



Herzlich willkommen zur Bürgerwerkstatt I am 09. Juli 2013 ‘Motorisierter Individualverkehr’





Was erwartet Sie heute Abend?

Überblick dialogischer Planungsprozess

- > Motivation Öffentlichkeitsbeteiligung
- > Beteiligungsstruktur

Einblick Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

- > Aufgabe und Funktion Verkehrsentwicklungsplan
- > Inhaltliche Strukturierung - Handlungsfelder
- > Analyse - zentrale Aussagen als Denkanstoß
- > Ableiten erster Ideen auf der Zielebene

Dialogangebot

- > Ablauf Dialog
- > Diskussion an Thementischen
- > Zusammenfassung

Ausblick dialogischer Planungsprozess

- > Wie geht es weiter



Überblick dialogischer Planungsprozess

Motivation Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligungsstruktur



Motivation Öffentlichkeitsbeteiligung

- Herstellen von Transparenz bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans
- Die Öffentlichkeit frühzeitig als kreativen Ideengeber mitnehmen
- Gleichberechtigtes Einbeziehen unterschiedlicher Sichtweisen und Interessen
- Das Alltägliche aus einem anderen Blickwinkel bewerten
- Den Blick auf das Ganze richten und Problembewusstsein schaffen
- Die Öffentlichkeit motivieren, sich weiter als Bürger aktiv einzubringen



Motivation Öffentlichkeitsbeteiligung

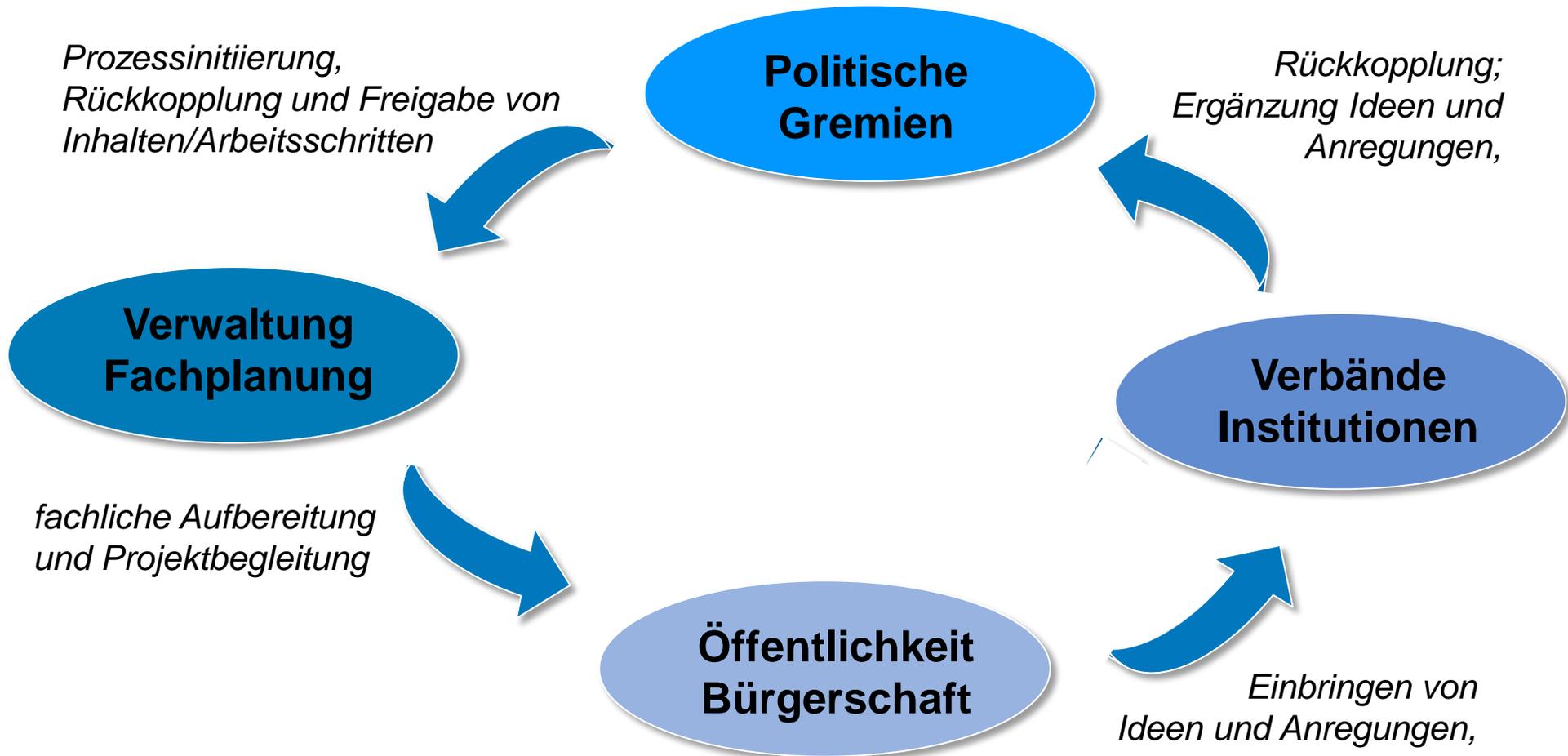
Es gibt aber auch Grenzen: Die Öffentlichkeitsbeteiligung ...

- ... kann die Fachplanung zur Lösung komplexer fachliche Fragestellungen nicht ersetzen.
- ... kann nicht den kompletten Querschnitt der Bevölkerung abbilden; sie stellt immer nur einen Ausschnitt des Meinungsbilds dar.
- ... ersetzt nicht die kommunalpolitische Entscheidungsfindung; die Entscheidungshoheit liegt beim Stadtrat.



