

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>  <b>V0210/15</b> öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation
	Kostenstelle (UA)	6101
	Amtsleiter/in	Johannes Wegmann
	Telefon	3 05-23 20
	Telefax	3 05-23 30
E-Mail	vmg@ingolstadt.de	
Datum	31.03.2015	

<b>Gremium</b>	<b>Sitzung am</b>	<b>Beschlussqualität</b>	<b>Abstimmungs- ergebnis</b>
Stadtrat	20.04.2015	Entscheidung	

### **Beratungsgegenstand**

Verkehrsentwicklungsplan - Vorstellung der Ergebnisse der Zustandsanalyse, Leitsätze und Handlungsziele  
(Referentin: Frau Preßlein - Lehle)

### **Antrag:**

1. Die Ergebnisse der Zustandsanalyse des Verkehrsentwicklungsplans werden zur Kenntnis genommen.
2. Den Leitsätzen und Handlungszielen des Verkehrsentwicklungsplans wird zugestimmt.
3. Dem weiteren Vorgehen im Rahmen des Beteiligungsprozesses wird zugestimmt.

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.		

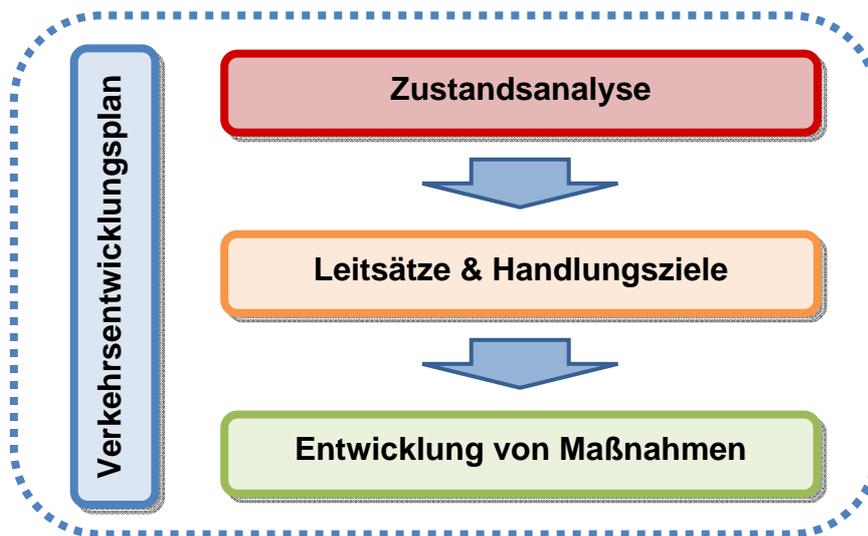
**Kurzvortrag:**

**1. Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt**

Die Verkehrsentwicklungsplanung ermöglicht es, mit Hilfe von konzeptionellen und integrierten Zielsetzungen, strategische und damit langfristige verkehrliche Maßnahmen abzuleiten. Dabei werden insbesondere Wechselwirkungen zwischen Verkehrs- und Raumentwicklung berücksichtigt. Dies ist aufgrund der hohen Prosperität und des starken Wachstums der Stadt und Region Ingolstadt von großer Bedeutung. Ein großer Vorteil einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung ist die gemeinsame Betrachtung aller Verkehrsträger, also Motorisiertem Individualverkehr, Bus, Bahn, Fahrrad und dem zu Fuß gehen. Insbesondere im Hinblick auf die kommenden Herausforderungen des Wachstums in Ingolstadt, verbunden mit Sub- und Reurbanisierungsprozessen sowie zu erwartenden demografischen Veränderungen, kann von einer sich ändernden Verkehrsnachfrage sowie einem angepassten Mobilitätsverhalten ausgegangen werden.

