

# Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt Maßnahmen VEP

Stadtrat Ingolstadt  
20.04.2015



- *Überblick Bestandsanalyse/  
Grundsätzliche Einordnung zur Entwicklung Verkehr*
- *Leitsätze/ Handlungsziele*
- *Überblick Maßnahmenansätze Umweltverbund*
- *Maßnahmen im MIV*



# Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

## Überblick Bestandsanalyse





## Der Verkehrsentwicklungsplan ...

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



## In Ingolstadt ...

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



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

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

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

## Fazit

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



## Der ÖV in Ingolstadt ...

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



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

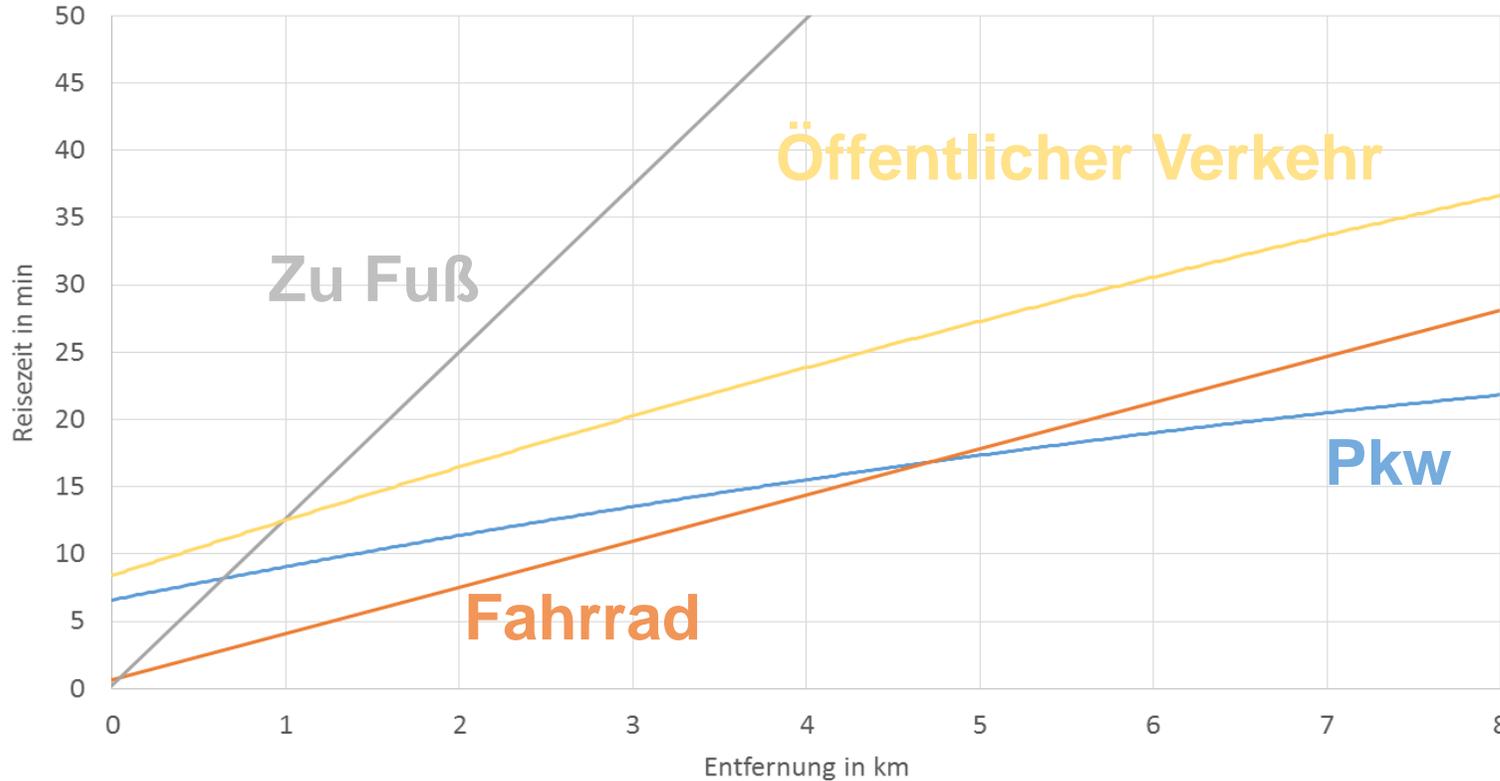


## Ingolstadt ...

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



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



Quelle: eigene Darstellung

## Hinweis:

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



## In Ingolstadt ...

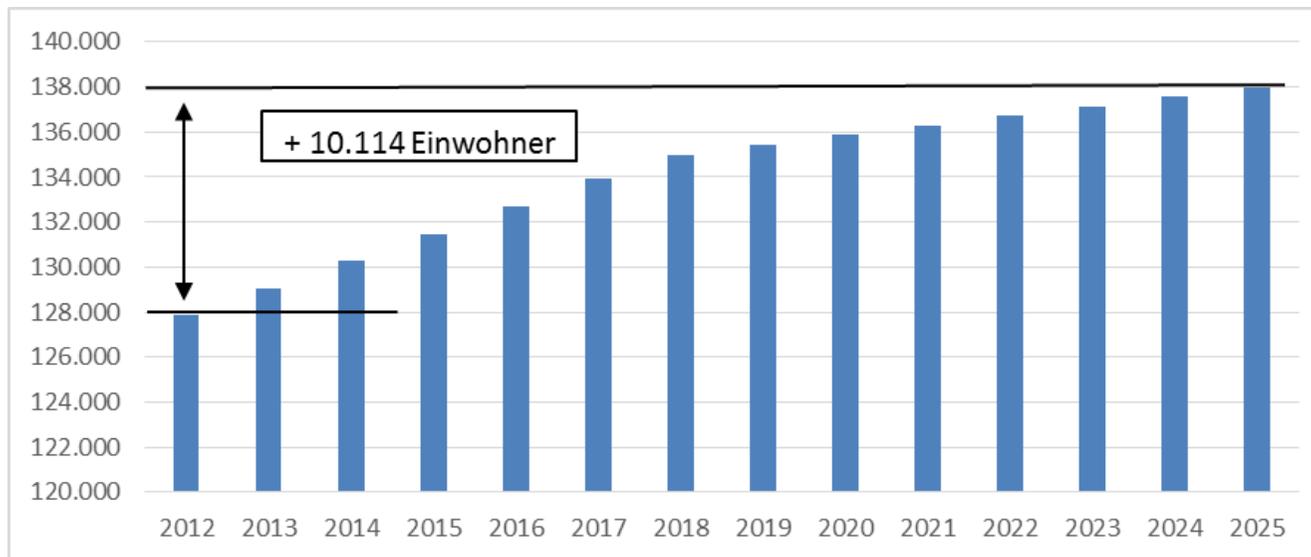
- ... existieren stadtweit (Teil-)Zentren und Nahversorgungsbereiche.
  - ... werden Nahversorgungsbereiche zum Teil aufgewertet.
  - ... ist die Schulwegesicherheit ein wichtiges Anliegen.
  - ... sind die Bedürfnisse des Freizeit-Fußverkehrs durch viele Grünbereiche abgedeckt.
- Der Fußverkehr ist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



## Die künftige regionale Verkehrsentwicklung

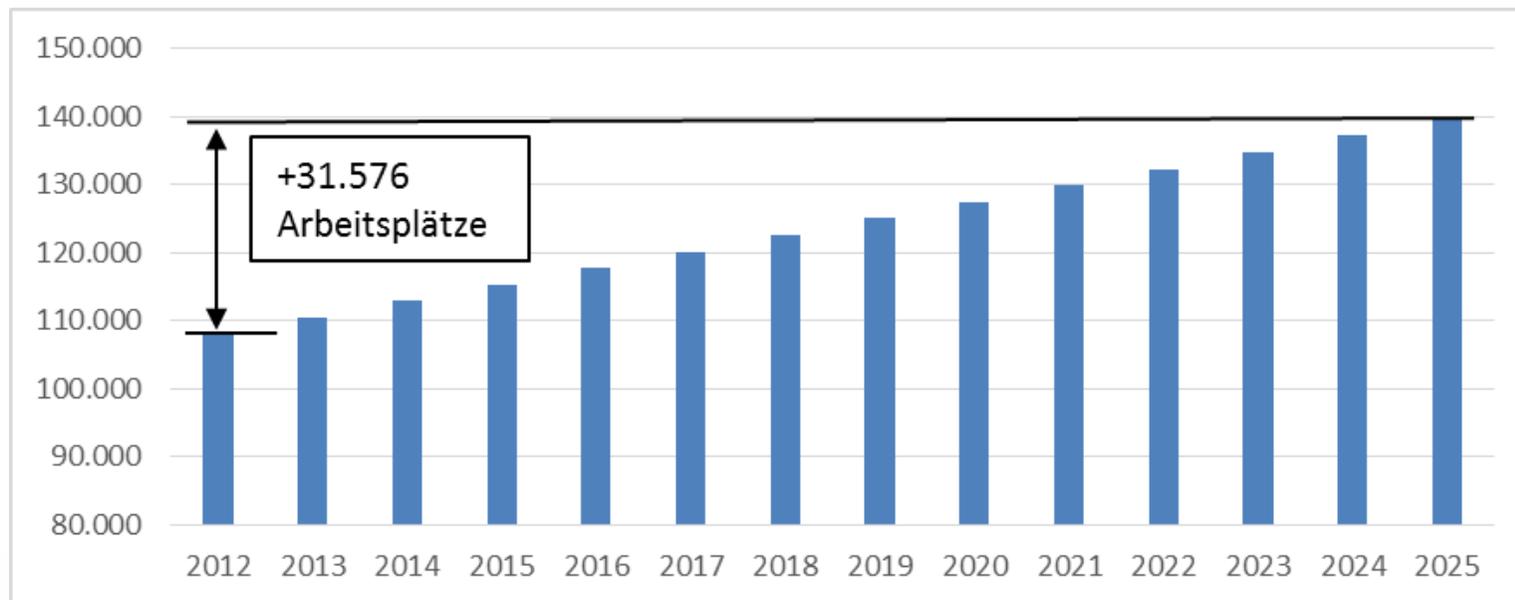


- In Ingolstadt: +10.114 Einwohner (+7,9%)
  - Vorwiegend in den Strategieräumen  
Friedrichshofen West und Südlich Altstadt
- Zusätzlich in der Region: +9.720 Einwohner (+7,4%)



Quelle: Stadt Ingolstadt, Statistik und Stadtforschung

- In Ingolstadt: +31.576 Arbeitsplätze (+29,3%)
  - Nordwest: +8.300 Arbeitsplätze
  - BayernOil: +14.000 Arbeitsplätze
  - Unsicherheiten aufgrund Konjunktur ,  
bzw. Branchen- und Unternehmensentwicklungen



Quellen: Stadt Ingolstadt, Statistik und Stadtforschung, Gevas, eigene Berechnungen und abgestimmte Annahmen

# Verkehr der Einwohner (Ingolstadt und Gaimersheim)

	Wege (Jahr 2011)	Wege (Jahr 2025)	Veränderung absolut	Veränderung relativ
<b>Fußgänger</b>	3.655	3.478	-177	-4,9%
<b>Radfahrer</b>	6.797	8.479	1.682	24,7%
<b>Öffentl._Verkehr</b>	2.032	2.315	283	13,9%
<b>Mitfahrer</b>	3.114	3.884	770	24,7%
<b>Pkw-Fahrer</b>	27.992	35.824	7.832	28,0%
<b>SUMME</b>	43.590	53.979	10.389	23,8%

## Leitbild der verkehrlichen Entwicklung



- 
- Vorentwurf INOVAPLAN
  - Input durch das Amt für Verkehrsmanagement
  - Input durch Verwaltung
  - Input durch Bürgerbeteiligung
  - Input durch Organisationen und Institutionen
  - Beschluss durch Politik

## Leitsätze VEP IN

Sicherung der  
Mobilität aller  
Bevölkerungsgruppen

Weiterentwicklung  
der Situation für die  
regionale Wirtschaft

Förderung einer  
vernetzen Stadt- und  
Verkehrsplanung

Erhalt der Wirtschaft-  
lichkeit des  
Verkehrssystems

Stärkung des  
Umweltverbundes  
(ÖV, Rad, Fuß)

Steigerung der  
Lebens- und  
Umweltqualität

Verbesserung der  
Verkehrsqualität des  
motorisierten  
Verkehrs (MIV, ÖV)

Verbesserung der  
Verkehrs-  
sicherheit

### **Begründung:**

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

### **Handlungsziele:**

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

### **Begründung:**

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

### **Handlungsziele Umweltverbund:**

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

### **Handlungsziele ÖPNV:**

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

### **Handlungsziele Fahrrad:**

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

## Handlungsziele Fußgängerverkehr:

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

### **Begründung:**

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

### **Handlungsziele:**

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

### **Begründung:**

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

### **Handlungsziele:**

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

### **Begründung:**

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

### **Handlungsziele:**

- Minimierung von Lärm- und Schadstoffbelastung
- Verlagerung von Autofahrten auf den Umweltverbund
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- Verbesserung der Attraktivität der städtischen Wohnstandorte
- Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

## Handlungsziele:

- Steigerung der Nachhaltigkeit und Schonung natürlicher Ressourcen
- Minimierung des Flächenverbrauchs für Verkehrsinfrastruktur
- Reduktion von quartiersfremden Schleichverkehren

### **Begründung:**

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

### **Handlungsziele:**

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

### **Begründung:**

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

### **Handlungsziele:**

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

### **Begründung:**

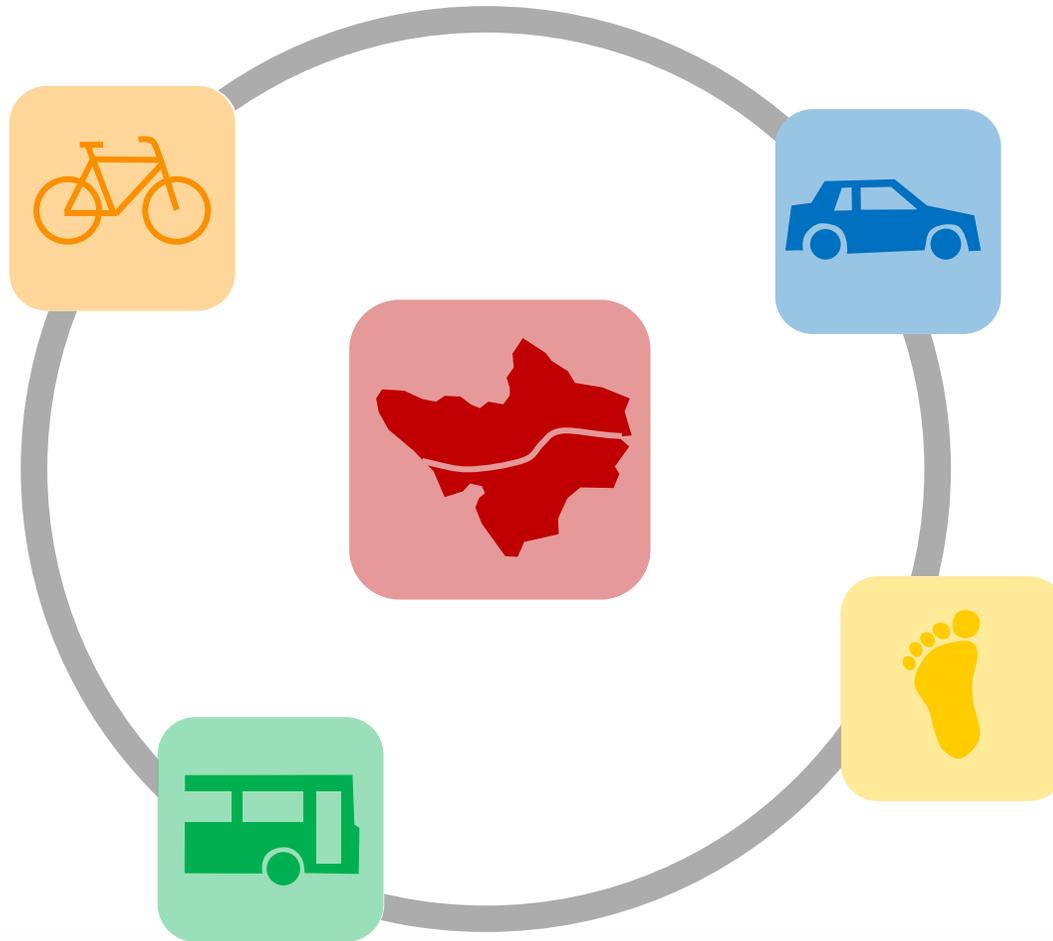
Die Planungsentscheidungen verschiedener Ämter beeinflussen sich gegenseitig. Maßnahmen aus verschiedenen Planungsbereichen wirken daher auf die künftige Verkehrsentwicklung. Eine starke regionale Vernetzung und ämterübergreifende Dialoge führen zu integrierten Planungen.

