
- b) Klare durchgehende Beschilderung vom Stadtrand bis zum Zentrum mit der Anzeige von Fern- und Nahzielen (Ortsteile und wichtige Einzelobjekte wie Großfirmen,

Bahnhöfe, Museen, Hotels, Parkhäuser, Sportstätten etc.) zur Orientierung der Verkehrsteilnehmer.

- c) Einflussnahme auf den zeitlichen Ablauf der Verkehrsspitzen durch verkehrsorientierte Festlegung von Schichtwechselzeiten großer Firmen und von Schulanfangszeiten (wobei letzteres nicht einfach umzusetzen ist aber geprüft werden muss).
- d) Verflüssigung der Verkehrsströme durch geeignete Ampelschaltungen. Dies betrifft insbesondere die Einrichtung von „Grünen Wellen“.
- e) Erstellung eines dynamischen Parkleitsystems zur gezielten Lenkung der Parkplatzsuchenden zu freien Stellplatzkapazitäten.
- f) Schrittweiser Aufbau eines strategischen und operativen Verkehrsmanagements.

Zu a und b) Kategorisierung und Beschilderung der Straßen

Im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes werden keine Vorschläge oder Wünsche unterbreitet.

➔ Es ist Sache der jeweiligen Ortsvereine die bestehenden Regelungen kritisch zu prüfen und bei Handlungsbedarf über den Bezirksausschuss tätig zu werden.

Zu c) Entzerrung der Hauptverkehrszeit

➔ Unseres Erachtens ist es notwendig, die vor wenigen Monaten angelaufene Diskussion über die Staffelung der Schulanfangszeiten fortzuführen.

Dabei ist es wichtig, einen allgemeinen Konsens zwischen Schulen, Schülern, Eltern, beteiligten Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften herbeizuführen und die tatsächliche Auswirkung auf den Straßenverkehr zu würdigen. Da bei der Busbedienung verschiedene Schulen sowie Stadt und Region miteinander verknüpft sind, ergeben sich zum Teil sehr unterschiedliche und konflikträchtige Auswirkungen.

Zu d) Grüne Welle

im Stadtbereich Ingolstadt gibt es 13 Streckenabschnitte, die mit einer „Grünen Welle“ ausgestattet sind.

Es sind dies: Westl. Ringstr. vom Brodmühlweg bis Harderstr. ; Südl. Ringstr. von Manchinger Str. bis Münchener Str.; Manchinger Str. von der Pettenkoflerstr. bis zur Autobahn; Donaustr. und Brückenkopf ; Münchener Str. von der Windbergerstr. bis zur Fauststr. ; Schloszlände ; Goethestr. ; Harderstr. vom ZOB bis zur Nördl. Ringstr. ; Ettinger Str. ; Ortsumgehung Etting; Theodor- Heuss-Str.; Neuburger Str. und Asamstraße.

Alle 13 Streckenabschnitte sind über Rechner miteinander verknüpft. Die „Grünen Wellen“ werden mittels Verkehrserhebungen über Induktionsschleifen und spezifische Rechnerprogramme gesteuert, wobei an Kreuzungen die Lichtintervalle zum Vorteil der ÖPNV- Busse beeinflusst werden. Die zum Teil alten, wenig leistungsfähigen Rechner werden schrittweise ausgetauscht.

➔ Der Arbeitskreis hält das System der „Grünen Welle“ für gut und empfiehlt, die Modernisierung fortzusetzen und das System schrittweise zu erweitern.

Zu e) Dynamisches Parkleitsystem

Das im Jahre 2003 installierte dynamische Parkraum- Informationssystem hat sich bereits bewährt .

➔ Der Arbeitskreis schlägt vor, weitere Informationstafeln außerhalb des Ringstraßensystems vorzusehen (z.B. Goethestr. nach der Autobahnausfahrt). Außerdem halten wir es für sinnvoll die Anzeige „frei“ durch die Angabe der freien Parkplätze zu ersetzen (wie es in den meisten Städten praktiziert wird)

Zu f) Aufbau eines Verkehrsmanagements

Durch die Installation eines „intelligenten Leitsystems“ kann eine nachhaltige Effizienzsteigerung der Verkehrsabläufe erreicht werden. Durch Messpunkte und Beobachtungskameras können Informationen gesammelt werden, die zu gezielten Verkehrsinformationen und zu spezifischen Routenempfehlungen verarbeitet werden. Ingolstadt hat im Vergleich zu Großstädten wie München, Dresden oder Nürnberg, bei denen sich solche Systeme bereits in der konkreten Einführungsphase befinden, sicherlich einen zeitlich weniger drängenden und inhaltlich geringeren Bedarf.

➔ Dennoch sollen unseres Erachtens die notwendigen Bausteine zur Verkehrsinformation und Verkehrssteuerung schrittweise entwickelt und getestet werden.

Dazu ist es in einem ersten Schritt notwendig, die vorhandenen Informations- und Datensysteme verschiedener Aufgabenträger zusammenzuführen, die Schnittstellen zu regeln und das Gesamtsystem zu ertüchtigen.

Der Zeitplan wird sicherlich durch die Finanzlage der Stadt diktiert werden.

4.5) Schutz vor Emissionen

Verkehr erzeugt leider sowohl Geräusch- wie auch Schadstoffemissionen.

Das letztere Thema ist durch die enormen technischen Entwicklungen der Automobilindustrie aus den Schlagzeilen gekommen. Lediglich der Rußausstoß der Dieselmotoren führt noch zu der aktuellen Forderung, allgemein Rußfilter zur Minderung der Emissionen einzubauen, wobei dies steuerlich honoriert werden soll.

Die Städte und Gemeinden werden dennoch mit dem Thema Schadstoffemission konfrontiert, da die von der EU- Kommission vorgegebenen neuen Feinstaubgrenzwerte bei hohen Straßenverkehrsbelastungen zu Überschreitungen führen können. Dies hat sich bei aktuellen Messungen des Landesamtes für Umweltschutz zwar nicht in Ingolstadt, aber in etlichen anderen bayerischen Städten ergeben. Dies führte in diesen Kommunen gezwungener Maßen zu Diskussionen über Abhilfemaßnahmen, die noch längst nicht zu einvernehmlichen Ergebnissen geführt haben. Die Debatten bewegen sich überall im Themenbereich unseres Verkehrskonzeptes. Insofern sind wir gewappnet im Bedarfsfall auch in Ingolstadt eine gezielte Diskussion führen zu können.

➔ Fazit: Eine Senkung der Schadstoff- Emission ist durch Begrenzung der Verkehrsströme, durch Vermeidung von Verkehrsstaus und durch weitere technische Verbesserungen der Kfz zu erreichen. Notwendige Maßnahmen zur Einflussnahme auf den Verkehr sind gesammelt dem Handlungskatalog in Kap. 10 zu entnehmen.

Bei der Vielzahl der täglichen Geräuschemissionen ist der Verkehrslärm eine Hauptquelle. Lärmschutz muss als aktiver Schutz an der Lärmquelle betrieben werden. Dies betrifft beim Straßenverkehr die Wahl des Straßenbelages (Abrollgeräusche sind i.d.R. lauter als Motorengeräusche) und den Bau von Lärmschutzwällen und –wänden. (Bei Eisenbahnen natürlich analog einschließlich lärmindernden Konstruktionen für den Oberbau und die Fahrzeuge). Gemäß Bundes- Immissions- Schutzgesetz werden bei Neu- und größeren Umbauvorhaben Lärmschutzmaßnahmen bei Überschreitung der Richtwerte bindend vorgeschrieben.

➔ Wir empfehlen auch bei bestehenden Anlagen – im Rahmen der Möglichkeiten – in Fällen größerer Überschreitungen Abhilfemaßnahmen einzufordern.

5.)LKW- Verkehre

Die Organisation des LKW- Verkehrs in Ingolstadt ist kein Hauptthema in der örtlichen Verkehrspolitik. Es gibt aber aus wirtschaftlicher, verkehrstechnischer und umweltrelevanter Sicht sehr wohl einen ständigen Regelungsbedarf.

LKW- Verkehre sind im Stadtgebiet aus den unterschiedlichsten Gründen präsent: im Zusammenhang mit dem Güterverteilzentrum, als Werks- oder Auftragsverkehr für die Firma AUDI, als Raffinerieverkehr (Tanklastzüge) sowie sonstiger Werks- und Lieferverkehr, im Zu- und Ablauf der Bahnverladestelle für die „Rollende Landstraße“ im Bf Manching (i.d.R. auf der BAB A 9) , im Zusammenhang mit Baumaßnahmen, Umzügen, Speditionstransporten und vielem mehr.

Diese Verkehre sind für die Industrie, den Handel und das Gewerbe und für die Ver- wie auch Entsorgung der Stadt unentbehrlich. Als Verkehrsmittel sind die Lastkraftwagen aber besonders belastend, da sie eine weit überdurchschnittliche Lärm- und Schadstoffemission verursachen und wegen ihrer Ausmaße den gesamten Verkehrsfluss negativ beeinflussen (können).

Deshalb muss der LKW- Verkehr gezielt gesteuert werden, um insbesondere die schweren 40-to-Lastzüge zum Schutz der Wohnbereiche auf besonders leistungsfähigen und unsensibleren Straßenzügen fahren zu lassen und schützenswerte Stadtviertel - an erster Stelle die Altstadt – von unnötigem und belastenden LKW- Verkehr frei zu halten.

Das geschieht als erstes durch Beschilderungen mit Vorwegweisern und Verkehrsschildern, künftig auch über dynamische Leitsysteme. Es soll z.B. vermieden werden, dass sich Zulieferverkehre zum GVZ oder zur AUDI durch innerstädtische Viertel bewegen anstatt peripher liegende Umgehungsstraßen zu nutzen. Dazu eignet sich insbesondere der in Kap. 4.2.2. beschriebene Äußere Ring, auf dem die LKWs sich soweit wie möglich ihrem Zielpunkt nähern sollten.

Für einen weitergehenden Schutz sind Gebote und Verbote notwendig, wie die Sperrung für Fahrzeuge über 7,5 to, ggf. mit zeitlicher Begrenzung auf Nachtstunden (22 bis 5 Uhr). Dazu gehören auch Regelungen, das Parken von Lastzügen in Wohngebieten zu unterbinden. Die Altstadt wird als LKW- Verbots- Zone komplett geschützt. Lieferverkehr ist aber selbstverständlich erlaubt, wie auch sonstige Verbotsbereiche bei Bedarf mit besonderen Einzelgenehmigungen bedacht werden müssen.

Für die Ver- und Entsorgung der Geschäfte der Altstadt ist unseres Erachtens zu prüfen, ob ein Liefersystem organisiert werden kann, bei dem alle Lieferung durch ein Logistik- Unternehmen gebündelt durchgeführt werden. Dies kann zu einer deutlichen Reduzierung der innerstädtischen LKW- Fahrten führen. Ein solches System wird z. B. in Regensburg bereits mit Erfolg betrieben.

➔ Als Sofortmaßnahme schlagen wir vor, bereits heute an der Peripherie der Stadt weitere Hinweisschilder aufzustellen, um den LKW- Verkehr noch konsequenter um die Stadt herumzuleiten.

6.)Öffentlicher Personenverkehr

Vorbemerkung: Die Themen der Kapitel 6.1., 6.2.und 6.3. liegen auch in umfassenderen Ausarbeitungen des Arbeitskreises vor und können bei Bedarf bezogen werden.

6.1)Busverkehre der INVG

6.1.1) Aufgabe des ÖPNV bei der Erschließung

Der ÖPNV wird im Stadtbereich Ingolstadt und in der angrenzenden Region durch das Bussystem der INVG betrieben. Er ist dabei sowohl ein Instrument der Daseinsvorsorge für Bürger ohne eigene Fahrmöglichkeit als auch ein alternativer Verkehrsträger zum PKW zur Befriedigung der vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse der Bürger. Zudem ist die Güte des örtlichen ÖPNV auch ein wichtiger Standortfaktor für die Wirtschaft.

Eine besondere Entlastungsrolle fällt dem ÖPNV aus strukturellen Gründen bei der Erschließung der Altstadt und – auf das ganze Stadtgebiet bezogen - bei der Verkehrsabwicklung während der Hauptverkehrszeit zu. Um diese Aufgabe angemessen erfüllen zu können muss der ÖPNV konkurrenzfähig sein, das heißt, er muss bezahlbar und nutzungsfreundlich sein, ein attraktives Erscheinungsbild und Image haben und (auch in Schwachverkehrszeiten) ein dicht geknüpftes Netz mit engen Fahrplankontakten bieten.

