

- 4 Verkehr
- 4.1 Verkehrsträgerübergreifende Festlegungen
 - 4.1.1 G Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Informationssysteme ist darauf hinzuwirken, die gesellschaftlich und wirtschaftlich notwendige Mobilität und Kommunikation umweltschonend, sozial- und gesundheitsverträglich, sicher und möglichst effizient zu gewährleisten, so dass sie ihren Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Region leisten können.
 - 4.1.2 G Durch eine weitere umweltschonende Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung sind insbesondere die Erreichbarkeit der zentralen Orte und die Verbindungen in den Entwicklungsachsen vor allem für den Wirtschaftsverkehr und den öffentlichen Personenverkehr nach Möglichkeit zu verbessern.
 - 4.1.3 Z Technische und organisatorische Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrs- und Informationssysteme sollen Vorrang vor Neubaumaßnahmen haben.
 - 4.1.4 G Durch ein kooperatives Management der Verkehrsträger ist anzustreben, die Verkehrsinfrastruktur unter Einsatz der Informations- und Telekommunikationstechnologie bestmöglich aufeinander abzustimmen und zu nutzen. Dabei ist vorzusehen, den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln an geeigneten Schnittstellen zu erleichtern und zu verbessern.
 - 4.1.5 G Dem öffentlichen Personenverkehr insbesondere im Verdichtungsraum - und hier vor allem in den dicht besiedelten innerstädtischen Bereichen - sowie in den Mittelzentren ist gegenüber dem motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich Vorrang einzuräumen. Dabei ist anzustreben, das vorhandene Schienennetz der Deutschen Bahn verstärkt zur Verkehrsentslastung der Straßen zu nutzen. Es ist anzustreben, die Attraktivität und die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen.
 - 4.1.6 G Die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung aller Teilräume der Region an die angrenzenden Wirtschaftsräume ist vorzusehen.
 - 4.1.7 Wirtschaftsverkehr
 - 4.1.7.1 G Soweit wie möglich sind Transportleistungen von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dazu ist es von Bedeutung, bestehende Gleiserschließungen und ausreichende Lademöglichkeiten im Schienengüterverkehr zu erhalten und, wenn möglich, bedarfsgerecht neue zu errichten.
An geeigneten Stellen ist anzustreben, den Güterverkehr auf der Straße mit dem auf der Schiene zu verknüpfen. Dafür kommen Standorte in verkehrsgünstiger Zuordnung zu Anschlussstellen der Autobahn sowie in schienenerschlossenen, städtebaulich verträglichen Lagen in der Nähe zu besonderen Produktionsstätten in Frage.
Es ist vorzusehen, den Kombiverkehr "Rollende Landstraße" ab Manching zu erhalten.
 - 4.1.7.2 G Das Güterverkehrszentrum Ingolstadt ist – so weit möglich - auszubauen.
- 4.2 Straßeninfrastruktur
 - 4.2.1 G Das Straßennetz der Region sollte sich möglichst am System der zentralen Orte

und Entwicklungsachsen orientieren.

Beim Ausbau des regionalen Straßennetzes und dessen Anpassung an künftige Erfordernisse ist anzustreben, dass Umbau und umweltverträgliche Netzergänzungen sowie notwendige Ortsumgehungen Vorrang vor Neutrassierungen erhalten.

- 4.2.2 Z Die Entlastung des Oberzentrums und des Verdichtungsraumes Ingolstadt soll über ein Ring- und Tangentensystem sichergestellt werden:
von der A 9 Lenting nach Westen über die St 2335, Ostumfahrung Etting (IN 19), Nordumfahrung Gaimersheim, B 13, St 2214, St 2043, B 16 bis St 2335, Verbindung "Interpark" und "FOC" zum Anschluss an die A 9 Lenting-Ost (St 2335).
- 4.2.3 Z An der A 9 soll der Anschluss Lenting in Richtung Osten gebaut werden.
An der A 9 soll in Rohrbach eine neue Anschlussstelle geschaffen werden.
Eine direkte Anbindung der zentralen Einrichtungen für Abfallentsorgung in der Gemeinde Baar-Ebenhausen an die A 9 soll angestrebt werden.
Der achtstreifige Ausbau der A 9 im Bereich Ingolstadt soll angestrebt werden.
- 4.2.4 Z Der Durchgangsverkehr soll vor allem im Zuge der B 13, B 16, B 16a und B 300 und der St 2035, St 2044, St 2049, St 2231, St 2232 und St 2335 aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Immissionsschutzes verbessert werden.
Die B 16 und B 300 sollen so weit wie möglich dreistreifig ausgebaut werden.
Zur Entlastung der vorgesehenen Ortsdurchfahrten und zur Steigerung der Lebensqualität sollen Ortsumfahrungen gebaut werden.
Die Lagen der Ortsumfahrungen sind in Tektur 8 zu Karte 2 Siedlung und Versorgung i.M. 1:100 000, die Bestandteil des Regionalplans ist, zeichnerisch dargestellt.
- 4.2.5 G An stark belasteten Straßen kommt Lärmsanierungen wesentliche Bedeutung zu.
Baumaßnahmen sind möglichst umwelt- und landschaftsschonend ohne Beeinträchtigungen künftiger Siedlungsgebiete durchzuführen.