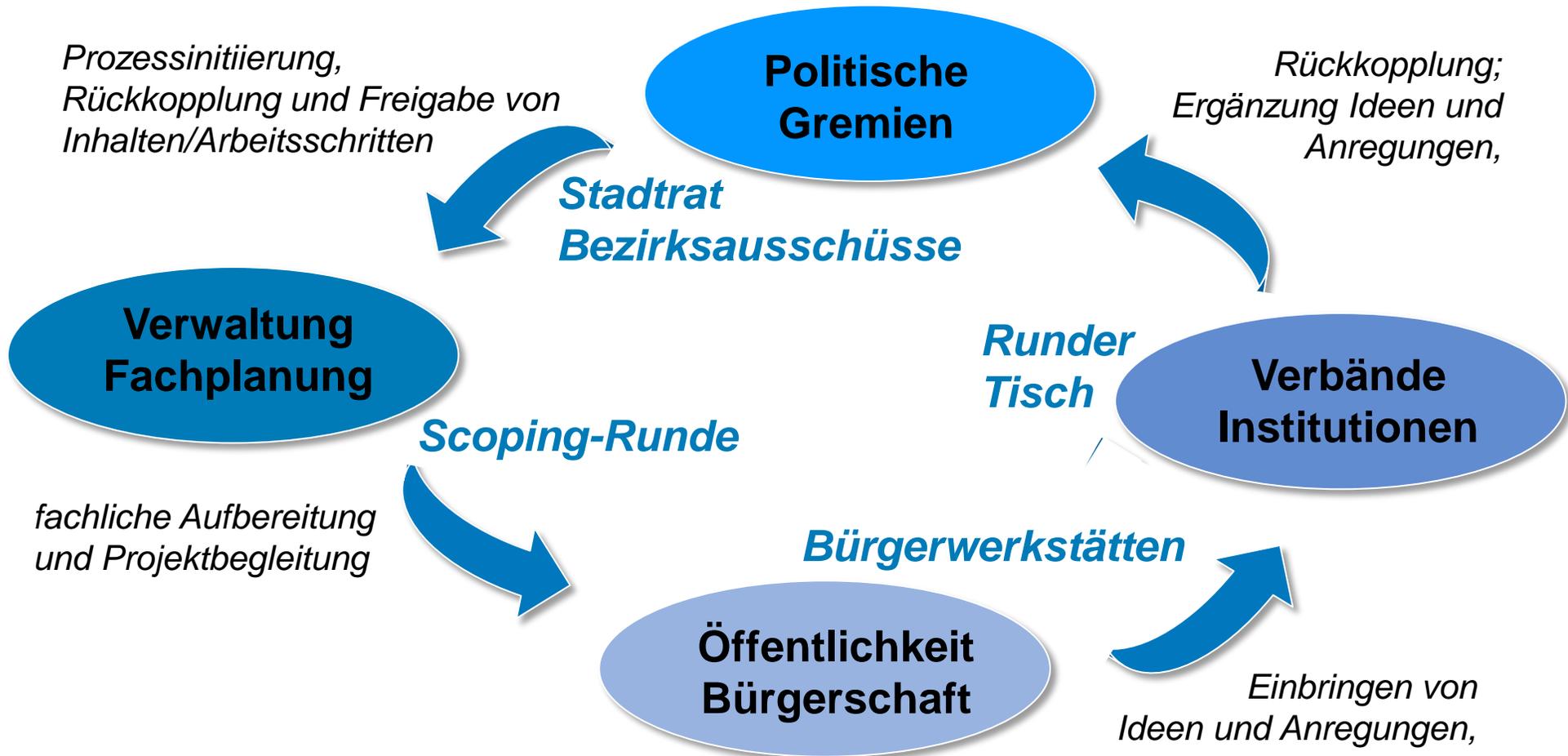


Akteure dialogischer Planungsprozess





Akteure dialogischer Planungsprozess





Schritt für Schritt zum Ziel

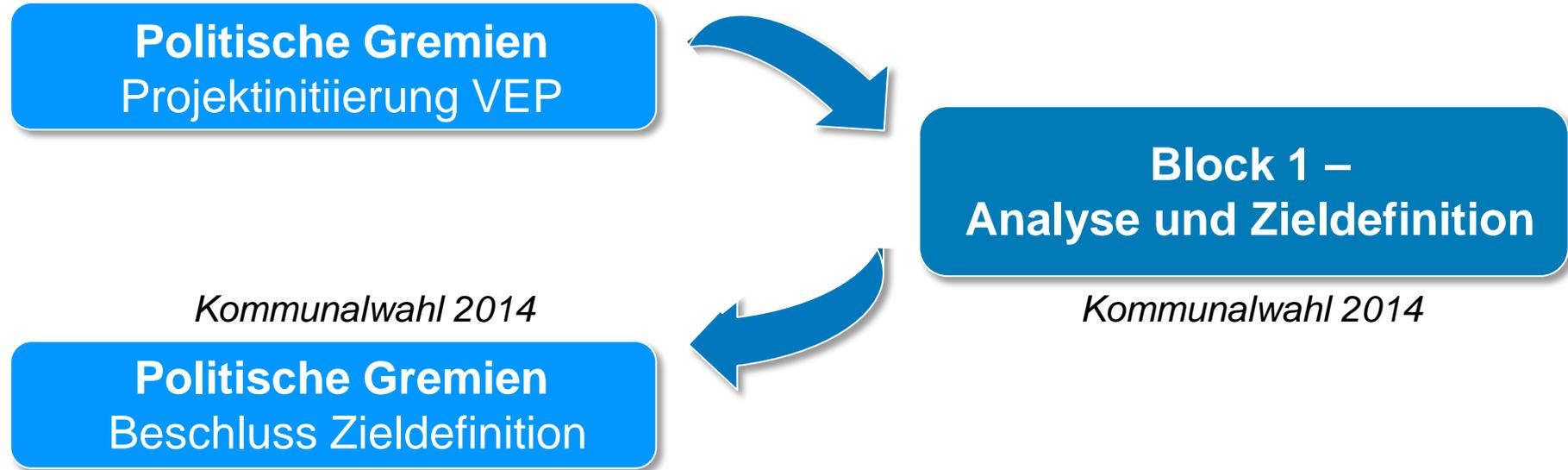
Politische Gremien
Projektinitiierung VEP