6.1.2) Stellung und Entwicklung des ÖPNV in Ingolstadt

Mit dem starken Anstieg der Bevölkerung, der Wirtschaftskraft und des Gesamtverkehrs in Ingolstadt sind auch die Reisendenzahlen beim Busverkehr der INVG durch die Ausweitung des Netzes und den erhöhten Zuspruch stetig gestiegen. Die täglichen „Beförderungsfälle“ stiegen von 18600 im Jahre 1988 auf 55500 im Jahre 2000 auf das Dreifache. Durch Angebotsänderungen reduzierte sich leider das Aufkommen im Jahre 2002 bis auf 52200 hat sich aber zwischenzeitlich weitgehend erholt (März 2004: 53900).

Für den Modal Split (im Gesamtverkehr der Stadt) hatte der Anstieg prozentual nur geringe Auswirkungen (Anteilssteigerung um 0,5 % auf 9 %), beim Erschließungsverkehr der Altstadt aber eine starke Zunahme zur Folge. Der Verkehrsanteil stieg hier alleine von 1995 bis 2000 von 22 auf 32 % ! (Siehe hierzu auch Kap. 3 und 4.3).

Da in Ingolstadt wegen des besonders hohen Motorisierungsgrades, der dennoch guten Straßenverkehrsverhältnisse und des kostengünstigen Mitarbeiter- Leasings bei AUDI für den ÖPNV vergleichsweise schwierige Verhältnisse bestehen, ist es um so wichtiger, dass die INVG bei Umfragen gute Beurteilungswerte erzielen kann. Das bezieht sich sowohl auf den Grad der allgemeinen Zufriedenheit und der Fragestellung zur Erreichbarkeit der Altstadt (Zustimmung jeweils über 80 %) als auch auf konkrete Teilaspekte wie z.B. Fahrthäufigkeit, Tarif und Erfüllung des Fahrtzweckes („gut geeignet“).

Die INVG hat im Vergleich zu anderen Großstädten trotz ungünstiger Strukturverhältnisse einen guten Kostendeckungsgrad von ca. 70 % (leider mit fallender Tendenz). Dies bedingt einen jährlichen Zuschussbedarf von aktuell (Fahrplan 2004) mehr als 7,5 Mio € zuzüglich gut 2 Mio € für die Subventionierung des Schülerverkehrs. Dieser hohe Betrag provoziert in Zeiten schlechter Finanzlage den Ruf nach Fahrpreiserhöhungen und Angebotsreduzierungen. Konkret führte das im Rahmen der Haushaltskonsolidierung für das Jahr 2005 zu einer verordneten Zuschussreduzierung der Stadt von 2,1 Mio €, zu der weitere 1,6 Mio € an wegfallenden Landes- und Bundeszuschüssen zu addieren sind. Diese insgesamt 3,7 Mio € sollen im Fahrplan 2005 durch eine Minderung der Betriebsleistungen um ca. 19 % und eine Tarifierhebung von durchschnittlich 8,8 % (ab 01.09.2004) erzielt werden. Dies kann nur durch eine völlig neue Angebotstruktur erreicht werden (siehe Kap. 6.1.4)

Jede Angebotsreduzierung birgt aber die Gefahr einer beginnenden spiralförmigen Abwärtsbewegung: schlechteres Angebot (Tarif/ Fahrplan)- weniger Fahrgäste- deutlich geringere Einnahmen – neuer Kürzungsbedarf u.s.w. Negative Auswirkungen zeigten sich 2001, als die Bedienung der Altstadt geändert wurde wie auch aktuell, als Folgewirkung der Kürzungen und punktuellen Verteuerungen im vergangenen Jahr (im Schülerverkehr und auf den betroffenen Linien). Deshalb sind Angebotskürzungen nur mit größter Sensibilität

durchzuführen. Dabei ist die INVG nicht als ein betriebswirtschaftlicher Zuschussbetrieb sondern als eine volkswirtschaftlich positive Teileinheit des Gesamtverkehrs zu sehen.

→ Bei der Neukonzeption der INVG ist unseres Erachtens weder dem volkswirtschaftlichen Aspekt noch der zu fordernden Sensibilität bei der Angebotsreduzierung ausreichend Rechnung getragen worden.

Es wird interessant sein, die künftigen Soll- Ist- Vergleiche beim Fahrgastaufkommen und beim Betriebsergebnis zu studieren und zu werten.

Eine Auflistung allgemeiner Argumente gegen eine Angebotsreduzierung ist dem Bericht als Anhang II beigegeben.

6.1.3) Zielsetzungen zur Verbesserung des ÖPNV

Trotz im allgemeinen guter Beurteilungswerte für den Busverkehr und überwiegend negativen Meinungsäußerungen der Bürger zur weiteren Entwicklung des Straßenverkehrs verharret der ÖPNV bei seinem schwachen Verkehrsanteil von 9 %. Es fehlen ganz offensichtlich ausreichende Anreize zur Änderung der Gewohnheiten bei der Mobilitätsbefriedigung. Der ÖPNV muss deshalb mit folgender Zielsetzung weiter verbessert werden:

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV.

Im einzelnen müssen sich die Maßnahmen beziehen auf:

- Weiterentwicklung des Angebotes (Linien- und Taktstruktur; Reisegeschwindigkeit)
- Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur (Busse, Haltestellen)
- Verbesserung des Tarifsystems (Erhöhung der Transparenz und Tarifverbund)
- Qualitätssteigerung bei der Leistungserstellung
- Bessere Information
- Besseres Image und stärkere Kundenbindung.

Es ist völlig klar, dass die gegenwärtigen Haushaltsprobleme der Stadt die Diskussion und insbesondere die Umsetzung von Maßnahmen (so sie erst einmal Geld kosten) außerordentlich erschweren, insbesondere wenn die INVG durch Angebotsneuordnungen und – reduzierungen sowie durch Tarifierhöhungen sogar ein knappes Viertel der insgesamt notwendigen Einsparungen realisieren muss. Dennoch sind die Diskussionen in ihrer langfristigen Zielrichtung weiter zu führen und im aktuellen Bereich eher auf kostenneutrale Maßnahmen und vorsichtige Umschichtungen zu beschränken.

6.1.4) Angebotsstruktur des Busverkehrs

Die Angebotsstruktur der INVG ist über viele Jahre hinweg ergänzt, verbessert und entsprechend der geänderten Fahrgastströme korrigiert worden. Aktuell beschränken sich die Maßnahmen wegen der großen Haushaltsprobleme der Stadt auf Umschichtungen aus Tagesrandlagen und Wochenendverkehren in Hochbedarfszeiten der Werktage bzw. auf verträgliche Leistungskürzungen.

Für das Jahr 2005 (ab 01.12.2004) wird das Angebot durch eine Neustruktur des gesamten Busnetzes reduziert aber auch optimiert. Zur Beseitigung von Schwachstellen und insbesondere zur Verminderung der Betriebskilometer (19 %) wird ein neues Netz konzipiert, in dem es je nach Nachfrage ein „Premiumnetz“, ein „Basisnetz“ und ein „Ergänzungsnetz“ gibt, die sich durch die Taktdichte unterscheiden. Es gibt eine modifiziertes

Wochenendangebot und ein eigenes Nachtliniennetz. Die neue Angebotsstruktur ist entsprechend der Vorgaben des Aufgabenträgers sachgerecht und plausibel konzipiert worden. Die geforderten Reduzierungen haben aber u. E. zu viel zu starken Ausdünnungen geführt, was in einigen Stadtteilen zu langen Wegen und unattraktiven Zeitfolgen der Busse führt.

Der nachstehende Forderungskatalog des Arbeitskreises ist wegen der aktuellen Schwierigkeiten und der auch in den nächsten Jahren voraussichtlich beschränkten Finanzierungsmöglichkeiten deshalb als mittel- bis langfristige Zielsetzung zu verstehen. Die Reihung ist gleichzeitig eine Priorisierung.

➔ **Forderungskatalog für die Angebotsstruktur:**

1. **Rücknahme der Reduzierungen bei besserer Kassenlage,**
2. **Gezielte fahrplanmäßige Verbesserung von Umsteigebeziehungen,**
3. **Zeitliche Entzerrung des Schülerverkehrs (siehe Kap. 4.4. Punkt c),**
4. **Beibehaltung des Airport- Express zum Münchner Flughafen,**
5. **Planung und Umsetzung von Tangentiallinien,**
6. **Einführung von Schnellbuslinien**

Bei den unter Punkt 5 genannten Tangentiallinien ist z. B. auch zu prüfen, inwieweit die ÖPNV- Verbindung vom Südwest- und Südviertel zum Klinikum durch eine Buslinie über das Stauwehr deutlich verbessert werden kann.

Erschließung der Altstadt:

Die Führung verschiedener Buslinien durch die enge Moritzstraße und die Harderstraße wird sehr kontrovers gesehen. Die dichte Busfolge ist trotz der Fahrt im Schritttempo und der umsichtigen Fahrweise des Buspersonals sehr belastend für diesen mit Fußgängern und Fahrradfahrern stark frequentierten Einkaufsbereich.

Andererseits hat die zentrale Linienführung durch diese Nord- Süd- Achse der Altstadt eine enorme Bedeutung für die Fahrgastzahlen des Bussystems. Die Änderung des Liniennetzes im Jahre 2001 (Ausdünnung der Nord- Süd- Achse) hat dies durch die anschließende, eindeutig darauf zurückzuführende Senkung der Fahrgastzahlen gezeigt. Offiziell fahren nur mehr die Linien 10 und 11 auf dieser Route, aktuell aber auch noch weiterer Linien in Nord- Süd- Richtung wegen des Sparkassen- Neubaus.

Im Arbeitskreis war diskutiert worden, nach Abschluss des Sparkassenbaus insgesamt vier Linien durch die Moritzstraße zu fahren. Da aber auch dieser Kompromiss in der Partei mehrheitlich als nicht konsensfähig gesehen wird, andererseits aber eine attraktive ÖPNV- Versorgung der zentralen Altstadt erforderlich ist, ergeht an den Arbeitskreis folgender Auftrag:

➔ **Prüfung, inwieweit die Einrichtung eines Shuttleverkehrs in der Altstadt mit geeigneten Kleinbussen als Ergänzung des INVG- Liniennetzes machbar und sinnvoll ist.**

Diese Prüfung wird vom Arbeitskreis Verkehr im Rahmen des Schwerpunktthemas für das Jahr 2005 „Verkehrerschließung der Altstadt“ durchgeführt.

Neustruktur des INVG- Netzes

➔ **Parallel zu aktuellen Fahrplanarbeiten ist u.E. unbedingt eine völlig neue Strukturplanung für das Gesamtnetz durchzuführen.**

Jahrelang weiterentwickelte Netzsysteme beinhalten erfahrungsgemäß wachsende Ratio-Potentiale, die erst bei einer völligen Neuplanung aktiviert werden können. Die Münchener Verkehrsgesellschaft hat gerade für ihr 30 Jahre bestehendes (und ständig weiterentwickeltes) Bussystem durch eine grundlegende Neuplanung („TopBus“) – bei gleichzeitiger Angebotsverbesserung ! – eine jährliche Einsparung von 3,5 Mio € erzielen können.

Die oben genannte Forderung ist bei der INVG im Prinzip durch die Konzept- Erarbeitung des Planungsbüros gevas erfüllt worden, auch wenn dies nicht zum Zwecke der Optimierung des vorhandenen Angebotes geschah sondern primär der Erfüllung einer vorgegebenen Zuschussreduzierung dient. Weitere Rationalisierungspotenziale könnten ggf. in einer optimierten Umlauf- und Dienstplangestaltung liegen.

Kein Handlungsbedarf besteht unseres Erachtens bei den Themen Shuttleverkehre vom Stadtrand (siehe Kap. 9) , Ausweitung von Freizeitverkehren und Taxi oder Kleinbus in Tagesrandlagen.

6.1.5) Mobile und ortsfeste Infrastruktur für den Busverkehr

Das öffentliche Erscheinungsbild des ÖPNV wird maßgeblich von der Art und dem Zustand der eingesetzten Omnibusse und der installierten Haltestellen- Einrichtungen geprägt. Ein gutes Image setzt also eine attraktive und nutzungsfreundliche Infrastruktur voraus. In Ingolstadt besteht angesichts der eingesetzten Busse und den Haltestelleneinrichtungen neuen Typs kein aktueller Handlungsbedarf.

Omnibusse:

Die Verbesserungsvorschläge und Forderungen der letzten Jahre (u.a. aus der Bürgerbefragung) sind im hohen Maß bereits umgesetzt. Wünschenswert ist der vermehrte Einsatz klimatisierter Busse. Der Arbeitskreis spricht sich gegen die Wünsche nach Musik, Raucherlaubnis und Fahrradmitnahme im Bus aus und ist auch gegen die bei einigen Bussen angebrachte Totalwerbung (über die gesamte Bus- Oberfläche).

