

BESCHLUSSVORLAGE V0138/13 öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation
	Kostenstelle (UA)	6101
	Amtsleiter/in	Frau Renate Preßlein-Lehle
	Telefon	3 05-23 20
	Telefax	3 05-23 30
E-Mail	vmg@ingolstadt.de	
Datum	25.02.2013	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie und Wirtschaftsförderung	12.03.2013	Vorberatung	
Stadtrat	10.04.2013	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans - Beteiligungsprozesse
(Referentin: Frau Preßlein-Lehle)

Antrag:

1. Die zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bereits erarbeiteten Inhalte, die Aktualisierung der Datenbasis sowie die zwischenzeitlich umgesetzten Projekte werden zur Kenntnis genommen.
2. Dem vorgeschlagenen Ablauf des Beteiligungsprozesses zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans einschließlich der Termine und der Teilnehmer wird zugestimmt.

Renate Preßlein-Lehle
Stadtbaurätin

Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten: ja nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben ca. 49.000,- €	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten	<input checked="" type="checkbox"/> im VWH bei HSt: 610100.600100 <input type="checkbox"/> im VMH bei HSt:	Euro: 43.000,-
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:	
	<input checked="" type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 2014	Euro: 6.000,-
<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.		

Kurzvortrag:

1. Beschlussfassung

Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Ökologie und Wirtschaftsförderung vom 28.06.2010 und dem Stadtratsbeschluss vom 29.07.2010 wurde die Projektgenehmigung zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans erteilt. Die Vergabe für die Planungsleistungen für die Erarbeitung an die Bietergemeinschaft INOVAPLAN GmbH, München und STRATA GmbH, Karlsruhe erfolgte nach Beschluss des Finanz- und Personalausschusses vom 18.05.2011. Mit diesen Beschlüssen sind die Rahmenbedingungen für den Ablauf des Planungs- und Beteiligungsprozesses für den Verkehrsentwicklungsplan bereits grob umrissen worden.

2. Aktueller Sachstand bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans

Nach der Projektgenehmigung und der Vergabe der Planungsleistungen an die Bietergemeinschaft wurde zunächst mit der Aktualisierung von Datengrundlagen begonnen. Es zeichneten sich jedoch unvorhersehbare Schwierigkeiten bei der Datenbeschaffung bei Firmen und Spediteuren ab. Erschwerend kam der unerwartete Personalwechsel in der Leitung des Amtes für Verkehrsmanagement und Geoinformation hinzu. Der ursprünglich vorgesehene Zeitplan konnte somit nicht eingehalten werden.

Um bei der Planung und Realisierung von verkehrswichtigen Projekten nicht von den weiteren zeitlichen Verzögerungen bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans abhängig zu

sein, wurden zentrale Projekte zur weiteren Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtgebiet Ingolstadt vorgezogen und bearbeitet. So konnten in der Zwischenzeit zahlreiche Vorhaben umgesetzt und mit neuen Planungen, wie z.B. Ostumgehung Etting oder Erschließung Friedrichshofen, begonnen werden.

Mittlerweile liegen die Ergebnisse der ersten Analysen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung vor.

Zur Einbindung der Öffentlichkeit in die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ist als nächster Schritt ein umfangreicher Beteiligungsprozess vorgesehen. Gerade die Bürgerinnen und Bürger erhalten damit die Möglichkeit, sich sowohl in der Analyse- als auch in der Umsetzungsphase direkt einzubringen.

2.1 Aktualisierung der Datenbasis

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 1994 erforderte eine grundlegende Überarbeitung der Datengrundlagen für die integrierte Verkehrsentwicklungsplanung. Zur Gewinnung von aussagekräftigen Zahlen als Grundlage für ein aktuelles Verkehrsmodell wurden umfassende Verkehrserhebungen und Betriebsbefragungen durchgeführt.

Mit dem Verkehrsmodell ist es möglich, die Wirkungen verkehrsplanerischer Maßnahmen darzustellen und so die im VEP vorgeschlagenen Maßnahmen qualitativ zu beurteilen.