**Block 1 –
Analyse und Zieldefinition**

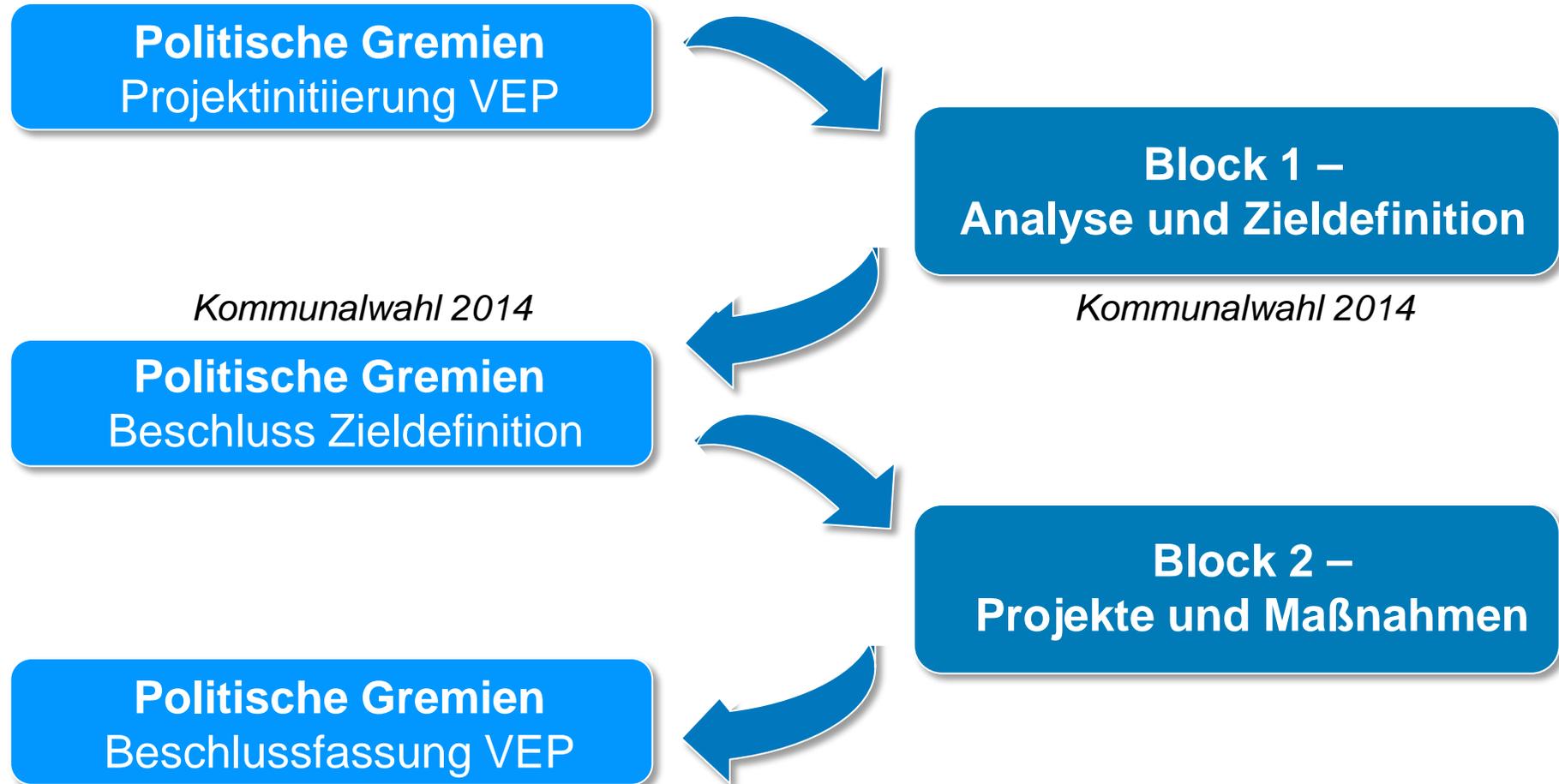


Schritt für Schritt zum Ziel



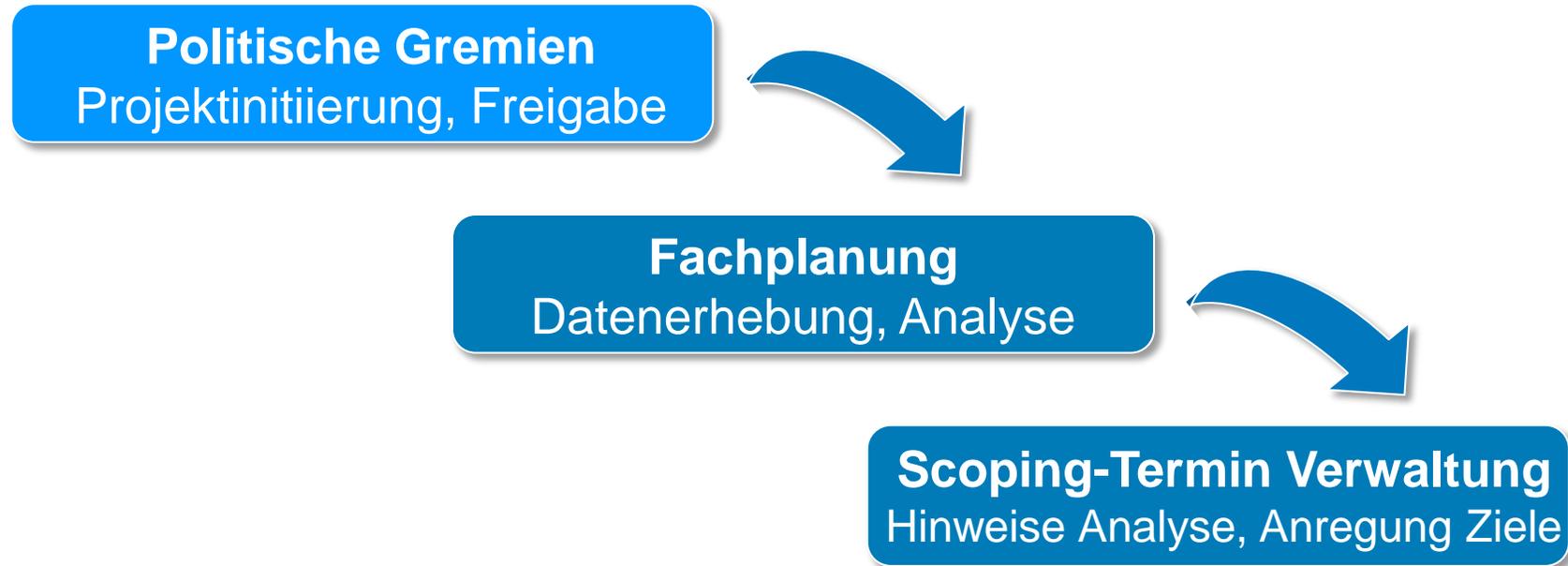


Schritt für Schritt zum Ziel



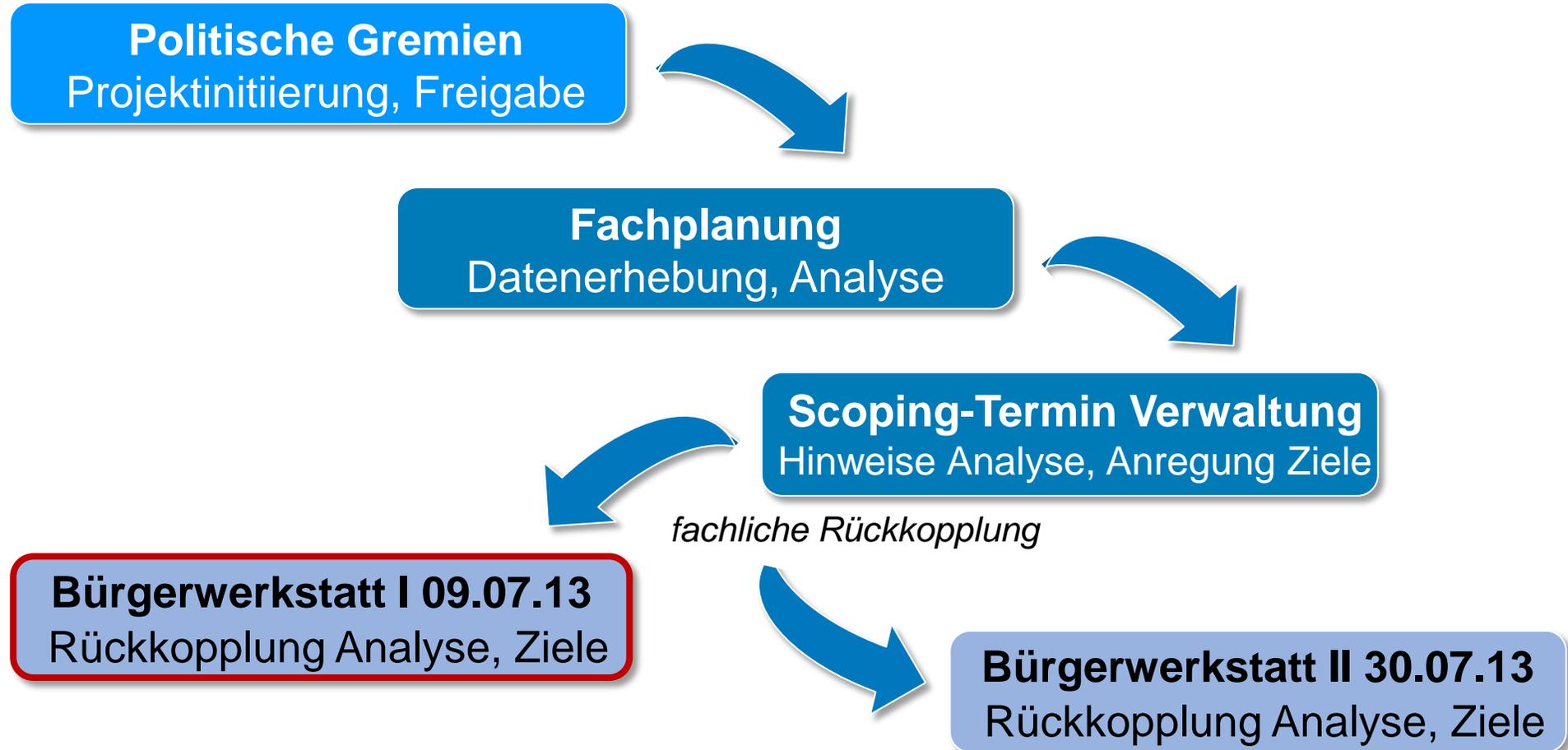


Übersicht Beteiligungsstruktur Block 1 – Teil A



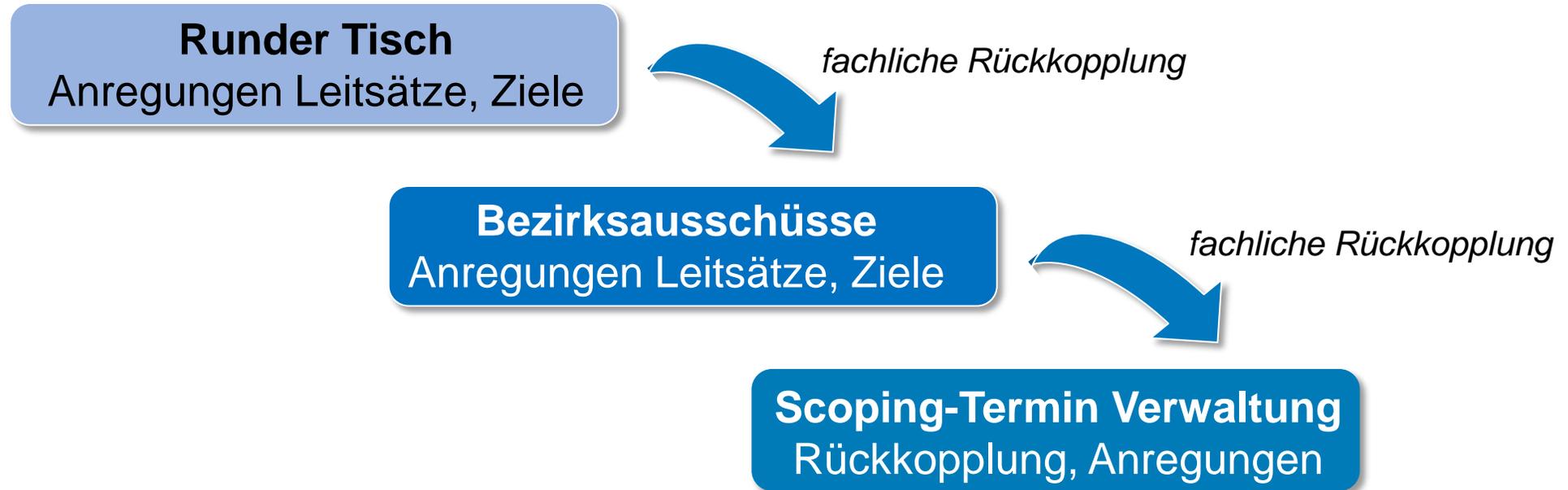


Übersicht Beteiligungsstruktur Block 1 – Teil A



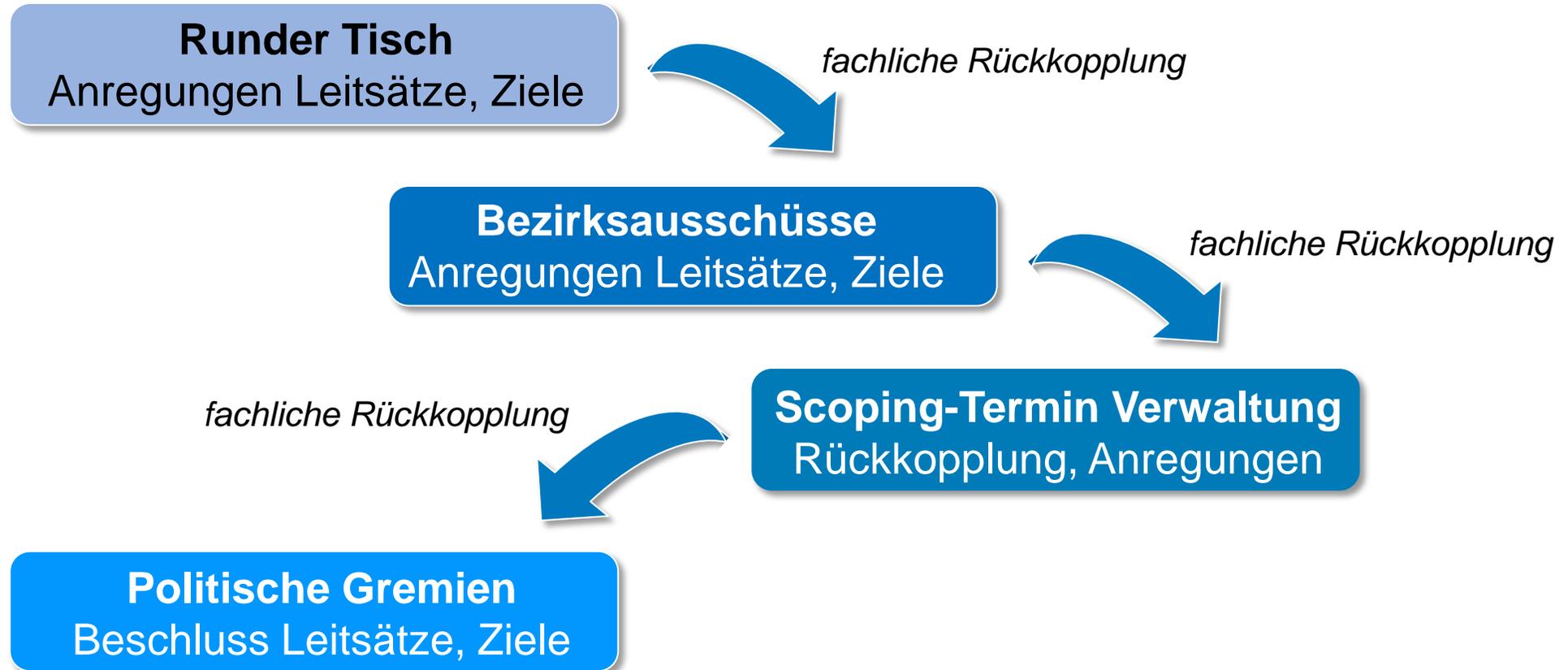


Übersicht Beteiligungsstruktur Block 1 - Teil B



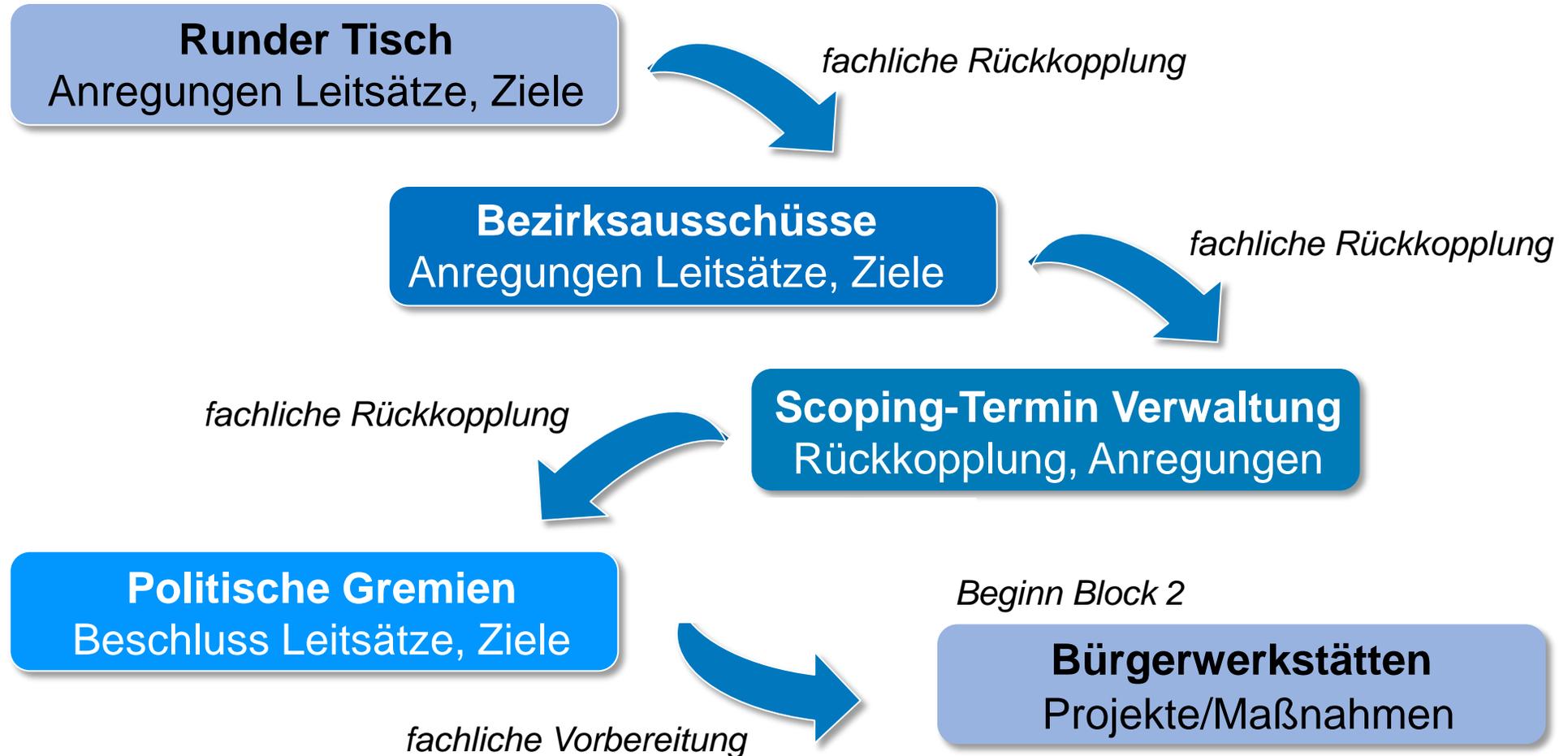


Übersicht Beteiligungsstruktur Block 1 - Teil B





Übersicht Beteiligungsstruktur Block 1 - Teil B





Einblick Verkehrsentwicklungsplan



Bürgerwerkstatt I (MIV)

Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

9. Juli 2013

Dr. Martin Kagerbauer und Dr. Wilko Manz



- ▶ Verkehrsentwicklungsplan (VEP): Aufgabe und Funktion
- ▶ Analyse zum motorisierten Individualverkehr
- ▶ Vorentwurf der Leitsätze zur verkehrlichen Entwicklung in Ingolstadt
- ▶ Handlungsfelder und Handlungsziele zum motorisierten Individualverkehr



Bürgerwerkstatt I (MIV)

Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Verkehrsentwicklungsplan (VEP): Aufgabe und Funktion





Der Verkehrsentwicklungsplan ...

- ... legt Ziele und Strategien für Verkehrsentwicklung und Ausbau der Infrastruktur in IN bis 2025 fest.
- ... dient als Orientierungspunkt für Politik, Planer und Bürger.
- ... wird im Dialog erarbeitet.

Inhaltliche Schwerpunkte im VEP IN

- Pkw-Verkehr
- Radverkehr und Fußgänger
- Öffentlicher Nahverkehr (v.a. Schiene)
- Straßenschwerverkehr
- Integration Mobilitätseingeschränkter,
Kinder und Senioren



Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ...

- ... werden Situation und Zustand analysiert und Handlungsziele formuliert.
- ... werden Handlungskonzept und Maßnahmen zur Zielerreichung entwickelt.
- ... erfolgt eine politische Abwägung und Entscheidung.
- ... erfolgt eine Umsetzungs- und Wirkungskontrolle.

