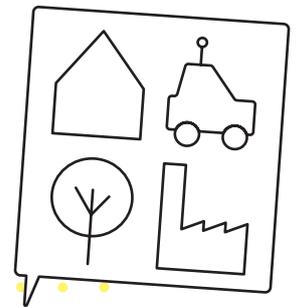


ISEK 2040+ „Zukunft Ingolstadt“

Zwischenbericht, Juni 2024



Auftraggeberin

Stadt Ingolstadt
Refrat VII
Stadtplanungsamt
Spitalstraße 3
85049 Ingolstadt

Bearbeitung

yellow z Berlin
Abel Bormann Koch PartGmbH
Choriner Str. 55
D 10435 Berlin
T +49 30 4397 179 70
www.yellowz.net
Oliver Bormann
Paul Strobel
Berin Ergin
Annika Walsch

Juni 2024

© yellow z

ISEK 2040+ „Zukunft Ingolstadt“

Zwischenbericht, Stand Juni 2024

Inhalt

01 Einführung

- 08 Ausgangslage
- 10 Methodik und Planungsprozess
- 12 Steuerung und Beteiligung

02 Region und Kontext

- 22 Landschaftliche Einbettung
- 24 Regionale Verflechtung
- 26 Historische Entwicklung
- 30 Räumliche Identitäten
- 32 Megatrends und Zukunftsfragen

03 Bestandsanalyse

- 36 Stadtstruktur
- 42 Soziodemografie und Bevölkerungsentwicklung
- 46 Wohnungsangebot und -nachfrage
- 48 Wohnbaupotenziale und Planung
- 52 Stadtwirtschaft
- 54 Zentren
- 58 Blau-Grüne Infrastruktur
- 64 Grünraumversorgung und Freizeit
- 68 Motorisierter Individualverkehr

72	Aktive Mobilität
76	Öffentlicher Personennahverkehr
80	Bildungslandschaft
84	Soziale Angebote und Stadtkultur
88	SWOT-Fazit

04 Leitbild

92	Blau-Grüne Stadtlandschaft
96	Umweltverträgliche Mobilität
100	Starke Zentren
104	Lebenswerte Quartiere
112	„Stadt mit Perspektive(n)“

05 Ausblick

114	Wie geht es weiter?
-----	---------------------

06 Quellenverzeichnis



Abb. 1: Der Rathausplatz in Mitte

01 Einführung

Stadt und Land, Beständigkeit und Veränderung, Traditionen und Zukunftstechnologien treffen sich in Ingolstadt. Die kreisfreie Stadt ist mit rund 143.590 Einwohner/-innen die fünftgrößte Stadt Bayerns. Die zentrale Lage zwischen der Landeshauptstadt München, Nürnberg, Augsburg und Regensburg und die gute infrastrukturelle Anbindung machen sie zu einem wichtigen Siedlungs- und Wirtschaftsschwerpunkt in der prosperierenden Region. Als mittelalterliche Stadtgründung verfügt Ingolstadt über ein kompaktes Stadtzentrum, das im Zuge der Entwicklung insbesondere in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit weiteren „Wachstumsringen“ ergänzt wurde. Der heutige Stadtkörper ist außerdem das Produkt von Eingemeindungen ehemals autonomer umliegender Gemeinden. Das Bild der Gemeinde ist geprägt von den charakteristischen Landschaftselementen der Donau und Auwälder, den zahlreichen Bachniederungen und dem Übergang zum Fränkischen Jura sowie den urbanen Strukturen verschiedener Epochen seit dem Mittelalter und ländlichen Ortsteilen mit umgebender Feldflur.

1.1 Ausgangslage

Gegenwärtig ist Ingolstadt eine der am schnellsten wachsenden Städte Deutschlands. Das steile Wachstum der letzten zehn Jahre wird laut der Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik¹ bis zum Jahr 2040 anhalten. Diese Dynamik ist Ausdruck Ingolstadts urbaner und ökonomischer Qualitäten und bietet zudem große gestalterische Chancen. Doch müssen die damit verbundenen Prozesse aktiv gesteuert und die Transformation der Stadt vorausschauend gelenkt werden. Ingolstadt steht vor der Herausforderung, heute die richtigen Weichen zu stellen, Zielkonflikte zu moderieren und konkurrierende Flächenansprüche in Einklang zu bringen.

Anlass und Ziel

Strategische Stadtplanung geschieht nicht allein vor dem Hintergrund lokaler Rahmenbedingungen, sondern nimmt auch globale Megatrends und Umbrüche in den Blick. Der Klimawandel, der demografische Wandel, die Digitalisierung, der wirtschaftliche Strukturwandel und nicht zuletzt die Mobilitätswende sind bei einer zukunftsorientierten Planung mitzudenken. Diese Ausgangslage und die damit verbundene Komplexität machen einen inter- und transdisziplinären, integrierten Planungsansatz notwendig.

In diesem Sinne wurde am 02.06.2022 per Stadtratsbeschluss die Erarbeitung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) 2040+ „Zukunft Ingolstadt“ beschlossen. Das ISEK ist als motivierender und aktivierender Leitfaden zukünftiger Stadtentwicklung angelegt, der die vorhandenen Ressourcen als Startkapital nutzt und die Leitplanken für die richtigen Entscheidungen zur Implementierung angemessener und wünschenswerter räumlicher Entwicklungen aufzeigt.

Da für die Gesamtstadt bislang kein integriertes Entwicklungskonzept vorliegt, gilt es, die bestehenden sektoralen Konzepte und lokalen Entwicklungsprojekte aufzunehmen und mit den strategischen gesamtstädtischen Weichenstellung

in Einklang zu bringen. Vorliegende Einzelkonzepte (u.A. Stadtentwicklungsplan Ingolstadt – Grundkonzept Wohnen 2025, Klimaanpassungskonzept, E-Mobilitätskonzept, Gewerbeflächenentwicklungskonzept (GEK), Verkehrsentwicklungsplan 2025 oder Städtebauliches Einzelhandelsentwicklungskonzept) fließen in das ISEK ein und werden im Zuge der Planung zusammengeführt. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Integration der im Jahr 2023 beschlossenen Nachhaltigkeitsagenda. Das Konzept, das in einem breit aufgestellten Dialogprozess mit der gesamten Stadtgesellschaft erarbeitet wurde, formuliert Visionen, Nachhaltigkeitsziele und Erfolgsindikatoren für die Felder Alltagsleben, Bildung und Kultur, Vielfalt und Engagement, Wirtschaft und Innovation und Klima, Umwelt und Energie. Inhaltliche Ziele, wie die angestrebte Klimaneutralität bis 2035, die nachhaltige Gestaltung von Stadtvierteln oder die Förderung des Umweltverbunds im Stadtverkehr werden im ISEK verfolgt und räumlich untermauert.

Zu den parallel durch die Stadt erarbeiteten Einzelkonzepten (Gewerbeflächenentwicklungskonzept, Rahmenplan 2. Grünring, Monitoring und Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzept Ingolstadt Grundkonzept Wohnen 2040+) erfolgte eine stetige Rückkopplung zwischen den Verfasser/-innen des ISEK und der Verwaltung. Auf die Einzelkonzepte wird in den entsprechenden Kapiteln des vorliegenden Berichts verwiesen.

Das auf einem breiten Beteiligungsprozess aufbauende ISEK bereitet als informelles Planungsinstrument darüber hinaus die Neuaufstellung des kommunalen Flächennutzungsplans (FNP) vor, der die künftige Bodennutzung der Stadt im Zuge der Bauleitplanung steuert. Die Neuaufstellung des FNP mit integriertem Landschaftsplan, welcher parallel zum ISEK erarbeitet wird, wurde am 12.12.2023 vom Stadtrat beschlossen.

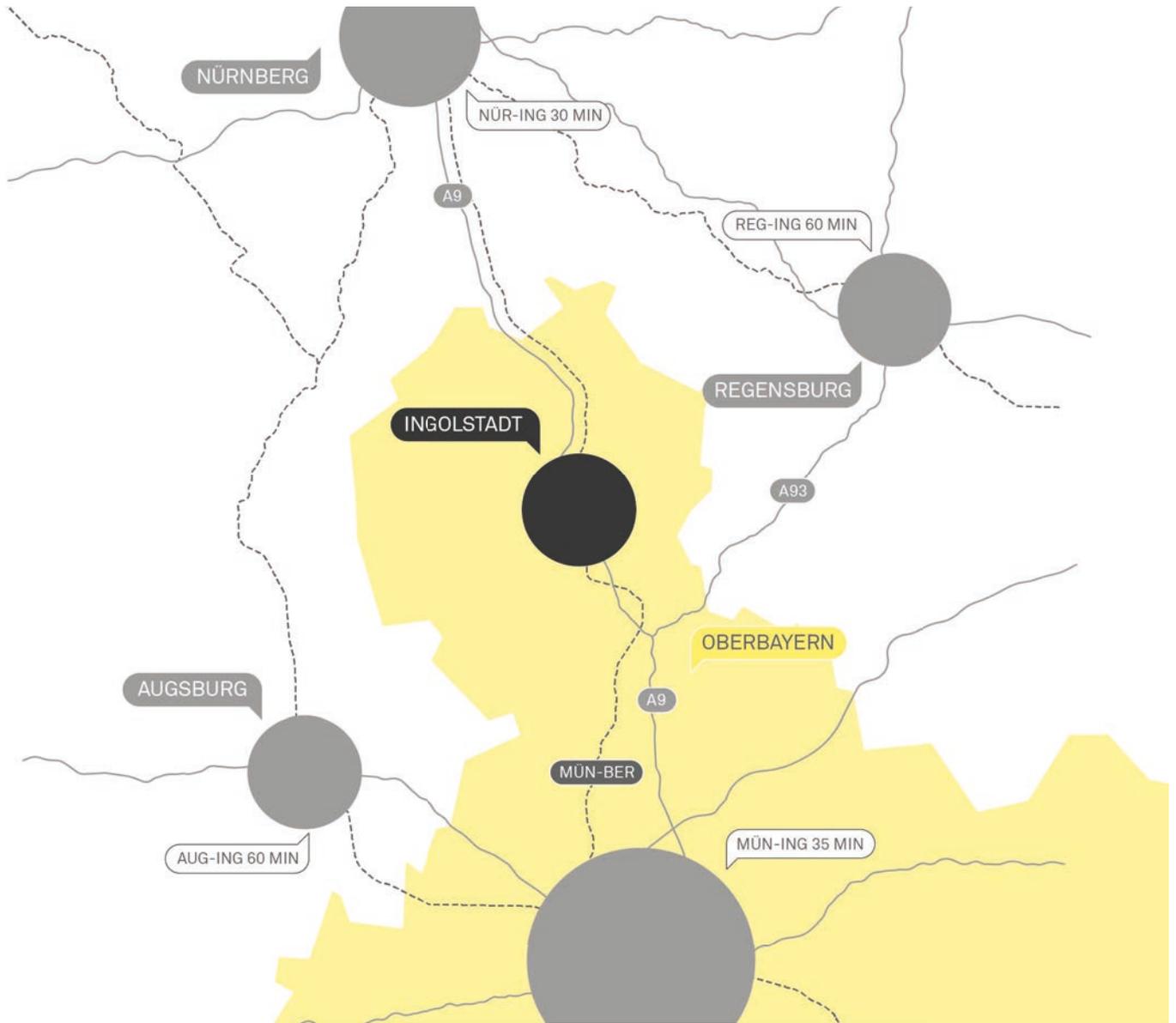


Abb. 2: Ingolstadt im regionalen Kontext

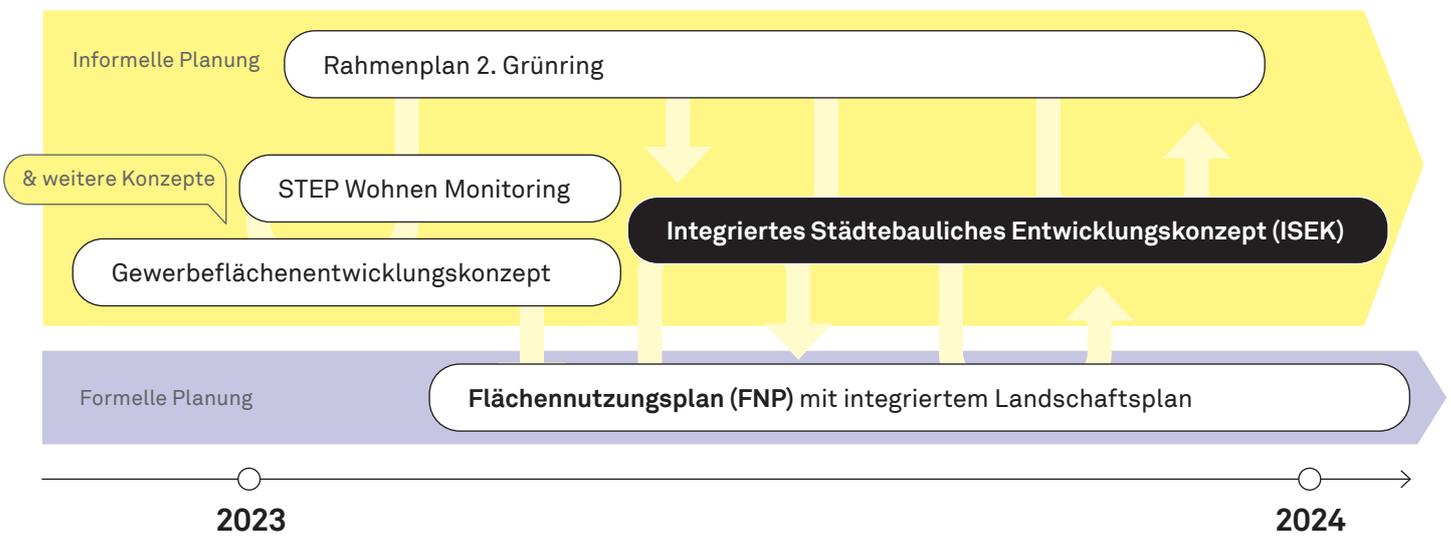


Abb. 3: Das ISEK im Kontext städtischer Planungen

1.2 Methodik und Planungsprozess

Das ISEK wird in enger Zusammenarbeit zwischen dem Stadtplanungsamt, unterschiedlichen Verwaltungsfachbereichen und Schlüsselakteur/-innen aus Politik und Wirtschaft sowie dem beauftragten Büro entwickelt und die breite Öffentlichkeit intensiv an diesem Prozess beteiligt. Dies erfolgt nach einem Ablaufplan aus Bestandsaufnahme, Analyse, Zielbild- und Maßnahmenentwicklung und richtete sich somit nach den vorgesehenen Bearbeitungsbausteinen eines ISEKs.

Grundlagenermittlung

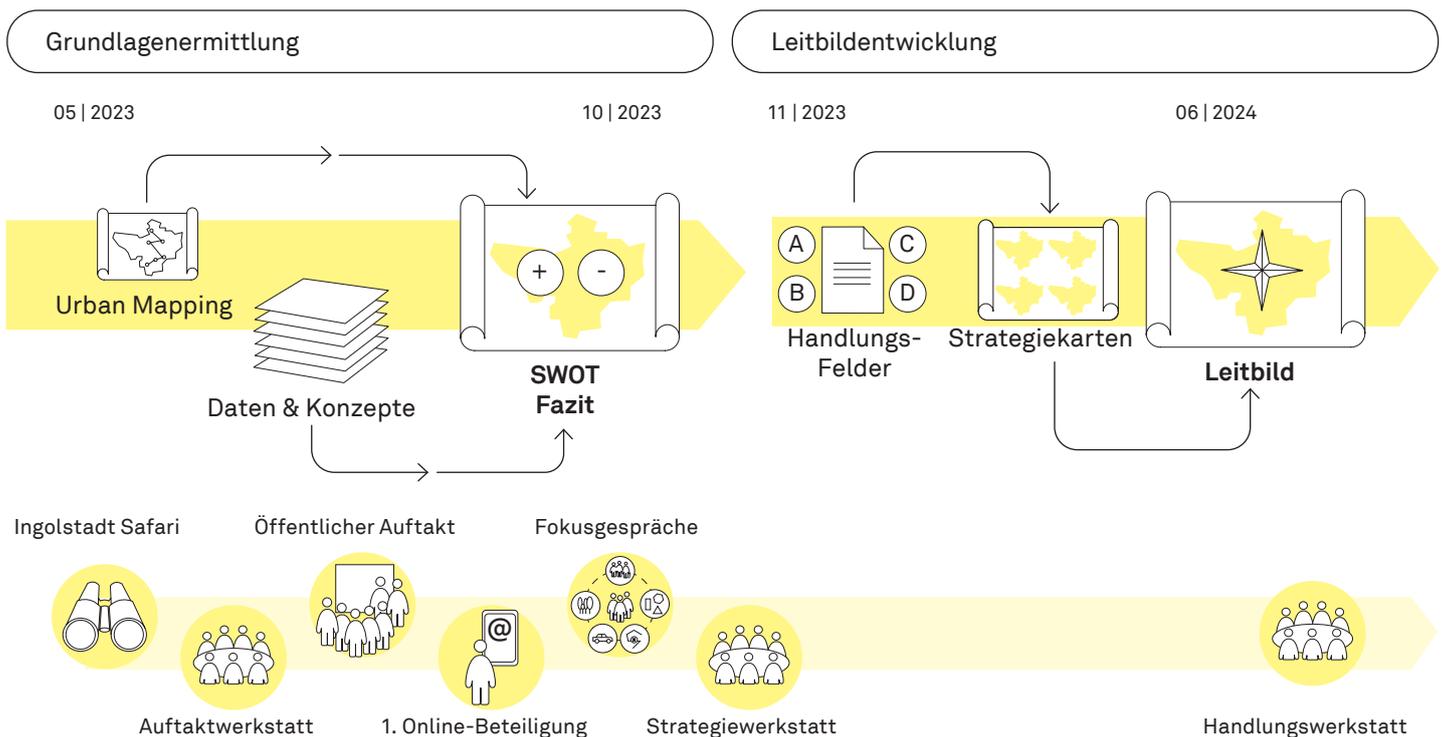
Die gesamtstädtische, sektorale Analyse vermittelt ein umfassendes Bild der Themen und Teilräume, die für die zukünftige Entwicklung von Bedeutung sind.

Als Grundlage der Bearbeitung wurden die übergeordneten infrastrukturellen, sozialen, umweltbezogenen, technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erfasst sowie vorliegenden gesamtstädtische Planungen, lokalen Entwicklungsabsichten und Projekte in den Ortsteilen ausgewertet. Die konkrete Situation vor Ort

wurde außerdem durch zahlreiche Akteursgespräche und direkte Inaugenscheinnahme bewertet. Die abschließende Beurteilung der Rahmenbedingungen mittels einer SWOT-Analyse stellt die Basis für die nachfolgend abgeleiteten Entwicklungsziele und -leitlinien dar und trägt den unterschiedlichen Teilräumen Ingolstadts, ihren spezifischen Siedlungsstrukturen und Voraussetzungen Rechnung.

Leitbildentwicklung

Das Leitbild formuliert die übergeordneten Ziele und Strategien für die Stadtentwicklung der kommenden Jahre und bildet die Basis für das räumliche Strukturkonzept. Um der Vielseitigkeit und Heterogenität des Stadtgebiets in angemessener Form zu begegnen, wurden die zentralen Themen in vier cross-sektoralen Handlungsfeldern mit klaren Kernbotschaften zusammengefasst.



Handlungskonzept - Ergänzung im Schlussbericht -

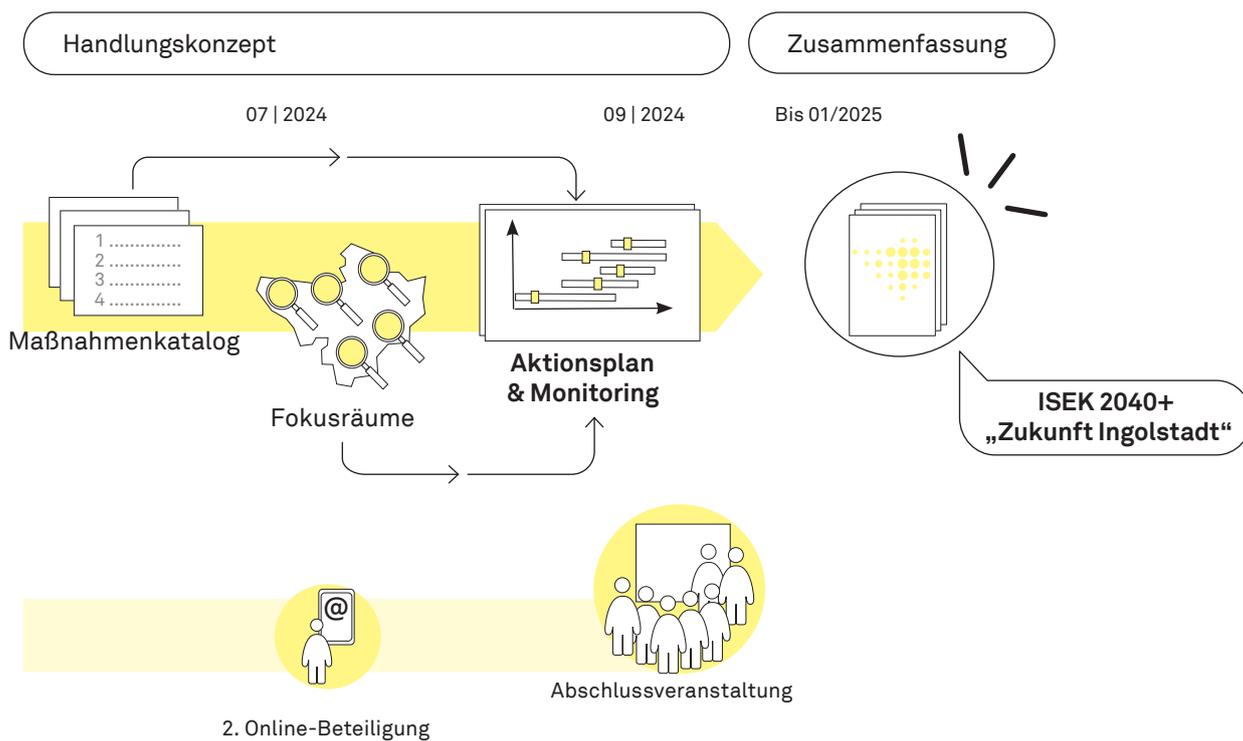


Abb. 4: ISEK - Prozessplan

1.3 Steuerung und Beteiligung

Die Steuerung und Beteiligung erfolgte anhand regelmäßiger Beteiligungsformate mit der Stadtverwaltung, Schlüsselakteur/-innen aus der Wirtschaft und der Stadtpolitik, als auch unter Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit. Bedeutende Zwischenergebnisse wurden kontinuierlich mit der Auftraggeberin abgestimmt und zentrale Ergebnisse vor Ort präsentiert. Als produktive Austauschplattformen dienten regelmäßige Arbeitstreffen sowie Werkstattformate, in denen Teilergebnisse vorgestellt, kritisch diskutiert und weiterentwickelt wurden. Hier wurden, abhängig von Publikum, Inhalten und Zielen, unterschiedliche Formate gewählt. Die interessierte Öffentlichkeit wurde parallel zu dem oben genannten Prozess in zwei Beteiligungsformaten vor Ort sowie einer zweistufigen Online-Beteiligung in die Planung einbezogen. Durch diesen Rückkopplungsprozess entstand ein gemeinsames, von allen Beteiligten getragenes Gesamtwerk.

Projektaufakt

In einem ersten Abstimmungstermin mit der Auftraggeberin wurden die wesentlichen Planungsschritte und das Beteiligungskonzept gemeinsam diskutiert und angepasst, Erwartungen und Meilensteine geklärt und der Bearbeitungsprozess punktuell angepasst. Die nachfolgende Auftaktwerkstatt markierte den fachlichen Einstieg und die Zusammenarbeit des Planungsteams und des Stadtplanungsamts mit Vertreter/-innen der Fachämter. Ziel war es, die Fachämter der Stadt von Beginn an in den anstehenden Planungsprozess einzubinden. Gleichzeitig ging es darum, ein erstes umfassendes Stimmungsbild bezüglich der drängenden Themen und Planungsschwerpunkte für das ISEK zu sammeln.

Ingolstadt Safari

Eine geführte Bustour („Ingolstadt-Safari“) durch sämtliche Stadtbezirke im Stadtgebiet mit Vertreter/-innen des Stadtplanungsamtes diente einem besseren Verständnis für das Zusammenwirken verschiedener Stadträume, Themen und Projekte. Im Rahmen der Ortsbefahrung wurden

außerdem Gespräche mit Vertreter/-innen der Bezirksausschüsse geführt, um die lokalen Besonderheiten und Herausforderungen zu erörtern. Die Innenstadt wurde an einem weiteren Termin separat zu Fuß erkundet.

Fokusgespräche

In Gesprächsrunden mit Vertreter/-innen der Fachämter und weiteren Schlüsselakteur/-innen wie Tochterunternehmen der Stadt oder stadtrelevanten Betrieben wurden sektorale Fragestellungen und Entwicklungsthemen vertieft und über laufende Planungen berichtet. Alle Ressorts hatten im Rahmen der Interviews die Möglichkeit, ihre Anliegen und Erwartungen an das ISEK zu äußern.

Strategiewerkstatt

In dem am 24.10.2023 erfolgten Werkstattformat wurde mit den Vertreter/-innen der Fachämter und weiteren Schlüsselakteur/-innen an der strategischen Ausrichtung des Stadtentwicklungskonzeptes gearbeitet. Aufbauend auf der Stärken-Schwächen-Analyse wurden, gegliedert in vier Handlungsfelder, thesenhaft formulierte Entwicklungsziele diskutiert und priorisiert. In diesem Zuge wurden bereits erste umsetzungsorientierte Strategien und Projektansätze entwickelt.

Öffentliche Auftaktveranstaltung

Die Beteiligung der breiten Öffentlichkeit startete im Rahmen einer gut besuchten Abendveranstaltung am 14.06.2023. Hier wurde über Ablauf und Ziele des ISEKs informiert und im offenen Dialog zur Identität der Stadt, Lieblingsorten, der Qualität von Nachbarschaften und Mobilitätsangeboten sowie zu wünschenswerten Zukunftsvisionen diskutiert. In die Veranstaltung wurden lokale Expert/-innen eingebunden, die zu wichtigen Entwicklungsthemen interviewt wurden.

Erste Online-Beteiligung

Die erste Phase der Online-Beteiligung (Ingolstadt-macht-mit.de) startete im Rahmen der öffentlichen Auftaktveranstaltung und beinhaltete

einen Kartendialog, in dem Bürger/-innen ihre Lieblingsorte für verschiedene Aktivitäten im Stadtgebiet verorten konnten. Zudem konnten innerhalb einer ausführlichen Umfrage Angaben zum eigenen Mobilitätsverhalten, der Qualität des Wohnumfeldes, zu „Eigenlogik“ und Charakter Ingolstadts, aber auch zu möglichen Zukunftsvisionen geäußert werden.

Im Schlussbericht ergänzt:
Handlungswerkstatt
Zweite Online-Beteiligung
Fokusraumworkshop
Öffentliche Abschlussveranstaltung



Abb. 5: Ingolstadt-Safari
Abb. 6: Ingolstadt-Safari
Abb. 7: Auftaktwerkstatt
Abb. 8: Strategiewerkstatt

Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung



Abb. 9: Öffentliche Auftaktveranstaltung

Öffentliche Auftaktveranstaltung

Am 14.06.2023 startete mit der Bürger/-innenveranstaltung die Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes „ISEK Zukunft Ingolstadt 2040+“. Zwischen 18.00 und 20.00 Uhr versammelten sich rund 100 Ingolstädter/-innen in der Eventlocation elfgrad, um persönliche Erfahrungen und Meinungen in den Prozess einzubringen sowie Wünsche und Ideen zur Stadtentwicklung beizutragen.

Nach einer Präsentation wichtiger Schlüsselthemen und Interviews mit lokalen Expert/-innen Frau Prof. Auböck (Mitglied Gestaltungsbeirat Ingolstadt), Prof. Alexander Baur (Technische Hochschule Ingolstadt) und Herr Bendzko (Geschäftsführer Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft Ingolstadt), zu den Themen Quartiersentwicklung, Freiraum und Mobilität traten die Bürger/-innen, Stadtverwaltung und das Planungsteam an mehreren Mitmach-Tischen in den Dialog.



Abb. 10: Mitmach-Station - Ingolstadt heute und morgen
 Abb. 11: Mitmach-Station - Meine Stadt, meine Nachbarschaft
 Abb. 12: Mitmach-Station - Ingolstadt in Bewegung

Lieblingsorte

Die Verortung von Lieblingsorten zeigt: Es gibt eine deutliche Konzentration auf die Altstadt und die Naherholungsgebiete. Die donaubegleitenden Stadtlagen sind besonders relevant für die Naherholung der Teilnehmenden. Die Altstadt wird als beliebter Treffpunkt und als das kulturelle Zentrum der Stadt geschätzt. Für das Einkaufen sind mehrere zentrale Orte im Stadtgebiet von Bedeutung.

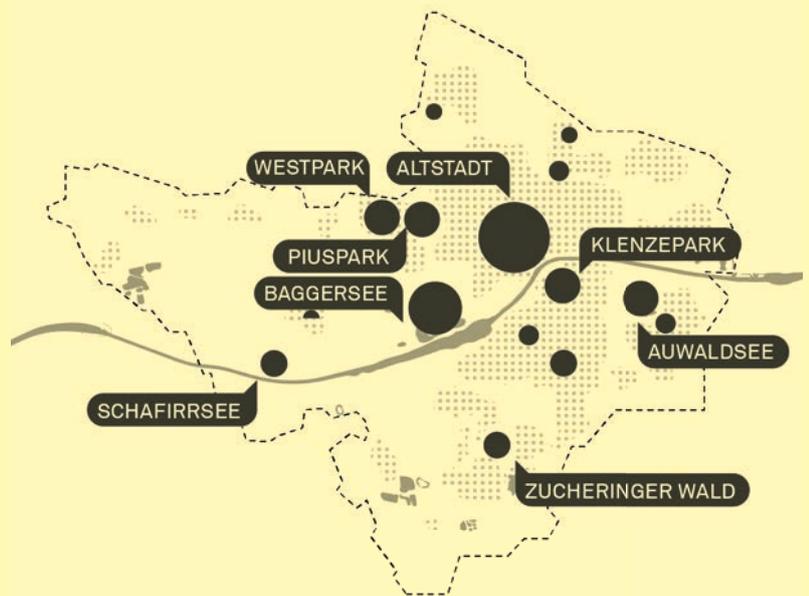


Abb. 13: Die Top 7 Lieblingsorte der Ingolstädter/-innen

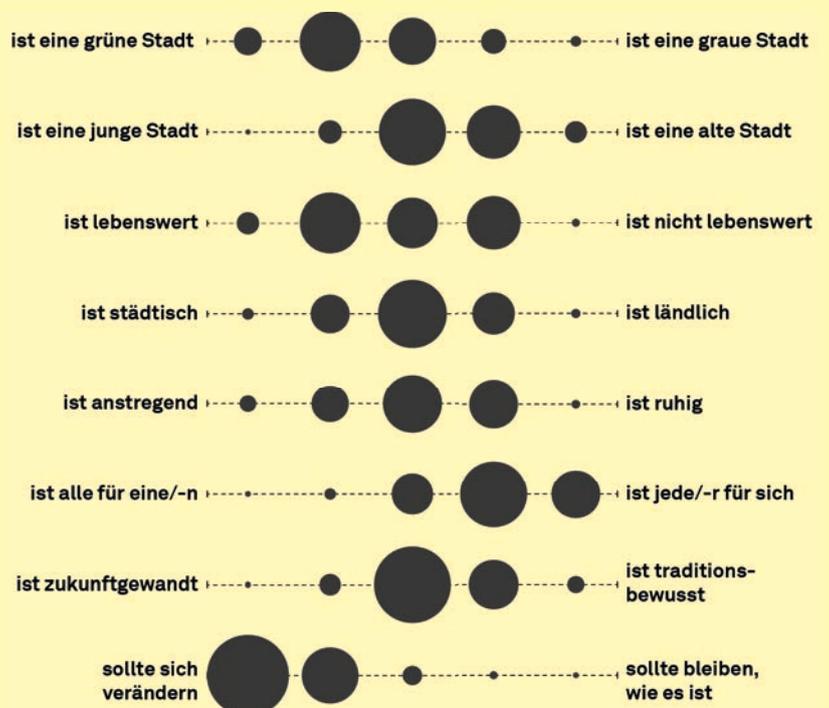
Online-Beteiligung

Zwischen dem 15.06. und dem 07.07.2023 haben 1.459 Ingolstädter/-innen an der Online-Beteiligung über die Beteiligungsplattform der Stadt Ingolstadt www.ingolstadt-macht-mit.de teilgenommen. Also ungefähr jede/r hundertste Einwohner/-in der Stadt. Die Fragen behandelten unter anderem die gesamtstädtischen und teilräumlichen Identitäten Ingolstadt, Visionen für die Zukunft der Stadt, die Qualität des Wohn- und Arbeitsumfeldes, das Mobilitätsverhalten heute und in Zukunft sowie die Rolle der Altstadt.

(Ergebnisse 2. Online-Beteiligung werden hier im Schlussbericht ergänzt)

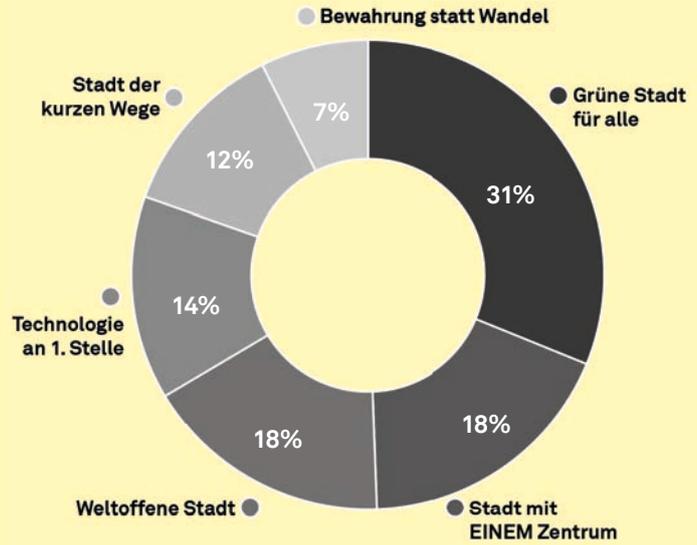
Ingolstadt...

Auf die Frage, was die Ingolstädter Identität ausmacht, findet die Mehrheit der Teilnehmenden Konsens über den grünen und lebenswerten Charakter der Stadt. Weiterhin ist die Vereinzelung der Stadtgesellschaft ein wichtiges Thema und der Wunsch nach Veränderung ausgeprägt.



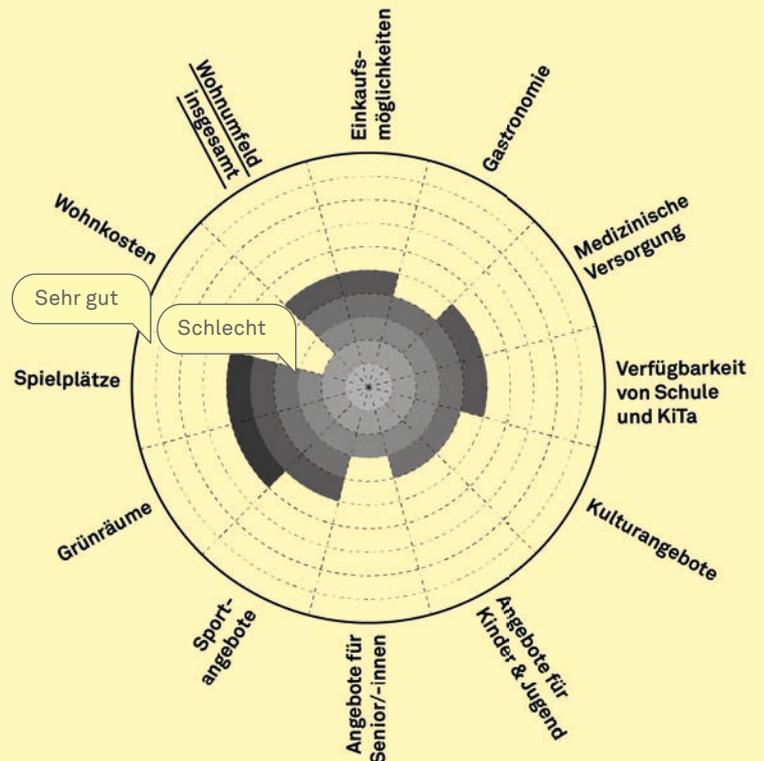
Zukunft und Vision

Die Abstimmung über eine Vision für Ingolstadt zeigt: Für die Teilnehmenden steht ein grüner Stadtbau an erster Stelle. Zudem sind die Weiterentwicklung der Altstadt als primäres Stadtzentrum und eine weltoffene, inklusive Stadtgesellschaft Visionen, die die Teilnehmenden hochbewerten.



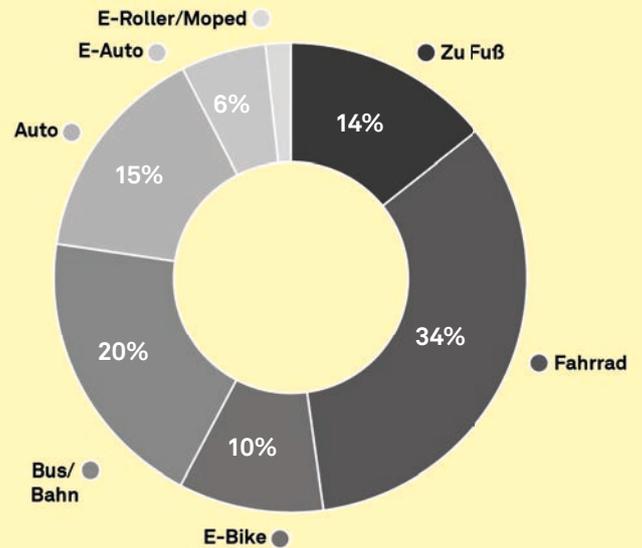
Qualität des Wohnumfelds

Die Teilnehmenden wurden danach gefragt, wie sie heute bestimmte Aspekte des Wohnumfeld bewerten: Die Grünversorgung und die Verfügbarkeit von Spielplätzen werden am besten eingeordnet. Unterdurchschnittlich werden das Kulturangebot und Angeboten für Kinder, Jugendliche und Senior/-innen angesehen. Gleichmaßen werden Wohnkosten als sehr hoch empfunden



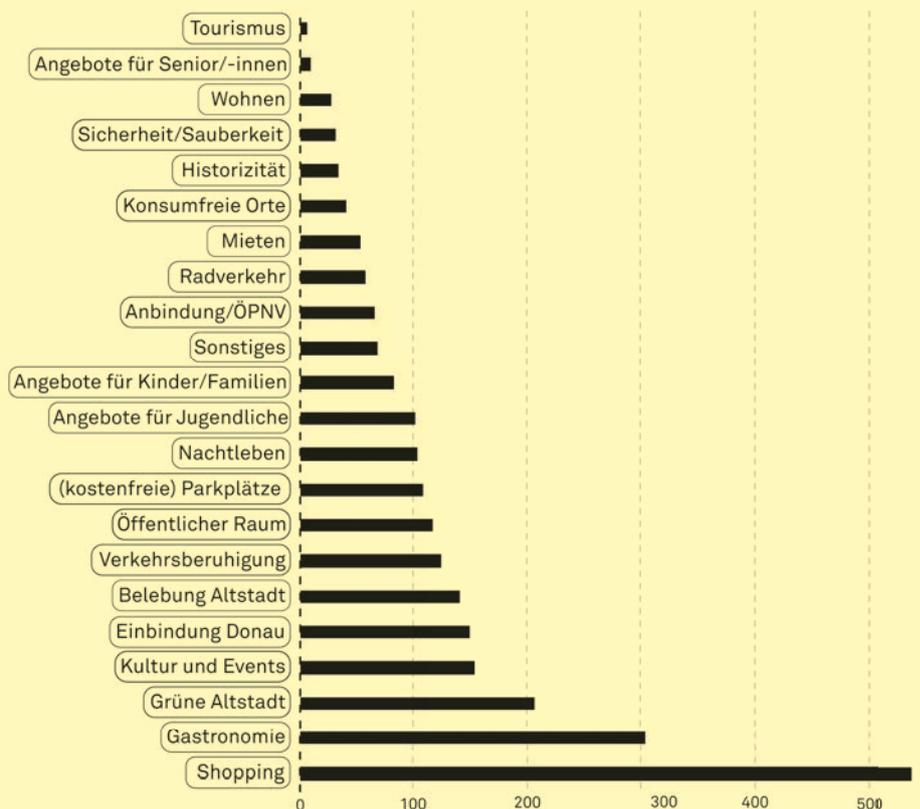
Mobilität von morgen

Die Teilnehmenden würden im Jahr 2040 insgesamt gerne häufiger öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Auch das Fahrrad soll im Alltag eine größere Rolle spielen. Die Bedeutung des privaten PKW nimmt in diesem Zukunftsbild deutlich ab.



Zukunft der Altstadt

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, Ideen für die Zukunft der Altstadt zu nennen. Fast die Hälfte der Antworten thematisieren den Wunsch nach hochwertigen Einzelhandelsangeboten. Gleichzeitig wird der Bedarf nach der Innenstadt als attraktiven Freizeitort mit einem vielfältigeren gastronomischen, kulturellen und sozialen Angebot sowie grünen und gut gestalteten öffentlichen Räumen thematisiert.



Das nehmen wir mit...

Die meisten Teilnehmenden sehen Veränderungsbedarf und wünschen sich einen Wandel für ihre Stadt.

Bei der Wahrnehmung des Wohnumfeldes scheint es in vielerlei Hinsicht „Luft nach oben“ zu geben. Insbesondere Aspekte wie Angebote für Kinder und Jugendliche und Wohnkosten werden negativ eingeordnet.

Bereits heute nutzen viele Ingolstädter/-innen das Fahrrad oder gehen zu Fuß. In Zukunft würden gerne noch mehr Teilnehmende das Auto stehen lassen und auf das Fahrrad, den Bus oder die Bahn umsteigen. Als große Anreize für diesen Wandel werden mehr Radwege und attraktive Busangebote gewertet.

Ingolstadt hat bereits heute ein relativ gut (wahrgenommenes) Grünraumangebot. Dennoch ist „mehr Stadtgrün“ eines der Hauptanliegen der Teilnehmenden.

In den Stadtteilen sind die Qualitäten und Herausforderungen unterschiedlich, z.B. in der Bewertung der Nahversorgungsangebote, der medizinischen Betreuung oder der Kulturangebote.

Die Altstadt wird als Mittelpunkt der Stadt geschätzt. Gleichwohl wünschen sich die Ingolstädter/-innen auch eine Veränderung hin zu einem vielfältigeren Geschäfts- und Gastronomieangebot, mehr Freizeit- und Kulturangeboten und mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Auch das „Heranrücken“ der Innenstadt an die Donau wurde thematisiert.



Abb. 14: Blick auf die Altstadt (Stadtplanungsamt Ingolstadt)

02 Region und Kontext

Ingolstadt ist eng verflochten mit der Region, steht im intensiven Austausch mit den Nachbargemeinden und ist durch die relative Nähe und gute Anbindung zur Landeshauptstadt München und den anderen Bayerischen Großstädten beeinflusst. Die heutige Stadtgestalt ist zudem das Ergebnis einer vielschichtigen historischen Entwicklung und durch den regionalen Landschafts- und Siedlungskontext bestimmt. Gleichzeitig prägen globale Treiber und Tendenzen die Zukunftsaussichten der Stadt maßgeblich. Sogenannte Megatrends, wie der demographische Wandel, die Digitalisierung oder klimatische Veränderungen, werden auch auf dem Stadtgebiet Ingolstadts lokal wirksam. Das folgende Kapitel liefert eine allgemeine Annäherung über die historische Entwicklung der Stadt, ihre regionale und globale Einbettung und die Beschreibung ihrer „Eigenlogik“.

2.1 Landschaftliche Einbettung

Die naturräumliche Einbettung der Stadt ist maßgeblich geprägt durch die Lage an der Donau (Naturraum Donaumoos, Untereinheit Donauauen). Sie verlief bis zu umfangreichen Regulierungen im Zuge des Festungsbaus und der Industrialisierung in mehreren, mäandrierenden Flussarmen über das Gemeindegebiet, die heute vielfach als Lohen erhalten sind. Neben den flussbegleitenden Auwäldern bestimmen Kulturlandschaften und die abwechslungsreiche Naturkulisse des Altmühltals das Bild der Region.

Die Donauebene

Ingolstadt liegt auf den nördlichen Ausläufern der Donauebene, die sich entlang des Flusslaufes von Westen nach Osten erstrecken. Ihre geografische Beschaffenheit zeichnet sich durch eine sanft gewellte Topographie aus, die kaum nennenswerte Höhenunterschiede aufweist. Die fruchtbaren Böden in dieser Region sind überwiegend von Ablagerungen im Laufe der Jahrhunderte durch die Sedimentation des Donauwassers entstanden. Dadurch ist die Donauebene zu einem ertragreichen Landwirtschaftsgebiet geworden. Im Zusammenhang mit der frühen Besiedelung sind Waldflächen abseits der Donau rar und die landwirtschaftlichen Nutzungen überwiegen. Die Kulturlandschaft ist von einem ausgedehnten Netzwerk von Flussläufen und Nebenarmen der Donau (Lohen) durchzogen. Diese Ökokorridore komplettieren das Landschaftsbild und sind von hoher Bedeutung für die Bewässerung der Landstriche.

Entlang der Donau wird die Kulturlandschaft von bewaldeten Gebieten durchzogen. Die Auwälder sind ein wichtiges Ökosystem mit einer überregional bedeutsamen Artenvielfalt. Die periodischen Überflutungen durch natürliche Schwankungen des Wasserstands fördern ihr Wachstum. Neben den Leistungen für die Biodiversität schützt das Ökosystem angrenzende Siedlungsgebiete. Sie fungieren als natürliche Überflutungsflächen, die Hochwasser puffern und das Überschwemmungsrisiko mindern.

Das Altmühltal

Im Norden der Stadt erstreckt sich die Landschaft des Naturparks Altmühltal, dessen Ausdehnung fast identisch mit der Fläche der Franken Alb (auch Fränkisches Jura) ist. Das Schutzgebiet folgt dem Fluss Altmühl. Die Region liegt größtenteils in den Juraausläufern, was zu markanten Felsformationen und kalkreichen Gesteinsschichten führt. Die Landschaft des Naturparks ist geprägt von charakteristischen Klippen und steilen Abhängen. Die üppigen Wälder bestehen aus einer Mischung aus Laub- und Nadelbäumen und bieten nicht nur zahlreichen Tierarten einen Lebensraum, sondern ermöglichen es auch Besucher/-innen, die Natur hautnah zu erleben.