### **Handlungsziele:**

- Koordination der Planungen, auch auf regionaler Ebene mit Landkreisen und Umlandgemeinden
- Transparente Verwaltungsprozesse und abgestimmte Ziele
- Interdisziplinäre Sicherstellung von Raumverträglichkeit und Nachhaltigkeit

# Verkehrsmittelübergreifender Ansatz des Verkehrsentwicklungsplans





Verkehrsmittel sind voneinander abhängig und beeinflussen sich gegenseitig

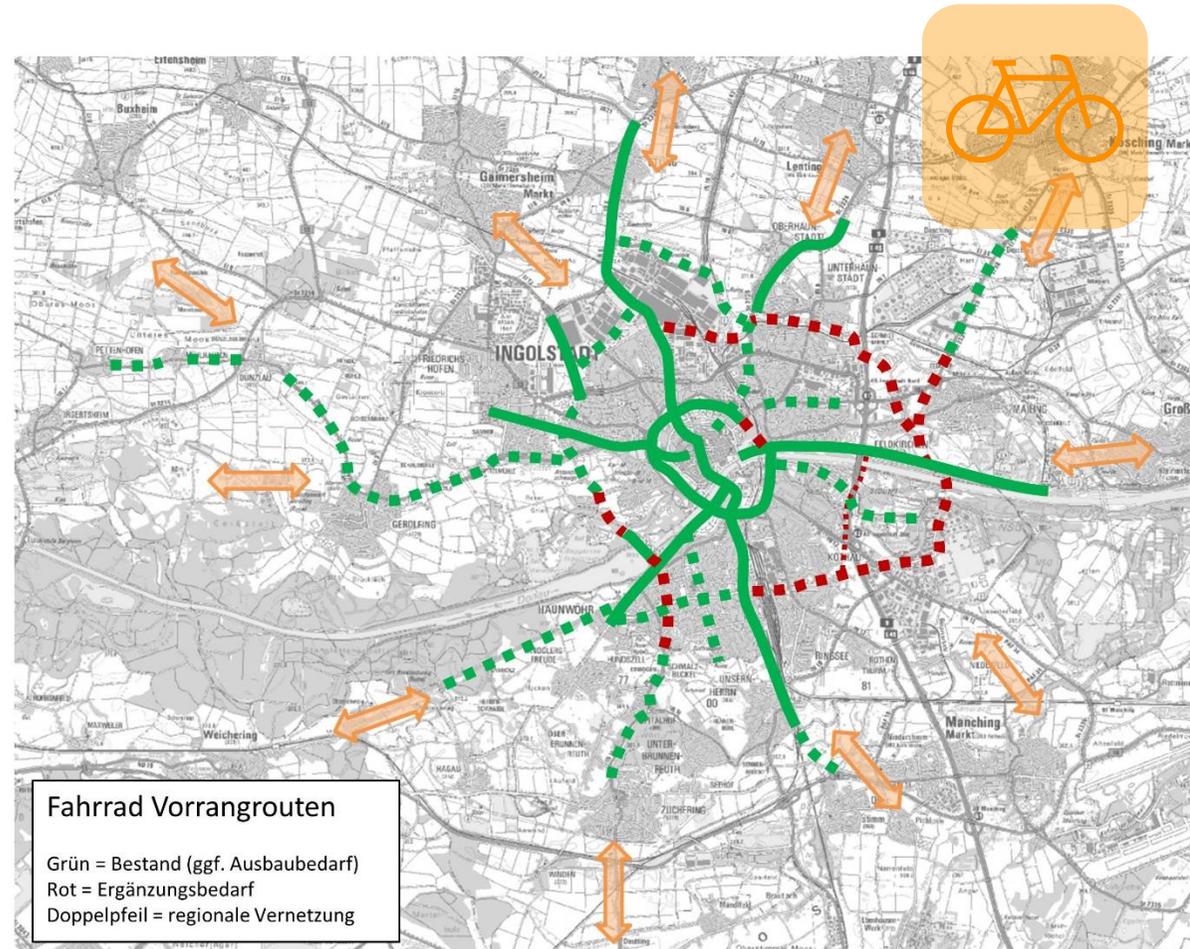
## Schlussfolgerung

Nur eine gesamthafte Betrachtung aller Verkehrsmittel wird der komplexen Fragestellung gerecht

- Ausbau der Radinfrastruktur
  - Vorrangrouten
  - Verknüpfung mit der Region
  - Hochwertige Parkieranlagen
  - Ladestationen für Pedelecs
- Öffentliches Leihradangebot
- Pedelecs
- Servicestationen an den Radrouten
- Verknüpfung mit dem ÖPNV
- Kampagnen und Marketing



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



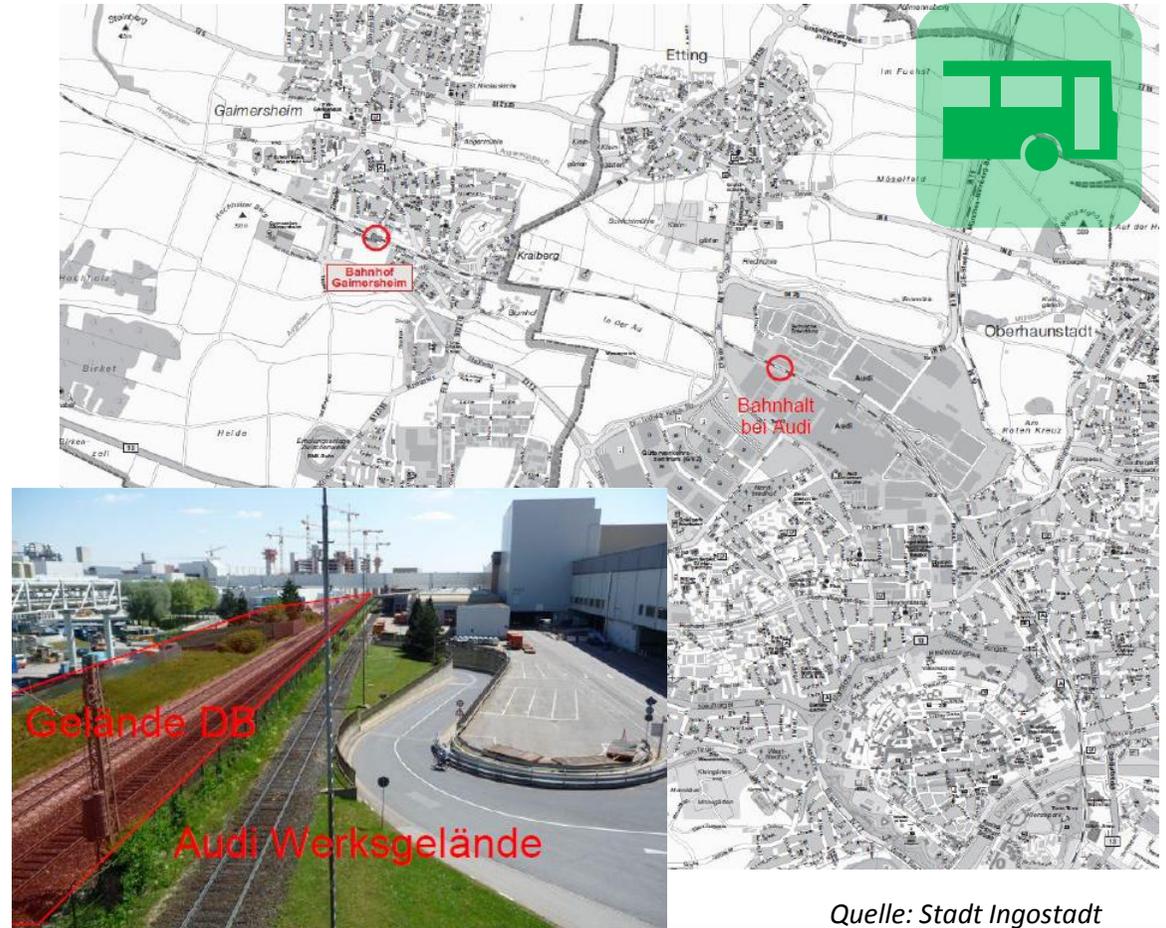
- Bedarfsgerechte Anpassung der Busangebots
- Entwicklung des Tarifverbundes
- Beschleunigung des ÖPNV zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
- Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Barrierefreiheit
- Verbesserung der Vernetzung mit dem übrigen Umweltverbund
- Umsetzung Audi-Bahnhalt
- Option auf Regio-Stadtbahn Ingolstadt auf bestehenden Gleisen prüfen



*Enge Verzahnung mit dem Nahverkehrsplan (zur Zeit in Bearbeitung)*

## Bahn-Halt Audi

- Direkter Werkszugang und öffentlicher Zugang
- Halt der Regionalzüge Eichstätt-Ingolstadt (Stufe 1)
- Fahrgastschätzung 2.200 Personen pro Tag
- Realisierbarkeit durch Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH festgestellt
- Kosten: ca. 11-14 Mio.



Quelle: Stadt Ingolstadt

- Aufwertung und Verbesserung der Erreichbarkeit der Nahversorgungsbereiche
- Barrierefreiheit im Fußwegenetz
- Attraktive und abwechslungsreiche Straßenräume
- Fußwegesicherheit, insb. Schulwege
- Fußgängerleitsystem
- Prüfung punktueller Shared Space Konzepte



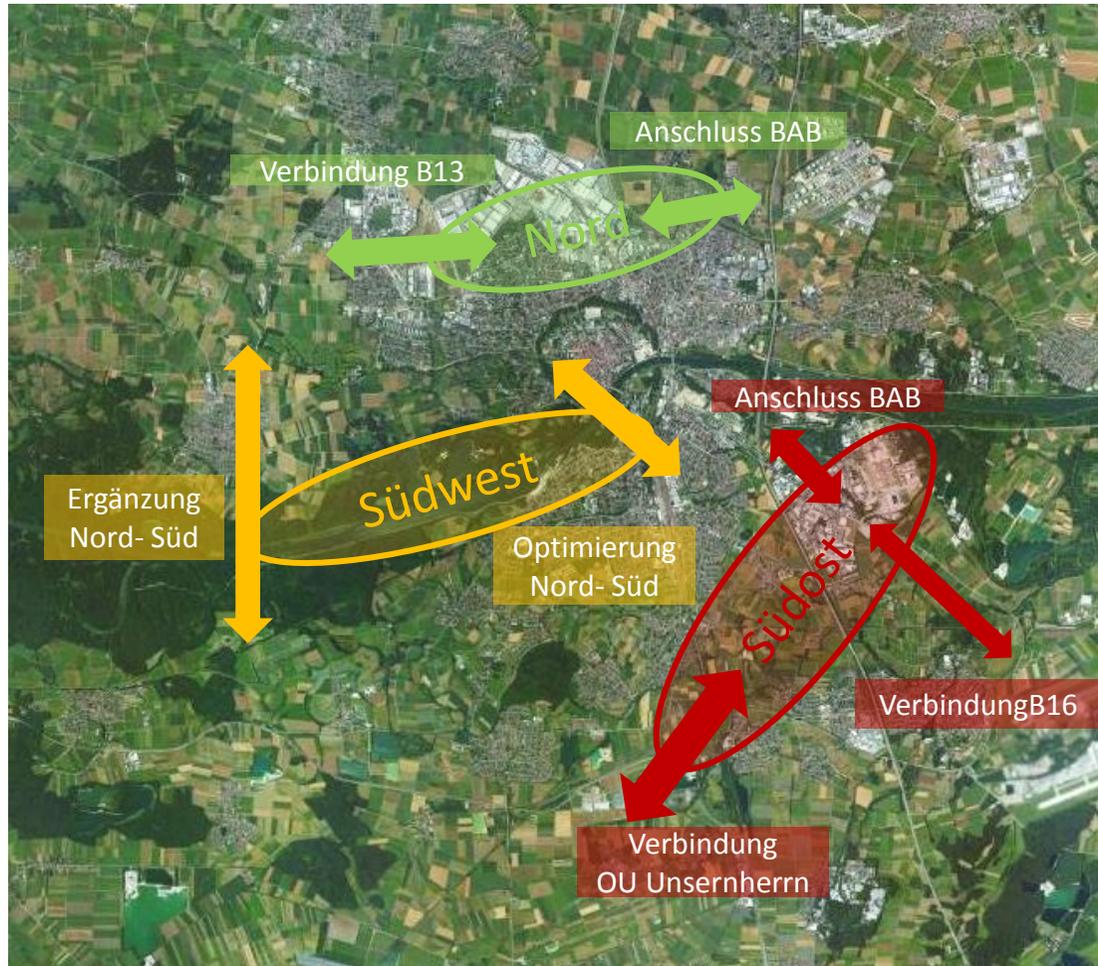
Quelle: Prof. Bernhard Mayer

- Informationsangebote zu allen Aspekten der Mobilität
- Vertrieb zum öffentlichen Verkehr
- Neubürgerinformationen
- Lokales Leihradsystem
- Information zu CarSharing, Mitfahrgelegenheit, Taxi, Fernbussen
- Vermietung städtischer Fahrradboxen
- Kundenpflege, Mängel- und Beschwerdemanagement



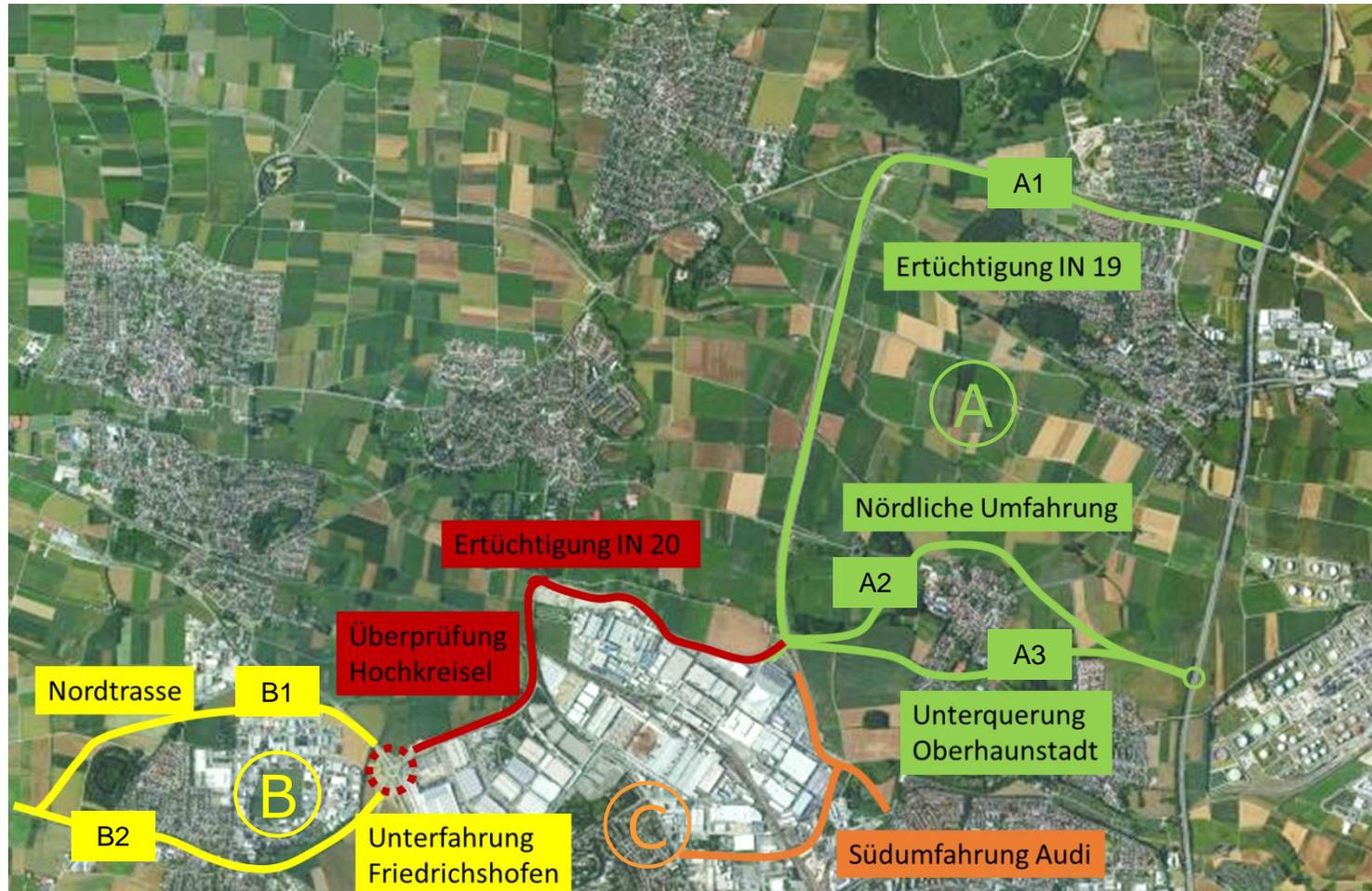
# Maßnahmenpool Motorisierter Individualverkehr