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ist die Zustandsanalyse des Ingolstädter Gesamtverkehrssystems abgeschlossen worden. Es wurden Leitsätze und Handlungsziele entwickelt, welche das verkehrspolitische Handeln für die kommenden 10 bis 15 Jahre bestimmen sollen. Aus den Ergebnissen der Zustandsanalyse und der Bürgerbeteiligung sowie der Einbindung der Fachverbände wurden mit Hilfe der Leitsätze und Handlungsziele verschiedene Einzelmaßnahmen identifiziert und entwickelt. Diese werden anschließend in großen

Maßnahmenbündeln zusammengefasst. Diese Maßnahmenbündel sollen sowohl für den Individualverkehr als auch für den Umweltverbund nach Kenntnisnahme durch den Stadtrat erneut einen Beteiligungsprozess durchlaufen. Erst nach diesem Meinungsbildungsprozess sind vom Stadtrat abschließend (geplant für Ende 2015/Frühjahr 2016) Festlegungen zu den Maßnahmen zu treffen. Die Maßnahmen werden in der Sondersitzung des Stadtrates am 20.04.2015 vorgestellt, wobei der Schwerpunkt zunächst auf dem Motorisierten Individualverkehr liegt.



## 2. Weiterer dialogischer Planungsprozess

Der dialogische Planungsprozess zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Ingolstadt wurde mit Stadtratsbeschluss vom 10.04.2013 begonnen. Mit den Bürgerwerkstätten im Sommer 2013 wurde eine breite Bürgerbeteiligung durchgeführt. Mit verwaltungsinternen Scoping-Terminen und einem Runden Tisch für die strukturierte Öffentlichkeit wurde der erste Teil der Zustandsanalyse abgerundet und mit der Benennung von Leitsätzen und Handlungszielen abgeschlossen.

Durch Beteiligungsprozesse in der Verkehrsentwicklungsplanung können konsensfähige Lösungen und eine breite Akzeptanz verkehrlicher Maßnahmen erreicht werden. Die nun beginnende zweite Phase, die Entwicklung von konkreten Maßnahmen, soll ebenfalls im Rahmen eines dialogischen Prozesses durchgeführt werden, welcher sich in der Zwischenzeit iterativ angepasst hat. Analog zum bisherigen Ablauf sind zwei Bürgerwerkstätten im Festsaal des Stadttheaters vorgesehen. Die erste Bürgerwerkstatt wird sich mit dem Motorisierten Individualverkehr befassen und soll am 07.05.2015 stattfinden. Die zweite Bürgerwerkstatt zum Öffentlichen Nahverkehr, Fahrrad- und Fußverkehr (Umweltverbund) soll am 29.06.2015 durchgeführt werden. In weiteren verwaltungsinternen Scoping-Terminen sowie einem Runden Tisch mit der Strukturierten Öffentlichkeit werden auch weitere fachliche Aspekte eingegliedert. Eine flankierende Beteiligung der Landkreise und Umlandgemeinden erfolgt über das Verkehrsforum Region 10 der IHK für München und Oberbayern. Die Ergebnisse des ersten IHK Verkehrsforums im Februar 2015 liegen als Anlage bei.

## 3. Ergebnisse der Zustandsanalyse

### Strukturelle Rahmenbedingungen

Ingolstadt und das Umland sind in den vergangenen Jahren nicht zuletzt durch die prosperierende, regionale Wirtschaft sehr stark gewachsen. Dies geht auch mit einer stetigen Zunahme der Verkehrsnachfrage einher. Im Rahmen von großen Verkehrserhebungen (Kordonzählungen und -befragungen) konnte nachgewiesen werden, dass die Verkehrsmengen im Motorisierten Individualverkehr (MIV) im Zeitraum von 2007 bis 2011 um jährlich etwa 2,4% zunahmen.

Im regionalen Gefüge sind starke Pendlerströme nachweisbar. Etwa die Hälfte der in Ingolstadt sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wohnt im überwiegend ländlich geprägten Umland und pendelt ein. Die größten Pendlerverflechtungen bestehen mit den Marktgemeinden Gaimersheim und Manching.

Aktuelle Prognosen zeigen, dass die Bevölkerung in Ingolstadt auch in den nächsten Jahren noch weiter wachsen wird. Die Auswirkungen des Wachstums auf die Verkehrsnachfrage werden in den Prognosen entsprechend berücksichtigt. Das Ingolstädter Prognose-Verkehrsmodell für das Jahr 2025, auf dessen Basis die entwickelten Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit geprüft werden, geht von etwa 138.000 Einwohnern aus und hat damit die aktuelle Bevölkerungsprognose des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung bereits 2013 vorweggenommen. Da die Verkehrsentwicklungsplanung einen integrierten, konzeptionellen Ansatz hat, behalten Grundzusammenhänge und Wirkungsweisen von Maßnahmenbündeln auch bei einer optimierten Prognose ihre Richtigkeit. Grundsätzlich ist aber das Verkehrsmodell an die aktuellen Prognosen anzupassen.