Regionale Landschaftskonzepte

Die Bedeutung und Schutzwürdigkeit der oben genannten Landschaften spiegeln sich in der regionalen und interkommunalen Planung. Der Regionalplan Ingolstadt (2007) weist die Donau als Schwerpunktgebiet des regionalen Biotopverbundes und als regionalen Grünzug aus. Das Altmühltal wird als landschaftliches Vorbehaltsgebiet dargestellt. Es handelt sich also um Flächen, in denen den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ein besonderes Gewicht zukommt. Im Integrierten Räumlichen Entwicklungskonzept (IRE) der Stadt Ingolstadt und ihrer Umlandgemeinden (2014) wird vor allem die Bedeutung des Flusslaufs aufgegriffen. Die Donau, ihre Lohen und Auwälder sind hier als schützenswertes Kernstück der regionalen, grün-blauen Infrastruktur definiert und Mittelpunkt des räumlichen Leitbilds. Ihre Pflege und behutsame Nutzbarmachung für Freizeit und Erholungszwecke im Einklang mit einem übergeordneten Schutzgedanken werden als wichtige interkommunale Aufgaben begriffen.

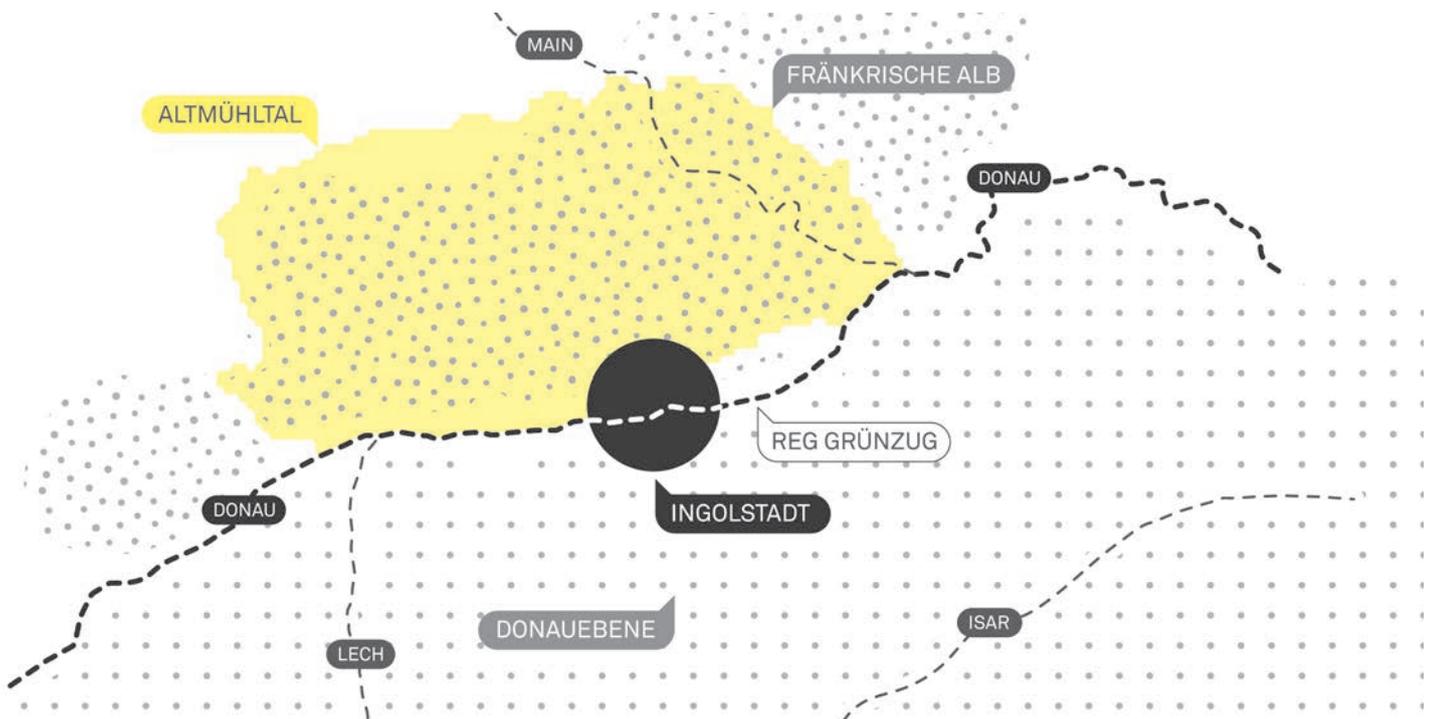


Abb. 15: Landschaftliche Einbettung und regionale Verflechtung

Regionales Klima

Klimatisch zeichnet sich die Klimaregion Donau durch relative Hitze und Trockenheit aus. Der Klimawandel ging zwischen den Jahren 1951 und 2019 mit einer Zunahme der Jahresmitteltemperatur um +2,1 °C, einem Plus an zehn Hitzetagen pro Jahr und vermehrten Starkregenereignissen einher. Im Zuge dessen wurden insbesondere die Sommermonate deutlich trockener. Die

Niederschlagsmenge ging hier um 14 % zurück. Insbesondere seit den 1990er Jahren spitzte sich die klimatische Situation sukzessive zu. In den kommenden Jahren ist in der Region mit einer weiteren Verschärfung dieser Trends zu rechnen. Die bayerische Klimaprognose geht von einer Zunahme der Jahresmitteltemperatur von rund 1 Grad °C (Szenario mit Klimaschutz) bis zu knapp 2 °C (Szenario ohne Klimaschutz) bis zum Jahr 2050 aus.²

Auf einen Blick

- Ingolstadts Landschaftsräume sind prägend und stellen eine entscheidende Qualität für das Leben in der Stadt dar. Sie erfüllen grundlegende Ökosystemdienstleistungen und sichern damit die Lebensgrundlagen der Stadtbevölkerung.
- Die ertragreichen Böden, artenreichen Flusslandschaften und Wälder sind wertvolle Schutzgüter.
- Die landschaftliche Einbettung bietet gute Voraussetzungen für touristische und freizeitbezogene Entwicklungen. Die Verbesserung der Zugänglichkeit der Landschaftsräume für aktive Mobilität birgt Potenziale.
- Die Entwicklung großer Landschaftszusammenhänge gelingt nur gemeinsam. Interkommunale Kooperationen sind diesbezügliche Ansätze zur Stärkung der regionalen blau-grünen Infrastruktur.
- Der Klimawandel muss in der Stadtentwicklung antizipiert werden. Die Stadt(Landschaft) für zunehmende Hitze, Trockenheit und Extremwetter fit zu machen wird eine grundlegende Herausforderung in den kommenden Jahren.

2.2 Regionale Verflechtung

Ingolstadt und die gleichnamige Planungsregion gehören dem bayerischen Regierungsbezirk Oberbayern an. Als geografischer Mittelpunkt des Bundeslandes liegt die Stadt zwischen den Großstädten Nürnberg, Regensburg, München und Augsburg. Ingolstadts Rolle als bedeutender Siedlungsschwerpunkt spiegelt sich in der guten verkehrstechnischen Anbindung, der wirtschaftlichen Dynamik und der Bedeutung in Raumordnung und Regionalplanung.

Wirtschaft

Oberbayern zählt zu den wirtschaftsstärksten Regionen in Deutschland und Europa. Grund hierfür sind große Industriebetriebe (z.B.: Automobilherstellern und ihren Zulieferbetrieben), Technologie- und Forschungseinrichtungen und eine Vielzahl mittelständischer Unternehmen und handwerklicher Betriebe. Neben der bayerischen Landeshauptstadt München, die als international relevanter Wirtschafts-, Forschungs- und Messestandort eine überregionale Strahlkraft entfaltet, leistet nicht zuletzt die Ingolstädter Region mit ihren industriellen Großbetrieben (u.a. AUDI AG und GUNVOR Raffinerie) einen beträchtlichen Beitrag zu dieser wirtschaftlichen Prosperität.

Verkehr

Ingolstadt und sein Umland sind verkehrstechnisch gut erschlossen und in den regionalen und überregionalen Kontext eingebettet. Die Lage an der Nord-Süd-Achse A9 garantiert Anschluss an das Autobahnnetz und damit an zahlreiche deutsche Metropolregionen, wie Berlin und München. Zudem verlaufen die Bundesstraßen B16, B16a und B13 auf dem Gemeindegebiet. Sie gewährleisten die Anknüpfung an umliegende Städte und Gemeinden wie Regensburg und Augsburg. Der Hauptbahnhof der Stadt liegt an der stark frequentierten Bahnstrecke München-Nürnberg und bietet regelmäßige Verbindungen mit ICE-, IC- und Regionalzügen zu zahlreichen Städten in und außerhalb der Region sowie direkte internationale Verbindungen nach Wien oder Prag. Die Donau spielt als Wasserweg keine Rolle für die Mobilität

der Stadt, weil sie in dem Bereich nicht schiffbar ist.

Pendler/-innen

Die Einbettung über die beschriebene Verkehrsinfrastrukturen in Verbindung mit dem städtischen Arbeitsplatzangebot (rund 103.680 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte)³ resultiert in umfangreichen Pendler/-innenbewegungen zwischen Ingolstadt und seinem Umland. Im Jahr 2022 pendelten rund 62.620 Beschäftigte in die Stadt, während rund 23.080 Bewohner/-innen das Stadtgebiet auf dem Weg zu ihrem Arbeitsplatz verlassen. Das Gros der Pendelbewegungen wird in den umliegenden Landkreisen abgebildet, Verknüpfungen reichen aber auch bis nach München und Nürnberg.⁴

Raumordnung und Regionalplanung

Die Stadt Ingolstadt ist der nördlichste Ausläufer der Metropolregion München. Das Konzept der Metropolregion wurde im Jahr 1995 als Kategorie der deutschen Raumordnung begründet. Die Regionen „[...] sind Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung[...]“⁵. Das Ziel, die Metropolregion München polyzentrisch zu entwickeln, spricht Ingolstadt eine bedeutende Rolle in der deutschen Raumordnung zu. Darüber hinaus ist Ingolstadt selbst Mittelpunkt des Planungsverbands „Region Ingolstadt“. Als Regionalzentrum kommen der Stadt bedeutende zentralörtliche Funktionen zu. Die Stadt selbst und die angrenzenden Gemeinden sind im Regionalplan als Fokusraum der Siedlungsentwicklung definiert. Entlang der großen Verkehrsinfrastrukturen weist der Regionalplan zudem Entwicklungsachsen zu den Mittelzentren der Planungsregion (Beilngries, Eichstätt, Neuburg a. d. Donau, Schrobenhausen und Pfaffenhofen a. d. Ilm) aus. Diese dienen als räumliche Kulisse für den Ausbau wirtschaftsnaher Infrastrukturen und der großmaßstäblichen gewerblichen Entwicklung.

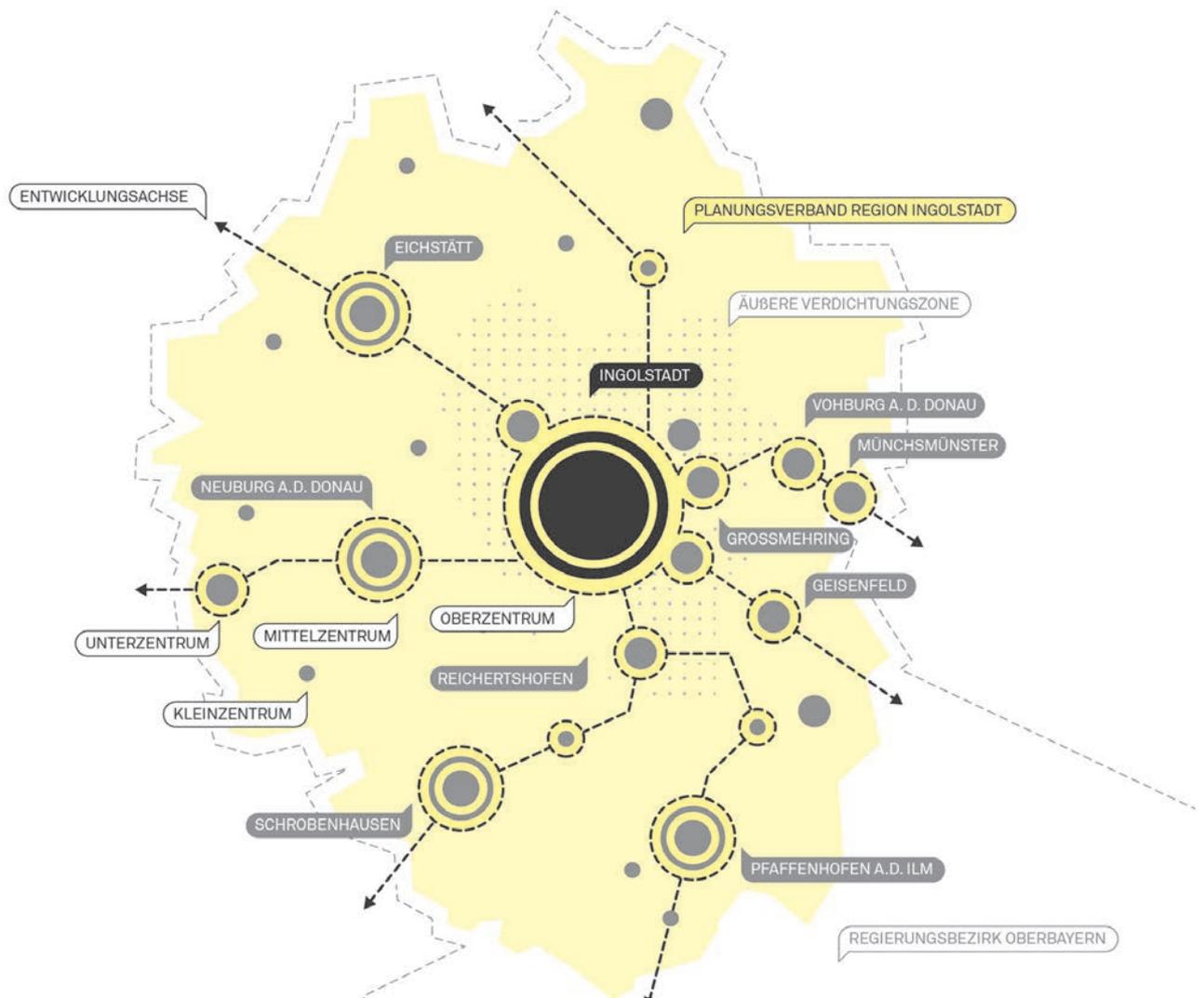


Abb. 16: Planungsregion Ingolstadt

Auf einen Blick

- Die gute überlokale Einbettung und gesamtre-gionale Wirtschaftskraft sind bedeutende Stärken und Gunstfaktoren für die Stadtentwicklung. Sie gehen aber auch mit Herausforderungen in puncto Siedlungsdruck und Verkehrsbelastung einher.
- Ingolstadt ist Teil der Metropolregion Mün-chen. Diese Beziehung kann aktiv gestaltet und der Lagefaktor gezielt für die lokale Stadtentwick-lung genutzt werden (z.B. Teilnahme an der IBA).
- Die bundesweite Raumplanung weist Ingol-stadt die Funktion als Schwerpunkt der Sied-lungsentwicklung zu. Auch die Rolle als Zentrum im regionalplanerischen Kontext untermauert den Siedlungsdruck auf die Gemeinde und unterstrei-cht, dass Stadt-Umland Verbindungen mitgedacht werden müssen.

2.3 Historische Entwicklung

Ingolstadt blickt auf eine lange und wechselvolle Historie zurück. Die Stadtentwicklungsgeschichte zeichnet sich insbesondere durch einen relativ spät einsetzenden Wachstumsschub, der eine Besonderheit bzw. ein Alleinstellungsmerkmal im Vergleich mit anderen deutschen bzw. europäischen Städten darstellt. Die Entwicklung der Stadt ist darüber hinaus untrennbar mit dem Lauf der Donau und der Transformation der (Fluss-)landschaft verbunden.



Abb. 17: Luftbild des historischen Stadtkerns (© Schalles)



Abb. 18: 1880 - Die hunderttürmige Stadt

Bis 1880: Die hunderttürmige Stadt

Auf dem heutigen Gemeindegebiet taucht nicht Ingolstadt, sondern sein südlicher Ortsteil Zuchering zuerst auf der Landkarte auf. Die Römer unterhielten hier einen militärischen Stützpunkt (heute noch als Bodendenkmal erhalten) als Teil des rätischen Donau-Limes. Ingolstadt selbst hingegen ist eine klassische mittelalterliche Stadtgründung: 806 wurde die Stadt erstmals erwähnt, 1250 erhielt sie das Stadtrecht. Die Donaulage begünstigt den Aufstieg der Stadt zum bedeutenden Handelsstandort, zur Universitätsstadt und zwischenzeitlich sogar zur Hauptstadt des Herzogtums Bayern. Die Bedeutsamkeit als militärischer Stützpunkt zeigt sich in der Errichtung und sukzessiven Erweiterung der Festungsanlage. Ingolstadt wurde im 15. Jahrhundert zur „hunderttürmigen Stadt“. Die Gemäuer wurden im 16. Jahrhundert modernisiert und im 17. und 18. Jahrhundert ausgebaut und erweitert. Die Mauern gewährten Schutz, aber schränkten auch ein: Das Verbot von Bautätigkeiten im Festungsvorfeld verhinderte eine umfassende gründerzeitliche Stadterweiterung. Zwei bis drei km entfernt von der Altstadt erstreckt sich der 2. Grünring, welcher im 19. Jahrhundert Militäranlagen wie Forts und Vorwerke umfasst. Die wenigen Quartiere bzw. Bauten des 19. Jahrhunderts befinden sich überwiegend in der Umgebung der Münchener Straße und im heutigen Bezirk Nordost.

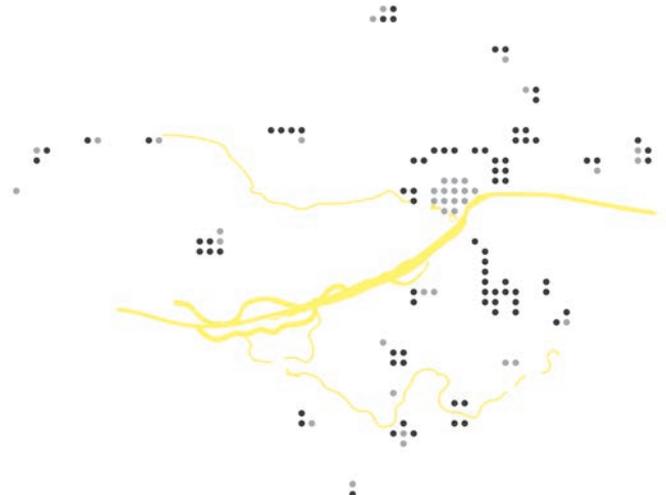


Abb. 19: 1940 - Jenseits der Schanz

1940: Jenseits der Schanz

Nach dem Ersten Weltkrieg (1918) werden industrielle Ansiedlungen im Süden und Norden der Altstadt angestrebt, allerdings nur mit mäßigem Erfolg. Trotz der günstigen Rolle als Eisenbahn-Drehkreuz zwischen München, Nürnberg, Regensburg und Augsburg und dem Bau der Autobahn A9 unter dem nationalsozialistischen Regime in den frühen 1930er Jahren bleibt der erwartete Boom aus. Lediglich einige Betriebe der Bauindustrie, des Brauereiwesens und des Eisenbahnbaus errichten Produktionsstandorte in der Stadt. Im gleichen Zuge wachsen auch die Wohnquartiere in den heutigen Stadtbezirken Münchener Straße und Nordost sowie entlang des Stadtrings weiter. Die tiefgreifenden Transformationen dieser Zeit sind auch in der Landschaft abzulesen: Zwischen 1880 und 1940 wurde die ursprünglich in mehreren Läufen mäandernde Donau zunehmend begradigt und der Fluss auf einen Lauf beschränkt.

Im Zweiten Weltkrieg (1939-1945) wurden zahlreiche Gebäude und wichtige Verkehrsinfrastrukturen durch Bombardements zerstört. Mit der Demilitarisierung im Zuge der Befreiung durch die Alliierten verlor die Stadt nach dem Krieg ihre einstige militärische Rolle - verfügte im Gegenzug aber über ausreichend Flächen, um neue Wege einzuschlagen.



Abb. 20: 1966 - (Späte) Industrialisierung

1966: (Späte) Industrialisierung

Diese Neuorientierung beinhaltet den zweiten Versuch, die Stadt zu industrialisieren, der diesmal jedoch mehr als erfolgreich verläuft. Mit der Ansiedlung der AUDI AG (damals noch Auto-Union) und der Konzentration mehrerer Öl-Raffinerien entwickelte sich Ingolstadt in den Folgejahren zum wirtschaftsstarken Industriestandort. Das industrielle Wachstum befeuert auch das allgemeine Stadtwachstum. Neben der Reparatur von Kriegsschäden im Bestand entwerfen die Planer und Architekten der Stadt neue Quartiere: Im Stadtteil Nordwest entstehen Stadtviertel im Sinne modernistischer Planungsprinzipien, z.B. das Piusviertel. Fließende Freiräume umgeben hier solitäre Punkthochhäuser und Zeilenbauten. Weitere Siedlungen ähnlicher Bauweise werden an der Regensburger, der Goethe-, der Asamstraße und der Münchener Straße geplant und gebaut. Mit dem Wachstum schreitet auch die Begradigung der Donau fort und weitere Seitenarme verschwinden von der Landkarte.



Abb. 21: 1980 - Eingemeindungen

Bis 1980: Eingemeindungen

In den frühen 1970er Jahren erfuhr die Stadt ein starkes Wachstum im Zuge von Zuzug und Eingemeindungen. Die Ortschaften Gerolfing, Dünzlau, Pettenhofen und Irgertsheim, Etting, Ober- und Unterhaunstadt, Mailing und Feldkirchen wurden dem Stadtgebiet zugeschlagen. Mit den Eingemeindungen kommt auch der „Suburban Dream“ in Ingolstadt an: Der dichte Mehrfamilienhauswohnungsbau der Moderne wird zunehmend durch das Modell „Eigenheim mit eigenem Garten am Stadtrand“ abgelöst. Die Stadt wird im Sinne der Autogerechtigkeit geplant. Das Randwachstum betrifft in erster Linie den Süden und Westen (Gerolfing, Zuchering; später Etting). Hier entstehen zahlreiche Ein- und Zweifamilienhäuser auf der grünen Wiese.



Abb. 22: 2000 - Randwachstum

Bis 2000: Randwachstum

In den 1990er und frühen 2000er Jahren wurde in erster Linie die Entwicklung des Stadtteils Friedrichshofen-Hollerstauden vorangetrieben. Neue Wohnbauentwicklungen gehen hier mit dem Neubau des Einkaufszentrum Westpark und dem Klinikum einher. Im Nordwesten des Stadtkerns entsteht so ein neuer funktionaler Entwicklungsschwerpunkt, der mit dem Audi-Ring auch einen bedeutenden, verkehrsplanerisch großräumig angelegten Stadteingang erhält. Parallel wird auf der anderen Seite der Stadt das großmaßstäbliche Gewerbegebiet an der Manchinger Straße realisiert und auch das Randwachstum der Kernstadt und der umliegenden Ortsteile schreitet voran.



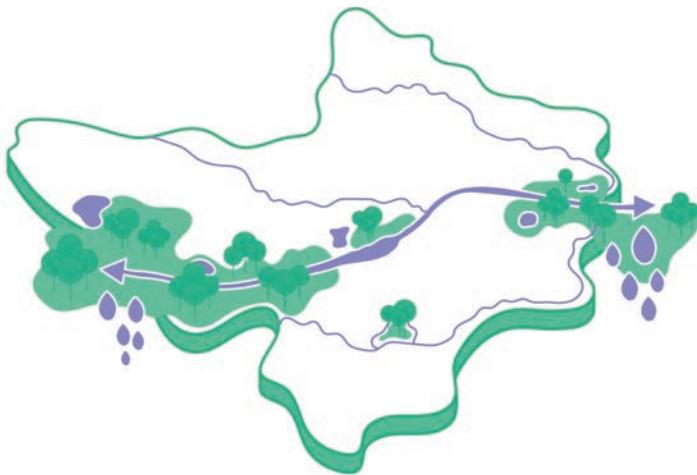
Abb. 23: 2020 - Stadtumbau und Innenentwicklung

Bis 2020: Stadtumbau und Innenentwicklung

Seit den 2010er Jahren konzentriert sich das Stadtwachstum wieder verstärkt auf innerstädtische Flächen bzw. wird in Form kompakter Bauweisen realisiert. Der Stadtentwicklungsplan Grundkonzept Wohnen 2025 ist in diesem Zusammenhang das bedeutende planerische Gesamtkonzept, das diese Entwicklungen steuert: In Form dichter städtebaulicher Konfigurationen werden ehemaligen Militär- und Industrieflächen neuen Nutzungen zugeführt. Neue Wohnviertel entstehen so südlich der Altstadt auf dem Pionier-Gelände. Zudem wird der Stadtkörper im Zuge von Erweiterungen bestehender Quartiere, wie z.B. an der Peisserstraße und der Stargarder Straße, und einzelnen Arrondierungen, z.B. im Ortsteil Oberhaunstadt, ausgedehnt. Die größte gewerbliche Entwicklung findet sich erneut in Friedrichshofen-Hollerstauden, wo das Güterverkehrszentrum westlich des AUDI-Werks realisiert wird bzw. in im Bezirk Südost, wo mit der Planung des „incampus“ das Fundament für die wirtschaftliche Zukunft der Stadt gelegt wurde. Im Bereich der Kernstadt sind bis heute außerdem einige Hochhäuser entstanden, die die historische Stadtsilhouette Ingolstadts prägen und laut Hochhauskonzept in Zukunft ergänzt werden können.

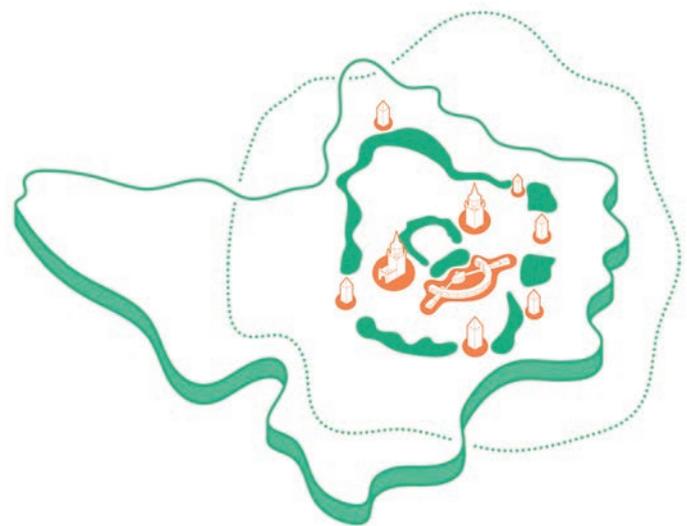
2.4 Räumliche Identitäten

Ingolstadts Geschichte und Entwicklung sowie die landschaftlichen bzw. siedlungsstrukturellen Gegebenheiten und Einbettungen formen die Identität der Stadt. Ziel ist es, die Charakteristika und Eigenheiten zur Grundlage einer passgenauen Planung zu machen und eine gute Balance zwischen Schutzanspruch und Weiterentwicklung zu schaffen.



Donau & Auwälder

Ingolstadt ist eine Stadt am Wasser. Die Donau, ihre Auwälder und Flussarme (Lohen) prägen die Geschichte der Stadt seit jeher. Die in Ost-West-Richtung verlaufende Flusslandschaft strukturiert nicht nur merklich die Siedlungsfläche, sie ist ökologischer Korridor, Anker von Biodiversität, Frischluftschneise, Erholungs- und Freizeitziel und nicht zuletzt wichtiger Identitätsstifter für die Ingolstädter/-innen.



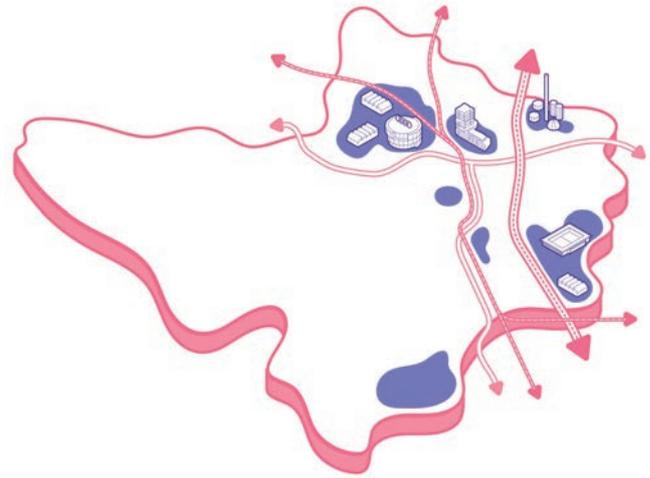
Schanz & Grünringe

Ingolstadt war bis Anfang des 20. Jahrhunderts ein bedeutender Festungsstandort. Zwar verloren die Befestigungen die militärische Bedeutung, doch bestimmen ihre Fußabdrücke als Grünringe nach wie vor den Stadtcharakter. Die Schanz steht heute nicht mehr für Abgrenzung, sondern für Offenheit und kulturelles Erbe. Während der erste Ring als Grüngürtel öffentlich nutzbar ist, wird die Entwicklung des 2. und 3. Grünrings, welcher weit über die Stadtgrenze hinaus ragt, ein Entwicklungspotenzial der kommenden Jahre sein.



Stadt & Land

Ingolstadt ist nicht „nur“ EINE Stadt, sondern der Zusammenschluss eines Stadtkerns mit seinen Umlandgemeinden. Die daraus resultierende Vielfalt an Siedlungsmustern - von dichten Quartieren bis hin zu Ortschaften um alte Gehöfte - bestimmt das Ingolstädter Lebensgefühl. Das städtische Flair wird so um ländliche Lebenswelten mit lang gewachsener Traditionen ergänzt und bereichert. Das Neben- und Miteinander von Stadt und Land sowie die zugehörigen Lebensstile machen ein Alleinstellungsmerkmal und einen wichtigen Attraktivitätsfaktor aus.



Industrie & Innovation

Ingolstadt wird in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts erst spät eine Industriestadt. Seitdem der erste Audi vom Band rollte, ist das Werk ein wichtiger Akteur in Ingolstadts Entwicklung. Doch nicht nur die industrielle Produktion, sondern auch die fortwährende Innovation ist Treiber der städtischen Dynamik. Ingolstadt erfindet sich stetig neu: Von der Universitäts- zur Festungsstadt, von der Festungsstadt zur Industriestadt, und seit einigen Jahren die Transformation vom Industrie- zum Hightechstandort.

2.5 Megatrends und Zukunftsfragen

Wie die Welt in 20 Jahren aussieht, kann nicht abschließend beantwortet werden, doch lassen sich schon heute bestimmte Tendenzen bzw. Entwicklungen ausmachen, die in den kommenden Jahren verstärkt zum Tragen kommen und auf die Stadtentwicklung wirken werden. Diese Megatrends sind die großen Treiber umfassender zukünftiger Veränderung. Sie zu erkennen hilft, Ingolstadt zukunftsfähig aufzustellen.

Urbanisierung: Was sind Wachstumsrezepte für „Stadt und Land“?

Der Megatrend Urbanisierung beschreibt einerseits das starke Bevölkerungswachstum in Städten und Metropolregionen. Außerdem fasst der Trend die sukzessive Ausbreitung städtischer Lebensstile auf ländliche Regionen, im Zuge dessen sich Stadt-Land-Gegensätze zunehmend auflösen. Auch Ingolstadt ist von dieser Spannung geprägt und gleichsam eine stark wachsende Stadt. Die Stadtentwicklung muss dementsprechend in Zukunft stärker denn je Antworten auf die Frage finden, wie Wachstum effizient gestaltet werden kann und welche Maßstäblichkeit in welchen Ortslagen angemessen ist.

Silver Society: Wie wird Ingolstadt fit für 65+?

Der demografische Wandel hin zur sogenannten „Silver Society“ geht mit der wachsenden Relevanz der älteren Bevölkerungsgruppen für die Stadtgestaltung einher. Auch in Ingolstadt werden die älteren Bevölkerungsgruppen (über 65 Jahren) bis 2040 überproportional zunehmen. Themen wie Barrierefreiheit und selbstbestimmtes Leben im Alter bedeuten neue Ansprüche an öffentliche Räume und eine Nachfrage nach altersgerechten Wohnmodellen (z.B.: Mehrgenerationenwohnen) und bringen die dringende Frage mit sich, wie diese Belange in der Stadtentwicklung berücksichtigt werden können.

Digitalisierung: Welche Chancen birgt die Digitalisierung für Ingolstadt?

Die fortschreitende Digitalisierung verändert grundlegend die Art und Weise, wie wir arbeiten, kommunizieren, konsumieren und uns bewegen. Nicht zuletzt hat die Covid-19 Pandemie die Relevanz des digitalen Austauschs in sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht aufgezeigt. Für die Ingolstädter Stadtentwicklung bedeutet Digitalisierung Herausforderung und Chance zugleich. Der Einzelhandel kriselt im Zuge von Online-Shopping und stellt die klassische Funktion der Innenstadt in Frage. Gleichzeitig eröffnen KI-Modelle im Stadtverkehr und ruhigere Formen der industriellen Produktion die Chancen, die Mobilität der Ingolstädter/-innen zu optimieren und Quartiere wieder stärker zu durchmischen.

Wissensgesellschaft: Wie gestalten sich zukünftige Arbeitsorte in der Stadt?

Die Transformation zur Wissensgesellschaft beschreibt den Übergang von einer industriellen zur informations- und wissensbasierten Gesellschaft. Zwar ist in Ingolstadt der industrielle Sektor nach wie vor von großer Relevanz, doch auch Wissen, Innovation und Bildung gewinnen an Bedeutung. Die Diversifizierung des städtischen Branchenmixes und die Ansiedlung zukunftssträchtiger Gewerbefelder sind entsprechend wichtige Kernaufgaben der Stadtentwicklung. Der Forschungscampus, das Gründerzentrum oder Fablabs sind in diesem Zusammenhang wichtige, städtebauliche Typologien, die es in die Stadt zu integrieren gilt.

Mobilität: Wie gelingt die Verkehrswende?

Wie (gut) Menschen in einer Stadt von A nach B gelangen, ist maßgeblich für Prosperität, soziale Teilhabe und Lebensqualität der Menschen. Der Megatrend Mobilität umfasst die steigende Nachfrage nach öffentlicher, flexibler und nachhaltiger Mobilität, von Elektrofahrzeugen über Sharing-Konzepte bis hin zu aktiven Mobilitätsformen, also Fahrrad- und Fußverkehren. Die dringend notwendige Transformation von der autogerechten zur „mobilitätsgerechten“ Stadt ist in aller Munde. Auch für Ingolstadt, das in weiten Teilen für die Nutzung mit dem privaten PKW geplant wurde, ist die Neubewertung der Verkehrssituation und eine stärkere Gewichtung öffentlicher, kollektiver und aktiver Fortbewegungsarten von höchster Bedeutung.

Ökologisierung: Wie geht urbane Nachhaltigkeit in Zeiten des Klimawandels?

Ökologisierung beschreibt den Wandel hin zu umweltfreundlichen und nachhaltigen Praktiken in allen Lebensbereichen: Von der Energieerzeugung über die Landwirtschaft bis hin zum individuellen Konsumverhalten und nicht zuletzt der Stadtgestaltung. In Ingolstadt manifestiert sich der Trend u.a. im Beschluss der Nachhaltigkeitsagenda im Jahr 2023. Der Arten-, Ressourcen und Klimaschutz aber auch der Umgang mit Klimawandelfolgen gehen mit stadträumlichen Anforderungen einher: Die Entwicklung und Vernetzung grün-blauer Infrastrukturen, Entsiegelung und Begrünung, aber auch energetische Sanierungen und nachhaltige Bauprojekte sind bedeutsame Stellschrauben für den resilienten Stadtbau.



Abb. 24: Donaublick

03 Bestandsanalyse

Das Kapitel erfasst die aktuelle Situation und Entwicklungstrends in verschiedenen Lebensräumen der Stadt. Im Sinne einer sektoralen Analyse werden die folgenden Themenfelder - Stadtstruktur, Soziodemografie und Bevölkerungsentwicklung, Quartiere und Wohnbauentwicklung, Stadtwirtschaft und Zentren, Mobilität, Grünraumversorgung und grün-blaue Infrastruktur, Bildung, soziale Infrastruktur und Kultur - zunächst separat voneinander betrachtet. Hierbei fließen sowohl bestehende Planungen, Konzepte und Daten, als auch eigene Beobachtungen und Auswertungen sowie die Ergebnisse der verschiedenen Beteiligungsformate ein. Auf diese Weise ergeben sich einzelne Zwischenfazits und Aussagen zu den Hauptcharakteristika Ingolstadts, die im Sinne einer integrierten Stärken-Schwächen-Analyse zusammengeführt werden.

3.1 Stadtstruktur

Die Stadtstruktur Ingolstadts spiegelt heute sowohl ihren historischen Ausgangspunkt als auch moderne urbanistische Prinzipien wider. Um die vom ersten Grünring umgebene mittelalterliche Kernstadt organisieren sich Wohnquartiere in verdichteter offener Bauweise, Siedlungen der Moderne, meist in Zeilen- und Punktstrukturen, vereinzelte gründerzeitliche Wohnquartiere und großflächige Gewerbestandorte. Außerhalb der Kernstadt jenseits des 2. Grünrings liegen die Ortsteile, deren historische Kerne seit ihrer Eingemeindung ein stetes Randwachstum mit Einfamilienhäusern aufweisen. Die Siedlungsfläche wird durch die Donau markant in West-Ost Richtung „geteilt“. In Nord-Süd-Richtung sind die Zäsuren der parallel verlaufenden Bahntrasse und Autobahn A9 prägend, deren Zwischenraum eine bedeutende Verdichtungskulisse darstellt. Neben der Ringstruktur und den überörtlichen Verkehrsinfrastrukturen wird die Stadtstruktur vom zentralen Stadtring ausgehenden Magistralen geprägt, die nach Nordwesten, Osten, Südosten und Süden aus dem Stadtgebiet führen.

Bevölkerungsdichte

Die dichtesten Stadtbezirke Ingolstadts gruppieren sich um das Stadtzentrum: Die Stadtbezirke Nordost (4.290 EW/km²) und Nordwest (3.280 EW/km²) sind die dichtesten der Stadt. Es folgen die Bezirke Münchener Straße (2.710 EW/km²) Friedrichshofen-Hollerstauden (2.210 EW/km²), Südwest (1.480 EW/km²), Mitte (1.440 EW/km²) und Südost (1.320 EW/km²). Im äußeren Stadtgebiet verringern sich die Werte deutlich. Die geringsten Bevölkerungsdichten weisen die Stadtbezirke West mit 220 EW/km² und Süd mit 370 EW/km². Die nördlichen Außenbezirke liegen mit Werten von 590 EW/km² in Etting bis 970 EW/km² in Oberhaunstadt deutlich darüber.⁶

Die Mitte

Die historische, im Mittelalter angelegte Altstadt bildet unverkennbar das Zentrum Ingolstadts und markiert ihren räumlichen und funktionalen Mittelpunkt. Hier konzentriert sich das Gros des

öffentlichen Lebens, identitätsstiftende sakrale, öffentliche und kulturelle Bauten sowie gastronomische Einrichtungen, die beiden Hochschulen (Technische Hochschule und Katholische Universität Eichstätt) und Einzelhandelsgeschäfte. In der kleinteilig parzellierten, teils verwinkelten Blockstruktur fügen sich Mehrfamilienhäuser in geschlossener Bauweise ein, die vielfach über „aktive“, also öffentlichkeitswirksame Erdgeschossnutzungen verfügen. Der 1. Grünring legt sich um den Stadtkern und bietet neben vielfältigen Grünanlagen und historischen Festungsfragmenten auch Raum für öffentliche Nutzungen, Schulen, Museen und großflächige Parkplätze. Abseits des Glacis erstreckt sich der Stadtbezirk Mitte gen Westen, wo neben heterogenen, offene Baustrukturen auch Reihenhaussiedlungen und Mehrfamilienhäuser der Nachkriegszeit das Stadtbild bestimmen.

Die Kernstadt

Die Kernstadt besteht neben den zentralen Lagen des Stadtbezirks Mitte aus den Stadtbezirken Nordost, Nordwest und zu Teilen aus den Stadtbezirken Südost, Münchener Straße und Südwest, deren Bezirksflächen größtenteils innerhalb des 2. Grünrings liegen und eine tendenziell geschlossene Siedlungsfläche. Bezirksflächen außerhalb des 2. Grünrings gehören nicht zur Kernstadt.

Der Stadtbezirk **Südwest** wird von großzügigen Ein- und Mehrfamilienhäusern auf großen Gartengrundstücken, verdichteten Reihenhausbebauung und eingestreuten Zeilenbauten geprägt. Bis auf die Bildungs- und Sporteinrichtungen an der Gustav-Adolf-Straße überwiegen Wohnnutzungen. Die Lage zwischen den Donauauen und dem 2. Grünring und die gute Anbindung an die Altstadt, den Hauptbahnhof und zu großen Naherholungsgebieten macht den Stadtbezirk zu einer sehr attraktiven Wohnlage.

Der Stadtbezirk **Münchener Straße** erstreckt sich entlang der gleichnamigen, viel befahrenen Ausfallstraße vom Glacis Richtung Süden bis hin zur

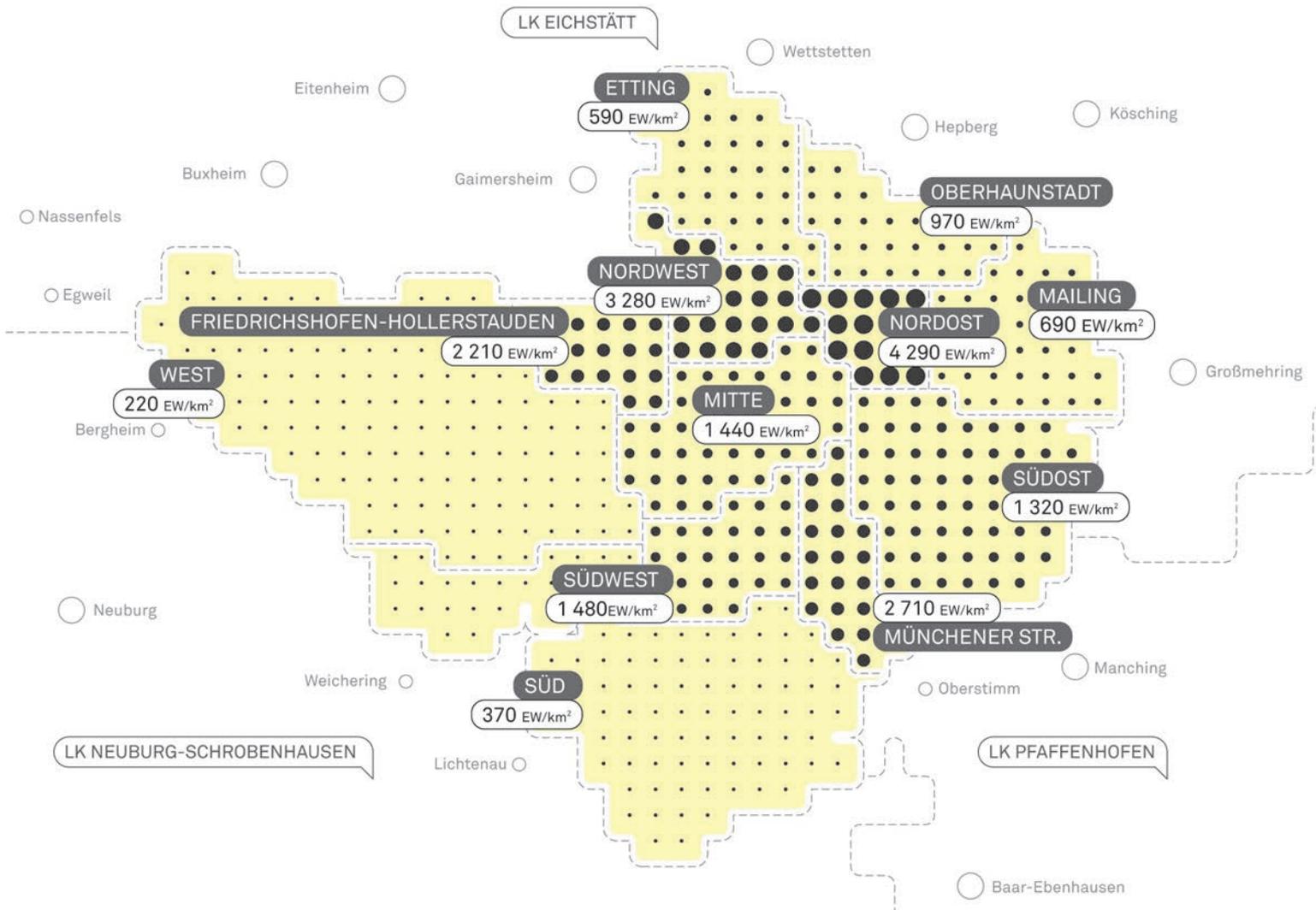


Abb. 25: Bezirke und Einwohner/-innendichten (2022)

Stadtgrenze. Zeilenbauten, Gründerzeitbauten, Wohnblöcke und Einfamilienhäuser bilden den Wohnungsbestand des Bezirks. Entlang der Ausfallstraße finden sich in den Erdgeschossen der Mehrfamilienhäuser vielfach gewerbliche Nutzungen. Funktional werden diese Nutzungen um den Versorgungsschwerpunkt am Hauptbahnhof ergänzt. Die Bahntrasse stellt eine starke räumliche Barriere zum Nachbarbezirk Südost dar.

Der Stadtbezirk **Südost** ist siedlungsstrukturell heterogen und wird durch die Autobahn geteilt: Im Osten liegt der dynamische Gewerbestandort Manchinger Str., in dem mit dem „incampus“ das aktuell bedeutendste Projekt der Stadt in puncto Gewerbeentwicklung realisiert wird. Im Westen liegen historisch gewachsene Wohnquartiere, die sich aus Ein- und Mehrfamilienhausbebauung und verdichteten Reihenhäusern zusammensetzen. Im Norden konzentrieren sich zudem Wohnbauprojekte der jüngsten Vergangenheit (z.B.: das

Quartier auf dem ehemaligen Pioniergelände, an der Peisserstraße oder Stargarder Straße).

Der Stadtbezirk **Nordost** liegt nördlich der Donau zwischen den Verkehrsinfrastrukturen der Bahntrasse und Autobahn. In Ost-West-Richtung wird er durch die Magistrale der Goethestraße durchzogen. Eine starke funktionale Durchmischung und hohe bauliche Dichten bestimmen den „urbansten“ Bezirk der Stadt, der mit dem Nordbahnhof zudem hervorragend erschlossen ist. Die Bebauung setzt sich aus Mehrfamilienhäusern in Zeilenbauweise und verdichteten offenen Bausstrukturen zusammen. Wie auch im Bezirk Nordwest und Südost befinden sich auch hier große Siedlungsprojekte der Nachkriegszeit. Im Norden des Stadtteils bestimmt das AUDI-Werk die Stadtstruktur. Das Rieter-Areal wird als großes Konversionsprojekt derzeit als durchmischter Wohnstandort („INquartier“) entwickelt.

Der Stadtbezirk **Nordwest** wird gleichsam durch den verdichteten Geschosswohnungsbau (Zeilen- und Punkthochhäuser der 1950er bis 1970er Jahre) und die großmaßstäblichen Nutzungen des Güterverkehrszentrums (GVZ) und des AUDI-Werks bestimmt. Der neu angelegte Piuspark begrenzt den multikulturellen Stadtteil Ingolstadts im Westen; im Süden schließen sich die Grünräume des Glacis an. Im Osten liegt der Bezirk an der Bahntrasse und verfügt mit dem Nordbahnhof und dem Bahnhof des AUDI-Werks über zwei Bahnhalte.

