

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan VEP 2025

Ergebnisprotokoll Bürgerwerkstatt I – Motorisierter Individualverkehr MIV am 07.05.2015



1. Veranstaltungsrahmen

Überblick Bürgerwerkstatt

Teilnehmer/ Anwesenheit	ca. 160 Bürgerinnen und Bürger einschließlich Stadträte und Vertreter Verwaltung
Moderation	Netzwerk für Planung und Kommunikation Bürogemeinschaft Sippel Buff, Stuttgart
Fachliche Begleitung	INOVAPLAN GmbH München/Karlsruhe
Ort	Festsaal Stadttheater Ingolstadt
Uhrzeit	18.00 Uhr bis ca. 21.30 Uhr

Ablauf Bürgerwerkstatt

- Begrüßung und Einführung
Herr Oberbürgermeister Dr. Lösel
- Überblick dialogischer Planungsprozess
Moderation, Herr Buff
- Fachlicher Input
Inovaplan, Herr Dr. Manz
 - > Überblick Leitbild und Rahmenbedingungen
 - > Integrierter Ansatz - Ausblick auf Maßnahmen Umweltverbund
 - > Erläutern Maßnahmenbündel
- Dialogangebot an Thementischen
- Ergebniszusammenfassung (*Gallery-Walk*)
- Ausblick und Schlusswort
Frau Stadtbaurätin Preßlein-Lehle



2. Ablauf Dialogphase

In Anlehnung an die Moderationsmethode 'World-Café' konnten die Teilnehmer/innen ihre Anmerkungen und Ergänzungen an vier Thementischen zu den vorab vorgestellten Maßnahmenbündeln zum motorisierten Individualverkehr (MIV) vorbringen. Ziel des Dialogs mit den Fachplanern war, in zwangloser Form konstruktive Gespräche zu führen,

- um nachzufragen, hinzuhören und zu verstehen, was hinter den erarbeiteten Ideen auf der Projekt- und Maßnahmenebene steckt
- um eigene Anregungen für die Weiterentwicklung der Projekte und Maßnahmen einzubringen und
- um Gedanken mit anderen auszutauschen und neue Erkenntnisse zu gewinnen.

Die von der Fachplanung in Abstimmung mit der Verwaltung aus der Analysephase heraus entwickelten Maßnahmenbündel stellen einen ersten Entwurf dar. Die Maßnahmen wurden im Vorfeld der Bürgerwerkstatt in den Stadtrat zur Kenntnisnahme eingebracht. Eine politische Diskussion oder Vorfestlegung auf einzelne Maßnahmen hat nicht stattgefunden. Eine intensive Auseinandersetzung des Stadtrats mit den Maßnahmenbündel erfolgt im Nachgang aus einer integrierten Gesamtschau heraus und auf Grundlage der vorgebrachten Anmerkungen und Ergänzungen aus den beiden Bürgerwerkstätten.



Die Thementische wurden durch die extern beauftragte Bürogemeinschaft Sippel | Buff moderiert. Darüber hinaus wurden die Thementische jeweils durch eine/n Vertreter/in des mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans VEP beauftragten Büros INOVAPLAN fachlich begleitet. Zum einen, um Fragen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen zu beantworten und zum anderen, um für die weitere fachliche Aufbereitung die Diskussion an den Thementischen mit den Teilnehmern/innen ungefiltert mitzunehmen.

Im Rahmen der Dialogphase wurde den Teilnehmern/innen das Angebot gemacht, die Thementische zu wechseln. Um den Wechsel und das Einfinden an einem anderen Thementisch zu erleichtern, wurden durch vorherige Ankündigung zweimal seitens der Moderation die bisherigen Diskussionsschwerpunkte für die Teilnehmer/innen jeweils an den vier Thementischen zusammengefasst.

Die inhaltliche Aufteilung der Thementische greift dabei auf die im fachlichen Input vorgestellten und erläuterten vier Maßnahmenbündel zurück. Dies sind im Einzelnen:

- **Thementisch 1: Maßnahmenbündel Nord (Audi)**
 - > Anbindung Bundesautobahn - Audi
 - > Anbindung B13 - Gaimersheim - Audi
 - > Südumfahrung Audi (Schneller Weg)
- **Thementisch 2: Maßnahmenbündel Südost (Bayernoil)**
 - > Anschluss Bundesautobahn Ingolstadt Süd
 - > Verbindung Bayernoil - B16
 - > Erweiterung Ortsumfahrung Unsernherrn



- **Thematisch 3: Maßnahmenbündel Ringstraße**
 - > Westliche Ringstraße
 - > Knoten Ringstr./Münchner Str.
 - > Ortsdurchfahrt Haunwöhr

- **Thematisch 4: Maßnahmenbündel Donauquerung im Westen von Ingolstadt**
 - > Verbindung B13 - B 16 östlich von Gerolfing
 - > Verbindung B13 - B 16 westlich Gerolfing

Um allen Teilnehmern/innen zum Abschluss der Bürgerwerkstatt einen Überblick über die Diskussion an den Thematischen zu geben, wurden am Ende der Dialogphase vorgebrachten Anmerkungen (was spricht für die vorgeschlagene Maßnahme und was spricht dagegen) und Ergänzungen an den einzelnen Thematischen durch die Moderation in Form eines Gallery-Walks zusammengefasst.

Eine Wertung und fachliche Einordnung der vorgebrachten Anmerkungen und Ergänzungen an den einzelnen Thematischen erfolgt mit dem Protokoll nicht.



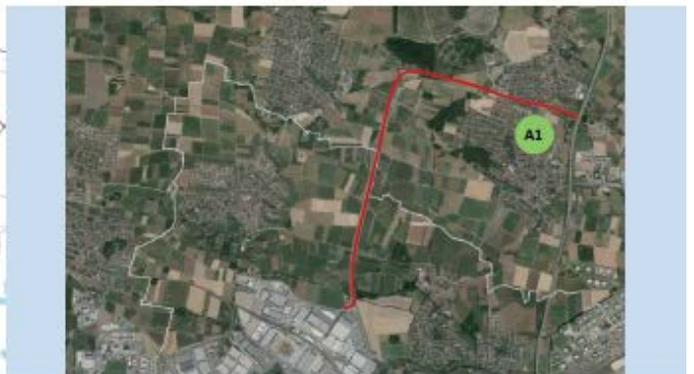
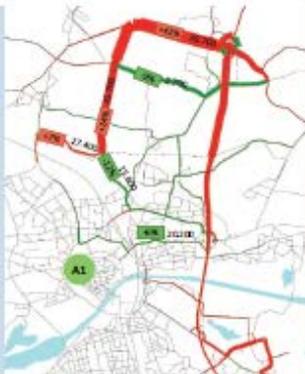
Die von der Moderation gezeigten Folien zum dialogischen Planungsprozess sowie die des fachlichen Inputs können neben weiteren Informationen zum Thema Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan (VEP) auf der Homepage der Stadt Ingolstadt unter www.ingolstadt.de/verkehrsentwicklungsplan eingesehen bzw. als pdf-Dokumente heruntergeladen werden.

