

BESCHLUSSVORLAGE V370/20 öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation
	Kostenstelle (UA)	6101
	Amtsleiter/in	Wegmann, Johannes
	Telefon	3 05-23 20
	Telefax	3 05-23 30
E-Mail	vmg@ingolstadt.de	
Datum	10.08.2020	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie, Digitalisierung und Wirtschaftsförderung	06.10.2020	Kenntnisnahme	
Stadtrat	23.10.2020	Kenntnisnahme	

Beratungsgegenstand

Verkehrsentwicklungsplan: Sachstandsbericht zur Umsetzung der Maßnahmen
(Referentin: Frau Preßlein-Lehle)

Antrag:

Der Stadtrat nimmt den Sachstandsbericht zum Verkehrsentwicklungsplan zur Kenntnis.

gez.

Renate Preßlein-Lehle
Stadtbaurätin

Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten: ja nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input type="checkbox"/> im VMH bei HSt:	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:	
	<input type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 20	Euro:
<input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von Euro müssen zum Haushalt 20 wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt: ja nein

Kurzvortrag:

1. Der Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein Rahmenplan zur weiteren planerischen Ausgestaltung des gesamten städtischen Verkehrsgeschehens und ein wichtiges kommunalpolitisches Instrument, welches Handlungsfelder und konkrete Maßnahmenpakete definiert. Der aktuelle VEP für Ingolstadt wurde 2017 vom Stadtrat verabschiedet und steht unter www.ingolstadt.de/vep zum Download zur Verfügung.

Die Maßnahmen zur Verkehrsentwicklung verfolgen einen integrativen Ansatz und berücksichtigen die Belange aller Verkehrsmittel sowie deren Verknüpfung untereinander. Der VEP befasst sich daher mit der strategischen Entwicklung des Individualverkehrs zu Fuß, mit dem Rad oder dem Pkw sowie auch mit der grundsätzlichen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Ingolstadt. Zeitgleich mit dem VEP wurde der Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Ingolstadt in enger inhaltlicher Abstimmung als strategisches Pendant für die detaillierte Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs erstellt.

Der Schwerpunkt der Maßnahmen des VEP liegt dabei jedoch auf dem Radverkehr. Ingolstadt weist in der städtischen Mobilität ideale Strukturen und Rahmenbedingungen für den Radverkehr auf, die es weiter zu fördern gilt. Ziel des VEP ist es, bis zum Jahr 2025 den Radverkehrsanteil auf mindestens 25 % am Modal Split des innerstädtischen Verkehrs zu erhöhen. Darauf aufbauend hat das Tiefbauamt das Mobilitätskonzept Radverkehr entwickeln lassen, welches einen detaillierten Fahrplan zur vorrangigen Entwicklung von Radroutenzügen darstellt.

Um die Interessen der unterschiedlichen Akteurs- und Zielgruppen von Beginn an aktiv einbeziehen zu können, wurde der VEP Ingolstadt in einem umfangreichen dialogischen Planungsprozess mit vielen öffentlichen Veranstaltungen zusammen mit Bürgern, den politischen Gremien, der Wirtschaft sowie den Institutionen mit Verkehrsbezug entwickelt.

2. Sachstand der Maßnahmenumsetzung

Dem VEP liegt ein mehrstufiges Umsetzungskonzept zu Grunde. Die wesentlichen Bausteine, welche jeweils in Maßnahmen erster und zweiter Priorität untergliedert wurden, sind:

- Schlüsselmaßnahmen definieren die zentralen Handlungsfelder,
- weitere, kurzfristige Maßnahmen schaffen Synergien,
- mittel- und langfristige Maßnahmen runden die Strategie ab.

Im Rahmen eines Werkstattgesprächs wurden die Maßnahmen Mitgliedern des Stadtrats vorgestellt, weiter konkretisiert und eine Reihung der Maßnahmenvorschläge (1. Priorität und 2. Priorität) erarbeitet. Die Reihenfolge der Priorisierung ist für die Zukunft nicht als starr zu betrachten, da sich Realisierungschancen im Laufe der Zeit anders als erwartet entwickeln können. Der aktuell gültige VEP Ingolstadt wurde im Juli 2017 vom Stadtrat beschlossen. Hierbei wurde festgelegt, dass die Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen binnen 5 Jahren begonnen wird.