Kordonerhebungen

Der Untersuchungsraum des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der Stadt Ingolstadt erstreckt sich über das Gebiet des Oberzentrums Ingolstadt hinaus und bezieht die umliegende Region mit ein. Dies ist insbesondere erforderlich, da aufgrund der großen Wirtschaftskraft der regionale Quell- und Zielverkehr aus dem Umland eine große Rolle für die verkehrliche Situation und Entwicklung in der Stadt Ingolstadt darstellt. Die Erhebung der Daten wurde im September und Oktober 2011 an den Einfallstraßen entlang der Stadtgrenzen durchgeführt. Die sog. Kordonerhebung umfasst einen vollständigen Ring aus Erhebungsstellen um die Stadt Ingolstadt. Somit können die Verkehrsbeziehungen der Stadt Ingolstadt mit dem Umland ermittelt werden. Aus Gründen der Vergleichbarkeit ist die Auswahl der Erhebungsstellen an die letzte Erhebung in den Jahren 1999 / 2000 angelehnt.

Zwischen 2007 und 2011 ist am Kordon (Summen aller Zähl- und Befragungsstellen) ein Wachstum des Verkehrsaufkommens um ca. 2,4 % pro Jahr festzustellen. Dabei ist der regionale und überregionale Verkehr via Autobahn aber nicht Treiber des Wachstums. An den Autobahnquerschnitten ergibt sich in den Jahren 2007 bis 2011 nur ein unterdurchschnittliches Wachstum von ca. 1,0 % pro Jahr. Im Süden von Ingolstadt wurde für diesen Zeitraum ein mäßiges, aber stetiges Wachstum von ca. 1,6 % p. a. ermittelt. Im Norden von Ingolstadt hat nach einer Stagnationsphase das Wachstum des Verkehrsaufkommens deutlich an Dynamik gewonnen. An den Querschnitten nördlich der Donau (ohne Autobahn) ist ein überdurchschnittliches Wachstum von ca. 3,7 % p. a. innerhalb des Vergleichszeitraumes festzustellen, was unter anderem an der positiven Entwicklung der Audi AG liegt.

Das Verkehrsaufkommen unterteilt sich in ca. 30% Binnenverkehr, ca. 33% Zielverkehr, ca. 33% Quellverkehr und ca. 4% Durchgangsverkehr. Diese grundlegende Situation der Verkehrsbewegungen ist gegenüber dem Jahr 2000 unverändert. Eine weitere Auswertung nach dem Fahrzweck ergab, dass die Wege von und zur Arbeit den Hauptgrund der Fahrten darstellen. Ein Überblick über die Verkehrsbelastungen an den jeweiligen Querschnitten in den Erhebungen der Jahre 1999, 2007 und 2011 ist der Anlage 1 zu entnehmen.

Betriebsbefragung

Der fort zuschreibende Verkehrsentwicklungsplan soll auch Aussagen über die Abwicklung des Güterverkehrs enthalten. Die Betriebsbefragung, welche per Fragebogen in den größten Ingolstädter Gewerbebetrieben erfolgte, liefert beispielsweise Daten über die Art und Häufigkeit des Güterverkehrs in diesen Betrieben. Verbunden mit der Lage im Straßennetz kann die Belastung durch den Schwerverkehr daher gesondert abgebildet werden. Die Daten der Betriebsbefragung liegen seit Anfang Februar 2013 vor und werden nun ausgewertet. Mit dem

Verkehrsmodell können künftig nach PKW- und LKW-Verkehr differenzierte Aussagen zur Nachfrageentwicklung getroffen werden.

Verkehrszählungen 2012

Zur weiteren Verdichtung der Datenbasis wurden 2012 im Rahmen einer konzentrierten Aktion im September und November an insgesamt 39 zentralen Knotenpunkten im Straßennetz Verkehrszählungen durchgeführt. Derzeit werden von dem Büro die Daten noch ausgewertet.

2.2 Inhaltlicher Sachstand

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung liegen die ersten Ergebnisse der Analyse des Ingolstädter Verkehrs vor. Diese werden aktuell für den Beteiligungsprozess aufbereitet und sollen durch die aktive Beteiligung der Bürger und der betroffenen Institutionen vervollständigt werden, um die Ist-Situation möglichst umfänglich darstellen zu können.

Inhaltlich ist der Verkehrsentwicklungsplan in die beiden Arbeitsfelder „Motorisierter Individualverkehr“ (MIV) und „ÖPNV, Fuß- und Radverkehr“ gegliedert.. Innerhalb dieser Felder werden jeweils sechs Themengebiete näher untersucht.