Bündel Nord/Audi (Ostteil)

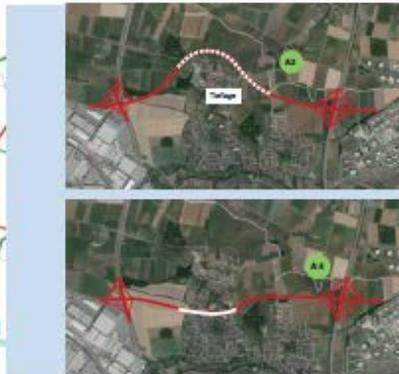


Maßnahme A:
Verbesserung der
Anbindung
Autobahn-Audi/GVZ

Alternative A1:
Vierstreifiger
Ausbau IN19



**Alternativen
A2 und A3:**
Neue Direkt-
verbindung
zur Autobahn



Denkbare
Trassen-
führungen



Bündel Nord/Audi (Westteil)



Maßnahme B:
Entlastung der Ortsdurchfahrt Friedrichshofen,
Verbesserung der Anbindung B13-Audi/GVZ

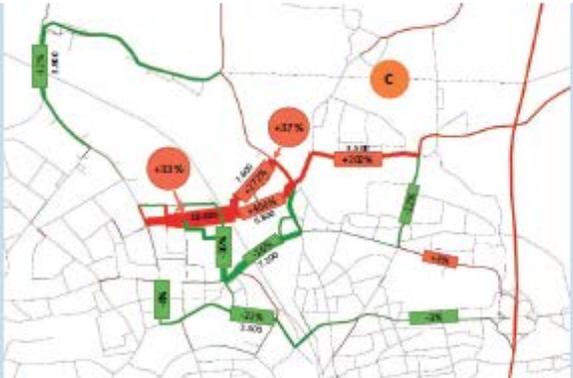


Bündel Nord/Audi (Verbindung Ost-West)



Maßnahme C:
Südümfahrung Audi
zwischen Ettinger Straße
und Schneller Weg

Wirkung der
Südümfahrung Audi



Überprüfung der Kapazität
IN20/ Dr.-Ludwig-Kraus-
Straße/ Hochkreisel in Zu-
sammenhang mit Anbin-
dungen an BAB und B13



Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen



Moderation: Herr Buff (zeitweise Frau Hahn)

Fachliche Begleitung: Herr Dr. Manz (zeitweise am Thementisch 'Westliche Ringstraße')

• Maßnahme A - 'Verbesserung der Anbindung Autobahn - Audi/GVZ'

Alternative A1: Vierstreifiger Ausbau IN 19

Spricht dafür

- Gute Lösung für Verkehr aus Richtung Norden kommend

Spricht dagegen

- Bietet nur in den Spitzenstunden einen Mehrwert

Anregungen/Ergänzungen

- Keine Anmerkungen



Alternativen A2 und A3: Neue Direktverbindung zur Autobahn

Spricht dafür

- Beide Varianten sind aus Sicht ihrer verkehrlichen Wirksamkeit gegenüber der Alternative A1 zu bevorzugen
- Positive Nebeneffekte dieser beiden Varianten sind die prognostizierten Entlastungen in der Innenstadt, insbesondere im Bereich der westlichen Ringstraße
- Mehrwert gegenüber der Alternative A1 besteht auch in einem zusätzlichen Anschluss an die Bundesautobahn A9
- Beide Varianten (A2 und A3) haben eine gleichermaßen gute Anbindungsqualität für den Verkehr sowohl aus Richtung Süden wie auch aus Richtung Norden
- Wegführung zwischen dem heutigen Audi-Standort und dem zusätzlichen/neu geplanten Standort im Süden auf dem Bayernoil-Gelände ist positiv gegenüber der Alternative A1 zu bewerten



Spricht dagegen

- Beide Alternativen A2 und A3 sind aufgrund ihrer Trassenlage hinsichtlich erforderlicher Umwelteingriffe kritisch zu betrachten
- Angeführter Mehrwert einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Haunstadt wird vordergründig nicht gesehen
- Alternative A3 ist insbesondere mit Blick auf das vorhandene Wasserschutzgebiet kritisch zu betrachten
- Alternative A3 wird während der Bauphase störende Auswirkungen auf die Schule haben
- Alternative A2 wird mit Blick auf Grunderwerb der erforderlichen Flächen als schwierig angesehen
- Alternative A2 steht einer Wohnbauentwicklung von Oberhaunstadt in Richtung Norden entgegen; Haunstadt stellt grundsätzlich für die Stadt Ingolstadt ein Wohnraumpotenzial dar, auch um einer weiteren Zunahme an Pendlerverkehren entgegenzuwirken

Anregungen/Ergänzungen

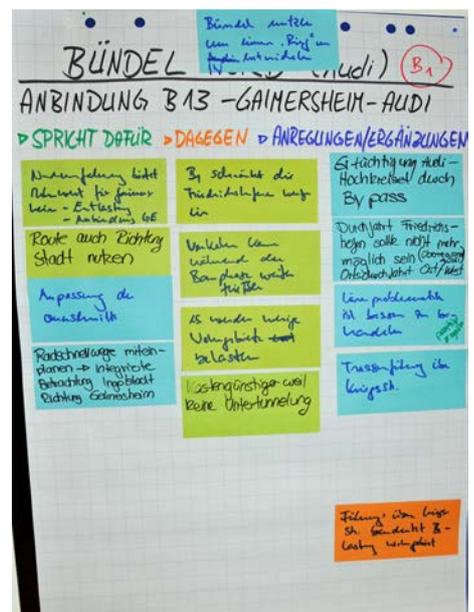
- Tunnel im Bereich der Römerstraße und der Theodor-Heuss-Straße zur Entlastung von oberirdischen Verkehren in der Innenstadt
- Option/ Ersatz für die dargestellten Alternativen A2 und A3

• **Maßnahme B - 'Entlastung der Ortsdurchfahrt Friedrichshofen, Verbesserung der Anbindung B13-Audi/GVZ'**

Alternative B1: Nördliche Umfahrung von Friedrichshofen

Spricht dafür

- Kostengünstigere Maßnahme im Vergleich zu der Alternative B2, da keine Untertunnelung
- Alternative B1 schränkt die Friedrichshofener im Vergleich zu Alternative B2 weniger ein
- Nordumfahrung bietet einen Mehrwert für Gaimersheim (u.a. Verkehrsentlastung für Ortsdurchfahrt und Erschließung/Anbindung der gewerblichen Entwicklungsflächen)
- Verkehr kann während der Bauphase 'normal' über das Bestandsnetz abgewickelt werden, anders als bei der vorgeschlagenen Alternative B2
- Wegeführung/Trasse nutzen, um die Anbindung in Richtung Stadt zu verbessern (zusätzlicher Mehrwert, auch entsprechende Anpassung vorhandener Straßenquerschnitte)
- Es werden weniger Wohngebiete belastet
- Lärmproblematik kann in dieser Maßnahme besser behandelt/gelöst werden



Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Führen der Trasse über die Kriegsstraße (4-Blitz) versus Belastung der Wohngebiete an der Kriegsstraße
- Im Sinne einer integrierten Betrachtung bei der Planung der Trasse auch den Radverkehr berücksichtigen (u.a. Radschnellweg)
- Ortsdurchfahrt Friedrichshofen sollte nach der Fertigstellung der Nordumfahrung für den überregionalen Verkehr (Ost-West) und zu Audi nicht mehr möglich sein,
- Ertüchtigung des Audi Hochkreisels durch einen Bypass
- Maßnahmenbündel nutzen, um langfristig einen 'Straßenring' um Ingolstadt zu ermöglichen

Alternative B2: Unterfahrung von Friedrichshofen

Spricht dafür

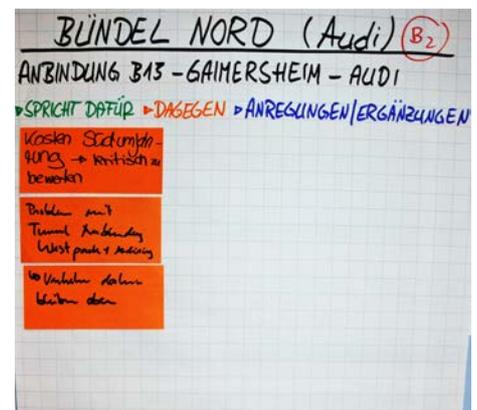
- Keine Anmerkungen

Spricht dagegen

- Kosten für die Untertunnelung sind kritisch zu bewerten
- Bei Tunnellage wird Anbindung zum Westpark und zum Audi-Ring kritisch gesehen (Verkehre zum Westpark und Audi-Ring bleiben oben, nutzen den Tunnel nicht)

Anregungen/Ergänzungen

- Keine Anmerkungen



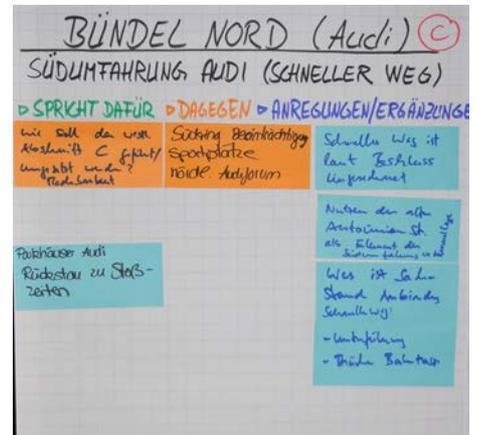
• **Maßnahme C - 'Südumfahrung Audi zwischen Ettinger Straße und Schneller Weg'**

Spricht dafür

- Keine Anmerkungen

Spricht dagegen

- Umsetzung/Machbarkeit wird in Frage gestellt, vor allem mit Blick auf die Trassenführung im westlichen Teilabschnitt (Konflikte mit dem Bestand auf dem Audi-Gelände)
- Trassenführung im Bereich des Audi-Forum beinträchtigt die vorhandenen Stellplätze nördlich des Audi-Forums



Im Rahmen der Bürgerwerkstatt mit den Teilnehmern/innen festgehaltene räumliche Darstellung vorgebrachter Anregungen

Anregungen/Ergänzungen

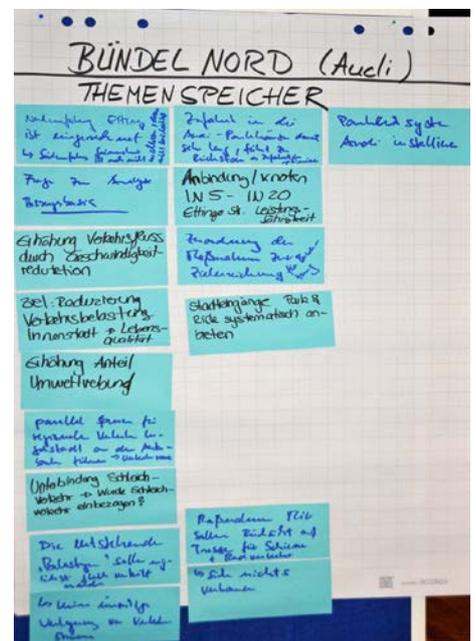
- Nutzen der alten 'Autounion-Straße' als Element der Südumfahrung in Tunnellage
- Ausbau 'Schneller Weg' mit Unterführung und Brücke über Bahntrasse ist Beschlusslage und im Verkehrsmodell bei der Umlegung/Prognose entsprechend als bestehend eingerechnet
- Leistungsfähigkeit Anbindung/Knoten IN20 an die Ettinger Straße IN5 erhöhen
- Zufahrt auf die Parkplätze vom Knoten IN20/IN5 aus Richtung Westen optimieren



Im Rahmen der Bürgerwerkstatt mit den Teilnehmern/innen festgehaltene räumliche Darstellung vorgebrachter Anregungen

**• Themenspeicher**

- Verbessern der Lebensqualität in der Innenstadt durch Reduzierung der Verkehrsbelastung
- Erhöhen Anteil Umweltverbund am Gesamtverkehr
- Verkehrsfluss durch Geschwindigkeitsreduktion erhöhen
- Unterbinden/Vermeiden von Schleichverkehren
- Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr sollen perspektivisch auf den Radverkehr und auf Schienentrassen Rücksicht nehmen, um sich nicht künftige Entwicklungsmöglichkeiten diesbezüglich zu verbauen
- Entstehende 'Belastungen' durch Umsetzung von Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr sollen möglichst gleich in der Stadt verteilt werden, keine einseitige Verlagerung von Verkehrsströmen/-belastungen
- Regionale Verkehre nach Ingolstadt auf 'Parallelsuren' entlang der Autobahn führen (insbesondere um Nord-Süd-Verkehre aus der Innenstadt herauszuziehen)
- Zugrunde gelegten Zielkanon des Verkehrsentwicklungsplans den Maßnahmen für eine Bewertung zuordnen (Kontrolle Zielerreichung und Abwägungsgrundlage)
- Bereits politisch beschlossene Maßnahmen sind in das Verkehrsmodell eingepflegt bzw. sind bei der Umlegung/Prognose eingerechnet; die betrifft u.a.,
 - > Ausbau 'Schneller Weg' mit Unterführung und Brücke über Bahntrasse
 - > Nordumfahrung Etting
- Schleichverkehre bei Umlegung/Prognose berücksichtigen
- Südumfahrung Gaimersheim ist politisch noch nicht beschlossen und entsprechend bei der Umlegung/Prognose noch nicht berücksichtigt
- An den Stadteingängen systematisch Park & Ride anbieten
- Einfahrt in die Audi-Parkhäuser dauert sehr lange und führt zu Rückstau, Zu-/Einfahrten optimieren
- Parkleitsystem für Audi-Parkhäuser installieren



Bündel Südost/Bayernoil



Maßnahme D:
Verbindung Bayernoil - BAB (IN Süd)



Maßnahme E:
Verbindung Bayernoil - B16:
Ertüchtigung PAF34/St2335

Erhöhung Leistungsfähigkeit,
Verbesserung Verkehrsfluss



Maßnahme F:
Verbindung
Bayernoil -
B13 als
Erweiterung
der OU
Unsernherrn



Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen



Moderation: Herr Sippel

Fachliche Begleitung: Herr Dr. Kagerbauer

• Maßnahme D - 'Verbindung Bayernoil – Autobahnschluss Ingolstadt Süd'