➔ Eine wichtige Forderung ist nach wie vor der Einsatz neuer Antriebstechniken (INVG- Beirat- Beschluss von 2001).

Dies bezieht sich auf die saubere Dieseltechnik und auf die Einführung des Brennstoffzellenantriebs sobald dieser einsatzreif ist. Überdacht werden sollte der negative Beschluss zu Erdgasbussen, da diese mittlerweile fortentwickelt wurden, in Nürnberg und Augsburg zum Einsatz kommen und vom Bundesministerium für Umwelt und Technologie ausdrücklich empfohlen werden.

Haltestellen:

➔ Für den Haltestellenbereich bleiben als Empfehlung, die flächendeckenden Ausweitung der modernen Einrichtungen, die Aufstellung weiterer Automaten Säulen, die Umgestaltung wichtiger Umsteigepunkte (kurze Wege!) und insbesondere der Umbau der Haltestellen am Rathausplatz (Planung läuft) , am Hauptbahnhof und am Bahnhof Ingolstadt Nord (siehe hierzu Kap. 9).

Eine ständige Zielsetzung bleibt die Beschleunigung der Busverkehre durch entsprechende Ampelschaltungen und die Anlage eigener Busspuren.

6.1.6) Tarifsysteem bei der INVG

Die Preisgestaltung im ÖPNV wird immer strittig bleiben, da die Wünsche der Kunden und die Zielsetzungen der Betreiber oft gegenläufig sind.

Das Tarifsystem der INVG wurde kürzlich fortgeschrieben, wobei wesentliche Forderungen erfüllt wurde: So gibt es einen Zonentarif, einen Kurzstreckentarif, günstige Tageskarten und preiswerte Streifenkarten. Außerdem wurden an 24 Haltestellen und in 35 Sparkassenfilialen die neuen tix- Ticketsäulen installiert.

Zu denken gibt, dass der Kurzstreckentarif offensichtlich zu unerwarteten Einnahme-Einbußen führt. Diskutabel bleiben u.a. die Frage der Mitnahmemöglichkeit (z.B. an Wochenenden) und die Übertragbarkeit der Tageskarten, die Preisgestaltung und Abbuchungsmodalität der Zeitkarten und der Umfang des Kartenverkaufs beim Fahrer.

An Forderungen bleiben:

- Verstärkte Kundenbindung und Kundengewinnung

Das Ziel ist, die Zahl der Jahreskarten- Inhaber weiter zu erhöhen. Durch das Job-Ticket und die Mittlerfunktion von IN- City als „Arbeitgeber“ wurden hierbei bereits Erfolge erzielt. Aktuell wird im Sinne der bereits früher propagierten IN- Card die praktisch identische City- Card zwischen Sparkasse, Raiffeisenkasse, INVG und IVG verhandelt. Im Vordergrund steht die Rabattierung von Einkäufen im Altstadtbereich und die Einlösung dieser Rabatte an Automaten der IFG und INVG. Das Verfahren soll über Geldkarten- Chips laufen. Im Nebenschluss soll den beteiligten Kunden der Erwerb einer INVG- Netzkarte zu den Konditionen des Job- Tickets über IN- City ermöglicht werden. Der AK Verkehr unterstützt diese Aktivität.

Durch Kombi- Tickets für Veranstaltungen (z.B. Saturn- Arena) und für Museen, Theater, Bäder etc. sowie durch Sondertickets beim Volksfest und Bürgerfest können verstärkt Kunden gewonnen werden.

- Abbau von Zugangshemmnissen

Durch die Einführung eines regionalen Verbundtarifs (siehe Kap. 6.4) und des elektronischen Tickets kann der Zugang zum ÖPNV erheblich erleichtert werden. Das elektronische Ticket kann nur in Verfahrensschritten eingeführt werden und ist langfristig angelegt. Die Zielvorstellung ist, die Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen über einen Chip automatisch zu registrieren und den entstandenen Fahrpreis abzubuchen.

➔ **Die Forderungen sind nochmals kurz zusammengefasst: Verstärkte Kundenbindung durch die City- Card, vermehrte Kombi- und Sondertickets, regionaler Tarifverbund und Einführung des elektronischen Tickets.**

6.1.7) Leistungserstellung in der INVG

Die Leistungserstellung in der INVG ist durch das Vertragswerk zur Bildung der INVG als ÖPNV- Betreiber in Ingolstadt und Umgebung (1988) sowie durch die Verkehrsbedienungsverträge der beteiligten 16 Gebietskörperschaften geregelt. Die Städte/Märkte/Gemeinden fungieren als Auftrag- und Zuschussgeber, die INVG als Zentrum für die Planung, Koordinierung und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Betreuung der ortsfesten Infrastruktur und die Busunternehmer als Leistungsersteller gegen Kostenerstattung. Die Verkehrsunternehmen bringen in dieses Vertragsverhältnis neben ihrer Leistungserstellung auch die Konzessionen ein, die (nur) ihnen das Recht geben, die

fragliche(n) Linie(n) zu betreiben. Dies gibt dem Busunternehmen eine starke Stellung, da die Konzession nach Ablauf der Genehmigungsfrist von meist 8 Jahren aus „Bestandsschutz“-Gründen verlängert wird, sofern die Linie „eigenwirtschaftlich“ betrieben werden kann. Dies gelingt durch das Hinzurechnen der zur Erlangung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ gewährten Zuschüsse zu den Eigeneinnahmen in der Regel immer. Diese Regelung wurde durch neuesten Beschluss des Europäischen Gerichtshofes bestätigt und führt dazu, dass es im Bereich der INVG b.a.w. zu keinen Neuausschreibungen kommen wird.

Dieser Sachverhalt erschwert die Ausgestaltung der Verträge zwischen INVG und Busunternehmen.

➔ **Da die gegenwärtigen vertraglichen Regelungen keine ausreichenden Einwirkungsmöglichkeiten der Auftraggeber beim leistungserstellenden Partner zulassen, sind Modifizierungen zur Sicherstellung einer ausreichenden Betriebsqualität und Kundenfreundlichkeit sowie zur Wahrung eines einheitlichen Erscheinungsbildes notwendig.**

Der zwischenzeitlich erfolgte Kauf des Ingolstädter Busteils der KVB durch die Stadt Ingolstadt (Betriebshof durch die IFG) hat die Situation für ca. 70 % des Leistungsumfanges grundlegend geändert und entspannt. Es bestehen nun nicht nur direkte Einwirkungsmöglichkeiten „an der Basis“ sondern auch Spielräume zur organisatorischen (kostensenkenden und effizienzsteigernden) Straffung der Organisation. Der Arbeitskreis wird die weitere diesbezügliche Entwicklung kritisch begleiten.

6.1.8)Information der Reisenden

Unzureichende Informationen über den Fahrplan und die Betriebslage sind wesentliche Zugangshemmnisse zum ÖPNV. Deshalb sind (neben der Verbesserung der aktuellen Situation z.B. durch konsequente Hinweise auf Anschlüsse) die Informationssysteme weiter zu entwickeln und insbesondere neben dem vorhandenen statischen Infosystem (Fahrplan) ein dynamisches Fahrgast- Informationssystem (Betriebslage) aufzubauen. Für die Fahrplanauskunft sind PC, Palm- Computer und SMS- oder WAP- Handy verstärkt zu propagieren.

Dynamische Informationen über die Betriebslage können sowohl über ortsfeste Anlagen an den Haltestellen bzw. im Bus als auch über die o.g. alternativen Kommunikationsmittel (Handy etc.) erfolgen.

Mit der Information an Haltestellen über Informationstableaus oder Monitore ist ab dem Jahre 2005 zu rechnen. Nach Sachlage werden dann die ersten Einrichtungen am Rathausplatz installiert, denen weitere an Knotenpunkten wie ZOB, Hbf , Klinikum oder AUDI folgen werden.

Für die Information über Computer oder Handy ist die Einrichtung einer Verkehrsleitzentrale nötig, die bei weiterer Entwicklung auch allgemeine verkehrliche Informations- und Steuerungsaufgaben übernehmen könnte (siehe Kap. 4.4). Die angespannte Finanzlage und die Komplexität der Systeme geben einen langfristigen Zeithorizont vor. Dennoch müssen Verbesserungen bei der Reisendeninformation nachdrücklich gefordert werden.

➔ **Dies sind kurz wiederholt, die stärkere Nutzung der alternativen Fahrplan-Information über Computer und Handy und der schrittweise Aufbau eines Dynamischen Informations- Systems.**

6.1.9)Imagepflege und Kundenbindung

Ein positives Image des Nahverkehrssystems erhöht die Bereitschaft der Bürger, dieses auch zu benutzen. Dazu trägt bei:

- das Erscheinungsbild der Busse und Haltestellen
- der allgemeine Stellenwert des ÖPNV als Transportalternative
- das Auftreten der Nahverkehrsgesellschaft in den Medien und bei „Events“
- das Bild des örtlichen ÖPNV als erfolgreiches System.

Das Image wird auch durch die Angebotstruktur, die Qualität der Leistungserstellung und die Kundenfreundlichkeit geprägt. Wichtig ist weiterhin, die Vorzüge des „Systems ÖPNV“ öffentlichkeitswirksam transparent zu machen.

Ein besonderes Gewicht ist auf die Kundenbindung zu legen, bei der ein weit gefächerter Handlungsbedarf besteht.

➔ **Hierzu können eine Reihe von Aktivitäten dienen, die nachstehend aufgelistet werden:**

- **Aktionstage,**
- **Allgemeine Mobilitätsberatung,**
- **Laufende Ansprache der Kunden durch Broschüren, mit Web-Site und Dialogkommunikation mit Zeitkarten- Inhabern,**
- **Einbindung der Bürger über Fahrgast- Beirat, „Runden Tisch“ oder als Qualitätsüberwacher (Qualitäts- Scout),**
- **Info- Veranstaltungen bei Senioren,**
- **Enge Kontakte zu Kindern und Jugendlichen bei der spielerischen Vorschul- und Grundschulerziehung, Verkehrserziehung, mit Informationsgängen und Workshops,**
- **Verbesserung des Schülerverkehrs zur Vermeidung von Negativerlebnissen; Einsatz von Schülern als ausgebildete Fahrtbegleiter (Projekt Coolrider),**
- **Großkundenberatung.**

6.1.10) Zusammenfassung

Der ÖPNV (INVG) in Ingolstadt hat gute Beurteilungswerte und hat im Vergleich zu anderen Großstädten auch gute Leistungsdaten. Wegen eines anhaltend starken Verkehrsanstieges in Ingolstadt und Umgebung ist eine Stärkung des ÖPNV als alternativer (entlastender) Verkehrsträger von besonderer Bedeutung. Die diesbezüglichen Möglichkeiten sind bei der Erschließung der Altstadt bereits erfolgreich nachgewiesen worden.

In der Konkurrenzsituation zum motorisierten Individualverkehr sollte der ÖPNV nicht nur mit „harten Faktoren“ (Preis, Fahrzeit, etc.) argumentieren sondern auch mit „weichen Faktoren“ wie Umweltnutzen, Vorteil für die innerstädtische Struktur, Antistressfaktor u.ä. . Insgesamt muss der ÖPNV in der Öffentlichkeit als positives, dynamisches und zeitgemäßes System dargestellt und etabliert werden. Diskussionen über Angebotsreduzierungen und gleichzeitige Preiserhöhungen sind deshalb (nicht nur im Ergebnis fragwürdig) sondern geradezu kontraproduktiv. Es besteht dadurch die große Gefahr, die nachhaltigen Erfolge der vergangenen 15 Jahre in Frage zu stellen (siehe auch im Anhang)

Der bestehende (bereits in den vorstehenden Kapiteln genannte) Handlungskatalog für den ÖPNV ist gesammelt im Kapitel 10 enthalten.

6.2)Stadtbahn

6.2.1)Allgemeines zur Stadtbahn

Die kontinuierliche Zunahme des Individualverkehrs verstärkt die Überlegungen in Ballungsräumen, den ÖPNV zu ertüchtigen und möglichst leistungsfähige Systeme vorzusehen. Neben dem herkömmlichen Bussystem (inkl. O- Bus) und der Straßenbahn sind Stadtbahnen, U- Bahnen und (eingebunden in das Eisenbahnsystem) S- Bahnen in Betrieb, im Ausbau oder in Projektierung.

Die viel erwähnte Stadtbahn ist dabei ein System, das meist mit geräumigen elektrischen Niederflurtriebwagen auf „Normalspur“ nach der BO Strab (Betriebsordnung Straßenbahn) verkehrt aber zur Vergrößerung des Netzes und zur Verknüpfung von Stadtbereich und Region auch auf Gleisen der DB Netz AG (resp. von Privatbahnen) nach der EBO (Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung) verkehrt.