Der Stadtbezirk **Friedrichshofen-Hollerstauden** liegt außerhalb des 2. Grünrings auf der westlichen Stadtseite. Der hochfrequentierte Verkehrsknoten „Audi-Kreisel“ ist ein zentraler Stadteingang und Verkehrsknoten. Neben Krankenhaus und Westpark wird der Stadtteil durch dichte Mehrfamilienhaus-Konfigurationen in Zeilenbauweise und Reihenhäusern geprägt. Diese heterogene Bebauung wird durch offene Baustrukturen mit großen Ein- und Mehrfamilienhäusern ergänzt. In dem stark wachsenden Stadtteil gibt es weiterhin großes Transformationspotenzial zur Stadterweiterung im Westen.

Die ländlichen Ortsteile

Die aus den Eingemeindungen hervorgegangenen dörflichen Ortsteile legen sich um das kernstädtische Gebiet. Neben den örtlichen Siedlungstypen mit ruraler Vergangenheit sind hier die agrarische Kulturlandschaft und die grün-blauen Strukturen der Donau und Auwälder prägend.

Der Stadtbezirk **Süd** besteht aus mehreren Ortsteilen, die seit ihrer Eingemeindung in sukzessiven Ringen an den Ortständern gewachsen sind. Die historischen Ortskerne mit zentralen sakralen Bauten und den typischen Dreiseithöfen wurden in diesem Zuge durch großzügige Ein- und freistehende Mehrfamilienhäuser erweitert. Die Orte Zuchering, Ober- und Unterbrunnenreuth ordnen sich kreisförmig um den Zucheringer Forst. Der Ortsteil Hagau liegt abgeschiedener im Westen des Bezirks. Durch die Erweiterung des 2. Grünrings entstehen neue Flächenpotenziale im Süden.

Der Stadtbezirk **Mailing** setzt sich aus den Ortsteilen Mailing und Feldkirchen südlich der B16a zusammen. An die Siedlungslagen mit historischen Ortsmitten und Wohngebieten mit freistehenden Ein- und Mehrfamilienhäusern der 1950er und 1960er Jahre an der Regensburger Straße, schließen sich im Süden landwirtschaftliche Nutzungen, das Donauufer, die Mailinger Aue und der Mailinger See an. Zudem befindet sich im Süden mit dem Klärwerk eine wichtige Entsorgungsinfrastruktur und im Norden das Gewerbegebiet Nord-Ost (u.a. Ingolstadt Village).

Die Orte Unter- und Oberhaunstadt des Stadtbezirks **Oberhaunstadt** liegen jenseits der Bahntrasse nördlich des 2. Grünrings. Neben ablesbaren historischen Ortsmitten prägen bauliche Erweiterungen mit Einfamilien-, Reihenhäusern und freistehenden Mehrfamilienhäusern das Ortsbild. Im Osten von Unterhaunstadt schließt sich die in Zeilenbauweise errichtete Müllerbadsiedlung an. Östlich der Autobahn liegt mit dem Raffineriegelände eine großmaßstäbliche industrielle Nutzung.

Der Stadtbezirk **Etting** im nördlichsten Ausläufer des Stadtgebiets besteht aus Wohnlagen, die von landwirtschaftlichen Nutzungen umfasst werden. Im Süden des Bezirks liegen Teile des 2. Grünrings und des AUDI-Werks. Die Siedlung setzt sich aus dem historischen Ortskern Ettings und Osterweiterungen durch großflächige Ein- und Mehrfamilienhausgebiete im Nordosten zusammen.

Der Stadtbezirk **West** ist der flächenmäßig größte der Stadt. Nördlich der Donauaue liegen eingebettet in landwirtschaftliche Nutzungen der größte Ortsteil Gerolfing und die kleineren Ortsteile Irgertshausen, Pettenhofen, Mühlhausen und Dünzlau. Die Siedlungslagen reihen sich gleich einer Perlenkette entlang der Landstraße IN2. Die historischen Ortsmitten wurden seit der Eingemeindung um großzügige Ein- und Mehrfamilienhausgebiete ergänzt. Trotz der randstädtischen Lage zählt West zu den beliebtesten Wohnstandorten der Stadt.

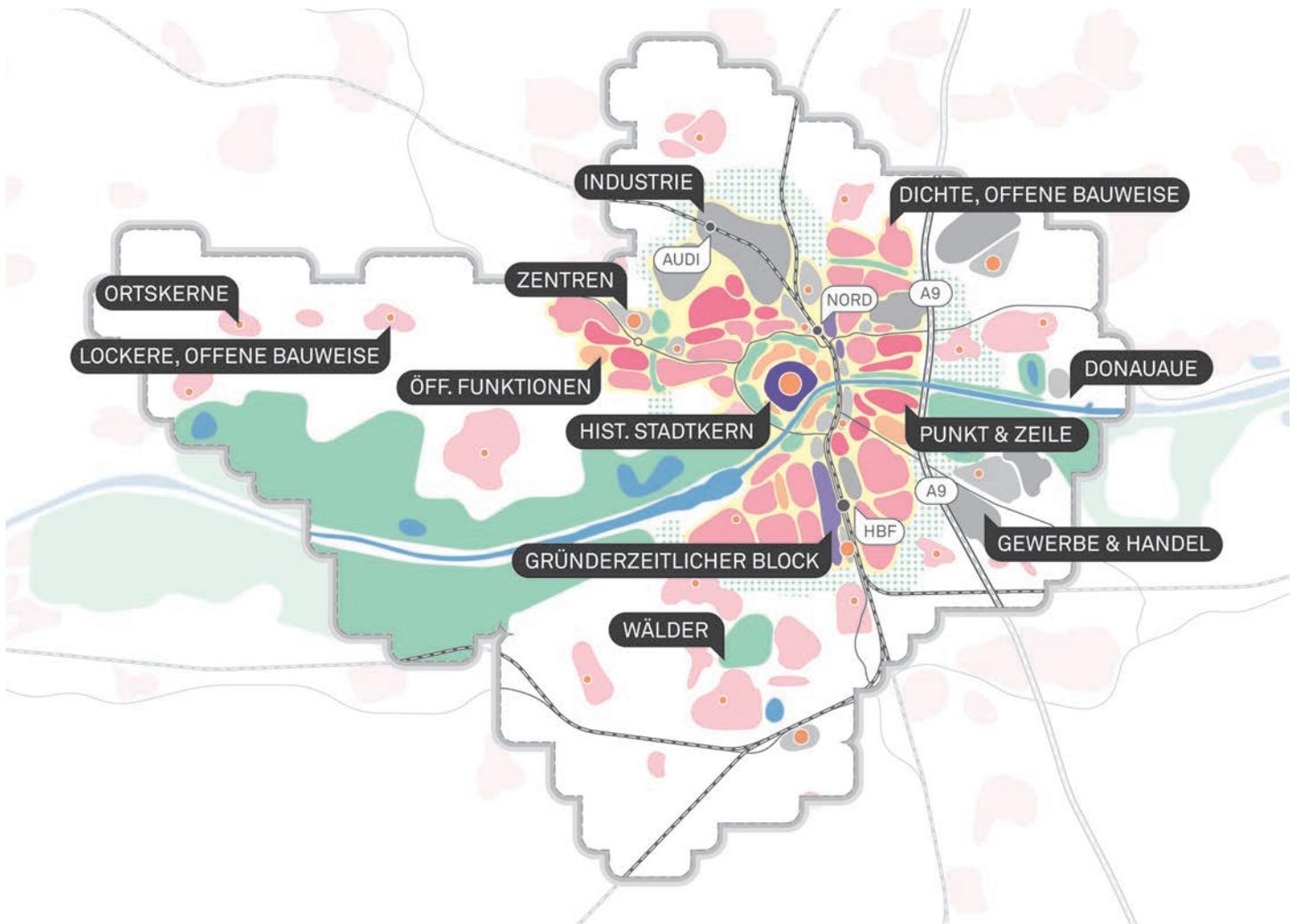


Abb. 26: Stadtstruktur als „Kartoffelplan“

Auf einen Blick

- Das Glacis (1. Grünring), die Donau, Autobahn- und Bahntrasse sowie das AUDI-Werk sind wichtige strukturgebende bzw. infrastrukturelle Elemente der Stadt. Eine Herausforderung liegt in der Minderung ihrer Trennwirkungen, der Auswirkungen wie Lärminderung - und der Integration einer in Teilen „zerrissenen“ Stadtstruktur.
- Ingolstadts Stadtstruktur weist eine markante Staffelung in die kompakte, homogene Altstadt, die heterogene Kernstadt und die äußeren, teils ländlichen Siedlungsmuster der äußeren Ortsteile auf. Eine Besonderheit: Um den mittelalterlichen Stadtkern dominieren keine gründerzeitlichen Erweiterungen, sondern Quartiere des 20. Jahrhunderts in zumeist offener Bauweise.
- Die teils niedrigen Einwohner/-innendichten in Kernstadtlagen bieten noch Potential zur baulichen Ergänzung und Qualifizierung.
- Die funktionale Entmischung auf gesamtstädtischer Ebene resultiert in langen Alltagswegen und bedingt eine hohe Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV). Die „Stadt der kurzen Wege“ kann als Ansatz verfolgt werden.
- Die ländlichen Ortsteile sind stark flächig gewachsen und an den Siedlungsrändern häufig überformt. Die qualitative Gestaltung der Ortstränder zur Landschaft ist mit Blick auf die Erhaltung des Landschaftsbildes daher wesentlich.



Abb. 27: Neues urbanes Wohnen an der Peisserstraße



Abb. 29: Der IN-Tower am Nordbahnhof



Abb. 28: Maßstab der Moderne im Piusviertel



Abb. 30: Wachstum an den Siedlungsrändern in Mühlhausen



Abb. 31: Historische Ortsmitte mit Maibaum in Dünzlau



Abb. 32: Kleinteiligkeit und historische Landmarken in Mitte



Abb. 33: Erben der Gründerzeit an der Münchener Straße



Abb. 34: Magistrale mit angrenzender offener Bauweise an der Schillerstraße

3.2 Soziodemografie und Bevölkerungsentwicklung

Die Stadt Ingolstadt zählt heute rund 143.590 Einwohner/-innen. Sie verteilen sich entsprechend mehrerer Parameter über die verschiedenen Stadtlagen. Es ergeben sich beispielsweise diverse Verteilungsmuster junger und alter Bevölkerungsgruppen oder Menschen mit Migrationshintergrund, die mit spezifischen Bedarfen an die Stadtentwicklung einhergehen. Diese Muster werden auch durch das anhaltende Wachstum bestimmt. Setzt sich der Trend fort, überschreitet die Stadt bis zum Jahr 2042 die Marke von 153.300 Einwohner/-innen. Das Wachstum verteilt sich ungleich auf die einzelnen Stadtbezirke und verändert auch die Stadtgesellschaft: Ingolstadt wird bunter und die Altersstruktur verschiebt sich zu Gunsten älterer Bevölkerungsschichten.

Jung und Alt

Ältere Bevölkerungsgruppen (über 65 Jahre) konzentrieren sich am stärksten in den Stadtbezirken Südwest (20,6 %), Münchener Straße (19,2 %) und Friedrichshofen-Hollerstauden (19,1 %). Hier sind die Altenquotienten der Stadt am höchsten, also das Verhältnis der Personen im Rentenalter (z.B. über 65-Jährige) auf je einhundert Personen im erwerbstätigen Alter (20- bis 65-Jährige). Es folgen die Bezirke Südost, Mailing, Oberhaunstadt, Nordwest, West und Nordost mit Werten zwischen 18,6 % und 17,9 %. Der niedrigste Anteil älterer Bevölkerungsgruppen findet sich in Bezirken Süd (17,4 %), Etting (16,9) und Mitte (16,3 %) ⁷.

Das Bild wird von der Konzentration junger Bevölkerungsgruppen (unter 18 Jahren) kontrastiert. Der Jugendquotient, der das Verhältnis der unter 18-Jährigen auf je einhundert 18 bis 65-Jährige angibt, erreicht die höchsten Werte in den äußeren Bezirken Etting (20,9 %), Süd (20,0 %) und West (19,8 %). Im Mittelfeld liegen die Bezirke Nordwest, Oberhaunstadt, Mailing, Südost und Südwest und Nordost. Hier beläuft sich der Jugendquotient jeweils auf Werte zwischen 18,9 % und 16,8 %. Es folgen die Bezirke Friedrichshofen-Hollerstauden (16,2 %) und Münchener Straße (15,7 %). Auch in puncto Jugendquotient weist der Bezirk Mitte den

niedrigsten Wert (13,4 %) auf. Hier konzentrieren sich vornehmlich mittlere Altersgruppen.⁸

Während der Altenquotient heute stadtweit bei 29,9 % liegt, steigt dieser Wert im Jahr 2042 voraussichtlich bis auf 35,6 %. Das bedeutet eine Zunahme der Bevölkerungsgruppen ab 65 um 24,5 %. Gleichzeitig entwickeln sich in Ingolstadt auch junge Bevölkerungsgruppen überproportional. So steigt auch der Jugendquotient, wenn auch nur geringfügig, von rund 31,6 % auf 32,1 %.⁹

Migration und Vielfalt

Seit 2012 werden kontinuierliche Zuzüge aus dem Ausland dokumentiert. Die Stadt wird zunehmend bunter: die neuen Ingolstädter/-innen kommen überwiegend aus europäischen Ländern (Rumänien, Ukraine, Kosovo und Kroatien), aber auch aus Ländern wie Indien, Syrien und Afghanistan. Hier spielt auch das Thema Fluchtmigration eine Rolle. Rund die Hälfte (48,3 %) der Ingolstädter/-innen haben einen Migrationshintergrund. Fast ein Viertel (23,7 %) verfügt zudem über eine andere Staatsbürgerschaft als die deutsche¹⁰. In puncto Migration ist die Ingolstädter Bevölkerung also deutlich vielfältiger als der deutsche Durchschnitt (Bevölkerung mit Migrationshintergrund in Deutschland 2022: ca. 28,7 % ¹¹).

Das räumliche Muster der Migration weist eine weitaus stärkere Polarisierung auf als die Verteilung der verschiedenen Altersgruppen. Sie organisiert sich wie folgt: Die Bezirke West (24,1 %), Süd (26,8 %) und Südwest (30,1 %) weisen die niedrigsten Migrationswerte auf. Auch auf die Bezirke Etting (37,1 %) und Münchener Straße (40,0 %) entfallen unterdurchschnittliche Werte. Im Mittelfeld liegen die Bezirke Oberhaunstadt, Mitte und Mailing – jeweils mit Werten zwischen 46,1 % und 43,7 % ¹². Am höchsten ist der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund im Stadtbezirk Nordwest (76,3 %) und in den Bezirken Nordost (62,6 %) Friedrichshofen-Hollerstauden (49,7 %) und Südost (49,0 %).

Abb. 35: Altenquotient (2022)

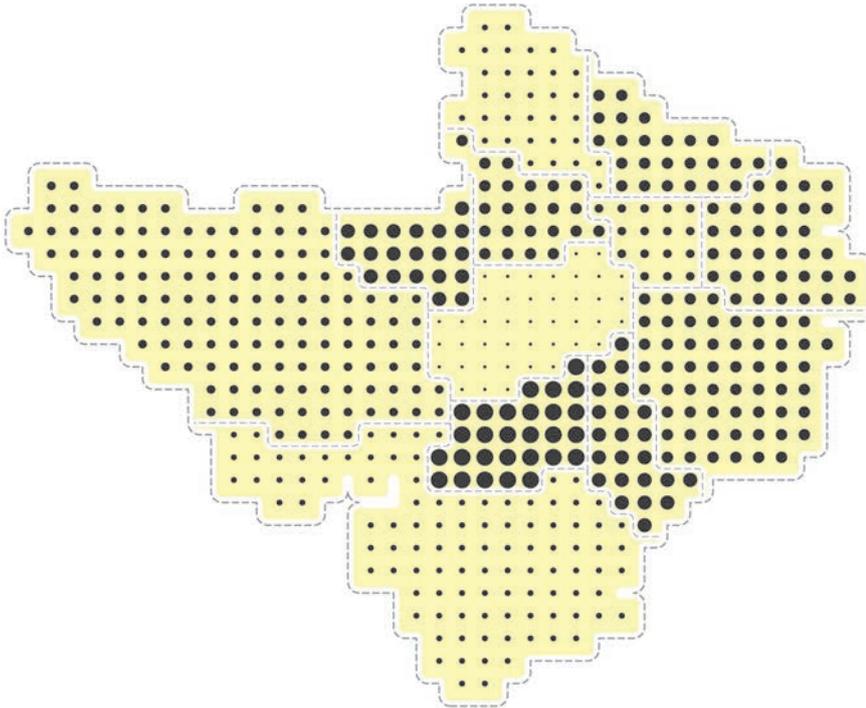


Abb. 36: Jugendquotient (2022)

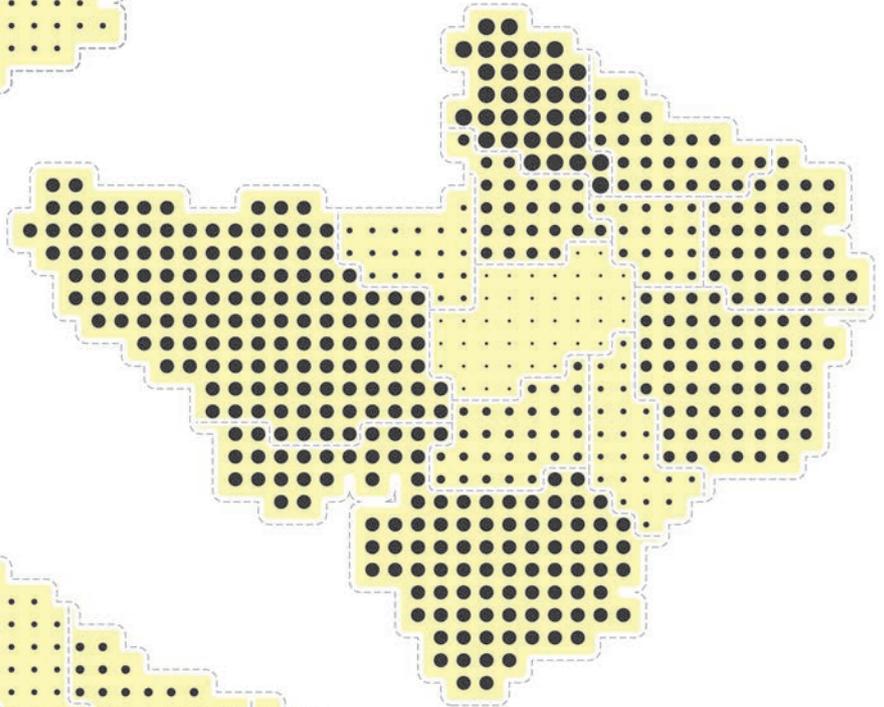
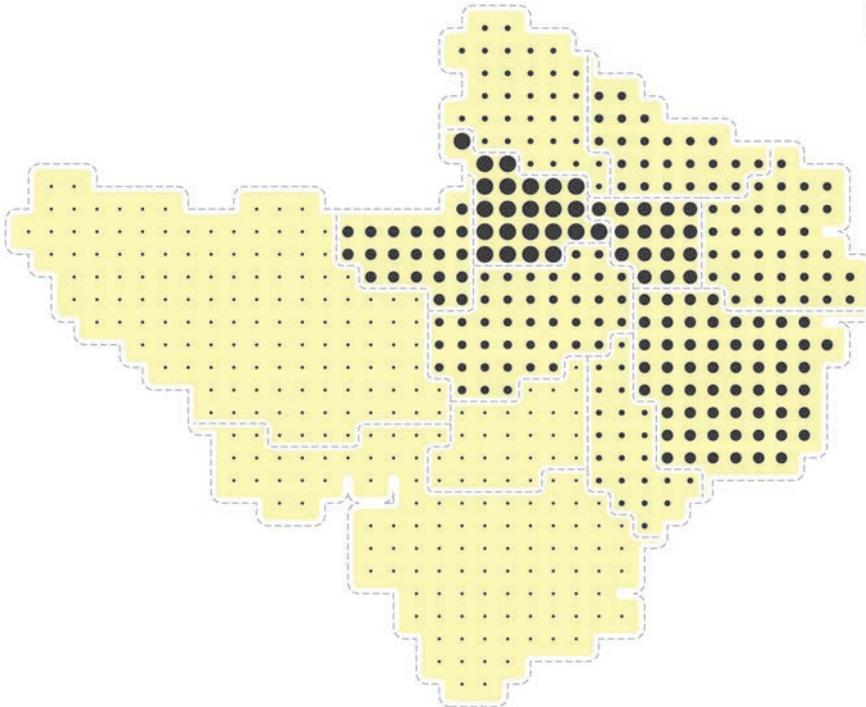


Abb. 37: Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund (2022)



Arbeitslosigkeit

Die gute wirtschaftliche Lage der Stadt spiegelt sich im niedrigen Anteil der Arbeitslosen. Die Quote der Ingolstädter/-innen, die Grundsicherung nach SGB II (Bürgergeld) beziehen, beläuft sich auf knapp 5 % für das gesamte Stadtgebiet. Damit liegt die Stadt deutlich unter dem bundesweiten und dem bayerischen Durchschnitt. Die zentralen Bezirke Mitte (5,1 %), Nordwest (8,9 %) und Nordost (7,6 %) weisen die höchsten Anteile auf. Die niedrigsten Werte entfallen auf West (1,2 %), Süd (1,9 %), Südwest (1,9 %) und Etting (2,4 %). Dazwischen liegen die Bezirke entlang der östlichen Stadtgrenze, Friedrichshofen-Hollerstauden und Mitte. Hier beläuft sich der Anteil der ALG II beziehenden auf Werte von 3,2 % bis 5,2 %.

Ingolstadt wächst

Zwischen 2012 und 2022 wuchs die Bevölkerung Ingolstadts um rund 14.000 Einwohner/-innen – also um mehr als 10 %. Damit ist die Stadt in ihrer jüngsten Geschichte eine der am schnellsten wachsenden Kommunen in Deutschland. Zwar verzeichnen alle Bezirke gleichermaßen Wachstumstendenzen, doch verteilte sich das Wachstum der letzten zehn Jahre sehr ungleich über das Stadtgebiet. Der Bezirk Südost weist mit einem Plus von rund 3.545 Einwohner/-innen einen regelrechten Boom auf. Hier wohnen im Jahr 2022 fast ein Viertel mehr Menschen als im Vergleichsjahr 2012. Einen starken Zuwachs verzeichneten außerdem die Bezirke Nordost (+ 2.082 EW) und Friedrichshofen-Hollerstauden (+ 1.940 EW). Mehr als die Hälfte des gesamtstädtischen Wachstums wurde in diesen drei Stadtbezirken abgebildet.

Moderate Wachstumsraten von rund 800 bis 1.155 Einwohner/-innen entfallen auf die Stadtbezirke West (+789 EW), Mitte, Süd und Münchener Straße (+796 EW). Die restlichen Stadtteile wuchsen schwächer – das Bevölkerungsplus lag hier bei Werten zwischen 210 und 670¹³.

Der Wachstumsverlauf seit 2012 wird insbesondere durch Zuzüge, auch aus dem Ausland, bestimmt. Die Stadt verzeichnet kontinuierlich positive Wanderungssalden, insgesamt 14.050 Zuzüge verzeichnete Ingolstadt im Jahr 2022. Junge Erwachsene sind in diesem Zusammenhang die relevanteste Gruppe. Die zentralen Stadtbezirke Südost (2.670 Zuzüge), Nordwest (2.605 Zuzüge), Nordost (2.050 Zuzüge) und Mitte (1.960 Zuzüge) sind am beliebtesten bei den Neuankommenden¹⁴. Die Zahl der Wegzüge (im Jahr 2022: 11.025) verhält sich dementsprechend auf einem niedrigeren Niveau als die Zuzüge.

Bevölkerungsprognose

Für die Zukunft ist von einer Fortführung dieser Dynamik auszugehen. Die Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik geht für das Jahr 2042 von einer Gesamtbevölkerung von 153.300 (+ 8,7 %) Einwohner/-innen für Ingolstadt aus. Die stadteigenen Prognosen belaufen sich auf Werte zwischen 162.900 (+ 15,5 %) und 150.600 (+ 6,8 %)¹⁵. Trotz der Spreizung deuten die verschiedenen Wachstumsszenarien darauf hin, dass Ingolstadt auch zukünftig einer der schnellst wachsenden Städte in der Region bleiben wird.

Auf einen Blick

- Die älteren Bevölkerungsgruppen konzentrieren sich stärker auf die Nachbarbezirke der Altstadt, während in den äußeren Stadtlagen der Jugendquotient am höchsten ist. Die Bedarfe der Bevölkerung sind also lokal verschieden und wichtiger Faktor beim Ausbau senior/-innengerechter sowie kinder- und jugendfreundlicher sozialer Angebote.
- Die dynamische Bevölkerungsentwicklung bedeutet, dass die soziale Infrastruktur und das Wohnangebot (Seniorenrechtliches Wohnen) mitwachsen muss. Das überproportionale Wachstum älterer (und junger) Bevölkerungsgruppen muss in der Stadtentwicklung Berücksichtigung finden.
- Die zunehmende Bevölkerungsvielfalt geht mit einer wachsenden Bedeutung von Integrationsarbeit in der Quartiersentwicklung einher. Ingolstadt kann sein Image einer weltoffenen, internationalen Stadt stärken.
- Trotz des insgesamt geringen Anteils von Bevölkerungsgruppen mit niedrigen sozioökonomischen Status gilt es auch in Zukunft, benachteiligte Quartiere gezielt zu stärken und stadträumlicher Segregation durch Förderung der sozialen Durchmischung zu begegnen.

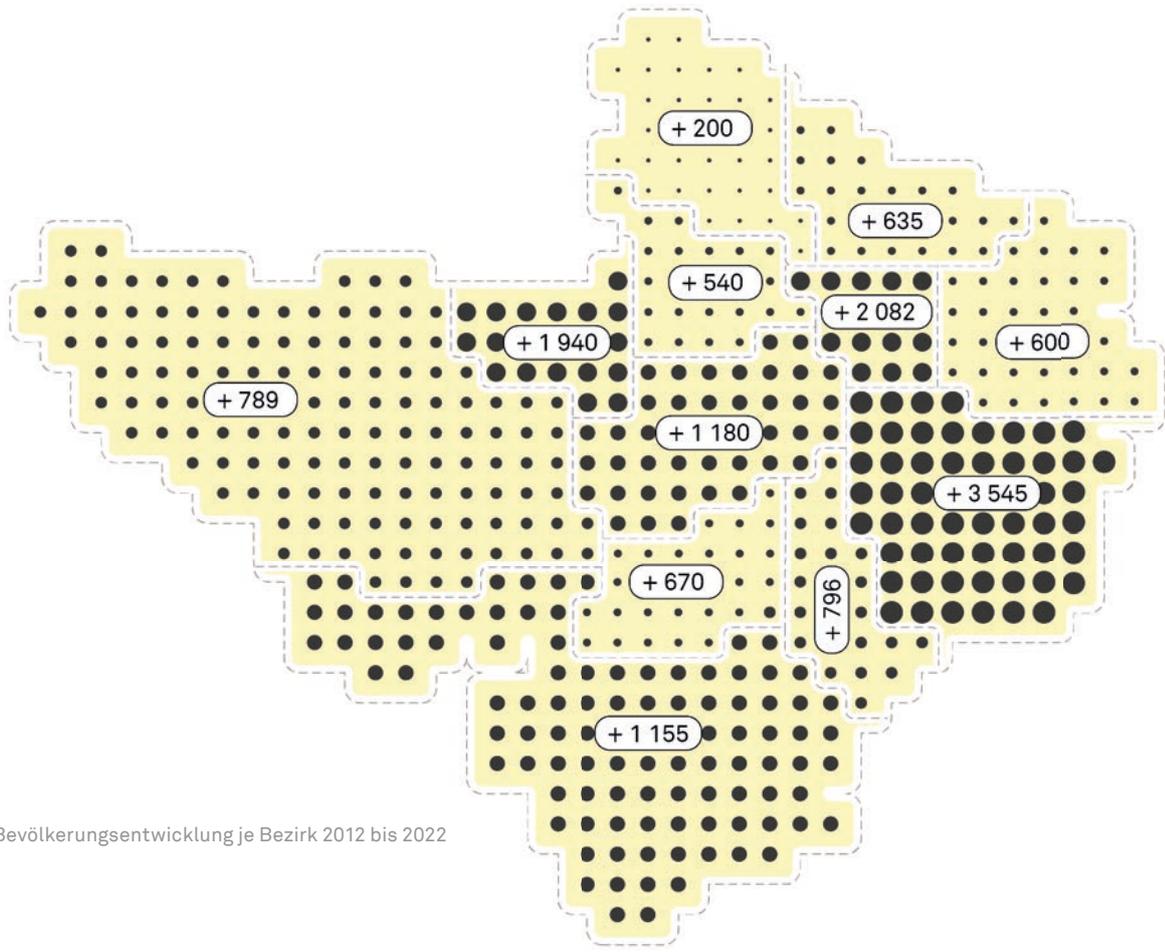


Abb. 38: Bevölkerungsentwicklung je Bezirk 2012 bis 2022

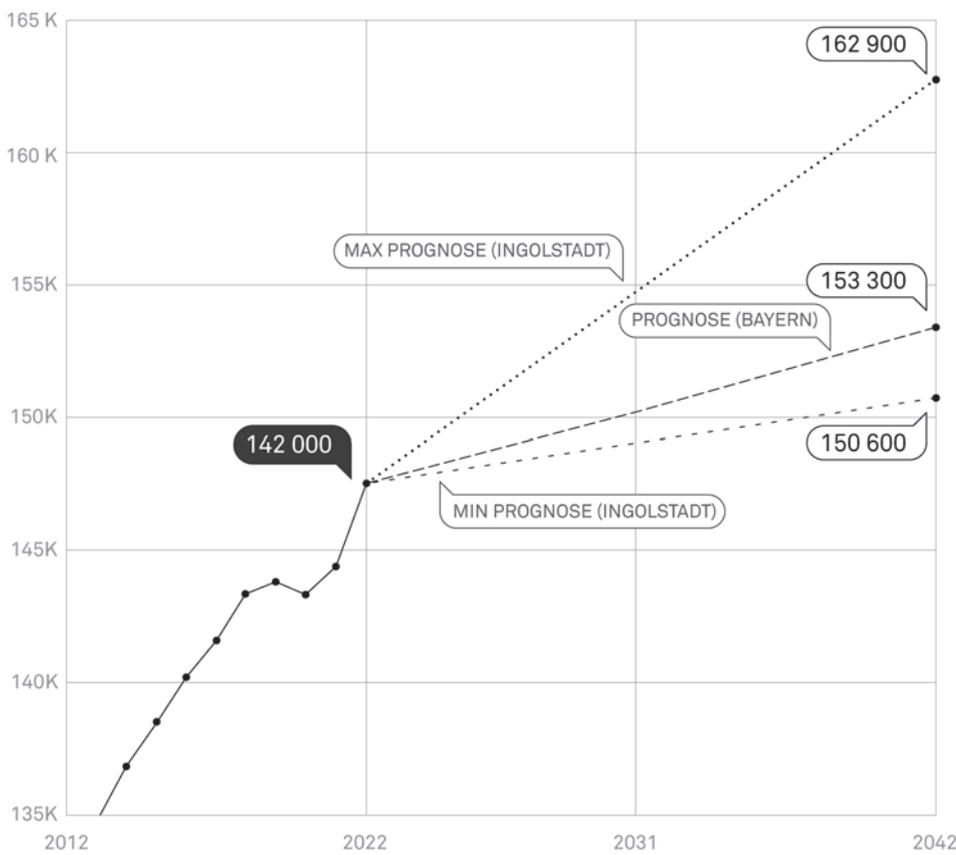


Abb. 39: Bevölkerungsentwicklung Gesamtstadt bis 2022 und Prognosen bis 2042

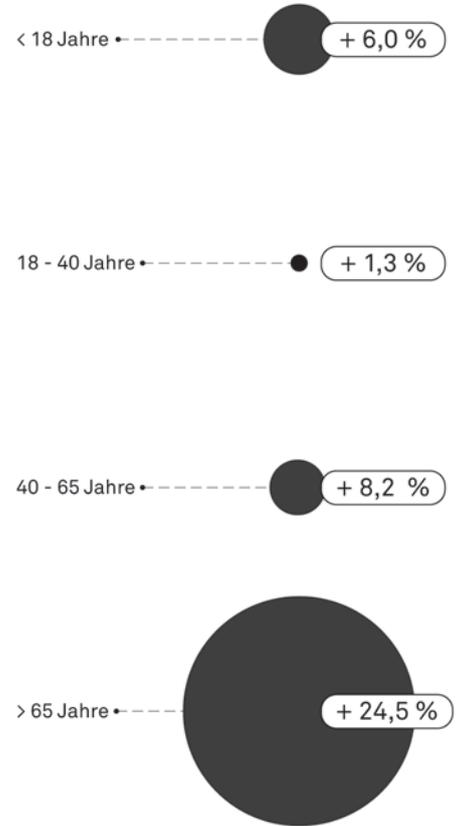


Abb. 40: Prognostizierte Verschiebung der Altersgruppen bis 2042

3.3 Wohnungsangebot und -nachfrage

Ingolstadt ist aufgrund seiner stadträumlichen Qualitäten, der guten wirtschaftlichen Lage und Vernetzung mit den umliegenden Großstädten ein beliebter Wohnstandort. Auch das vielfältige Wohnungsangebot ist für viele ein ausschlaggebender Grund, sich in der Stadt niederzulassen. So wie die Stadt- und Bevölkerungsstruktur ist auch Ingolstadts Wohnungsangebot vielfältig. Es steht der Nachfrage der Haushalte gegenüber, die je nach Zusammensetzung verschiedene Wohnansprüche und Bedürfnisse haben. In diesem Kontext sind auch die Verteuerung im Wohnungssegment und steigende Bedarfe nach leistbarem Wohnraum ein wichtiges Thema der kommenden Jahre.

Angebot

Im Jahr 2021 belief sich der Ingolstädter Wohnungsbestand auf insgesamt 72.320 Wohneinheiten in knapp 28.390 Gebäuden. Auf ein Wohnhaus kommen also im Schnitt rund 2,5 Wohnungen. Der Großteil der Wohngebäude (rund zwei Drittel) sind Ein- und Zweifamilienhäuser beziehungsweise Reihenhäuser. Im Durchschnitt hat eine Wohneinheit vier Zimmer auf einer Fläche von 86 m². Für eine deutsche Großstadt verfügt Ingolstadt somit im Gesamtbild über einen großen Anteil von Ein- und Zweifamilienhäusern und vergleichsweise großzügige Wohnungsschnitte. Der Blick auf die einzelnen Stadtbezirke ergibt bezüglich des Wohnungsangebots ein differenziertes Bild: Entsprechend einer konzentrischen Verteilung der durchschnittlichen Wohnungsgrößen um die Innenstadt liegen die größten Wohneinheiten in den äußeren Stadtbezirken West (5,2 Zimmer), Süd (5 Zimmer) und Etting (5 Zimmer). Es folgen die Stadtbezirke Mailing (4,7 Zimmer), Südwest (4,6 Zimmer) und Oberhaunstadt (4,4 Zimmer) sowie die zentrumsnahen Stadtbezirke Münchener Straße (4 Zimmer), Südost (4 Zimmer) und Friedrichshofen-Hollerstauden (3,6 Zimmer). Die kleinsten Wohnungen befinden sich in den dichten Stadtbezirken Mitte (3,5 Zimmer), Nordost (3,5 Zimmer) und Nordwest (3,3 Zimmer).

Wohnkosten

Ähnlich wie in anderen deutschen Großstädten sehen sich auch die Ingolstädter/-innen mit einer Verteuerung des Wohnens konfrontiert. Während sich die Kaufpreise für baureifes Land zwischen 2010 und 2019 mehr als verdoppelten (von knapp 340 EUR/qm auf knapp 960 EUR/qm), stiegen auch die durchschnittlichen Mietkosten (10 EUR/qm Bestandsmieten, 12,50 EUR/qm Neubau) umfangreich. Um die Bereitstellung von Wohnraum für breite Einkommensschichten zu gewährleisten, ist somit auch der Bau geförderter Wohnungen eine wichtige Stellschraube. In diesem Kontext ist die städtische Wohnungsbaugesellschaft GWG in den letzten Jahren wieder verstärkt in diesem Segment tätig.

Haushalte

Dem Wohnungsangebot steht die Nachfrage der knapp 70.000 Ingolstädter Haushalte gegenüber. Im Durchschnitt besteht ein Haushalt in Ingolstadt aus 1,94 Personen. Die größten Haushalte der Stadt verteilen sich überwiegend auf die randstädtischen Lagen. Über dem gesamtstädtischen Mittelwert liegen Etting (2,3), West (2,3), Süd (2,2), Mailing (2,1), Oberhaunstadt (2,1) und Nordwest (2,1). Die kleineren Haushalte wohnen in den zentralen Stadtlagen: Mitte (1,6), Friedrichshofen-Hollerstauden (1,8) und Münchener Straße (1,8).

Singles & Familien

Die meisten Single-Haushalte ziehen den Bezirk Mitte vor, hier wohnen mehr als die Hälfte der Einwohner/-innen alleine (56,3 %). Der Wert nimmt ab, je weiter man sich vom Zentrum entfernt. Betrachtet man die Konzentration von Familien mit Kindern ergibt sich ein umgekehrtes Bild: In Mitte haben lediglich 15,1 % der Haushalte Kinder. In West ist der Wert mit 28,9 % fast doppelt so hoch. Auch die Bezirke Etting (28,3 %) und Süd (27,7 %) weisen deutlich überdurchschnittliche Werte auf.

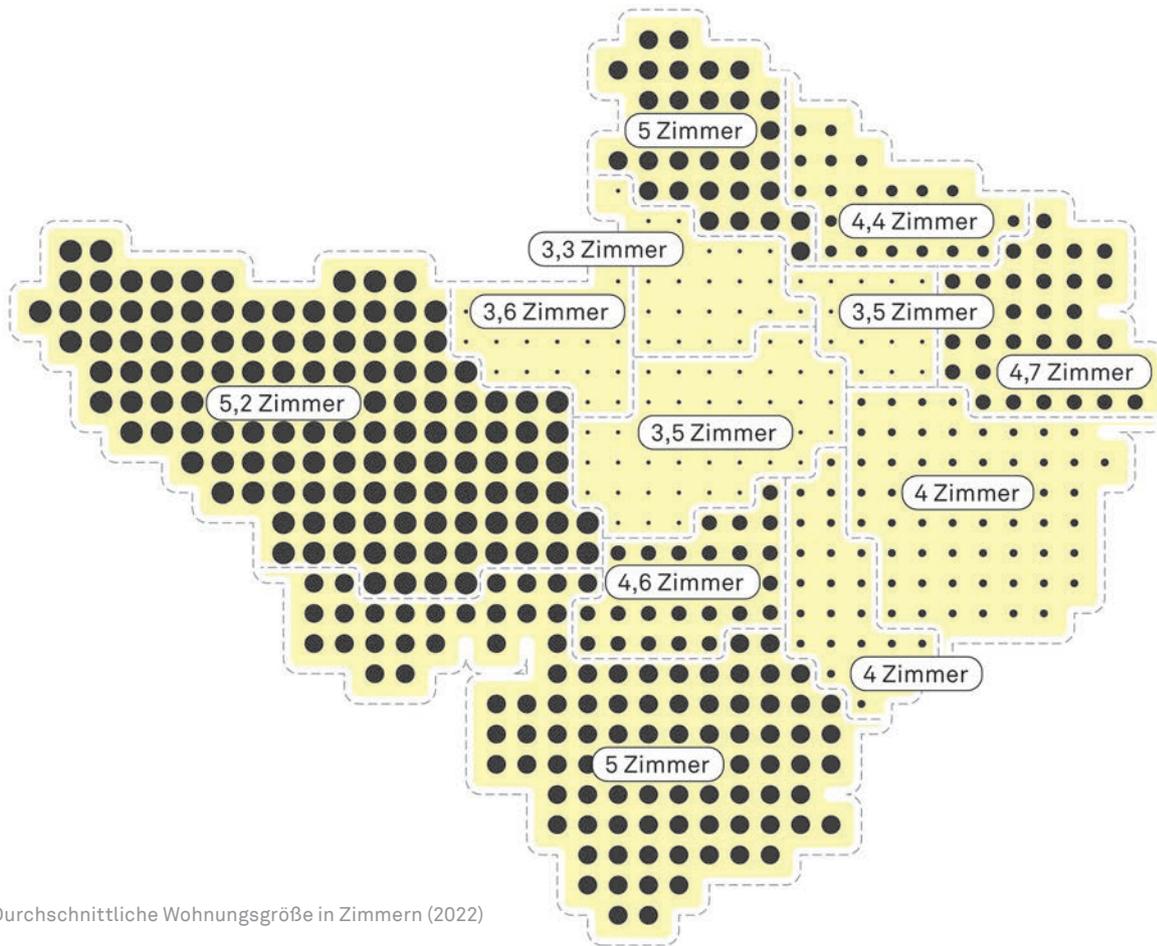


Abb. 41: Durchschnittliche Wohnungsgröße in Zimmern (2022)

Auf einen Blick

- Stellenweise führt Homogenität im Wohnungsangebot in zentralen Stadtlagen zur Minderung der Attraktivität. Die Förderung familienfreundlicher Wohnungen in den Kernstadtbezirken kann als Ansatz dienen, die gut erschlossene Mitte der Stadt für Familien attraktiver zu gestalten.
- Die steigenden Wohnkosten sind eine große Herausforderung für eine sozial nachhaltige Stadtentwicklung. Die Förderung gemeinwohlorientierter Akteur/-innen wie der Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft ist ein wichtiger Hebel für die Bereitstellung von erschwinglichen Wohnangeboten.
- Das vorherrschende Wohnungsangebot im Ein- und Zweifamilienhaussegment geht mit großem Flächenverbrauch und Erschließungsaufwand einher. Künftiger flächenschonender Umgang mit der Ressource „Boden“ muss effiziente Stadtstrukturen mit kompakten Gebäudetypen fördern.

3.4 Wohnbaupotenziale und Planung

Um die Siedlungsentwicklung angesichts des steten Wachstums in kompakte Bahnen zu lenken, hat die Stadt bereits im Jahr 2012 den Stadtentwicklungsplan – Grundkonzept Wohnen 2025 (STEP) beschlossen. Das strategische Planungskonzept wurde mit dem Monitoring (2012-2022) und Fortschreibung Grundkonzept Wohnen 2040+ evaluiert und fortgeführt. Die Planwerke behandeln die Frage, wo neue Quartiere gebaut und welche ergänzt werden können. Hierfür werden Strategieräume der Wohnbauentwicklung und Konversionsareale ausgewiesen. Neben den großen Entwicklungsräumen von strategischer Bedeutung, liegen zahlreiche Bauflächenreserven punktuell verteilt in den Quartieren der Kernstadt. Dem Ziel einer kompakten Stadtentwicklung entsprechend, sollen auch sie im Rahmen einer integrierten Innenentwicklung gehoben werden.

Stadtentwicklungsplan – Grundkonzept Wohnen 2025 (STEP)

Der STEP (2012) ist das maßgebende strategisch-planerische Konzept, das dem Thema Wohnen in Ingolstadt gewidmet ist. Das Hauptziel des Planwerks ist es, das extensive Außenwachstum der Vorjahre durch ein nach innen gerichtetes Wachstumsmodell zu ersetzen. Das Ziel der Reaktivierung zentraler Grundstücke und der sparsame Umgang mit den begrenzten Flächen auf dem Gemeindegebiet sind nicht nur ökologisch, sondern bedienen auch die wachsende Nachfrage nach kompaktem Mehrfamilienhaus-Wohnen in der Stadt. Entsprechend sieht der STEP die Priorisierung der Innenentwicklung auf kleinteiligen Baulücken und großmaßstäblichen Konversionsflächen vor. Hierfür werden Transformationsareale benannt und der Nord-Süd-Korridor zwischen Bahntrasse und A9 als Verdichtungsraum definiert. Die Außenentwicklung soll außerdem stärker räumlich konzentriert werden.

Monitoring (2012-2022) und Fortschreibung Grundkonzept Wohnen 2040+

Das Monitoring (2012-2022) und Fortschreibung Grundkonzept Wohnen 2040+ bestätigt die

überwiegende Umsetzung der planerischen Ziele des STEP: Eine Vielzahl großmaßstäblicher Neubauprojekte konnten innerhalb der definierten Strategieräume umgesetzt werden bzw. befinden sich in der Umsetzung oder Planung. Realisiert wurden das Quartier am Samhof (260 WE), das Ingobräu-Areal (290 WE), das ehemalige Pioniergelände, die Wohnanlagen in der Peisser- und Stargarder Straße (zusammen 850 WE) und Neubauprojekte in Unsernherrn Nord und Südlich Haunwöhr (zusammen 180 WE). Auch die Planung für das Konversionsareal der ehemaligen Bayern Oil („incampus“) ist abgeschlossen. Die Fläche wird gegenwärtig einer gewerblichen Nutzung als Technologie-Campus (siehe Kapitel Gewerbe) zugeführt.

Die Potenziale in rechtskräftigen Bebauungsplänen belaufen sich auf insgesamt 2.600 Wohnungen. Ca. die Hälfte der Wohneinheiten entfällt hier auf die Quartiere Stinnestraße und Etting-Steinbuckl. In fortgeschrittenen Planungsstadien (laufende B-Plan Verfahren) befinden sich zudem die Quartiere Friedrichshofen-Dachsberg (1550 WE), das INquartier (1860 WE, ehem. Rieter-Areal) sowie die Projekte auf der Fläche des ehemaligen Körnermagazins (80 WE) in Mitte, in der Mailinger Bayernwerkstraße (200 WE) und Seehof am Kempesee 90 WE im Bezirk Süd.

Das strategische Potenzial um die Staudinger Hallen und die Flächen nördlich des Westparks gilt es in Zukunft zu aktivieren. Allein auf dem Gebiet nördlich Westpark können abhängig von der jeweiligen städtebaulichen Konfiguration insgesamt 2.200 Wohnungen realisiert werden. Diese großmaßstäblichen Potenziale der Quartiersentwicklung werden durch kleinere, über das Stadtgebiet verteilte Potenziale aus dem FNP ergänzt. In der Gesamtschau ergeben sich so Baulandreserven von 4.600 Wohnungen.