#### Motorisierter Individualverkehr

In Ingolstadt wird ca. jeder zweite Weg im Motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Dieser relativ hohe Wert lässt sich unter anderem mit der Lage der Stadt innerhalb eines überwiegend ländlich geprägten Umlands begründen. So sind die Einpendler für die verkehrliche Situation in Ingolstadt von besonderer Bedeutung, da durch den hohen Anteil von im Schichtbetrieb Beschäftigten starke, einseitig gerichtete Ströme das Straßen- und Busnetz belasten. Im Verhältnis zu anderen Städten fällt die nachmittägliche Spitzenverkehrszeit in Ingolstadt durch die Überlagerung von Schichtwechselverkehren sowie den übrigen Berufs- und Feierabendverkehren besonders lang und intensiv aus.

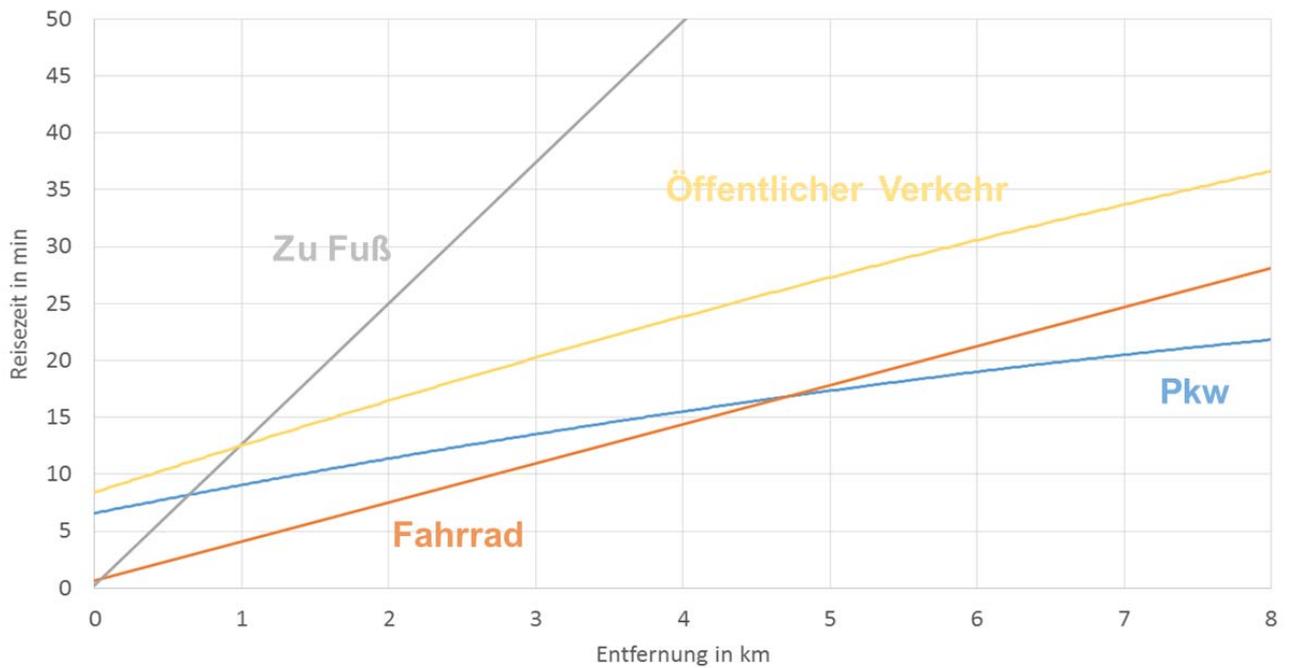
Dadurch kommt es auf bestimmten Streckenabschnitten zu Rückstaus und Verlustzeiten, wobei im vorhandenen Straßennetz nur geringe Potenziale für punktuelle Leistungsfähigkeitssteigerungen bestehen. Auf den Hauptverkehrsstraßen besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und im nachrangigen Straßennetz sind überwiegend Zone 30 Beschränkungen vorhanden. Das vorhandene Straßennetz ist dadurch hinsichtlich der Geschwindigkeitsregeln einheitlich gegliedert und leicht begreifbar.