Die Spurführung erfolgt – soweit möglich- auf einem eigenen abgegrenzten Gleiskörper, im städtischen Kernbereich aber auch direkt im Straßenraum, was eine optimale Verknüpfung von Zentrum und Umland begünstigt. Die Stadtbahn ist ein Massenverkehrsmittel mit hohem Fahrgastaufkommen, welches als Rückgrat des jeweiligen ÖPNV dienen soll, weshalb die vorhandenen Bussysteme auf diese Bahn auszurichten sind.

Eine Betrachtung der Kosten- und Kapazitätsdaten zeigt, dass U- und S- Bahnen für Städte der Größenordnung Ingolstadts ausscheiden und dass einige alternative Systeme (z.B. Seilbahnsysteme) keine Vorteile gegenüber vorhandenen Transportsystemen bieten. Straßenbahnsysteme scheiden als Neuanlage aus, da die systemverwandte Stadtbahn den Vorteil der Umland- Verknüpfung auf Eisenbahngleisen bietet.

Eine vergleichende Betrachtung muss Systeme einbeziehen, die klare Vorteile zum vorhandenen Bussystem bieten, dem Fahrgastaufkommen von Ingolstadt entsprechen, ein gutes Kosten- Nutzen Verhältnis aufweisen und ggf. die Empfehlung einer Bewährung in vergleichbaren Städten vorweisen können.

Das Stadtbahn- „System Karlsruhe“ taugt nur sehr bedingt als Vergleich, da in Ingolstadt weder ein vergleichbarer Besiedlungsraum noch ähnliche technisch- strukturellen Voraussetzungen gegeben sind. Heilbronn ist dagegen als Bezugsfall wesentlich geeigneter, da Größe und Struktur sich sehr wohl mit Ingolstadt vergleichen lassen. Die dichtere Besiedlung entlang der Umlandstrecken, die besseren baulichen Gegebenheiten im Stadtzentrum und die betriebsgünstige Einbindung in die Karlsruher Albtalbahn lassen aber bei genauerer Betrachtung auch hier nur sehr bedingt eine Vorbildfunktion zu.

6.2.2)Stadtbahn Ingolstadt

Zur Diskussion und Entscheidung über ein leistungsfähiges Transportsystem für Ingolstadt wurden von der Planungsfirma gevas auf der Basis einer 5,5 km- Referenzstrecke vom Hauptbahnhof zur AUDI vergleichende Untersuchungen gemacht. Dabei wurde die Kostenbelastung pro Jahr durch eine Lebenszykluskosten- Strukturanalyse für die Systeme **Transit- Monorail, Stadtbahn und Busbahn** ermittelt.

	Leistungsfähigkeit P/h/Ri	Kosten/ Jahr in €
Monorail	300 bis 5000	13,0 Mio.
Stadtbahn	2000 bis 20000	5,7 Mio.
Busbahn	300 bis 4000	2,7 bzw.- 3,9 Mio.

Zum Vergleich: Für den bestehenden Stadtbus wurde ein Vergleichswert von 2,7 Mio € ermittelt.

Der Nachteil dieser Untersuchung ist, dass sie sich nur auf eine isolierte Streckenbetrachtung bezieht, dabei in allen Fällen gleiche Fahrgastströme unterstellt und bedauerlicherweise den Vorteil der Stadtbahn bei einer möglichen Einbindung in das DB- Netz völlig außer Acht lässt.

Einschränkend ist, dass derzeit nur die Stadtbahn und das herkömmliche Bussystem Investitions- Zuschüsse erhalten könnten. Darüber hinaus ist das Busbahn- System mit seinem automatischen Betrieb dank optischer Führung noch nicht zugelassen.

Das Monorailsystem mit seiner aufgeständerten Fahrbahn scheidet (unabhängig von baulich-ästhetischen Gründen bei der Realisierung) wegen der hohen Investitionskosten aus. Das Busbahnsystem ist wegen der günstigen Kosten und der Kompatibilität zum vorhandenen Bussystem sicherlich attraktiv, doch bleibt die weitere technische Realisierungsentwicklung abzuwarten.

So bleibt die Stadtbahn, die auf Grund der Untersuchungsdaten zu teuer und außerdem überdimensioniert ist, da selbst die hoch gegriffene Fahrgastzahl- Annahme von 1500 Fahrgästen pro Stunde und Richtung unterhalb des unteren Leistungsfähigkeitswertes liegt! Folgerichtig wird auch dieses Transportsystem nicht mehr weiter verfolgt. Im übrigen würde auch die Stadtbahn bei einer ebenerdigen Gleisführung im Stadtzentrum zumindest im Bereich der Moritzstraße erhebliche Probleme aufwerfen.

Alternative Erarbeitungen für die Stadtbahn Ingolstadt wie die „Regio- Stadtbahn Ingolstadt“ von der AG Verkehr des Apian- Gymnasiums und „Mobiles INGolstadt – INtelligenz statt Stau“ der ÖDP bieten keine brauchbaren Ergebnisse.

6.2.3)Vorschlag des Arbeitskreises

➔ Die Strukturen, die Kostensituation und das Fahrgastaufkommen in Ingolstadt sprechen eindeutig für die Beibehaltung des Busbetriebs als Säule des ÖPNV neben der Eisenbahn.

Überlegungen zur Stadtbahn geben aus unserer Sicht nur Sinn, wenn es gelingt, den Eisenbahnverkehr aus dem Umland nach Ingolstadt zu verdichten, um ausreichend hohe Fahrgastzahlen für die Stadtbahn zu generieren. Dann muss aber der Vorteil der Stadtbahn, von der Region bis ins Zentrum fahren zu können voll greifen.

Sollte die Führung der Stadtbahn im Altstadtbereich nicht durchzusetzen sein, würde es bei einem verdichteten S-Bahn- ähnlichen Eisenbahnverkehr bleiben müssen, der über gute Umsteigemöglichkeiten im Hbf und am Nordbahnhof verfügen müsste und ggf. durch weitere Haltepunkte im Stadtbereich anzureichern wäre (siehe hierzu Kap. 6.3.3 und 6.3.4).

6.3)Eisenbahn

6.3.1)Fernverkehr

Die Anbindung Ingolstadts an den Eisenbahn- Fernverkehr ist schon seit Jahren unbefriedigend. Zahlreiche Interventionen der Stadtverwaltung und von politischen Mandatsträgern hatten nur begrenzten Einfluss.

Ingolstadt ist weiterhin kein „Systemhalt“, das heißt, dass nur einzelne IC und ICE- Züge zur Sicherstellung einer Grundversorgung über Ingolstadt geführt werden. Ab Dezember 2003 hat sich die Lage etwas gebessert, jetzt halten werktäglich 12 ICE-/IC-Züge (teils auch am Wochenende) und darüber hinaus noch insgesamt 10 Einzelverbindungen am Freitag, Samstag oder Sonntag.

Ab 2006 werden mit der Inbetriebnahme der Neubau- Ausbaustrecke Nürnberg- IN – München drei ICE- Linien planmäßig über Ingolstadt fahren. (München- Hamburg und München - Frankfurt im Stundentakt, München- Berlin im Zweistundentakt).

➔ **Es ist wichtig, bis 2006 zumindest den status quo zu erhalten (etwas mehr wäre besser), dann die geplante Neustruktur tatsächlich zu bekommen und den Systemhalt Ingolstadt für alle drei ICE- Linien auch in den Folgejahren beizubehalten.**

6.3.2) Regionalverkehr

Die Bedienung Ingolstadts erfolgt gemäß der Bestellung der Bayerischen Eisenbahn-Gesellschaft (BEG). Leistungsersteller ist die DB Regio AG.

Ingolstadt ist ein sogenannter Umsteigeknoten, an dem zu jeder vollen Stunde alle im Stundentakt bedienten zulaufenden Strecken miteinander verknüpft werden.

Auf der Relation München – Ingolstadt (meist bis IN Nord) gibt es zu den „Berufsspitzen“ zusätzlich gezielte Verstärkungen. Die Regionalbahnen werden ansonsten noch durch die im Zweistundentakt verkehrenden schnelleren RE- Züge ergänzt, die (teilweise erst ab Ingolstadt fahrend) die Verbindung nach Nürnberg (z.T. mit Umsteigen in Treuchtlingen) sicherstellen. An Wochenenden gibt es auf der Donautalbahn (DON- IN – R) und der Paartalbahn (IN – A) nachfragegerecht nur einen Zweistundentakt.

➔ **Die Grundstruktur des Regionalverkehrs ist, soweit es die Bedienung des Knotens Ingolstadt betrifft, zufriedenstellend. Es gibt aber einige Schwachpunkte, auf deren Änderung hingewirkt werden muss.**

Es sind dies:

- Die Abendverbindungen nach Regensburg und Augsburg (letzter Zug um ca. 20 Uhr) ist schlecht.
- Die Abendverbindungen von München nach Ingolstadt sind unzulänglich. An Werktagen gibt es eine Zeitlücke von 21.51 Uhr (zu früh für Konzert- und Theaterbesucher) bis 23.37 Uhr! Die Ankunft in Ingolstadt ist dann um 0.43 Uhr am Hbf.
- Die Verbindung nach Nürnberg ist , da nicht als systematisch durchgehende RE- Verbindung ausgestaltet, unattraktiv. Eine Verbesserung ist erst ab 2006 zu erwarten.
- Gleiches gilt für den RB Ingolstadt- Treuchtlingen, der zur Zeit keine homogene Taktstruktur aufweist (teilweise Einbindung des RE).
- Die Betriebsdurchführung auf der Strecke Ingolstadt – München ist ausgesprochen schlecht. Durch Bauarbeiten, insbesondere im S- Bahn Bereich gibt es ständig Behinderungen und Signalstörungen. Ein Ende dieser Probleme ist erst in ein/ zwei Jahren zu erwarten.

Verbesserungsbedürftig ist die großräumige Anbindung von Ingolstadt im Regionalverkehr über die Nachbarknoten hinaus. In Augsburg und Ulm werden z. B. etliche Anschlusszüge wegen der ungünstigen Ankünfte der „Ingolstädter“ Züge nicht erreicht, sodass längere Wartezeiten entstehen.

Dieser Sachverhalt ist in einer gesonderten Untersuchung noch zu vertiefen.

6.3.3) Verdichteter Umlandverkehr

Es gibt im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan und der Untersuchung zum schienengebundenen Werkverkehr zur AUDI bereits Untersuchungen, den SPNV in der Region Ingolstadt auszubauen. Dies beschränkt sich aber im wesentlichen darauf, von einem 20- bis 30 Minuten Taktverkehr zu sprechen und mehrere zusätzliche neue Haltepunkte festzulegen. Tatsache ist aber, dass in den letzten 30 Jahren etliche Zughalte gestrichen wurden, so z. B. in Oberstimm, Hög, Walkersbach, Heinrichsheim, Zuchering und Manching. Der Anteil der ÖPNV- Einpendler aus der Region nach Ingolstadt beträgt 14 %, wobei allerdings ein großer Teil davon auf den Werkbusverkehr der AUDI entfällt.

Dennoch drängt es sich auf, einen verdichteten Eisenbahnbetrieb auf den radial zulaufenden Strecken von Neuburg, Schrobenhausen (Aichach), Pfaffenhofen, Abensberg und Eichstätt ins Auge zu fassen. Eine derartige Planung setzt aber voraus, eine solide Potenzialuntersuchung zu machen und auszuloten, welches Angebot (Takt, Preis) notwendig ist, Reisende auf die Bahn zu lenken bzw. neue Mobilität zu erzeugen und damit gleichzeitig einen ausreichenden Kostendeckungsbeitrag zu erwirtschaften. Voraussetzung ist außerdem, dass solche Planungen von der BEG mitgetragen und vom Bayerischen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr genehmigt werden.

Da die eisenbahntechnischen Strukturen mit einem Ungleichgewicht der Strecken (vier von Süden, eine von Norden) und dem Problem, wohl nur eine zusätzliche Linie von Süden über IN- Nord hinaus (z.B. bis Gaimersheim) durchbinden zu können, nicht ideal sind und die Besiedlungsdichte entlang der Eisenbahnlinien verhältnismäßig schwach ist, sind die Chancen für eine Realisierung zumindest derzeit nicht gut. Eine diesbezügliche Planung muss deshalb sicherlich auch eine Aktivierung der zentralen Achse IN Hbf- In Mitte – AUDI einbeziehen. Der erste Schritt muss aber die Prüfung der potentiellen Reisendenpotentiale im Umland sein.

➔ Es ist deshalb notwendig wegen dieser Sachfrage mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft Kontakt aufzunehmen.