Motorisierter Individualverkehr	ÖPNV, Fuß- und Radverkehr
Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit	Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern
Zukunft und Innovation	Zukunft und Innovation
Erreichbarkeit und Netzgestaltung	Erreichbarkeit und Netzgestaltung
Sicherheit	Barrierefreiheit und Sicherheit
Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement
Umweltwirkungen	Nahmobilität und Aufenthaltsqualität

Der Ingolstädter Verkehr wird in einer ersten Phase gemäß den Themengebieten umfassend analysiert und in einem weiteren Schritt Handlungsbedarf identifiziert (Analysephase). Daran anschließend werden in einer zweiten Phase für die erkannten Handlungsfelder Lösungsansätze erarbeitet. Diese sollen in konkreten Maßnahmen und Projekten aufgehen. Im Rahmen des fortgeschriebenen Verkehrsentwicklungsplans soll ein umfassendes Maßnahmenbündel mit Priorisierung vorliegen.

2.3 Projekte in Umsetzung und Planung

Um zu vermeiden, dass sich durch die verzögerte Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes Verschiebungen bei der Planung und Realisierung von wichtigen Verkehrsprojekten ergeben, wurden parallel zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans unter anderem folgende bearbeitet:

Sehr große Veränderungen ergaben sich beispielsweise durch die Erweiterung des GVZ um einen zweiten Bauabschnitt. Das vorhandene Straßennetz in diesem Teil der Stadt Ingolstadt konnte mit leistungsfähigen Knotenpunkten (z.B. der Hochkreisel an der neuen Hans-Stuck-Straße) optimiert und dadurch deutlich verbessert werden. Auch die Verkehrsinfrastruktur für die Erweiterung des GVZ II um die Halle T mit der Verlegung der Furtwänglerstraße (z.B. Signalisierung der Kreuzung Furtwänglerstraße/Hans-Stuck-Straße) wurde zwischenzeitlich geplant.

Im Rahmen der Westparkerweiterung waren auch umfangreiche Planungen zur Abwicklung des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens notwendig. Inzwischen sind die sog. Westparkspange sowie die Ausfahrbrücke vom Parkhaus des Westparks auf die Richard-Wagner-Straße realisiert.

Aufgrund verschiedener den Verkehrsfluss hemmender Einflüsse wurde der AUDI-Ring näher untersucht und Optimierungsbedarf festgestellt. Im Rahmen eines eng zwischen den betreffenden Referaten abgestimmten Vorgehens wird der AUDI-Ring im Frühsommer 2013 saniert und gleichzeitig hinsichtlich der Verkehrsführung optimiert (Reduzierung der Fahrspuren im

Kreisverkehr und Schaffung von Ausfädelstreifen).

Die positive wirtschaftliche Entwicklung der AUDI AG wirkt sich auch auf die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Umgriff des Werksgeländes aus (z.B. Planungen zum Ausbau der Ostumfahrung Etting). Im Sinne einer ausgewogenen Förderung der Verkehrsträger werden derzeit auch die Planungen für einen Bahnhalt im Bereich der AUDI AG stark vorangetrieben.

Die Beseitigung eines Nadelöhrs in Nord-Süd-Richtung südöstlich der AUDI AG wird mit den Planungen zur Verbindung der Nürnberger Straße mit der Oskar-von-Miller-Straße, dem sog. Schneller Weg, forciert. Dies ist ein Projekt von langfristiger Bedeutung und soll dazu beitragen, Verkehrsströme zu lenken und bestimmte Bereiche im Stadtgebiet dadurch zu entlasten.

Weitere Maßnahmen sind der Tabelle in Anlage 2 zu entnehmen.

3. Dialogprozess in der Verkehrsentwicklungsplanung

3.1 Beteiligungsprozess

Zusammen mit der renommierten Bürogemeinschaft Sippel | Buff wurde eine Struktur für die dialogische Begleitung im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans entwickelt. Ziel ist es, die Öffentlichkeit, aber auch die institutionellen Vertreter aktiv in den Planungsprozess einzubeziehen. Dabei soll die Möglichkeit geschaffen werden, entsprechenden Input von Außen einzubringen, die erarbeiteten fachlichen Inhalte rückzukoppeln und so eine möglichst hohe Akzeptanz der Ergebnisse zu erreichen. Die Gesamtkosten für den Beteiligungsprozess betragen ca. 49.000,- € und beinhalten insbesondere die Leistungen des Moderationsbüros Sippel | Buff sowie für Organisation und Durchführung der Veranstaltungen.