Spricht dafür

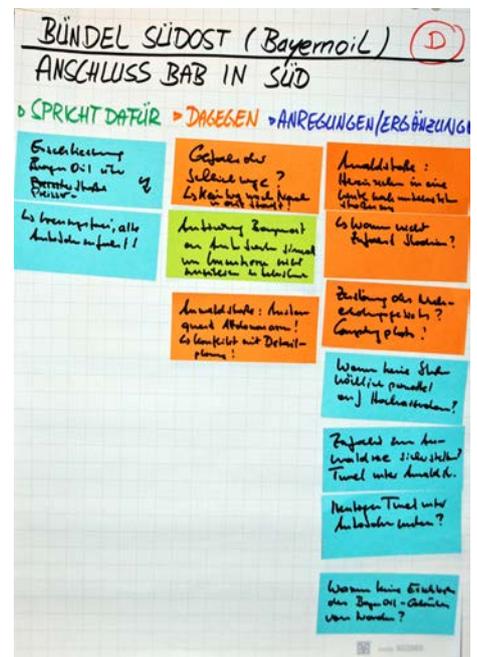
- Anbindung Bayernoil-Gelände an die Autobahn ist sinnvoll, um Unsernherrn nicht noch zusätzlich zu belastend

Spricht dagegen

- Anbindung über Auwaldstraße zieht Verkehr in einen heute noch unbelasteten Bereich bzw. Straßenzug
- Starke Störung/Beeinträchtigung des Naherholungsgebiets und des Campingplatzes (Verträglichkeit wird in Frage gestellt)
- Zufahrt über Auwaldstraße bedeutet Querung Altdonauarm (absehbare Konflikte bei der Detailplanung)
- Anbindung birgt Gefahr für Schleichverkehre in die Stadt, z.B. über Peisserstraße (Fahrbeziehungen nach Norden unterbinden)

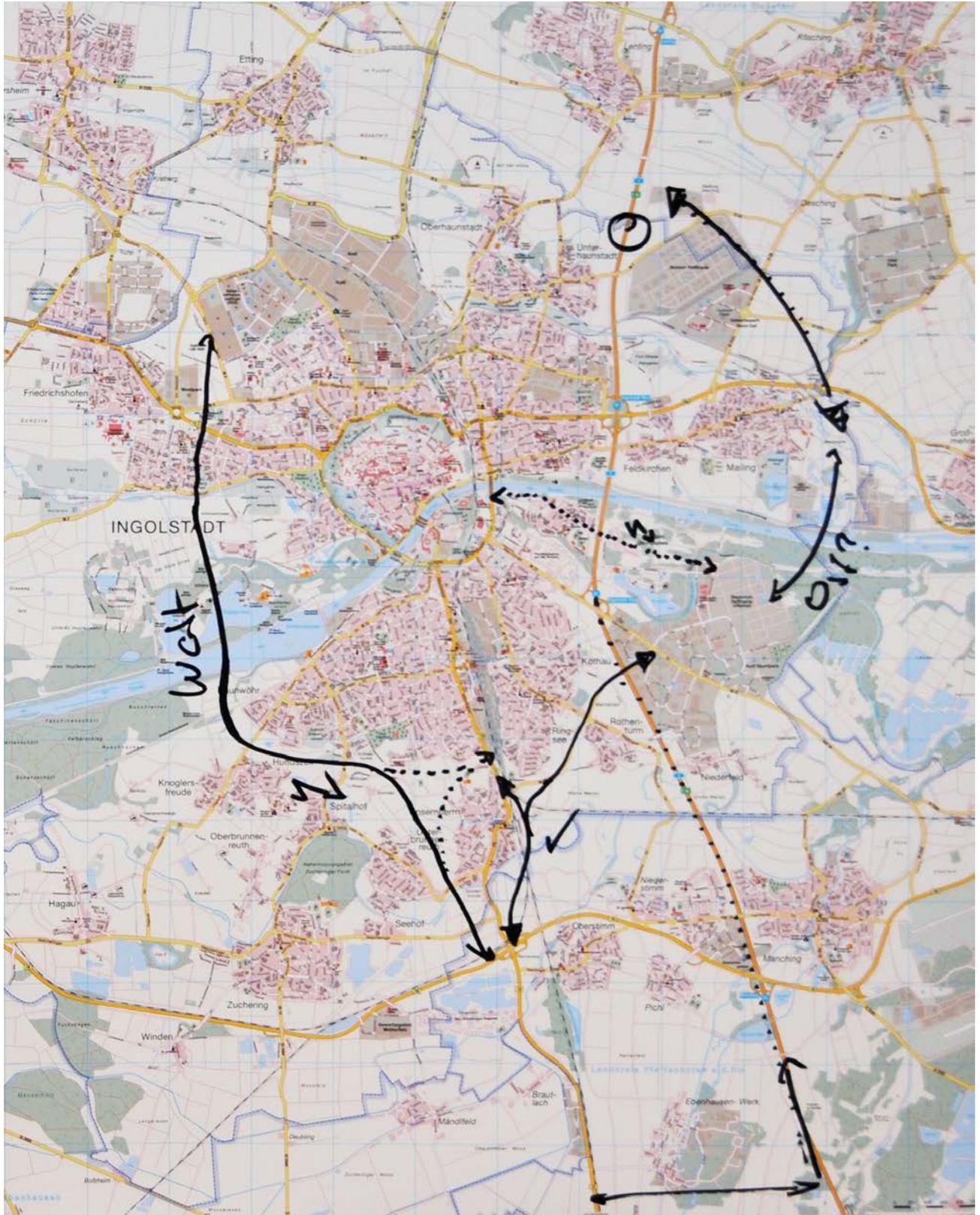
Anregungen/Ergänzungen

- Weitere Erschießungsoptionen Bayernoil-Gelände prüfen:
 - > kreuzungsfrei über Peisserstraße - Mailinger Spitz (4-Blitz) (alte Autobahnezufahrt, Tunnel)
 - > im Norden über den Hochwasserdamm
 - > von Nordosten über die Donau
 - > Zufahrt von Süden vorbei am Fußballstadion
- Zufahrt zum Auwaldsee sicherstellen (Tunnel unter Auwaldstraße)



• **Maßnahme E - 'Verbindung Bayernoil – B16 (Ertüchtigung PAF34/St2335)'**

- Allgemein keine Anmerkungen zur Maßnahme E



Im Rahmen der Bürgerwerkstatt mit den Teilnehmern/innen festgehaltene räumliche Darstellung vorgebrachter Anregungen

• Maßnahme F - 'Verbindung Bayernoil – B13 als Erweiterung der Ortsumfahrung UnsernherrnSpricht dafür