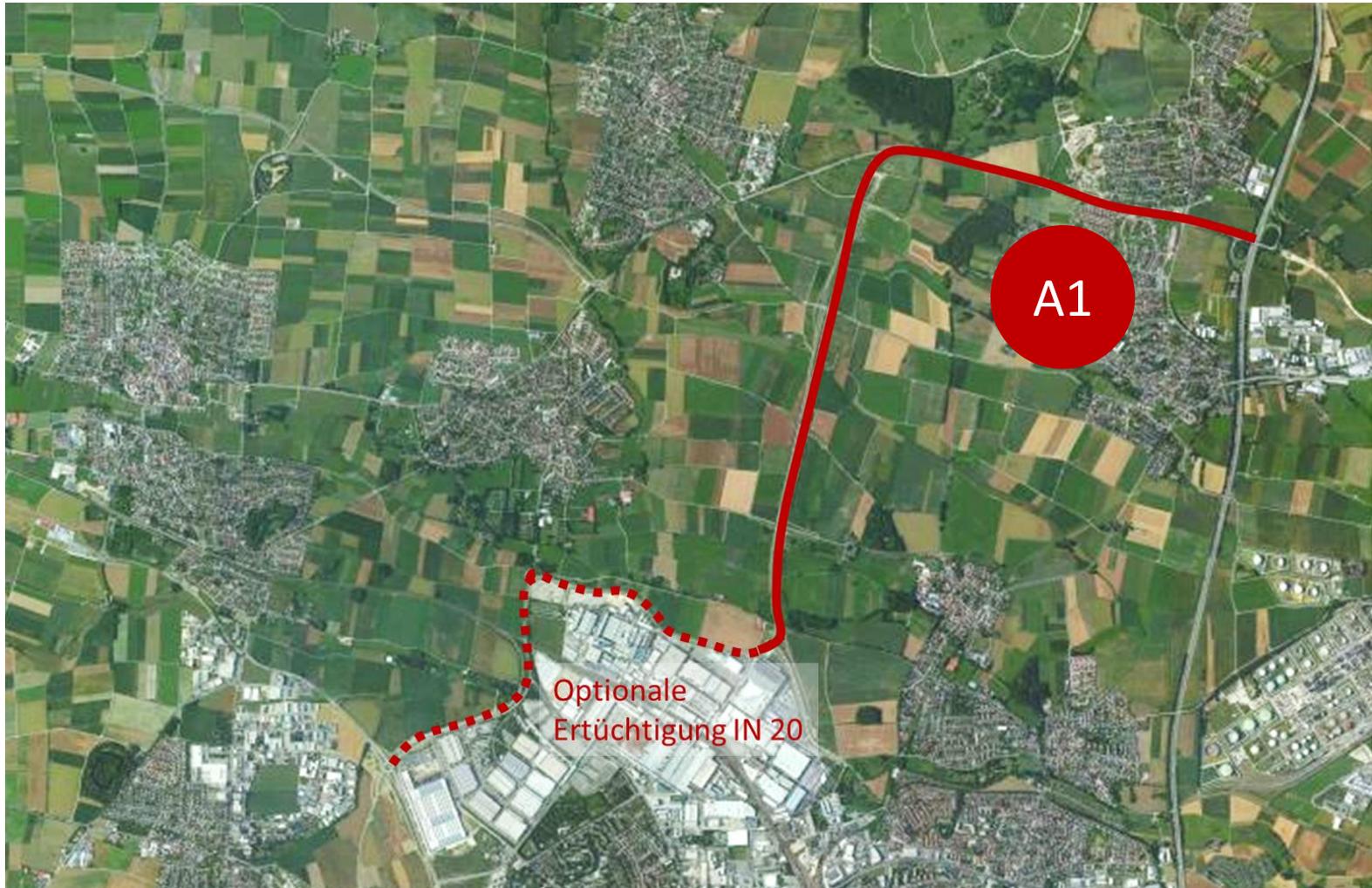


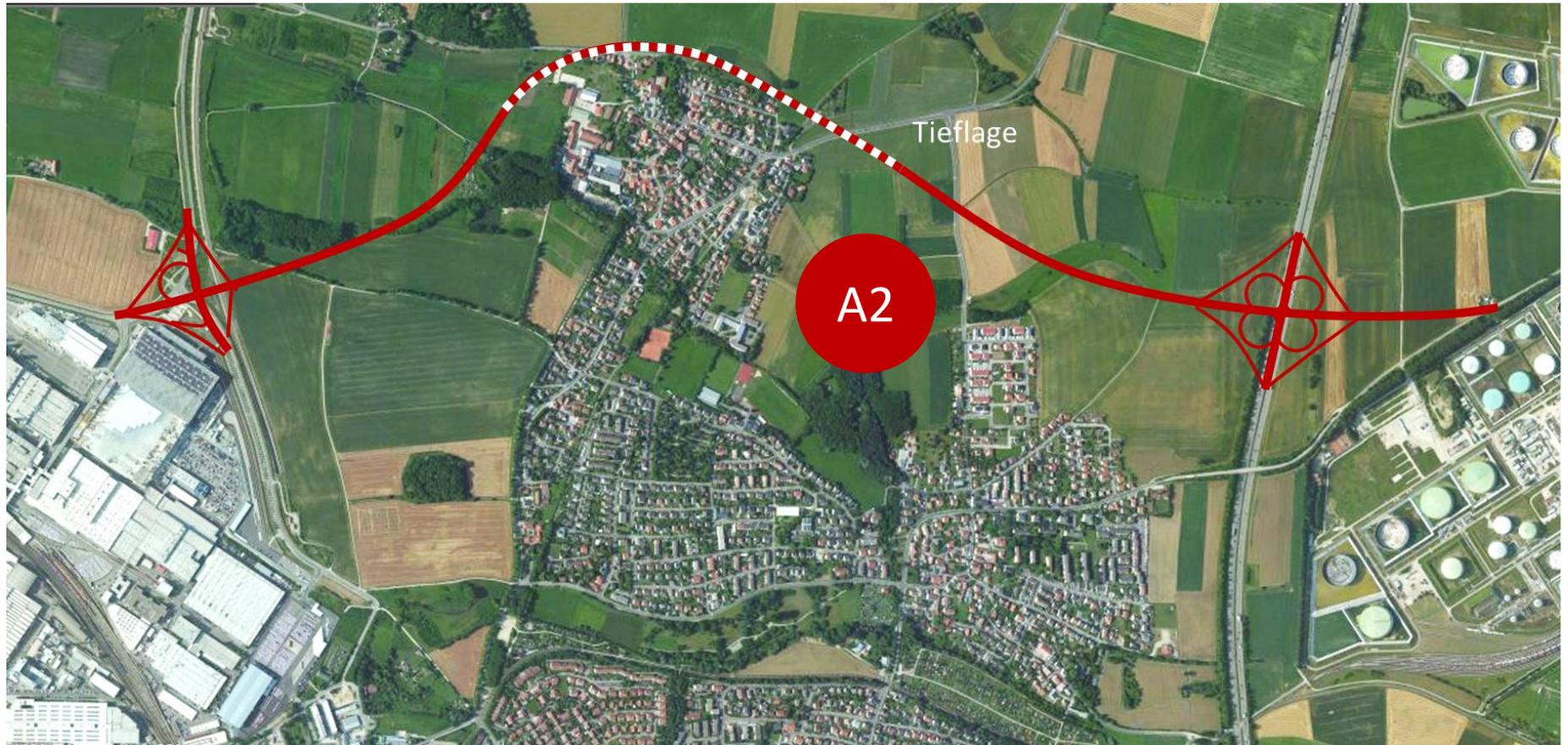


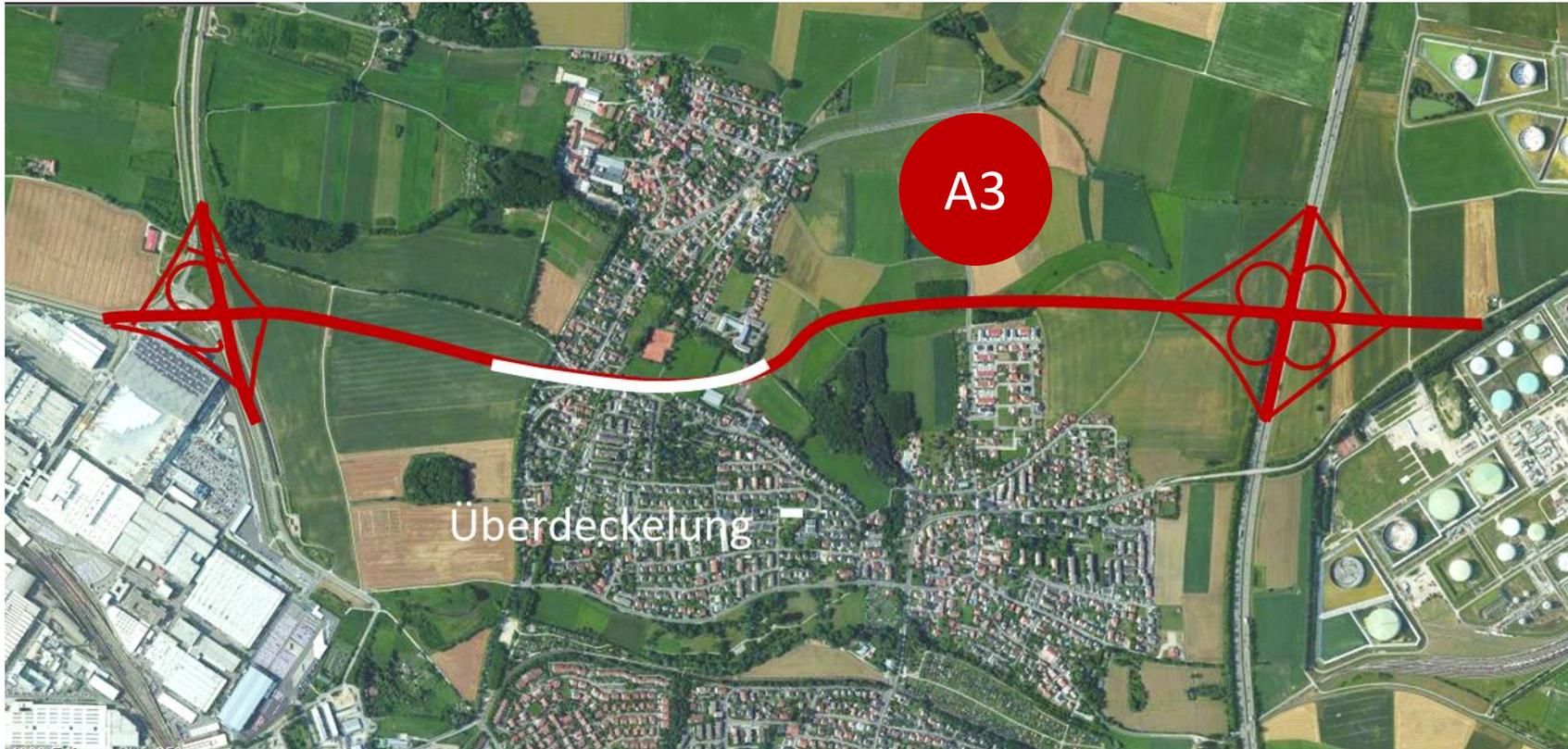


# Maßnahmenbündel Nord



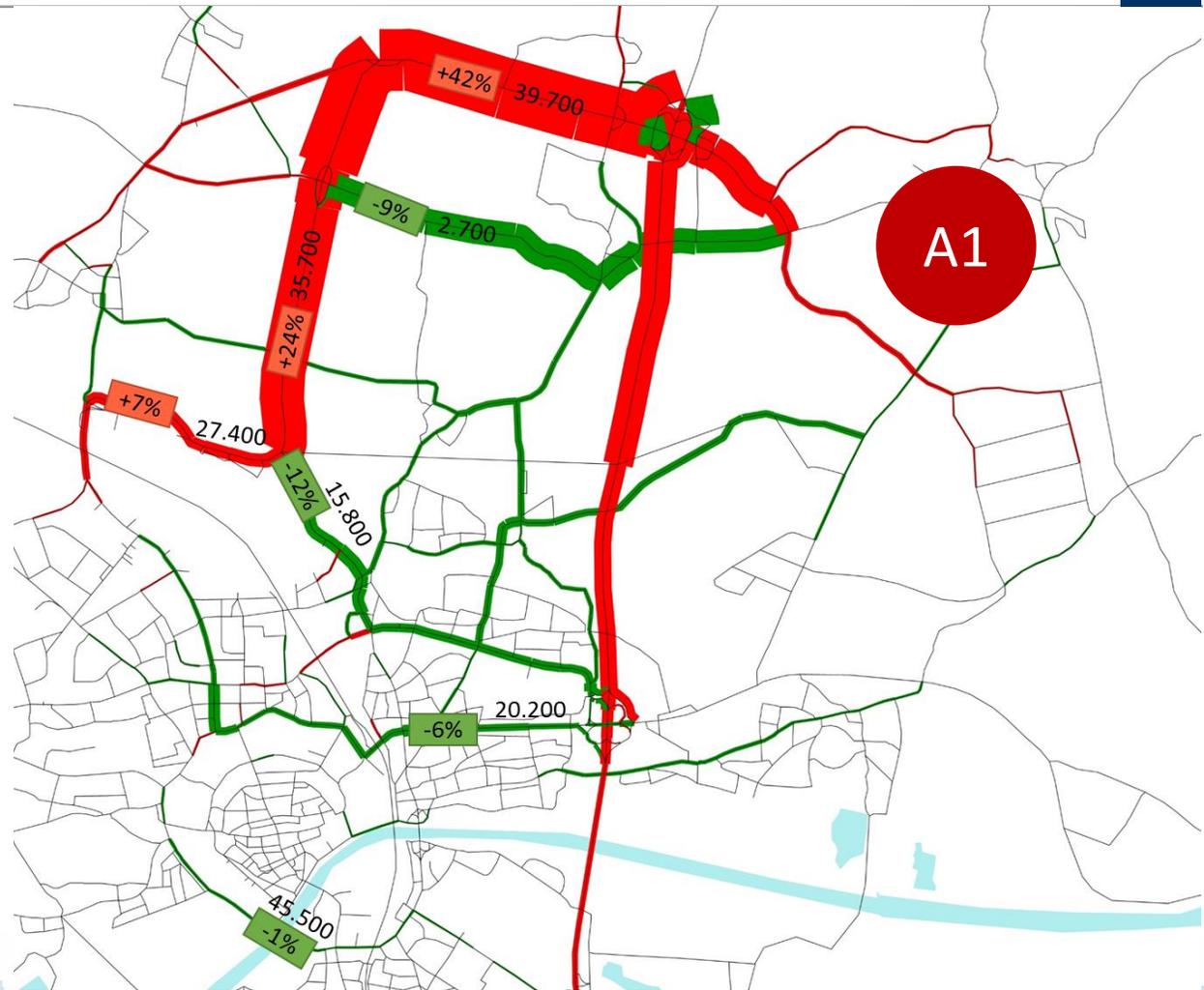






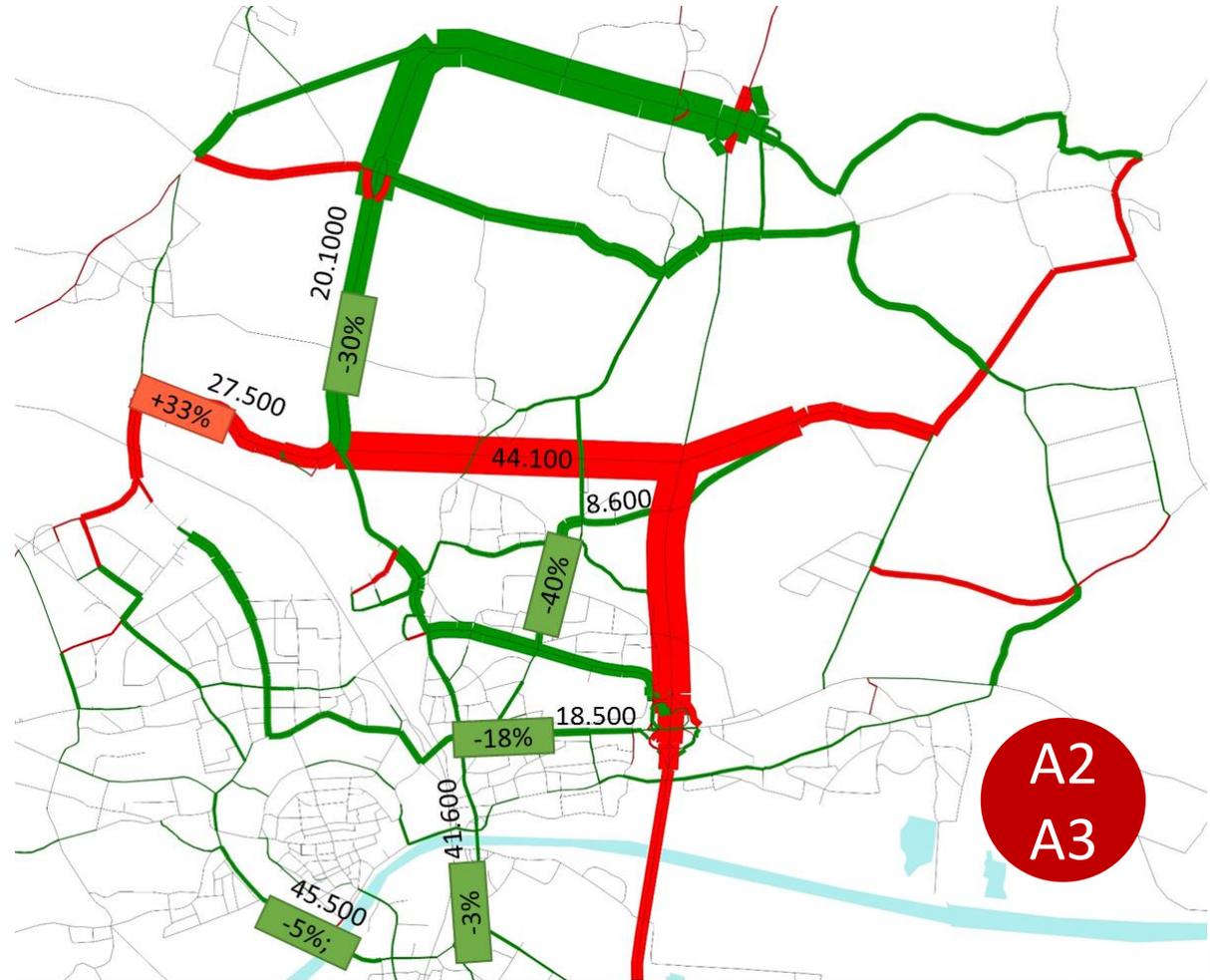
# A.1 Verbindung Autobahn – IN 20: Ausbau IN19 und Anschlussstelle Lenting

- Geringe Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes
- Entlastung auf der EI18 (-9%)



Belastungen nach der/ den  
Maßnahme/ -n in Kfz/24h

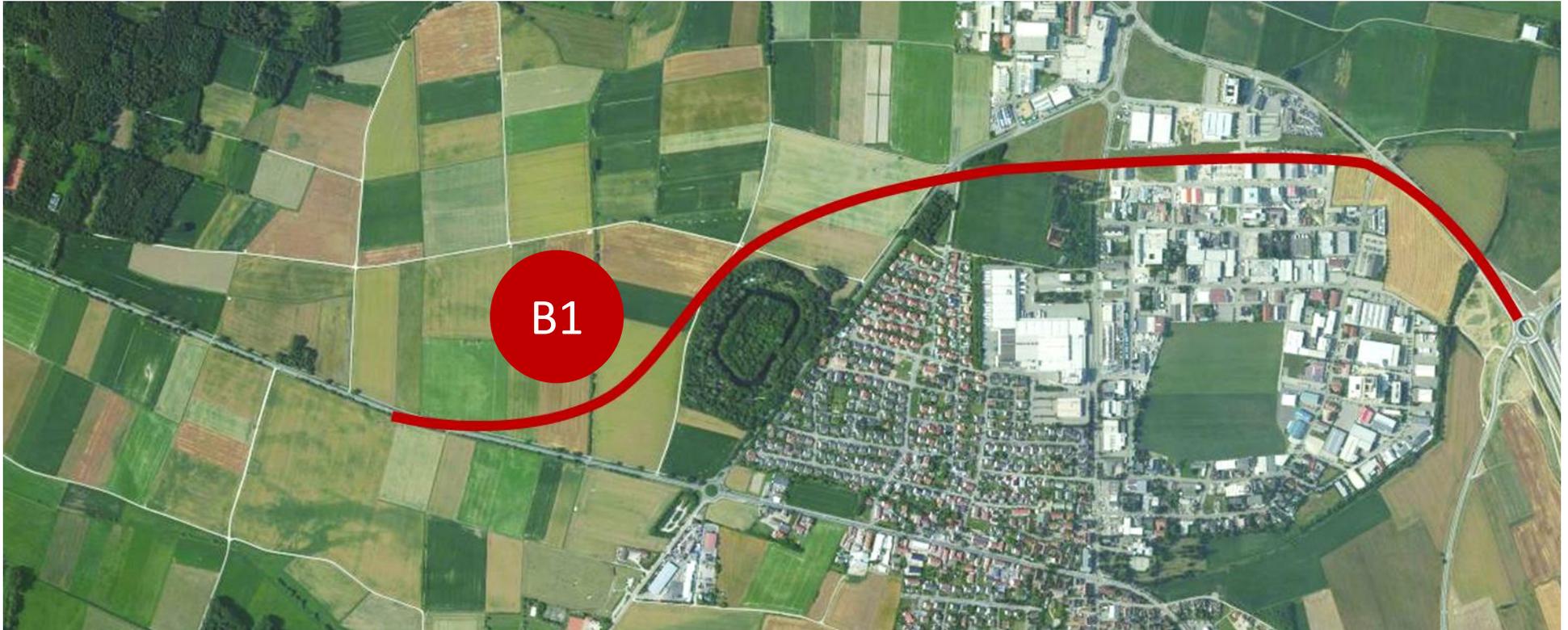
- Entlastungen auf den Hauptachsen im Norden von 15% bis 20%
- Entlastung Unterhaunstadt (-40%)
- Mehrbelastungen auf der Autobahn und der IN 20