Hinzu kommen weitere Wohnbaupotenziale im Zuge möglicher Bauvorhaben im Bestand. Die Bauüberhänge (genehmigte, aber bis dato nicht

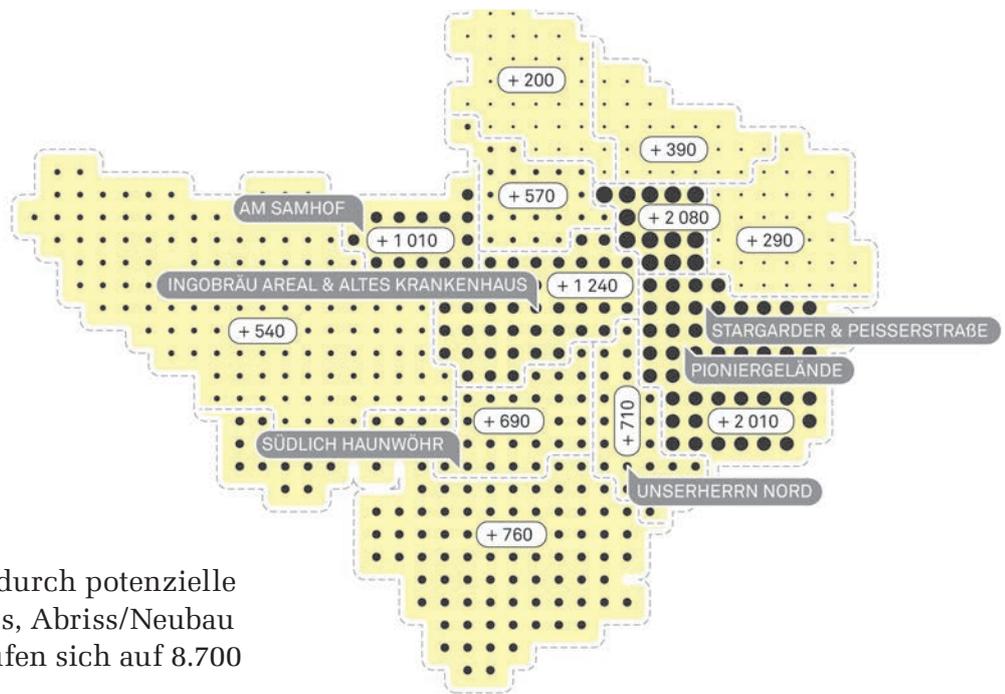


Abb. 42: Neugebaute Wohnungen zwischen 2012 und 2022 und umgesetzte, stadtrelevante Quartiersentwicklungen

realisierte Bauvorhaben) ergänzt durch potenzielle Aufstockungen, Baulückenschluss, Abriss/Neubau und Bauen in zweiter Reihe belaufen sich auf 8.700 weitere potenzielle Wohnungen.

Neubaugeschehen

Die ambitionierten städtischen Planungen und die durch Zuzug ausgelöste Nachfrage mündeten in einer dynamischen Zunahme der Ingolstädter Wohnungsbestände seit 2012. Zwischen 2012 und 2021 entstanden knapp 10.450 neue Wohnungen auf dem Stadtgebiet. Mehr als die Hälfte aller Neubauwohnungen wurde in den zentralen Bezirken Nordost (2.080 WE), Südost (2.010 WE), Friedrichshofen-Hollerstauden (1.010) und Mitte (1.240) umgesetzt. Das Wachstum geht zudem auf stellenweise ungesteuerte bauliche Ergänzungen im unbeplanten Innenbereich, im Geltungsbereich

dysfunktionaler Bebauungspläne und an den Siedlungsrändern. Eine organische Kompaktivierung zentraler Stadtlagen ist grundsätzlich wünschenswert, solange sie innerhalb eines maßvollen Rahmens von Statten geht.

Auf einen Blick

- Angesichts der zur Verfügung stehenden Baulandreserven ist die Stadt gut für das prognostizierte Bevölkerungswachstum aufgestellt. Eine Ausweisung neuer großflächiger Wohnbauflächen im Rahmen der FNP-Neuaufstellung ist vor diesem Hintergrund aller Wahrscheinlichkeit nach nicht forcierbar.
- Bei der Entwicklung neuer Wohnstandorte im Zuge der FNP-Reserven können kommunale Handlungsspielräume genutzt werden, um qualitätsvolle neue Stadtquartiere mit Modellcharakter

zu planen. Qualitätssichernde Verfahren inklusive Partizipation, Mobilitäts-, Städtebau- und Freiraumkonzepte bilden die Grundlage für lebenswerte neue Stadtteile mit Mehrwert für ihre Umgebung.

- Potenziale für eine nachhaltige und kompakte Siedlungsentwicklung im Bestand liegen in der dreifachen Innenentwicklung: Bauliche Ergänzungen, Freiraum und Mobilitätsentwicklung müssen hierbei stets integriert gedacht werden.

Analysekarte Wohnen

Stärken, Schwächen und Potenziale

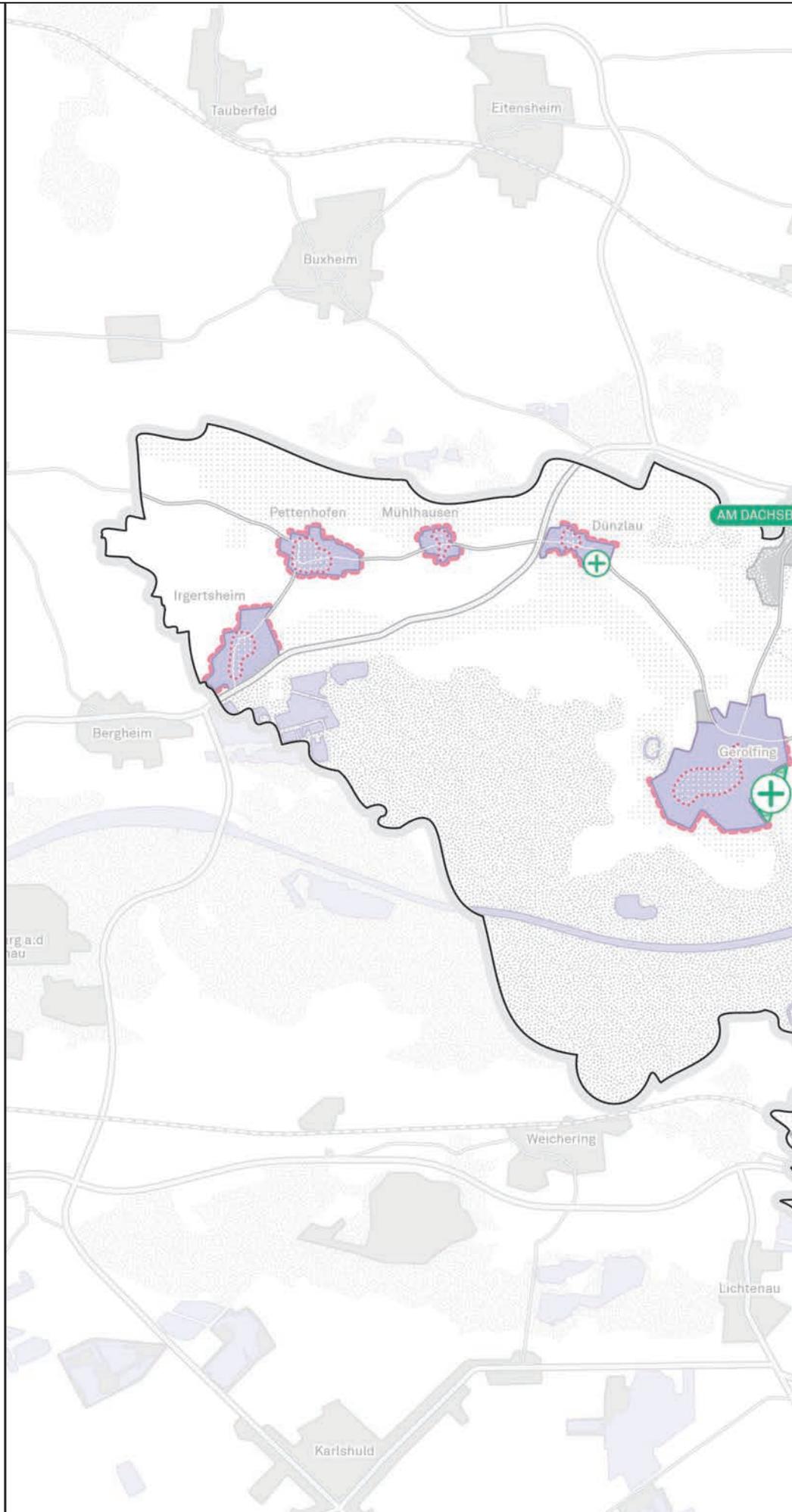
-  Wohnbaupotenzial lauf. B-Plan
-  Wohnbaupotenzial FNP
-  Strategieräume StEP Wohnen Monitoring
-  Zersiedlungstendenz Stadtrand
-  Unbeplanter Innenbereich
-  ‚Dysfunktionale‘ B-Pläne

Wohnbauentwicklung

-  Wohn- bzw. Mischnutzung
-  Sanierungsgebiet
-  Leuchtturm-Projekt STEP Wohnen
-  Wohnbaupotenzial rkr. B-Plan

Grundlage

-  Siedlungsfläche
-  Gleise
-  Autobahn
-  Weitere Straßen
-  Gewässer
-  Grünstrukturen
-  Lohengebiete
-  Grünringe
-  Stadtgrenze

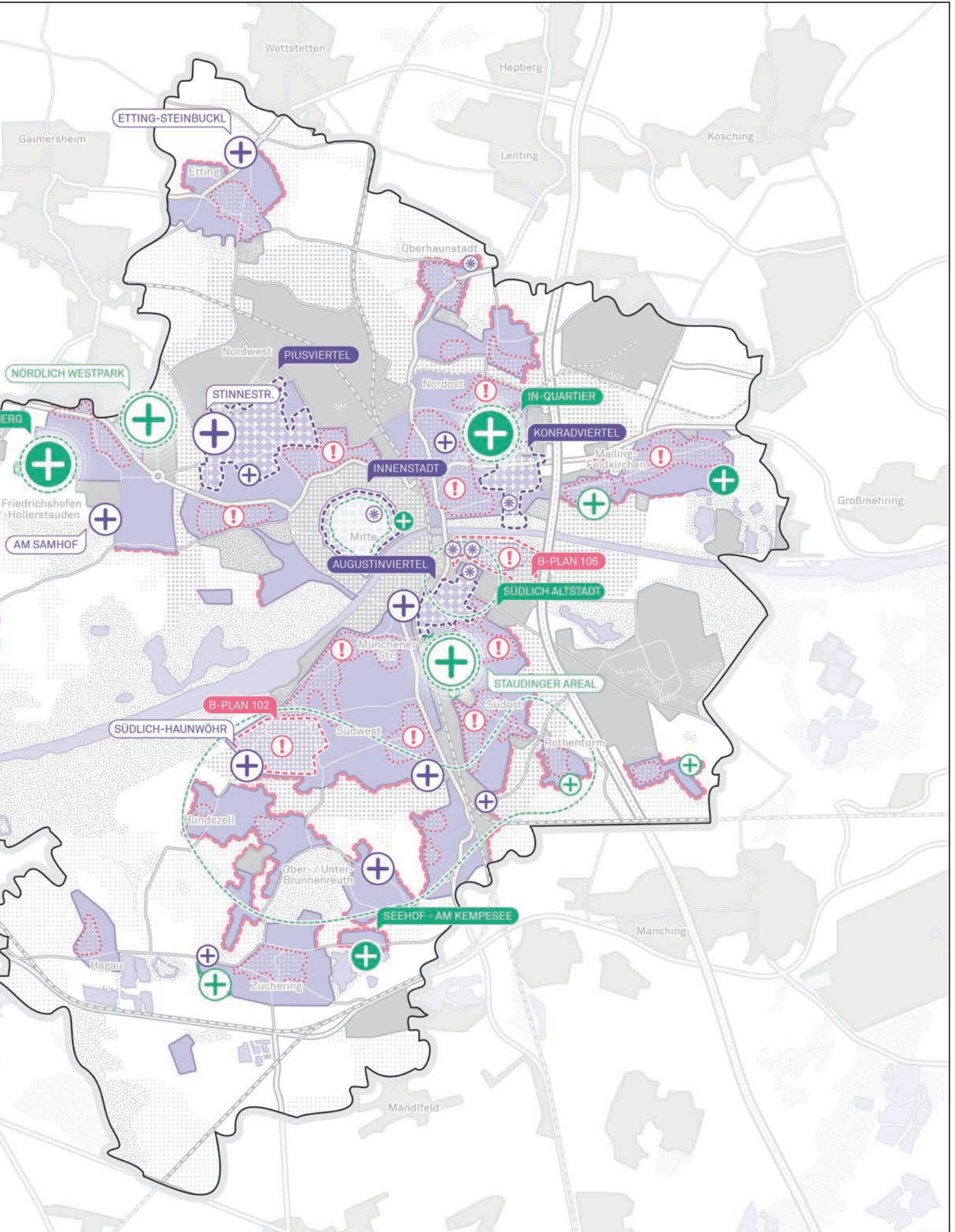


Maßstab: 1:60000 @ a3

0m 500m 1000m



Kartengrundlagen:
BayernAtlas
Geoportal Ingolstadt



3.5 Stadtwirtschaft

Ingolstadt ist ein starker Wirtschaftsstandort. Das breite Arbeitsplatzangebot und die hohe Wirtschaftsleistung pro Kopf sind wichtige Lagegunstfaktoren. Die dynamische ökonomische Situation fußt traditionell auf der Autoindustrie. Gegenwärtig werden zudem die neuen Berufszweige der Wissensökonomien und Technologiebranchen relevanter. Mit dem kürzlich beschlossenen Gewerbeflächenentwicklungskonzept hat die Stadt die Grundlage für die Stärkung des Wirtschaftsstandorts gelegt und Optionen für Neuausweisungen sowie eine Intensivierung gewerblicher Nutzungen aufgezeigt.

Industriestadt und Gewerbestandorte

Das produzierende Gewerbe, insbesondere die Automobilindustrie, prägt für das Jahr 2023 mit 50.610 Arbeitsplätzen den Branchenmix der Stadt. Die Dienstleistungsbranche steht anders als im Rest Deutschlands mit 36.730 Angestellten lediglich an zweiter Stelle. Es folgen Handels-, Gast- und Verkehrsgewerbe mit rund 13.920 Beschäftigten¹⁷. Der Branchenmix beweist, Ingolstadt ist eine Stadt, in der Industrie und gewerbliche Tätigkeiten einen Großteil der Wirtschaft ausmachen. Das durchschnittliche Haushaltseinkommen, die Wirtschaftsleistung pro Kopf und die ökonomische Entwicklung der letzten Jahre liegen deutlich über dem bundesweiten und bayerischen Durchschnitt. Dabei kommt neben der Produktivität der AUDI AG auch die Leistung diverser Zulieferbetriebe zum Tragen.

Im Stadtgebiet gibt es zudem weitere großmaßstäbliche, häufig monofunktionale Gewerbestandorte. Mit dem AUDI-Werk im nördlichen Stadtgebiet und der GUNVOR Raffinerie im Stadtbezirk Oberhausen verfügt Ingolstadt über zwei klassische Industriestandorte. Logistikunternehmen konzentrieren sich im Güterverkehrszentrum (GVZ) westlich des AUDI-Werks und in zweiter Reihe der Manchinger Straße. Bedeutende Handelsstandorte sind neben der Altstadt, der Westpark, das „Ingolstadt Village“, die Eriagstraße und Manchinger Straße sowie die Gebiete um die Saturn-Arena und

das Gewerbegebiet Zuchering-Weiherfeld. Entsprechend der Lage der Gewerbestandorte verteilt sich das Arbeitsplatzangebot über das Stadtgebiet. Die meisten Arbeitsplätze konzentrieren sich auf die Stadtbezirke Nordwest, Nordost, Friedrichshofen-Hollerstauden, Südost und Mitte.

Zukunftsbranchen

Neben den klassischen Industrie- und Dienstleistungsberufen gewinnen auch die Zukunftsbranchen der Wissensökonomie in Ingolstadt zunehmend an Bedeutung. Die städtische und privatwirtschaftliche Initiative der letzten Jahre mündete in der Entwicklung des Quartier G und der großmaßstäblichen Planung für den „incampus“:

Das Quartier G liegt östlich der Altstadt an der Donau. Auf dem alten Gießereigelände entstand mit Neubauten der Technischen Hochschule, dem Gründerzentrum „brigk“, dem Museum für Konkrete Kunst, der AUDI Akademie, dem Maritim-Hotel und der Wirtschafts- und Wissenschaftsförderung ein bedeutender Standort für „Innovation und kreative Zukunftsgestaltung“.

Der „incampus“ entsteht auf Flächen der ehemaligen Bayern Oil Raffinerie im Stadtbezirk Südost. Aufbauend auf die „incampus-Mission“ zur Verortung strategischer Innovationsthemen soll der „incampus“ zu einem Technologiecampus mit den Zukunftsfeldern Digitalisierung/Software, Mobilitätsentwicklung und nachhaltige Unternehmensstrukturen (ESG - environmental, social, governance) entwickelt werden. Das Projekt wird als Joint-Venture der Stadt Ingolstadt und der AUDI AG getragen und ist als überwiegend öffentlich zugänglicher Campus konzipiert. Aktuell befindet sich das Projekt in der Umsetzung. Nach der Fertigstellung sollen hier mehr als 6.500 neue Arbeitsplätze entstehen.

Gewerbeflächenentwicklungskonzept

Das Gewerbeflächenentwicklungskonzept (GEK, 2023) beziffert die Flächenbedarfe für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt bis zum Jahr 2040 auf 128 ha. Angesichts der Flächenreserven im Eigentum der städtischen Wirtschaftsförderung IFG (27 ha), des Bundes (3 ha) und privater Hand (27 ha) ergibt sich ein deutlicher Fehlbetrag. Um diesem Defizit zu begegnen, empfiehlt das Konzept gewerbliche Flächenausweisungen im FNP von 60 bis 85 ha. Für die Neuentwicklung werden Flächen an den Standorten Gewerbegebiet Zuchering-Weiherfeld, Gewerbepark Nord-Ost und nördlich des Westparks als Optionen angeraten. Weitere Stellschrauben sind ein verbessertes Flächenmanagement, interkommunale Kooperationen und die Qualifizierung von bestehenden Gewerbegebieten (z.B. durch bessere ÖPNV- oder

Radverkehrsanbindung oder Ausbau des Fernwärmenetzes). Für die effizientere Ausnutzung bestehender Gewerbebestände rät das GEK zur Multicodierung und Nachverdichtung. Die zentrale Konzentration und Stapelung von Stellplätzen, Mehrfachnutzungen von Flächen z.B. durch PV-Anlagen und eine Erhöhung der baulichen Dichten durch Aufstockung, Bebauung in zweiter Reihe können zur effizienteren Nutzung der Bestandsgebiete beitragen (z.B. Gewerbegebiet Manchinger Str.).

Auf einen Blick

- Die starke Industrie und Wirtschaft machen Ingolstadt attraktiv und begünstigen das Stadtwachstum. Aus heutiger Sicht ist die Stadt ökonomisch noch nicht breit genug diversifiziert. Forschungs- und Technologiestandorte und die Kreativwirtschaft bieten Potenziale für wirtschaftliche Stabilität und die Profilierung der Innenstadt.
- Die Gewerbeparks Nord-Ost und Zuchering-Weiherfeld bieten aufgrund ihrer infrastrukturellen Ausstattung (insb. der Lage am übergeordneten Straßennetz) ein besonderes Potenzial für Arrondierungen und Ansiedlung großflächiger Gewerbebetriebe, letzterer auch für Logistiklastige Produktion. Bei der Entwicklung der Flächen nördlich des Westparks sollte aufgrund der Zentrumsnähe stärker auf einen gemischten Wohn- und Arbeitsstandort gesetzt werden.
- Weitere Chancen der Flächenverwertung liegen in der Nutzungsintensivierung bestehender Gewerbebestände. Die im GEK identifizierten Verdichtungspotenziale können im Rahmen des ISEK aufgegriffen werden - insbesondere an der Manchinger Straße, wo sie von Aufwertungseffekten durch den „incampus“ profitieren.
- Ein Potenzial für eine umsichtige und regional ausgerichtete Gewerbeentwicklung liegt in interkommunalen Kooperationsprojekten. Insbesondere die Umlandgemeinden Gaimersheim, Kösching, Großmehring und Manching sind in diesem Kontext wichtige Partnerinnen.
- Der Agrarsektor macht nur einen geringen Anteil der Gesamtwirtschaft aus. Trotz seines vergleichsweise geringen Anteils an der Beschäftigung, spielt er nach wie vor eine traditionell wichtige Rolle.

3.6 Zentren

Ingolstadt weist eine polyzentrale Versorgungsstruktur auf. Neben der Altstadt als Mittelpunkt dieser Struktur verteilen sich weitere Subzentren über das Stadtgebiet, die den Bedürfnissen der Bewohner/-innen Rechnung tragen. Trotz der Steuerung im Zuge der Einzelhandelsplanung kommt es vielfach zu Konkurrenzverhältnissen zwischen den Zentren, unter denen insbesondere die Altstadt leidet. Diese sieht sich angesichts des Strukturwandels im Einzelhandel zudem diversen Transformationsprozessen ausgesetzt. Diesem Umbruch begegnet die Stadt bereits seit rund zehn Jahren mit verschiedenen Planungen.

Zentrenstruktur und Versorgung

Ingolstadt ist ein regionales Oberzentrum im System der zentralörtlichen Gliederung und erfüllt entsprechend wichtige Versorgungsfunktionen für die umliegenden Landkreise. Dieser Rolle untergliedert sich intern in eine polyzentrale Versorgungsstruktur. Die Zentrenentwicklung wird im Zuge des Städtebaulichen Einzelhandelsentwicklungskonzepts (SEEK) aus dem Jahr 2016 gelenkt und gefördert. Das SEEK ordnet ihre Hierarchie wie folgt: Die Altstadt stellt den zentralen Versorgungsbereich der Stadt dar. Untergeordnet folgen die Subzentren Westpark, Münchener Straße, Manchinger Straße und die Fachmarkttagglomerationen an der Friedrichshofener Straße (nähe Westpark), der Theodor-Heuss-Straße im Gewerbegebiet Weiherfeld und das als Sonderstandort ausgewiesene Factory-Outlet-Center „Ingolstadt Village“. Zudem verteilen sich acht kleinere Nahversorgungsgebiete und mischgenutzte Stadtlagen über das Stadtgebiet. Ihre Lage orientiert sich überwiegend an den Ausfallstraßen bzw. Magistralen.

Angesichts der zahlreichen Anlaufpunkte für die Nahversorgung ist die Abdeckung im Sinne der fußläufigen Erreichbarkeit innerhalb des 2. Grünrings überwiegend gut. Hier können die meisten Ingolstädter/-innen einen Supermarkt innerhalb weniger Minuten erreichen. Lediglich in den Wohnquartieren im Norden des Stadtbezirks Südwest ergeben sich Versorgungslücken. In den

äußeren Stadtbezirken ist die Versorgungssituation hingegen kritischer. Insbesondere in den kleineren Orten in West, in Unterhaunstadt, in Mailing, in Hagau und in Ober- und Unterbrunnenreuth ist keine fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungsangeboten in annehmbaren Zeitspannen gegeben.

Zentrenkonkurrenz und Altstadt im Umbruch

Seit dem Bau und der fortwährenden Weiterentwicklung des Westparks steht das Subzentrum zunehmend in Konkurrenz zur Altstadt. Besucher/-innen schätzen das all-in-one Shoppingangebot, einheitliche Öffnungszeiten und die ausreichenden entgeltfreien Stellplätze des Einkaufszentrums. Die Konkurrenz zwischen den beiden Zentren ist insbesondere für die Innenstadt problematisch, die sukzessive ihren Kund/-innenstamm verliert. In den Einkaufsstraßen Ludwigstraße und Theresienstraße schlägt sich die Tendenz seit mehreren Jahren in Geschäftsschließungen und zunehmenden Leerständen nieder. Verstärkend kommen die Folgen des übergeordneten Strukturwandels im Einzelhandel zum Tragen, der zahlreiche Innenstädte vor Herausforderungen stellt. Im Zuge der Digitalisierung und einem Trend zum Online-Shopping sinkt die Attraktivität klassischer Formen des innerstädtischen stationären Einzelhandels und Geschäftstreibende sehen sich Umsatzeinbußen ausgesetzt. Der sinkende Umsatz führt wiederum bei Filialisten zur Optimierung von Anzahl und Größe notwendiger Ladenflächen. Hierbei werden die Innenstadtstandorte eher aufgegeben als die Standorte in frequentierten Shopping- oder Fachmarktzentren. Die COVID-19 Pandemie beförderte diese Tendenzen zusätzlich. Ein sichtbares Zeugnis ist die Schließung des Warenhauses Galeria Kaufhof in der Ludwigstraße. Das In-Village hebt sich als Outlet-Center mit großem Erlebniswert für Besuchende von diesen Tendenzen ab, und zieht vielmehr ein über Ingolstadt hinausreichendes Besucher/-innenspektrum an. Die Eventisierung von Shopping-Erlebnissen rückt mit solchen Modellen stark in den Vordergrund.

Innenstadtkonzept: „START:ING“ (2021)

Vor dem Hintergrund dieser Umbrüche steuert die Stadtverwaltung mit dem Innenstadtkonzept (2021) und der zugehörigen Umsetzungskampagne „Start:ING“ die funktionale Belebung und Transformation der Innenstadt. In Zusammenarbeit mit der interessierten Öffentlichkeit entstand ein Paket von 25 Maßnahmen und Projekten, die derzeit aktiv umgesetzt werden. Die Maßnahmen beinhalten die Stärkung des Standortmarketings, ein aktives Leerstandsmanagement, die Förderung kultureller Einrichtungen (z.B.: Kultur- und Kreativzentrum) und Events („Schlosslände erleben“) sowie eine Aufwertung des Stadtbilds durch Begrünungsmaßnahmen (z.B. Urban Gardening in der Münzbergstraße) und temporäre Verkehrsberuhigungen (z.B. Schleifmühle macht Platz).

Masterplan Altstadt (2013)

Neben dem Innenstadtkonzept wurden bereits vor rund zehn Jahren Anstrengungen unternommen, die Attraktivität der Altstadt zu steigern. Der Masterplan Altstadt enthält sowohl Maßnahmen zum Standortmarketing und Imagebildung als auch bauliche Projekte (Museum für konkrete Kunst und Design), Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum (Neugestaltung der Fußgängerzone/Harderstraße) und Projekte zur Nutzbarmachung von Denkmälern (z.B. Georgianum, Kavalier Dalwigk), die bereits abgeschlossen sind beziehungsweise aktuell umgesetzt werden.

Auf einen Blick

- Mit seiner Zentrenvielfalt bietet Ingolstadt seinen Bewohner/-innen ein breites Versorgungsangebot in der Kernstadt und vielen Ortsteilen. Die Versorgungssituation in den äußeren Ortsteilen stellt stellenweise eine Herausforderung dar. Hier müssen flexible und kleinteilige Lösungen zur Verbesserung der Angebote entwickelt werden.
- Die Zentrenbereiche sind häufig stark am PKW ausgerichtet oder lassen gesonderte Ansprüche (bspw. Barrierefreiheit) außer Acht. Aufwertungen an diesen Schlüsselorten stellen Ansatzpunkte zur effektvollen Attraktivierung und inklusiven Umgestaltung des Stadtraums dar.
- Die im Innenstadtkonzept angelegte Profilierung der Altstadt, die auf eine Angebotsvielfalt als Zusatz zum Einzelhandel (z.B. Kulturangebote, Angebote für Kinder, Jugendliche für Familien) und eine stark sichtbare Stadtkultur- und Geschichte setzt, sollte im Rahmen des ISEK weiterverfolgt werden.
- Das Subzentrum Münchener Straße / HBF ist wichtiger Ankommensort und Bezugspunkt für die südlichen Stadtteile. Ein Potenzial liegt in seiner Stärkung als Versorgungs- und Kulturstandort.
- Eine Verbesserung der räumlichen Bezüge von HBF, Innenstadt, Quartier G und dem stark frequentierten AUDI Forum birgt Synergieeffekte und kann zur Stärkung der Standorte beitragen.

Analysekarte Gewerbe und Versorgung

Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Standorte Wissensökonomien
-  Bestand bzw. in Umsetzung
-  Potenzial Neuansiedlung GEK
-  Strategieräume GEK
-  Bauliche Ergänzungspotenziale
-  Kooperationspotenzial
-  Intensivierung Zentrenbezüge
-  Stärkungspotenzial Ortskerne
-  Zentrenkonkurrenz
-  Abdeckung Nahversorgung 1000 m
-  Mangelhafte Nahversorgung

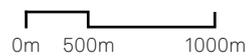
Gewerbe und Zentren

- Gewerbegebiete
-  Industrie / Logistik (überwiegend unzugänglich)
-  Industrie / Logistik
-  Straßen mit Mischnutzungen
-  Altstadt
-  Subzentrum / Fachmarktzentrum
-  Versorgungsbereiche
-  Supermarkt / Discounter
-  Ortsmitte

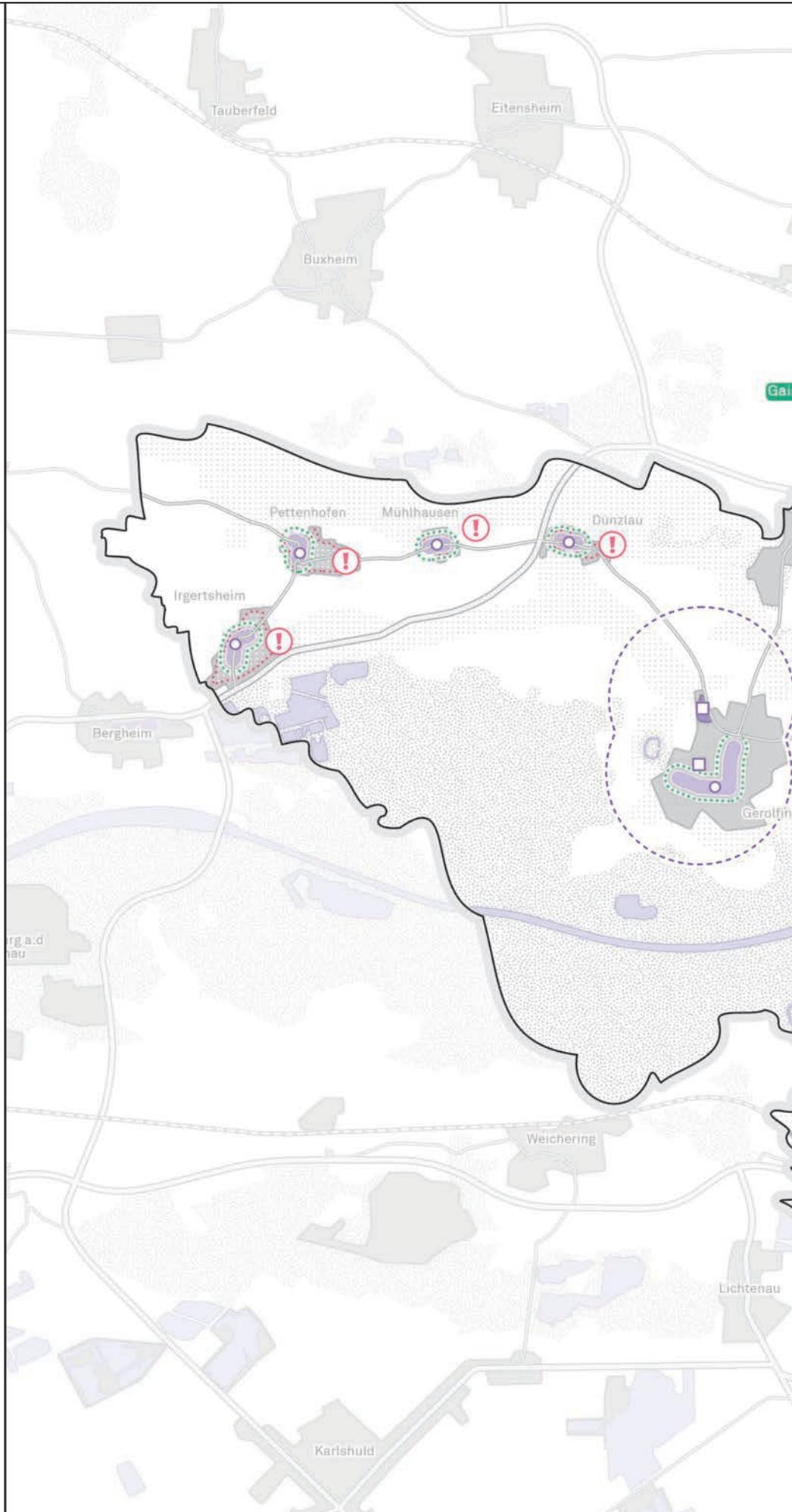
Grundlage

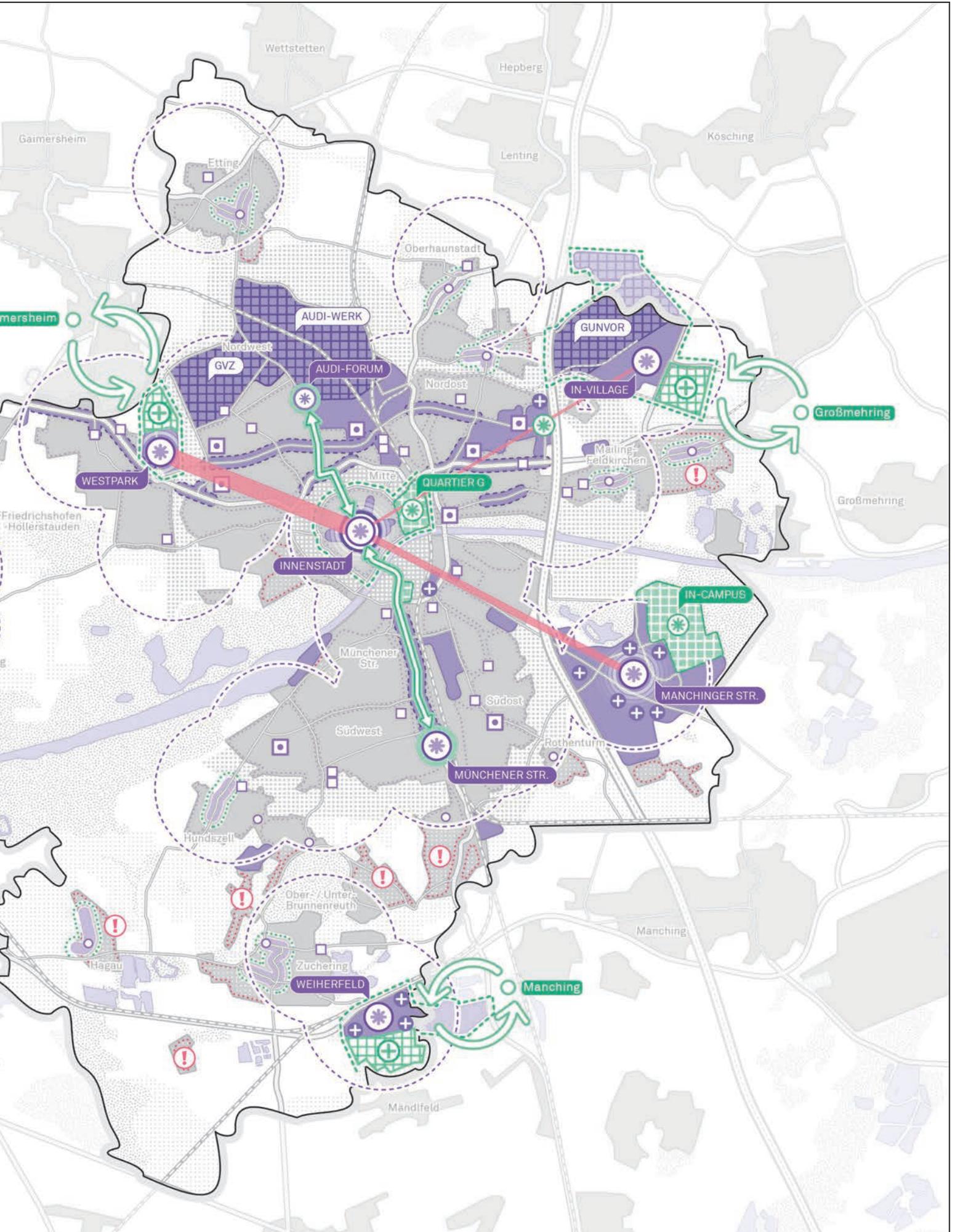
-  Siedlungsfläche
-  Quartiere
-  Gleise
-  Autobahn
-  Weitere Straßen
-  Gewässer
-  Grünstrukturen
-  Lohengebiete
-  Grünringe
-  Stadtgrenze

Maßstab: 1:60000 @ a3



Kartengrundlagen:
BayernAtlas
Geoportal Ingolstadt





3.7 Blau-Grüne Infrastruktur

Ingolstadt ist eine grün-blaue Stadt, fast 70 % der Stadtfläche sind Gewässer, Freizeit- und Erholungs-, Landwirtschafts- oder Vegetationsflächen. Der Donaulauf und die zugehörigen Auwälder, die Grünringe und die Kulturlandschaft prägen das lokale Freiraumsystem. Der Begriff blau-grünen Infrastruktur bezieht sich auf die strukturreiche Gestaltung dieser Grünräume, um mit den Herausforderungen des Klimawandels umzugehen. Die grün-blaue Infrastruktur der Stadt steht zudem den Erholungsbedürfnissen der Bevölkerung gegenüber und gerät auch im Zuge der wachstumsbedingten Flächenansprüche zunehmend unter Druck.

Donau, Auwälder und Lohen

Der Flusslauf der Donau zieht sich von Gehölz- und Wiesenflächen begleitet als grün-blaues Band durch die Stadt. Vor der Staustufe weitet sich die Wasserfläche auf raumprägende 480 Meter. Im Osten und Westen des Stadtfläche ist die Donau in ausgedehnte Auwälder eingebettet. Das Flusssystem ist Frischluftschneise, Hochwasserpuffer, Anker von Biodiversität und Erholungsraum zugleich. In diesem Kontext kommt auch der nicht vorhandene Schiffsverkehr dem Zustand des Ökosystems und der Wasserqualität zu Gute. Trotz mehrerer Zugangspunkte und punktueller Grünanlagen (z.B. Stadtpark Donau) sind die Bezüge zwischen Stadt und Wasser im zentralen Siedlungsbereich streckenweise durch Verkehrsinfrastrukturen beeinträchtigt. Die Altarme (Lohen) und kleineren Nebenflüsse der Donau (die Schutter, der Mailinger Bach und die Sandrach) verzweigen sich ausgehend vom Flusslauf ins Stadtgebiet. Samt ihrer begleitenden Vegetation leisten auch sie einen wertvollen Beitrag zum Mikroklima und sind wichtiger Teil des Grünverbundsystems. In den letzten Jahren wurden zahlreiche dieser Gebiete im Zuge des städtischen Lohenprogramms als hochwertige Biotopstrukturen wiederhergestellt.

Grünringe

Neben den linearen Flussläufen kompletieren kreisförmige Vegetationsflächen das

Grünflächenverbundsystem. Die Grünringe der Stadt folgen den ehemaligen Verläufen der Verteidigungs- und Festungsanlagen.

Das Glacis (1. Grünring) legt sich als 150 ha großer Freiraumgürtel um die Altstadt. Der „Ringpark“ ist als Sukzession mehrerer Parkentwicklungen entstanden – die letzte davon, der Klenzeparck am Südufer der Donau, wurde im Rahmen der Landesgartenschau 1992 gestaltet. Die Gartenanlagen sind von zahlreichen Festungsbauten durchsetzt und wichtiger Identifikationsraum und Bezugspunkt der Ingolstädter/-innen.

Der 2. Grünring begrenzt in zwei bis drei km Abstand vom Zentrum die Kernstadt. Hier lagen einst Ingolstadts Vorwerke und Forts. Im FNP von 1996 ist die Fläche planungsrechtlich gesichert, als Grünzug dargestellt und entsprechend von Bebauung freizuhalten. Neben der überwiegenden landwirtschaftlichen Nutzung entstanden auch hier, westlich und östlich der Kernstadt, in den letzten Jahren mehrere Parkanlagen.

Der 3. Grünring geht auf den äußersten Festungsring der Stadt aus dem 19. Jahrhundert zurück. Die Flächen des ehemaligen Festungsrayons verlaufen nur im Westen auf dem Gemeindegebiet. Neben Bodendenkmalen, vereinzelt Fragmenten der ehemaligen Festungsanlagen und mehreren Kiesgruben werden weite Teile des Grünrings landwirtschaftlich genutzt. Der 3. Grünring ist als Konzept im IRE verankert. Das Interkommunale Entwicklungskonzept sieht vor, ihn als erlebbaren, geschichtsträchtigen Grünraum zu entwickeln und im Sinne des Freizeitverkehrs zu erschließen.

Kulturlandschaft/Landwirtschaft

Die Landwirtschaft hat in der Stadt eine lange Tradition und spielt auch heute noch eine wichtige Rolle im städtischen Umfeld. Die fruchtbaren Böden eignen sich zum ertragreichen Anbau von Anbau wie Weizen, Gerste, Hafer, Raps, Mais und

Zuckerrüben. Neben dem Ackerbau ist auch die Viehzucht relevant. Die Stadt hat im Laufe der Jahre einen Spagat zwischen Urbanisierung und Bewahrung landwirtschaftlicher Flächen gemeistert. Einige landwirtschaftliche Betriebe befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Stadt, was kurze Transportwege und eine frische Versorgung mit regionalen Produkten ermöglicht.

Landschaftsplan

Mit der laufenden Erarbeitung des Landschaftsplans (2022), der im FNP integriert ist, entwickelt Ingolstadt ein übergeordnetes Leitbild zur Pflege und Entwicklung der städtischen Grünstrukturen. Das mit dem Abschluss der Leistungsphase 0 verankerte Leitbild zielt darauf ab, die natürliche Artenvielfalt zu schützen und zu fördern. Durch die Entwicklung vernetzter grün-blauer Infrastruktur sollen ökologische Lebensräume geschaffen und die Biodiversität gestärkt werden. Besonderer Wert wird auf den schonenden Umgang mit der begrenzten Ressource Boden gelegt. Ein zentraler Aspekt ist zudem die Anpassung an den Klimawandel, sowohl durch Adaption als auch durch Minderung von Treibhausgasemissionen. Hierzu werden Konzepte zur Reduzierung von Hitzeinseln und das Schwammstadtmodell als umzusetzende Ziele genannt. Das aktive Mobilitätsnetz soll im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ parallel zu den Grünstrukturen entwickelt werden, um die Erreichbarkeit wohnungsnaher Freizeit- und Erholungsflächen zu verbessern. Der Plan verfolgt überdies einen überlokalen Ansatz, z.B. in puncto interkommunaler Kooperation oder der Etablierung regionaler Ernährungs- und Wertschöpfungs-systeme.

Rahmenplan 2. Grünring

Der Rahmenplan 2. Grünring (aktuell in Planung) liefert konkrete räumliche Ansätze zur Stärkung der grünen Infrastruktur. Der Plan sieht eine planerische Weiterentwicklung des 2. Grünrings vor und zielt auf die Aufwertung von Biotop- und Landwirtschaftsflächen und die Stärkung von Naherholungs- und Freizeitangeboten (z.B. im

Piuspark, am Baggersee, am Auwaldsee und am Augrabens) ab. Im südlichen Teilraum des Grünrings liegt der Fokus auf der Verstrickung von Erholungs-, Landwirtschafts- und umweltfachlichen Belangen (z.B. Entwicklung der Einbogenlohe und Einrichtung von Agroforsten). Daneben soll auch die Freizeitmobilität anhand einer durchgängigen Wegführung gestärkt werden. Im Zentrum des Plans steht auch die Kompensation „verlorengegangener“ Flächen durch eine Erweiterung des Umfangs (bspw. im Bereich des Baggersees) und die Setzung eines Rahmens für die Nutzung.

Klimaschutz und -anpassung

Mit der Klimaanalyse (2022) und dem Integrierten Klimaschutzkonzept (2022) hat Ingolstadt Grundlagen geschaffen, um der Herausforderung klimatischer Verschiebungen zu begegnen. In der Klimaanalyse werden Stadträume nach klimatischer Bilanz und Belastung klassifiziert. Insbesondere stark versiegelte Stadtbereiche, wie die Innenstadt oder die großen Gewerbestandorte (AUDI-Werk, GUNVOR Raffinerie und Manchinger Straße) treten hier als Hitzeinseln hervor. In einem weiteren Schritt werden Bereiche der Stadt identifiziert, wo sich klimatische Belastungen mit hohen Bevölkerungsdichten und einer Konzentration vulnerabler Gruppen überlagern. Diese Stadtlagen werden als Orte mit erhöhten Klimaanpassungsbedarfen eingeordnet.

Mit dem Klimaschutzplan (2022) verfolgt Ingolstadt das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035. Hierfür werden Maßnahmen in mehreren Bereichen (u.a. Gebäude und Energie, Wirtschaft und Industrie, Mobilität und Verkehr) definiert. Ansätze wie der Ausbau der aktiven, öffentlichen und der E-Mobilität, die ökologische Aufwertung von Baulücken, und die Förderung des klimagerechten Bauens und erneuerbarer Energien im Stadtgebiet können im Rahmen des ISEK aufgegriffen und in die übergeordnete Stadtentwicklung integriert werden.