- Bündelung der Umfahrung im Osten ist positiv

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Optional Ausbau des außenliegenden Netzes im Süden von Ingolstadt prüfen (siehe hierzu auch Plan vorherige Seite) Westumfahrung von Unsernherrn als ergänzende Option prüfen; (4-Blitz, siehe hierzu auch Plan vorherige Seite); Problem von Westen stark in den Stadtteil Unsernherrn drückende Verkehre (Zufahrt auf östliche Ortsumfahrung belastet Ortsmitte)

**• Themenspeicher**

- Arbeitsplätze auf dem Bayernoil-Gelände mit Schnellbuslinien von außen liegenden Parkhäusern anbinden (P & R-Konzept)
- Glacisbrücke mit einer Tageszeit abhängigen Ampelschaltung ertüchtigen (entsprechend der Hauptverkehrsflussrichtung zwei Spuren freigeben)
- Parallele Führung einer Straße entlang der Bundesautobahn
- Überlegungen zu äußeren Tangenten im Osten und Süden in Kombination mit 'Erschwernissen' Innerorts
- Thema ruhender Verkehr wird nicht behandelt



3.3 Thematisch Maßnahmenbündel Ringstraße

Input Fachplanung - Aushang an den Thematischen



Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt
Bürgerwerkstatt 1: MIV

Bündel Ringstraße - Überblick

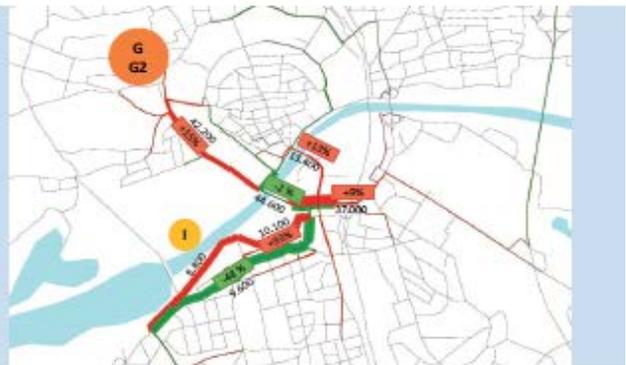


Ziele:

Optimierung der Nord-Süd-Verbindung (B13-B16)

Entlastung der Ortsdurchfahrt Haunwörth

Kombinierte Wirkung der Maßnahmen



	Neugestaltung der Verkehrsbeziehungen Westliche Ringstraße	Ausbau westliche Ringstraße	Bypass in Ost- West- Richtung	Bypass in Nord- Süd- Richtung	Haunwörther Straße
Realisierungshorizont	kurzfristig	Langfristige Option	Mittel-/langfristig	Mittel-/langfristig	Kurz-/mittelfristig
Realisierungschancen	++	0	0	+	+ / ++
Wirkungen	+	+	0 / +	+	
Überschlägige Kostenabsch.	< 100.000 Euro	20-40 Mio. Euro	15-30 Mio. Euro	5-10 Mio. Euro	1,5-3 Mio. Euro

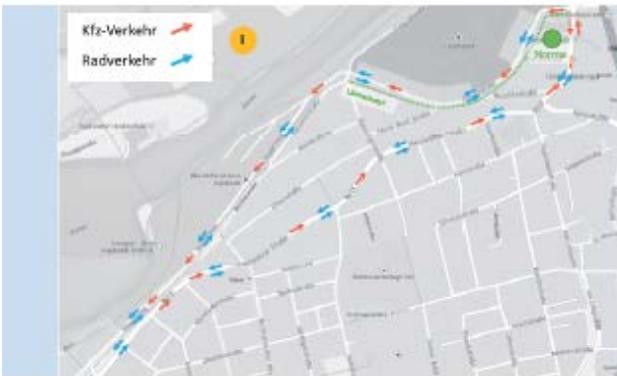
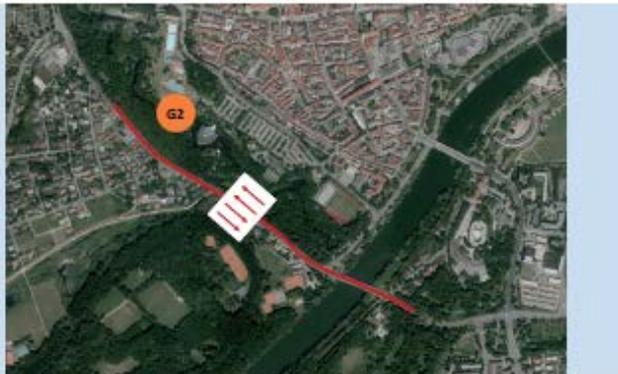


Bündel Ringstraße



Maßnahme G:
Verbesserung der
Verkehrsbeziehungen auf
der Westlichen Ringstraße

Maßnahme G2:
Vierstreifiger Ausbau der
Westlichen Ringstraße +
Glacisbrücke



Maßnahme I:
Neue Verkehrsführung
Ortsdurchfahrt Haunwöhr

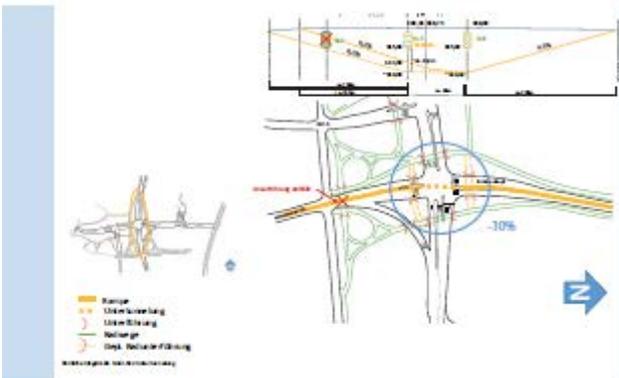
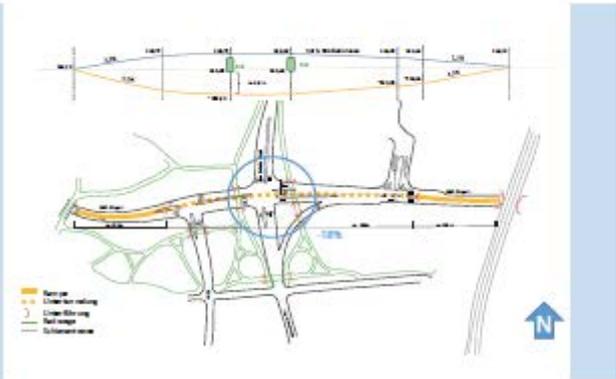


Bündel Ringstraße



Maßnahme H:
Entlastung des Knotens
Südliche Ringstraße –
Münchener Straße
durch Bypassführung