Belastungen nach der/ den  
Maßnahme/ -n in Kfz/24h

# A.1/2 Verbindung Autobahn – IN 20: Querung Oberhaunstadt

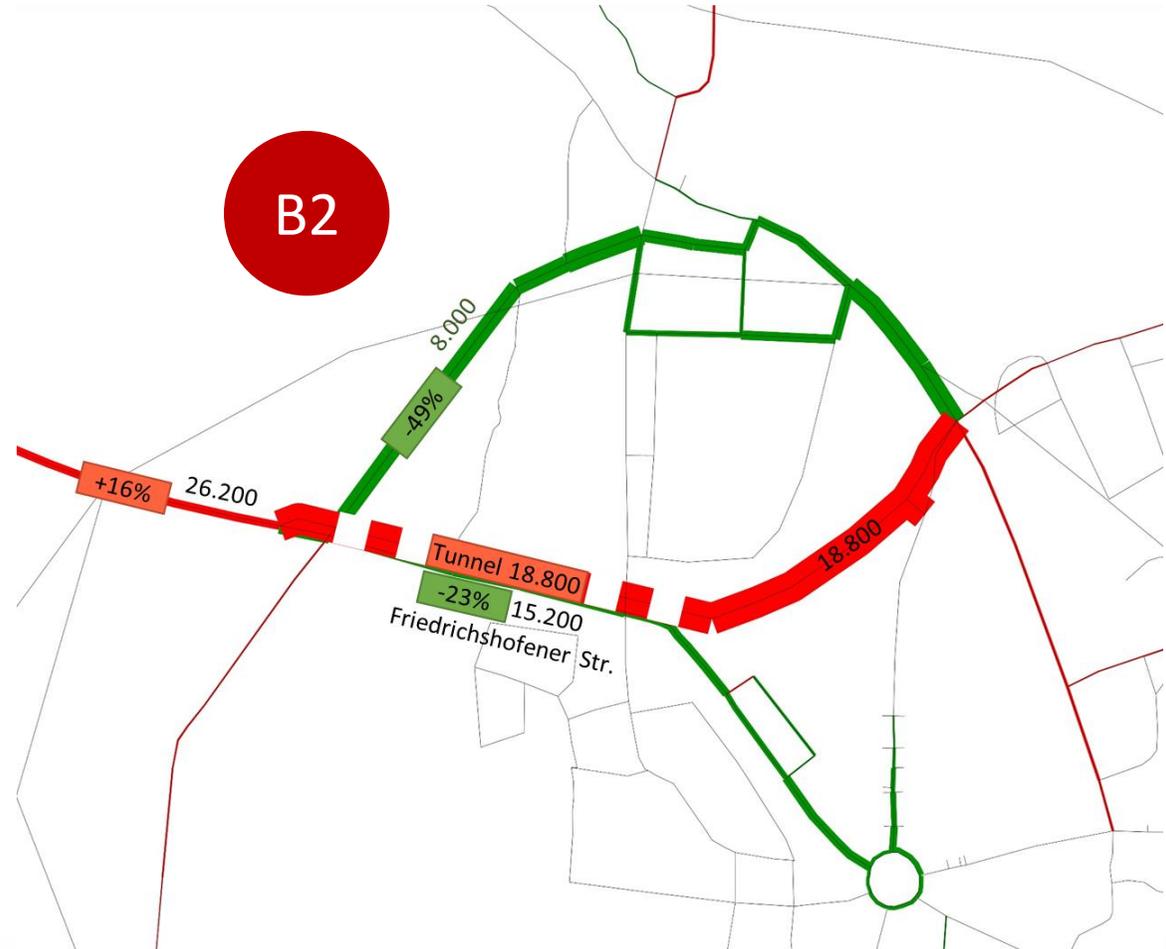
	Unterfahrung	Nördliche Umfahrung	Ertüchtigung IN 19/ Anschlussstelle Lenting
<b>Realisierungshorizont</b>	langfristig	mittel-/ langfristig	kurzfristig
<b>Realisierungschancen</b>	-	++	++
<b>Wirkungen</b>	++	++	+
<b>Überschlägige Kostenabschätzung</b>	80-120 Mio. Euro	20-40 Mio. Euro	20-40 Mio. Euro
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autobahndirektion Südbayern</li> <li>Ingolstädter Kommunalbetriebe (Wasserschutz)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autobahndirektion Südbayern</li> <li>Lenting</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lenting</li> </ul>





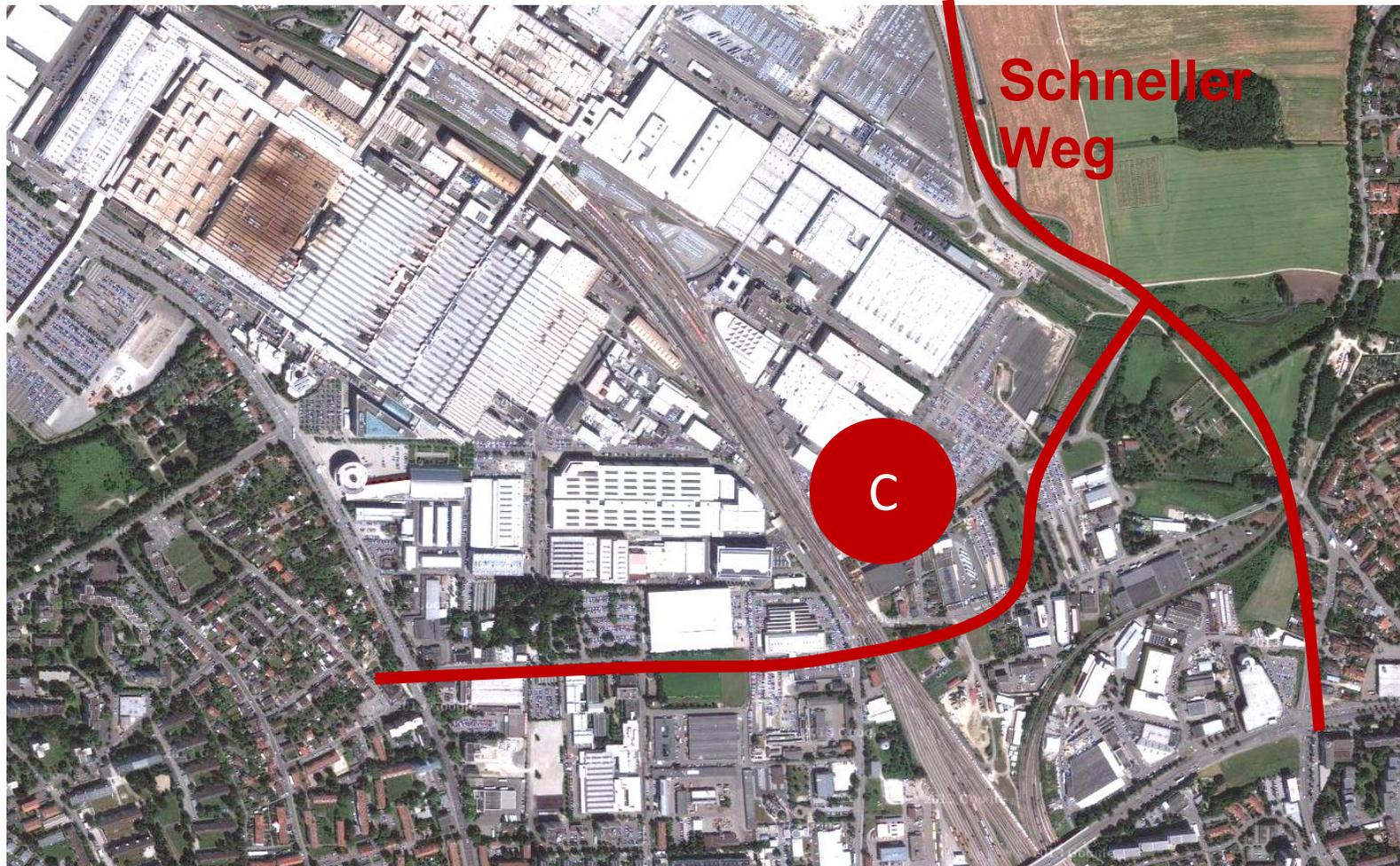


- Entlastung Ortsdurchfahrt Friedrichshofen (-23%)
- Entlastung Kriegsstraße (-49%)
- Entlastung E112 (-25%)
- Belastung der B13 westlich von Friedrichshofen (+16%)



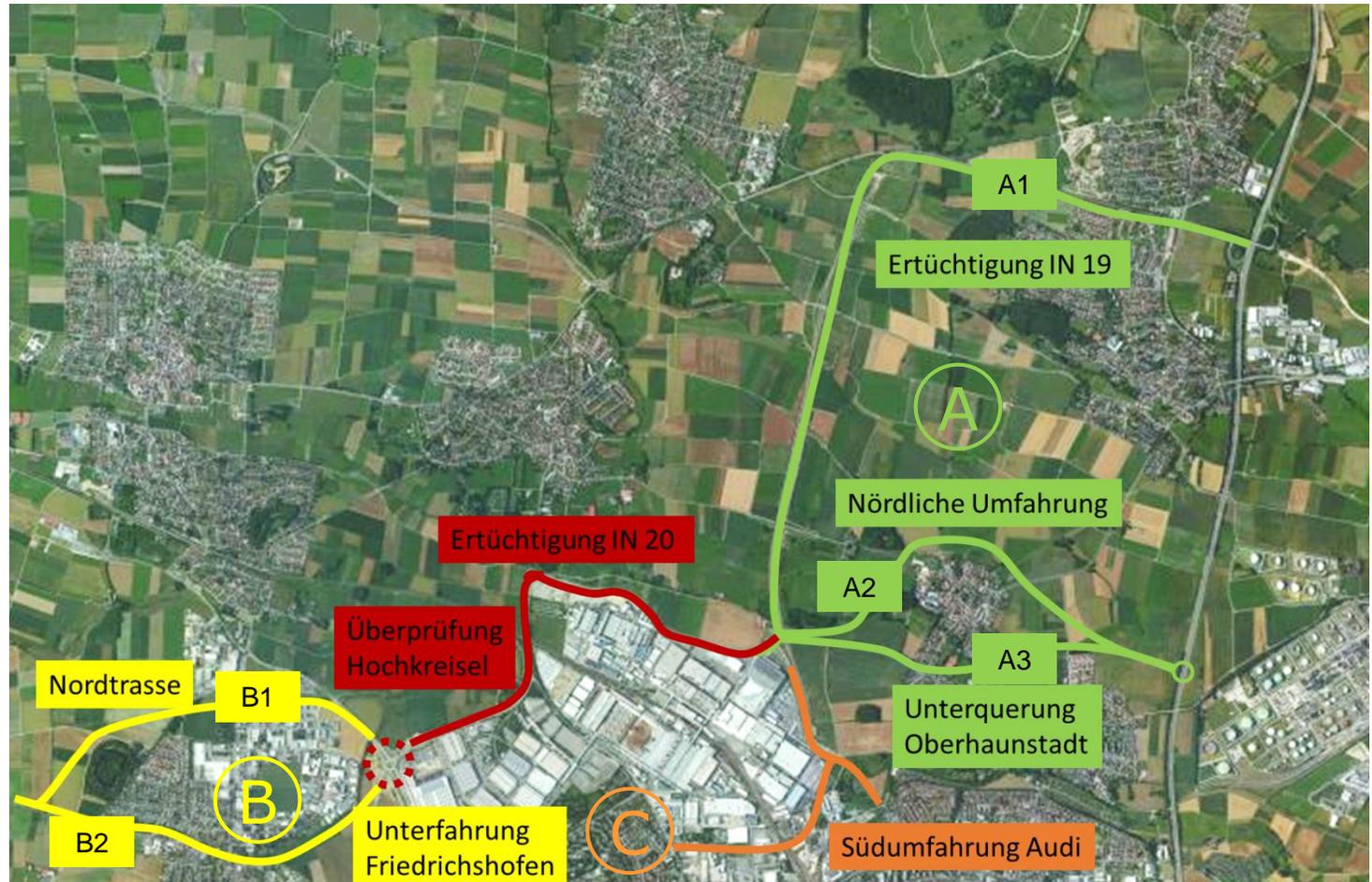
Belastungen nach der/ den  
Maßnahme/ -n in Kfz/24h

	Westliche Nordtangente	Unterfahrung Friedrichshofen
<b>Realisierungshorizont</b>	mittelfristig	mittelfristig
<b>Realisierungschancen</b>	++	+
<b>Wirkungen</b>	+	0/+
<b>Überschlägige Kostenabschätzung</b>	15-30 Mio. Euro	80-120 Mio. Euro
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gaimersheim: Flächenverfügbarkeit Konflikte mit Pipelines</li> <li>Ingolstadt: Fläche Landesgartenschau 2020</li> </ul>	

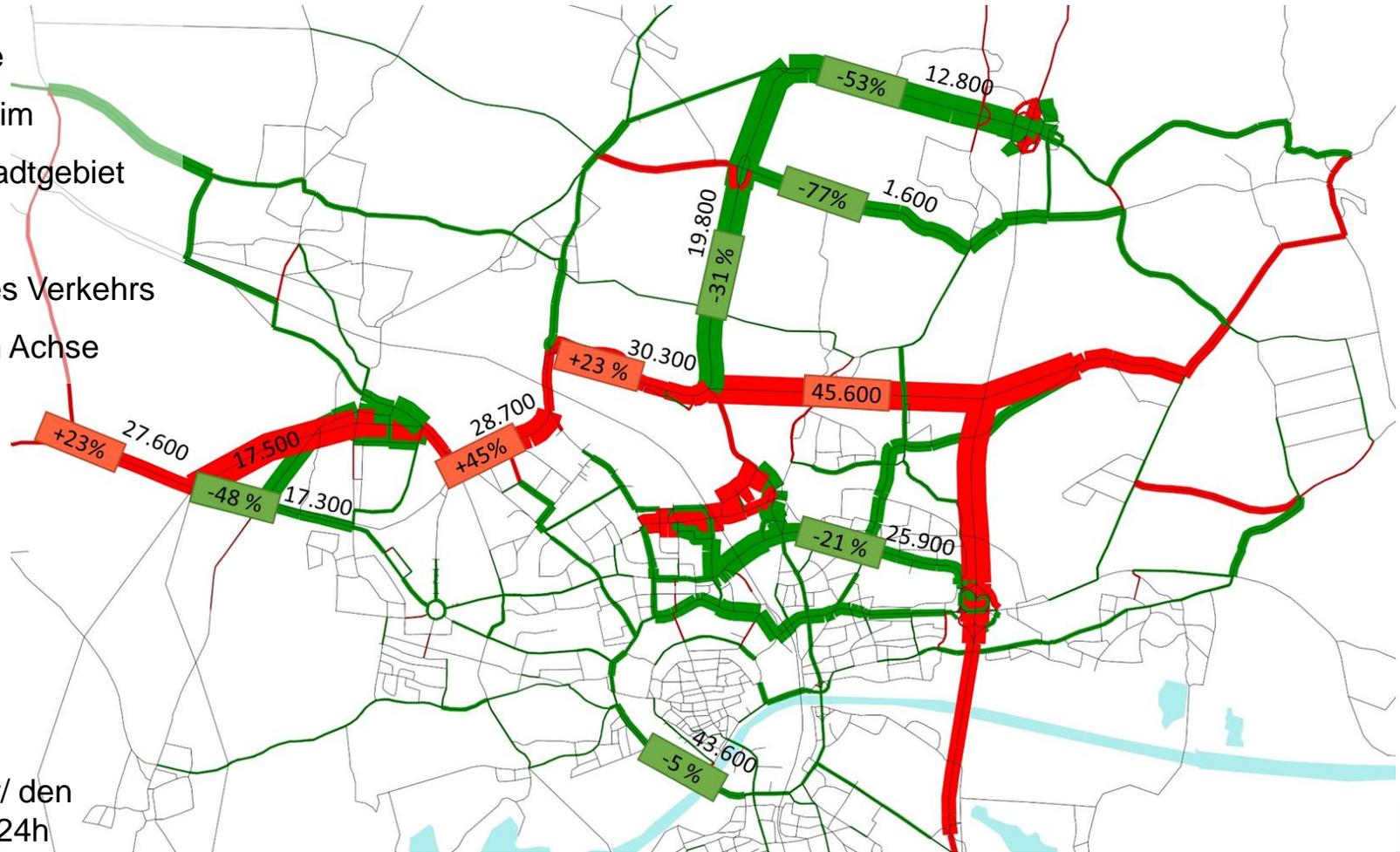


Südumfahrung Audi	
Realisierungshorizont	Kurz-/mittelfristig
Realisierungschancen	++
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabschätzung	[Kostenschätzung liegt noch nicht vor]
Abstimmungsbedarf mit	Audi AG

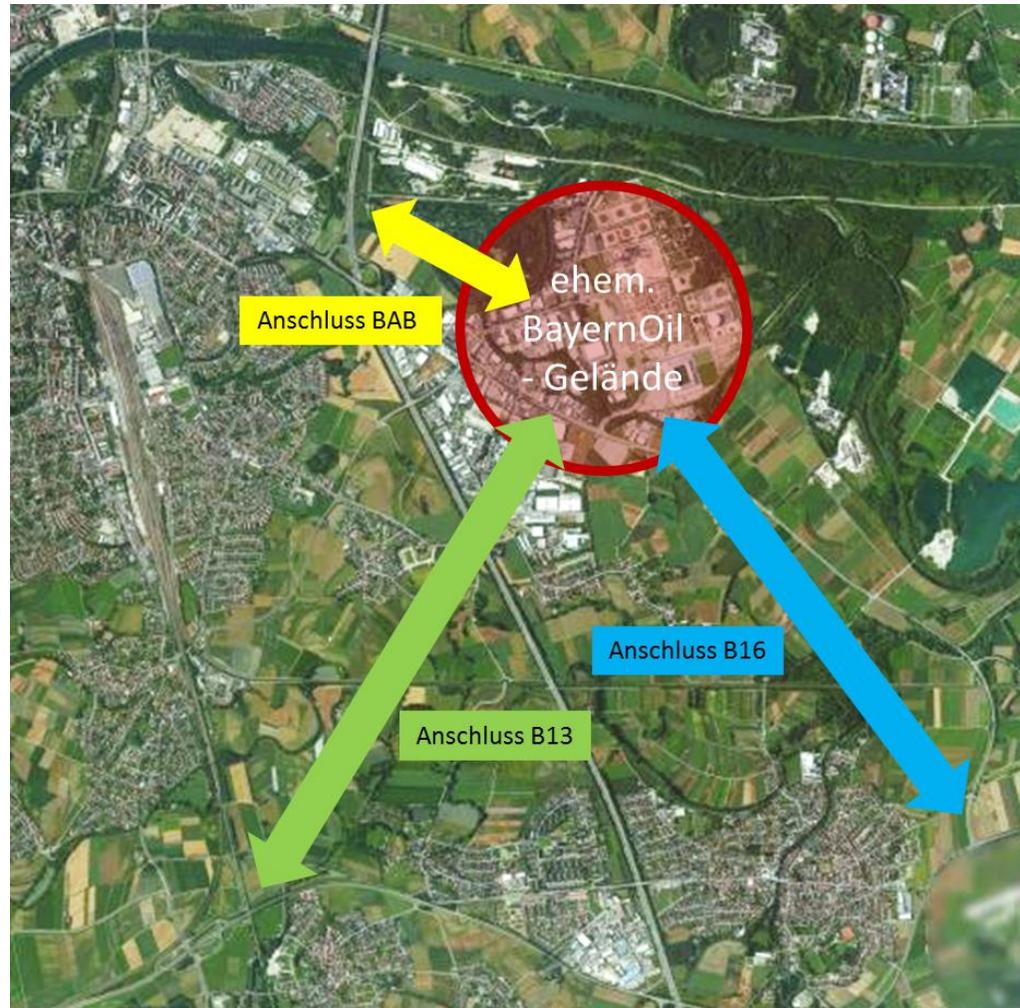
- Qualifizierter Autobahnanschluss der Audi AG (A2/A3)
- Nordtangente (B1)
- Südumfahrung Audi (C)
- Ertüchtigung IN20 (optional)
- Überprüfung Hochkreisel