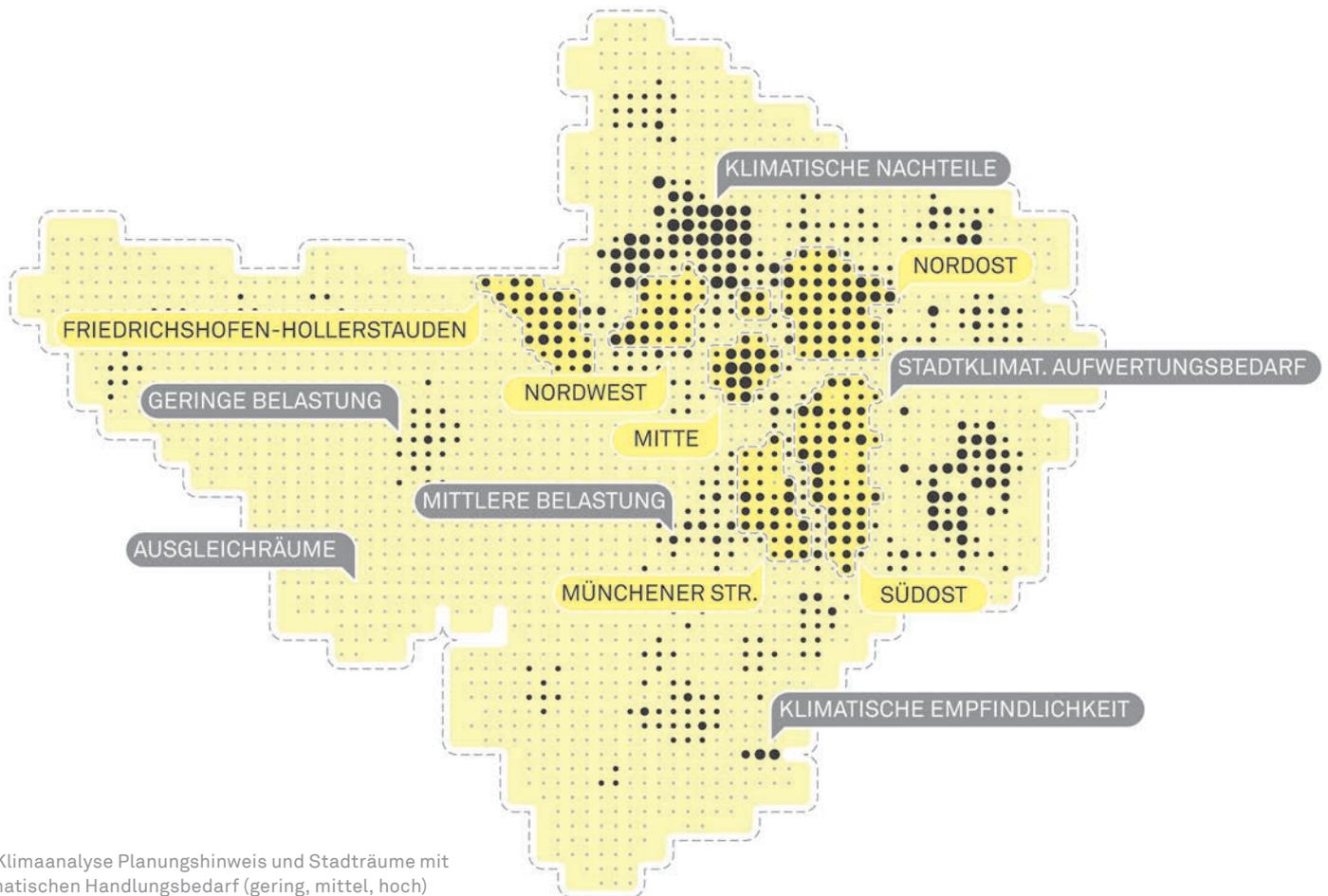


Abb. 43: Klimaanalyse Planungshinweis und Stadträume mit stadtklimatischen Handlungsbedarf (gering, mittel, hoch)

Auf einen Blick

- Die grün-blaue Infrastruktur ist das Rückgrat der Stadt. Schutz, Pflege und Stärkung der Landschaft auf dem Gemeindegebiet sind essentiell für eine nachhaltige Stadtentwicklung. In diesem Kontext ist auch die Förderung der Biodiversität wichtiges Potenzial für die Steigerung der Resilienz der städtischen Ökosysteme
- Ein Potenzial zur Stärkung des Grünraumsystems liegt in einer besseren Verknüpfung der Grünringe und der Donaulandschaft. Die in vielen Konzepten angelegte Vernetzung über die Lohen („Speichen“) kann als Ansatzpunkt im ISEK aufgegriffen werden.
- Abseits der prägnanten übergeordneten Grünstrukturen weisen viele Kernstadtlagen einen hohen Versiegelungsgrad auf. Vor allem die Klimaanpassung in besonders betroffenen Stadtlagen muss in der weiteren Planung Berücksichtigung finden.
- Die Entwicklung des 2. Grünrings ist ein Entwicklungsprojekt von übergeordneter Bedeutung und hat Modellcharakter. Die im Rahmen des Masterplans angelegte Planung eines hybriden Freiraums, zwischen Stadt und Land mit Schwerpunkt auf Agrarwirtschaft, ist ein wichtiger Ausgangspunkt für die Stärkung des Grünraumsystems.



Abb. 44: Behutsam gestaltetes Donauufer



Abb. 46: Biodiversität in der Parkgestaltung im Piuspark



Abb. 45: Versiegelte Freiflächen im Piusviertel

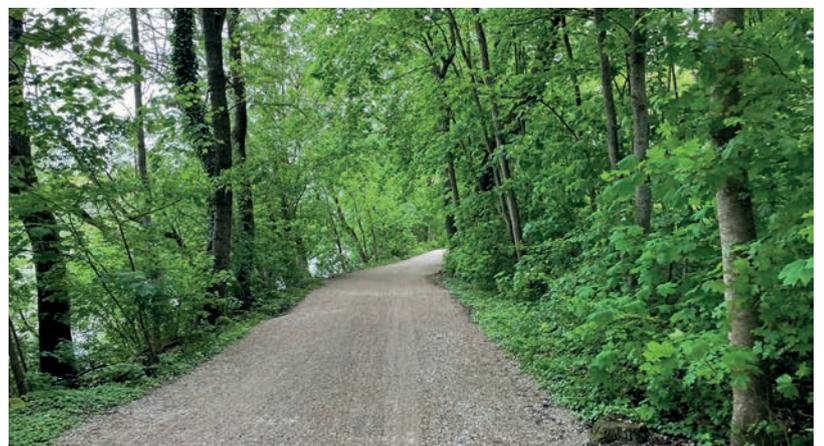


Abb. 47: Donaupark

Analysekarte Grün-Blau Infrastruktur

Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Potenzial Entwicklung 2. Grünring
-  Potenzial Umlandskooperation 3.Grünring
-  Potenzialort Fort
-  Potenzial Stärkung blau-grüne Infrastruktur
-  Landschaftliche Bezüge
-  Erhalt Frischluftschneisen
-  Mangel Erlebbarkeit v. Gewässern
- Klimabelastung
-  Hitzeinseln
-  Räume mit Handlungsbedarf Gering, Mittel, Hoch

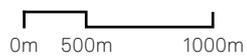
Grün-Blau Infrastruktur

-  Landwirtschaft
-  Gewässer
-  Lohengebiete
-  Grünräume
-  Wald / Vegetationsfläche
-  Schutzgebiete
-  Altmühltal

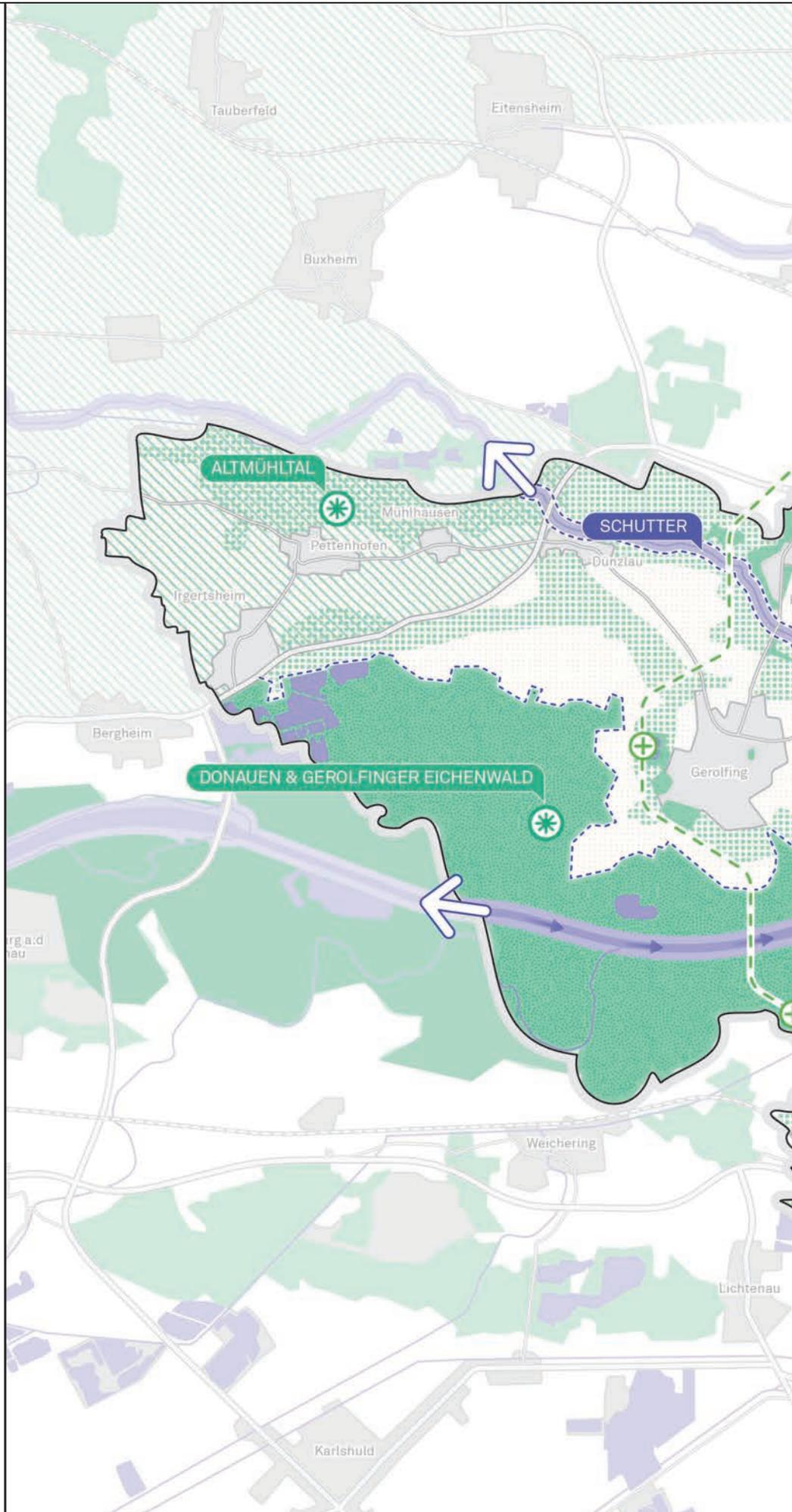
Grundlage

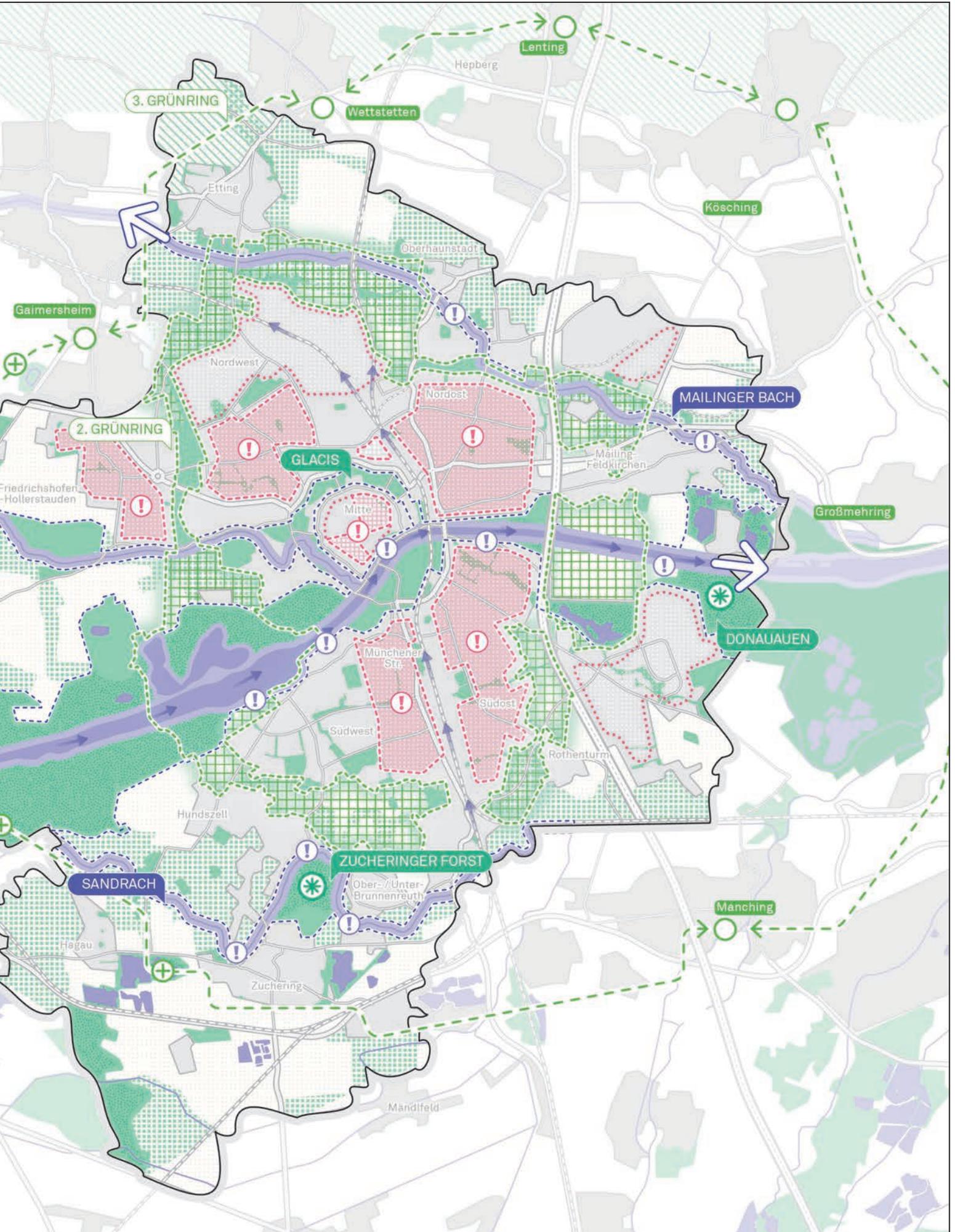
-  Siedlungsfläche
-  Gleise
-  Autobahn
-  Weitere Straßen
-  Stadtgrenze

Maßstab: 1:60000 @ a3



Kartengrundlagen:
BayernAtlas
Geoportal Ingolstadt





3.8 Grünraumversorgung und Freizeit

Neben den umweltbezogenen Ökosystemleistungen sind die Grünräume der Stadt als Sport-, Erholungs- und Freizeitorte wichtige Treffpunkte für die Ingolstädter/-innen. Über die letzten Jahre wurden die Standorte der großräumigen Stadtteilparks kontinuierlich weiterentwickelt. Das letzte Ergebnis dieser kommunalen Bestrebung zeigt sich in der qualitätsvollen Gestaltung des Piusparks. Abseits der stadtbedeutenden Parks ist auch die Verteilung von Sport- und Spielflächen relevant für die Grünraumversorgung. Die „urbanen“ Grünstrukturen werden durch naturnahe Erholungsgebiete in den Auwäldern und das Donauufer ergänzt. Ihre Zentrumsnähe erlaubt es, die Stadt bereits auf dem Gemeindegebiet „hinter sich zu lassen“.

Grünraumangebote

Die Stadtteilparks verteilen sich überwiegend auf die räumliche Kulisse der Grünringe. Der Klenzpark, der Luitpoldpark, der Künnettgraben und der Hetschenweiher liegen im Glacis. Im 2. Grünring befinden sich der Fort-Haslang Park, der Piuspark und der Park am Au Graben. Hinzu kommen der Park am Schwarzen Weg an der Münchener Straße, die Mailinger Aue und das Urnengräberfeld in Zuchering. Neben diesen Parkanlagen spielen insbesondere die großen Spielplätze (größer als 1 ha z.B. Abenteuerspielplatz Donaustand, Spielplatz Hindenburgpark), die Stadtteilfriedhöfe sowie kleinere Grünzüge eine bedeutende Rolle in puncto Grünraumangebot. Eine wichtige Qualität liegt zudem in den zahlreichen Erholungsgebieten außerhalb der Siedlungsflächen bzw. am Lauf der Donau. Der Auwaldsee, der Schafirsee, die Irgertsheimer Seen und der Zucheringer Wald bieten als große zusammenhängende Naturräume Ruhe, Kühle und Naturnähe abseits des städtischen Treibens. Das Donauufer wurde in den vergangenen Jahren in seiner Rolle als öffentlicher Grünraum gestärkt. Im Rahmen des Stadtparks Donau wurden mit minimalen Eingriffen und der Profilierung der Spiel- und Freiflächen punktuelle Angebote geschaffen, die sich mit den Belangen des Naturschutzes vereinen lassen.

In der Gesamtschau ergibt sich für das Stadtgebiet eine überwiegend gute Abdeckung im Sinne der fußläufigen Erreichbarkeit von Grünräumen. Nur vereinzelte Lagen in den Bezirken Mitte, Südwest, Südost, Nordost, Nordwest und den äußeren Ortsteilen weisen aus dieser Perspektive Versorgungslücken auf. Die Sportflächen und Kleingartenanlagen komplettieren das Repertoire des Stadtgrüns. Sie sind anders als die öffentlich zugänglichen Park-, Spiel- und Sportangebote, jedoch nicht ohne Einschränkung frei nutzbar.

Sport und Bewegung

Der Bericht zu „Sport und Bewegung in Ingolstadt 2035“ (2023) unterstreicht Ingolstadts gute Ausstattung in puncto Sportplatz und -hallenangebot. Die großen Sportbezirksanlagen und Mehrfachhallen bieten überwiegend ausreichende Kapazitäten für die Ansprüche des Vereins- und Schulsports. Lediglich im Bezirk Mitte ergeben sich niedrige Mehrbedarfe. Hier empfiehlt das Konzept, in Kooperationen mit den Hochschulen, den Bau einer neuen Sporthalle anzustoßen. Weitere Handlungsempfehlungen im Sinne der Stadtentwicklung liegen in der barrierefreien und klimagerechten Umgestaltung der bestehenden Sportanlagen, der Förderung von Freizeit und -Radrouten (z.B. durch bewegungssensitive, begleitende Beleuchtung) sowie dem Angebotsausbau von Freizeitanlagen im öffentlichen Raum und auf Schulfreiflächen. Ein vielversprechender Ansatz ist zudem die Prüfung der Öffnung beziehungsweise Mehrfachnutzung nutzungsbeschränkter Sportanlagen und Schulhöfe. In Pilotprojekten können hier etwaige Multicodierung im Sinne einer effizienten Flächennutzung erprobt werden.



Abb. 48: Grüne Ortsmitte am Zucheringer Kirchplatz



Abb. 49: „Planschen im Piuspark“ am neu gestalteten Badeplatz

Auf einen Blick

- Das umfangreiche Grünraumangebot ist ein hohes Gut und wird von den Ingolstädter/-innen geschätzt. Vereinzelt Versorgungslücken zeigen sich in dichter bewohnten Quartieren, z.B. auch in der Innenstadt. Hier liegt ein Potenzial in der Stärkung kleinteiliger Angebote und einer guten Anbindung an große Stadtteilparks und Erholungsflächen.
- Die im Sport- und Bewegungskonzept der Stadt genannten Ansätze zur Multicodierung nutzungsbeschränkter Freiflächen und die Erweiterung der Sportangebote im öffentlichen Raum tragen zur Stärkung des Freizeit- und Erholungswertes bei.
- Die Entwicklung neuer Park- und Erholungsräume bietet sich vor allem in der räumlichen Kulisse des 2. Grünrings und im Zuge der geplanten großmaßstäblichen Quartiersentwicklungen (Rieter-Areal, Nördlich Westpark) an.
- Aufwertungspotenziale in puncto Grünraumversorgung liegen in der Entwicklung und besseren Anbindung der Naherholungsgebiete entlang des Donaulaufs sowie der Stärkung der Aufenthaltsqualität an den Uferbereichen. Hier kann an die Ansätze des Stadtpark-Donau Konzepts angeschlossen werden.
- Pocket Parks können sowohl in Bestands- als auch Neubaugebieten sinnvolle Ergänzungen des Grünraumangebots darstellen.

Analysekarte Grünraumversorgung

Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Potenzialraum Stärkung Grünraumangebot
-  Gute Grünraumversorgung 500 m
-  Verbesserungswürdige Grünraumversorgung

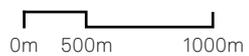
Grünraumangebote

-  Öffentliche Grünanlage
-  Naherholungsgebiet
-  Stadtteilpark
-  Spielanlage > 1 ha
-  Spielplatz
-  Stadtteolfriedhof
-  Friedhof
-  Wälder
-  Zugangsbeschränkte Grünanlage
-  Sportanlage
-  Kleingartenanlage
-  Grünringe

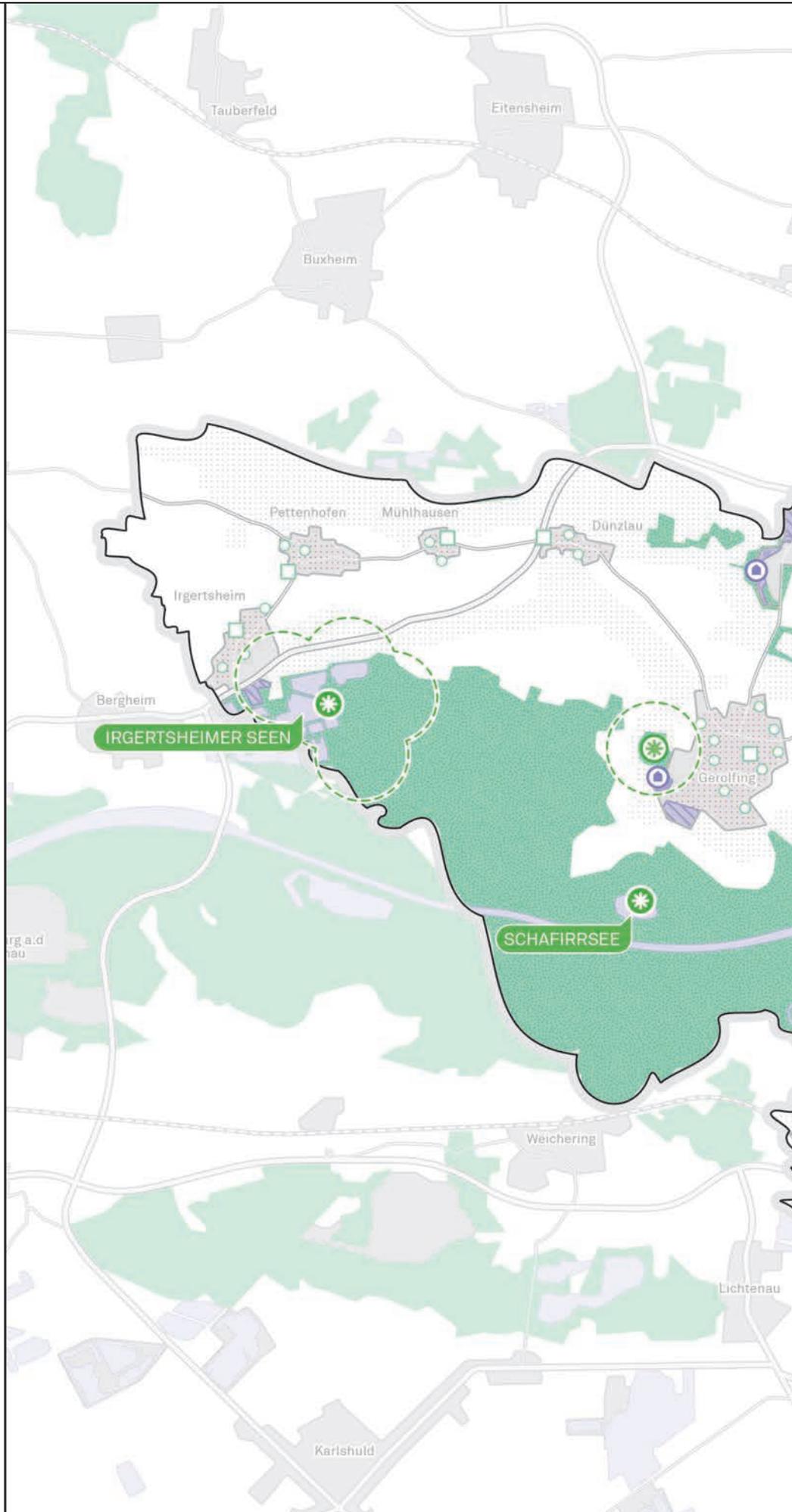
Grundlage

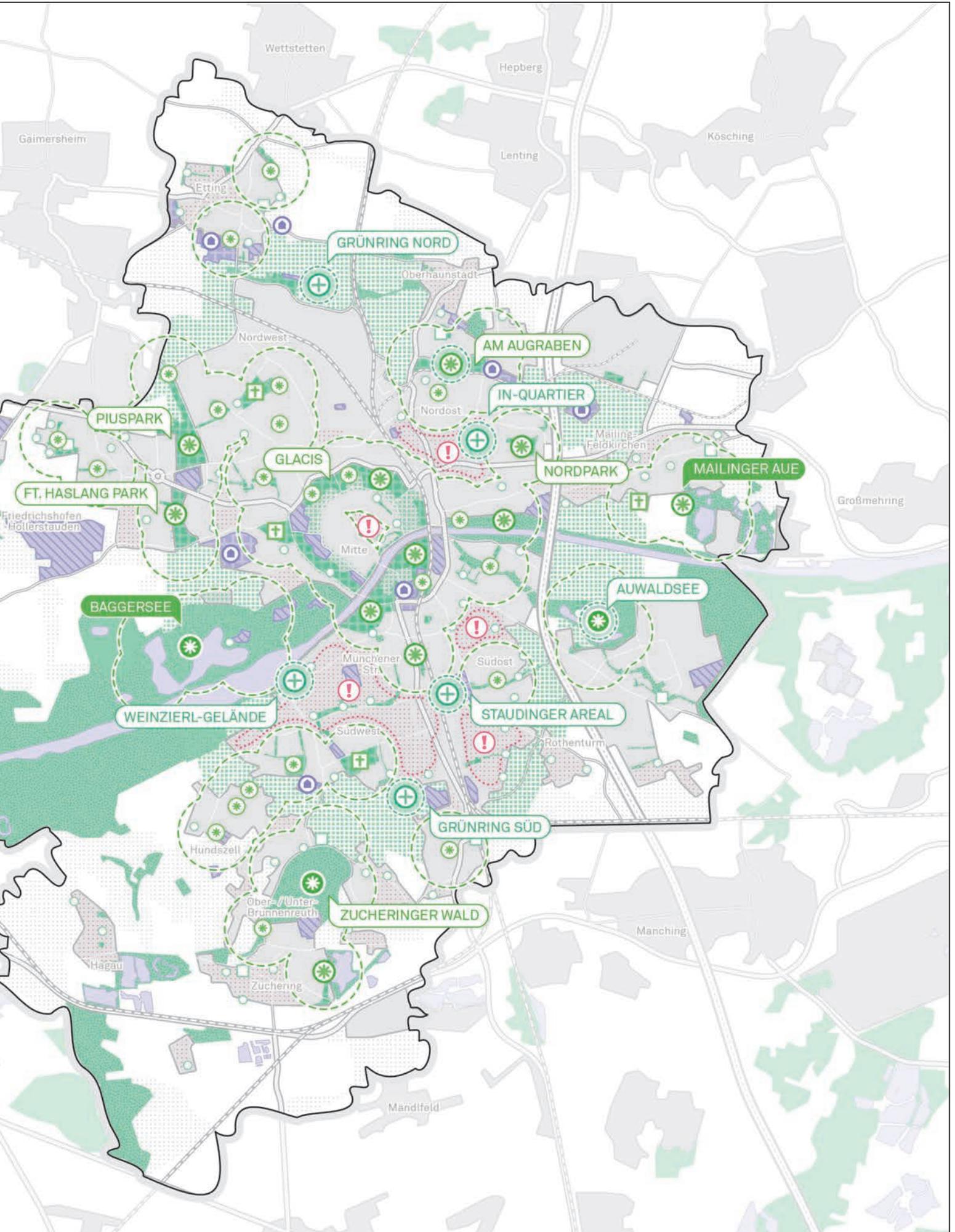
-  Siedlungsfläche
-  Gleise
-  Autobahn
-  Weitere Straßen
-  Gewässer
-  Stadtgrenze

Maßstab: 1:60000 @ a3



Kartengrundlagen:
BayernAtlas
Geoportal Ingolstadt





3.9 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Ingolstädter Stadtverkehr steht der MIV mit 58,9 % aller zurückgelegten Strecken im Jahr 2016¹⁸ wohl auch heute noch an Nummer eins. Hier spiegelt sich deutlich die Priorisierung dieses Verkehrsegment in der Verkehrs- und Stadtplanung der letzten Jahrzehnte. Das Straßennetz der Stadt ist entsprechend wichtiger Mobilitätsgarant für Bewohner/-innen und Pendler/-innen und zudem von großer Relevanz für die Abwicklung der Wirtschaftsverkehre. Neben dieser tragenden Rolle geht der MIV allerdings auch mit Umweltbelastungen, negativen Effekten für die Gesundheit der Bewohner/-innen und nicht zuletzt für die stadträumlichen Qualitäten einher. Die Reduktion des MIV im Stadtverkehr ist angesichts dessen ein wichtiger Ansatzpunkt für eine nachhaltigere Mobilitäts- und Stadtgestaltung. Zusätzlich birgt der Ausbau der E-Mobilität im MIV das Potenzial, Emissionsbelastungen zu reduzieren und zu Ingolstadts Klimaneutralität beizutragen.

Struktur des Straßennetzes

Für den MIV wird die Stadt überregional unter anderem von der Autobahn A9 (Berlin - München) erschlossen. Im Stadtgebiet befinden sich zwei Auffahrten (in den Stadtbezirken Südost und Nordost). Eine weitere Auffahrt liegt in unmittelbarer Nähe nördlich der Gemeindegrenze. Das übergeordnete Straßennetz wird von den Bundesstraßen B16 im südlichen Ausläufer des Gemeindegebiets sowie der B13 und B16a, die in Nord-Süd bzw. Ost-West Richtung durch die Kernstadt verlaufen, komplettiert. Die genannten Straßen bilden wichtige Verbindungen nach Augsburg, Nürnberg, Regensburg und München. Vom Stadtring her kommend strukturieren sternförmig ausgehende Magistralen die Grundstruktur des städtischen Straßennetzes. Neben der Ringstraße um die Altstadt sind also die Münchener Straße, die Manchinger Straße, die Regensburger Straße, die Goethestraße, die Römerstraße, die Ettinger Straße und die Neuburger Straße als Ausfalls- und Verbindungsstraßen die Grundpfeiler des Straßennetzes, über die der Großteil der Verkehrsaufkommen abgewickelt wird.

Verkehrsbelastung und Verkehrsberuhigung

Die intensiven Pendler/-innenbewegungen und Wirtschaftsverkehre zu den hoch frequentierten Zielorten (insb. AUDI-Werk, Altstadt, Westpark, Klinikum, In-Village und dem Gewerbegebiet an der Manchinger Straße) gehen mit hohen Verkehrsbelastungen, Lärm- und Schadstoffemissionen einher. Insbesondere in den Stadtbezirken Nordost, Nordwest, Südost und Oberhaunstadt bedeuten die hohen Verkehrsdichten eine Minderung der Wohnqualität.

Der Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Straßennetz stehen zahlreiche Stadtlagen gegenüber, in denen bereits heute Verkehrsberuhigungen zum Tragen kommen. Abseits der Hauptstraßen gilt maximal Tempo 30 und Teile der Altstadt sind gänzlich dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten. Hier spiegelt sich auch die effiziente Grundstruktur des Straßennetzes, die es erlaubt, Durchgangsverkehre vielerorts zu vermeiden. Größere Quartiersentwicklungen der letzten Jahre gehen hierbei noch einen Schritt weiter und sind häufig als autoarme beziehungsweise autoreduzierte Siedlungen konzipiert, z.B. das INquartier. Weiterhin zeigt sich Ingolstadt in den letzten Jahren experimentierfreudig, was das Thema Verkehr betrifft: Temporäre Verkehrsberuhigungen fanden auf der Schlosslande im Zuge der „Donau-Lust“ als auch im Rahmen des Verkehrsexperiments „Schleifmühle macht Platz“ im Stadtbezirk Mitte statt.

Ruhender Verkehr

Parkende KFZ prägen das Stadtbild vielerorts negativ und stellen zudem Barrieren für Fußgänger/-innen dar. Auf dem Gemeindegebiet gibt es zudem mehrere großflächige Parkplätze vor allem in den Gewerbegebieten, an den Nahversorgungsstandorten und um die Altstadt im Glacis (Volksfestplatz und Hallenbadparkplatz). Kompaktere Lösung in Form mehrstöckiger Parkhäuser wurden in den letzten Jahren z.B. am Nord- und Hauptbahnhof errichtet und werden aktuell, wie an der Saturn-Arena, weiterhin verfolgt.

E-Mobilität und Sharing

Schon heute sind fast fünf Prozent der PKW in Ingolstadt Elektroautos. Die E-Mobilität geht mit deutlich niedrigeren Schadstoff- und Lärmemissionen als Verbrennermotoren einher und erlaubt es, erneuerbare Energiequellen in den Verkehr zu integrieren. Um diese nachhaltige Form des Stadtverkehrs zu fördern, hat die Stadt im Jahr 2023 das E-Mobilitätskonzept in Auftrag gegeben. Das Konzept sieht vor, die Schnellladeinfrastruktur umfangreich auszubauen. Nach aktuellem Stand gibt es im Stadtgebiet rund 100 Ladepunkte. Insbesondere die AUDI AG tritt mit ihrem Engagement im Ausbau dieser Infrastruktur hervor. Diese bestehenden Ladepunkte sollen um 46 Schnellladestationen

an wichtigen Knotenpunkten ergänzt werden. Im gleichen Zuge empfiehlt das Konzept den Ausbau von Sharing-Angeboten im E-Mobilitäts-Segment gekoppelt mit weiteren Angeboten wie E-Bikes und (Lasten-) Fahrrädern. Hierfür sollen Mobilitätsstationen verschiedene Verkehrsträger bündeln und Angebote sichtbar im Stadtraum konzentrieren.

Auf einen Blick

- Der MIV wird auch im Jahr 2040 relevant für die Abwicklung der Stadtmobilität sein. Es gilt, ihn in Zukunft intelligent, stadt- und umweltverträglich zu gestalten.
 - Die Lagegunst Ingolstadts im übergeordneten Straßennetz beförderte die Stadtentwicklung in wesentlichen Aspekten. Hocherschlossene Lagen (bspw. Autobahnauffahrten) kommen vor allem als Vorzugsräume für die Entwicklung verkehrsintensiver Nutzungen (bspw. Industrie und Gewerbe) ins Spiel.
 - Die Neubewertung der städtischen Magistralen (Hauptausfallstraßen) bietet große Chancen für die Stadtentwicklung. Sie können als Stadträume profiliert werden, die neben dem KFZ-Verkehr auch anderen Funktionen dienen und neue Qualität erlangen.
 - Ansätze zur umweltverträglichen Mobilitätsgestaltung liegen auch abseits des übergeordneten Straßennetzes. Ein Potenzial besteht in der
- Weiterentwicklung bereits bestehender Tempo-30-Zonen, durch weiterführende Verkehrsberuhigungen.
 - Der ruhende Verkehr beansprucht immense Flächen im öffentlichen Raum und ist ein wichtiger Hebel in der Stadtentwicklung. Konzepte zur Reduzierung und Neuorganisation müssen sensibel und schrittweise erfolgen.
 - Die erfolgreich durchgeführten Verkehrslabore der letzten Jahre können als Blaupause für die Erprobung neuer Mobilitätskonzepte dienen und monofunktionale Straßenräume aufwerten.
 - Der im E-Mobilitätskonzept geplante Ausbau der Ladeinfrastruktur und E-Sharing-Angebote sind wichtige Hebel für mehr Nachhaltigkeit im Stadtverkehr. Im Sinne einer integrierten Planung sollten Mobilitätspunkte stets als Verbindungsglieder mehrerer Verkehrsträger gedacht und an strategisch wichtigen Stellen im Stadtgebiet verortet werden.

Analysekarte MIV

Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Aufwertungspotenzial Magistrale
-  Lagegunst Wirtschaftsverkehr
-  Potenzial regionale Einbettung
-  Verkehrsziele
-  Verkehrsbelastung
-  Wohngebiete in Gemengelage

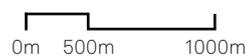
Verkehrsinfrastruktur

-  Autobahn
-  Bundesstraße / Landesstraße
-  Hauptstraßen
-  Auf- bzw. Ausfahrten
-  Parkplatz (> 2 000 m²) / Parkhaus
-  E-Ladeinfrastruktur - Bestand
-  E-Ladeinfrastruktur - Planung
-  Sharing-Angebot vorhanden
-  Verkehrsberuhigte Zone

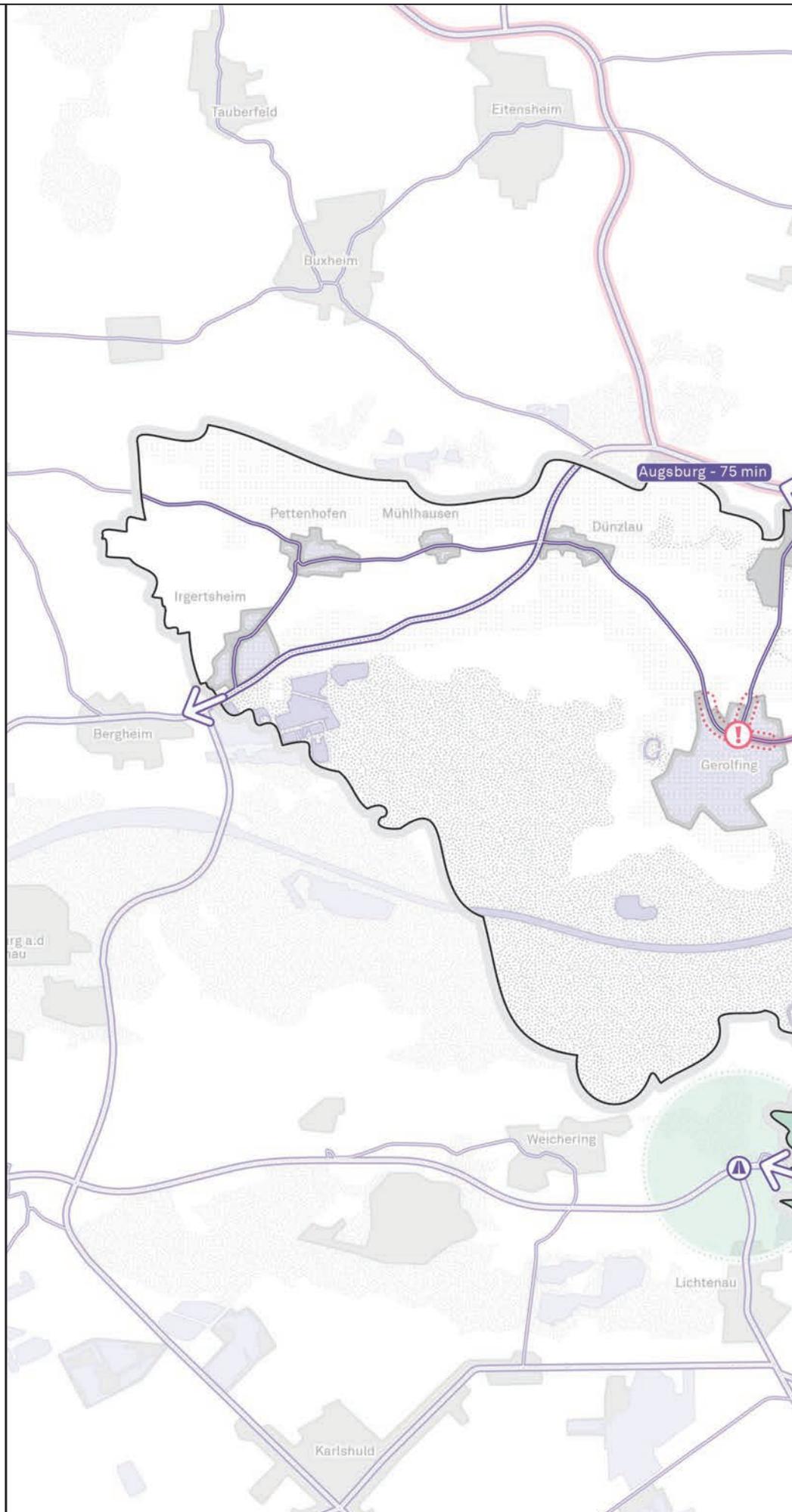
Grundlage

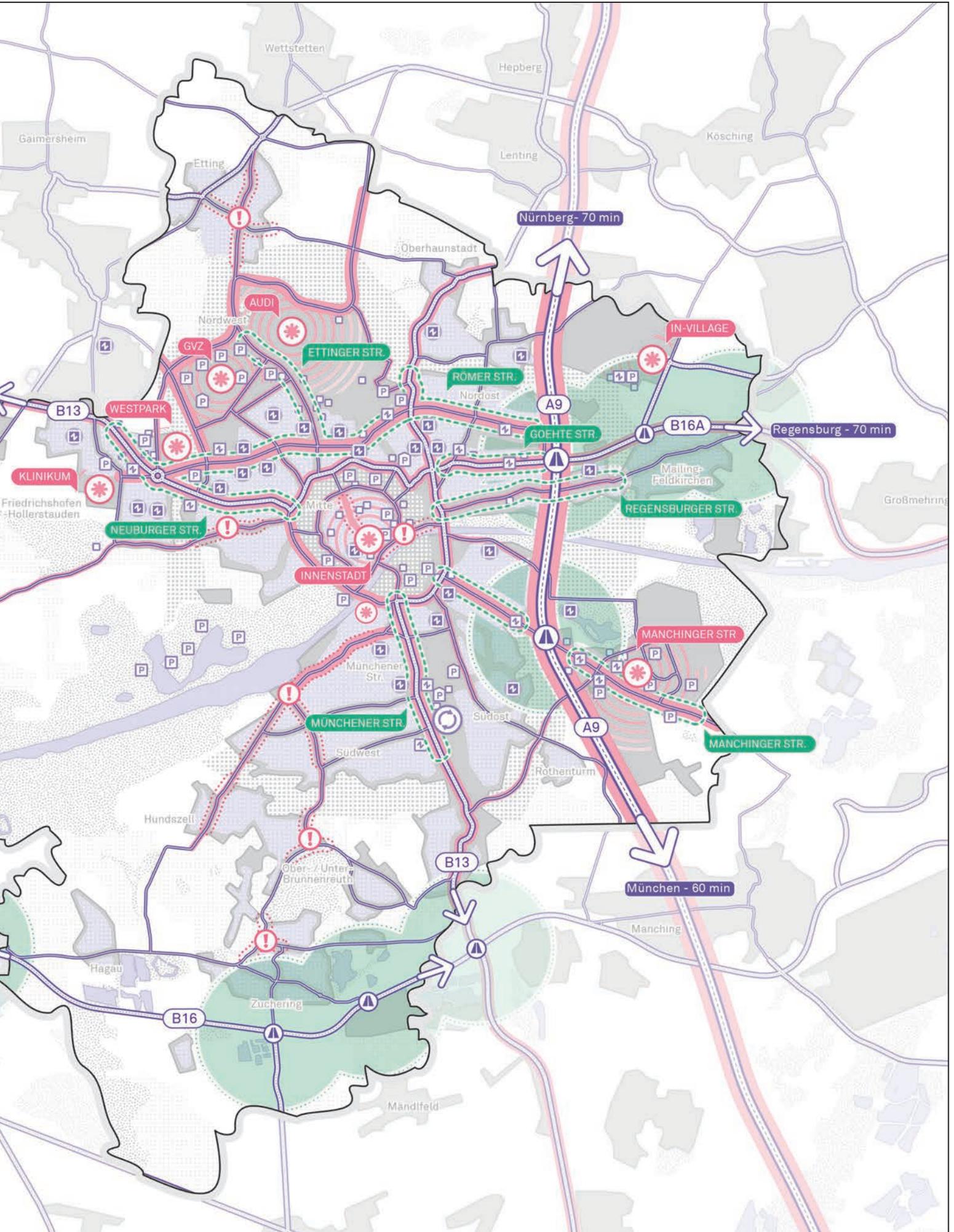
-  Siedlungsfläche
-  Gleise
-  Gewässer
-  Grünstrukturen
-  Lohengebiete
-  Grünringe
-  Stadtgrenze

Maßstab: 1:60000 @ a3



Kartengrundlagen:
BayernAtlas
Geoportal Ingolstadt





3.10 Aktive Mobilität

Der Begriff der aktiven Mobilität beschreibt Formen der Fortbewegung wie Rad- oder Tretroller fahren oder Zufußgehen. Ingolstadt hat das Potenzial des Themas bereits früh erkannt und ist „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“. Die Größe der Stadt und die topographischen Gegebenheiten ist insbesondere für den Radverkehr ideal. Vom Zentrum aus kann die Kernstadt in ca. 15 Minuten und fast jeder Ortsteil in 30 Minuten per Fahrrad bequem erreicht werden. Die Weichen für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur wurden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2025 (VEP) im Jahr 2016 gestellt. Die aktiven Mobilitätsformen spielen neben ihrer Bedeutung für die Alltagsmobilität auch eine generell wichtige Rolle für die Attraktivität der Stadt aus Sicht der Bewohner/-innenschaft und des Tourismus. Im Rahmenplan-Entwurf für den 2. Grünring ist hierfür bereits die Anlage einer durchgängigen Freizeitroute verankert. Der Modal-Split¹⁹ aus dem Jahr 2016 (also die prozentuale Verteilung der zurückgelegten Wege auf verschiedene Verkehrsmittel) gibt an, dass nur etwa 1/3 der alltäglichen Wege mit aktiven Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden.

Radwegeinfrastruktur

Das Radwegenetz der Stadt gliedert sich aktuell in ein Netz aus Hauptrouuten und Nebenrouuten. Die Hauptrouuten verlaufen ausgehend vom Stadtzentrum speichenförmig ins Stadtgebiet und greifen zudem die Struktur der Grünringe in zwei kreisförmigen Wegeführungen auf. Als wichtige Verbindungen in die Region ist das Ziel, sie mit hohen Regelbreiten als sichere, teils beleuchtete Radwege, getrennt von Gehwegen auszubauen. Dort wo der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr fahren muss, werden Fahrradstraßen ausgewiesen. Das Hauptrouutenetz soll somit eine besondere qualitative Ausstattung bieten, zügiges und direktes Vorankommen fördern und Radverkehre auf wichtigen Verbindungen bündeln. Das Nebenrouutenetz setzt sich aus dem übrigen untergeordneten Radwegenetz zusammen.

In Ingolstadt gibt es kein flächendeckendes Sharing-Angebot im Fahrradsegment. Lediglich ein privater Anbieter vermietet E-Scooter, die freistehend über das Stadtgebiet verteilt sind. Die Befragung im Rahmen des E-Mobilitätskonzepts zum Bedarf an Sharing Angeboten ergab, dass sowohl herkömmliche Fahrräder, E-Fahrräder als auch Lastenräder nachgefragt sind.

Der Freizeitweg im 2. Grünring

Ein wichtiger Baustein zur Erweiterung der aktiven Mobilitätsrouuten wird aktuell im Rahmenplan 2. Grünring auf den Weg gebracht. Im Rahmen der Funktionsplanung für den Grüngürtel soll auch die Wegeführung für den Freizeitverkehr vereinheitlicht und geschlossen werden. Schlüsselprojekte sind in diesem Kontext die Profilierung der westlichen Donauquerung an der Staustufe als auch die Realisierung von Rampen zur barrierefreien Donauquerung an der vorhandenen Autobahnbrücke. Der Ringschluss trägt nicht nur zur besseren Verbindung der Stadtteile untereinander, sondern auch zur Erlebbarkeit des städtischen Grünraumverbunds bei.

Freizeit und Radtourismus

Der Radverkehr ist nicht nur für Alltagswege, zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufen attraktiv. In Ingolstadt steht er auch im Zusammenhang mit der landschaftlichen Einbettung und dem historischen Erbe für die Freizeitgestaltung der Ingolstädter/-innen, für Besucher/-innen aus dem Umland bzw. den Tourismus. Er hat entsprechend eine große Bedeutung für die Attraktivität der Stadt. Ingolstadt ist ein Knotenpunkt mehrerer Fernradwege. Der bekannte und viel befahrenen Donauradweg wird auf dem Gemeindegebiet vom 3-Täler-Weg und der Via Raetica durch das Urdonau-, Donau- und Schambachtal gekreuzt, die Anbindungen in die umliegenden attraktiven Landschaftsräume, z.B. ins Altmühltal, ermöglichen.