#### Öffentlicher Personennahverkehr

Durch das radial ausgerichtete Liniennetz sind die meisten Verknüpfungen zwischen den Stadtteilen im ÖPNV von guter Angebotsqualität, zwei Drittel der Verbindungen sind zudem umsteigefrei. Der neugestaltete Nordbahnhof kann mit den Bussteigen, der Fahrradabstellanlage und dem Parkhaus als Best-Practice für die Verknüpfung von Bus und Bahn sowie dem Individualverkehr dienen. Obwohl bereits im Ansatz vorhanden, wird die Schaffung eines vollständig integrierten Tarifverbundes für die gesamte Region eine der Herausforderungen im öffentlichen Nahverkehr. Hinzu kommt der Ausbau des regionalen Schienennahverkehrs hin zu einer dicht getakteten und vernetzten Angebotsstruktur.

#### Radverkehr

Ingolstadt weist mit knapp 20% im Verhältnis zu anderen Städten einen hohen Modal Split-Anteil im Radverkehr auf. Die kompakte Stadtstruktur, die ebene Topographie und das umfassende Radverkehrsnetz schaffen dafür beste Voraussetzungen. Zwar ist die Verkehrsmittelwahl in Ingolstadt überwiegend auf die Nutzung von Pkw ausgerichtet, aber auch Fahrrad und öffentlicher Nahverkehr weisen konkurrenzfähige Fahrzeiten auf. Bis zu einer Entfernung von ca. 5 km ist das Fahrrad oft das schnellste Verkehrsmittel. Der Verkehrsträger Fahrrad bietet, zusammen mit dem Ausbau des ÖPNV, ohne Zweifel das größte Potential, die Situation des Gesamtverkehrs in Ingolstadt zu verbessern.



Tür-zu-Tür Reisezeiten in Ingolstadt

#### 4. Leitsätze und Handlungsziele

Aus den Ergebnissen der Zustandsanalyse wurden verschiedene Leitsätze und dazugehörigen Handlungsziele abgeleitet. Diese stellen das übergeordnete Leitbild für das verkehrspolitische Handeln der Stadt Ingolstadt in der Zukunft dar. Die Leitsätze stehen ohne Priorisierung gleichberechtigt nebeneinander.



Entwurf der Leitsätze zum Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

## **Leitsatz: Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen**

### *Begründung:*

Gleichwertige Lebensbedingungen für alle Bevölkerungsgruppen ist ein Leitelement des Staates und der Gesellschaft. In Ingolstadt sollen die Bedürfnisse aller Akteure zur Wahrung ihres gesellschaftlichen Teilhabens bei der Entwicklung der Mobilität berücksichtigt werden.

### *Handlungsziele:*

- Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse aller gesellschaftlichen Gruppen auch in Hinblick auf den demographischen Wandel
- Minimierung von Hemmnissen und Barrieren im Verkehrssystem
- Sicherstellung fußläufiger Erreichbarkeiten in den Quartieren
- Ausreichende Verkehrsräume für alle Verkehrsteilnehmer
- Stärkung quartiersnaher (Einkaufs-) Angebote

## **Leitsatz: Stärkung des Umweltverbundes**

### *Begründung:*

Die Stärkung des Umweltverbunds aus ÖV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglicht eine nachhaltige Entwicklung der Stadt. Nachfragewachstum ist, wo immer möglich, durch einen attraktiven und leistungsfähigen Umweltverbund aufzufangen.

### *Handlungsziele Umweltverbund:*

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Umweltverbundes im Vergleich zum Pkw-Verkehr
- Verbesserung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
- Verbesserung des Informationsangebots zum Umweltverbund

### *Handlungsziele ÖPNV:*

- Optimierung der Schnittstellen des ÖPNV-Angebots
- Abbau von Barrieren im Zugang zum ÖPNV

### *Handlungsziele Fahrrad:*

- Lückenschlüsse im Radverkehrsangebot
- Einrichtung von Vorrangrouten für zügiges Fahren
- Schaffung von attraktiven Abstellanlagen an allen relevanten Orten
- Stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs bei Straßenaus- und -neubau
- Einheitliche Wegweisung für den Rad- und Fußverkehr
- Weitere Förderung des Radverkehrs durch Werbekampagnen und Events

### *Handlungsziele Fußgängerverkehr:*

- Abbau von Barrieren im Fußverkehr
- Minimierung von Umwegen und Wartezeiten für Fußgänger
- Einheitliche Wegweisung für den Rad- und Fußverkehr
- Nutzungsmischung für eine Stadt der kurzen Wege

## **Leitsatz: Verbesserung der Verkehrssicherheit**

### *Begründung:*

Verkehrsunfälle verursachen Leid bei den Betroffenen und hohe Kosten für die Allgemeinheit, unabhängig vom Verkehrsmittel.