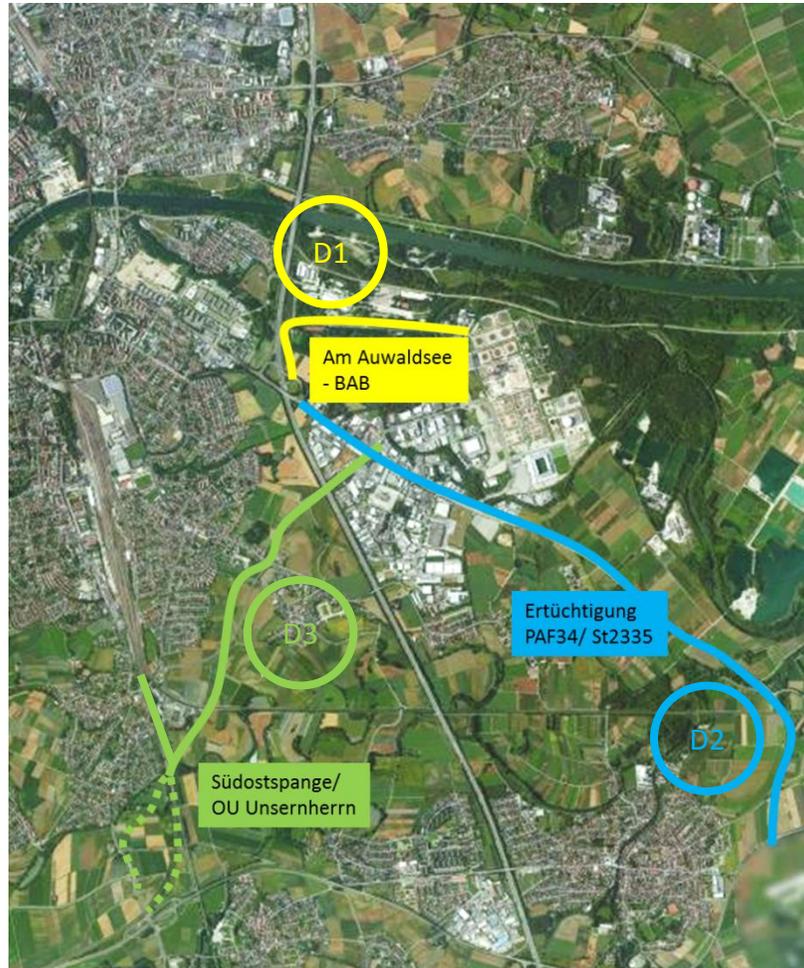


- Umfangreiche Entlastungen im nördlichen Stadtgebiet
- Bündelung des Verkehrs auf der neuen Achse

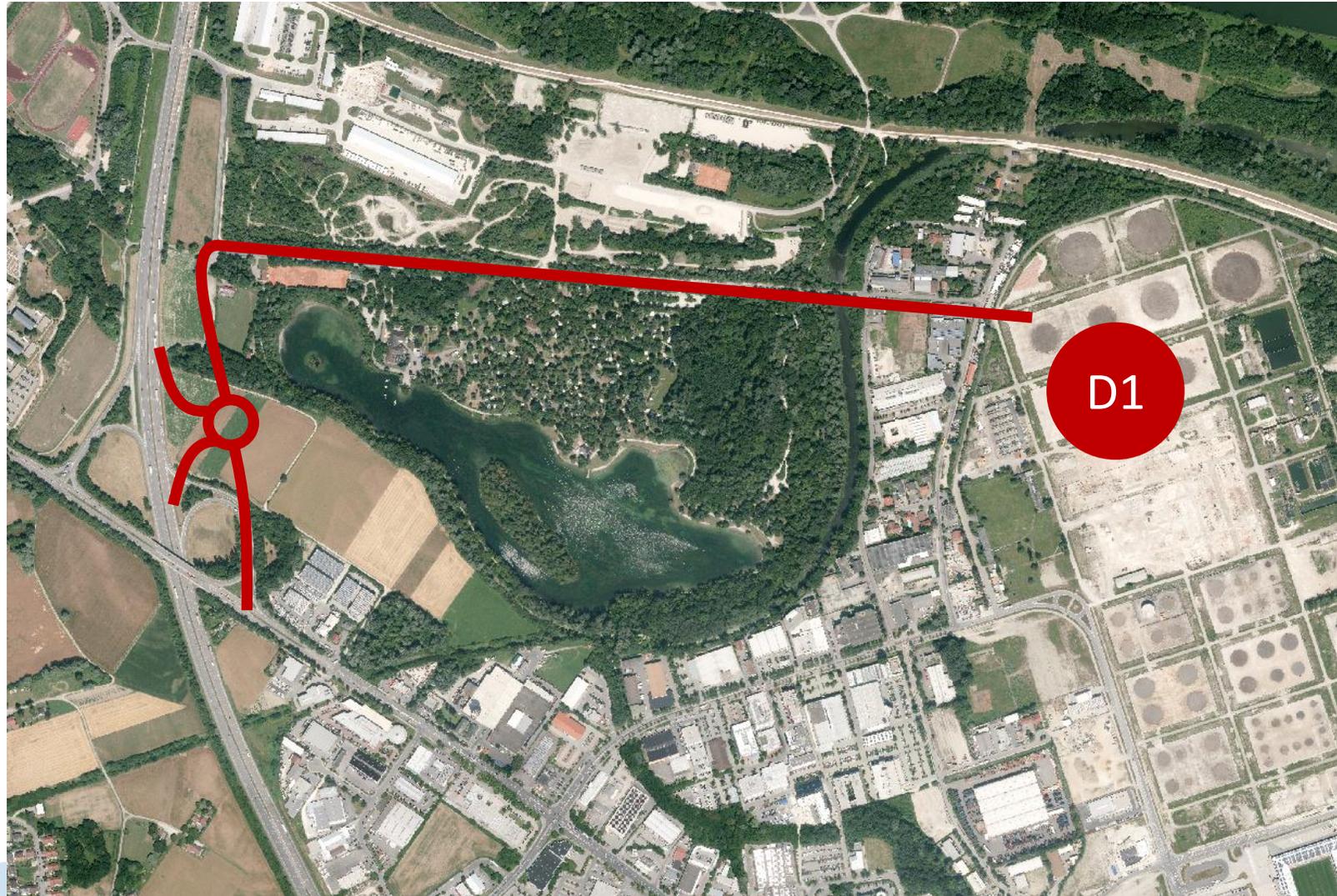


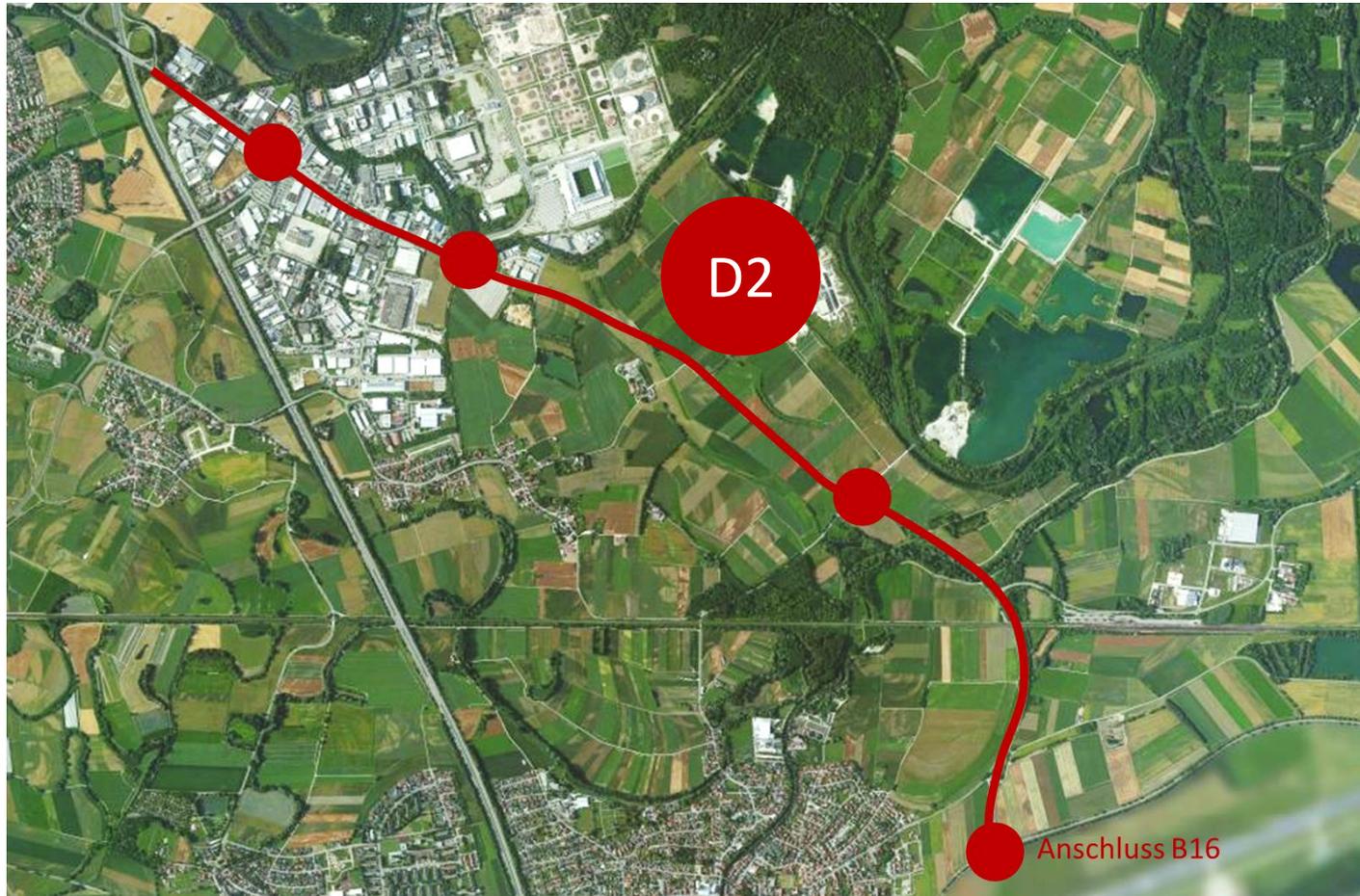
Maßnahmenbündel im Norden	
<b>Realisierungshorizont</b>	langfristig
<b>Realisierungschancen</b>	+
<b>Wirkungen</b>	++
<b>Überschlägige Kostenabschätzung</b>	Siehe Einzelmaßnahmen
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	Siehe Einzelmaßnahmen



