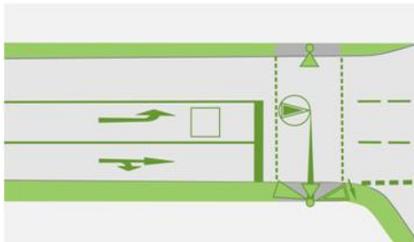


Ingolstadt

Stellungnahme



VU B-Plan 107 H „Am Samhof“

Auftraggeber: Stadt Ingolstadt,  
Amt für Verkehrswesen und Geoinformation  
Spitalstraße 3  
85049 Ingolstadt

Auftragnehmer: SCHLOTHAUER & WAUER  
Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH  
Richard-Reitzner-Allee 1, 85540 Haar

Projektnummer: 2020 – 0212

bearbeitet von: Dr.-Ing. Benedikt Bracher  
E-Mail: [b.bracher@schlothauer.de](mailto:b.bracher@schlothauer.de)  
Telefon: 089 / 211 878 – 07

Datum: 12.05.2020  
Version 2.0

# 1 Kontext und Aufgabenstellung

Die Stadt Ingolstadt plant auf einer momentan landwirtschaftlich genutzten Fläche südlich des Klinikums, welche östlich durch die Krumenauerstraße begrenzt wird, ein Neubaugebiet auszuweisen. Mittig im Gebiet befindet sich der aus zwei Gehöften bestehende Samhof.

In einem Verkehrsgutachten der TRANSVER GmbH<sup>1</sup> wurden die verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplanes 107 H ermittelt und bewertet. Diesem Gutachten liegt der Stand des B-Planes vom 12.09.2016 zu Grunde, siehe Abbildung 1.



Abbildung 1: Bebauungsplan Nr. 107 H „Am Samhof“  
(Quelle: Stadtplanungsamt Ingolstadt, Stand 12.09.2016)

Im Zuge der Planungen erfolgte eine Weiterentwicklung des B-Planes 107 H, der aktuelle Planstand ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

<sup>1</sup> TRANSVER GmbH (zum 15.09.2017 in die Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH übergegangen), Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan 107 H „Am Samhof“, Version 1.0, Stand 13.04.2017



Abbildung 2: Bebauungsplan Nr. 107 H „Am Samhof“  
(Quelle: Stadtplanungsamt Ingolstadt, Stand 02.09.2019)

**In dieser Stellungnahme wird beurteilt, ob die ursprünglichen Aussagen des Gutachtens zum B-Plan 107 H hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der untersuchten Knotenpunkte auch für die überarbeitete Planung Bestand haben.**

## 2 Überarbeitungen B-Plan 107 H

Bei Vergleich des ursprünglichen und des aktuellen Planstandes sind Unterschiede bezüglich des Umfanges sowie der genauen Lage der Bebauung als auch der Verkehrserschließungsplanung zu verzeichnen. Die wesentlichen Kennwerte der baulichen Nutzung sind in der folgenden Tabelle gegenübergestellt:

|                             | B-Plan 107 H,<br>Stand 2016<br>(Werte der Verkehrserzeugungsbe-<br>rechnungen im Bericht TRANSVER) | B-Plan 107 H,<br>Stand 2019<br>(Werte gemäß Begründung<br>B-Plan 107 H, Stand 2019) |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Geplante Wohnein-<br>heiten | 260 WE                                                                                             | 260 WE                                                                              |
| geplante Bewohner           | 650 EW                                                                                             | 650 EW                                                                              |
| Kita                        | Ja                                                                                                 | Ja, in WA 13                                                                        |
| Gewerbenutzung              | zugelassen, 10 %                                                                                   | nicht zugelassen                                                                    |

Diese Kennwerte stellen die Grundlage der Verkehrserzeugungsberechnung dar. Bei Vergleich der Werte ist festzustellen, dass es durch die Überarbeitung des B-Planes zu keiner Zunahme der Einwohnerzahl kommt. Die Kita ist weiterhin zugelassen. Gewerbenutzung wird ausgeschlossen, diese wurde im Ursprungsgutachten noch mit 10 % zusätzlichem Verkehr berücksichtigt.

Neben dem durch den B-Plan verursachten Neuverkehr wurde im Ursprungsgutachten auch noch die geplante Entwicklung des Neubaus der Psychiatrie des Klinikums als Planfall berücksichtigt. Die Verkehrserzeugungsberechnung für diesen Planfall hat weiterhin Bestand.