### *Handlungsziele:*

- Verbesserung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs
- Anordnung optimaler Geschwindigkeiten
- Sicherung der Barrierefreiheit der Verkehrssysteme
- Weitere Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Förderung partnerschaftlichen Verhaltens und Rücksichtnahme

## **Leitsatz: Verbesserung der Verkehrsqualität des motorisierten Verkehrs**

### *Begründung:*

Der motorisierte Verkehr aus MIV und ÖV ist ein entscheidender Pfeiler der Mobilität in Ingolstadt. Zur Sicherung der Zukunftschancen in der Stadt und Region ist ein funktionsfähiger MIV und ÖV unverzichtbar.

### *Handlungsziele:*

- Beseitigung von Engpässen zur Reduktion von Staus
- Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele in Stadt und Region
- Verlagerung von Autofahrten auf den Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Rad, Fuß)
- Optimierung der Verkehrsabläufe an Knotenpunkten
- Bündelung des Pkw-Verkehrs auf dem leistungsfähigen Hauptnetz
- Möglichkeiten zur zeitlichen Entzerrung von Spitzenverkehren nutzen

## **Leitsatz: Steigerung der Lebens- und Umweltqualität**

### *Begründung:*

Eine hohe Umweltqualität ist untrennbar mit einer hohen Lebensqualität verbunden. Die Schaffung und Bewahrung hoher Lebensqualität ist ein Leitelement der städtischen Entwicklung.

### *Handlungsziele:*

- Minimierung von Lärm- und Schadstoffbelastung
- Verlagerung von Autofahrten auf den Umweltverbund
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- Verbesserung der Attraktivität der städtischen Wohnstandorte
- Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Steigerung der Nachhaltigkeit und Schonung natürlicher Ressourcen
- Minimierung des Flächenverbrauchs für Verkehrsinfrastruktur
- Reduktion von quartiersfremden Schleichverkehren

## **Leitsatz: Weiterentwicklung der Situation für die regionale Wirtschaft**

### *Begründung:*

Die regionale Wirtschaft ist der Motor für Entwicklung. Durch eine optimierte Infrastruktur werden wachstumsfördernde Impulse gesetzt. Durch steuernde Eingriffe werden Belastungen für Stadt und Umwelt reduziert.

### *Handlungsziele:*

- Sicherstellung der Erreichbarkeit von Industrie, Gewerbe und Handel
- Erhaltung der Grundlagen für Wachstum und Arbeitsplätze
- Verbesserung der Organisation des Wirtschaftsverkehrs
- Reduktion der Belastungsspitzen während der Hauptverkehrszeiten

## **Leitsatz: Erhalt der Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems**

### *Begründung:*

Vorhandene öffentliche Mittel für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur verlangen Fokussierung, Augenmaß und Kompromissbereitschaft.

### *Handlungsziele:*

- Effizienter Mitteleinsatz im Verkehrsbereich
- Alle Vorhaben zur verkehrlichen Entwicklung müssen finanzierbar sein

## **Leitsatz: Förderung einer vernetzten Stadt- und Verkehrsplanung**

### *Begründung:*

Die Planungsentscheidungen verschiedener Ämter beeinflussen sich gegenseitig. Maßnahmen aus verschiedenen Planungsbereichen wirken daher auf die künftige Verkehrsentwicklung. Eine starke regionale Vernetzung und ämterübergreifende Dialoge führen zu integrierten Planungen.

### *Handlungsziele:*

- Koordination der Planungen, auch auf regionaler Ebene mit Landkreisen und Umlandgemeinden
- Transparente Verwaltungsprozesse und abgestimmte Ziele
- Interdisziplinäre Sicherstellung von Raumverträglichkeit und Nachhaltigkeit