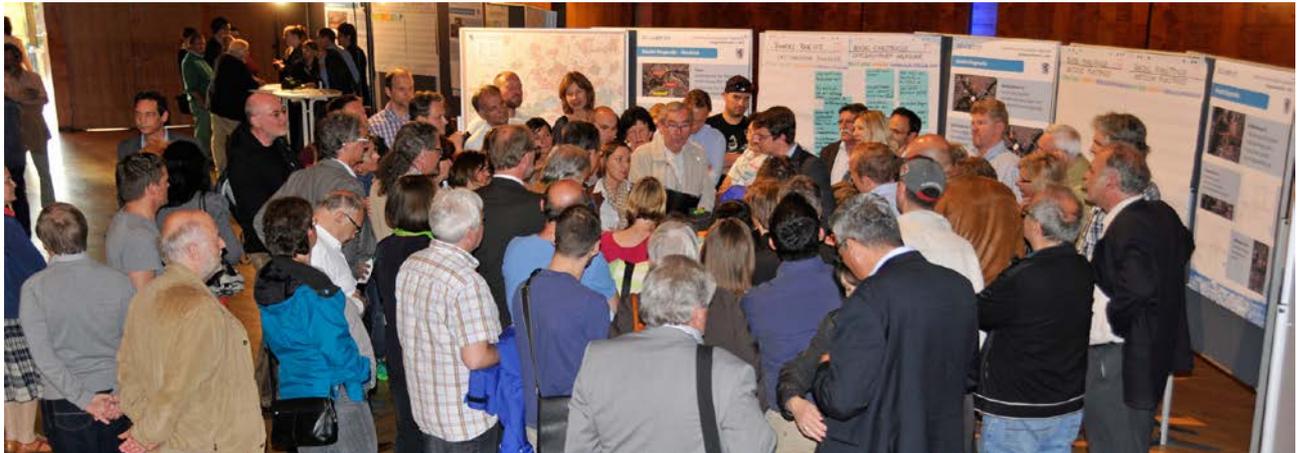
Alternative H1:
Ost-West-Bypass
Entlastung des Knotens
Ringstraße/Haunwöhler Straße



Alternative H2:
Nord-Süd-Bypass
Beschleunigung
des ÖVs



Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen



Moderation: Frau Claus, Frau Hahn

Fachliche Begleitung: Herr Heilig, zeitweise Herr Dr. Manz

• Maßnahme G - 'Westliche Ringstraße'

Spricht dafür

- Probiertweg hemmt den Verkehrsfluss in Richtung Süden
- Abbiegebeziehung zwischen Westliche Ringstraße und Probiertweg stellen das Hauptproblem dar

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Temporäre Fahrstreifenfreigabe auf der Westlichen Ringstraße zur Verbesserung des Verkehrsflusses am Knoten Ringstraße
- Hauptproblem sind die Rechtseinbieger aus dem Probiertweg



• Maßnahme H - 'Knoten Ringstraße/Münchner Straße'

Spricht dafür

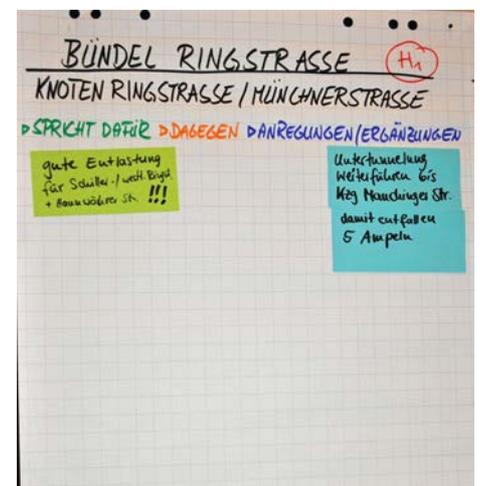
- Variante H1 (Ost-West-Bypass) schafft gute Entlastung für Schillerstraße/Westliche Ringstraße und Haunwöhrer Straße

Spricht dagegen

- Keine Anmerkungen

Anregungen/Ergänzungen

- Untertunnelung bis zur Kreuzung Manchinger Straße weiterführen, damit entfallen fünf Ampeln



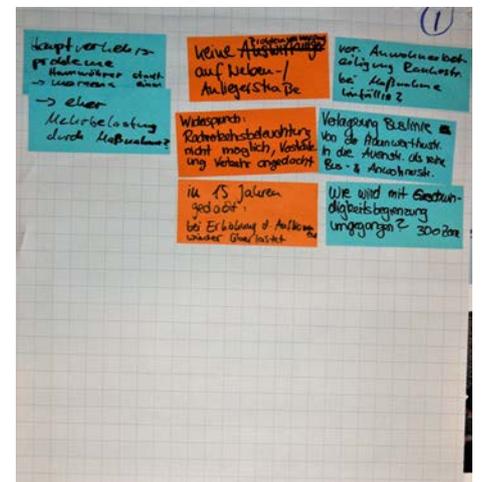
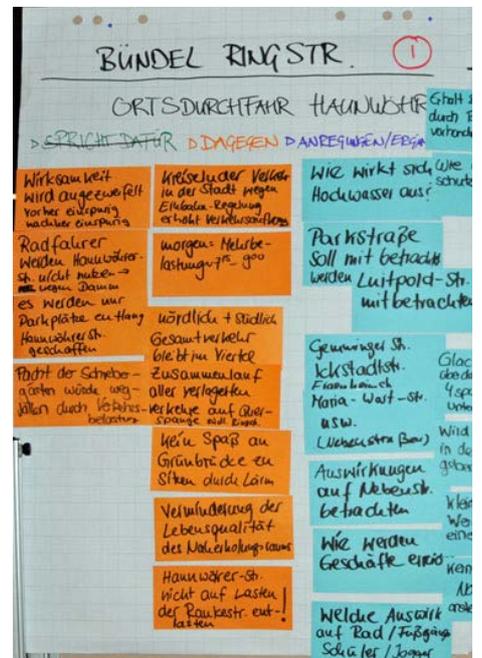
• **Maßnahme I - 'Ortsdurchfahrt Haunwöhr'**

