

BESCHLUSSVORLAGE V0287/16 öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation
	Kostenstelle (UA)	6101
	Amtsleiter/in	Herr Wegmann
	Telefon	3 05-23 21
	Telefax	3 05-23 30
E-Mail	vmg@ingolstadt.de	
Datum	11.04.2016	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Stadtrat	14.04.2016	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Entwurf des Bundesverkehrswegeplan 2030
(Referentin: Frau Preßlein-Lehle)

Antrag:

1. Die Aufnahme der regionalen Maßnahmen 4-streifiger Ausbau der B13 zwischen Gabel und Friedrichshofen, Neubau der Ortsumfahrung Unsernherrn B13 und 4-streifiger Ausbau der B16 zwischen Neuburg und der B13/BAB 9 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 wird grundsätzlich begrüßt
2. Die Stadt Ingolstadt bittet um frühzeitige Beteiligung bei der Detailplanung und konkreten Linienführung der Projekte

gez.

Renate Preßlein-Lehle
Stadtbaurätin

Alle drei Maßnahmen wurden aufgrund der hohen Wirksamkeiten in den sog. Vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Die Aufstellung des BVWP 2030 erfolgt unter einer umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung. Erst danach wird der endgültige BVWP verabschiedet.

2. Maßnahmen in Ingolstadt

Die Beschreibungen zu den Maßnahmen stammen aus dem Projektinformationssystem (<http://www.bvwp-projekte.de/>) des Bundesministeriums für Verkehr und werden hier in Auszügen leicht verändert wiedergegeben.

B 13 zwischen St 2214 (Gabel) und Friedrichshofen: 4-streifiger Ausbau

Das Projekt wird aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 4,2 in den Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Der Streckenabschnitt weist eine sehr große Verkehrsbelastung einen hohen Schwerverkehrsanteil auf und ist stark unfallauffällig mit einer Vielzahl von, z.T. auch schweren, Verkehrsunfällen. Die Anbindung der St 2214 an die B 13 und der St 2335 an die B13 erfolgt teilweise mit Über-/Unterführungen. Durch das Projekt werden der bestehende stauanfällige Streckenabschnitt, dessen Kapazität zu den Hauptverkehrszeiten bereits überschritten ist, ausgebaut, die Rückstauungen beseitigt und damit die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität wesentlich erhöht. Die Anbindung an den Wirtschaftsraum Ingolstadt, insbesondere für den Schwer- und Zulieferverkehr von Neuburg a. d. Donau nach Ingolstadt, wird verbessert. Bezogen auf das Ingolstädter Stadtgebiet kann festgehalten werden, dass die Maßnahme dazu führt, dass sich die Verkehrsmengen noch westlich von Friedrichshofen in zwei Richtungen teilen. Ein Teil fließt in Richtung Ingolstadt, der andere Teil fließt zukünftig aufgrund der geplanten höhenfreien Knotenpunktsform deutlich leichter in Richtung Gaimersheim ab. Mit dem Ausbau ist auch eine Umgestaltung des Kreisverkehrs westlich von Friedrichshofen verbunden.

(Anlage 1)

B 16 Vierstreifiger Ausbau zwischen St 2043 und B 13

Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität und wird daher in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Die Maßnahme ist im Zusammenhang zu sehen mit dem weiteren vierstreifigen Ausbau der B16 zwischen der B13 und BAB 9. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei dieser Maßnahme liegt bei 2,0.

Zwischen der B 13 und der St 2043 weist die B 16 überdurchschnittlich hohe Verkehrsmengen mit sehr hohen Schwerverkehrsanteilen von rund 17 % auf. Dies führt zu langen Reisezeiten, schlechter Verkehrsqualität und zunehmendem Überholdruck auf der nur zweistreifigen Straße. Der Anteil sicherer Überholstrecken auf der B 16 ist gering, so dass es immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen aufgrund riskanter Überholmanöver kommt. Nur wenige Knotenpunkte sind teilplanfrei ausgebaut, plangleiche Knotenpunkte liegen nahe ihrer Kapazitätsgrenze und sind z.T. unfallauffällig. Durch den vierstreifigen Ausbau werden die Verkehrsqualität erhöht, die Verkehrssicherheit verbessert und die Bildung von Fahrzeugpuls hinter LKW vermieden. Die Reisezeit wird verringert. Die Knotenpunkte werden teilplanfrei ausgebildet. Das Projekt trägt der mittel- bis langfristigen Verkehrsentwicklung auf der B 16 zwischen Donauwörth und der BAB A9 Rechnung, deren Verkehrszunahme von 1995 bis 2010 bei über 40% lag. Vor allem aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils ist ansonsten zu erwarten, dass sich die Verkehrssicherheit und die

Verkehrsqualität weiter verschlechtern. Das Projekt wird von der Stadt Neuburg a.d. Donau und dem Landkreis Neuburg-Schrobenhausen gefordert. Von Seiten der Stadt Ingolstadt wird insbesondere bei diesem Projekt die frühzeitige Einbindung in die Planungen hinsichtlich der konkreten Linienführung gefordert, da die Verlegung nach Süden zwischen Winden und Weiherfeld kritisch zu bewerten ist.

(Anlage 2)

B 13 Neubau der Ortsumfahrung Unsernherrn

Das Projekt wird aufgrund des außerordentlich hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 7,9 in den Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Die B 13 stellt zwischen der B 16 und dem Stadtzentrum Ingolstadt eine der großen Einfahrtsachsen aus dem südlichen Umland dar. Sie ist überdurchschnittlich hoch belastet. Im innerstädtischen Bereich nördlich des Stadtteils Unsernherrn (Münchener Straße) ist die B 13 vierstreifig, in der Ortsdurchfahrt Unsernherrn zweistreifig ausgebaut. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der innerörtlichen Verflechtungen kommt es vor allem in den Hauptverkehrszeiten vermehrt zu Stauungen. Die Vielzahl von z.T. nicht ausreichend leistungsfähigen Knotenpunkten im Stadtteil Unsernherrn wirken sich negativ auf die Verkehrsqualität aus. Zur Verbesserung der Verkehrssituation (Reisezeit und Verkehrsqualität) sollen durch eine Umgehung des Stadtteils die Stauungen beseitigt und eine leistungsfähigere Verbindung zwischen dem südlichen Umland und dem Oberzentrum Ingolstadt geschaffen werden. Die Verringerung der Zahl der Knotenpunkte und der leistungsfähige Ausbau der verbleibenden Knotenpunkte im Streckenzug wirken sich positiv auf die Verkehrsqualität der B 13 aus. Die Ortsdurchfahrt Unsernherrn kann durch die Umgehung um mindestens 50 Prozent der Verkehrsbelastung entlastet werden (lt. Ergebnis einer Verkehrsuntersuchung der Stadt Ingolstadt).

Bei der Prüfung der Nutzen-Kosten-Analyse wurde festgestellt, dass Angaben zur Verkehrsbelastung widersprüchlich sind und die absehbare Entwicklung auf dem Bayernoil-Gelände nicht in die Beurteilung der verkehrlichen Wirksamkeit eingeflossen ist. Das Staatliche Bauamt ist über die Unstimmigkeiten bereits informiert und hat eine Überprüfung zugesagt. Es besteht daher durchaus die Möglichkeit, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis sich noch weiter erhöht.

(Anlage 3)