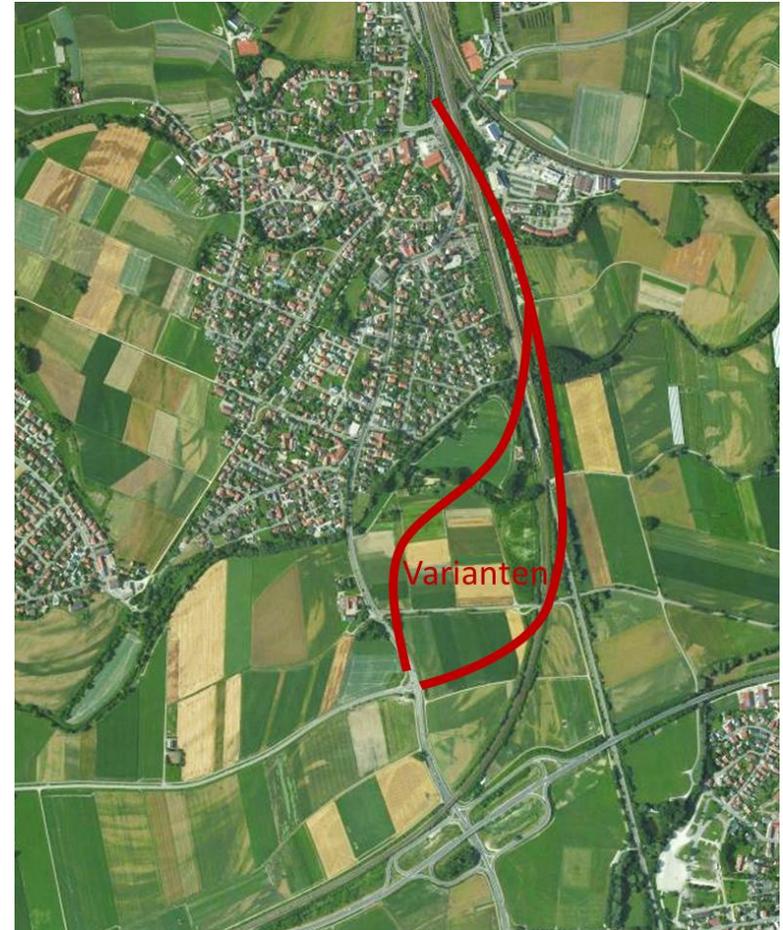


# D.1 Erschließung Areal Bayernoil: Ausbau „Am Auwaldsee“

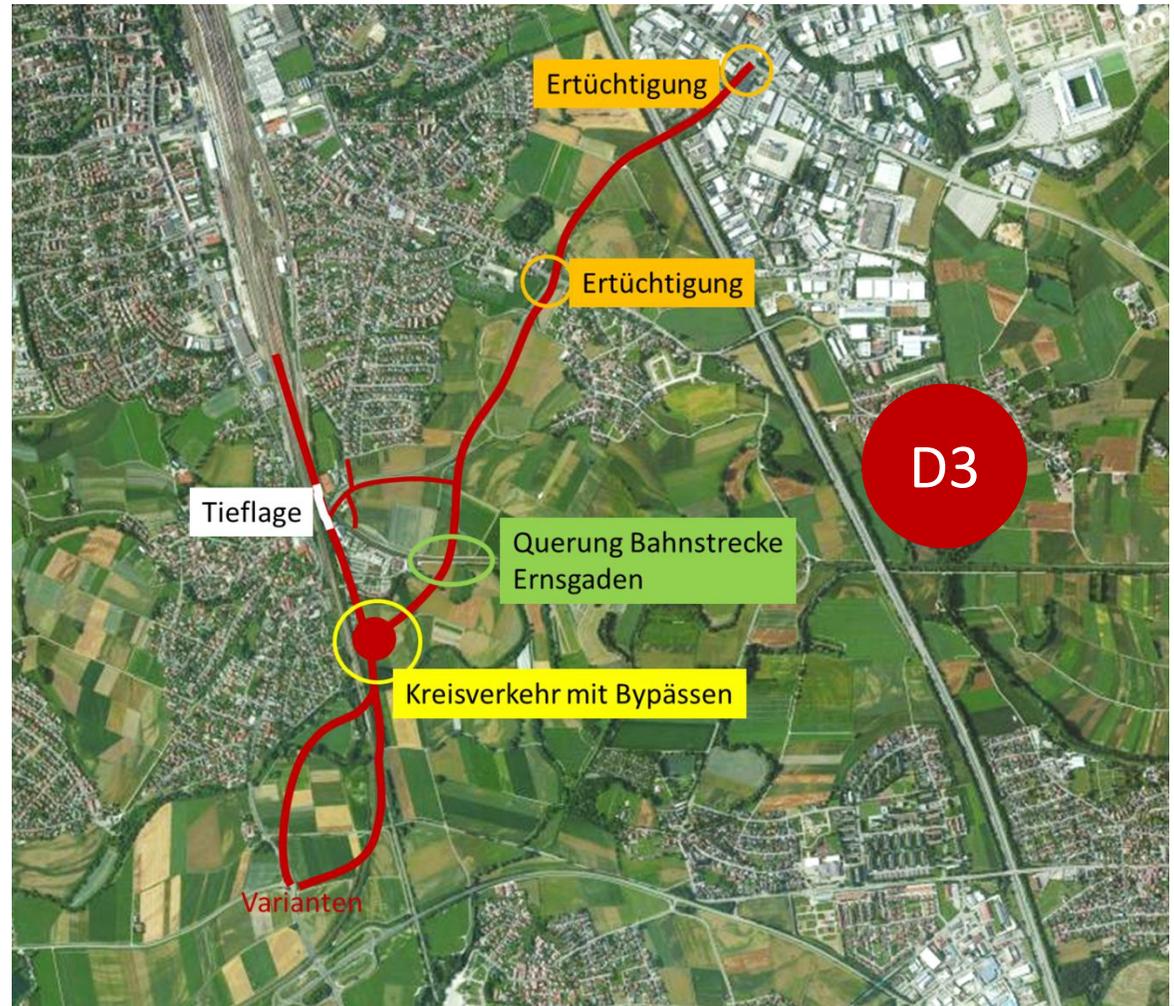




### Ursprüngliche Planung

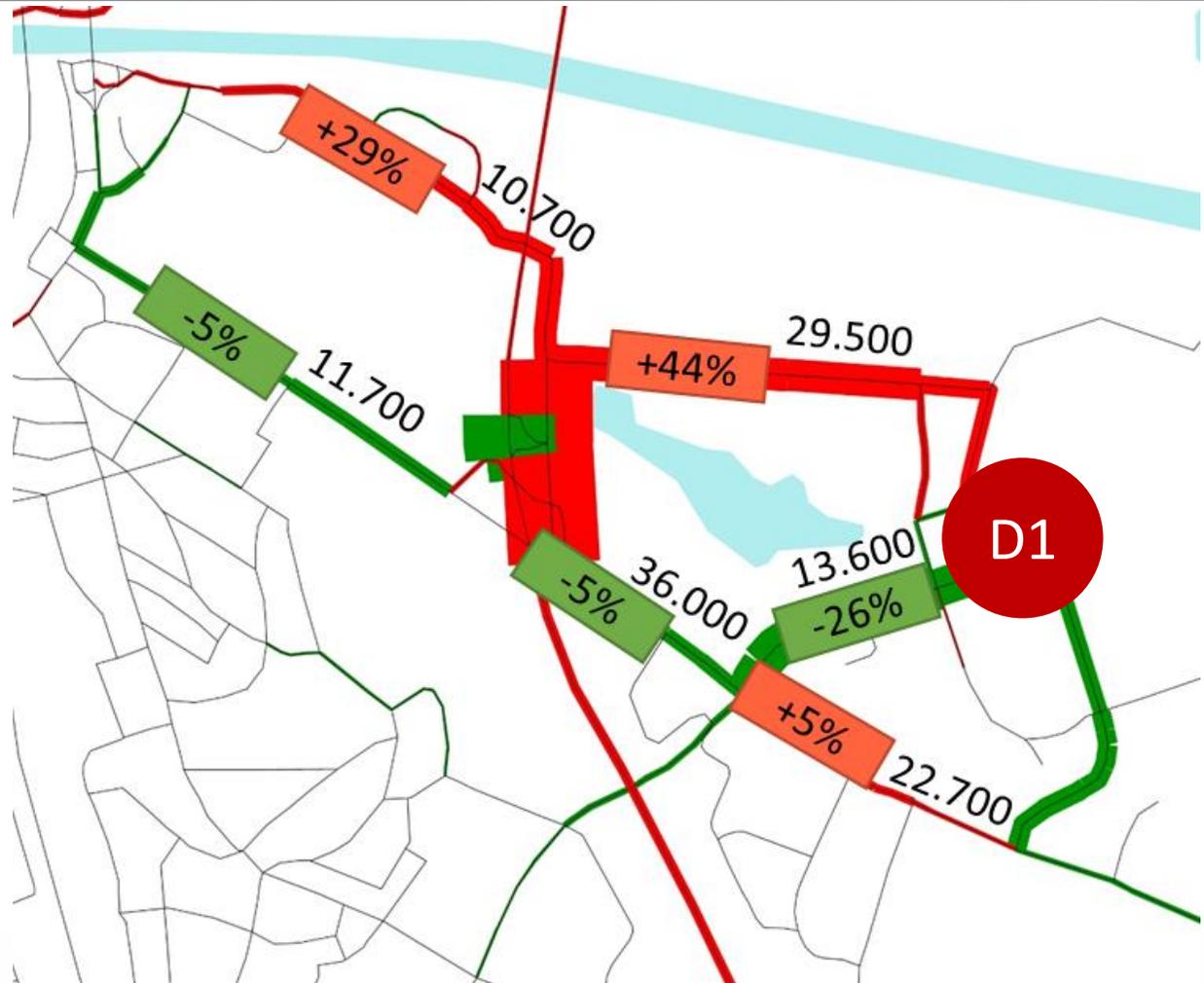


## Erweitertes Konzept



# D.1 Erschließung Gelände Bayernoil: Ausbau „Am Auwaldsee“

- Entlastung Eriagstraße (-26%)
- Mehrbelastung Peisserstraße (+29%)



Belastungen nach der/ den  
Maßnahme/ -n in Kfz/24h

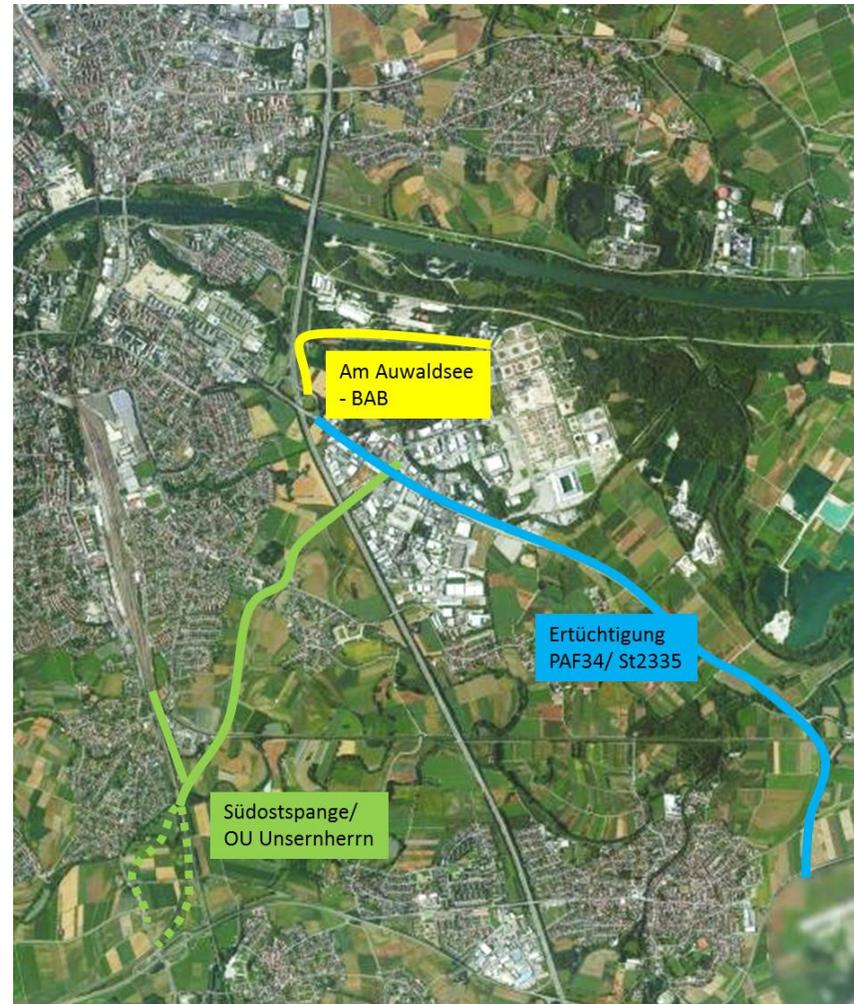
- Verbesserung der Wirkung der OU Unsernherrn
- Nimmt zusätzliche Verkehrsströme auf
- Entlastung des kritischen Knotens Münchener Straße/Klein-Salvator-Straße (IN 18)

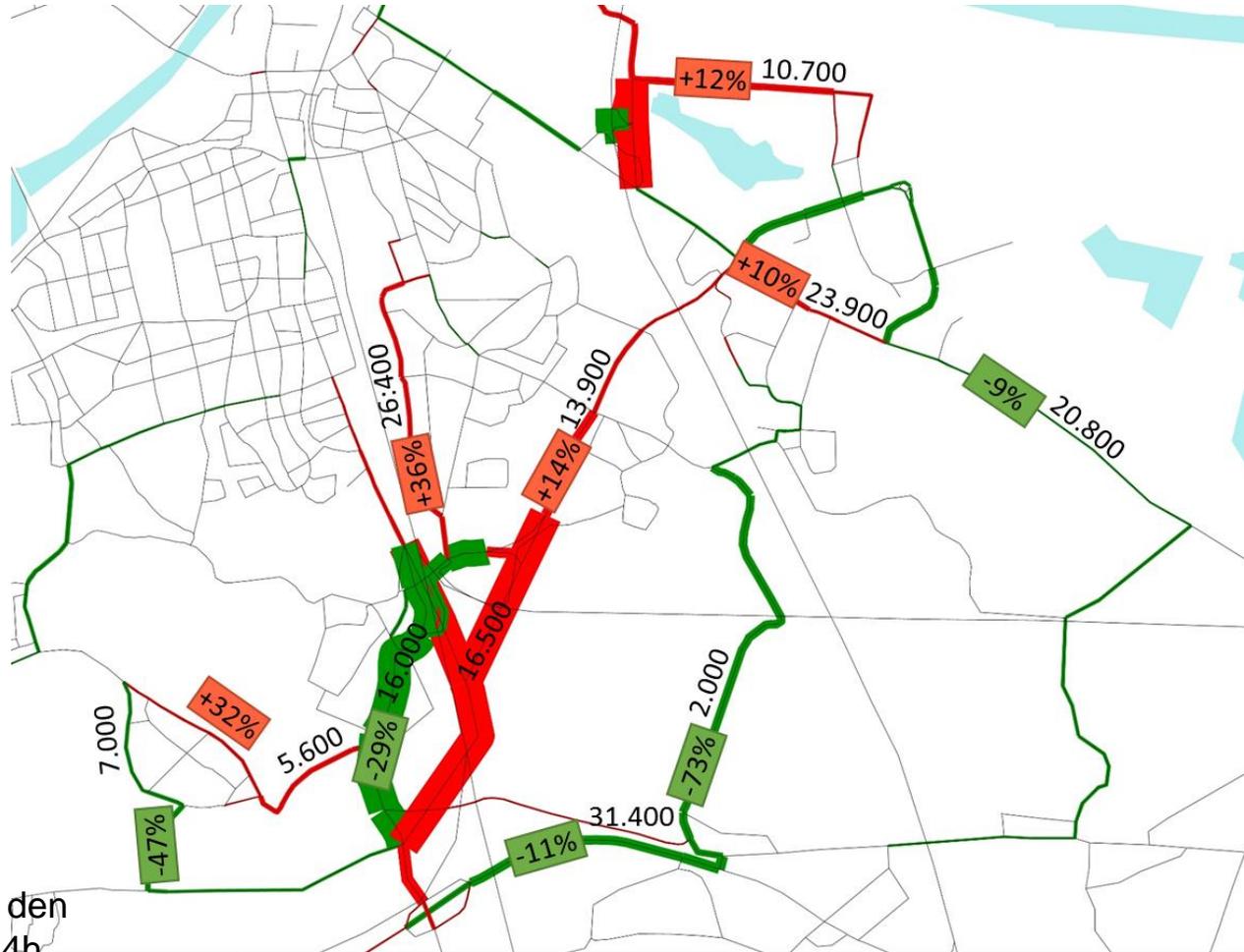


Belastungen nach der/ den  
Maßnahme/ -n in Kfz/24h

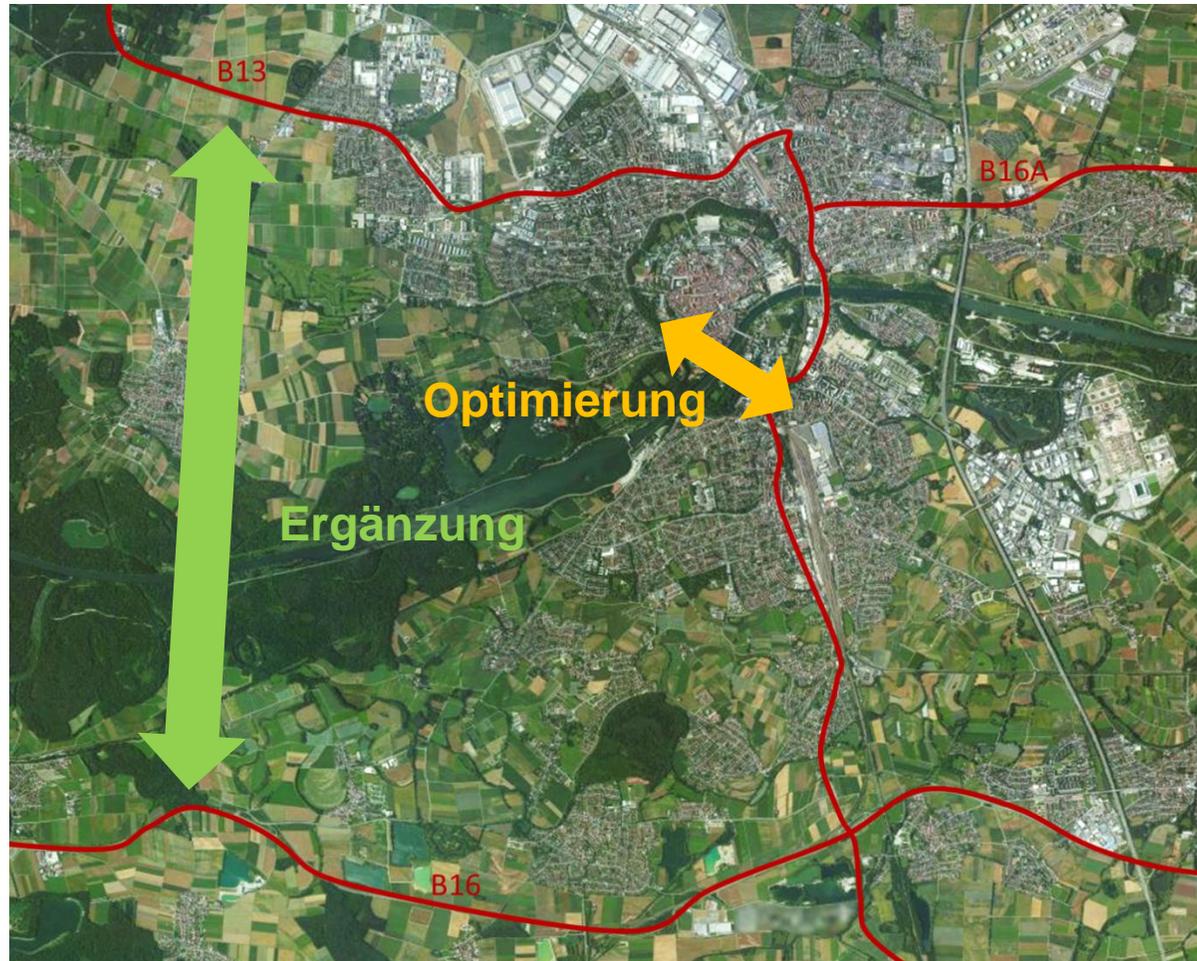
	Ausbau Am Auwaldsee und Anschluss BAB	Anschluss B16 Manching	Südostspange
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurz-/mittelfristig	Kurz-/mittelfristig	mittelfristig
<b>Realisierungschancen</b>	++	++	+
<b>Wirkungen</b>	+	0/+	0/+
<b>Überschlägige Kostenabschätzung</b>	5-10 Mio. Euro	10- 20 Mio. Euro	30-60 Mio. Euro
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	Autobahndirektion Südbayern	Manching	Manching

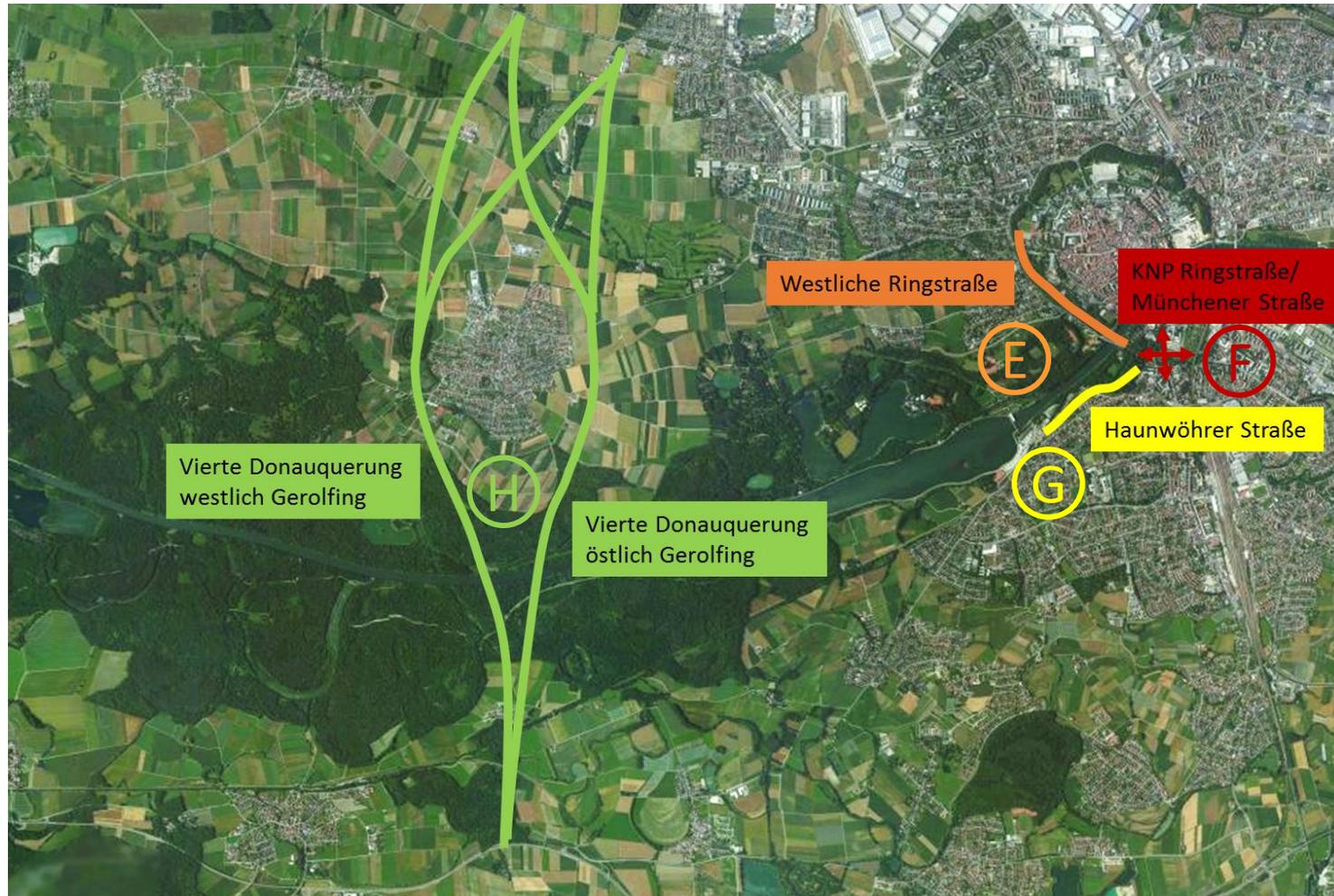
- Ausbau „Am Auwaldsee“
- Ertüchtigung Richtung B16/ Manching
- Südostspange