Es lässt sich also feststellen, dass durch die Überarbeitung des B-Planes keine Zunahme des Neuverkehrs im Vergleich zum Ursprungsgutachten zu verzeichnen ist, sondern sogar eine Reduktion aufgrund der entfallenen Gewerbenutzung. **Die für das ursprüngliche Gutachten berechneten Verkehrszahlen haben somit auf der sicheren Seite liegend weiterhin Gültigkeit.**

Bei der Überarbeitung des B-Planes wurden Anpassungen der internen Erschließung des Entwicklungsgebietes vorgenommen. Die Anbindung an das übergeordnete Wegenetz erfolgt weiterhin an denselben Stellen wie in Variante 1 des Ursprungsgutachtens, nur die interne Wegführung hat sich geändert. Die ursprünglich untersuchte Variante 1a wird nicht weiterverfolgt. Die Erschließung der Wohnhäuser erfolgt weiterhin über ein Ringsystem, wobei sich die Anbindung der einzelnen Wohnhäuser an die jeweilige Straße nur geringfügig ändert. Es ist keine nennenswerte Veränderung der Verkehrsverteilung im Entwicklungsgebiet zu erwarten, und damit auch keine Veränderung der Verkehrsmengen an den jeweiligen Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz. **Die für das ursprüngliche Gutachten berechnete Verkehrsaufteilung auf die Anbindungen hat somit weiterhin Gültigkeit.**

### 3 Leistungsfähigkeitsberechnung

Im Ursprungsgutachten der TRANSVER GmbH wurde die Leistungsfähigkeit für 5 nahe dem Entwicklungsgebiet gelegene Knotenpunkte nachgewiesen. Zur Ermittlung der Verkehrszahlen im Prognosenullfall sowie zur Berechnung der Verkehrsverteilung des Neuverkehrs wurde das Verkehrsmodell der Stadt Ingolstadt verwendet.

Eine Nachkalibrierung des Verkehrsmodells war aus fachlicher Sicht nicht sinnvoll und erfolgte aufgrund der hohen Komplexität des Modells nicht, da eine teilweise Veränderung des Netzmodells zu starken Verzerrungen des Modells führen kann, insbesondere bei unterschiedlichen Erhebungszeitpunkten. Daher sind Abweichungen zwischen den Verkehrszahlen des Modells und aktuellen Zählwerten unvermeidbar. Die Aussagen aus dem Modell hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrszuwachses sowie insbesondere der Verteilung des Neuverkehrs im Straßennetz sind durch diese Abweichung nicht betroffen, sondern besitzen weiterhin Gültigkeit.

Die Abweichung zwischen Verkehrserhebungen und den Modellwerten wurde im Bereich der erhobenen Knotenpunkte bei der Errechnung der Spitzenstundenbelastungen rechnerisch berücksichtigt, für die dazwischen liegenden Knotenpunkte wurde die Belastung der Krumenauerstraße anhand der Ergebnisse der Verkehrserhebungen errechnet und ebenso korrigiert.

Daher spiegeln die Leistungsfähigkeitsberechnungen die aufgrund der aktuellen Verkehrserhebungen in Verbindung mit der Verkehrsprognose aus dem Modell zu erwartenden Verkehrsmengen für den Prognosehorizont korrekt wider. Durch die Überarbeitung des B-Planes 107 H ist zudem keine Verkehrszunahme über die im Ursprungsgutachten angesetzten Verkehrsmengen zu erwarten (siehe obiger Abschnitt). **Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen haben somit weiterhin sowohl für die Bewertung der Bestandssituation (Stand 2017) als auch für den Prognosehorizont 2025 Gültigkeit.**

## 4 Fazit

In dieser Stellungnahme wird beurteilt, ob die ursprünglichen Aussagen des Gutachtens zum B-Plan 107 H hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der untersuchten Knotenpunkte auch für die mittlerweile weiterentwickelte Planung Bestand haben.

Es ist keine Zunahme des Verkehrsaufkommens durch die Weiterentwicklung des B-Planes zu erwarten. Die für das ursprüngliche Gutachten berechneten Verkehrszahlen haben auf der sicheren Seite liegend weiterhin Gültigkeit.

Sowohl die interne Erschließung als auch die Anbindung des Entwicklungsgebietes an das nachgeordnete Straßennetz haben sich nicht maßgeblich geändert. Die für das ursprüngliche Gutachten berechnete Verkehrsaufteilung auf die Anbindungen des B-Planes an das nachgeordnete Straßennetz sowie die Verteilung des Neuverkehrs behalten somit ebenso weiterhin ihre Gültigkeit.

Die Ermittlung der Prognoseverkehrsstärken erfolgte mittels des Verkehrsmodells der Stadt Ingolstadt, wobei die unvermeidlichen Abweichungen zwischen Modell und Wirklichkeit berücksichtigt und korrigiert wurden. Insbesondere die errechnete Verteilung des Neuverkehrs im Straßennetz ist von diesen Abweichungen unberührt. Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen sind somit weiterhin sowohl für die Bewertung der Bestandssituation (Stand 2017) als auch für den Prognosehorizont 2025 aussagekräftig.