Die **Schlüsselmaßnahmen** der 1. Priorität wurden allesamt begonnen und konnten teilweise sogar schon abgeschlossen werden.

Ausbau eines Fahrradvorrangroutennetzes für den Radverkehr mit Verknüpfung in der Region

Das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation führt die Abstimmung und Abwägung hinsichtlich der verschiedenen Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsträger und der Verkehrssicherheit im Zuge der Planung der Fahrradvorrangrouten durch. Darüber hinaus unterstützt das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation den Fahrradbeauftragten im Tiefbauamt bei der Umsetzung der Fahrradvorrangrouten mit den dafür notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnungen. Bislang umgesetzt worden sind die Fahrradvorrangroute Nr. 7 in den Südwesten sowie Nr. 9 in Richtung Klinikum. Dabei wurden auch Vorfahrtsregelungen zugunsten des Radverkehrs, z.B. in der Gustav-Adolf-Straße, der Gemmingerstraße sowie im Samhofer Weg verkehrsrechtlich umgesetzt. Als weiterer wichtiger Routenzug steht die Fahrradvorrangroute Nr. 10 zwischen der Innenstadt, dem Werksgelände der Audi AG und Etting kurz vor der Umsetzung. Darüber hinaus sind von Seiten des Tiefbauamtes weitere Routen in Planung, z.B. die Fahrradvorrangroute Nr. 4 in Richtung Mailing.

Bedarfsgerechte Entwicklung des Angebots im ÖV

Das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation hat nach Beschluss durch den Finanz- und Personalausschuss im April 2020 den Auftrag für die Durchführung einer Massenverkehrsmittelstudie erteilt. Zielsetzung dieser Untersuchung ist es, zu ermitteln, ob im Großraum Ingolstadt das nötige Potenzial für die Implementierung eines neuen, öffentlichen Massenverkehrssystems vorliegt. Dieses Massenverkehrssystem soll dabei straßenunabhängig funktionieren und möglichst schnell eine große Anzahl von Menschen befördern können. Das Ergebnis der Untersuchung soll als Zielvorgabe für weitere verkehrspolitische Entscheidungen der Stadt Ingolstadt herangezogen

werden. Für die Bearbeitung, welche in Zusammenarbeit mit der INVG erfolgt, war es zudem erforderlich, das Verkehrsmodell Ingolstadt auf den neuesten Stand zu bringen, insbesondere um Verkehrsnachfragepotenziale richtig abbilden zu können. Es ist vorgesehen, Mitglieder des Stadtrats und Interessensgruppen in den Prozess einzubeziehen und über Zwischenergebnisse zu informieren.

Bahnhalft Ingolstadt Audi

Dieses Projekt stellt einen Meilenstein in der Weiterentwicklung des regionalen Schienenpersonennahverkehrs dar, insbesondere da hiermit für die Mitarbeiter der Audi AG eine äußerst attraktive Anbindung direkt an das Werksgelände hergestellt werden konnte. Das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation hat hierbei bereits mehrere Jahre vor der eigentlichen Planungs- und Bauphase die erforderlichen sowie entscheidungsrelevanten Potentialanalysen und Machbarkeitsstudien durchgeführt und federführend begleitet. Während der Planungs- und Bauphase hat das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation für die Stadt Ingolstadt die Projektleitung- und -steuerung übernommen und war somit unmittelbar an den wesentlichen Vertragsverhandlungen beteiligt. Der Bau des neuen Bahnhalts hatte ein Gesamtvolumen von ca. 15 Millionen Euro, welche von den beteiligten Partnern (Stadt Ingolstadt, Audi AG, DB Station & Service AG) getragen wurden. Der Anteil der Stadt Ingolstadt lag bei ca. 5 Millionen Euro, wobei die Abrechnung der Baumaßnahmen über das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation erfolgt. Nach Fertigstellung des Bahnhalts und der Verkehrsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde das neue Angebot sehr gut von den Fahrgästen angenommen. Bedingt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie ist derzeit keine aktuelle Aussage zur Fahrgastanzahl und der weiteren Entwicklung möglich.