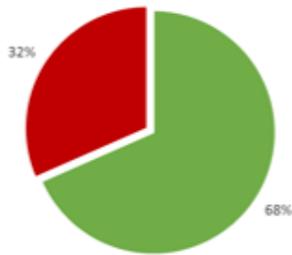
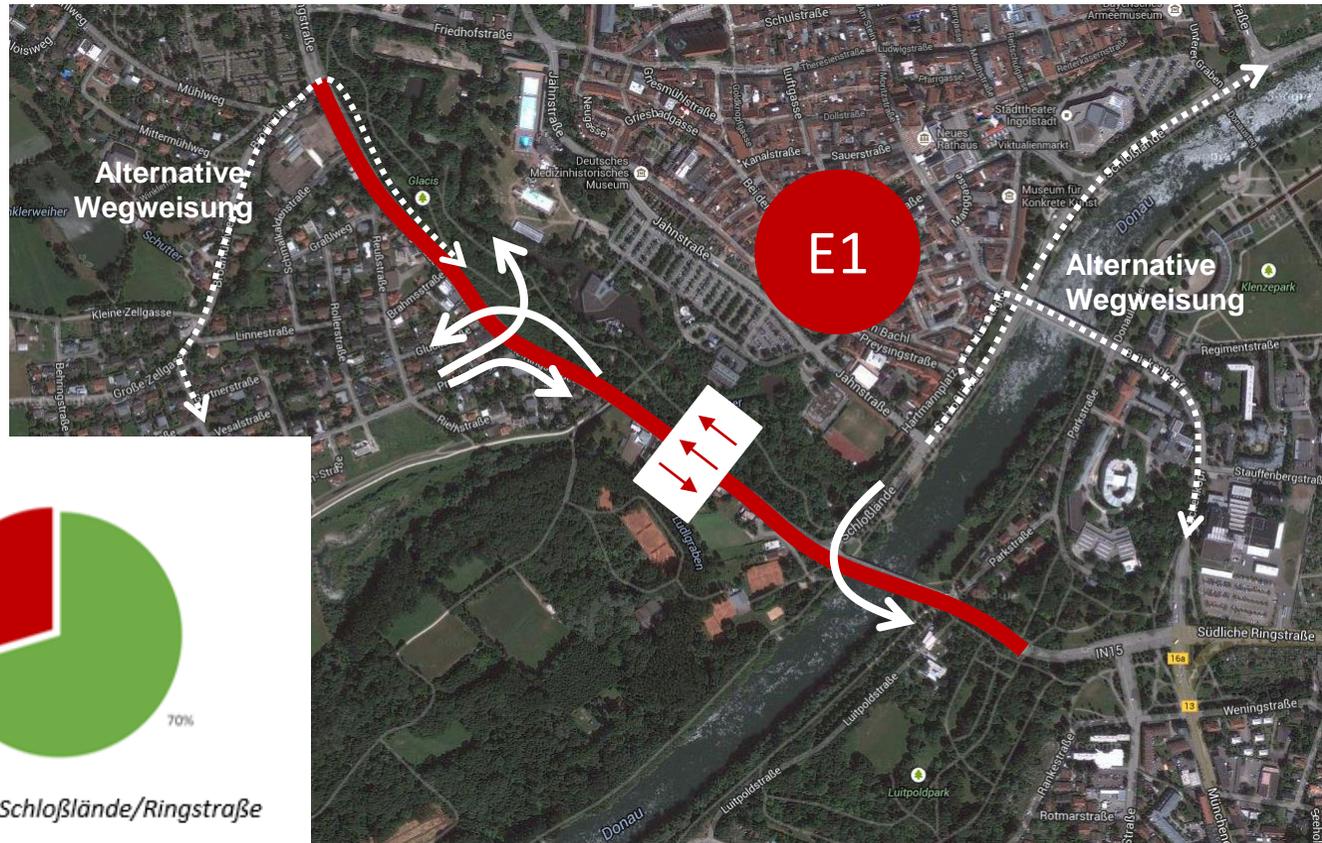


Belastungen nach der/ den  
Maßnahme/ -n in Kfz/24h

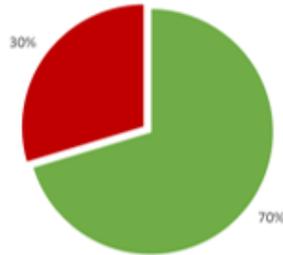




- Kein Linkseinbiegen aus Proberweg und Schloßblände auf Westliche Ringstraße
- Kein Linksabbiegen von Westliche Ringstraße in Proberweg
- Prüfen, ob Rechtseinbiegen aus Proberweg auf Westliche Ringstraße



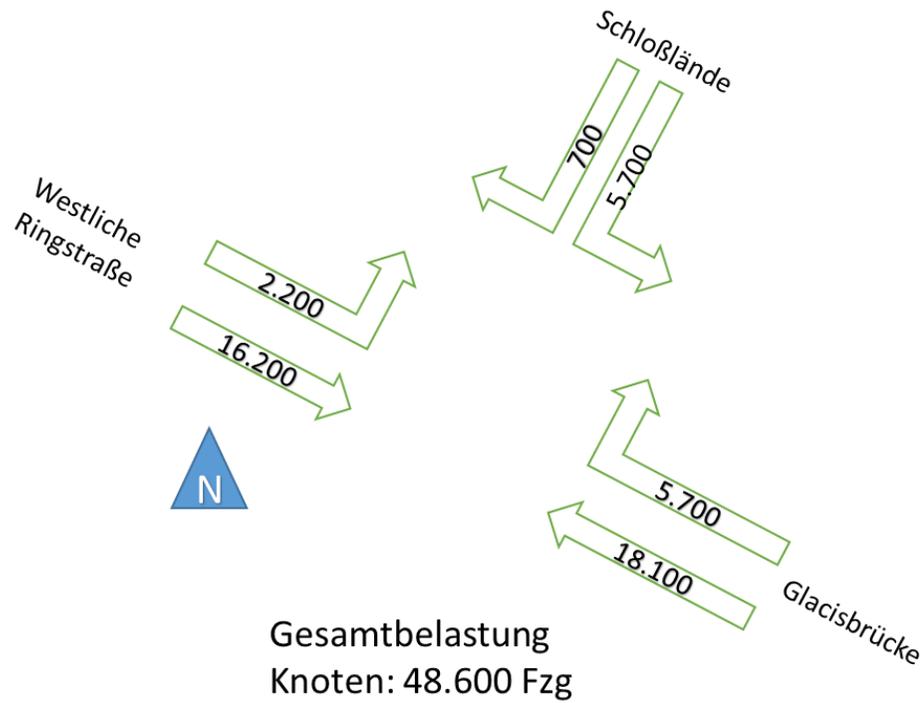
Knoten Proberweg/Ringstraße



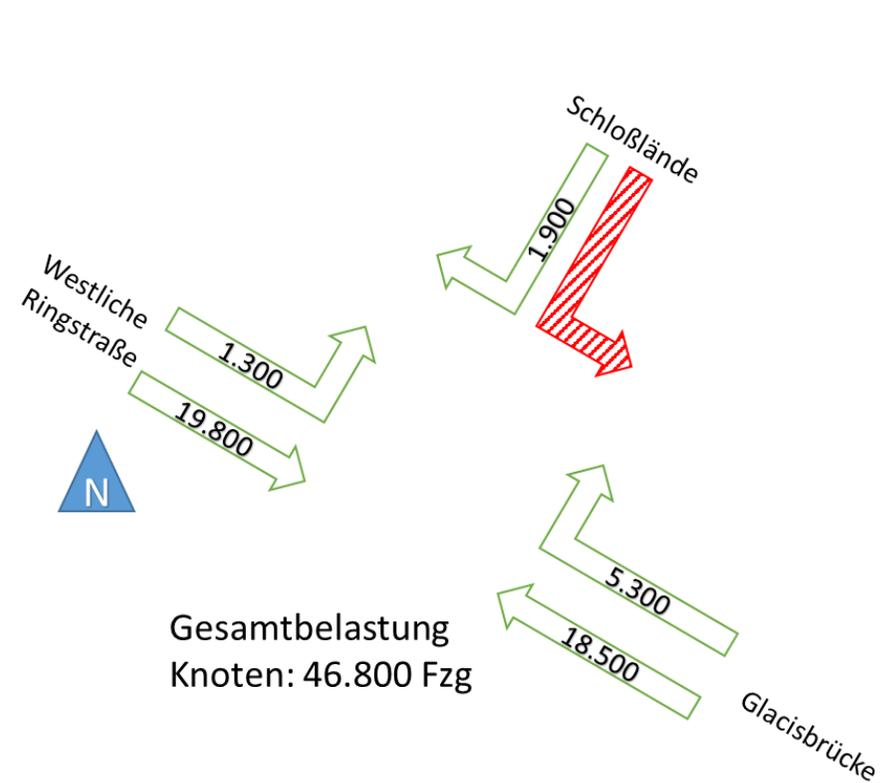
Knoten Schloßblände/Ringstraße

# E.1 Optimierung Westliche Ringstraße

Verkehrssituation im PNF ohne Neugestaltung westl. Ringstraße



Verkehrssituation im PNF mit Neugestaltung westl. Ringstraße



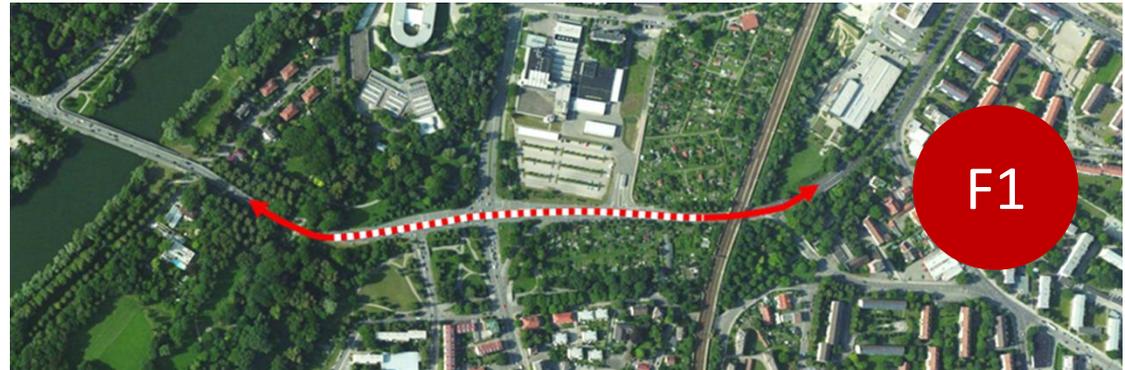
	Neugestaltung der Verkehrsbeziehungen Westliche Ringstraße	Ausbau westliche Ringstraße
<b>Realisierungshorizont</b>	kurzfristig	Langfristige Option
<b>Realisierungschancen</b>	++	0
<b>Wirkungen</b>	+	+
<b>Überschlägige Kostenabschätzung</b>	< 100.000 Euro	20-40 Mio. Euro

Bypass für Bus und Pkw

- In Ost- West- Richtung

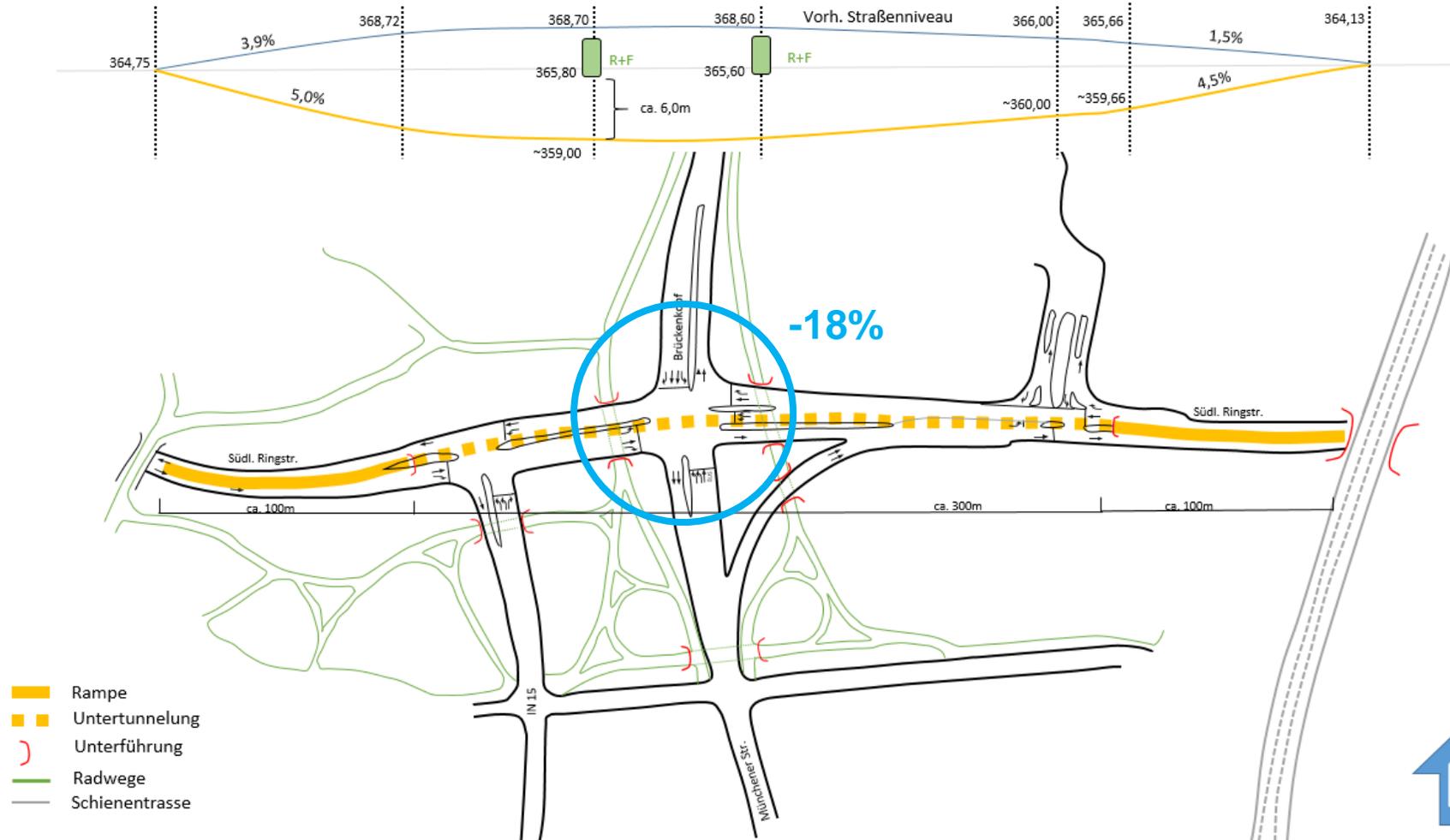
oder

- In Nord- Süd- Richtung

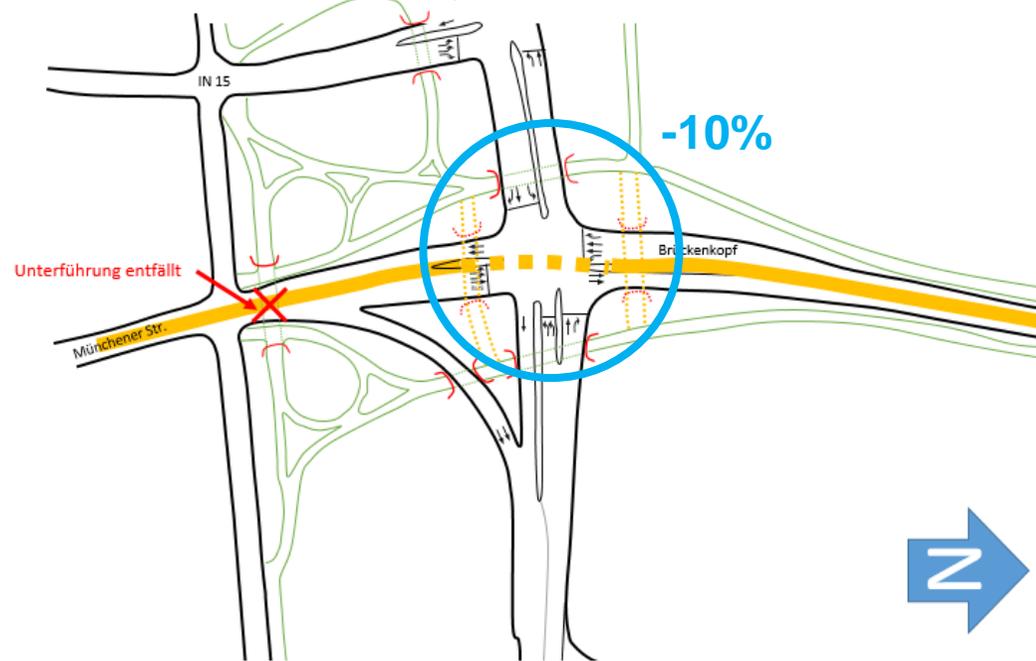
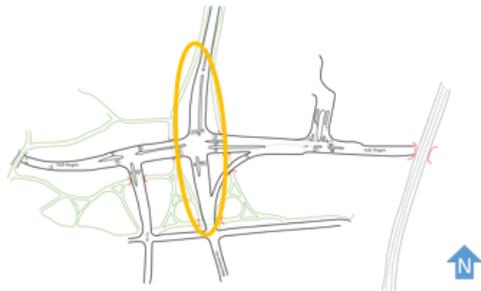
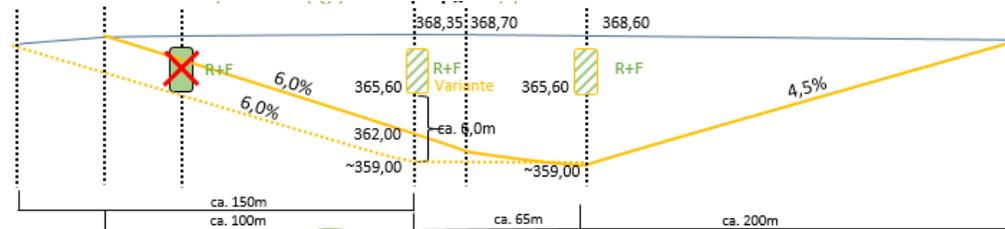


# F.1 Bypass Knoten Münchener Straße/ Ringstraße/Brückenkopf

F1



# F.2 Bypass Knoten Münchener Straße/ Ringstraße/Brückenkopf



**Richtung  
Altstadt**

- Rampe
- Untertunnelung
- Unterführung
- Radwege
- Gepl. Radunterführung

	Bypass in Ost- West- Richtung	Bypass in Nord- Süd- Richtung
<b>Realisierungshorizont</b>	Mittel-/langfristig	Mittel-/langfristig
<b>Realisierungschancen</b>	0	+
<b>Wirkungen</b>	0/+	+
<b>Überschlägige Kostenabschätzung</b>	15-30 Mio. Euro	5-10 Mio. Euro

- Städtewärts: Unechte Einbahnrichtung im Abschnitt Boelckestraße bis Rankestraße
- Städtewärts: Über die Rankestraße und Baggerweg bis Boelckestraße / Schrobenhausener Straße
- Der Radverkehr wird auf beiden Straßen im Zweirichtungsverkehr geführt.