Spricht dafür

- Keine Anmerkungen

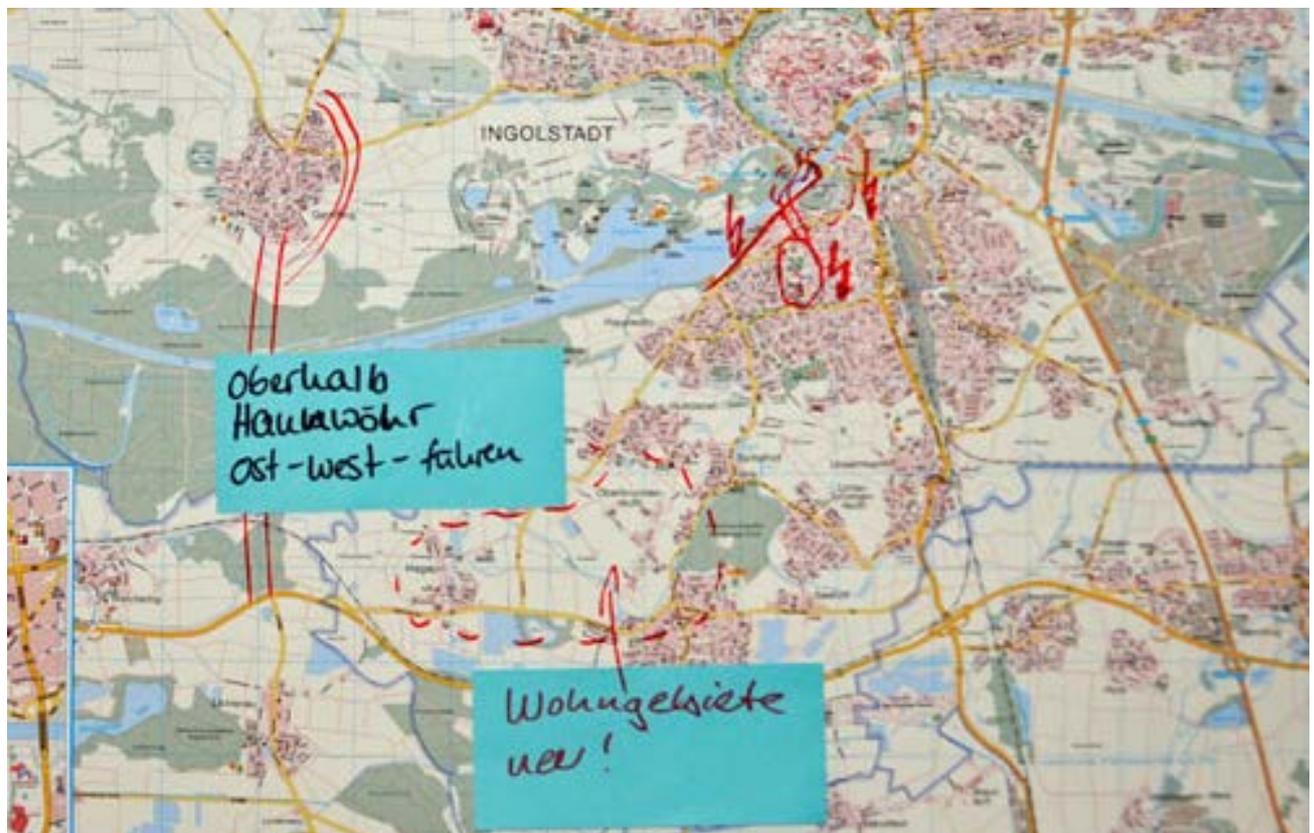
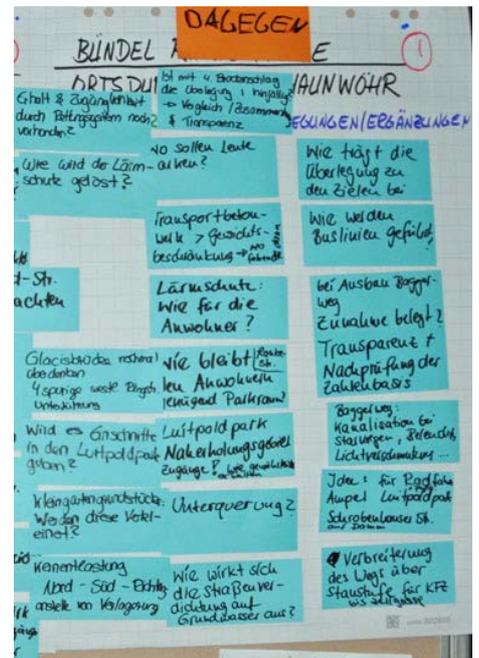
Spricht dagegen

- Wirksamkeit wird angezweifelt; Verkehr wird im Bestand einspurig geführt und bleibt auch nachher einspurig
- Gesamtverkehr bleibt im Viertel, jetzt verteilt auf den Norden und den Süden
- Einbahnregelung verursacht 'kreisende Verkehre' in der Stadt und erhöht dadurch das Verkehrsaufkommen
- Hauptverkehrsproblem in der Haunwöhrer Straße besteht morgens, durch angeregte Maßnahme entsteht eher eine Mehrbelastung am Morgen (7:15 Uhr bis 9:00 Uhr)
- Alle verlagerten Verkehre laufen auf der Querspange zusammen (Südliche Ringstraße)
- Blick in die Zukunft (15 Jahre): bei Zunahme des Verkehrsaufkommens wird die Straße dann wieder überlastet sein
- Keine Verkehrs-/Problemverlagerung auf Neben-/Anliegerstraßen
- Haunwöhrer Straße nicht zu Lasten der Rankestraße entlasten
- Erhöhte Verkehrsbelastung in der Rankestraße wirkt sich negativ auf die Verpachtung der Schrebergärten aus (Wegfallen der Pacht)
- Durch Lärmbelastung wird die Aufenthaltsqualität an der Grünbrücke gestört (Aufenthalt macht keinen Spaß)
- Lebensqualität im 'Naherholungsraum' wird vermindert
- Es werden nur Parkplätze entlang der Haunwöhrer Straße geschaffen
- Radfahrer werden Haunwöhrer Straße wegen der vorhandenen Dammlage nicht nutzen (Unsicherheitsgefühl)
- Ist beim Ausbau Baggerweg die verhältnismäßig geringe Zunahme an Verkehr belegt? (die den Berechnungen zugrunde gelegten Erhebungszahlen transparent machen bzw. darlegen)
- Führung von Mehrverkehren über Baggerweg wird als Problematisch betrachtet (Überflutung der Straße durch Überlastung der Kanalisation bei Starkregen und 'Lichtverschmutzung' durch die Autos)
- Widerspruch: Radverkehrsbeleuchtung war nicht möglich erhöhte Verkehrsaufkommen verstärkt aber die 'Lichtbelastung'



Anregungen/Ergänzungen

- Vierspurigen Ausbau der Westlichen Ringstraße/Glaci-
brücke nochmals prüfen
- Komplette Untertunnelung von Haunwöhr?
- Für Radfahrer und Fußgänger am Luitpoldpark Ampel
vorsehen und die Schrobenhauser Straße in Dammlage
führen?
- Verlagerung der Buslinien aus der Haunwöhrer Straße in
die Auenstraße als reine Bus- und Anwohnerstraße
- Verbreiterung des Wegs über die Staustufe für Kraftfahr-
zeuge bis zur Zellgasse
- Parkstraße und Luitpoldstraße sollen mitbetrachtet werden
- Auswirkungen der Maßnahme auf die Nebenstraßen mit-
betrachten (u.a. Gemminger Straße, Ickstattstraße,
Eigenheimstraße, Maria-Ward-Straße)
- Auswirkungen der Maßnahme auf Radfahrer, Fußgänger,
Schüler und Jogger in die Betrachtung einbeziehen
- Hauptverkehrsentlastung sollte vor allem in Nord-
Südrichtung erfolgen, anstelle der vorgeschlagen
Verkehrsverlagerung
- Zahlenbasis nach-/überprüfen und transparent machen
- Wie trägt diese Maßnahme zu den Zielen des VEP bei und
ist mit diesen in Einklang zu bringen?
- Wird diese Maßnahme mit einer vierten Donauquerung
hinfällig?