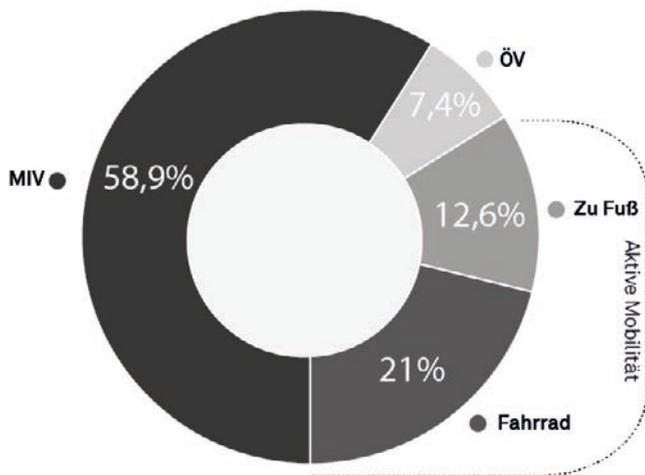


Abb. 51: Modal Split (2017)



Abb. 50: Donauradweg



Abb. 52: Fahrradstellplätze in der Innenstadt

Auf einen Blick

- Das robuste Radwegenetz und seine bereits geplanten Erweiterungen im Zuge des Ausbaus der Haupt- und Nebenrouten sind wichtige Faktoren für die zukünftige Stadtentwicklung. Eine wichtige Stellschraube ist in diesem Kontext auch die Steigerung der Sicherheit im Radverkehr (z.B.: durch breitere Radwege oder kommunale Geschwindigkeitskontrollen).
- Neben der Ausgestaltung der Freizeitrouten im 2. Grünring liegt ein Entwicklungspotenzial in der Erschließung bis dato nicht angebundener Zielorte, wie dem IN-Village und in der besseren Verknüpfung einzelner Ortsteile im Stadtbezirk West.
- Kommunikationsstrategien bieten sich an, um das Thema Fahrradverkehr noch populärer zu machen. Die Mobilitätswende muss sichtbar gemacht und vermittelt werden, um das Image der Fahrradstadt gezielt zu fördern.
- Der Ausbau von Service-Infrastruktur und Sharing-Angeboten an strategischen Orten im Stadtgebiet kann Radmobilität attraktivieren. Dafür kommen die Umsteigeknoten des ÖV-Netzes als Schlüsselorte in Frage. In diesem Sinne kann das Modell der Integrierten Mobilitätsstationen (siehe E-Mobilitätskonzept) aufgegriffen werden.

Analysekarte Aktive Mobilität

Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Ausbaupotenzial Hauptroute
-  Potenzialort Velo-Serviceangebote
-  Potenzialraum Velo-Ring
-  Potenzial Anbindung Umland
-  Eignung ‚Fahrradstadt‘
-  Touristisches Potenzial Donauweg
-  Aufwertungspotenzial Radweg
-  Zielorte ohne Anbindung

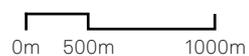
Verkehrsinfrastruktur

-  Fernradwege
-  Vorrangrouten
-  Hauptrouten
-  Nebenrouten
-  Sharing-Angebote
-  E-Ladeinfrastruktur
-  Dienstbereich Tier-Mobility

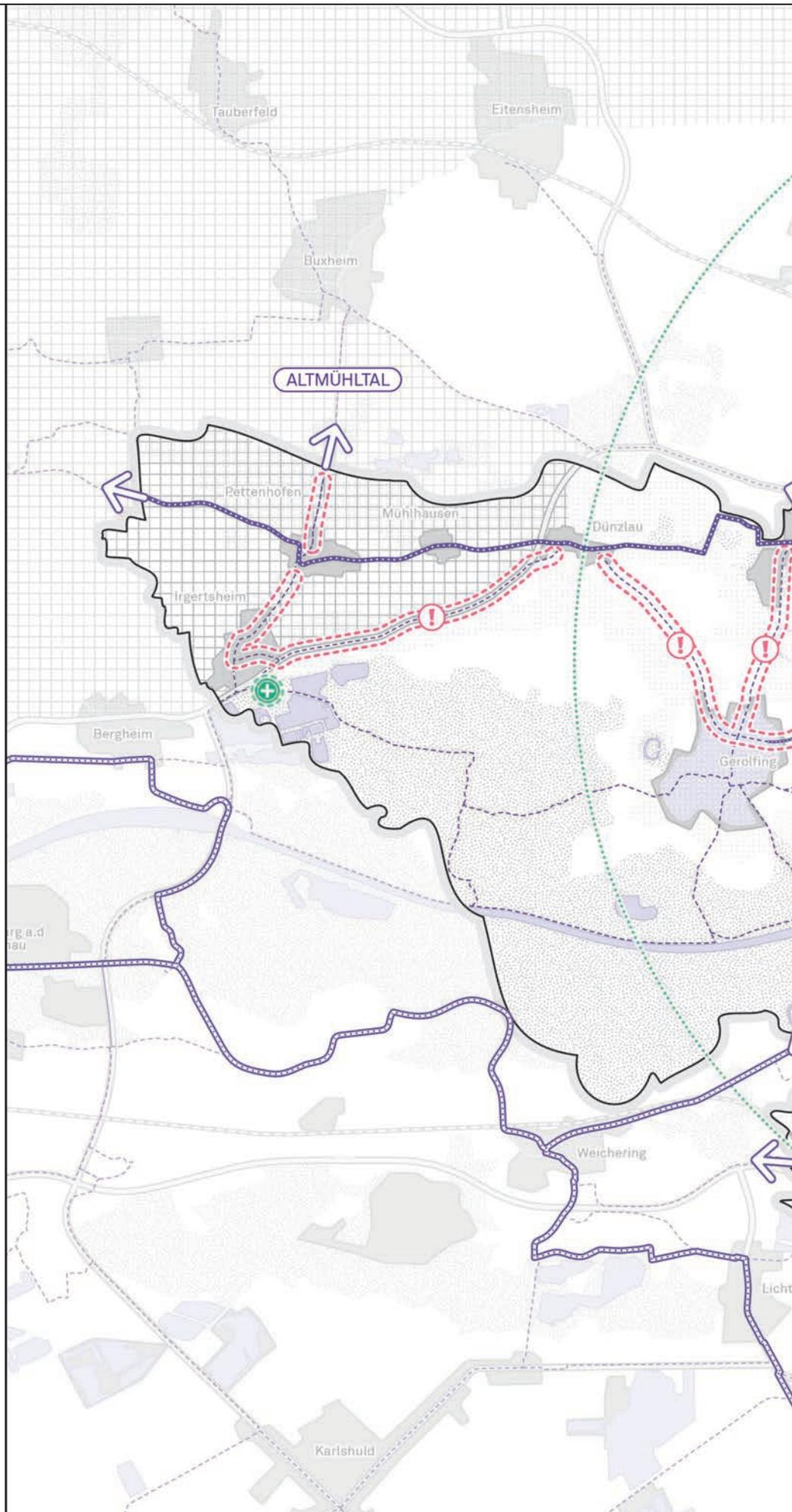
Grundlage

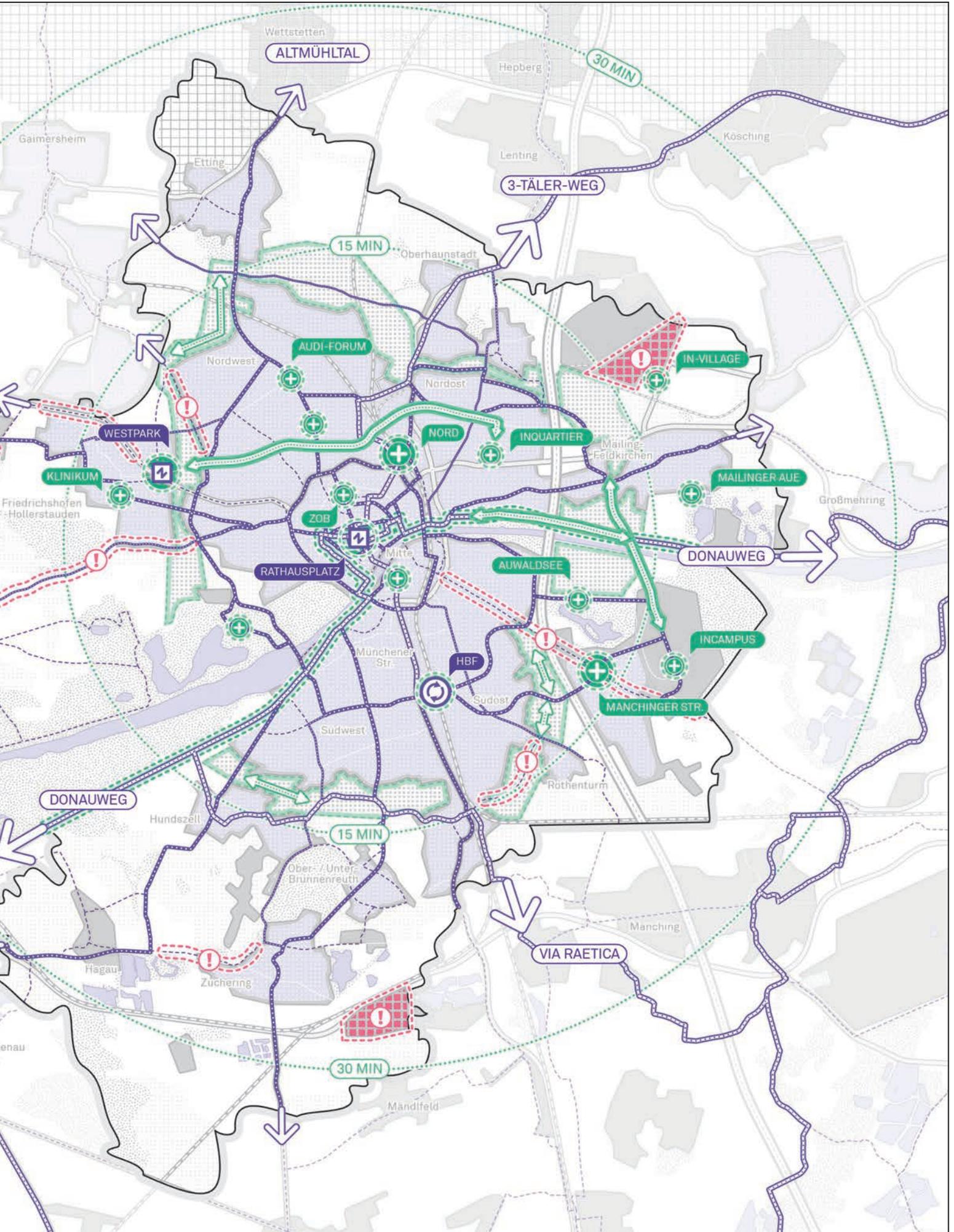
-  Siedlungsfläche
-  Autobahn
-  Weitere Straßen
-  Gleise
-  Gewässer
-  Grünstrukturen
-  Lohengebiete
-  Grünringe
-  Stadtgrenze

Maßstab: 1:60000 @ a3



Kartengrundlagen:
BayernAtlas
Geoportal Ingolstadt





3.11 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Für eine nachhaltige Stadtmobilität ist das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel von großer Bedeutung. Neben den Bahnhöfen, die Ingolstadt an das Schienennetz der Deutschen Bahn anschließen, Anbindungen in die Region gewährleisten, und die Stadt intern vernetzen, wird der stadinterne Nahverkehr über Busse abgewickelt. Das auf den Zentralen Omnibusbahnhof ausgerichtete Busnetz verknüpft die Kernstadt, die äußeren Stadtbezirke und die Umlandgemeinden. Der Modal-Split aus dem Jahr gibt an, dass lediglich 7,4 %²⁰ der alltäglichen Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden. Hier schneidet Ingolstadt im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten unterdurchschnittlich ab.

Bahn

Ingolstadt verfügt über drei Bahnhöfe, die eine gute Anbindung in das Umland, die Region und Großstädte in anderen Bundesländern gewährleisten: Den Hauptbahnhof, der rund zweieinhalb km südlich vom Stadtzentrum gelegen ist, den Bahnhof Ingolstadt Nord westlich der Altstadt und den Bahnhof Ingolstadt Audi auf dem AUDI-Werk im Stadtbezirk Nordwest. Der Bahnhof Audi wurde zur Entlastung der Pendelstrecken ins Umland entwickelt, spielt jedoch durch seine Lage nur eine eingeschränkte Rolle im alltäglichen Stadtverkehr. Die Regionalzüge (RE 1 München - Nürnberg, RB 14 Ingolstadt - Eichstätt, RB 16 München - Nürnberg und RB 17 Ingolstadt - Regensburg) frequentieren den zentrumsnahen Bahnhof Nord überwiegend im Einstundentakt. Der Hauptbahnhof wird darüber hinaus von zusätzlichen Regionalzügen (RB 13 Ingolstadt - Schrobenhausen, RB 15 Regensburg - Ulm, RB 17 Plattling - Ingolstadt, am Wochenende RE18 Regensburg - Ulm) angedient. Zudem bestehen überregionale Anbindungen über ICE-Linien nach München, Hamburg, Berlin, Innsbruck, Kiel und Essen. Aktuell signalisiert der Stadtrat mit einer Willensbekundung zur Einrichtung eines vierten Ingolstädter Bahnhalts („Seehof“) in der Nähe des Gewerbegebiets Weiherfeld höchste Priorität, um den MIV lokal und regional zu stärken.

Bus

Der Busverkehr ist das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Ingolstadt. Die kommunale Verkehrsgesellschaft VGI bündelt als Verkehrsverbund im Großraum Ingolstadt zahlreiche Buslinien, die neben den einzelnen Stadtteilen auch die Umlandgemeinden mit der Stadt verknüpfen. Das radial auf den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) im Bezirk Mitte ausgerichtete Busnetz gewährleistet eine gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums von allen Stadtteilen. Die auf die Stadtmitte konzentrierte Routenführung geht allerdings auch mit Umwegen auf den einzelnen Linien einher. In diesem Kontext ist die Vernetzung der Stadtteile untereinander teils verbesserungswürdig. Neben dem ZOB und den Bahnhöfen sind der Rathausplatz, der Brückenkopf, die Ettinger Straße und das Klinikum wichtige und hoch frequentierte Umsteigepunkte. Während zwischen diesen Knoten eine hohe Taktung besteht, ist die Qualität abseits der Hauptstrecken in Randlagen der Kernstadt und äußeren Ortsteilen teils dürftig. Hier erschweren die niedrigen Einwohner/-innendichten den wirtschaftlichen Betrieb des ÖPNV. Derzeit wird die Einführung eines Massenverkehrsmittels (Tram- oder Busways) zur besseren Verknüpfung zentraler Stadträume geprüft.



Abb. 53: Hauptbahnhof



Abb. 54: Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Auf einen Blick

- Die gute Anbindung an die Schiene ist ein Gunstfaktor für die Entwicklung der Stadt. Die gute Erreichbarkeit für Berufspendler/-innen und Besucher/-innen ist sowohl für die Stadtwirtschaft als auch für den Tourismussektor von Vorteil.
- Die Bahnhöfe und ihre Umfelder sind als Ankommensorte die „Visitenkarten“ der Stadt. Am Hauptbahnhof können über Aufwertungen der umliegenden Stadtlagen weitere Potenziale gehoben werden.
- Neben den Bahnhöfen sind auch der ZOB und die Knotenpunkte des Busnetzes aufgrund ihrer hohen Zentralität wichtige Schlüsselorte im Stadtgebiet - z.B. für die Bündelung von Sharing-Angeboten.
- Der niedrige Anteil des ÖPNV am gesamten Stadtverkehr beweist: Hier gibt es Verbesserungsbedarf. Ein Ansatzpunkt besteht in der Einführung hochwertigerer Verbindungen in die dichten Kernstadtlagen. In den äußeren Ortsteilen gilt es, kleinteilige und flexible Ergänzungsangebote zu entwickeln.
- Die Verbesserungsansätze für den ÖPNV im Rahmen des ISEK werden im Zuge des Sustainable Urban Mobility Plans (Grundsatzbeschluss des Stadtrats am 26.07.2022) weiterentwickelt und konkretisiert, um die Weichen für die Attraktivierung des öffentlichen Stadtverkehrs konsequent zu stellen.

Analysekarte ÖPNV

Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Potenzialraum Bahnhofsumfeld
- Lagegunst Busnetz 600 m
-  Sehr hoch > 10 Fahrten/h
-  Mittelmäßig 6-10 Fahrten/h
-  Mangelhaft < 6 Fahrten/h
-  Potenzial regionale Einbettung

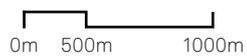
Verkehrsinfrastruktur

-  ICE-Strecke
-  Bahnstrecke
-  Bahnhof
-  Hauptbahnhof
-  Busknoten
-  Park'n'Ride
- Bushaltestellen nach Frequenz
-  > 10 Fahrten/h
-  6-10 Fahrten/h
-  < 6 Fahrten/h
-  Dienstbereich INVG im Umland

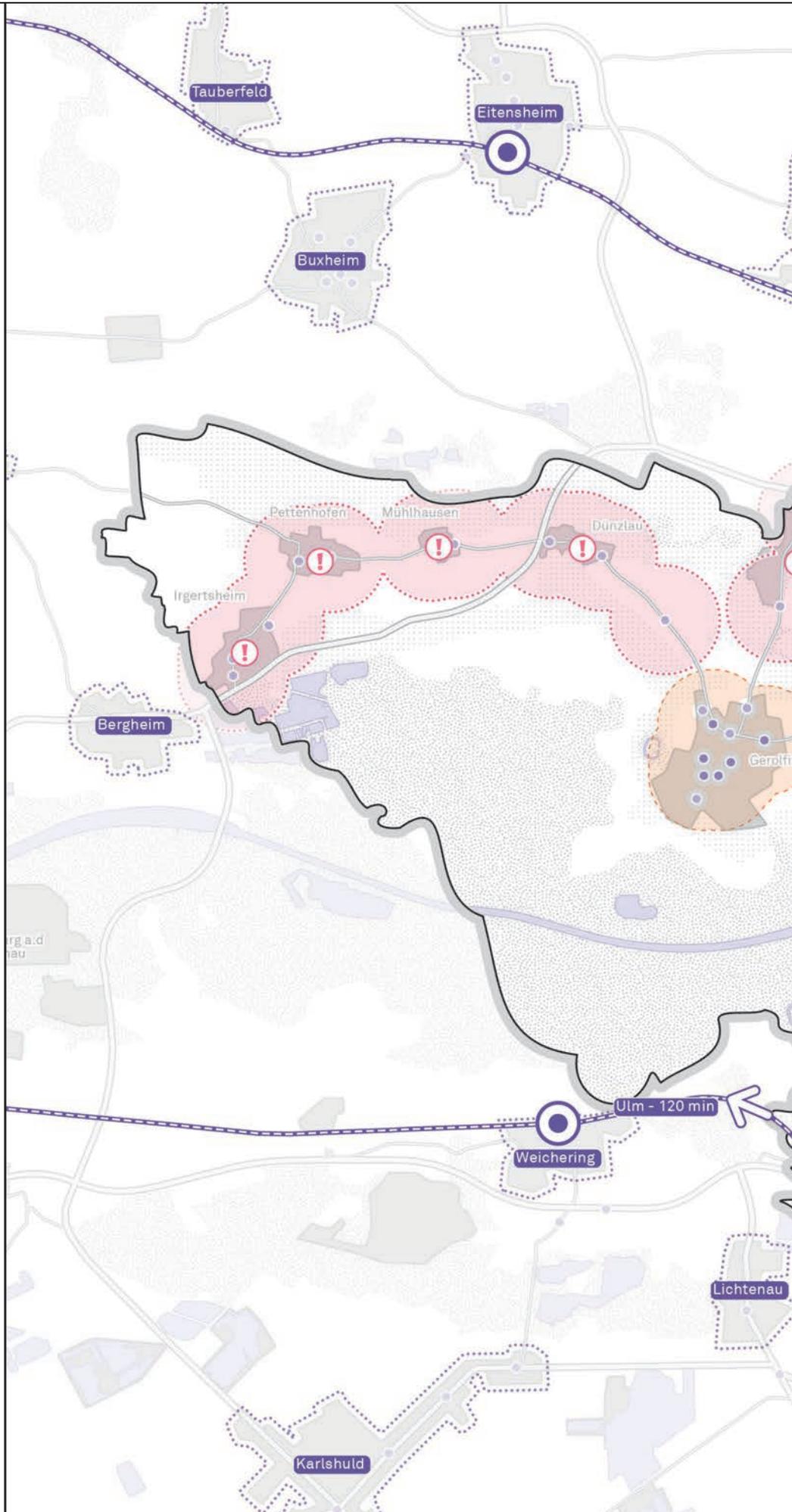
Grundlage

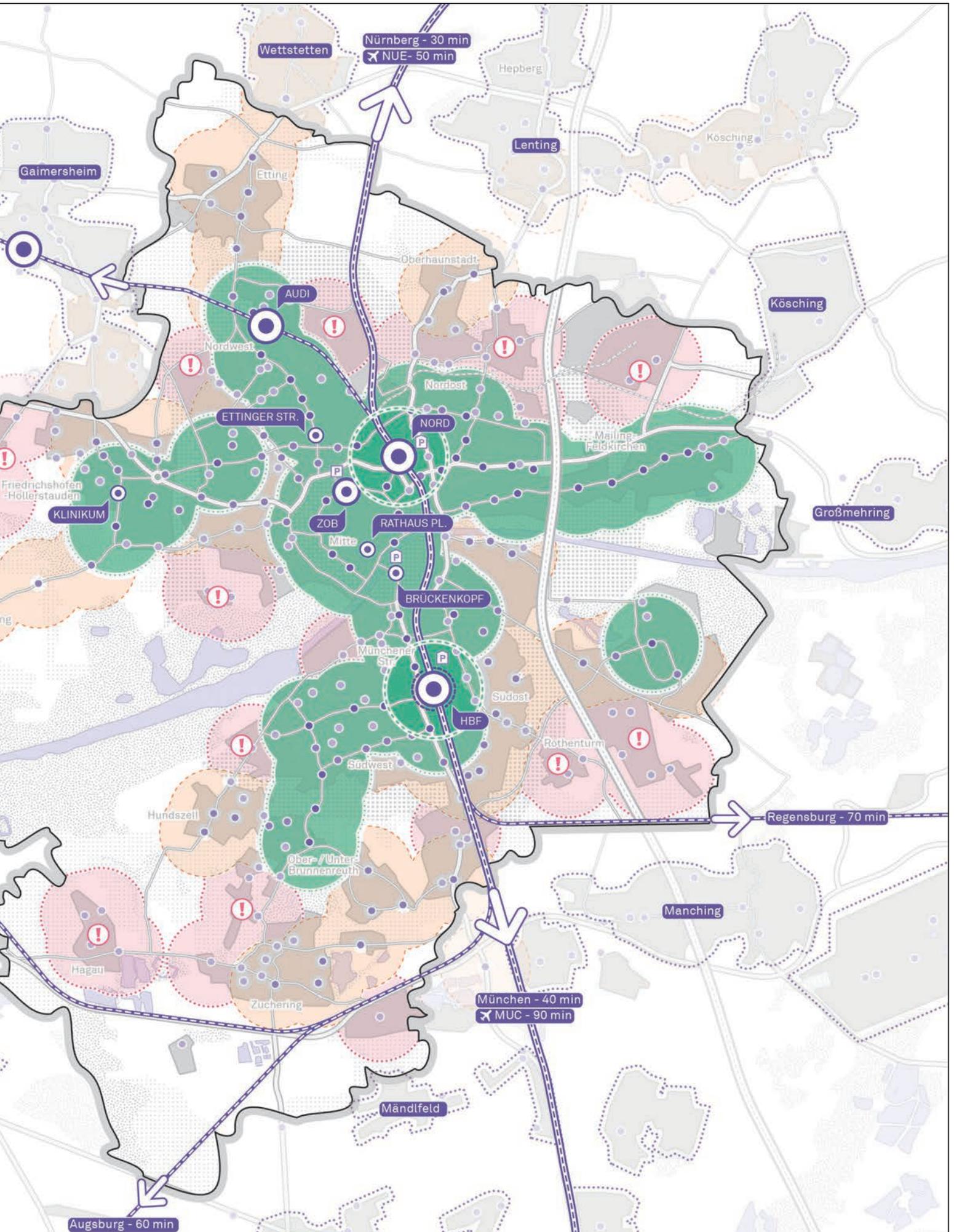
-  Siedlungsfläche
-  Autobahn
-  Weitere Straßen
-  Gewässer
-  Grünstrukturen
-  Lohengebiete
-  Grünringe
-  Stadtgrenze

Maßstab: 1:60000 @ a3



Kartengrundlagen:
BayernAtlas
Geoportal Ingolstadt





3.12 Bildungslandschaft

Ingolstadt ist der älteste Universitätsstandort Bayerns. Auch heute spielt die Stadt als zweifacher Hochschulstandort und Ausbildungszentrum eine wichtige Rolle in puncto Forschung, akademischer Wissensvermittlung und Berufsbildung in der Region. Eine Vielzahl an Schulstandorten und Kindertagesstätten im Stadtgebiet übernimmt die Erziehung und Bildung von Kindern und Jugendlichen. Die Bildungseinrichtungen sind außerdem wichtige soziale Bezugsorte und Kristallisationspunkte der Nachbarschaft in den einzelnen Quartieren.

Hochschulen

Aktuell studieren rund 7.500 junge Menschen aus dem In- und Ausland an der Technischen Hochschule Ingolstadt (THI). Am Ingolstädter Standort der Katholischen Universität Eichstätt (KU) kommen rund weitere 800 hinzu ²¹. Beide Hochschulen liegen im Bezirk Mitte, an den Rändern der Altstadt. Die historischen Gebäude der KU befinden sich im westlichen Teil des Glacis. Der Campus der THI liegt östlich des Paradeplatzes und wurde im Quartier G neu geplant und vor kurzem fertiggestellt. Die Stadt entwickelt sich zunehmend zu einem vielversprechenden Standort für Forschung und Wissenschaft. Neben den Universitäten spielen hier auch weitere Forschungseinrichtungen wie das Fraunhofer Anwendungszentrum, das Kompetenzzentrum für Künstliche Intelligenz und das Digitale Gründerzentrum „brigk“ eine wichtige Rolle. Gemeinsam bilden sie ein potentes Wissenschaftscluster, das vor allem Spitzenforschung in den Bereichen Digitalisierung, künstliche Intelligenz und Mobilität betreibt.

Schulen und Kitas

Die fußläufige Erreichbarkeit der Grundschulen und Kitas ist in fast allen Stadtlagen gegeben. Vereinzelt Versorgungslücken beschränken sich auf kleine Ortschaften in den Bezirken West, Süd und Südost. Die 7.000 Schüler/-innen der Stadt verteilen sich auf eine Vielzahl an Schulstandorten im Stadtgebiet. Die weiterführenden Schulstandorte beschränken sich überwiegend auf das

Kernstadtgebiet. Hier sticht vor allem der Bezirk Mitte mit einer Vielzahl an Mittelschulen und Gymnasien hervor. Der Schulentwicklungsplan (2016) konstatiert in Bezug auf die räumlichen Kapazitäten der Schulstandorte insgesamt Fehlbeträge gegenüber den Musterraumprogrammen und Fehlflächen im Ganztagsbereich. Neben einzelnen Erweiterungsoptionen wird das Ziel formuliert, die mittelschulischen Bildungsangebote stärker zu konzentrieren und auf fünf große Standorte in den Stadtbezirken Mitte, Friedrichshofen-Hollerstauden, Nordwest, Nordost und Südost, die es umfassend zu erweitern gilt, zusammenzufassen. Neben allgemeinen Bildungsangeboten bündeln viele Schulen auch soziale Angebote und bieten mit ihren Turnhallen und Sportplätzen abseits der Schulzeiten Raum für Vereinsleben und Freizeitgestaltung.



Abb. 55: Schulerweiterung an der Münchener Straße



Abb. 56: Kita an der Ettinger Ortsmitte

Auf einen Blick

- Bildung-, Wissenschaft- und Forschungseinrichtungen sind wichtige Standortfaktoren der Stadt. Sie sind maßgebliche Attraktoren für Familien, junge gut ausgebildete Bewohner/-innen und Unternehmen.
- Die vielfältige Forschungslandschaft kann insbesondere über die Wissensproduktion in den Feldern Mobilität und Digitalisierung in Kooperationsprojekten mit der Stadtverwaltung für Synergien sorgen.
- Die zentral gelegenen Hochschulstandorte bieten Ansatzpunkte für die Profilierung der Innenstadt. Der gezielte Einbezug studentischen Lebens in die Entwicklung des Stadtzentrums spielt bereits heute eine wichtige Rolle und kann in Zukunft weiter gefördert werden.
- Die im Schulentwicklungsplan vorgeschlagene Konzentration der Mittelschulangebote und deren kompakte Erweiterung sind wichtige Ansätze zur Stärkung der städtischen Bildungslandschaft.
- Für eine effizientere Flächenausnutzung sollten bereits angelegte Mehrfachnutzungen der Schulen gezielt ausgebaut werden, z.B. durch die temporäre Öffnung von Schulhöfen abseits der Unterrichtszeiten an Wochenenden.

Analysekarte Bildung

Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Lagegunstfaktor Hochschule
-  Abdeckung Grundschule 1 000m
-  Mangelhaftes Grundschulangebot
-  Öffnungspotenzial Schulfreifläche
-  Schule mit Kapazitätslücke

Bildung

-  Quartiere
-  Grundschulen
-  Weiterführende Schulen
-  Kombistandorte
-  Förderschule
-  Hochschulen
-  Kitas
-  Jugendsozialarbeit an Schulen JaS

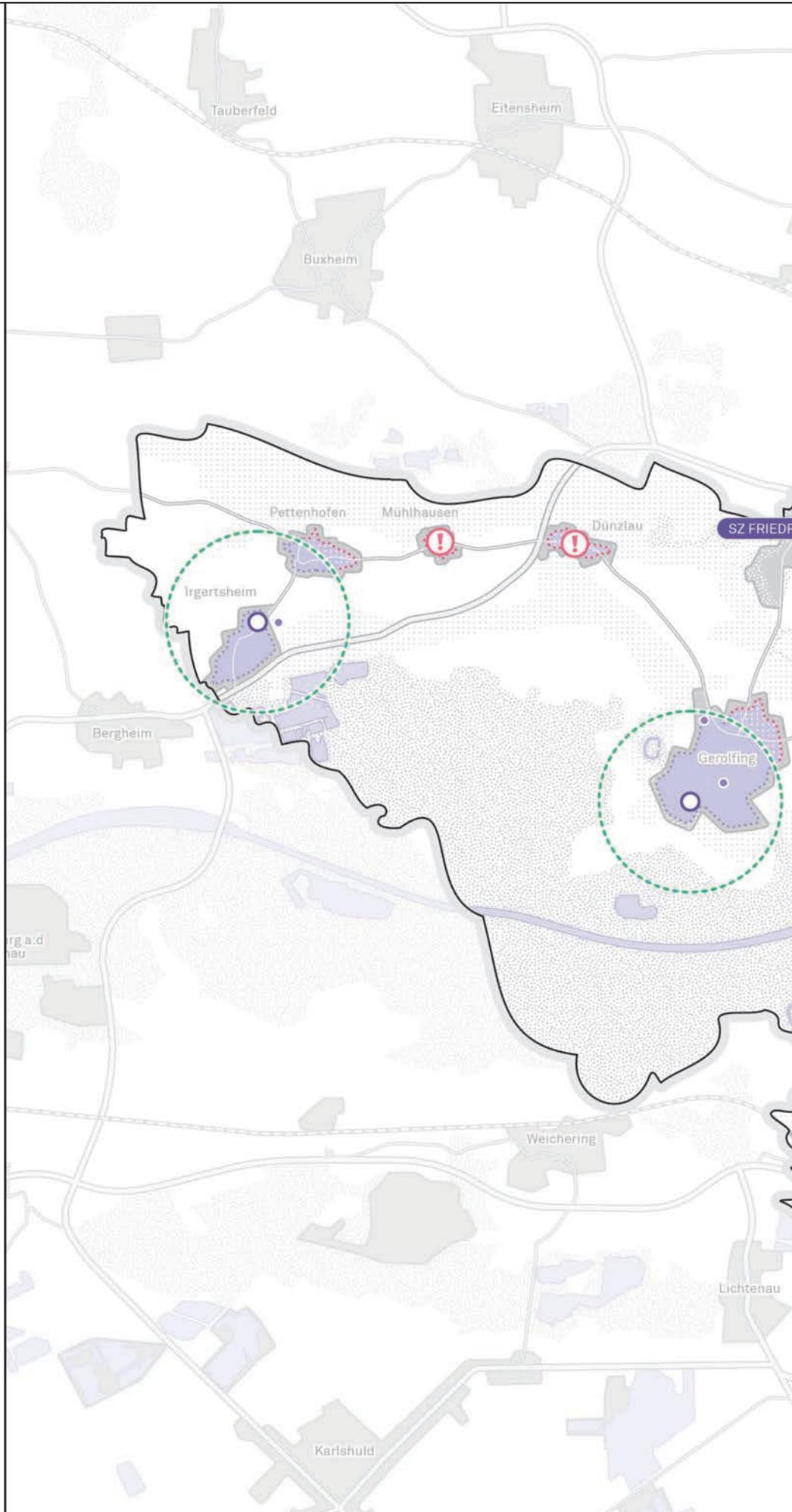
Grundlage

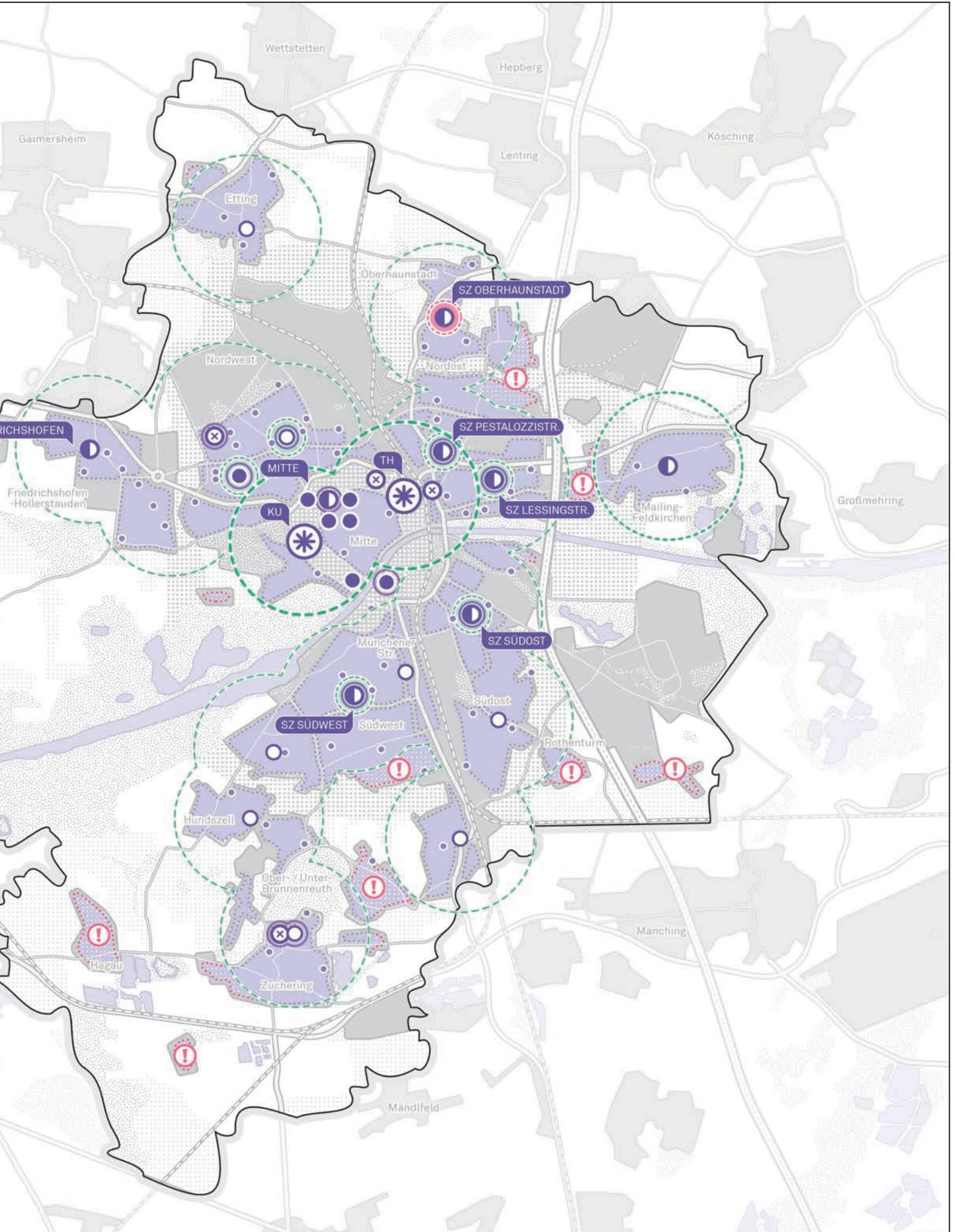
-  Siedlungsfläche
-  Gleise
-  Autobahn
-  Weitere Straßen
-  Gewässer
-  Grünstrukturen
-  Lohengebiete
-  Grünringe
-  Stadtgrenze

Maßstab: 1:60000 @ a3



Kartengrundlagen:
BayernAtlas
Geoportal Ingolstadt





3.13 Soziale Angebote und Stadtkultur

Die gesellschaftliche Pluralisierung und der demografische Wandel führten in den letzten Jahren zu mehr Bevölkerungsvielfalt und einer Zunahme alter und junger Bevölkerungsgruppen. Mit anhaltenden Migrationsbewegungen und Verschiebungen in der Bevölkerungspyramide wird diese Tendenz auch in den kommenden Jahren verstärkt. Ingolstadt muss ein breit gefächertes Repertoire an sozialen Angeboten bereithalten, um auf diese gesellschaftlichen Trends auch in Zukunft zu reagieren. Soziale und kulturelle Einrichtungen werden als Treffpunkte verschiedener Bevölkerungsgruppen relevanter für das Zusammenleben und bieten darüber hinaus die Möglichkeit, das Bild einer vielfältigen und weltoffenen Stadt über die Schanz hinaus in die Region zu tragen.

Selbstbestimmtes Leben im Alter und Barrierefreiheit

Die überproportionale Zunahme älterer Bevölkerungsgruppen geht mit der Frage einher, wie die Stadtentwicklung ein gutes Leben im Alter ermöglichen kann. Ein wichtiger Faktor ist in diesem Kontext die Angebotsverfügbarkeit und -vielfalt von Betreuungs- und Wohnangeboten: Im Stadtgebiet finden sich mehrere Einrichtungen, die dem Thema „Wohnen im Alter gewidmet sind“. Sie konzentrieren sich vor allem auf die Lagen der Kernstadt nördlich der Donau, während es im Stadtbezirk Südwest und in den einzelnen äußeren Ortsteilen vielfach entsprechende Versorgungslücken gibt. In Anbetracht der Altersstruktur („alter Kern“) trifft im Stadtbezirk Südwest, aber auch in anderen Lagen, eine starke Nachfrage auf ein knappes Angebot. In der Fortschreibung des Seniorenpolitischen Gesamtkonzept der Stadt (2019) wird die Innenentwicklung als Chance hervorgehoben, um diesem Mangel mit neuen altersgerechten Wohnungen in der Kernstadt zu begegnen. Neben dem Wohnen werden auch die Ansprüche an Barrierefreiheit in der Stadt zunehmend relevanter. Das gilt insbesondere für hochfrequentierte Stadtlagen, wie die Knotenpunkte des ÖPNV und die Innenstadt (kann allerdings nicht nur auf diese beschränkt werden). Das Konzept nennt neben der

Förderung barrierefreier, öffentlicher Räume und Gebäude auch die „Stadt der kurzen Wege“ als Entwicklungsmodell, um Senior/-innen die selbstbestimmte Versorgung zu ermöglichen und empfiehlt quartiersbezogene Ansätze (z.B. Angebote in Stadtteiltreffs), um soziale Teilhabe im Alter zu gewährleisten.

Soziale Angebote

Die im Zuge der Quartiersentwicklung in sozial benachteiligten Stadtlagen eingerichteten Stadtteiltreffs sind heute auch darüber hinaus neuralgische Punkte für die Bündelung des kommunalen Sozialwesens. Hier kommen Angebote für alle Altersschichten und verschiedene Zielgruppen zusammen. Für die Familien-, Kinder- und Jugendarbeit sind zudem die Familien- und Jugendstützpunkte wichtige Standorte im Stadtgebiet. Ähnlich zu den Angeboten im Segment des altersgerechten Wohnens bzw. der Pflege konzentrieren sich auch hier die Angebote vornehmlich auf die Kernstadtlagen nördlich der Donau, während sich im Süden und in den äußeren Ortsteilen Versorgungslücken auftun.

Vereinsleben

Neben den öffentlichen Angeboten der Stadt spielt auch das rege Vereinsleben in Ingolstadt eine wichtige Rolle in Bezug auf den sozialen Zusammenhalt. In der Stadt sind unzählige Vereine aktiv. Vor allem in den dörflichen Ortsteilen abseits der Kernstadt übernehmen sie wichtige Aufgaben der Daseinsvorsorge. Sie sind wichtige Träger/-innen von Tradition und kulturellem Erbe und bilden zunehmend auch das Bild einer multikulturellen Stadtgesellschaft ab. Um diese Vielfalt auch im Stadtbild zu spiegeln, fordert beispielsweise der Migrationsrat der Stadt die Realisierung des Hauses der Kulturvereine in der Innenstadt als Ort der interkulturellen Begegnung und für Veranstaltungen.

Stadtkultur

Das Gros der städtischen Kultureinrichtungen ist im Stadtbezirk Mitte situiert. Im Zusammenspiel mit dem baukulturellen Erbe, das die lokale Geschichte eindrucksvoll im Stadtraum abbildet, entsteht hier ein attraktives Umfeld für Ingolstädter/-innen und Besucher/-innen gleichermaßen. Zahlreiche Museen der Heimatgeschichte sowie im Kunst- und Design-Segment konzentrieren sich auf die zentralen Stadtlagen. Aktuell wird der Kulturstandort Ingolstadt mit der Realisierung des Erweiterungsbaus für das Museum für Konkrete Kunst und Design im Quartier G zusätzlich gestärkt. Ein

weiterer Anker im Kulturbetrieb, das Stadttheater soll in den nächsten Jahren generalsaniert werden. Der Bau einer temporären Ersatzspielstätte am ehemaligen Hallenbadstandort ist aktuell im Gange. Abseits der Stadtmitte sind als wichtige Orte der Stadtkultur auch das „AUDI museum mobile“ an der Ettinger Straße und das „Kulturzentrum neun“ an der Münchener Straße zu nennen. Während ersteres vor allem aus touristischer Perspektive interessant ist, bietet das „Kulturzentrum neun“ ein breites kulturelles Angebot und mit dem Jugendsportzentrum auch Angebote in puncto Jugend und Subkultur.

Auf einen Blick

- Der Ausbau barrierefreier Stadträume und die Bereitstellung altersgerechter Wohnungsangebote sind eine wachsende Herausforderung. Das Thema ist bei neuen Quartiersentwicklungen stets mitzudenken und auch im Bestand abzubilden.
- Potenziale für mehr Inklusivität im Wohnungsbau liegen in der Förderung entsprechender Wohnmodelle (z.B. Mehrgenerationenwohnen) im Zuge kleinteiliger Neubauprojekte in der Innenentwicklung und in bestandsbezogenen (Umbau-) Strategien (z.B. Wohnungstausch oder Senior/-innen WGs).
- Handlungsbedarfe in Bezug auf den Ausbau sozialer Angebote (für alle) bestehen in den südlichen Kernstadtlagen. Die Bündelung sozialer Angebote für diverse Alters- und Zielgruppen an zentralen Stellen in den Quartieren (bspw. Stadteiltreffs oder Schulen) kann helfen, die Angebotslücken zu schließen.
- In den äußeren Bezirken ist die Förderung der „aufsuchenden“ sozialen Arbeit von Belang. Hier kommen in erster Linie die Dorfkerne als Ankerpunkte temporärer Angebote in Frage.
- Für die Stärkung Stadtkultur und Jugendarbeit ist das „Kulturzentrum neun“ mit „Jugendsportzentrum neun“ ein wichtiger Schlüsselort. Es kann im Zuge einer möglichen Erweiterung als Einrichtung der Jugendarbeit gestärkt werden und dem gesamtstädtischen Kulturangebot zu Gute kommen.
- Der Innenstadt kommt eine besondere Rolle in der Stadtkultur zu: Zur Profilierung des Kulturstandorts Ingolstadt können hier anberaumte Schlüsselprojekte wie das Haus der Kulturvereine oder die Sanierung des Stadttheaters beitragen.