6.3.4) Planung zusätzlicher Haltepunkte in Ingolstadt

Im Auftrag des Tiefbaureferates wurde durch die Firma TTK die Erstellung zusätzlicher Eisenbahn- Haltepunkte in IN Mitte, AUDI Süd und Nord untersucht. Ziel war, zu erkunden, inwieweit ein Teil des Werkverkehrs der Fa. AUDI auf die Schiene umgeleitet werden kann um damit auch die „Eisenbahn- Stammstrecke“ Hauptbahnhof – AUDI deutlich aufzuwerten und weitere Erschließungen im Bereich IN Mitte zu begünstigen.

Die Untersuchung blieb ergebnislos. Durch die Erhebungen des Tiefbaureferates zeigte sich aber, dass selbst bei einem vorsichtigen Ansatz ein interessantes Potenzial für eine Verlagerung von AUDI- Mitarbeitern auf die Schiene vorhanden zu sein scheint.

Das negative Untersuchungsergebnis entstand durch die ablehnende Haltung der AUDI (sicherlich ein k.o.- Kriterium) , planungstechnische Probleme beim Hp AUDI- Süd und fehlende eisenbahntechnische Grundlagen (Betriebsmodell, Leistungsfähigkeitsnachweis für IN Mitte). Zudem war weder das Eisenbahn- Bundesamt noch die Bayerische Eisenbahngesellschaft beteiligt.

Für die Erarbeitung vernünftiger Aussagen müssten sowohl Mitarbeiterbefragungen bei AUDI durchgeführt werden als auch Klarheit über die Planung auf dem ehemaligen Rieter- Gelände bestehen.

➔ Fazit: Zur Wiederaufnahme von Planungen ist die Erarbeitung eines

Gesamtkonzeptes notwendig, das als erstes positive Ansätze für einen verdichteten Umlandverkehr enthalten muss (siehe Kap. 6.3.3), zweitens die Prüfung einer Ertüchtigung der „Stammstrecke“ für Besucher der Kette Saturn/ Wonnemar/ IN-Mitte beinhalten sollte und drittens die Mitarbeit der Firma AUDI auf neuer Grundlage auslotet. Unabdingbar ist aber, für ein Planungsvorhaben dieser Größenordnung einen Projektverantwortlichen zu benennen.

6.4.)Regionaler Tarifverbund

Beim Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV (siehe Kap. 6.1.3) spielt die Vereinfachung und Harmonisierung der Tarife eine besondere Rolle. Das Ziel muss sein, für eine verkehrshomogene Region (in unserem Falle die Region 10) einen gemeinsamen, für die Kunden gut verständlichen und für alle öffentlichen Verkehrsmittel gültigen Tarif zu schaffen. Dafür muss ein Verkehrsverbund geschaffen werden, an dem alle regionalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen beteiligt sind.

Für die Region 10 bedeutet dies, den ÖPNV der Stadt Ingolstadt und der angrenzenden Landkreise Eichstätt, Neuburg- Schrobenhausen und Pfaffenhofen sowie den Regionalverkehr der DB Regio in einem Verkehrsverbund zusammenzufassen. Mit der tariflichen Eingliederung des SPNV sind auch die Sonderangebote „Bayerticket“ und „Schönes-Wochenend- Ticket“ einzubeziehen.

Die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen den beteiligten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmern laufen seit Jahren und sind bisher ohne erfolgreichen Abschluss geblieben. Der gegenwärtige Verhandlungsstand lässt keine kurzfristige Einigung erwarten. Der Raum Ingolstadt ist einer der wenigen verbliebenen „weißen Flecken“ in der verbund-Landschaft des Freistaats Bayern.

Es gibt zwei wesentliche Regelungsbereiche:

- a)Schaffung einer Tarifstruktur für die gesamte Region, die sowohl eine transparente Erlöszuordnung zu den Verkehrsunternehmen zulässt, als auch für die Kunden gut verständlich ist.
- b)Schaffung einer Organisationsstruktur für die zu bildende Verbundgesellschaft, die sowohl den Einfluss der finanzierenden Aufgabenträger sicherstellt, als auch die leistungserstellenden und kundenverantwortlichen Verkehrsunternehmen angemessen beteiligt.

Zu a) Bei der Festlegung des Tarifsystems gibt es verschiedene Grundsysteme. Zur Debatte stehen das sogenannte Ringzonensystem, das von allen Aufgabenträgern befürwortet wird. Die Verkehrsunternehmer haben alternativ einen modifizierten Streckentarif nach dem Wabensystem als eigenen Tarifantrag bei der Bezirksregierung vorgelegt.

Zu b) Zur Organisationsform des Verbundes gibt es drei verschiedene Grundformen:

- den Unternehmerverbund: Org. Bündelung der Busunternehmer. Gebietskörperschaften haben nur Beratungsfunktion.
- den Mischverbund: Gleichberechtigte Einbindung von Leistungsbesteller wie auch Leistungsersteller.
- den Aufgabenträgerverbund: Verantwortliche Leitung durch die Besteller (Stadt, Landkreise, Gemeinden, Freistaat für Eisenbahnverkehr). Die Unternehmer sind über einen Beirat beratend tätig.

Empfehlung:

➔ **Der Arbeitskreis empfiehlt als Tarifsystem das Ringzonensystem, das schon einmal allgemeine Zustimmung gefunden hatte. Als Organisationsform ist sowohl der Mischverbund als auch der Aufgabenträgerverbund denkbar. Der Arbeitskreis neigt dem Aufgabenträgerverbund zu.**

Es ist dringend erforderlich, die Verhandlungen stringent zu einem einvernehmlichen Ergebnis zu führen. Dazu ist sicherlich beidseitige Kompromissbereitschaft notwendig. Im Falle einer unlösbaren Divergenz zwischen Gebietskörperschaften und Unternehmer muss die vorgesetzte politische Instanz entscheiden.

7) Fahrradverkehr

7.1) Allgemeines zum Fahrradverkehr

Ingolstadt ist dank seiner topographischen Verhältnisse und seiner entfernungsgünstigen Beziehungen zwischen den Stadtteilen mit der City und untereinander ideal für den Fahrradverkehr geeignet. Zudem erlaubt die Stadtstruktur die Anlage zahlreicher Radwege abseits des Straßenverkehrs und bietet damit einen zusätzlichen Anreiz.

Derzeit werden knapp 19 % (in der Innenstadt 22 %) aller Fahrten von den Ingolstädter Bürgern mit dem Fahrrad unternommen. Diese Zahl ist sicherlich noch steigerungsfähig, da z. B. im traditionellen Fahrradland Niederlande 27 % der Wege mit dem Rad gemacht werden, in manchen Städten sogar bis zu 40 %.

Fahrradfahren bietet zahlreiche Vorteile:

Es entstehen im laufenden Betrieb praktisch keine Kosten, es ist extrem umweltfreundlich, ist für den Nutzer gesund, bietet keine Parkprobleme und ist für viele Verkehrsverbindungen dem Auto in der Fahrzeit (nahezu) ebenbürtig, insbesondere wenn man den Weg von Tür zu Tür nimmt.

Negativ schlagen die Wetterabhängigkeit (Regen- bzw. Winterkleidung!) und ggf. die Sicherheitsrisiken im Straßenverkehr zu Buche.

7.2) Einfluss von Radverkehrsanlagen auf die Verkehrssicherheit

Laut Definition sollen eigene „straßenbegleitende“ Radwege der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen. Einschlägige (anderenorts durchgeführte, aber auf Ingolstadt übertragbare) Untersuchungen haben aber leider gezeigt, dass die Schaffung von separaten Radverkehrsanlagen in etlichen Fällen sogar zu einer Erhöhung der Unfallzahlen geführt hat. Die Gründe hierfür sind:

- Unsachgemäße, unübersichtliche oder inhomogene Linienführung und Anlage von Radwegen, z.T. ohne Einhaltung der Bestimmungen der StVO
- Schaffung neuer Konfliktpunkte an Straßenknoten und Kreuzungen durch die zusätzlich einmündenden Radwege
- Gefährdung der Radfahrer durch zu geringe Abstände des Radweges zur parallelen Fahrbahn (aufschlagende Türen haltender Pkw) oder zum parallelen Fußweg
- Hohes Risiko durch nicht einsehbare Grundstücksausfahrten
- Gefährdung bei ungenügend übersichtlichen Radwegen im Zweirichtungsbetrieb insbesondere auch durch das zweimalige Kreuzen der Fahrbahn durch die linksseitige Fahrtrichtung.

7.3) Maßnahmenbeschreibung

Die aufgeführten Mängel und Risiken dürfen keinesfalls dazu führen, weitere Verbesserungen für den Fahrradverkehr zu unterlassen. Es müssen im Gegenteil weitere Ausbaumaßnahmen erfolgen, um noch mehr Bürger zur Nutzung des Fahrrades zu bewegen. Dabei ist es aber zwingend notwendig, die örtlichen Gegebenheiten in jedem Einzelfall zu prüfen und eigene Radwege nur dann zu planen, wenn dies tatsächlich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führt.

Dazu sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Gewährleistung ausreichender Sichtverhältnisse der konkurrierenden Verkehre (Kfz, Fahrrad, Fußgänger) untereinander. Dies gilt insbesondere für die Kreuzungsbereiche.
- Vermeidung von zusätzlichen Konfliktpunkten in Knotenbereichen. Dies bedeutet bei Kreiseln: Mischverkehr bei kleinen Anlagen, großräumigere Umfahrung für die Radfahrer bei großen Anlagen (Beispiel Audi- Ring)
- Verzicht auf Zweirichtungsbetrieb im innerstädtischen Bereich (einschließlich der Unterbindung des widerrechtlichen Fahrens gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung)
- Schaffung zweiseitiger Radwege parallel der Straßen mit hoher Geschwindigkeit (Hauptverkehrsstraßen und Straßen außerhalb der verdichteten Bebauung). Dies dient auch der Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Straßen. In geeigneten Fällen können auch einseitige Radwege mit Zweirichtungsbetrieb sinnvoll sein (z.B. Hagauer Straße südlich Knoglersfreude)
- Verzicht auf eigene Radwege in Wohngebieten mit 30-km-Zone.
- Ordnungsgemäße, der StVO entsprechende Gestaltung der Radwege nach Breite, Oberflächengestaltung, Sichtverhältnissen und Trassenführung, wo nötig mit farbiger Gestaltung des Radweges sowie mit gut sichtbarer und eindeutiger Beschilderung.

Nach diesen Gesichtspunkten sind auch die vorhandenen Radverkehrsanlagen kritisch zu überprüfen.

Weiterhin sind zur Förderung des Fahrradverkehrs in geeigneten Fällen

- Fahrradstraßen auszuweisen
- Busspuren sowie Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer freizugeben
- Langlaufende „Mobilitätsrouten“ durch die Stadt auszuweisen und zu beschildern.

Es sind ausreichende Abstellvorrichtungen an Brennpunkten der Innenstadt, Bahnhöfen, Bushaltestellen und Veranstaltungsorten zu schaffen. Dabei sind insbesondere an Bahnhöfen wegen der dort längeren Abstelldauer diebstahlsichere und wettergeschützte Anlagen anzubieten.

Unterstützend muss stetig für die Nutzung des Fahrrades geworben werden.

Da sich die Qualität am Fahrradmarkt bezüglich Fahrkomfort und Typenauswahl in den letzten Jahren weiter gesteigert hat und (dadurch sicherlich beeinflusst) auch der Nimbus des Fahrradfahrens als zeitgemäße, praktische und/ oder sportliche (gesunde) Fortbewegungsart deutlich gestiegen ist, sind gute Bedingungen gegeben. Dies um so mehr, als die Stadt Ingolstadt in der jüngeren Vergangenheit bereits vielfältige Aktivitäten entwickelt hat und den Fahrradverkehr unterstützt hat.

Die notwendige Fortsetzung der Ausbaumaßnahmen ist in einer „Prioritätenliste Radwegplanung“ zusammengefasst, die aber nur entsprechend der verfügbaren Finanzmittel abgearbeitet werden kann.

- ➔ Die vorliegenden Planungen der Stadt Ingolstadt entsprechen den oben formulierten Grundsätzen, werden von uns befürwortet und sollten baldmöglichst umgesetzt werden.
- ➔ Die vorhandenen Radwegeanlagen müssen kritisch auf ihre Verkehrssicherheit überprüft werden.
- ➔ Neue Planungen sollten den beschriebenen Kriterien entsprechen.

8.)Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr beschränkt sich in der Regel auf die Zurücklegung kürzerer Wege. Dies erfolgt in zahlreichen Fällen in Kombination mit PKW- Fahrten durch eine entsprechende Parkplatzwahl.

Der Anteil der Fußgänger am gesamten Verkehrsaufkommen wird in Ingolstadt mit knapp 20 % beziffert, im Verkehr in die Innenstadt mit ca. 15 %. Die Neigung auch mittellange Wege zu Fuß zurück zu legen ist in den letzten Jahrzehnten zurückgegangen, zumal sich die Wegeverhältnisse durch den zunehmenden Straßenbau mit Brücken- und Ampelanlagen häufig verschlechtert haben.