Analog zur inhaltlichen Verkehrsentwicklungsplanung gliedert sich der Beteiligungsprozess in zwei grundlegende Planungsphasen: Zu Beginn wird im Zuge der Analyse und Zieldefinition ein Rahmen für die Bewertung des Ist-Zustandes und die Definition der Zielvorstellungen festgelegt. In der zweiten Phase werden die verkehrsplanerischen Maßnahmen und Projekte definiert und diskutiert. Abschließend werden die Einzelprojekte im Rahmen eines Gesamtmaßnahmenpaketes festgelegt und entsprechend der Bedeutung priorisiert.

3.2 Ablauf des Beteiligungsprozesses

Der Beteiligungsprozess soll im Frühsommer 2013 beginnen und die ersten Veranstaltungen für die Bürger vor den Sommerferien stattfinden.

Der Ablaufplan ist der Anlage 3 zu entnehmen.

3.3 Teilnehmer am Beteiligungsprozess

Neben den Bürgern werden fachlich betroffene Vereine, Verbände und Institutionen in folgenden Gruppen in den Prozess eingebunden:

Verwaltungsinterner Scoping-Termin: Im Rahmen dieser Termine sollen die fachlichen Inhalte durch die Einbindung der unmittelbar beteiligten Institutionen/Körperschaften abgesichert werden. In insgesamt vier Terminen werden die erarbeiteten Inhalte rückgekoppelt, bewertet und gegebenenfalls ergänzt und hinterfragt.

Bürgerwerkstätten: Im Rahmen der Bürgerwerkstätten soll die allgemeine Öffentlichkeit in den Planungsprozess eingebunden werden. Die Veranstaltungen werden sowohl in der Analysephase als auch in der Projektphase in zwei thematisch unterteilte Werkstätten, eine für den Motorisierten Individualverkehr und eine weitere für den Bereich ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr, durchgeführt. Die Bürgerwerkstätten sollen als Abendveranstaltungen in Anlehnung an die Großgruppenmoderationmethode „World Café“ stattfinden.

Runder Tisch: Hierbei wird die sog. „strukturierte Öffentlichkeit“, d.h. Institutionen, Verbände, Vereine etc., eingebunden. Ziel ist dabei eine fachliche Diskussion anzuregen und ein entsprechendes Feedback vom Runden Tisch zu erhalten. Dazu werden jeweils im Nachgang zu den Bürgerwerkstätten die bisherigen Ergebnisse für den Runden Tisch aufbereitet. In der Phase der Maßnahmenentwicklung wird ein gesonderter Runder Tisch mit den Umlandgemeinden und Landkreisen durchgeführt.

Politische Gremien: Zur Sicherstellung eines im Konsens getragenen Verkehrsentwicklungsplans ist im Verlauf des dialogischen Beteiligungsprozesses auch die Einbeziehung der Gremien der kommunalpolitischen Entscheidungsträger von entscheidender Bedeutung. In der Abfolge der beiden Planungsphasen werden die Gremien über die Beteiligungsergebnisse informiert sowie in die Prozessentwicklung inhaltlich wie strukturell einbezogen. Auch die Bezirksausschüsse sollen umfassend informiert werden.

Begleitende Projektgruppe: Diese Gruppe besteht aus Mitarbeitern des Amtes für Verkehrsmanagement und Geoinformation sowie dem beauftragten Fachbüro INOVAPLAN. Die Begleitende Projektgruppe koordiniert und organisiert den Gesamtplanungsprozess insbesondere auf inhaltlicher Ebene und fungiert auch als Schnittstelle zwischen den verschiedenen Akteursgruppen.

Die Teilnehmerzusammensetzung ist der Anlage 4 zu entnehmen.

Derzeit wird der Beteiligungsprozess organisatorisch und inhaltlich vorbereitet. Bis zum Frühsommer 2014 soll die erste Planungsphase (Analyse und Leitsätze) abgeschlossen sein und nach Rückkopplung mit den politischen Gremien die zweite Phase (Maßnahmen und Projekte) analog eingeleitet werden.

3.4 Nutzen für den Bürger

Durch die aktive Beteiligung bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans besteht für die Bürger die Möglichkeit, die eigenen Erfahrungen und Anregungen in die künftige Verkehrsentwicklungsplanung einbringen zu können und so künftige Planungen zu beeinflussen. Ziel ist aber auch, verkehrliche Gesamtzusammenhänge dazulegen und die Relation Verkehrswachstum und eigenes Handeln für die Bürgerinnen und Bürger transparenter zu machen.