Zustandsanalyse
Zustand, Leitsätze und
Handlungsziele

Maßnahmen
Handlungskonzept
Wirkungen

Abwägung
und Entscheidung

Umsetzung
und Wirkungs-
kontrolle

Bürgerwerkstatt I (MIV)

- Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit
- Erreichbarkeit und Netzgestaltung
- Mobilitätsmanagement
- Zukunft und Innovation
- Sicherheit
- Umweltwirkungen

Bürgerwerkstatt II (Umweltverbund)

- ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen
- Radverkehr
- Zukunft und Innovation
- Sicherheit und Barrierefreiheit
- Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

Bürgerwerkstatt I (MIV)

Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Einführung in das Thema:
Analyse zum motorisierten Individualverkehr



Jahr	Anzahl Fahrzeuge pro Tag an den Stadtgrenzen (beide Richtungen)
1999	205.400 Kfz/24h
2007	213.600 Kfz/24h
2011	234.400 Kfz/24h

↓ +4,0% (0,5% p.a.)
↓ +9,7% (2,4% p.a.)

Fazit

- In den letzten 12 Jahren hat ein dynamisches Wachstum des Verkehrs an den Stadtgrenzen stattgefunden.

Der Verkehr in Ingolstadt wird durch Ingolstädter und Pendler verursacht – Durchgangsverkehr spielt nur eine untergeordnete Rolle.

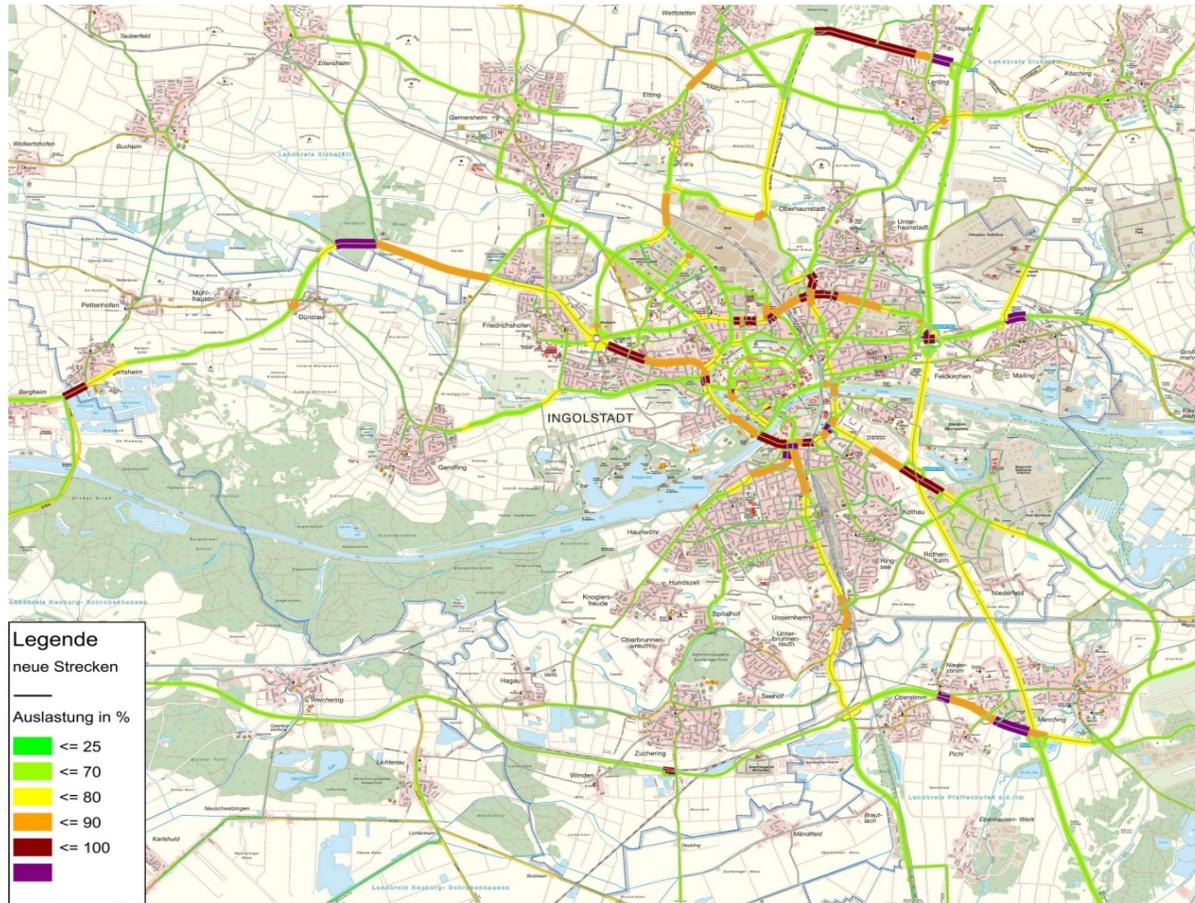
Verkehrsart	Anteil*
Binnenverkehr	30%
Zielverkehr	33%
Quellverkehr	33%
Durchgangsverkehr	4%

* Zählungen und Befragungen an den Stadtgrenzen, hochgerechnet

Fazit

- Der Verkehr in Ingolstadt wird durch Bewohner und Einpendler verursacht, Ingolstadt weist einen hohen Anteil an Einpendlern auf.

Die Netzauslastung zeigt an einigen Stellen Überlastungen.



**Netzauslastung
(Prozent in 24h)**

Bürgerwerkstatt I (MIV)

Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Vorentwurf der Leitsätze zur verkehrlichen Entwicklung in Ingolstadt



- 
- Vorentwurf INOVAPLAN
 - Input durch das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation
 - Input durch Verwaltung
 - Input durch Bürgerwerkstätte MIV
 - Input durch Bürgerwerkstätte Umweltverbund
 - Input durch Runder Tisch
(Herbst 2013)

Leitsätze VEP IN

Sicherung der
Mobilität aller
Bevölkerungsgruppen

Weiterentwicklung
der Situation für die
regionale Wirtschaft

Förderung einer
vernetzten Stadt- und
Verkehrsplanung

Erhalt der Wirtschaft-
lichkeit des
Verkehrssystems

Stärkung des
Umweltverbundes
(ÖV, Rad, Fuß)

Steigerung der
Lebens- und
Umweltqualität

Verbesserung der
Verkehrsqualität des
motorisierten
Verkehrs (MIV, ÖV)

Verbesserung der
Verkehrs-
sicherheit

Bürgerwerkstatt I (MIV)

Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Handlungsfelder und Handlungsziele
zum motorisierten Individualverkehr



Bürgerwerkstatt I (MIV)

- Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit
- Erreichbarkeit und Netzgestaltung
- Mobilitätsmanagement
- Zukunft und Innovation
- Sicherheit
- Umweltwirkungen

Bürgerwerkstatt II (Umweltverbund)

- ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen
- Radverkehr
- Zukunft und Innovation
- Sicherheit und Barrierefreiheit
- Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

- Spitzenstunden
- Knotenpunkte
- Stauungen
- Wirtschaftlichkeit
- Verkehrssteuerung
- Leittechnik

Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit



Welche Verkehrsqualitäten sind in einer wachsenden Stadt als Standard umsetzbar?

Wo verursacht der Berufsverkehr besondere Zeitverluste?



Welche Bereiche sind durch Schleichverkehre betroffen?

Fazit

- Außerhalb der Spitzenstunden ist die Verkehrsqualität gut.
- Während der Stoßzeiten gibt es an einigen Straßen und Knotenpunkten Engpässe, Staus und Wartezeiten.
- Die Schichtwechsel bei der Audi AG und des GVZ belasten das Verkehrsnetz insbesondere im Norden massiv.
- Die Donauquerungen (besonders die Glacisbrücke) sind in den Spitzenstunden stark belastet.

- Beseitigung von Engpässen
- Optimierung der Verkehrsabläufe
- Reduktion von quartiersfremden Schleichverkehren
- Reduktion der Belastungsspitzen
- Anordnung optimaler Geschwindigkeiten
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit



Welche Verkehrsqualitäten sind in einer wachsenden Stadt als Standard umsetzbar?

Wo verursacht der Berufsverkehr besondere Zeitverluste?



Welche Bereiche sind durch Schleichverkehre betroffen?

- Trennwirkungen
- Parken
- Park & Ride
- Straßenraumgestaltung
- Attraktivität für Gewerbe
- Attraktivität für Wohnen

Erreichbarkeit und Netzgestaltung



Welche wichtigen Einrichtungen und Ziele sind gut erreichbar oder müssen besser erreichbar sein?



BESETZT

Wo besteht Bedarf an zusätzlichem Parkraum?

Was sind künftige Anforderungen an den Straßenraum?