Analysekarte

Soziales

Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Abdeckung inklusive Wohnformen 1 000 m
-  Potenzialorte Stadtteiltreffs
-  Erweiterungspotenzial Halle neun
-  Potenzialort für temporäre soziale Angebote
-  Quartiere mit Mangel an inklusiven Wohnformen

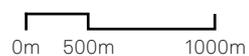
Soziales

-  Quartiere
-  Stadtteiltreff
-  Familienstützpunkt
-  Jugendtreff
-  Vollstationäre Pflegeeinrichtung
-  Kurzzeitpflege (außerhalb v. vollstationären Pflegeeinrichtung)
-  Krankenhaus
-  (Ambulantes) betreutes Wohnen
-  Wohnplätze für Menschen mit Behinderung

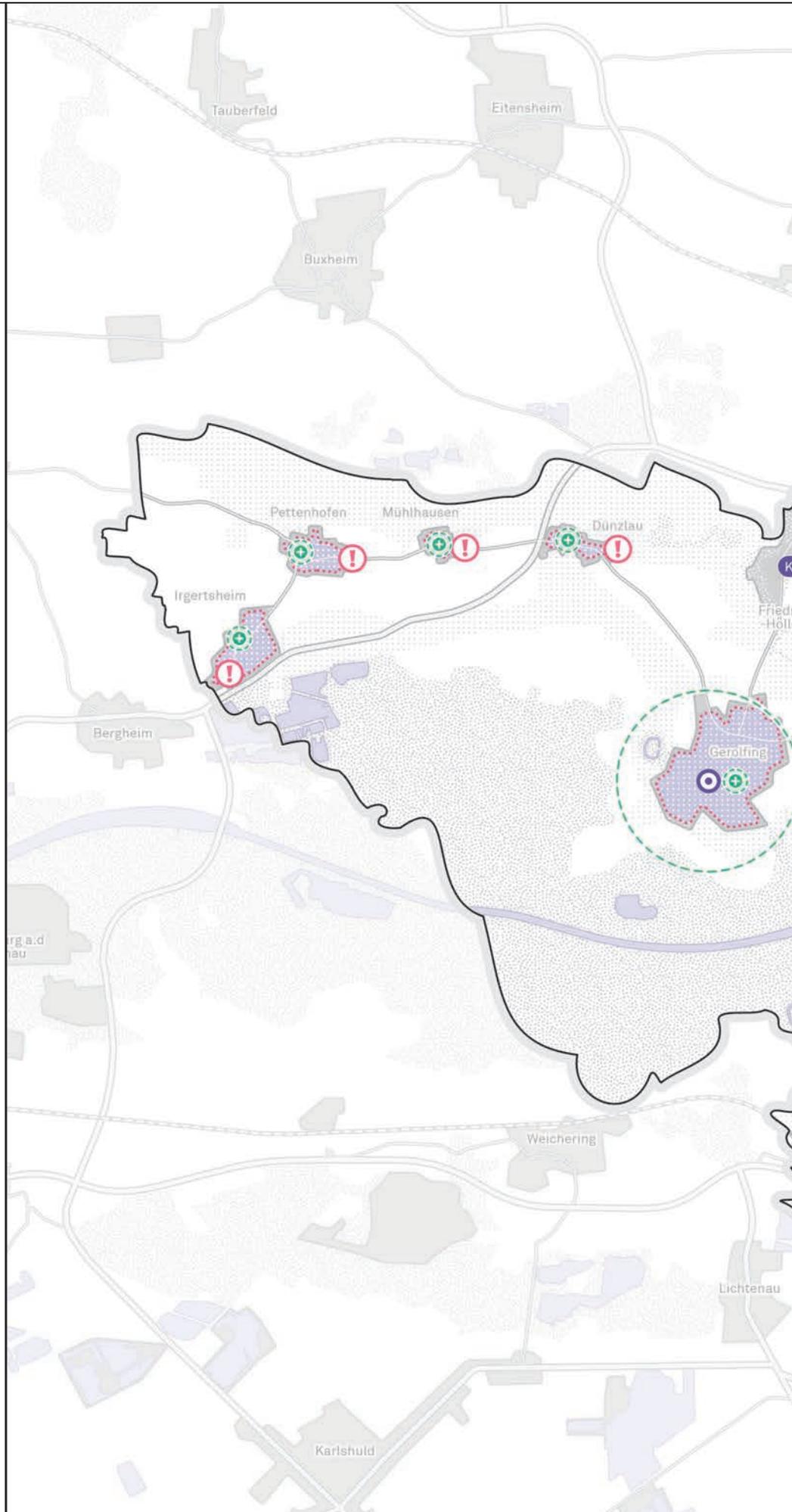
Grundlage

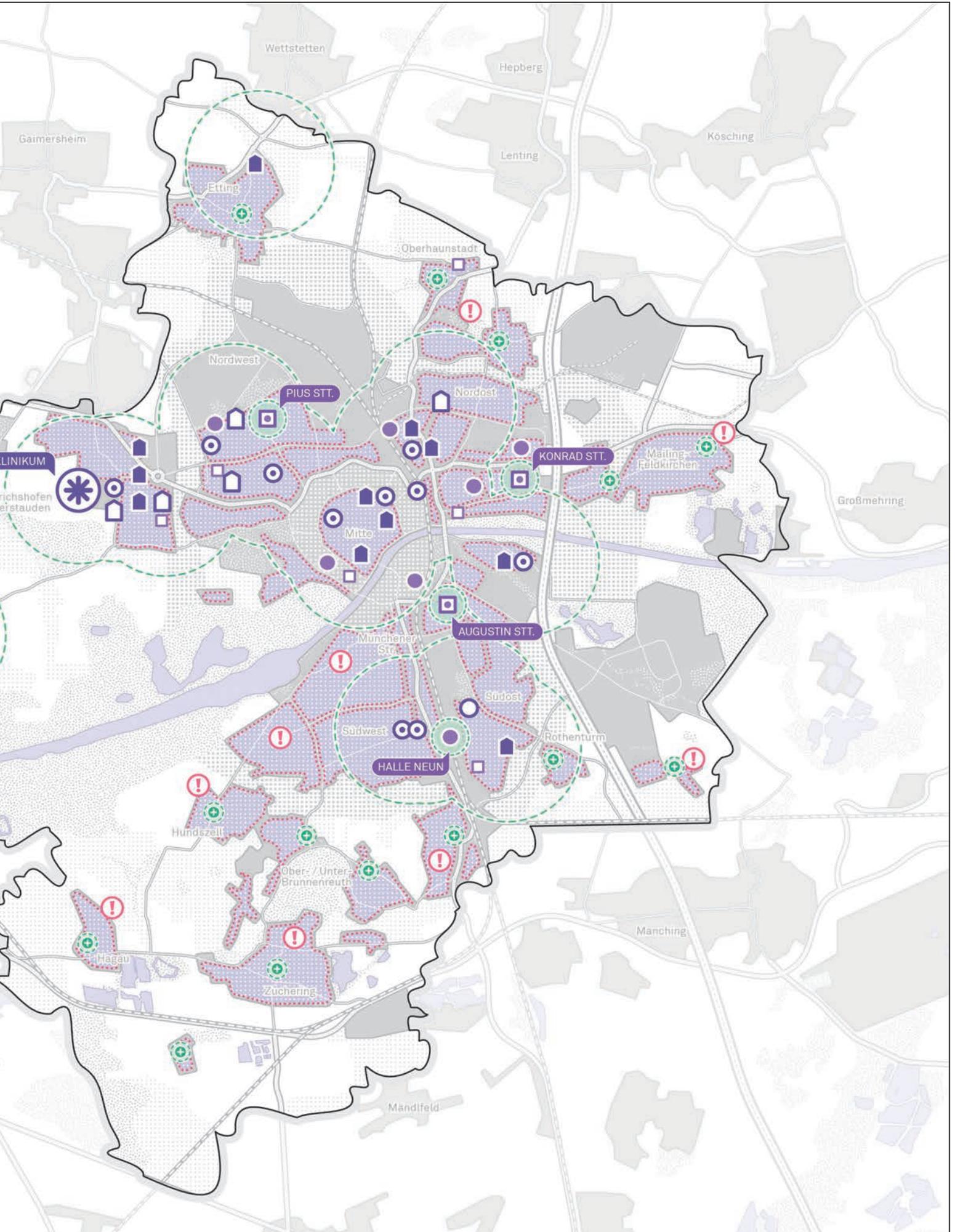
-  Siedlungsfläche
-  Gleise
-  Autobahn
-  Weitere Straßen
-  Gewässer
-  Grünstrukturen
-  Lohengebiete
-  Grünringe
-  Stadtgrenze

Maßstab: 1:60000 @ a3



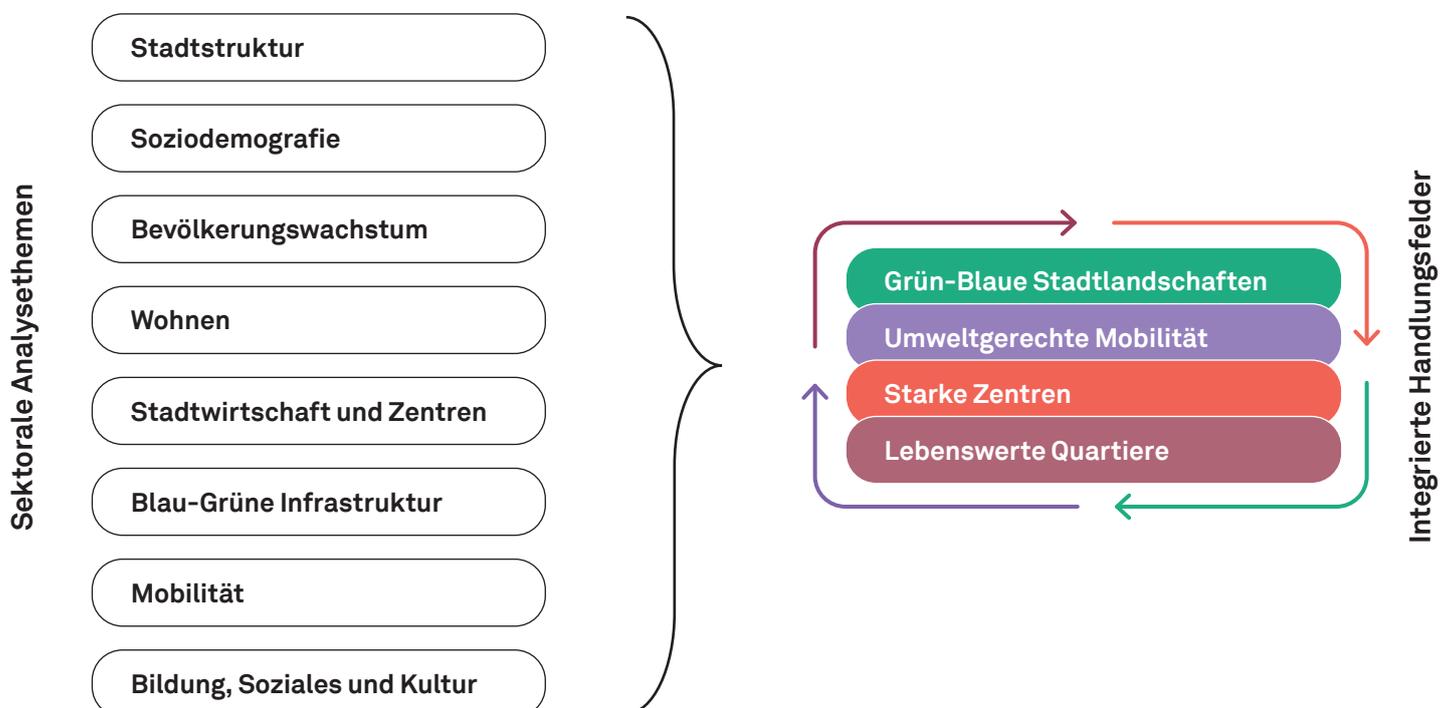
Kartengrundlagen:
BayernAtlas
Geoportal Ingolstadt





3.14 SWOT-Fazit

Bei der Betrachtung der sektoralen Themen in den vorangegangenen Kapiteln werden die vielfältigen Ansprüche an die Stadtentwicklung deutlich. Sie wirken nicht nur in dem jeweiligen Themenfeld, sondern treten vielfach miteinander in Beziehung. Der „SWOT-Kompass“ bringt zusammenfassend die Abhängigkeiten und Querbezüge, Qualitäten, Herausforderungen und Konfliktlinien in Übersicht. Er ordnet die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken den folgenden Handlungsfeldern zu: „Blau-Grüne Stadtlandschaft“, „Umweltgerechte Mobilität“, „Lebenswerte Quartiere“ und „Starke Zentren“



Stärken

- Prosperierende wirtschaftliche Lage mit Zukunftsaussicht
- Attraktive historische Altstadt und polyzentrale Versorgungsstruktur
- Grünraum-System mit Donau und Grünringen
- Attraktive Parks, Freizeit-, und Sportangebote
- Vielfältige Stadtgesellschaft und positive Wachstumsdynamik
- Ausreichende zentrale Baulandreserven
- Sehr gute regionale Einbettung und Vernetzung
- Robustes Velo-Netz

Schwächen

- Autogerechte, monofunktionale Gewerbegebiete und Zentrenbereiche
- Zentrenkonkurrenz, „schwächelnde Altstadt“ und partielle Versorgungslücken
- Fehlende Grünraumangebote in dichten Kernstadtquartieren
- Klimastress in zentralen Stadtlagen
- Trend der ungesteuerten Verdichtung und Zersiedelung
- Mangelnde soziale Angebote in vereinzelt Lagen (z.B. Südwest und Ortsteile)
- Starke Verkehrsbelastung an den Magistralen
- Verbesserungswürdige ÖPNV-Angebote

Chancen

- Interkommunale Kooperationsmodelle in der Gewerbeentwicklung
- Profilierung der Altstadt (Shopping, Stadtkultur und Wissenschaft)
- Entwicklung des 2. Grünrings und radialer Grünraumvernetzung
- Klimaanpassung zur Attraktivierung der Quartiere
- Dreifache Innenentwicklung und neue Stadtquartiere mit Modellcharakter
- Schaffung/ Bündelung sozialer Angebote an zentralen Quartierstreiffpunkten
- Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs
- Fortentwicklung der verkehrsberuhigten Bereiche

Risiken

- Mangelnde Diversität im Branchenmix
- Bedeutungsverlust der Altstadt
- „Flächenfraß“ durch „wildes Wachstum“
- Verschärfung von Klimafolgeneffekten in der Stadt
- Mangelnde Grünflächenangebote bei anhaltendem Bevölkerungswachstum
- Unterversorgung der Ortsteile mit sozialer Infrastruktur, soziale Segregation
- Zu wenig unterschiedliche Wohnungstypologien sowie inklusive Wohnungsangebote (z.B. für Senior/-innen)
- Zunehmende Verkehrsbelastung im Zuge innerstädtischer Entwicklungen
- Vernachlässigung von Angeboten des ÖPNV, starke Abhängigkeit vom PKW



Abb. 57: Donau und Neues Schloss

04 Leitbild

Das Leitbild des ISEK formuliert zukunftsgerichtete Entwicklungsziele und Strategien und setzt damit die Leitplanken der Stadtentwicklung. Gleichzeitig enthält es dynamische und prozessorientierte Komponenten, um auf sich ändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können. Die Ziele und Strategien bilden in ihrer Gesamtheit ein qualitatives Koordinatensystem für das Städtebauliche Entwicklungskonzept. Sie werden im Folgenden als vier integrierte Handlungsfelder zusammengefasst: „Blau-Grüne Stadtlandschaft“, „Umweltgerechte Mobilität“, „Lebenswerte Quartiere“ und „Starke Zentren“. Anhand dieser thematischen Sortierung werden die wichtigsten Ansätze und Aussichten der künftigen Planung und räumlichen Entwicklungen aufgezeigt.

4.1 Blau-Grüne Stadtlandschaft

Die Attraktivität und die Charakteristik Ingolstadts liegen maßgeblich in der Lage an der Donau und den vorhandenen freiräumlichen Qualitäten begründet. Die Donau und ihre Auwälder, die Grünringe, Naherholungsgebiete, urbane Parks, Sportanlagen und die Flächen der Landwirtschaft bilden in ihrer Gesamtheit die „Blau-Grüne Stadtlandschaft“. Das gleichnamige Handlungsfeld beleuchtet die Bedeutung dieser Räume für die zukünftige Stadtentwicklung. Als Schlüsselräume der Klimaanpassung und des Klimaschutz werden sie in den kommenden Jahren zusätzlich an Relevanz gewinnen und müssen gleichzeitig den Freizeit- und Erholungsbedürfnissen einer wachsenden Bevölkerung gerecht werden. Das Handlungsfeld versammelt Ziele und Strategien, um die landschaftlichen Elemente und freiräumlichen Strukturen der Stadt zu schützen und gezielt weiterzuentwickeln. Hierfür setzt Ingolstadt auf eine Erweiterung der Grünraumangebote im 2. Grünring und im Zuge neuer Quartiersentwicklungen, sowie auf eine Stärkung der Stadtteilparks und Naherholungsgebiete. In klimatisch belasteten Stadtlagen liegen Ansätze in kleinteiligen Strategien für stärkere Durchgrünung und mögliche Mehrfachcodierung untergenutzter Freiflächen (z.B. Schulhöfe). Klimaschutz und die Schaffung stadträumlicher Qualitäten zusammenzudenken, stellt in dieser Hinsicht ein großes Potential dar. Weiterhin kann „mehr Grün“ auch durch eine bessere Erreichbarkeit der Erholungsräume erreicht werden, was die Relevanz einer gut funktionierenden Grünraumvernetzung unterstreicht. Eine übergeordnete Rolle im städtischen Grünsystem kommt der Donau zu, deren Zugänglichkeit und Erlebbarkeit unter Berücksichtigung des Schutzgedankens weiterentwickelt werden soll.

Grünringe entwickeln

Eine Schlüsselstrategie zur Entwicklung des städtischen Grünsystems ist die im gleichnamigen Rahmenplan verankerte Entwicklung des 2. Grünrings. Sie wird im Zuge des ISEK aufgegriffen. Die Profilierung des grünen Gürtels als Erfahrungsraum zwischen Stadt und Land, der Landwirtschaft, Erholungsangebote, Biodiversität und Stadtgeschichte vereint, birgt vielfältige Potenzial und definiert eine Grenze für das flächige Siedlungswachstum. Der Grünring wird in den kommenden Jahren ein Leuchtturmprojekt zur Stärkung der grünen Infrastruktur und der Ingolstädter Identität insgesamt. Ein Zukunftsthema ist die Realisierung des 3. Grünringkonzept, für das bereits heute interkommunale Partnerschaften und Dialoge angestoßen werden sollen.

Donau (und Nebengewässer) erlebbar machen

Die Donau und die begleitenden Auwälder sind ein großes naturräumliches Kapital der Stadt. Die höchste Prämisse bei ihrer Entwicklung ist ihre Funktion als Ökosystem und Erhaltungsraum der Biodiversität. Die im Konzept „Stadtpark Donau“ angelegte Schaffung punktueller Zugänge kann im Zuge der künftigen städtebaulichen Entwicklung weiterverfolgt werden. Insbesondere die Nutzbarmachung des Weinzierlgebietes als naturnahe Erholungslandschaft wird in diesem Kontext angestrebt. Gleichsam relevant ist die Entwicklung der kleineren Nebengewässer (Schutter, Sandrach und Mailinger Bach) und der Lohenbereiche für die Stärkung des Grünverbundsystems („Speichen“). Als kohärent erlebbare grün-blaue Bänder sollen sie neben der Donau das Freiraumsystem der Stadt bereichern und stärker ins Umland verknüpfen.

Grünräume im Stadtgebiet vernetzen

Ein wichtiger Ansatz zur Schaffung von mehr Grün in den dichten Kernstadtlagen ist die Förderung von Freiraumkorridoren vom Stadtrand ins Zentrum – sowohl für Tiere und Pflanzen als auch für den Menschen. In diesem Sinne sollen die „Speichen“ außerhalb der Siedlungsfläche in der Kernstadt fortgeführt werden. Als Verbindung zwischen umgebender Landschaft und Stadtteilparks kommt der Ausbau von Grünzügen in Südwest, Südost, Nordwest und Nordost in Frage. Weiterhin bilden die Anlage von Mikroparks als Trittsteine in den Quartieren und die Qualifizierung von Grünstrukturen entlang der Straßenzüge im Sinne einer grün-grauen Infrastruktur einen Ansatz zur konsequenten Vernetzung der urbanen Grünräume.

Stadträume fit machen für den Klimawandel

In puncto Klimaanpassung rücken Strategien in den Fokus, die einen besseren Umgang mit Extremwetterereignissen ermöglichen. Durch das „Schwammstadtprinzip“ wird die Wasserhaltungs- und Versickerungskapazität von Stadträumen durch Entsiegelung, strukturreiche Begrünung von öffentlichen Räumen und Gebäuden gestärkt. Diese Maßnahmen sollen priorisiert in Quartieren zum Tragen kommen, die bereits heute eine starke Klimabelastung und einen hohen Anteil an vulnerablen Bevölkerungsgruppen aufweisen. Weiterhin soll der Erhalt von Frischluftschneisen z.B. entlang der Bahntrasse, der Donau und Verkehrsinfrastrukturen aufgrund ihres positiven Effekts für das Mikroklima in der Entwicklung der Stadt berücksichtigt werden. Zuletzt muss auch in bestehende Grünanlagen verstärkt auf klimaresiliente Arten gesetzt werden, die sowohl einen Beitrag zur Widerstandsfähigkeit der Parks als auch für die Biodiversität im Stadtgebiet leisten.

Freizeit- und Erholungslandschaft entwickeln

Der Stärkung des städtischen Erholungs-, Sport- und Erholungsangebots ist eine zunehmend wichtige Stellschraube für die attraktive Gestaltung der Stadt. Das bereits gut aufgestellte Angebot der Stadtteilparks und Naherholungsgebiete kann punktuell im Zuge neuer Quartiersentwicklungen beispielsweise am Staudinger Areal und Projekte nördlich und südlich der Kernstadt, die im Rahmenplan für den 2. Grünring verankert sind, gestärkt werden. Die großen Naherholungsgebiete am Bagger- und Auwaldsee können indes über eine bessere Anbindung an die Kernstadt in ihrer Rolle als grün-blaue Oasen im Gemeindegebiet gefördert werden. Für die kleinteilige Stärkung der Grünraum- und Bewegungsangeboten können Mikroparks und Bewegungs- und Spielangebote in unterversorgten Stadtlagen geschaffen werden.

Freiflächen multicodieren

Ansätze der Multicodierung oder Mehrfachnutzung ermöglichen eine vielfältige und effiziente Ausnutzung der städtischen Freiflächen. In den Stadtquartieren soll diesbezüglich die kontrollierte Nutzung von Schulfreiflächen abseits der Unterrichtszeiten und von Vereinssportanlagen für eine breite Bevölkerung geprüft werden. Anhand von Leuchtturmprojekten beispielsweise in den Bezirken Nordwest und Nordost können im Zuge temporärer Reallabore die Potenziale dieser Ansätze getestet werden. Zudem kommen landwirtschaftlich genutzte Flächen für etwaige Multicodierungsstrategien in Frage. Abseits naturschutzrechtlicher Kulissen und der Lohenbereiche bietet sich die Kombination von Ackerbau mit der erneuerbaren Energieproduktion anhand von Agri-Photovoltaikanlagen an.

Strategiekarte Blau-Grüne Stadtlandschaft

Strategie

Grünringe entwickeln



Kulisse 2. Grünring



Umweltbelange fördern



Landwirtschaft (u.a. Agro-Forst) fördern



Freizeit- & Erholungsfunktion fördern



Kleingärten



3. Grünring-Kooperation initiieren

Donau & Nebengewässer erlebbar machen



Lohengebiete renaturieren



Stadtpark Donau 2.0 entwickeln

Grünräume im Stadtgebiet vernetzen



Grünräume vernetzen



Grünstrukturen im Straßenraum stärken



Freiraumbezüge ins Umland stärken

Stadträume fit machen für den Klimawandel



Räume mit besonderen Handlungsbedarf



...in Wohnquartieren



...in Gewerbequartieren

Freizeit- und Erholungslandschaft weiterentwickeln



Freiraumangebote erweitern

Freiflächen multicodieren



Mehrfachnutzungen prüfen



Agro-PV Potenziale prüfen

Grundlage



Siedlungsfläche



Glise



Autobahn



Gewässer



Wald / Vegetationsflächen



Sport-, Freizeit- & Erholungsfläche



Landwirtschaft

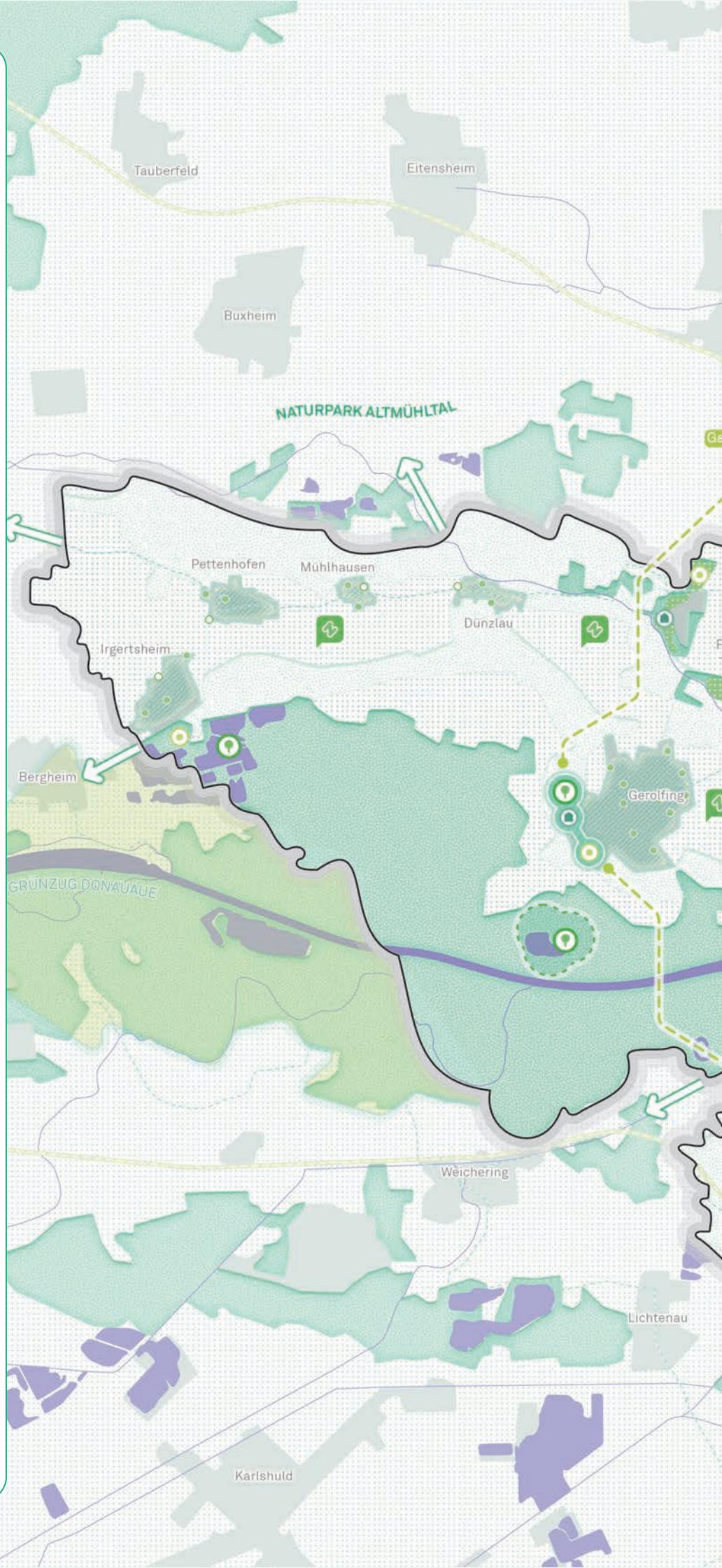


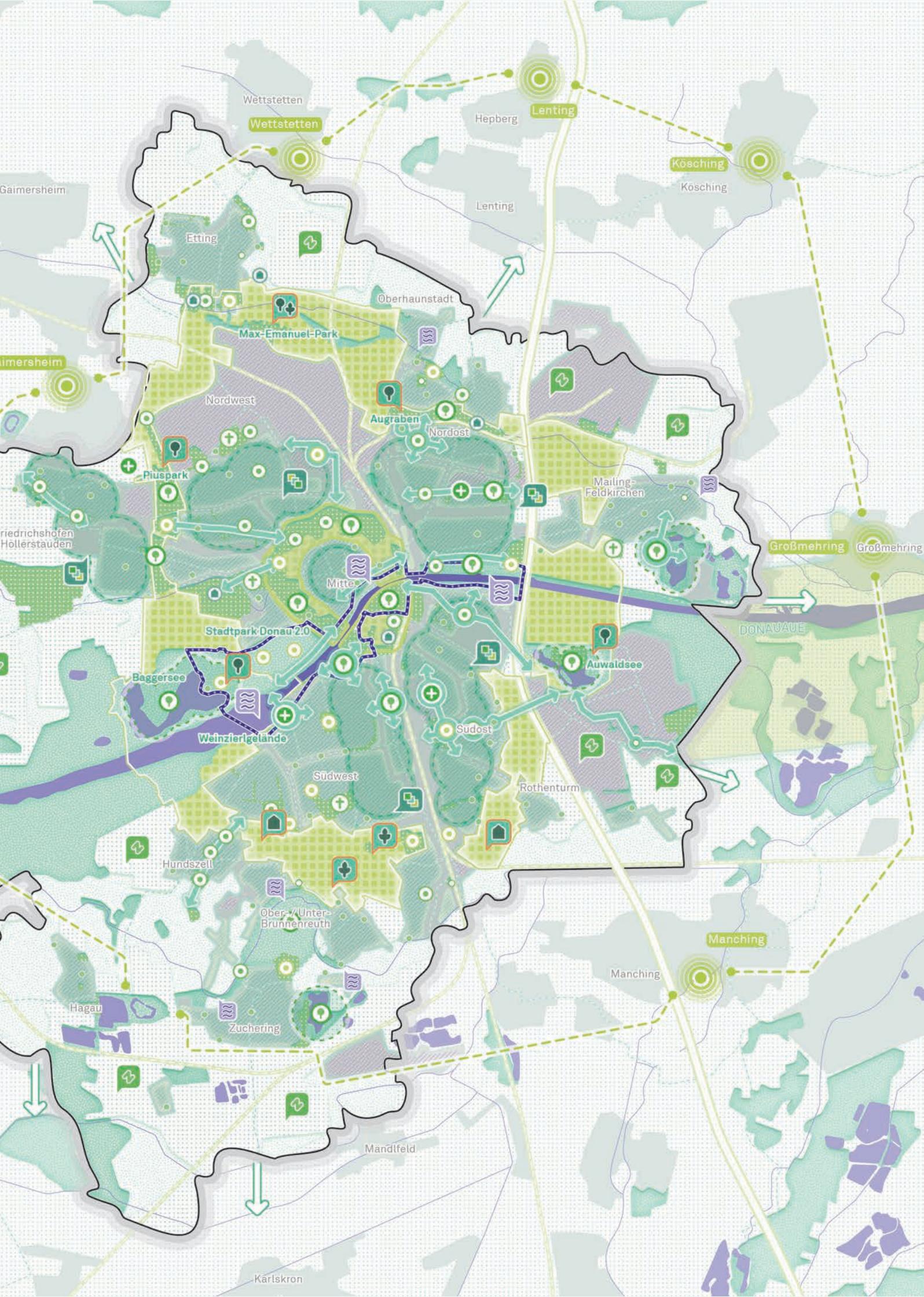
Stadtgrenze



Kartengrundlagen: Maßstab: 1:60000 @ a3
BayernAtlas
Geoportal Ingolstadt

0m 500m 1000m





Wettstetten

Lenting

Kösching

Max-Emanuel-Park

Augraben

Nordwest

Nordost

Mailing-Feldkirchen

Grobmehring

Stadtpark-Donau 2.0

DONAUVAUE

Baggersee

Weinzierlgelände

Auwaldsee

Südost

Südwest

Rohtenturm

Hundszell

Ober-/Unter-Brunnenreuth

Manching

Manching

Hagau

Zuchering

Mandlfeld

Karlskron

4.2 Umweltverträgliche Mobilität

Das Handlungsfeld zeigt Perspektiven für eine Neubewertung des Stadtverkehrs und Strategien für die Mobilitätswende auf. Der Stadtverkehr soll stärker als bisher an den Ansprüchen der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit ausgerichtet und konsequent umgebaut werden. Dazu muss der Modal Split schrittweise zugunsten des Umweltverbundes verändert werden. Zu jedem Zeitpunkt dieses langfristig angelegten Prozesses müssen Bewohner/-innen und Pendler/-innen schnell, kostengünstig, sicher und komfortabel ihre Zielorte erreichen können. Im Sinne einer integrierten Betrachtung setzen die strategischen Ansätze auf die geschickte Verknüpfung öffentlicher und aktiver Mobilitätsformen, deren Infrastruktur es zudem im Einzelnen zu stärken gilt. Eine Schlüsselrolle kommt der Intensivierung und Ergänzung der Busangebote und dem Ausbau der Stadt als „Fahrradstadt“ zu. In künftigen Strategien, wie dem Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), wird zudem die Chance ergriffen auf Klimaziele Ingolstadts mit Blick auf CO₂ neutrale Verkehrsstrukturen zu reagieren. Schlüsselräume der Mobilitätsstrategie sind diejenigen, an denen sich mehrere Verkehrsformen versammeln - Bahnhöfe, Busknoten und frequentierte Versorgungspunkte. In puncto KFZ-Verkehr setzt die Stadt auf den Ausbau der E-Mobilität, die Ausweitung von quartiersbezogenen Verkehrsberuhigungen und auf eine Bündelung der Verkehrsflüsse auf die großen Ausfallstraßen. In diesem Kontext kommt dem Umbau der großen Magistralen von reinen Transit- zu attraktiven Stadträumen eine besondere Bedeutung zu. In der Gesamtschau hat Ingolstadt auch aufgrund seiner Forschungseinrichtungen, der Technologie- und Industriebetriebe der Automotive Branche beste Voraussetzungen, zukunftsgerichtete Mobilitätskonzepte zu entwickeln und sich auch über die Region hinaus als Modellstadt für innovative Mobilität zu profilieren.

Fuß- und Radverkehr stärken

Die Attraktivierung und Stärkung des Rad- und Fußverkehrs ist eine Hauptstrategie im Zuge der Mobilitätswende. Neben der Umsetzung und Ergänzung der Neben- und Hauptrouten des Radverkehrs liegt ein besonderer Fokus auf dem Lückenschluss und dem Abbau von Barrieren im Stadtraum. Dafür sollen dort, wo der Radverkehr im Mischverkehr fahren muss, Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Hauptrouten sollen mit dem Ziel mehr Sicherheit im Radverkehr zu generieren, hohe Regelbreiten, Beleuchtung und getrennte Wegführungen erhalten. Weitere Strategien zur Optimierung des Rad- und Freizeitverkehrs liegen in der verbesserten Anbindung und Vernetzung der Kernstadt mit den Ortsteilen und Umlandgemeinden sowie der Schaffung einer durchgängigen Freizeitroute im 2. Grünring. Zusätzlich werden der Ausbau von Velo-Service- und Sharing-Angeboten sowie die Förderung des Fahrradtourismus sowie die Etablierung der Marke „Fahrradstadt“ vorangetrieben.

Öffentlichen Verkehr stärken

Um die Attraktivität des ÖPNV in allen Stadtlagen zu steigern, sollen die Busangebote in der Kernstadt intensiviert und in äußeren Stadtlagen sinnvoll ergänzt werden. Taktsteigerungen in dicht besiedelten Stadtlagen und die weitere Prüfung der Einführung eines Massenverkehrsmittels (Tram oder Busways) können zur besseren Verknüpfung zentraler Stadträume beitragen. In den äußeren Ortsteilen liegt der Fokus auf der Entwicklung kleinteiliger On-Demand-Konzepte. Hier können auch die Potenziale des autonomen Fahrens erprobt werden. Eine weitere Stellschraube liegt in der Synchronisierung der Verkehrsangebote des Umweltverbundes (bspw. unter einzelnen Buslinien und Bus und Bahn).

Integrierte Verkehrsdrehscheiben gestalten

Die Schaffung integrierter Mobilitätsstationen an wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV und frequentierten Schlüsselorten der Stadt bietet sich an, um verschiedene Verkehrsmittel besser miteinander zu verknüpfen. Dabei werden der ruhende Verkehr, E-Mobilitätsinfrastrukturen und Sharing-Angebote gebündelt, um den Umstieg auf den Umweltverbund zu erleichtern und gleichzeitig die Umsteigepunkte des ÖPNV Netz attraktiver und barrierefrei zu gestalten. Für gestalterisch überzeugende und funktional bereichernde Umsetzungen solcher „Hubs“ gibt es inzwischen weltweit zahlreiche Beispiele. Zusätzlich soll in Altstadtnähe die Implementierung größerer Mobility Hubs als kompakte Lösungen für den ruhenden Verkehrs geprüft werden, um den öffentlichen Raum zu entlasten und kommunale Flächen effizienter zu nutzen.

Quartiersbezogenen Verkehrsberuhigungen testen

Die sukzessive Ausweitung verkehrsberuhigter Stadtquartiere und umweltgerechte Gestaltung des städtischen Straßennetzes sind weitere Bausteine für eine lebenswerte „Stadt für Menschen“. In für Durchgangsverkehr irrelevanten Straßenabschnitten soll schrittweise eine weitere Reduktion des ruhenden und fließenden Verkehrs im Zuge von „Verkehrslaboren“ erprobt werden. Neu gewonnene Räume können vor allem der aktiven Mobilität und der Grünraumversorgung zugute kommen und das Wohnumfeld deutlich aufwerten. Insbesondere in der Altstadt, z.B. zwischen Altstadt und Quartier G östlich des Paradeplatzes, können solche Leuchtturmprojekte der Mobilitätswende öffentlichkeitswirksam vorangetrieben werden und eine verbesserte Aufenthaltsqualität herbeiführen.

Magistralen qualifizieren

Die Magistralen Ingolstadts müssen hinsichtlich ihrer Rolle als städtische Straßen und urbane Räume neu betrachtet werden. Im Zuge einer fuß- und radverkehrsverträglichen und klimaresilienten Umgestaltung können die stark belasteten Ausfallstraßen zu Stadträumen mit mehr urbaner Qualität werden. Hierzu kommen sowohl die Prüfung punktueller Verkehrsberuhigungen und der abschnittsweise Rückbau von Spuren in Frage, um eine bessere Durchgängigkeit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer/-innen zu gewährleisten und gleichzeitig die angrenzenden Lagen zu verbessern. Über eine Magistralenqualifizierung kann darüber hinaus eine intensivere Integration einzelner Standorte wie z.B: dem Subzentrum Münchener Straße / HBF mit der Altstadt und dem AUDI Forum erreicht werden.

E-Mobilität fördern

Die Förderung der E-Mobilität ist ebenfalls eine Stellschraube für die umweltfreundliche Gestaltung des Stadtverkehrs. Der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur für die E-Mobilität wird konsequent vorangetrieben, um die Akzeptanz und Nutzung von Elektrofahrzeugen im Stadtverkehr zu erhöhen. Hierfür sollten zunächst die relevanten Knotenpunkte ins Visier genommen werden. Die Maßnahmen des E-Mobilitätskonzepts dienen als weitere Stellschraube, um die E-Mobilität zu fördern.

Mobilitätswende kommunizieren

Für eine erfolgreiche und inklusive Mobilitätswende sind Kommunikationsstrategien und Öffentlichkeitsarbeit essentiell. Die Vorzüge und der Ausbau öffentlicher und aktiver Mobilitätsformen müssen gut kommuniziert werden. Vorzüge und Möglichkeiten der (neuen) Mobilitätsträger müssen stets weitergegeben und beworben werden. Das Image einer fuß- und fahrradfreundlichen Stadt hebt zudem die Außenwahrnehmung der Gesamtstadt.

Strategiekarte Umweltgerechte Mobilität

Strategie

Rad- und Fußverkehr ausbauen



Ergänzung der Neben- und Haupt-
routen



Hauptwege qualifizieren



Freizeitrouteim 2. Grünring schaffen



Fernradwege qualifizieren



Velo-Service & -Angebote ausbauen



Naherholungsgebiete anbinden



Umland anbinden



Donauquerung ergänzen &
qualifizieren

Öffentlichen Verkehr stärken



ÖPNV-Angebot Intensivieren



On-demand Lösungen ergänzen



BHF & Bus-Knoten qualifizieren
& Verkehrsangebote bündeln

Integrierte Verkehrsdrehscheiben
gestalten



Suchräume Mobility Hubs



Suchraum für größere Mobility Hubs

Quartiersbezogene Verkehrsberuhi-
gungen testen



Modellprojekte d. Verkersberuhigung



Verkehrsberuhigung erproben

Magistralen qualifizieren



Magistralen qualifizieren



Ortsdurchfahrten entlasten

E-Mobilität fördern



E-Schnellkadeinfrastruktur ausbauen

Grundlage



BHF / Bushaltstellen



E-Schnellladeinfrastruktur
Bestand



Siedlungsfläche



Gleise



Autobahn



Straßen



Gewässer



Wald, Vegetation & Grünflächen



Grünringe



Gewerbegebiete



Stadtgrenze

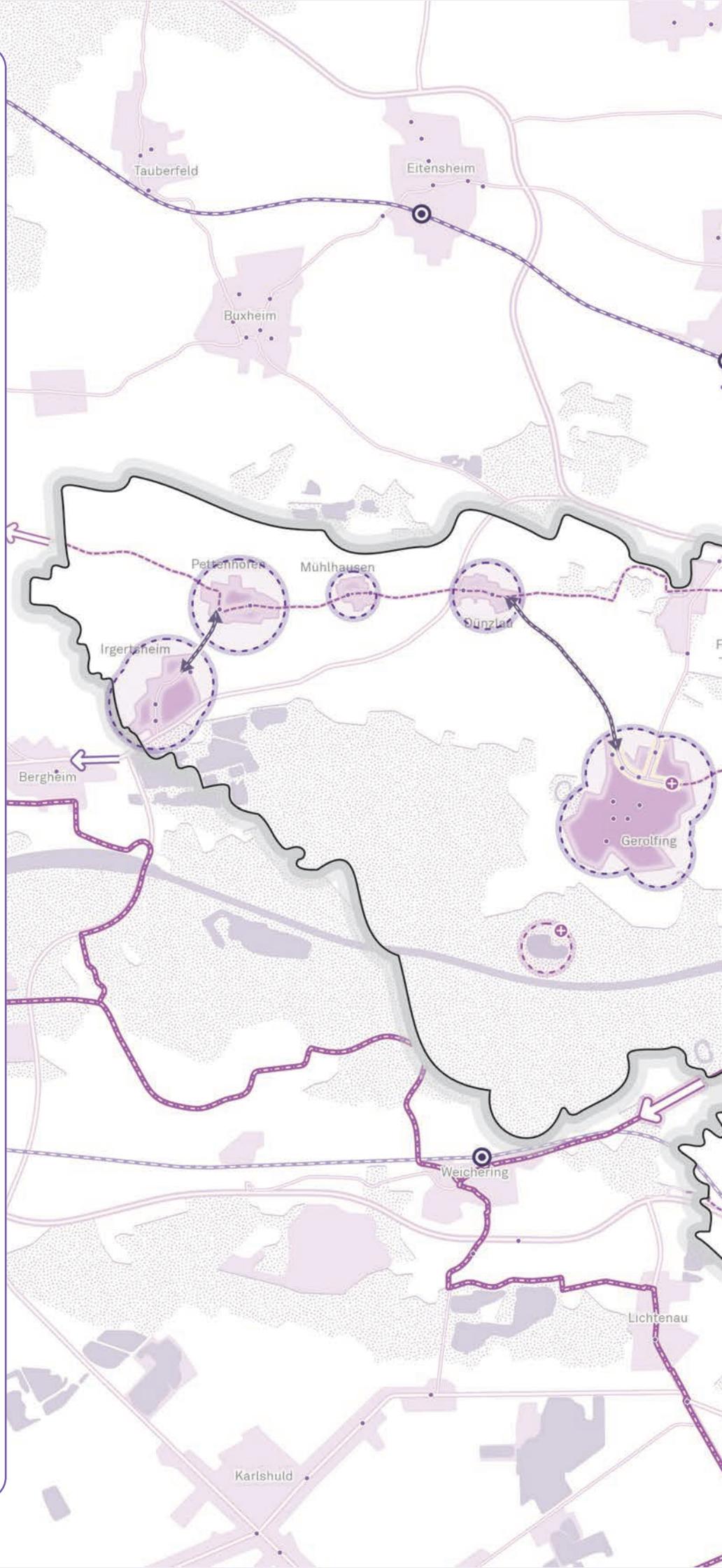


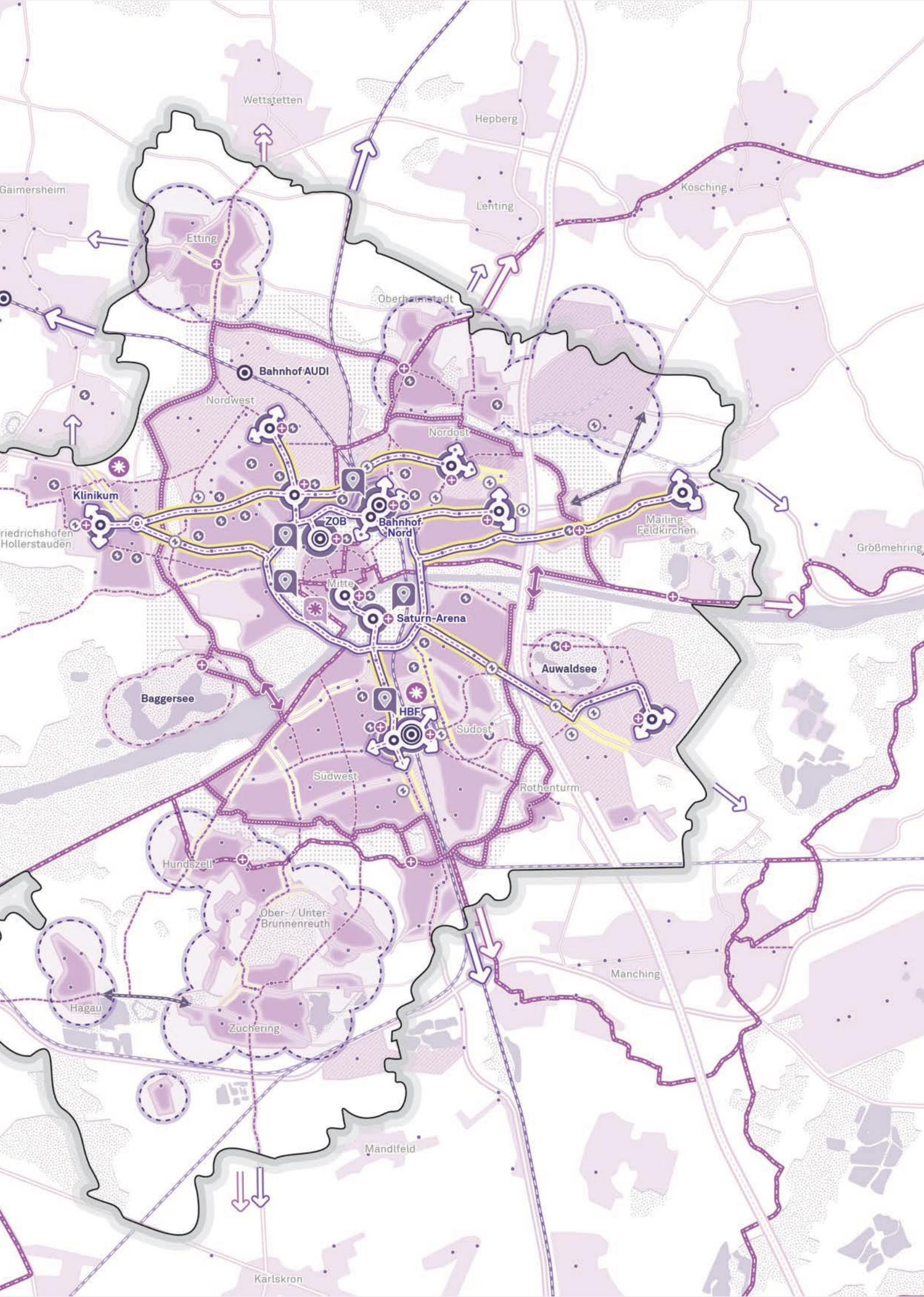
Kartengrundlagen: Maßstab: 1:60000 @ a3

BayernAtlas

Geoportal Ingolstadt

0m 500m 1000m





4.3 Starke Zentren

Die Zentren der Stadt sind Orte der ökonomischen Wertschöpfung und in unterschiedlichen Graden auch Kristallisationspunkte des öffentlichen Lebens. Sie haben überlokale, teils überregionale Bedeutung. Zuvorderst die Altstadt, aber auch die Subzentren, das AUDI-Werk und AUDI Forum sowie weitere wirtschaftsrelevante Gewerbestandorte sind in diesem Kontext gleichermaßen wichtige Schlüsselorte für die ganze Stadt. Neben diesen spielen auch die kleineren Nahversorgungspunkte und die einzelnen Ortsmitten eine wichtige Rolle für die Wirtschaft und die Stadtgesellschaft. Die Resilienz und Zukunftsfähigkeit von Ingolstadt hängen maßgeblich von der Kraft und Profilierung ihrer unterschiedlichen Zentren ab. Das Handlungsfeld „Starke Zentren“ versammelt einerseits Ansätze und Strategien zur symbiotischen Entwicklung und gezielten Profilierung der großen städtischen Versorgungszentren. In diesem Zusammenhang zielt es auf eine stärkere Integration des „Nord-Süd-Zentrenverbunds“ zwischen HBF, Altstadt und Quartier G und dem AUDI Forum ab. Dessen Mittelpunkt, die Altstadt, soll noch stärker als Ort der Stadtkultur in Szene gesetzt werden. Andererseits rücken Aufwertungsansätze für die einzelnen Nahversorgungsstandorte und Ortsmitten in den Fokus. Ein weiterer Aspekt ist die gewerbliche Entwicklung der Stadt. Hier setzt Ingolstadt auf die Intensivierung gewerblicher Nutzungen in Bestandsstrukturen und auf den Neubau kompakter und „smarter“ Gewerbeparks für Zukunfts- und Technologiebranchen.