Im Rahmen der Bürgerwerkstatt mit den Teilnehmern/innen festgehaltene räumliche Darstellung vorgebrachter Anregungen

- Wie wird der Lärmschutz für die Anwohner gelöst?
- Wie wirkt sich Hochwasser aus? (Gewährleistung der Verkehrsführung auch bei Hochwasser)
- Sind durch Mehrverkehre Auswirkungen auf den Untergrund, den Boden oder das Grundwasser zu erwarten
- Mehrverkehr ggf. Bodenverdichtungen ergeben, die sich negativ auf das Grundwasser auswirken?
- Zufahrt(-sregelung) zum Transportbetonwerk ist zu berücksichtigen/beachten
- Wird es Eingriffe in den Luitpoldpark geben?
- Werden die Zugänge in den Luitpoldpark erhalten/gewährleistet?
- Ist eine Unterquerung der Straße geplant?
- Werden die Kleingartengrundstücke verkleinert?
- Wo sollen die Anwohner der Rankestraße parken?
- Wie werden Geschäfte erreicht?
- Wie werden die Buslinien geführt?
- Wie wird mit der Geschwindigkeitsbegrenzung umgegangen (30er-Zone)?
- Sind 'Rettungswege' hinreichend berücksichtigt (Anfahrbarkeit/Absicherung)?

Themenspeicher

- Alle Verkehrsarten gemeinsam und ganzheitlich denken
- Weitere Bürgerbeteiligungen sind gewünscht



3.4 Thementisch Maßnahmenbündel Donauquerung

Input Fachplanung - Aushang an den Thementischen



Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt
Bürgerwerkstatt 1: MIV

Bündel Donauquerung



Verbindung B13-B16 westlich von Ingolstadt:

- östlich
- westlich

von Gerolfing



	Donauquerung östlich/westlich Gerolfing
Realisierungshorizont	Langfristige Trassensicherung
Realisierungschancen	0/-
Wirkungen	+
Überschlägige Kostenabsch.	Brücke: 60-100 Mio. Euro Tunnel: 100-200 Mio. Euro
Abstimmungsbedarf mit	<ul style="list-style-type: none"> • Weichering (Anschluss westlich Hagau an die B 16) • Grünplanung/ Verbindliche Bauleitplanung (Flora- Fauna- Habitate/ Vogelschutzgebiete in den Donaueuen mit Gerolfinger Eichenwald)

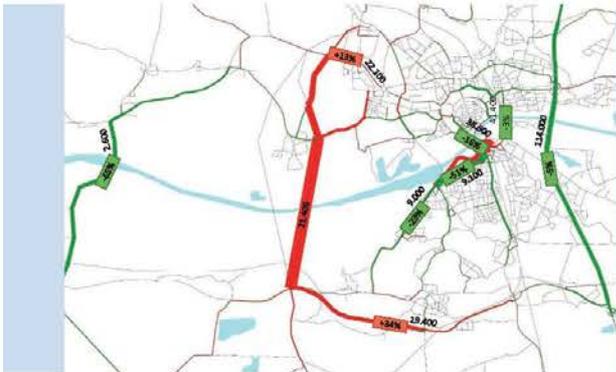
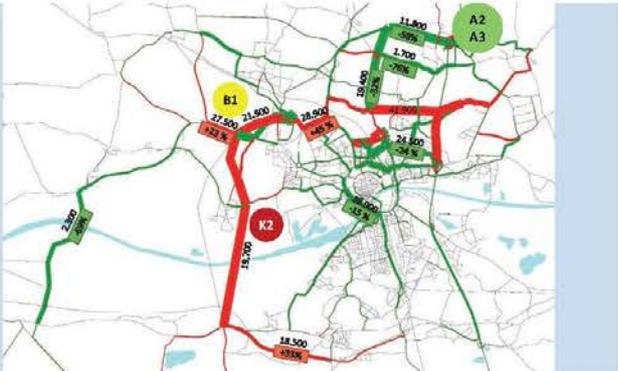


Zusammenwirken der Maßnahmenbündel



Durchgehender Ringschluss durch 4. Donaubrücke (K) mit Bündel Nord (A+B)

Kombinierte Wirkung:
Vierte Donauquerung
+ Bündel Nord/Audi



Vierte Donauquerung
+ Bündel Ringstraße



Anregungen und Hinweise durch die Teilnehmer/innen



Moderation: Herr Kunert

Fachliche Begleitung: Frau Weiß

• Maßnahme K - 'Verbindung B13 – B16 westlich von Ingolstadt (östlich und westlich von Gerolfing)

Spricht dafür

- Westliche Donauquerung ist in jedem Fall wichtig (4-Blitz)
- Schafft Entlastung für den Südwesten (Hauwöhr)
- Schafft Entlastung für den Knoten Hauwöhre Straße,- Glacisbrücke
- Einzige Lösung zur Entlastung von Hauwöhr und Glacisbrücke (Auenstraße/Rankestraße)
- Bei einer künftig angestrebten Entwicklung von Wohnbauflächen/Baugebieten im Südwesten von Ingolstadt, stellt die 4. Donauquerung eine verkehrliche Entlastung für die Innenstadt dar

Spricht dagegen

- Dargestellte verkehrliche Auswirkung rechtfertigt nicht den Bau einer teuren Donauquerung
- Maßnahme konterkariert die Umweltziele der Stadt und die laufenden Renaturierungsmaßnahmen
- Großer Schaden für die Natur und schwerwiegender Verlust von Erholungsraum
- Donauauen sind ein ökologisch sehr wertvolles Auengebiet; je weiter im Westen desto wertvoller die Auen
- Bau einer Brücke, insbesondere aber eine Tunnelösung gefährden das Grundwasser sowie die Trinkwasservorkommen
- Bereich ist ein nach Europarecht geschütztes FFH-Gebiet (Flora und Fauna Habitat) und ist nicht überplanbar



Anregungen/Ergänzungen

- Maßnahmenbündel als Ringschluss denken
- 4. Donauquerung im Kontext einer Entwicklung zu einer Ringstraße bewerten (von Münchener Straße über Hagauerstraße)
- Vervollständigung eines Rings Rankestraße - neue Donaubrücke - Antoniusschwaige - Kauflandkreuzung
- Südwest-Umfahrung: Führung südlich von Friedrichshofen von 'Gabel' im Westen in Richtung Kreuztor über Antoniusschwaige und neue Donauquerung, weiter über Gustav-Adolf Straße bis 'Sonnenbrücke' südlich von Unsernherrn
- Ortschaften Spitalhof, Zuchering, Unter- und Oberbrunnreuth auch an die 4. Donauquerung anbinden
- 4. Donaubrücke als Ringschluss im Westen verfolgen (Verbindungsstück zwischen Ingolstadt Nord und Unsernherrn als Maximum)
- Donauquerung sollte weiter östlich verlaufen (näher an der Stadt, westlich vom Baggersee oder hindurch)
- Entlastungsbrücke im Umfeld der stadtnahen Staustufe prüfen (Verbindung von der Haunwöhrer Straße zur B13)
- Entlastung der Autobahn wird nicht als Manko mit Blick auf das Gesamtkonzept gesehen



• Themenspeicher

- Neue S-Bahntrasse auf bestehenden Gleisen von Westen in Richtung Osten in die Stadt führen (Neuburg)
- Umweltverbund (ÖPNV) stärken anstatt mehr Straßen zu bauen
- Mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Alternativen zum Auto vermitteln
- Internetbeteiligung zum VEP anbieten
- Mobilitätsinformationsangebote (z.B. im Internet) einrichten