Fazit

- Insbesondere die Anbindung des Werkgeländes der Audi AG und des GVZ an das übergeordnete Straßennetz weist während der Schichtwechsel Defizite (Überlastungen, Zeitverluste) auf.
- Donau und Bahnachse stellen Zäsuren im städtischen Verkehrsnetz dar.
- Das Parkraummanagement in der Innenstadt bietet ausreichend Parkraum.

- Minimierung von Hemmnissen und Barrieren
- Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele
- Bündelung des Pkw-Verkehr auf dem leistungsfähigen Hauptnetz
- Erhaltung der Grundlagen für Wachstum und Arbeitsplätze
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Erreichbarkeit und Netzgestaltung



Welche wichtigen Einrichtungen und Ziele sind gut erreichbar oder müssen besser erreichbar sein?



Wo besteht Bedarf an zusätzlichem Parkraum?

Was sind künftige Anforderungen an den Straßenraum?



- Information
- Mobilitätsbildung
(bewusstes Mobilitätsverhalten)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement



In welchen Bereichen gibt es zu wenig Verkehrsinformation?

Wo benötigen Bürger für ihre Mobilität Unterstützung?



Welche neuen Verhaltensweisen sollen gefördert werden?

Fazit

- **Umfassende Angebote zur Mobilitätsberatung und -bildung (Wohnstandortwahl, Mitfahrgelegenheiten, Spritsparkurse u.a.) fehlen. Es existiert keine Einrichtung, die sich diesem Thema widmet.**
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement bei der Audi AG und dem GVZ könnte optimiert werden.**

- Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Personen (Demografischer Wandel)
- Verlagerung von Autofahrten auf Mitfahrten, ÖV, Rad und Fuß
- Entzerrung von Spitzenverkehren
- Verbesserte Organisation des Wirtschaftsverkehrs

- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Mobilitätsmanagement



In welchen Bereichen gibt es zu wenig Verkehrsinformation?

Wo benötigen Bürger für ihre Mobilität Unterstützung?



Welche neuen Verhaltensweisen sollen gefördert werden?

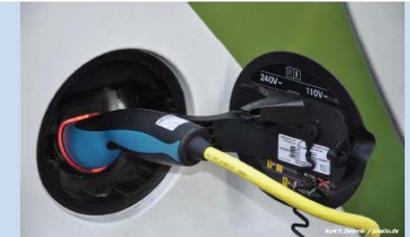
- eMobilität
- Dienste für Information und Kommunikation (I+K)
- Carsharing
- Mobility-Pricing

Zukunft und Innovation



Braucht Ingolstadt CarSharing und in welchem Umfang?

Welche Chancen gibt es für Elektromobilität?



Welche künftigen Mobilitätsbedürfnisse sollen gefördert werden?

Fazit

- Durch aktuelle Verkehrsinformationen wie z.B. Stauwarnsysteme können Zeitverluste reduziert werden.
- Die Förderung umweltschonender Fahrzeugantriebe (Elektro, Erdgas und Hybrid) und innovativer Fahrzeugkonzepte ist ausbaufähig.

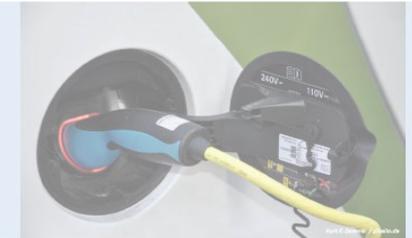
- Erhaltung der Grundlagen für Wachstum und Arbeitsplätze
- Verbesserung der Organisation des Wirtschaftsverkehrs
- Koordination der Planungen
- Transparente Verwaltungsprozesse und abgestimmte Ziele
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Zukunft und Innovation



Braucht Ingolstadt CarSharing und in welchem Umfang?

Welche Chancen gibt es für Elektromobilität?



Welche künftigen Mobilitätsbedürfnisse sollen gefördert werden?

- Unfallschwerpunkte
- Konflikte
- sichere Infrastruktur

Sicherheit



Wo bestehen Konflikte zwischen Pkw und Fußgänger, Fahrrädern oder Bussen?



Was sollte trotz der bereits hohen Sicherheitsstandards für mehr Verkehrssicherheit getan werden?

An welchen Stellen soll die Verkehrsführung verständlicher werden?



Fazit

- Die Unfallstatistik zeigt ein hohes Niveau der Sicherheit.
- Im Stadtgebiet sind nur wenige Unfallschwerpunkte identifizierbar.

- Anordnung optimaler Geschwindigkeiten
- Weitere Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Förderung des partnerschaftlichen Verhaltens und Rücksichtnahme

Sicherheit



Wo bestehen Konflikte zwischen Pkw und Fußgänger, Fahrrädern oder Bussen?



Was sollte trotz der bereits hohen Sicherheitsstandards für mehr Verkehrssicherheit getan werden?

An welchen Stellen soll die Verkehrsführung verständlicher werden?



- Lärm
- Emissionen
- Flächenverbrauch
- ökologische Trennwirkung

Umweltwirkungen



Wo besteht im Hinblick auf Lärm und Abgase Handlungsbedarf zur Verbesserung der Lebensqualität?

Wo ist die Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen zu reduzieren?



Wie kann künftig ein schonender Umgang mit Flächen und Landschaft sichergestellt werden?

Fazit

- Einzelne Hauptverkehrsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen belasten und zerschneiden Stadtteile.
- Anwohner verkehrsreicher Straßenabschnitte sind durch Lärm und Abgase beeinträchtigt.

- Stadtverträglichkeit des Verkehrs
- Minimierung von Lärm- und Schadstoffbelastung
- Steigerung der Nachhaltigkeit und Schonung natürlicher Ressourcen
- Minimierung des Flächenverbrauchs für Verkehrsinfrastruktur
- Sicherstellung von Raumverträglichkeit und Nachhaltigkeit

- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Umweltwirkungen



Wo besteht im Hinblick auf Lärm und Abgase Handlungsbedarf zur Verbesserung der Lebensqualität?

Wo ist die Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen zu reduzieren?



Wie kann künftig ein schonender Umgang mit Flächen und Landschaft sichergestellt werden?

NOVAPLAN GmbH
info@inovaplan.de

Büro München
Am Wiesenhang 19
81377 München
089 / 500 35 4 – 0

Büro Karlsruhe
Degenfeldstraße 3
76131 Karlsruhe
0721 / 98 77 9 44 – 0





Dialogangebot - *Ablauf Dialog und Übersicht Thementische*



Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Offener, strukturierter Dialog an moderierten und fachlich begleiteten Thementischen ...

- > um konstruktive Gespräche in zwangloser Form miteinander zu führen,
- > um eigene Ideen zum Thema einzubringen,
- > um zuzuhören und zu verstehen, was andere denken,
- > um Ideen miteinander zu verbinden und
- > um neue Erkenntnisse zu gewinnen.



Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Inhaltliche Aufteilung der Thementische

- > Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit
- > Erreichbarkeit und Netzgestaltung
- > Mobilitätsmanagement
- > Zukunft und Innovation
- > Sicherheit
- > Umweltwirkungen



Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Inhaltliche Aufteilung der Thementische

- > Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit
- > Erreichbarkeit und Netzgestaltung
- > Mobilitätsmanagement
- > Zukunft und Innovation
- > Sicherheit
- > Umweltwirkungen





Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Wie wird an den Thementischen gearbeitet?

- > Die Thementische werden moderiert, um die Diskussionen zwischen den Bürgerinnen und Bürger zu strukturieren und zu dokumentieren.
- > Die Thementische werden durch die externe Fachplanung begleitet, um die Diskussionen ungefiltert mitzunehmen,
- > ggf. inhaltliche Frage zu beantworten und
- > die Anregungen in die fachlichen Aufbereitung einfließen zu lassen.

Verkehrs-
fluss
Leistungs-
fähigkeit

Erreich-
barkeit
Netzge-
staltung

Mobilitäts-
management
Zukunft
Innovation

Sicher-
heit

Umwelt-
wirkungen



Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Wie wird an den Thementischen gearbeitet?

- > An den Thementisch hängen entsprechende Information und Pläne aus.
- > Je Thementisch gibt es Flipcharts und Moderationskarten zum Festhalten der Diskussion:
 - Stärken/Potenziale
 - Schwächen/Defizite
 - Anmerkungen zu Leitsätze/Handlungszielen
 - Themenspeicher
- > Aspekte/Anmerkungen die konträr gesehen bzw. diskutiert werden, werden mit einem ⚡ gekennzeichnet.