Diese Tendenz ist mittlerweile wieder rückläufig, da durch die Schaffung verkehrsberuhigter Zonen (bis hin zu reinen Fußgängerzonen) Anreize für das Zufußgehen geschaffen und auch angenommen wurden.

- ➔ **Unsere Forderung ist, die Verkehrsberuhigung in geeigneten Zonen fortzusetzen und ansonsten den Fußgängerverkehr durch die Anlage (und Freihaltung) von Bürgersteigen und von gut gesicherten Fußgänger- Überwegen zu fördern.**

9.)Zusammenwirken der Verkehrsträger

9.1)Allgemeines zum „Integrierten Verkehrskonzept“

Die Besonderheit eines integrierten Verkehrssystems besteht darin, bei der Lösung der Verkehrsprobleme alle Verkehrsmittel – ggf. in Form einer sinnvollen Verknüpfung – in Betracht zu ziehen, um damit möglichst eine optimierte Nutzung aller vorhandenen Transportressourcen zu erreichen.

Ein Ziel der Überlegungen ist, in zeitlichen und örtlichen Hochbedarfsbereichen eine wirksame Entlastung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen. Damit sollen die Verkehrsströme in den Hauptverkehrsstraßen reduziert oder zumindest stabil gehalten und die Überflutung und Verstopfung von Innenstadtbereichen vermieden werden. Dies soll geschehen, um ggf. auf kostspielige und städtebaulich fragwürdige Ausbaumaßnahmen verzichten zu können und die Umweltbelastung zu reduzieren.

Die zweite Zielsetzung ist, den ÖPNV so zu stärken, dass sich der Zuschussbedarf durch steigende Fahrgastnachfrage (auch außerhalb der HVZ) deutlich reduziert.

Das Zusammenwirken der Verkehrsträger kann auf zweierlei Weise erfolgen:

- a) Verknüpfung der Verkehrsträger
Eine Verknüpfung erfolgt durch den Übergang der Reisenden während der Fahrt von einem Verkehrsmittel auf ein anderes. Dies geschieht exemplarisch an den

Eisenbahn- Bahnhöfen (siehe Kap. 9.2) aber auch durch den Übergang vom PKW oder dem Fahrrad auf den Bus (siehe Kap. 9.3)

b) Aufteilung der Verkehrsteilnehmer auf die verschiedenen Verkehrsträger durch Verkehrsmittelwahl

Fahrwege können in vielen Fällen alternativ mit dem Auto oder durch Nutzung des ÖPNV bzw. des Fahrrades zurückgelegt werden. Die Variante „zu Fuß“ steht im allgemeinen nur zur Fahrradnutzung in Konkurrenz oder beeinflusst als Ergänzung zur PKW- oder ÖPNV-Fahrt die Verkehrsmittelwahl. Entscheidend für die jeweilige Festlegung ist die Attraktivität der alternativen Verkehrsmittel mit besonderem Bezug auf den konkret zurückzulegenden Weg. Dies bezieht sich mit unterschiedlicher Gewichtung auf die Kriterien Schnelligkeit, Bequemlichkeit, Unabhängigkeit, Kosten etc., weniger häufig auf die Aspekte Umweltschutz und Gesundheit.

Als besonderes Beispiel einer Nutzung verschiedener Verkehrsträger wird in Kap. 9.4 auf die Verkehrsregelung bei Großveranstaltungen eingegangen.

9.2) Gestaltung der Bahnhofsvorplätze

Die Bahnhöfe Ingolstadt Hauptbahnhof und (in geringerem Umfang) Ingolstadt Nord sind Verkehrsknoten mit erheblichem Reisendenaufkommen. Beide Anlagen haben (neben der Abwicklung des Eisenbahnbetriebs und den vielfältigen Dienstleistungsangeboten in IN Hbf) im unmittelbaren Umfeld der Empfangsgebäude (EG) die Aufgabe, den Übergang der Reisenden zur und von der Eisenbahn sicherzustellen. Diese Aufgabe umfasst die Umsteigebeziehung Bahn zu PKW, Motorrad, Fahrrad, Bus und Fußweg. Daran orientiert sich die Konzeption für die Bahnhofsvorplätze als kundenfreundliche und attraktive Anlage mit klaren und kurzen Wegführungen und einer befriedigenden Regelung des Parkbedarfes. Das Erscheinungsbild und die Funktionalität soll den Reisenden die Entscheidung zur Fahrt mit der Bahn erleichtern.

Anzubieten sind:

- Genügend Stellplätze in Parkhäusern oder Parkplätzen (Park & Ride);
- Ausreichend dimensionierte Fahrradabstellung, möglichst diebstahlsicher und wettergeschützt (Bike & Ride);
- Günstige Anfahrmöglichkeiten (Kiss & Ride);
- Gleis- nah gelegene Bushaltestellen mit Informationseinrichtungen für Übergang Bahn/ Bus.
- Taxi- Standplätze;
- Klare Verkehrsführung mit ausreichend dimensioniertem Vorplatzbereich.

Das Umfeld (die Vorplätze) des Ingolstädter Hauptbahnhofes und Nordbahnhofes sind im gegenwärtigen Zustand, gemessen an den o.g. Anforderungen beide unbefriedigend strukturiert und ausgestattet.

In **Ingolstadt Nord** sind mit der Erstellung der Neubaustrecke moderne Bahnsteiganlagen entstanden. Parkbereiche, Bus- Haltestellen und die Vorplatz- Verkehrsfläche bedürfen jedoch dringend einer Neuanlage, außerdem scheint die Anlage eines Parkhauses sinnvoll zu sein. Ein besonderer Diskussionspunkt ist das alte Empfangsgebäude, das mittlerweile leer steht und sich für keine verkehrstechnische Funktionsübernahme anbietet. Die DB AG will das Gebäude gerne verkaufen.

Auch im Umfeld des Empfangsgebäudes des Bahnhofs **Ingolstadt Hbf** sind umfassende Änderungen und Erneuerungen notwendig. Dies bezieht sich auf eine Neugestaltung des Bus-Bahnhofes, eine Erweiterung der vorhandenen Parkkapazität (Parkhaus) und auf eine Erneuerung und Neugruppierung der Fahrradabstellung, nicht zuletzt auch auf eine Neuordnung sehr wenig strukturierten Verkehrsfeldes vor dem EG.

Für beide Bahnhofsbereiche gibt es Planungen des Stadtplanungsamtes, die beim Bahnhof Ingolstadt Nord bereits einvernehmlich beschlossen sind, beim Bf Ingolstadt Hbf noch einer Überarbeitung bedürfen. Grunderwerb von der Bahn ist i.w. nur in IN Nord notwendig (Kosten ca. 1 Mio €). Die Kostenschätzungen für die Umgestaltungsmaßnahmen belaufen sich auf 1 Mio € in Nord bzw. 1,7 Mio € beim Hbf (jeweils ohne Parkhaus). Für beide Vorhaben und den Grunderwerb sind hohe Zuschüsse von 80 bzw. 70 % möglich. Wegen einiger Sachfragen und der z.Z. sehr schwierigen Finanzierbarkeit gibt es für beide Projekte noch kein „grünes Licht“, obwohl die Eröffnung der Neubau-/ Ausbaustrecke und die Fußball- WM 2006 einen gewissen Handlungsdruck erzeugen.

➔ Aus der Sicht des Arbeitskreises ist eine Umgestaltung der Bahnhofsbereiche Hauptbahnhof und IN- Nord spätestens bis 2006 anzustreben. Angesichts der Eigenfinanzierungssumme von nicht ganz 1 Mio € müssten die Vorhaben im Haushalt unterzubringen sein.

9.3) Park & Ride; Shuttleverkehre

Park & Ride Plätze unterschiedlicher Größe gibt es an fast allen Bahnhöfen des Regionalverkehrs, an den S- Bahn- Haltestellen außerhalb der unmittelbaren City und an den peripheren U- Bahn-Haltestellen. Damit sollen die Verkehrsströme des motorisierten Individualverkehrs außerhalb der Stadtzentren zur „Schiene“ geleitet werden, um auf der Bahn als geeignetem Massenverkehrsmittel gebündelt in die Innenstädte gefahren werden zu können.

Analoge Systeme sind auch in Kombination mit Bussystemen anstelle der Bahn denkbar. Auf Ingolstadt bezogen bedeutet dies, den Individualverkehr am Stadtrand abzufangen und von den dort angelegten Parkplätzen mit Shuttle- Bussen ins Zentrum zu fahren.

Damit ein solches System funktioniert müssen allerdings einige Voraussetzungen erfüllt werden:

- Es müssen die Fahrverhältnisse auf den Hauptverkehrsstraßen und die Parkverhältnisse im Innenstadtbereich für den PKW- Verkehr große Schwierigkeiten bereiten, da die Autofahrer sonst nicht umsteigen werden;
- Es müssen große Parkplätze angelegt werden, da nur große Umsteiger- Zahlen einen wirtschaftlich darstellbaren Betrieb ermöglichen;
- Das ganze System der Stadtrand- Parkplätze muss „flächendeckend“ (d.h. an allen großen Einfallstraßen) sein, damit es angenommen wird;
- Auf dem Großparkplatz müssen gute Abstellmöglichkeiten bestehen, nur kurze Wege für die Autofahrer anfallen und das Parken möglichst noch mit einem Service- Angebot (Getränke, Zigaretten, Zeitungen etc.) verbunden sein;
- Es darf nur ein niedriger Preis verlangt werden;
- Es muss ein kurzer Bus- Takt (max. 10 Minuten) mit geringer Fahrzeit bestehen;
- Es ist ein eigenständiges Shuttle- System zusätzlich zum Linienbus- System zu betreiben.

Angesichts der notwendigen Investitions- und Betriebsführungskosten von Parkanlage und Shuttle- Verkehr sind hohe Umsteigerzahlen notwendig. Die derzeitigen

Straßenverkehrsverhältnisse in Ingolstadt sind allerdings viel zu gut, um diese hohe Zahl von Umsteigern auch nur annähernd erwarten zu lassen. Deshalb ist eine Realisierung bis auf weiteres nicht sinnvoll.

➔ **Der Arbeitskreis hält es aber für notwendig, an ausgewählten Standorten am Stadtrand die für Parkanlagen plus Shuttle- Betrieb notwendigen Flächen als Vorbehaltsflächen für eine spätere Realisierung zu sichern.**

In Anlehnung an die Untersuchung der Planungsfirma gevas aus dem Jahre 1993 schlagen wir als Standorte die Gerolfinger Str. (beim Golfplatz), die B 13 (am Kreisel westl. Friedrichshofen), die Ettingerstr. (südl. Etting), die Beilngrieser Str. (nördl. Oberhaunstadt), das FOC, die Manchinger Str. (an der Autobahn) und die Münchener Str. (südl. Unsernherrn) vor.

➔ **Der Pendelverkehr vom FOC sollte als Pilotbetrieb nach Fertigstellung des Verkaufszentrums aufgenommen werden.**

9.4) Verkehrsregelung bei Großveranstaltungen

Bei Großveranstaltungen wollen entweder einige Tausend Besucher in einem kurzen Zeitraum ein Ziel erreichen (oder wieder verlassen) oder es sind über mehrere Tage Menschenmassen bei Volksfesten oder Messen unterwegs.

Parkplatzprobleme, Verkehrsstaus im Umkreis des Zielgebiets und die Gefahr alkoholisierter Autofahrer bei Volksfesten machen es notwendig, mehrere alternative Möglichkeiten zur Zielerreichung zu organisieren. Dies wird an einigen Beispielen erläutert:

a) Saturnarena

Die massierten Verkehre bei Eishockey- Spielen und Konzerten konnten bisher problemlos abgewickelt werden. Sollte der Parkplatz an der Südlichen Ringstraße wegen Bebauung entfallen, müsste für Ersatz gesorgt werden. Bei gewerblichen Ansiedlungen sind ggf. neue Parkplatzflächen für Veranstaltungsbesucher freizugeben. Sinnvoll wäre für eine flüssigere Abfahrt der PKW eine südliche Ausfahrt vom Parkplatzgelände vorzusehen.

Bei Bedarf werden Bus- Shuttle vom Hauptbahnhof zur Saturn- Arena eingerichtet (Eishockey). Kurzfristig können weitere Busverstärkungen organisiert werden. Als Option besteht immer noch die Wiedererrichtung eines Bahnhafes bei der Arena (analog Landesgartenschau). Angebote mit Kombi- Tickets sind auch seitens der Bahn AG erfolgt.

b) Festplatz

Zu Popkonzerten (z.B. Antenne Bayern) kommen aus der Stadt und dem weiteren Umkreis einige Zigtausend Besucher. Umfassende Bus-Shuttle-Verkehre vom Stadtrand haben sich bereits bewährt und Tausende von PKW von der Stadt fern gehalten. Längere Anfahrten werden gezielt bei der Deutschen Bahn AG organisiert und beworben.