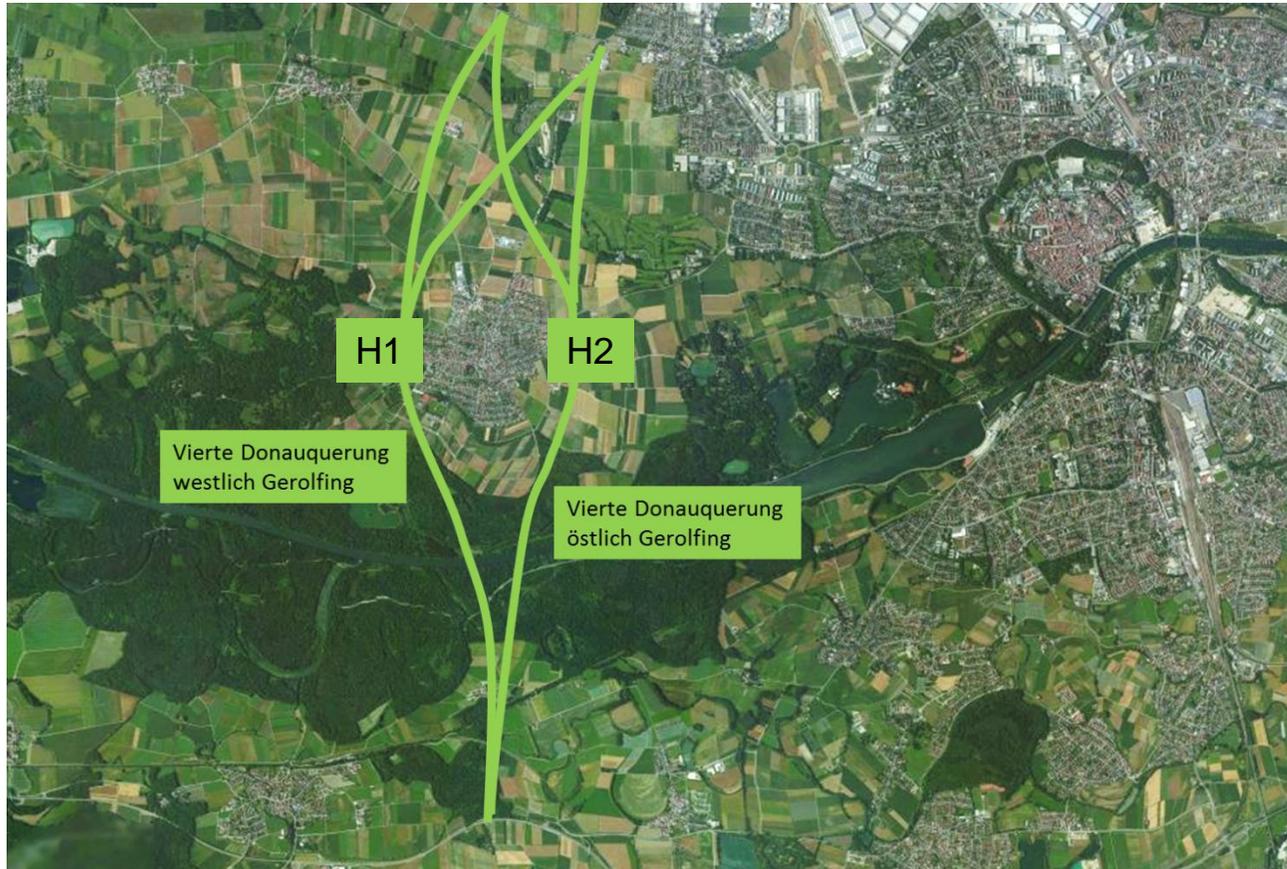


- Entlastung Haunwöhler Straße (-48%)
- Belastung Rankestraße (+84%)
- Verlagerungen auf Auen-, Maximilian- und Fauststraße sowie Münchener Straße (Detailkonzept erforderlich)



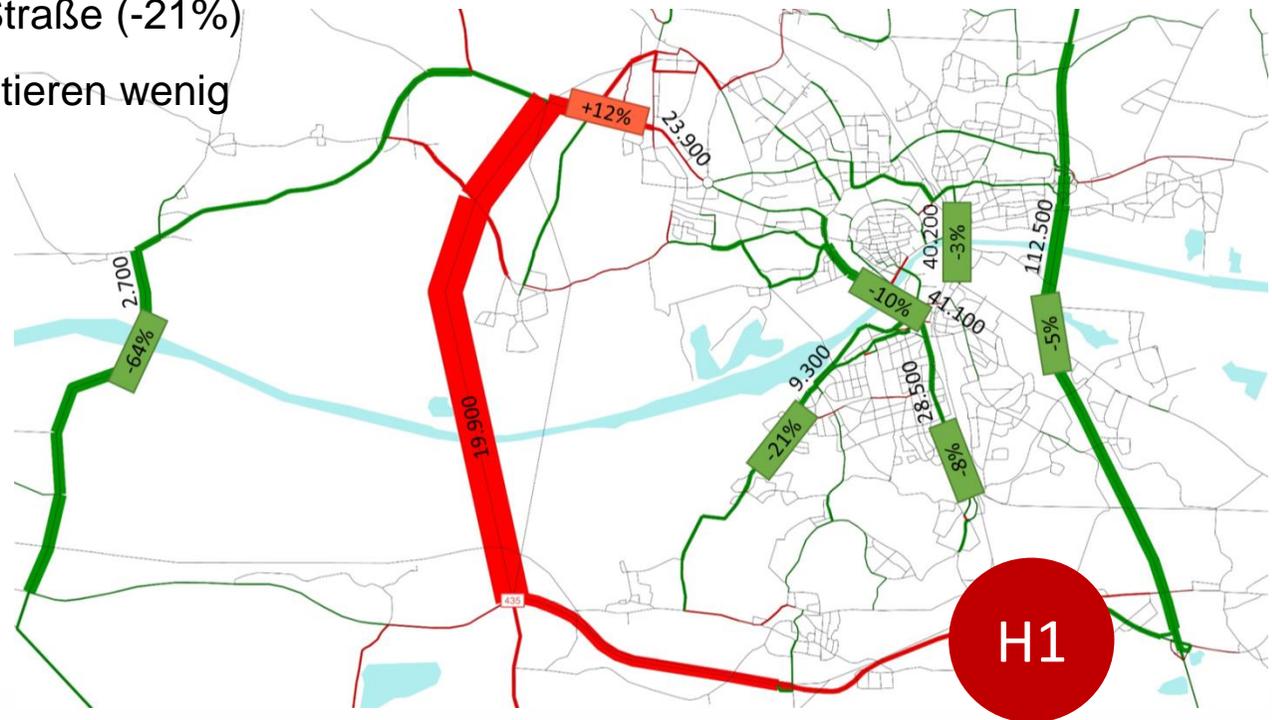
Belastungen nach der/ den  
Maßnahme/ -n in Kfz/24h

Haunwöhler Straße	
Realisierungshorizont	Kurz-/mittelfristig
Realisierungschancen	+ / ++
Wirkungen	
Überschlägige Kostenabschätzung	1,5-3 Mio. Euro



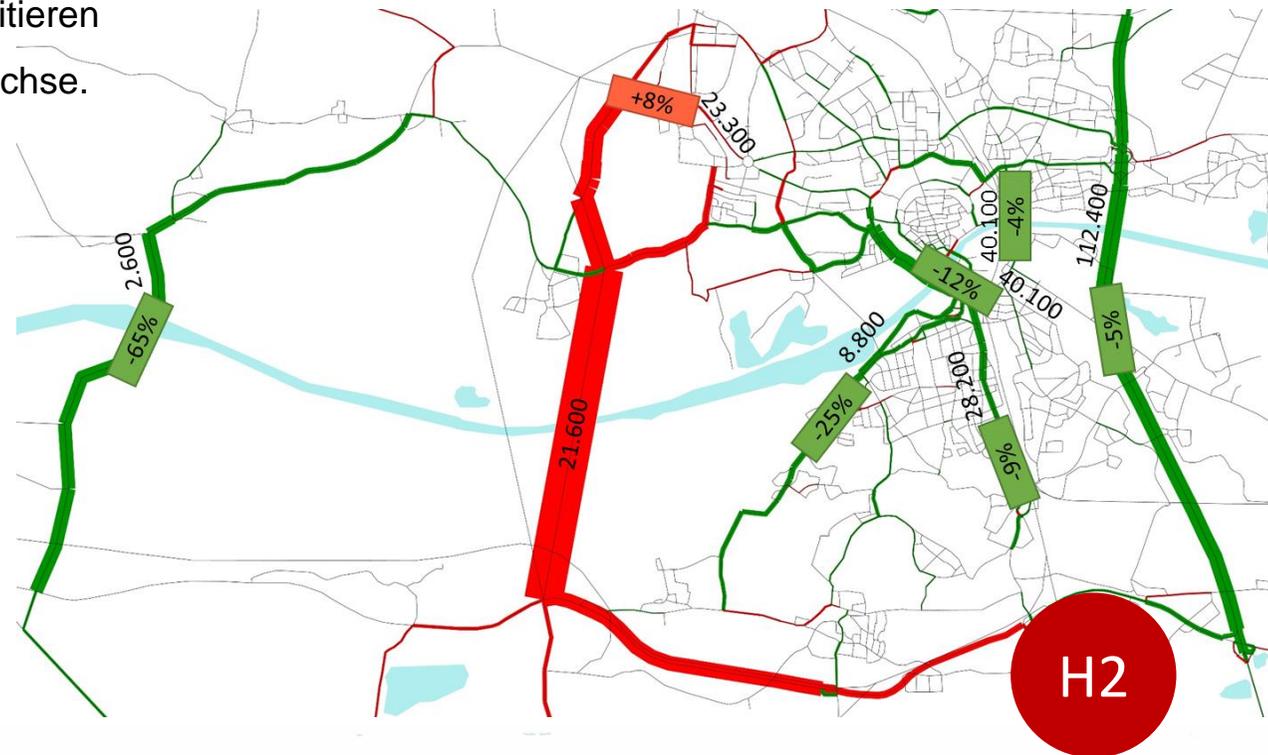
- Variante 1:  
Westlich Hagau und westlich Gerolfing
- Variante 2:  
Westlich Hagau und östlich Gerolfing

- Entlastung der Donaubrücke der St 2043 (-64%)
- Entlastung der Glacisbrücke (-10%)
- Entlastung der Haunwöhrer Straße (-21%)
- Die nördlichen Stadtteile profitieren wenig von der zusätzlichen Achse.



Belastungen nach der/ den  
Maßnahme/ -n in Kfz/24h

- Entlastung der Donaubrücke der St 2043 (-65%)
- Entlastung der Glacisbrücke (-12%)
- Entlastung der Haunwöhler Straße (-25%)
- Die nördlichen Stadtteile profitieren wenig von der zusätzlichen Achse.



Belastungen nach der/ den  
Maßnahme/ -n in Kfz/24h

## Donauquerung östlich/ westlich Gerolfing

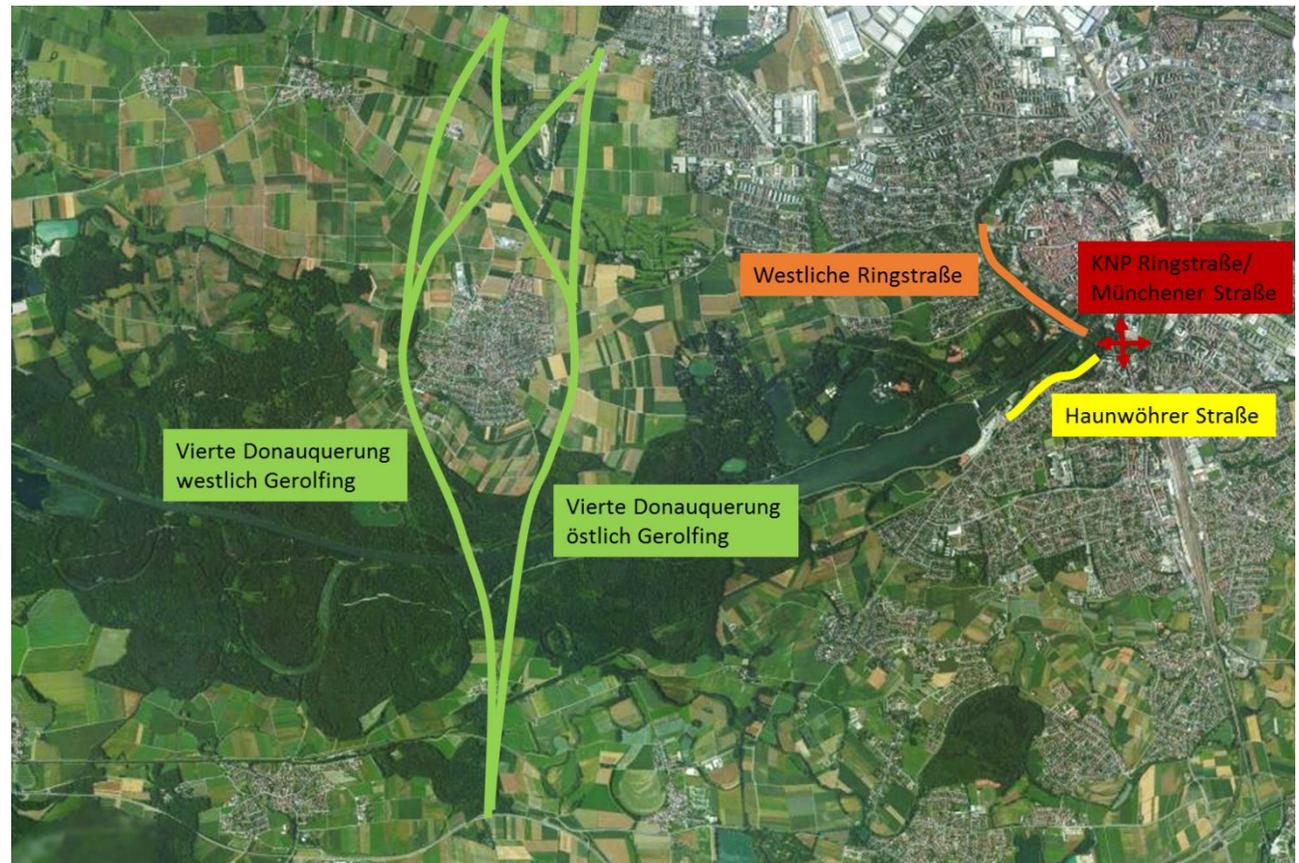
<b>Realisierungshorizont</b>	Langfristige Trassensicherung
<b>Realisierungschancen</b>	0/-
<b>Wirkungen</b>	+
<b>Überschlägige Kostenabschätzung</b>	Brücke: 60-100 Mio. Euro Tunnel: 100-200 Mio. Euro
<b>Abstimmungsbedarf mit</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Weichering (Anschluss westlich Hagau an die B 16)</li><li>• Grünplanung/ Verbindliche Bauleitplanung (Flora-Fauna- Habitate/ Vogelschutzgebiete in den Donauauen mit Gerolfinger Eichenwald)</li></ul>

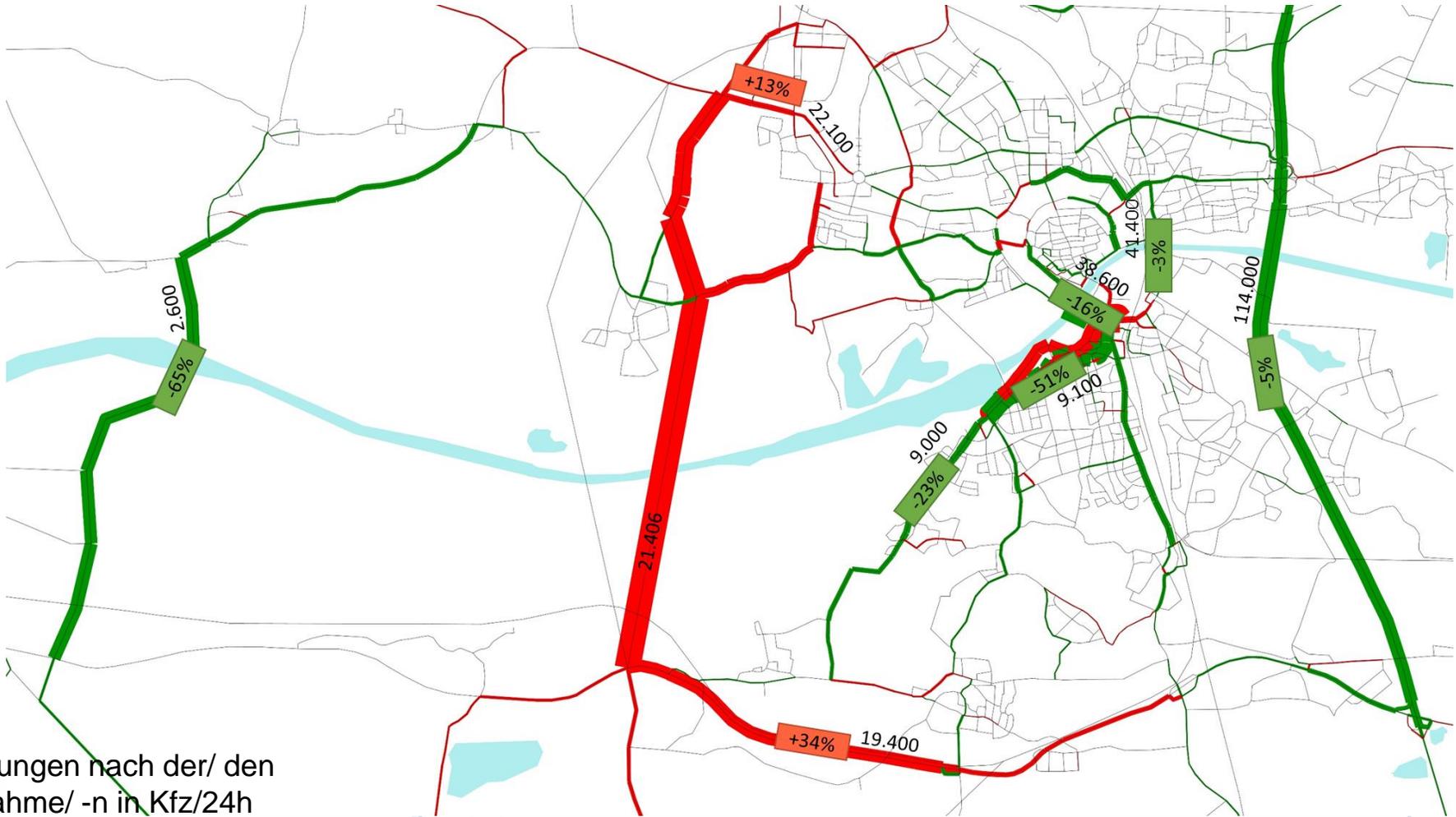
## Zusätzliche Donauquerung im Westen

- Westlich/ Östlich Gerolfing

## Optimierung Ringstraße mit

- Verkehrsführung Westliche Ringstraße
- Bypass Münchener Straße/ Ringstraße
- Einbahnregelung Haunwörher Straße
- Ausbau Westliche Ringstraße und Glacisbrücke





Belastungen nach der/ den  
Maßnahme/ -n in Kfz/24h

**NOVAPLAN GmbH**  
[info@inovaplan.de](mailto:info@inovaplan.de)

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

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