4.3 Schieneninfrastruktur

- 4.3.1 Z Ein leistungsfähiges Schienengrundnetz ist in der Planungsregion für den Personen- und Güterverkehr langfristig zu sichern.
Vor allem folgende bestehenden Verbindungen sollen leistungsfähig aufrechterhalten werden:
München Hbf. - Treuchtlingen
Eichstätt Bahnhof - Eichstätt Stadt
Ingolstadt – Donauwörth
Ingolstadt - Augsburg (Paartalbahn)
Ingolstadt - Regensburg
Ingolstadt - Nürnberg (Neubaustrecke)
- Die Trassen der bestehenden Güterverkehrsstrecken im Bereich Ingolstadt sollen erhalten werden.
- 4.3.2 Z Ausbau von Strecken und Transporten
- Die Schienenstrecke Ingolstadt-Augsburg soll bevorzugt ausgebaut und ihre Leistungsfähigkeit verbessert werden. Die Leistungsfähigkeit der Strecke Ingolstadt-Donauwörth soll verbessert werden.
Auf allen Strecken des regionalen Schienenpersonennahverkehrs sollen zusätzliche Halte vorgesehen und der Bahnverkehr intensiviert werden.
Für Transporte zur Anlage der Gesellschaft zur Beseitigung von Sondermüll in

Bayern (GSB) und zur Shredder-Anlage in der Gemeinde Baar-Ebenhausen soll der vorhandene Gleisanschluss unter Berücksichtigung der Aspekte des Lärmschutzes und der Betriebssicherheit genutzt werden.

- 4.3.3 Z Auf der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Nürnberg und München über Ingolstadt soll im Oberzentrum Ingolstadt ein ständiger Halt hochwertiger Züge im Stundentakt nach Nürnberg und München eingerichtet und dauerhaft erhalten werden.
In Kinding soll ein Regionalhalt vorgesehen und in den öffentlichen Personennahverkehr eingebunden werden.
- 4.4 Radverkehr
- 4.4.1 Z Die Bedingungen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr sind möglichst vor allem innerorts zu verbessern. Das Radwegenetz ist zur Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit unter Beseitigung von Gefahrenstellen und Engpässen möglichst zu erweitern und zu verbessern.
- 4.4.2 G Beim Ausbau des Radwegenetzes sind Schulen, Arbeitsstätten, Versorgungs- und Freizeitstandorte zu berücksichtigen. Dabei sind möglichst straßenbegleitende Radwege zu schaffen, Lücken zwischen Radwegen zu schließen und Ortsteile mit den Hauptorten der Gemeinde zu verbinden. Radwegeverbindungen zwischen Siedlungsgebieten und freier Landschaft haben der wachsenden Bedeutung des Fahrrades im Freizeit- und im Naherholungsverkehr Rechnung zu tragen.
Insbesondere im Naturpark Altmühltal ist die Qualität des Wegenetzes möglichst zu erhalten und im Donaumoos und in der Hallertau weiter auszubauen.
- 4.4.3 G Das Radwegenetz ist soweit möglich, mit den Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs zu verknüpfen. An den Bushaltestellen und den Bahnhöfen ist darauf hinzuwirken, Fahrradabstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl und Qualität anzubieten.
- 4.5 Ziviler Luftverkehr
- 4.5.1 Z In der Region sollen keine neuen Flugplätze angelegt werden.
- 4.5.2 Z Für den Geschäftsreiseverkehr sollen bestehende Flugplätze genutzt werden; der Militärflugplatz Ingolstadt-Manching soll zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur der Region Ingolstadt behutsam unter besonderer Berücksichtigung des Lärmschutzes weiter entwickelt werden.
- 4.5.3 Z Die beim Flugplatz Ingolstadt-Manching vorhandenen Werksanlagen sollen zum „Luftfahrttechnikzentrum Manching“ ausgebaut werden.
- 4.6 Main-Donau-Wasserstraße
- 4.7 Öffentlicher Personenverkehr
- 4.7.1 G Es ist von besonderer Bedeutung, den öffentlichen Personenverkehr zu stärken. Dabei sind eine gute Koordination und eine enge Zusammenarbeit aller Verkehrsträger anzustreben und die organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen für eine attraktive, leistungsfähige regionale Gesamtkonzeption mit einheitlicher Tarif- und Fahrplangestaltung bei einem dichten und vertakteten Angebot zu schaffen. Alternative Bedienungsformen sollen in das Liniennetz eingebunden werden.
Eine Koordination mit angrenzenden Regionen ist möglichst anzustreben.

- 4.7.2 G Es ist anzustreben, alle Klein- und Unterzentren durch ein öffentliches Verkehrsmittel an das Mittelzentrum ihres Mittelbereiches oder an das Oberzentrum Ingolstadt anzuschließen.
Die Gemeinden im Verdichtungsraum Ingolstadt sind nach Möglichkeit direkt mit einem öffentlichen Verkehrsmittel an das Oberzentrum anzuschließen.
- 4.7.3 Z Im dünn besiedelten Raum soll ein flexibles, wirtschaftlich vertretbares Angebot die Bedienung im öffentlichen Personenverkehr sicherstellen.
- 4.7.4 G Eine Öffnung insbesondere des Werkbusverkehrs für die Mitbenutzung im öffentlichen Personenverkehr kann in Betracht kommen.
- 4.7.5 Z P+R-Plätze sollen an geeigneten Schnittstellen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Personenverkehrs eingerichtet werden.