Verkehrs-
fluss
Leistungs-
fähigkeit

Erreich-
barkeit
Netzge-
staltung

Mobilitäts-
management
Zukunft
Innovation

Sicher-
heit

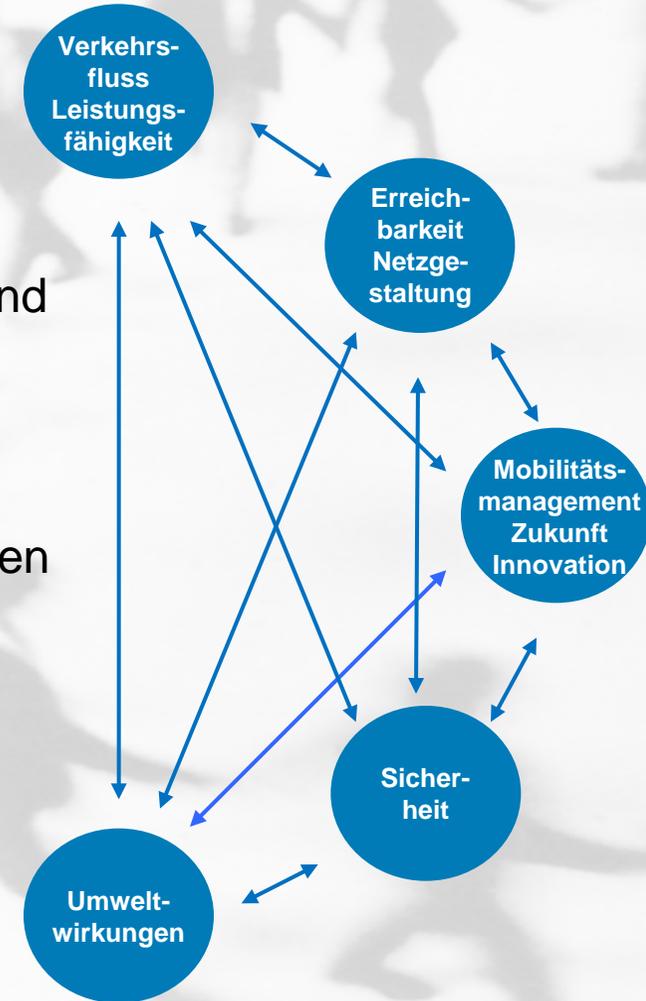
Umwelt-
wirkungen

Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Angebot die Thementische zu wechseln

- > Die Reihenfolge, in der die Thementische besucht werden und zu welchem Zeitpunkt, entscheiden Sie für sich allein.
- > Geplant sind drei „angekündigte“ Stationswechsel.
- > Ein „angekündigter“ Wechsel ist mit dem Angebot einer kurzen Zusammenfassung der bisherigen Diskussion verbunden.
- > Nach dem Dialog möchten wir einen kurzen Überblick über die Diskussionen an den Thementischen geben.
- > Ein Stationswechsel kann auch als Pause und für informelle Gespräche genutzt werden.

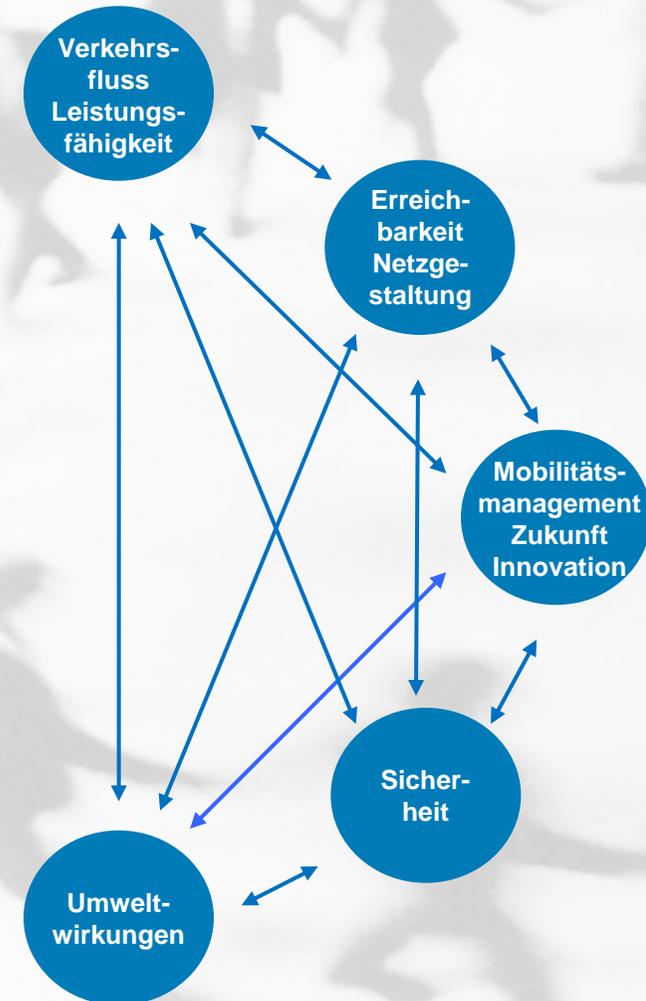


Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Angebot die Thementische zu wechseln

- > **Einfinden an den Thementischen**,
30 min gemeinsame Diskussion
- > **1. Stationswechsel**
5 min Überblick bisherige Diskussionsschwerpunkte,
20 min gemeinsame Diskussion
- > **2. Stationswechsel**
5 min Überblick bisherige Diskussionsschwerpunkte,
15 min gemeinsame Diskussion
- > **3. Stationswechsel**
5 min Überblick bisherige Diskussionsschwerpunkte,
10 min gemeinsame Diskussion

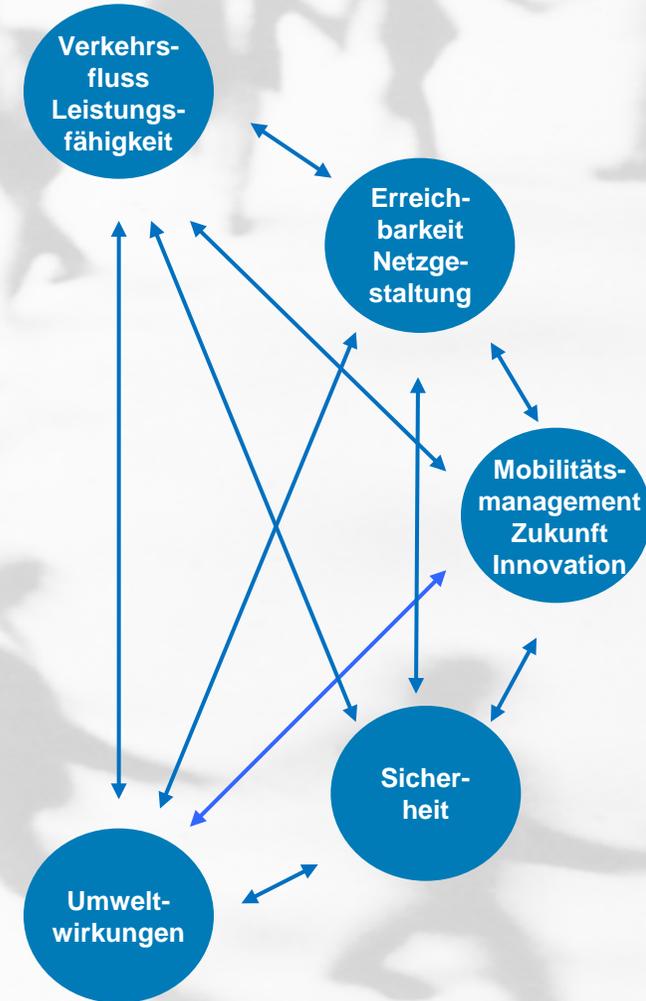


Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Besetzung der Thementische

- > **Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit**
Moderation Frau Claus, Fachberater Herr Chlond
- > **Erreichbarkeit und Netzgestaltung**
Moderation Herr Buff, Fachberater Herr Kagerbauer
- > **Mobilitätsmanagement / Zukunft und Innovation**
Moderation Herr Luley, Fachberater Herr Buck
- > **Sicherheit**
Moderation Herr Sippel, Fachberater Frau Michels
- > **Umweltwirkungen**
Moderation Herr Kunert, Fachberater Herr Manz





Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Besetzung der Thementische

- > **Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit**
Moderation Frau Claus, Fachberater Herr Chlond
- > **Erreichbarkeit und Netzgestaltung**
Moderation Herr Buff, Fachberater Herr Kagerbauer
- > **Mobilitätsmanagement / Zukunft und Innovation**
Moderation Herr Luley, Fachberater Herr Buck
- > **Sicherheit**
Moderation Herr Sippel, Fachberater Frau Michels
- > **Umweltwirkungen**
Moderation Herr Kunert, Fachberater Herr Manz

Verkehrs-
fluss
Leistungs-
fähigkeit

Erreich-
barkeit
Netzge-
staltung

Mobilitäts-
management
Zukunft
Innovation

Sicher-
heit

Umwelt-
wirkungen

Unsere Bitte an Sie,
zu Beginn der Diskussion
annähernd gleich große
Gruppen zu bilden.