Altstadt profilieren

Die Altstadt ist Kern und Hauptzentrum der Stadt. Ziel ist es, sie in dieser Rolle zu stärken und ihre gegenwärtige, vor allem durch fortschreitende Digitalisierung begründete Transformation gezielt zu lenken. Für eine robuste Nutzungsmischung sollen hochwertige (auch lokale und regionale) Einzelhandelsangebote, ergänzende Wohn- und Gewerbenutzungen, soziale Angebote und kulturelle Einrichtungen gefördert werden. Die Altstadt soll neben Konsum und Gastronomie insgesamt breiter aufgestellt werden und „urbane Erlebnisse“ in attraktiven Stadträumen bieten. Die historische Stadtkulisse kann stärker inszeniert und durch Veranstaltungen erlebbar gemacht werden. Zur Aktivierung von Leerständen bietet sich die Förderung und der Ausbau von Zwischennutzungen im Bereich der Kultur- und Kreativwirtschaft, von Gründerförderprogrammen oder Geschäftsmodelltests an. Die Hochschulen, das Gründerzentrum „brigk“ und die AUDI AG sind in dieser Hinsicht wichtige Kooperationspartner/-innen. Schlüsselprojekte wie die Konversion der Galeria Immobilie, die nachhaltige Sicherung des Stadttheaterbetriebs durch Sanierung und Neubau von benötigten Betriebsstätten und die Einrichtung des Hauses der Kulturvereine sind hervorzuheben.

Zentrum Münchener Str. / HBF entwickeln

Das Umfeld des Hauptbahnhofs und der Münchener Straße soll als einladendes Eingangstor zur Stadt, als Bezugspunkt der südlichen Stadtbezirke und als Ort der Sub- und Jugendkultur profiliert werden. Insbesondere auf der Rückseite des Bahnhofs im Bezirk Südost liegen enorme Aufwertungspotenziale, die im Zuge der künftigen Stadtentwicklung gehoben werden können. An der Münchener Straße bietet sich überdies die Förderung kultureller Nutzungen anhand der Erweiterung der Halle Neun um die Räumlichkeiten der Halle 8 an. So kann der hocherschlossene Zentrumsbereich um den Hauptbahnhof mehr Urbanität und Anziehungskraft entfalten.

Zentrumsbereiche integrieren

Ein wichtiger Hebel für die Stärkung der Zentren liegt in ihrer symbiotischen Entwicklung. Eine intensivere Integration der einzelnen Standorte kann über die Verknüpfung des Subzentrums Münchener Straße / HBF mit der Altstadt und dem AUDI Forum erreicht werden. Vor allem die attraktive Gestaltung der Münchener und Ettinger Straße treten in diesem Sinne als wichtige Ansätze zur Stärkung der räumlichen Bezüge hervor. Zudem liegt ein wichtiger Fokus auf dem Abbau der (wahrgenommenen) Trennung zwischen Altstadt und Quartier G durch Verkehrsberuhigungen östlich des Paradeplatzes und einer Nutzbarmachung des Körnermagazins.

Ortsmitten stärken

Die historischen Ortsmitten sind bis heute wichtige Kerne der Stadtgesellschaft in den äußeren Ortsteilen. Im Zuge der Stadtentwicklung sollen sie als Schwerpunkte für grundlegende Versorgungs- und soziale Angebote gestärkt und als Treffpunkte für die Anwohner-/innen attraktiviert werden. Lokale Identitäten können hierbei in die Gestaltung öffentlicher Räume einfließen, um die Einzigartigkeit jedes Ortes zu betonen.

Geeignete Gewerbestandorte kompakt & kooperativ entwickeln

Die Ansiedlung von Zukunftsbranchen der Wissensökonomien und des Technologiesektors sind wichtige Stellschrauben für die Sicherung des Wohlstands. Die Nähe der Technologiebranchen zu Hochschuleinrichtungen kann ein wichtiger Anknüpfungspunkt für die Wahl der Standorte sein. Die gezielte Arrondierung des Gewerbegebietes Nordost und des Standortes Zuchering-Weiherfeld für größere Logistik-lastige Produktionen ist ein weiterer Anknüpfungspunkt. Die Prämisse bei der Neuentwicklung muss eine flächensparende und kompakte Gestaltung, beispielsweise in Anlehnung an das Modell des „incampus“ sein. Die jeweiligen Planungen sollten stets auf Basis kommunaler Kooperationsmechanismen mit den Umlandgemeinden angegangen werden.

Gewerbegebiete und Nahversorgungsbereiche qualifizieren

Ein wichtiger Ansatz zur Stärkung und besseren Flächenausnutzung bestehender Gewerbegebiete und Versorgungsbereiche liegt in ihrer Nachverdichtung, räumlichen Qualifizierung und Attraktivierung. Hierfür kommen sowohl Strategien zur Aufwertung der öffentlichen Räume als auch bauliche Ergänzungen auf freien oder mindergenutzten Grundstücken in Frage. Die Anlage von Gewerbehöfen, welche Gewerbeflächen „auf der Etage“ anbieten, wird für die Standorte Manching-er Straße und Zuchering-Weiherfeld vorgeschlagen. Gutes Potential zur Nachverdichtung und Mehrfachnutzung, beispielsweise für PV-Anlagen, bieten zudem großflächige Parkplätze. Bei der Umsetzung etwaiger Projekte ist insbesondere privatwirtschaftliche Initiative wünschenswert. Die anskizzierten Qualifizierungsstrategien müssen stets in Verbindung mit Maßnahmen zur Klimaanpassung zum Tragen kommen.

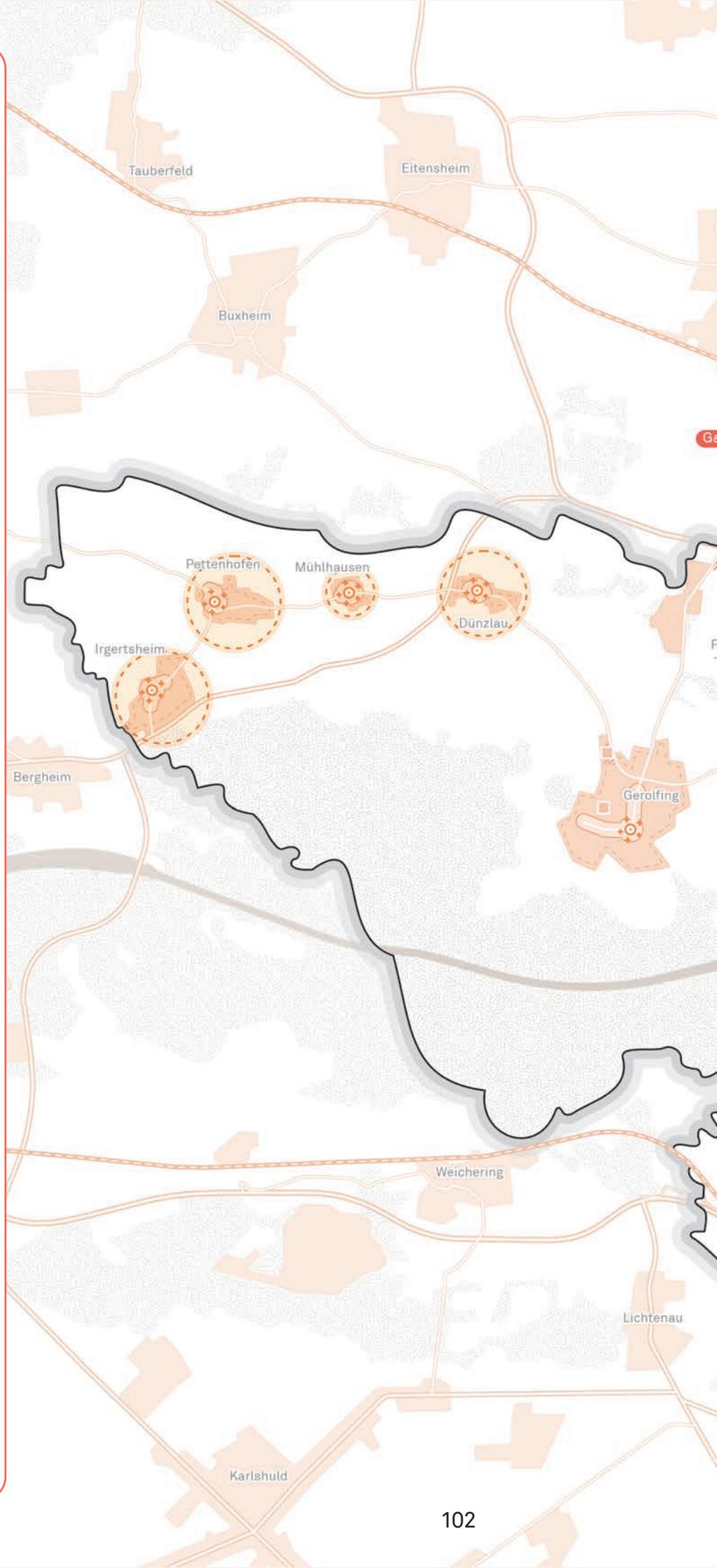
Strategiekarte Starke Zentren

Strategie

-  Altstadt profilieren
-  Altstadt stärken
-  Zentrum Münchner Str. entwickeln
-  Subzentrum stärken
-  Zentrumsbereiche integrieren
-  Vernetzung herstellen
-  Ortsmitten stärken
-  Ortsmitten fördern
-  Stadtrelevante Kultur-, Event- & Sportstandorte fördern
-  Suchraum für neue Kulturstandorte
-  Geeignete Gewerbestandorte kompakt & kooperativ entwickeln
-  Forschungseinrichtungen & Wissensökonomien fördern
-  Technologiebranchen ansiedeln
-  Interkommunal kooperieren
-  Gewerbegebiete und Nahversorgungsgebiete qualifizieren
-  Nahversorgungsangebote ergänzen
-  Mischnutzungen ausbauen
-  Gewerbegebiete qualifizieren
-  Gewerbegebiete ergänzen
-  Urbane Wohn- & Arbeitsstandorte planen

Grundlage

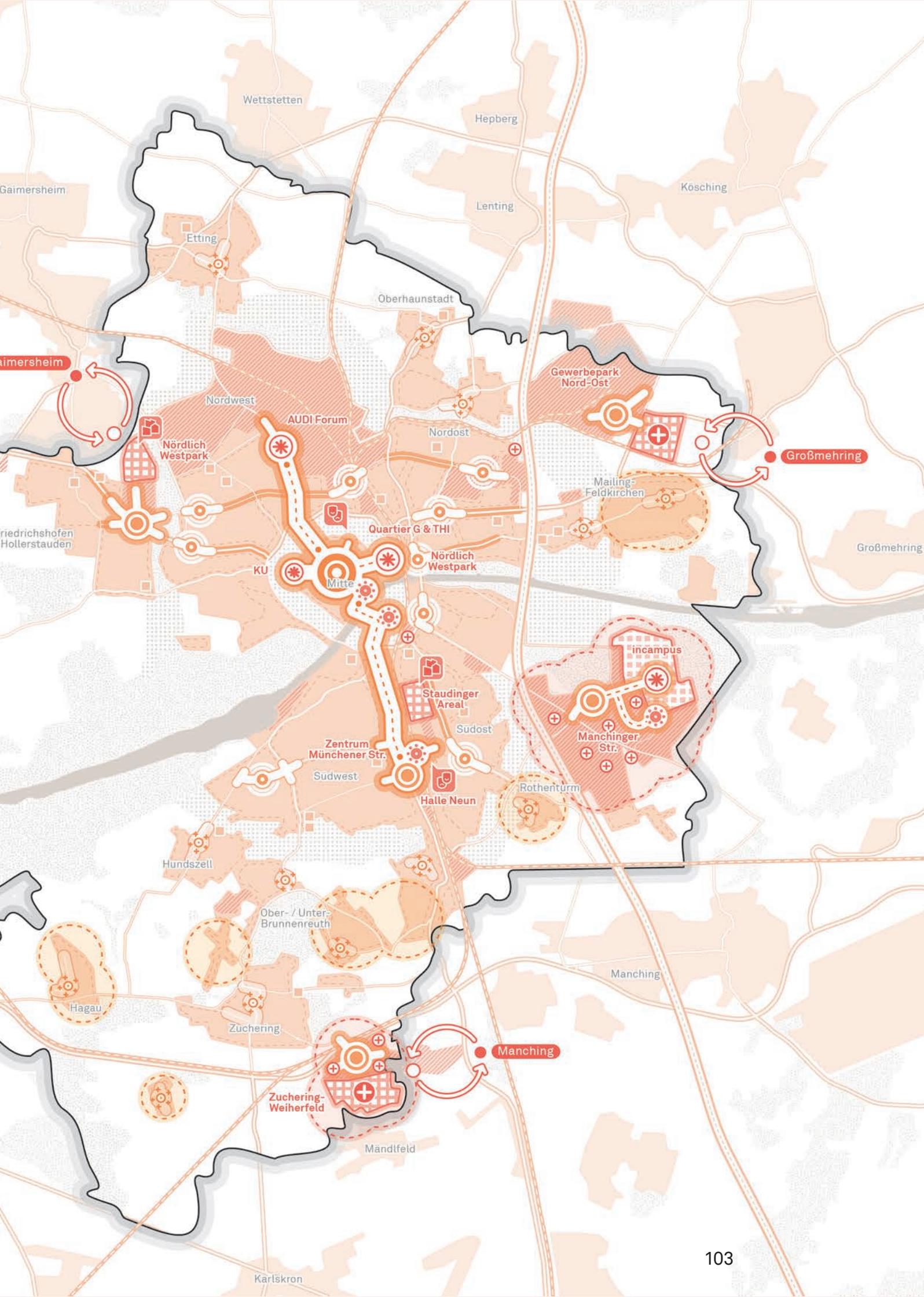
-  Nahversorgungsgebiete
-  Supermarktstandorte
-  Siedlungsfläche
-  Gleise
-  Autobahn
-  Straßen
-  Gewässer
-  Wald, Vegetation & Grünflächen
-  Grünringe
-  Wohnquartiere
-  Gewerbegebiete
- Stadtgrenze



Kartengrundlagen: BayernAtlas
Geoportal Ingolstadt

Maßstab: 1:60000 @ a3
0m 500m 1000m





4.4 Lebenswerte Quartiere

Die Wohnquartiere der Stadt sind die lebensweltlichen Bezugspunkte und Alltagsorte ihrer Bewohner/-innen. Hier finden Leben, Nachbarschaft, Austausch und Integration statt. Um auch in Zukunft eine lebenswerte Stadt zu bleiben, müssen vor dem Hintergrund einer wachsenden Stadtbevölkerung und sich verändernder Stadtgesellschaft an Bestandsquartiere und ebenso an neue Wohnstandorte andere Qualitätsansprüche gestellt werden. Das Handlungsfeld „Lebenswerte Quartiere“ zielt sowohl auf die Entwicklung großflächiger Stadtquartiere als auch die Schaffung neuer Wohnangebote durch Innenentwicklung in gut erschlossenen Kernstadtlagen ab. Anstatt weiter in die Fläche zu wachsen, können zentrale Baulandreserven und Konversionsflächen genutzt werden, um kompakten, leistbaren und inklusiven Wohnungsbau im Stadtgebiet zu realisieren. Dabei müssen die Bildungseinrichtungen und die soziale Infrastruktur frühzeitig mitgedacht werden. Ebenso relevant ist die Schaffung sicherer, quartiersinterner Begegnungsorte. Ein breites Angebot an Einrichtungen und Treffpunkten für Kinder, Jugendliche und Familien, ältere Bewohner/-innen und weitere Zielgruppen mit besonderen Bedürfnissen in allen Stadtlagen ist essentiell für eine funktionierende Stadtgesellschaft und lebenswerte Stadt.

Gemischte und innovative Quartiere planen

Die Entwicklung neuer, nachhaltiger, gemischter und urbaner Stadtquartiere ist eine Schlüsselstrategie, um den Wohnflächenbedarf in der wachsenden Stadt zu decken. Hierfür bieten sich vor allem die Konversionsflächen des Staudinger Areals als auch die gut erschlossenen, zentralen Flächen nördlich des Westparks an. Die Konzeptionen für diese großen Baulandreserven sollten Modellcharakter haben - mit entsprechend hohen Standards bezüglich Nachhaltigkeit, Mobilität, Freiraumgestaltung, Nutzungsmischung und den Bau- und Konstruktionsweisen. Bei der Planung gilt es, einen partizipationsbasierten, qualitätssichernden Ansatz zu verfolgen und über Konzeptvergaben gemeinwohlorientierte Akteur/-innen des Wohnungsbaus einzubeziehen. Damit soll ebenso die Integration besonderer Wohnformen wie Mehrgenerationen-Wohnprojekte gefördert werden. Gleichmaßen sollen weitere kleinere, im FNP verankerte, Potenzialflächen an den Stadträndern unter der Ausnutzung kommunaler Handlungsspielräume als nachhaltige Musterquartiere geplant und realisiert werden.

Wohnbauentwicklung strategisch steuern

Mit Blick auf laufende Transformationsprozesse, Flächenkonkurrenzen und klimatische Herausforderungen müssen Entscheidungen für die Weiterentwicklung und Transformation bestehender und neuer Wohnflächen ganzheitlich betrachtet werden. Durch den strategischen und vorausschauenden Ankauf von Grundstücken mit Einrichtung eines Bodenfonds zur Entwicklung qualitativen Wohnraums erweitert sich der Handlungsspielraum der Stadtentwicklung. Im Mittelpunkt der Ankaufsstrategie steht nicht nur die systematische Erfassung und Bewertung von Flächen, sondern auch die Bevorratung von Flächen zur Entwicklung sozialer Infrastrukturen.

Ortsteile als Wohnstandorte stärken

Die äußeren Ortsteile sind ein wichtiger Teil der Ingolstädter Quartierslandschaft. Als beliebte Wohnlagen im Grünen verbinden sie das Flair des „Landlebens“ mit den Vorzügen der nahen Kernstadt. Ihre Entwicklung zielt in Zukunft weniger auf flächenmäßige Erweiterung, sondern vielmehr auf eine Stärkung der vorhandenen Qualitäten ab. Neben der Stärkung der Ortsmitten als Treffpunkte kommt die bauliche Ergänzung auf vakanten Grundstücken zur Stärkung der Wohnstandorte in Frage. Neubauvorhaben können in diesem Kontext von ortstypischen Typologien, wie bspw. den tradierten Dreiseithöfen, inspiriert sein und über die Integration von Gewerbeeinheiten, gastronomischen oder sozialen Angeboten zu einer funktionalen Anreicherung beitragen. In infrastrukturell gut angebundenen Ortschaften wie Mailing-Feldkirchen oder Gerolfing kommen überdies Arrondierungen in Frage. Hierbei sollte der Fokus stets auf ökologisch und sozial nachhaltigen Quartiersplanungen liegen und die Chance genutzt werden, neue leuchtturmträchtige Musterquartiere umzusetzen.

Soziale Angebote für alle ausbauen

In einer durch Zuzug geprägten, heterogenen Stadtgesellschaft werden Integrationsaufgaben und Hilfestellungen für unterschiedlich Bedürftige zunehmend wichtig. Soziale Angebote in den Quartieren sollen gefördert und zielgruppenspezifisch an zentralen Orten gebündelt werden. Als Ankerpunkte kommt hier vor allem die Stadtteiltreffs ins Spiel, die im Zuge der zukünftigen Stadtentwicklung unterstützt werden sollen. Während es in den Bezirken Nordwest, Nordost und Südost bereits entsprechende Anlaufstellen gibt, kann das Konzept auch auf die Bezirke Münchener Str. / Südwest und Mitte übertragen werden. In den äußeren Ortsteilen eignen sich eher aufsuchende und temporäre soziale Angebote in den Ortsmitten und die gezielte Förderung der Vereinslandschaft, die bereits heute wichtige soziale Funktionen übernimmt.

Bildungslandschaft ausbauen

Die Zukunftsfähigkeit der städtischen Bildungslandschaft muss vorausschauend durch den Ausbau und die Stärkung der Kita-Angebote, der Grund- und weiterführenden sowie beruflichen Schulangebote gesichert werden. Die im Schulentwicklungsplan anberaumte Konzentration von Bildungsangeboten an zentralen Mittelschulen ist in diesem Kontext ein wichtiger Baustein. Die Schulen der Stadt sollen überdies über die Bündelung schulischer und außerschulischer Bildungsangebote als starke „Dritte Orte“ in den Quartieren profiliert und Gebäude wie Freianlagen besser ausgenutzt werden. In diesem Kontext können Leuchtturmprojekte zur Mehrfachnutzung von Schulfreiflächen unter anderem im Piusviertel erprobt werden.

Neue Begegnungsorte ausbauen

Für gelebte Nachbarschaften und guten Kontakt und Austausch innerhalb der Bewohnerschaft brauchen die Wohnquartiere geeignete, (auch) konsumfreie öffentliche Räume und Treffpunkte. Hierbei liegt der Fokus sowohl auf der inklusiven, barrierefreien, sicheren und ansprechenden Gestaltung der Quartiersmitten als auch auf der Schaffung von gemeinschaftlich genutzten Räumen für die Nachbarschaft. Dem Bedarf nach geschützten Orten, insbesondere für Jugendliche, ist dabei Rechnung zu tragen. Weiterhin muss auch die Vielfalt der Stadtgesellschaft im Stadtraum sichtbar werden, um alle Bewohner/-innen zu repräsentieren und den interkulturellen Austausch zu fördern. Wichtige Ansätze und Handlungsempfehlungen hierzu werden sich auch aus der derzeit laufenden Studie des Musikentwicklungsplans ergeben. Diesbezüglich ist die Einrichtung des „Hauses der Kulturvereine“ in Mitte ein wichtiges Schlüsselprojekt.

Exkurs: Innenentwicklung

Innenentwicklung fördern

Der hohen Nachfrage nach Wohnraum begegnet die dynamisch wachsende Stadt Ingolstadt mit dem Grundsatz der Innenentwicklung. Das Ziel der Innenentwicklung ist die nachhaltige Nutzung und Gestaltung von innerstädtischen oder innerörtlichen Flächen, um das Wachstum und die Erweiterung von Siedlungsflächen auf der „grünen Wiese“ zu minimieren. Ingolstadt kann dabei auf eine erfolgreiche Stadtentwicklung der vergangenen zehn Jahre anknüpfen und die Kernstadt im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ profilieren.

Was ist (dreifache) Innenentwicklung?

Innenentwicklung bezieht sich auf Bebauungspläne innerhalb der Kernstadt sowie Planungen auf bereits bebauten, also versiegelten, Flächen (Umnutzung oder Konversion) und auch bisher nicht genutzten (Brach-) Flächen oder mindergenutzten Grundstücken (Bauen im Bestand, Baulückenschließung, Flächenrecycling). Im Gegensatz zur Außenentwicklung werden hier keine Potenziale am Kernstadtrand bzw. Ortsteilrändern, berücksichtigt (vgl. Step Wohnen Monitoring). Die Wohnbaupotenziale der Innenentwicklung liegen demnach abseits der großen Baulandreserven, kleinteilig verteilt in den Quartieren der Kernstadt. Primäres Ziel ist die Reduzierung des Flächenverbrauchs durch Verdichtung und Optimierung bestehender Siedlungsflächen, um die Zersiedelung der Landschaft zu verhindern und wertvolle Freiflächen zu schützen. Daher wird eine maßvolle und situationsbezogene bauliche Ergänzung in Form von Lückenschlüssen auf vakanten Grundstücken, Aufstockungen und Dachgeschossausbauten in Zukunft eine wichtige Strategie der Stadtentwicklung Ingolstadts sein.

Dabei darf Innenentwicklung nicht auf das Thema der Nachverdichtung reduziert werden, sondern muss die Wachstumsdynamik als Chance begreifen, weitere positive Effekte zu erreichen. Durch die dreifache Innenentwicklung wird nicht nur neuer Wohnraum erstellt. Über ergänzende inklusive Wohnangebote und nachbarschaftsorientierte

Nutzungen, Freiraumaufwertungen und Mobilitätsangebote kann zudem ein echter Mehrwert für die Quartiere geschaffen werden. Generelles Ziel ist eine Förderung von Nutzungsmischung, um kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit zu ermöglichen und attraktive neue Angebote vor Ort zu schaffen. Eine Optimierung der Verkehrsflächen durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung erfolgt durch die Priorisierung von Fuß- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Nahverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Dies reduziert nicht nur den Platzbedarf für Verkehrsflächen, sondern auch die Umweltbelastungen durch Lärm und Abgase. Im Zuge baulicher Entwicklung sollen zudem Grün- und Erholungsräume innerhalb der Kernstadt nicht nur gesichert, sondern noch erweitert werden, um das Mikroklima zu verbessern, Biodiversität zu fördern und die Lebensqualität der Bewohner zu erhöhen. Dabei spielen Dachflächen und Strategien der „Mehrfachcodierung“ eine wichtige Rolle.

Annäherung an räumliche Kulisse der Innenentwicklung

Eine erste Annäherung an räumliche Kulissen der Innenentwicklung erfolgte über die Festlegung und Überlagerung von Gunst- und Ausschlussfaktoren, die eine Standortwahl für Wohnungsbau positiv bzw. negativ beeinflussen. Die Identifizierung prädestinierter Entwicklungsräume folgt den infrastrukturellen Gunstfaktoren der ÖPNV-Erschließung (Nähe zu hoch frequentierten Bushaltestellen mit einem Radius von 600m ausgehend von Bushaltestellen mit mehr als 10 Stopps/Stunde), der Fernwärmeversorgung und des konkreten stadträumlichen Kontextes (Magistralen-Kontext). Weitere „softe“ Faktoren sind die Zugehörigkeit der Räume zu Kulissen der GWG, die Lage innerhalb des unbeplanten Innenbereichs, Denkmalbereiche und insgesamt geringe bauliche Dichte/ Einwohner/-innendichten. Entsprechende Suchräume der Entwicklung finden sich um die Münchener Straße und in Südwest, jenseits der Bahntrasse in Südost und vereinzelte Lagen

in den Stadtbezirken in Nordwest, Nordost und Friedrichshofen-Hollerstauden. Alle Gunsträume befinden sich damit, mit der Ausnahme des Stadtbezirks Mailing, in Kernstadtlage.

Aus der Überlagerung der Gunstfaktoren wurden nachfolgend drei prototypische Stadtstrukturen identifiziert, die sich auf Grund ihrer spezifischen Merkmale zur Innenentwicklung eignen. Diese Raumtypen sind mehrfach im Siedlungsgefüge der Kernstadt Ingolstadts wiederzufinden und damit als Kulissenräume für Innenentwicklung prädestiniert. Die Ausarbeitung zeigt skizzenhafte Ansätze zur dreifachen Innenentwicklung exemplarisch an drei Orten:

+++ 3D-Skizzen folgen im Schlussbericht+++

1. „Ingolstädter Krone“

Kulisse: Regensburger Str. /Schlachthofviertel

Ausgangslage heute: heterogene Siedlungsstruktur mit MFH, EFH, Doppelhaus-Struktur, „Konfetti-Potenziale“, kleinteilige, oft private Grünraumangebote, komplexe Eigentumsverhältnisse

Themen/Ziele der Innenentwicklung:

- behutsame Ergänzung des Bestands und Herstellung von Wohnraum als Reaktion auf den angespannten Wohnungsmarkt
- Aufstockung „3. Geschoss als Standard“;
- Brachflächenaktivierung; Lückenschluss;
- Dachnutzung

Platzhalter 3D Skizze

Platzhalter 3D Skizze

Exkurs: Innenentwicklung

2. Siedlung der Nachkriegsmoderne

Kulisse: Block Hindenburg/Ettinger/ Ewald-Kluge-Str.

Ausgangslage heute:

Aufstockung- und Ergänzungspotenziale zwischen, in und auf den Zeilenbauten, Freiraumpotenziale im Zwischengrün, fehlende Bezüge zwischen Siedlung und Straße, günstige Eigentumsverhältnisse

Themen/Ziele der Innenentwicklung:

- Schaffung von zeitgemäßem Wohnraum durch Anbau (Aufstockung, Verbreitern) oder Ersatzbau;
- Integration Freiraumkonzept inkl. Innenhofgestaltung und Klimaanpassungsmaßnahmen;
- Mobilitäts-/Parkraumkonzept bei Herstellung neuen Wohnraums, Prüfung Quartiersgarage;
- Herstellung von Gemeinschaftsflächen bei Neubau;
- Dachnutzung

Platzhalter 3D Skizze

Platzhalter 3D Skizze

3. Magistralenentwicklung

Kulisse: Münchener Straße

Ausgangslage heute:

unklare Raumkanten und fehlende Orientierung, Gemengelage und sehr „flächige“ Nutzungen, geringe Dichten, hohe Verkehrsbelastung und Emissionen, wenig ansprechende EG-Bereiche, PKW-orientierte Nutzungen, „grobkörnige“ private Eigentumsverhältnisse, typische Ausfallstraße

Themen/Ziele Ider Innenentwicklung:

- innovative städtebaulich-freiräumliche Gestaltung der Ränder zur Straße;
- Entwicklung untergenutzter oder brachliegender Grundstücke;
- Herstellung von Wohnraum; Adressbildung durch architektonisch ansprechende Setzungen;
- Einrichtung von Nutzungs-Trittsteinen durch Aktivierung von EGs;
- Umsetzung Klimaanpassungs- und Begrünungsmaßnahmen;
- Erprobung neuer Verkehrsführung

Platzhalter 3D Skizze

Platzhalter 3D Skizze

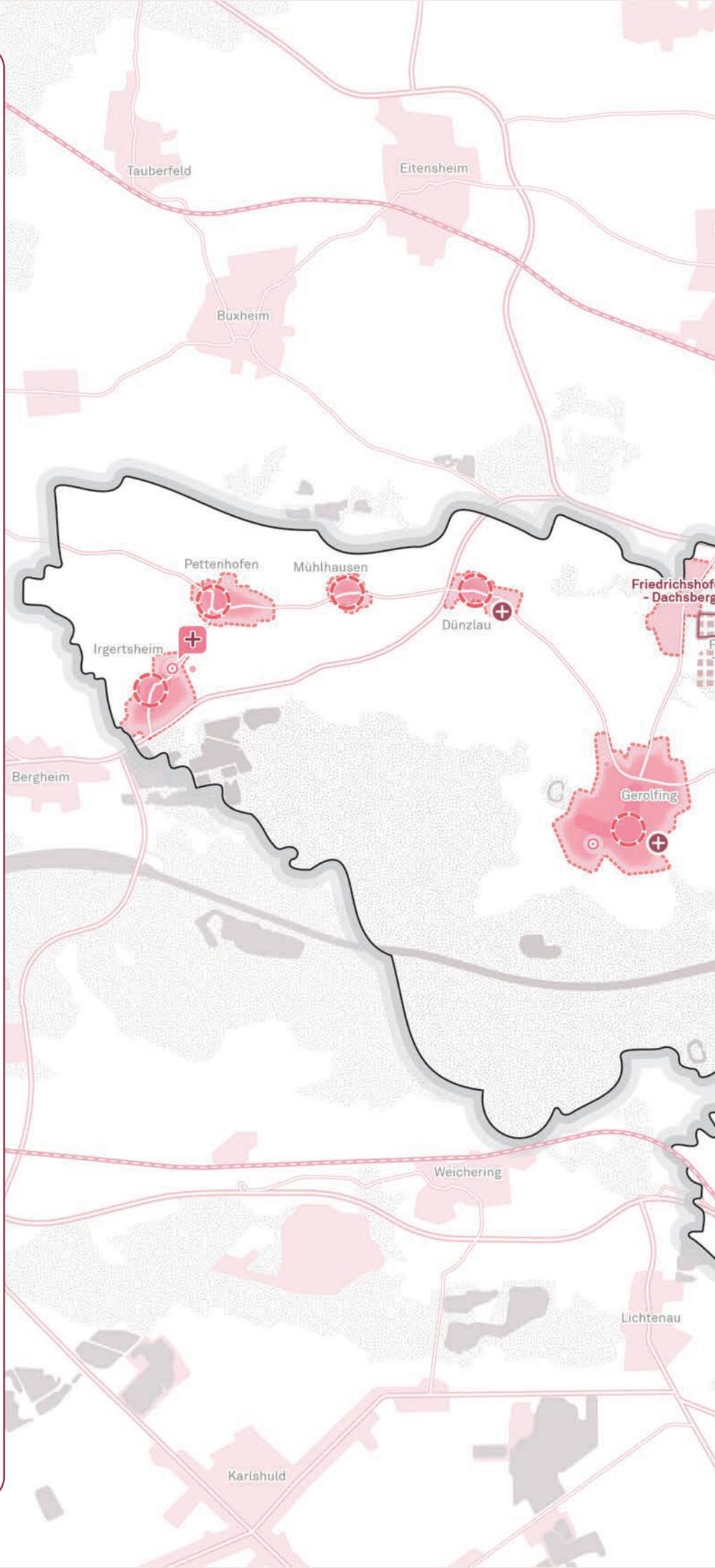
Strategiekarte Lebenswerte Quartiere

Strategie

-  Gemischte und innovative Quartiere planen
Neue Quartiere planen
-  Laufende Planungen umsetzen
- Zentrale Quartiere maßvoll ergänzen
 Suchräume der baulichen Ergänzung
-  Wohnbaupotenzial an Magistralen prüfen
-  Innenstadtwohnen stärken
-  Inklusive Wohnformen fördern
- Ortsteile als Wohnstandorte stärken
 Ortsteile qualifizieren
- Soziale Angebote für alle ausbauen
 Neue soziale Einrichtungen verorten
-  Temporäre soziale Angebote bereitstellen
- Bildungslandschaft ausbauen
 Schulen erweitern
- Neue Begegnungsorte schaffen
 Mehrfachnutzungen prüfen
-  Ortsmitten als Treffpunkte fördern
-  Stadteiltreffs erweitern

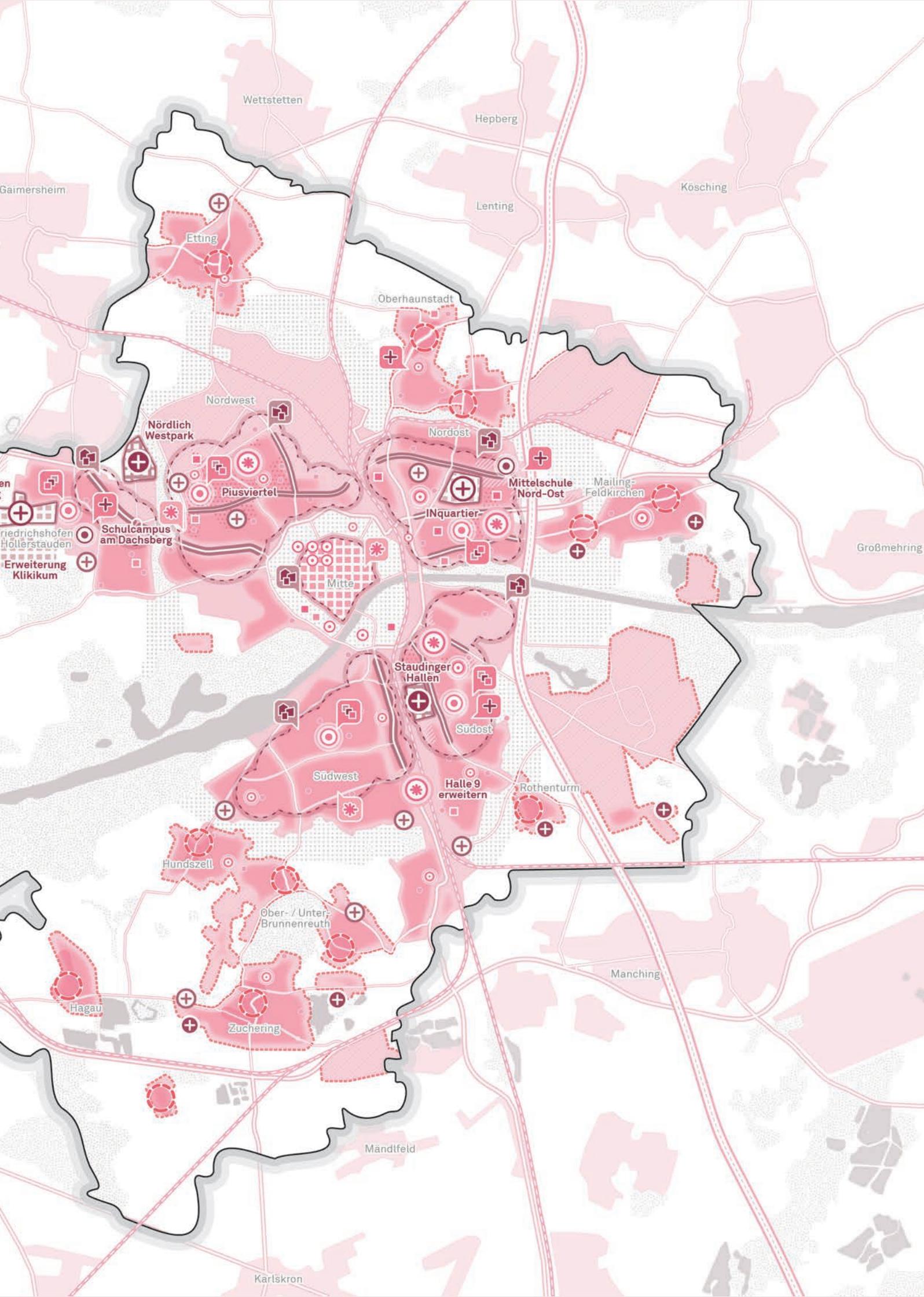
Grundlage

-  Zentrale Mittelschulen
-  Weiterführenden Schulen
-  Grundschulen
-  Kitas
-  Einrichtungen d. Kinder-, Jugend- & Familienarbeit
-  Siedlungsfläche
-  Gleise
-  Autobahn
-  Straßen
-  Gewässer
-  Wald, Vegetation & Grünflächen
-  Grünringe
-  Wohnquartiere
-  Gewerbegebiete
-  Stadtgrenze



Kartengrundlagen: **Maßstab: 1:60000 @ a3**
 BayernAtlas
 Geoportal Ingolstadt





4.5 „Stadt mit Perspektive(n)“

Das Leitbild bietet den strategischen Orientierungsrahmen und die räumlichen Leitplanken, auf denen weiterführende Planungen, Projekte und Maßnahmen aufbauen können. Der Leitbildplan integriert die vier strategischen Handlungsfelder kompakt und übersichtlich als ein „Kompass“ der räumlichen Entwicklung. Er vermittelt 5 zentrale Botschaften für die Stadtentwicklung der kommenden Jahre:

Ingolstadt wird Vorreiter für nachhaltige Mobilität und Modellstadt der Verkehrswende.

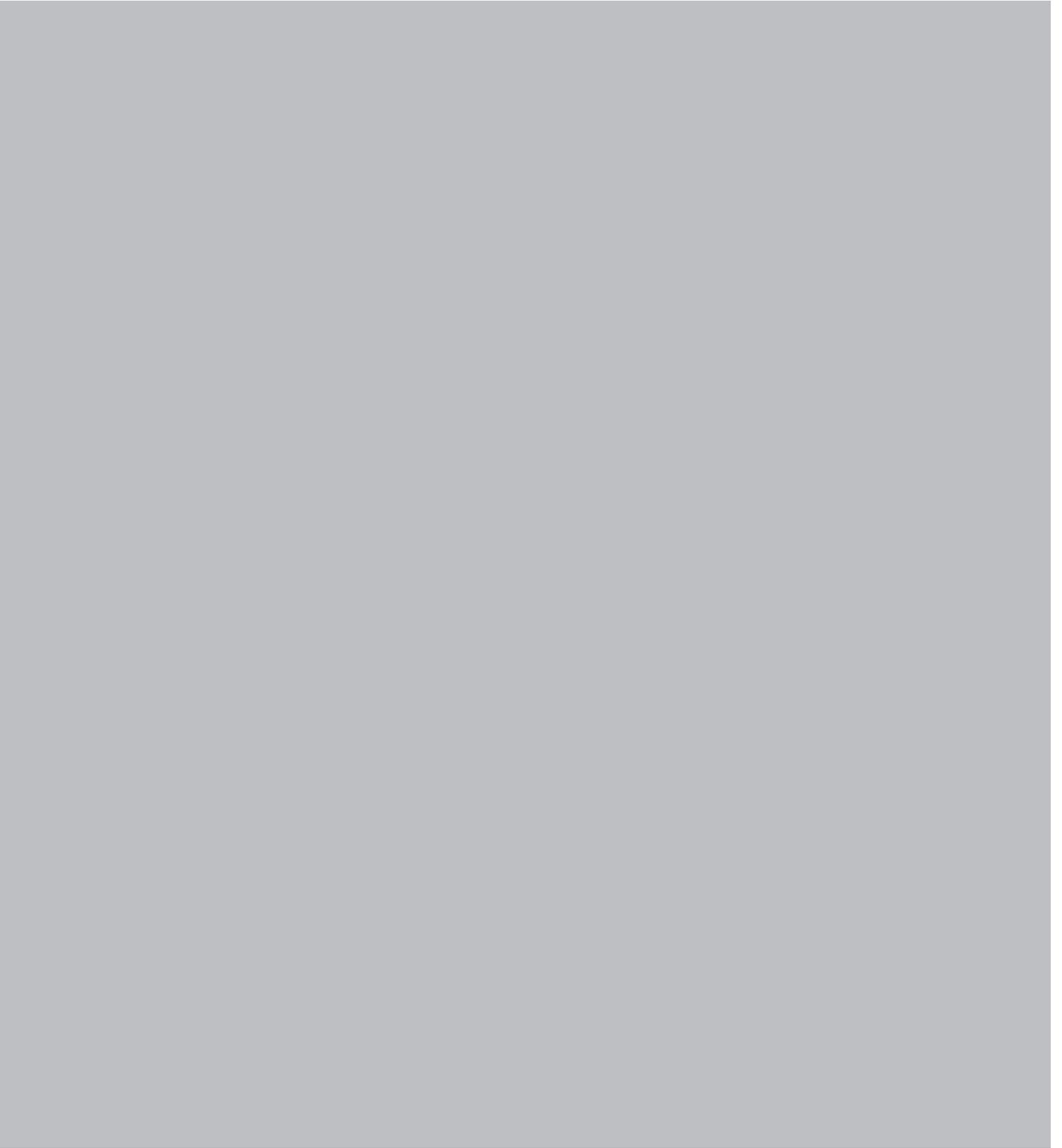
Ingolstadt fördert seine Zentren als integrierte Anker für Stadtleben, -kultur und -wirtschaft.

Ingolstadt setzt auf innovative und zukunftsfähige Quartiere im Bestand und Neubau.

Ingolstadt entwickelt klimaresiliente und vernetzte Grünräume.

Ingolstadt handelt auf Grundlage einer gemeinsam getragenen Vision der Stadtentwicklung.

Platzhalter Karte Räumliches Leitbild



05 Ausblick

Wie geht es weiter?

Mit dem vorliegenden Zwischenbericht des ISEK 2040+ „Stadt mit Perspektive(n)“ erhält die Stadt Ingolstadt ein fachlich abgestimmtes, integriertes strategisches Fundament für die Stadtentwicklung der kommenden Jahre. Die strategische Ausrichtung wurde unter breiter Beteiligung abgestimmt – sowohl in verwaltungsinternen Workshops, als auch unter Beteiligung der Öffentlichkeit.

In den nächsten Schritten gilt es, auf Grundlage der Analyse und Strategie passgenaue Maßnahmen für Ingolstadt zu entwickeln. Ausgewählte Bereiche werden anschließend vertieft in sogenannten Lupenräumen betrachtet und in Steckbriefen ausgearbeitet. Auch dieser Schritt wird durch einen weiteren Verwaltungs-Workshop und eine Online-Beteiligung begleitet.

Im Ergebnis entsteht ein Maßnahmenkatalog mit Projekten und Handlungsempfehlungen für die Stadt, welcher auch Aussagen zur Priorisierung trifft und die Agenda der Stadtentwicklung der kommenden Jahre beschreibt. Das ISEK kann zudem als Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln dienen.

06 Quellenverzeichnis

- 1: Siedlungsstruktur im Untersuchungsgebiet
- 2: [https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000007?-SID=846890820&ACTIONxSESSxSHOWPIC\(BILDxKEY:%27lfu_kli-ma_00182%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27\)](https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000007?-SID=846890820&ACTIONxSESSxSHOWPIC(BILDxKEY:%27lfu_kli-ma_00182%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27))
- 3: <https://www.ingolstadt.de/output/download.php?fid=3052.8160.1.PDF>
- 4: <https://pendleratlas.de/bayern/ingolstadt/>
- 5: <https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/HWB%202018/Metropolregion.pdf>
- 6: <https://www.ingolstadt.de/output/download.php?fid=3052.8160.1.PDF>
- 7: <https://www.ingolstadt.de/output/download.php?fid=3052.8160.1.PDF>
- 8: <https://www.ingolstadt.de/output/download.php?-fid=3052.8160.1.PDF>
- 9: https://www.statistik.bayern.de/mam/statistik/gebiet_bevoelkerung/demographischer_wandel/demographische_profile/09161.pdf
- 10: <https://www.ingolstadt.de/output/download.php?-fid=3052.8160.1.PDF>
- 11: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/04/PD23_158_125.html#:~:text=Das%20Statistische%20Bundesamt%20ver%C3%B6ffentlicht%20neben,Bev%C3%B6lkerung%20in%20Deutschland%20einen%20Migrationshintergrund.
- 12: <https://www.ingolstadt.de/output/download.php?-fid=3052.8160.1.PDF>
- 13: <https://www.ingolstadt.de/output/download.php?-fid=3052.8160.1.PDF>
- 14: <https://www.ingolstadt.de/output/download.php?-fid=3052.8160.1.PDF>
- 15: <https://www.ingolstadt.de/output/download.php?-fid=2789.1631.1.PDF>
- 16: Immobilien in Ingolstadt: Mieten, Kaufpreise, Bautätigkeit <https://www.ingolstadt.de/output/download.php?fid=3052.5000.1.PDF>
- 17: <https://www.ingolstadt-ifg.de/wirtschaft-foerdern/standort-wirtschaft/zahlen-und-fakten>
- 18: <https://www.ingolstadt.de/Rathaus/Verkehr/Verkehrsmanagement/Verkehrsentwicklungsplan>
- 19: <https://www.ingolstadt.de/Rathaus/Verkehr/Verkehrsmanagement/Verkehrsentwicklungsplan>
- 20: <https://www.ingolstadt.de/Rathaus/Verkehr/Verkehrsmanagement/Verkehrsentwicklungsplan>
- 21: <https://www.ingolstadt-ifg.de/wirtschaft-foerdern/standort-wirtschaft/zahlen-und-fakten>