Zur MIBA und zu den Volksfesten werden besondere bewachte Fahrradabstellbereiche eingerichtet, Kombi- oder Sonderkarten von der INVG offeriert und bei Bedarf Buslinien in Tagesrandlagen verstärkt.

c) Stadtbereich

Beim Bürgerfest oder während des Faschings werden seitens der INVG besondere Bus- Angebote (gerade auch in den Nachtstunden) unterbreitet, um Alkoholfahrten vermeiden zu helfen.

Die begleitenden Maßnahmen zur Abwicklung von Massenveranstaltungen haben sich eingespielt. Der Arbeitskreis sieht hier keinen besonderen Handlungsbedarf.

10.) Zusammenfassung und Folgerungen

10.1) Schlussbemerkung und Maßnahmenkatalog

Die Aufgaben und Probleme der Verkehrspolitik stehen in vielfältiger Abhängigkeit mit anderen bedeutsamen Politikfeldern. Industrie, Gewerbe und Handel, Siedlungs- und Strukturpolitik, Freizeitgestaltung, Aus- und Fortbildung sowie „last not least“ die Umweltpolitik nehmen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen und werden gegenläufig durch dieses selber beeinflusst. In Ingolstadt bestehen durch das kontinuierliche Wachstum und den besonders hohen Motorisierungsgrad besondere Herausforderungen für die Sicherstellung einer zukunftsgerechten Entwicklung.

Wegen dieser Komplexität der verschiedenen politischen Handlungsfelder sind klare und abgestimmte Leitlinien für die Verkehrspolitik notwendig, um die jeweils anstehenden aktuellen verkehrstechnischen Fragestellungen zukunftsorientiert und möglichst abgewogen entscheiden zu können.

Mit dem vorliegenden Verkehrskonzept will der Arbeitskreis Verkehr dieser Forderung nachkommen. In der Erarbeitung werden die anstehenden Probleme und Fragestellungen aufgezeigt und aufbereitet und entsprechende Antworten gegeben.

Dies bezieht sich insbesondere auf die Kernbereiche

- Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur,
- Aufbau verkehrlenkender Einrichtungen,
- Verkehrserschließung der Altstadt,
- Förderung alternativer Verkehrsmittel und
- Schutz der Umwelt.

Die Aussagen in den einzelnen Kapiteln müssen zu zielgerichteten politischen Aktivitäten führen, die je nach Sach- und Finanzlage eine unterschiedliche zeitliche Perspektive haben.

Im **Anhang III** sind die vielfältigen Problempunkte als Zusammenfassung mit den jeweiligen Aussagen des Arbeitskreises und den daraus resultierenden Handlungsanforderungen aufgelistet worden. Durch diese Aufstellung (ergänzt durch die Textteile des Berichtes) sollen die Mandatsträger im Stadtrat, aber auch die Parteigremien in die Lage versetzt werden, ihre Entscheidungen zu den schwierigen verkehrspolitischen Themen auf einer soliden Informationsbasis zu treffen.

Wir sehen in dem vorliegenden Verkehrskonzept auch einen Beitrag zu konstruktiver, werbewirksamer Parteilarbeit. Damit sollen nicht nur Sachfragen besser gelöst werden sondern auch die Stellung der Ingolstädter SPD im politischen Kraftfeld gefördert werden.

10.2) Verfahrensablauf und weiteres Vorgehen

Das „Integrierte Verkehrskonzept für Ingolstadt“ wurde in der Sitzung des Arbeitskreises Verkehr am 26.05.2004 einvernehmlich verabschiedet und anschließend dem erweiterten Vorstand des Unterbezirks Ingolstadt, den Stadtratsmitgliedern und den Vorsitzenden der Ortsvereine zugeleitet. Nach einer fast fünfmonatigen Informations-, Diskussions- und Abstimmungsphase wurde die Vorlage am 20.10.2004 im Unterbezirksvorstand abschließend diskutiert und mit einigen Änderungen und Ergänzungen als Verkehrskonzept der SPD Ingolstadt verabschiedet.

Das neue Verkehrskonzept wird am 24.11.2004 auf einem öffentlich zugänglichen verkehrspolitischen Parteitag präsentiert. Für das Jahr 2005 und die Folgejahre sind für den Arbeitskreis vertiefende Erörterungen einzelner Schwerpunktthemen (z.B. Erschließung der Altstadt; vergleichende Studien von ÖPNV- Systemen) sowie Gespräche mit den Ortsvereinen über örtliche Problemstellungen vorgesehen.

Die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes wird in angemessenen Zeitschritten durchgeführt.

ANHANG I

Mitglieder des Arbeitskreises Verkehr der SPD Ingolstadt

die an der Erarbeitung des „Integrierten Verkehrskonzeptes für Ingolstadt“ beteiligt waren:

Manfred Meier, Sprecher des Arbeitskreises

Manfred Dalke,

Erich Preuss,

Peter Ziegler,

Robert Zang,

Herbert Graf,

Edmund Stolpe,

Horst Klamt,

Siegbert Blatt,

Hannelore Blatt,

Elisabeth Zirbs,

Christian Cerovic.

ANHANG II

Argumente gegen Angebotseinschränkungen bei der INVG als Folge weiterer Zuschuss- Absenkungen:

- 1) Einsparungen in der Angebotsstruktur des ÖPNV bergen die sehr große Gefahr in sich, eine kontinuierliche Abwärtsspirale einzuleiten: Schlechteres Angebot – weniger Kunden – weniger Erträge – höherer oder zumindest gleich bleibender Zuschussbedarf – weitere Kostenabsenkung sprich Angebotsreduzierung – usw.
- 2) Jede rückläufige Entwicklung beschädigt das Image eines Verkehrssystems. Das ist insbesondere beim ÖPNV in der Konkurrenz zum übermächtigen PKW sehr nachteilig.
- 3) Erzwungene Einsparungen bei der Linienstruktur und beim Taktgefüge beeinflussen die durchgehende Systematik und Verständlichkeit des Angebotes und sorgen damit für neue Zugangshemmnisse.
- 4) Verbesserungen im Wirtschaftsergebnis dürfen nicht primär auf der Kostenseite gesehen werden, sondern müssen auch die Ertragsseite einbeziehen. Das bezieht sich nicht nur auf das unter Punkt 1 genannte Wechselspiel von Kosten und Ertrag sondern betrifft auch die nachhaltigen Forderungen an die INVG, alle Möglichkeiten zu prüfen, die Kosten- und Ertragsseite ohne Angebotseinschränkungen zu verbessern.
- 5) Der Verkehrszuwachs in Ingolstadt wird weiter anhalten. Deshalb wird sich die Situation im motorisierten Individualverkehr weiter anspannen (radiale Hauptverkehrsstraßen, Kreisel, Knoten an der Ringstraße, Glacisbrücke). Eine Einschränkung des ÖPNV wird diese Entwicklung noch verstärken anstatt eine erhöhte Entlastungsfunktion übernehmen zu können.
- 6) Der Finanzierungsbedarf für den ÖPNV darf nicht allein unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten gesehen werden. Volkswirtschaftlich bietet der ÖPNV nachhaltige Vorteile durch Vermeidung von Schad- und Lärmemissionen sowie durch Reduzierung des Flächen- und Investitionsbedarfs für Straßenbauten, Parkplatz- , Parkdeck- und Tiefgaragenerstellungen.
- 7) Die Existenz schlecht ausgelasteter Busse in Tagesrandlagen ist kein Kriterium für mögliches Einsparungspotential. Der ÖPNV funktioniert nur als Gesamtsystem über die volle Betriebszeit von ca. 20 Stunden. Auch die Busse am späten Abend oder am Wochenende sind Bestandteil des

vertakteten Angebotes und dokumentieren die Verlässlichkeit und die Attraktivität des Systems und beeinflussen damit die allgemeine Kundennachfrage. Unabhängig davon gilt auch in der Schwachlastzeit das Gebot der Daseinsvorsorge.

ANHANG III

Maßnahmenkatalog zu den verkehrstechnischen Themen

Thema	Aussage des Arbeitskreises	Begründung	Notwendige Aktivitäten
1. Planungsgrundsätze und Empfehlungen für die Altstadt <i>Kap. 3.3 und 4.3.1</i>	<ul style="list-style-type: none"> -Erhalt des historischen Stadtbildes -Verkehrsberuhigungen fortsetzen; Ausweitung der Fußgängerzone im Einzelfall prüfen (Einvernehmen mit Einzelhandel) -Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl -Parkraumbewirtschaftung; Parkleitsystem -Stellplätze für Anlieger schaffen -Keine Erweiterung der öffentlichen Stellplätze (Tiefgaragen; Großparkplätze) ohne konkreten Mehrbedarf. -Keine Ausweitung des Parkens im Straßenraum -Kein kostenloses Kurzparken (15 – 30 Min) im Straßenbereich -Prüfen, ob kostenloses Kurzparken in Tiefgaragen machbar 	<ul style="list-style-type: none"> -Der PKW- Verkehr muss für die Altstadt verkräftbar bleiben. Zu viel Autoverkehr ist negativ für die Struktur und Einkaufsatmosphäre -Steuerung des Verkehrs und der Verkehrsmittelwahl zur Schonung der City -Damit mehr Parkraum für Besucher bleibt -Es gibt genügend Reserven. Belegung nur bis 75 %. -Kein zusätzlicher Platz verfügbar -Umwandlung bringt keine zusätzlichen Stellflächen, aber zusätzlichen, Parksuchverkehr 	<p>Unterstützung der langfristig angelegten Politik zum Schutz der Altstadt. SR, UB, OV</p> <p>Entsprechendes Abstimmungsverhalten bei Abstimmungen im Stadtra SR</p>
2. Langfristige Maßnahmenplanung für die Straßeninfrastruktur <i>Kap. 4.1 (4.2, 4.3, 4.4)</i>	<p>Zielsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ertüchtigung der Straßeninfrastruktur außerhalb der Altstadt -Restriktive Politik beim Bau von Tiefgaragen und beim Halten/ Parken im Straßenbereich der Altstadt -Gezielte Maßnahmen zur optimierten Verkehrslenkung 	<p>Der ständig wachsende Verkehr erfordert eine langfristig angelegte vorausschauende Planung mit klaren Zielsetzungen und daran ausgerichteten kurz- bzw. mittelfristigen Aktionsschritten</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Initiativen zur langfristigen Planung eines Äußeren Ringes SR -Initiativen zur gezielten Verkehrsinfrastrukturplanung parallel zur Siedlungsentwicklung SR -Entsprechendes Abstimmungsverhalten

			zur City (siehe Pkt. 1) SR -Unterstützung der Projekte zum Verkehrsmanagement und zum Parkleitsystem (aber geänderte Anzeige mit Stellplatzzahl) SR
3. Ringstraßensystem für Ingolstadt <i>Kap. 4.2.1 und 4.2.2</i>	Schaffung eines durchgehenden Äußeren Ringes Planerische Option auch für die „Westtangente“ mit Schutz der Donau- Auwälder Durch einen Tunnel	Führung des Verkehrs zwischen den Stadtvierteln außerhalb der Kernstadt an der Peripherie der Stadt. Entlastung der bestehende Ringstraße	Initiative zur langfristigen Anlage eines Äußeren Rings (s. Pkt.2) SR UB
4. Straßennetz für Ingolstadt-Südwest (beispielhaft) <i>Kap. 4.2.4</i>	-Komplettes Netz mit Hauptverkehrs-, Sammel- und Anliegerstraßen planen. -Hauwöhrer Straße entlasten -Langfristig Bau einer Westtangente als planerische Option (s.o.)	Vorausschauende syst. Planung der notwendigen Straßeninfrastruktur parallel zur Siedlungstätigkeit. Lösung des Problems „Hauwöhrer Str.“. Komplettierung des Äußeren Ringes	Initiativen durch den OV, über den BzA Planungen anzukurbeln. OV Aktivitäten zur Hauw. Str. durch OV / UB Äußerer Ring (siehe Pkt. 2 und 3) SR
5. Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Straßenknoten <i>Kap. 4.2.5</i>	Rangfolge der Maßnahmen: -Optimierung der vorhandenen Anlagen (Ampelschaltung, Abbiegespuren etc.) -Schaffung von Kreisverkehren außerhalb der Kernstadt -Nur bei unabweisbarem Bedarf: Höhenfreie Kreuzungen durch Brückenbauwerke. Künftigen Flächenbedarf absichern.	Verbesserung der Verkehrssituation an den kritischen Punkten unter Wahrung der Finanzierbarkeit und der Erhaltung der Stadtstruktur. Mäßigung im innerstädtischen Straßenausbau zur Vermeidung zusätzlich induzierten Verkehrs	Vertreten einer entsprechenden Politik in der Fraktion und in den Parteigremien SR, UB, OV
6. Verkehrsoptimierung durch Verkehrssteuerung <i>Kap. 4.4</i>	-Kategorisierung und Beschilderung der Straßen -Zeitliche Entzerrung der Hauptverkehrszeit -Modernisierung (Signaltechnik/ Rechner) und Erweiterung der Grünen Wellen -Mehr Stelltafeln für das Parkleitsystem und Angabe der Zahl der freien Plätze -Entwicklung eines dynamischen Verkehrsmanagementsystems	Klare Strukturen und Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses Verflüssigung und gezielte Steuerung des Verkehrs	-Prüfung, ggf. Initiative durch OV -Prüfung und Entscheidung im Stadtrat SR -Bei Bedarf: Initiative durch SR oder UB -Initiative durch SR -Unterstützung, ggf. Initiative durch SR je nach Finanzierbarkeit
7. Schadstoffemission <i>Kap. 4.5</i>	-Senkung der Schadstoffkonzentration durch Verkehrsreduzierung bzw. -steuerung -Weitere technische	Hohe Schadstoffwerte zwingen zu Maßnahmen wegen Einführung von EU-Normen	Zielgerichtete Verkehrspolitik im Stadtrat zur Senkung der Schadstoffwerte SR