Neugestaltung der Verkehrsbeziehungen Westliche Ringstraße

Für die Neugestaltung der Verkehrsbeziehungen Westliche Ringstraße wurden im Rahmen des VEP Möglichkeiten erarbeitet, die verkehrliche Situation auf der Westlichen Ringstraße zu optimieren. Um die verkehrliche Wirksamkeit aufzeigen zu können, führt das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation einen Verkehrsversuch zu den verkehrlichen Spitzenzeiten durch. Zielsetzung ist es, den Verkehrsfluss auf der Westlichen Ringstraße durch ein angepasstes Ampelsteuerungskonzept und damit deutlich reduzierten Unterbrechungen zu verbessern und Schleichverkehr möglichst unattraktiv zu machen. Im Rahmen des Verkehrsversuchs werden die Wartezeiten für Abbieger von der Westlichen Ringstraße in den Probiertweg und für Einbieger vom Probiertweg und der Anliegerstraße in die Westliche Ringstraße auf bis zu 180 Sekunden deutlich erhöht. Die anschließende Grünphase für die Abbieger und Einbieger wird nur für eine Mindest-Grünzeit von sechs Sekunden geschaltet. Der Versuch wird durch ein Ingenieurbüro begleitet. Nachdem sich in der Versuchsphase gezeigt hat, dass sich die Maßnahme sehr positiv auf den Verkehrsfluss auf der Westlichen Ringstraße auswirkt, ist es das Ziel, das angepasste Steuerungskonzept dauerhaft umzusetzen. Nachdem aber das angepasste Steuerungskonzept auch für die Radfahrer, welche in der Anliegerstraße fahren, eine erhöhte Wartezeit zur Folge hat, wird in weiterführenden Untersuchungen die Verbesserung der Radfahrsituation als Voraussetzung für einen dauerhaften Betrieb gesucht.

Auch bei den **weiteren Maßnahmen** in den unterschiedlichen Prioritäten konnten einzelne bereits realisiert werden.

Autobahnanschluss Süd

Als Schlüsselmaßnahme der 2. Priorität konnte der neu gestaltete Autobahnanschluss Ingolstadt Süd mit Anbindung an das IN-Campus Gelände im Oktober 2019 für den Verkehr freigegeben werden. Die Schaffung einer zweiten, parallel zur Manchinger Straße geführten, leistungsfähigen Anbindung des ehemaligen Bayernoil- Arealen an die Autobahn A9 war die Bedingung und Voraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung des IN-Campus- Geländes. Das Amt für Verkehrsma-

nagement und Geoinformation führte bereits ab 2013 die strategischen und übergeordneten Planungen sowie die wesentlichen Verhandlungen zur Umgestaltung des Autobahnanschlusses durch. Insbesondere mit der Autobahndirektion Südbayern wurden zahlreiche Abstimmungen und Verhandlungen durchgeführt. Das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation zeichnete auch verantwortlich für die verkehrlichen Untersuchungen sowie für die Projektsteuerung für die Stadt Ingolstadt. Nach Fertigstellung der Planungen wurde das Projekt zur baulichen Ausführung an das Tiefbauamt übergeben. Die Planungs- und Baukosten lagen bei knapp 5 Millionen Euro.

Shared Space als Gestaltungsansatz

Im Bereich der kurzfristigen Maßnahmen findet sich die Zielsetzung, einzelne Straßenzüge und Stadtplätze nach dem Shared Space Konzept umzugestalten. Das Shared Space Konzept stellt die Gleichberechtigung und gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer in den Vordergrund. Für eine Umsetzung ist es daher wichtig, das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs zu reduzieren und den Straßenraum weitgehend barrierefrei ohne Bordsteine zu gestalten. In Ingolstadt ist hier aktuell der Bereich Roßmühlstraße/Esplanade zu nennen. Der Straßenzug bildet die Schnittstelle zwischen der Altstadt mit dem Paradeplatz und dem Gießereigelände. Somit treffen starke Fußgängerströme auf eine relativ stark befahrene Straße. Das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation hat im Planungsprozess verschiedene Varianten entwickelt und verkehrlich untersuchen lassen. Es folgte die fachliche Abstimmung und Abwägung hinsichtlich der verschiedenen Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsträger und der Verkehrssicherheit. Dies mündete in der konkreten Umsetzung einer der Varianten in Anlehnung an Shared Space Gedanken, wobei die Umgestaltung in Teilen bereits abgeschlossen ist. In der ersten Zeit nach Inbetriebnahme der Roßmühlstraße wird bis zur Beendigung aller Baumaßnahmen auf dem Gießereigeländes die Fußgängerampel aktiviert. Bei späterer intensiverer Nutzung des Geländes und einer höheren Fußgängerfrequenz kann auf die Ampel wahrscheinlich verzichtet werden.