Stimmungsbild-

Verortung der Diskussion auf dem Stadtplan

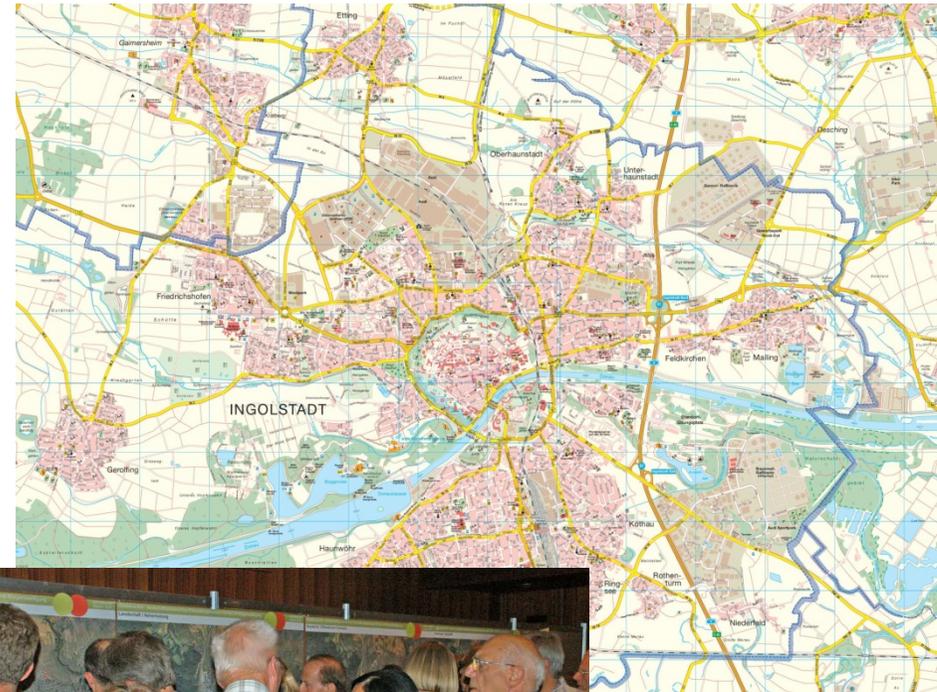


Stimmungsbild zum Abschluss

Verortung der Diskussion auf dem Stadtplan

Am Ende der Diskussion ein Stimmungsbild durch die Teilnehmer/innen einholen?

- > Leistungsfähigkeit Straßennetz (Spitzenstunde)
- > Erreichbarkeit von Zielen mit dem Pkw
- > Gefährdungspunkte im Stadtgebiet

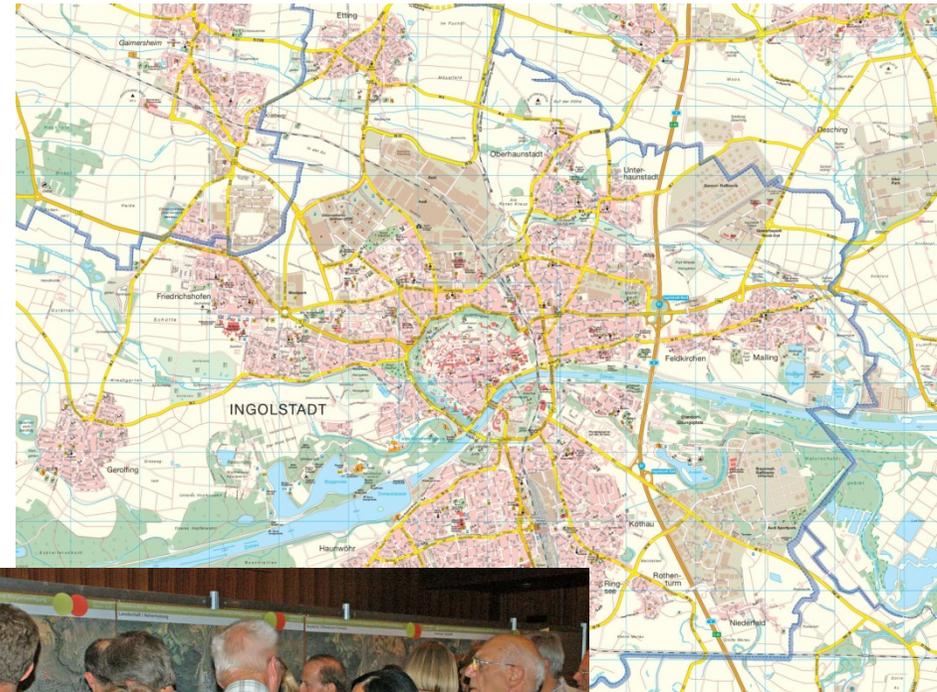


Stimmungsbild zum Abschluss

Verortung der Diskussion auf dem Stadtplan

Am Ende der Diskussion ein Stimmungsbild durch die Teilnehmer/innen einholen?

- > Leistungsfähigkeit Straßennetz (Spitzenstunde)
Wo läuft der Verkehr?
Wo nicht?
- > Erreichbarkeit von Zielen mit dem Pkw
Wo komme ich gut hin?
Welche Ziele sind schlecht zu erreichen?
- > Gefährdungspunkte im Stadtgebiet
Wo ist die Situation problematisch?
Wo ist es gut gelöst?



Stimmungsbild zum Abschluss

Verortung der Diskussion auf dem Stadtplan

Am Ende der Diskussion ein Stimmungsbild durch die Teilnehmer/innen einholen?

> Leistungsfähigkeit Straßennetz (Spitzenstunde)

Wo läuft der Verkehr?

Wo nicht?

> Erreichbarkeit von Zielen mit dem Pkw

Wo komme ich gut hin?

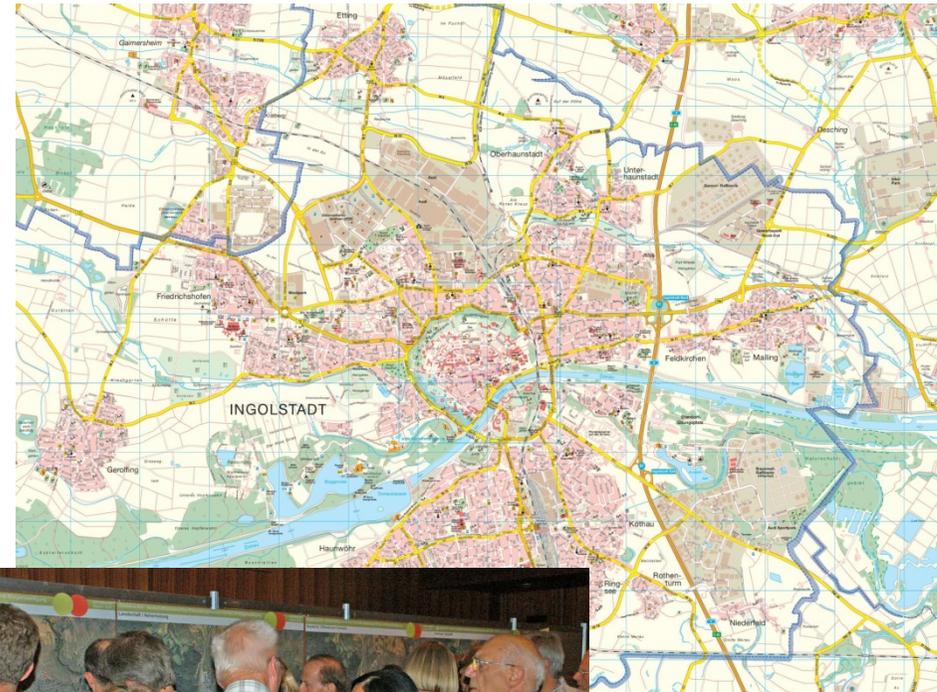
Welche Ziele sind schlecht zu erreichen?

> Gefährdungspunkte im Stadtgebiet

Wo ist die Situation problematisch?

Wo ist es gut gelöst?

● sechs grüne Punkte ● sechs rote Punkte





Bürgerwerkstatt II am 30. Juli 2013
‘Öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr’
(Umweltverbund)
18.30 Uhr - Festsaal Stadttheater

Vielen Dank für Ihr aktive Mitarbeit!
**Wir wünschen Ihnen einen guten Nach-
hauseweg.**