	Verbesserung der Kfz		Ggf. Initiative durch OV
8. Geräuschemission <i>Kap. 4.5</i>	-Verwendung besserer Straßenbeläge -Bau von Lärmschutzwänden und -wällen -Weitere technische Verbesserung der Kfz	Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte. Maßnahmen zum Schutz der Bürger	Entsprechende Verkehrspolitik im SR Ggf. Initiative durch OV
9. LKW- Verkehre <i>Kap. 5</i>	Beschilderung zur Lenkung der LKW- Verkehre außerhalb der Wohngebiete, möglichst außerhalb der Kernstadt	Belästigung für Wohnviertel minimieren. Behinderung des Stadtverkehrs durch LKW vermeiden	Prüfung, ggf. Initiative durch OV
10. ÖPNV Weiterentwicklung des Angebotes <i>Kap. 6.1.4</i>	Notwendige Maßnahmen nach Priorität: -Gezielte Verstärkung des Angebots bei Konsolidierung der Finanzen -Keine zusätzlichen Buslinien durch die Moritzstraße, dafür Einsatz kleiner Shuttle-Busse prüfen -Prüfung der Neuplanung für 2005 auf Erfolg -Verbesserung der Umsteigebeziehungen -Zeitliche Entzerrung des Schülerverkehrs -Airport- Express erhalten -Einführung zusätzlicher Tangentiallinien -Schnellbuslinien einführen	Der ÖPNV muss ein attraktives Angebot bieten (Taktichte, homogene Netzstruktur, geringe Wartezeiten, gut merkbarer Fahrplan) um eine wirksame Entlastung für den Individualverkehr sein zu können.	Entsprechende Aktivitäten der Stadtratsmitglieder im INVG- Beirat Und entsprechendes Abstimmungsverhalten im SR
11. ÖPNV - Modernisierung der Infrastruktur <i>Kap. 6.1.5</i>	-Einsatz neuer Antriebstechnik bei den Bussen -Aufstellung weiterer moderner Haltestellen-Einrichtungen und zusätzl. Automaten Säulen -Umbau der Haltestellenbereiche Rathausplatz, Hauptbahnhof und Bf Ingolstadt- Nord	-Verminderung des Schadstoffausstoßes und Minderung der Betriebskosten -Sichtbare Attraktivität und verbesserte Funktionalität	Umsetzung des Beiratsbeschlusses bei der INVG betreiben (Antriebstechnik) Ggf. Aktivität im INVG- Beirat bzw. im Stadtrat (Haltestellen und Automaten) SR
12. ÖPNV - Verbesserung des Tarifsystems <i>Kap. 6.1.6</i>	-Einführung der City- Card -Vermehrte Kombi- Tickets -Einführung des regionalen Tarifverbundes -Einführung elektronischer Tickets	Gewinnung und Bindung von Fahrgästen Senkung der Zugangshemmnisse durch Vereinfachung	-Begleitung des Projektes City- Card durch AK Verkehr -Ggf. Aktivitäten im INVG- Beirat -Forderung, die langen Verhandlungen zum Tarifverbund endlich zum Abschluss zu bringen. SR
13. ÖPNV - Qualitätssteigerung bei der Leistungserstellung	Weiterentwicklung der Verträge zwischen INVG und den Verkehrsunternehmen. Einführung eines strikten Qualitätscontrollings	Schaffung von Kontroll- und Einwirkungsmöglichkeiten zur Wahrung und Verbesserung der Qualität	Forderung im INVG-Beirat bzw. im Stadtrat SR

<i>Kap. 6.1.7</i>			
14. ÖPNV - Verbesserung der Information <i>Kap. 6.1.8</i>	Stärkere Nutzung von Informationsübermittlungen per Computer und Handy. Schrittweise Einführung dynamischer Info- Systeme (erster Schritt: Info- Tableaus an Haltestellen)	Erleichterung der Reisendeninformation über das Angebot und die Betriebslage. Mangelhafte Information bei Verspätungen verärgert die Kunden.	Lfd. Kontrolle im INVG- Beirat. Ggf. Initiative zur Beschleunigung von Maßnahmen. SR
15. ÖPNV- Besseres Image und stärkere Kundenbindung <i>Kap. 6.1.9</i>	Vorschläge für Aktivitäten: -Aktionstage, Mobilitätsberatung, lfd. Ansprache der Kunden, Großkundenberatung -Fahrgastbeirat, Runder Tisch, Einsatz von Qualitätsüberwachern -Info- Veranstaltung für Senioren, Verkehrserziehung und Infogänge für Schüler und Kinder -Einsatz von Eltern oder Schülern als Fahrtbegleiter	Einbindung der Reisenden, um den ÖPNV zur gemeinsamen Sache zu machen Der ÖPNV muss als Vollwertige Alternative zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse ins Bewusstsein der Bürger gelangen	Initiativen im INVG-Beirat SR
16. Stadtbahn <i>Kap. 6.2</i>	Beibehaltung des Bussystems als alleiniges ÖPNV- System Derzeit kein Stadtbahnssystem planen	Eine Stadtbahn kann in Ingolstadt derzeit nicht wirtschaftlich betrieben werden, da die Reisendenzahl zu gering ist. Umlandverkehr fördern um Basis zu verbessern (Pkt. 19)	Derzeit keine Aktivitäten (siehe Punkt 19)
17. Eisenbahn - Fernverkehr <i>Kap. 6.3.1</i>	-Mindestens status quo bis 2006 halten -Nach der Fertigstellung der Neubaustrecke N-IN-M Ingolstadt Hbf als Systemhalt für die ICE- Strecken sicherstellen und dauerhaft erhalten	Ingolstadt braucht angesichts der wachsenden Bedeutung eine gute Anbindung an den Eisenbahn-Fernverkehr	Kritische Kontrolle der lfd. Entwicklung SR UB
18. Eisenbahn - Regionalverkehr <i>Kap. 6.3.2</i>	Beseitigung einiger Schwachpunkte im Bayern-Takt -diverse Abendverbindungen verbessern -Verbindung IN – Treuchtlingen - Nürnberg verb. -Bessere Abstimmung mit Nachbar- Knoten- Bf (Augsburg, Ulm) wegen Umsteigebeziehung	Ein konkurrenzfähiger Regionalverkehr muss auch am Abend ein angemessenes Angebot bieten. Derzeitige Umsteige-Verhältnisse in A bzw. UL bedingen lange Wartezeiten.	Aktivitäten durch SR bzw. UB
19. Eisenbahn - Verdichteter Umlandverkehr <i>Kap. 6.3.3</i>	-Verdichteten Eisenbahnverkehr aus dem Umland Richtung Ingolstadt prüfen -Finanzierbarkeit und Größe der Reisendenpotenziale mit Bayer. Eisenbahngesellschaft (BEG) abklären	Zur Verbesserung der Verkehrssituation und zur Steigerung der Attraktivität der City ist ein verdichteter Umlandverkehr wünschenswert. Dieser wäre auch eine	Interne Abstimmung zwischen Stadtrat und UB (AK Verkehr) über weiteres Vorgehen. Ggf. Initiative des Stadtrates. SR UB

		Vorbedingung für eine Stadtbahn. Realisierung nur bei ausreichenden Reisendenpotenzialen	
20. Eisenbahn - Zusätzliche Haltepunkte in Ingolstadt <i>Kap. 6.3.4</i>	-Einbeziehung des Themas in Aktivitäten für Verdichteten Umlandverkehr -Konzept für Bedienung der Achse Hbf/ Saturn/ Wonne- mar/ IN Mitte erarbeiten -Neuaufnahme der Gespräche mit AUDI auf der Basis eines klaren Betriebs- programms	Verkehrspolitisch interessantes aber sehr komplexes Thema. Erfordert detaillierte Planungsarbeit unter Einbeziehung aller Beteiligten (Audi, IN, DB AG, BEG)	Interne Abstimmung zwischen Stadtrat und UB (AK Verkehr) über weiteres Vorgehen. Ggf. Initiative des Stadtrates SR UB
21. Regionaler Tarifverbund im ÖPNV <i>Kap. 6.4</i>	-Intensivierung der Verhandlungen um nach einigen Jahren endlich einen positiven Abschluss zu erreichen. -Einführung eines Ringzonensystems -Organisation des Verbundes als Aufgabenträgerverbund mit einem Beirat	Ein regionaler Tarifverbund ist zur Vereinheitlichung und zur Vereinfachung der Tarife notwendig. Senkung von Zugangshemmnissen. Die Region 10 ist eine der wenigen Regionen ohne Verbund.	Nachdrückliche Forderung nach einem kurzfristigen Abschluss der Verhandlungen und der Einführung des Verbundtarifes. SR
22. Fahrradverkehr <i>Kap 7</i>	Zügige Umsetzung der vorliegenden Prioritätenliste zum Ausbau- /Neubau von Fahrradwegen. Prüfung jedes Einzelfalls auf Aspekt der Verkehrssicherheit. Überprüfung des „Altbestandes“ an Radwegen	Das Fahrrad ist als Verkehrsmittel eine gut geeignete Alternative. Eine gute Infrastruktur erleichtert die entsprechende Verkehrsmittelwahl und erhöht die Verkehrssicherheit.	Unterstützung, ggf. Initiative zur Umsetzung der vorliegenden Planung (Finanzierbarkeit) SR Ggf. Initiative des OV
23. Fußgängerverkehr <i>Kap. 8</i>	Gezielte Ausweitung von verkehrsberuhigten Zonen. Bei Ausweitung von Fußgängerzonen allgemeines Einvernehmen anstreben Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger anstreben (Überwege, Bürgersteige)	Fußgängerverkehre müssen vor Gefährdungen und Störungen durch Autoverkehr geschützt werden. Fußgängerzonen sollen nicht gegen den Willen des Einzelhandels erzwungen werden	Bei Bedarf Initiative des OV Entsprechende Haltung des SR bei Abstimmungen
24. Verknüpfung von Verkehrsträgern. Umgestaltung der Bahnhofsbereiche <i>Kap. 9.2</i>	Umgestaltung der Bahnhofsvorplätze und des Bahnhofsumfeldes Ingolstadt Hbf und Ingolstadt Nord. Schaffung optimierter Anlagen für Parken, PKW-Anfahrten, Fahrradabstellung, Taxi und ÖPNV sowie für den fließenden Verkehr	Die derzeitige Situation ist unzulänglich und wenig attraktiv. Wenig werbewirksam für Ingolstadt. Für die Umgestaltung gibt es hohe Zuschüsse	Forderung nach Abschluss und Umsetzung der Planungen für Hbf und Nord bis 2006. SR
25. Verknüpfung von Verkehrsträgern. Einrichtung von Shuttle- Verkehren <i>Kap. 9.3</i>	Gegenwärtig sind Shuttleverkehre nicht sinnvoll. Flächen für spätere	Die Verkehrssituation ist für Shuttleverkehre noch zu günstig. PKW-Fahrer würden überwiegend nicht umsteigen. Spätere Realisierung	Kein Handlungsbedarf für Shuttle- Verkehre Ggf. Initiative für Shuttle- Bus FOC- City SR

	Realisierung sichern. Pilotbetrieb für neue Beziehung FOC- City einrichten	nicht auszuschließen Für FOC- City sind gute Testbedingungen gegeben.	
--	-------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------	--