Zudem gibt es Überlegungen, die Harderstraße in der nördlichen Innenstadt und die Schloßblände als Schnittstelle zwischen der südlichen Altstadt und der Donau entsprechend umzugestalten. Verkehrliche Untersuchungen liegen hier schon vor, die bei Eintritt in die konkrete Planungsphase zu aktualisieren wären.

Für **alle weiteren Maßnahmen** gilt, dass deren Umsetzung überwiegend begonnen wurde und sukzessive weiterverfolgt wird. Hervorzuheben sind hier insbesondere die Errichtung der Fahrradabstellanlagen an den beiden großen Bahnhöfen (Maßnahme hochwertiges Fahrradparken) oder auch die INVG-App, welche umfassende Informationen bei den Nahverkehrsangeboten Bus und Bahn bereitstellt und auch Weiterentwicklungspotenzial besitzt (Maßnahme Mobilitätsservice und -beratung). Im Herbst 2018 ging der Regionale Verkehrsverbund Verkehrsgemeinschaft Ingolstadt VGI an den Start. Hinsichtlich der Maßnahme „Aufwertung der Nachversorgungsbereiche in weiterer Stadtentwicklung“ kann als Beispiel der Bebauungsplan „Etting-Steinbuckl“ genannt werden: dieser beinhaltet einen Einkaufs- und Versorgungsbereich zentral im Baugebiet, welcher sowohl für die Neubürger als auch die umliegenden Wohnquartiere attraktiv fußläufig erreichbar sein wird.

Eine Übersicht über den jeweiligen Umsetzungsstand aller Maßnahmen kann der Anlage 1 entnommen werden.

3. Ausblick

Im Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation werden ein laufendes Monitoring sowie eine Evaluierung hinsichtlich des Umsetzungsfortschrittes des Verkehrsentwicklungsplanes durchgeführt. Städtische Maßnahmen werden laufend mit den Festlegungen des VEP abgeglichen und eventuelle Anpassungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Einige der noch nicht begonnen Maßnahmen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich des Amtes für Verkehrsmanagement und Geoinformation. So liegen beispielsweise die Planung und Realisierung der Ortsumgehung Unsernherrn, der Ausbau der IN 19 / Anschlussstelle Lenting sowie die zwar nicht im VEP enthaltenen, aber ebenfalls bedeutsamen Maßnahmen „4-streifiger Ausbau der Bundesstraße 16“ und „4-streifiger Ausbau der Bundesstraße 13“ im Zuständigkeitsbereich des Staatlichen Bauamts Ingolstadt. Das Staatliche Bauamt führt zu diesen Maßnahmen derzeit die Vorentwurfsplanungen und internen Abstimmungen durch. Die Federführung und Planungshoheit liegen beim Staatlichen Bauamt, aber die Stadt Ingolstadt wird in die Verfahren eingebunden und kann durch entsprechende Stellungnahmen Einfluss nehmen.

4. Weitere Projekte des Amtes für Verkehrsmanagement und Geoinformation

Der Verkehrsentwicklungsplan ist ein Projekt des Amtes für Verkehrsmanagement und Geoinformation und wird durch das Sachgebiet Verkehrsplanung betreut. Um insgesamt dem Stadtrat eine Übersicht über das Aufgabengebiet des Amtes für Verkehrsmanagement und Geoinformation mit aktuellen Projekten zu geben, wurde als Anlage 2 eine Amtspräsentation beigelegt.