

BESCHLUSSVORLAGE V0170/24 öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation
	Kostenstelle (UA)	6101
	Amtsleiter/in	Schäpe, Ulrich
	Telefon	3 05-23 20
	Telefax	3 05-23 30
	E-Mail	vmg@ingolstadt.de
Datum	23.02.2024	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungsergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	14.03.2024	Vorberatung	<i>in den nächsten Sitzungslauf verwiesen</i>
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	11.07.2024	Vorberatung	
Stadtrat	23.07.2024	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Umgestaltung der Schloßlände
(Referentin: Frau Wittmann-Brand)

Antrag:

1. Die Variante 2 mit Spurreduktion, Verschiebung der Fahrbahn nach Norden und Wegfall der Fußgängerunterführung wird grundsätzlich als Vorzugsvariante weiterverfolgt.
2. Auf Grundlage der Vorzugsvariante soll im Rahmen eines VgV-Verfahrens ab 2025 ein Realisierungswettbewerb durchgeführt werden.

gez.

Ulrike Wittmann-Brand
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.		

Nachhaltigkeitseinschätzung:

Wurde eine Nachhaltigkeitseinschätzung durchgeführt: ja nein
 Wenn nein, bitte Ausnahme kurz darstellen und begründen

Begründung der Ausnahme

Wenn ja,

Legende für die quantitative Einschätzung (Q):

++	stark fördernd
+	leicht fördernd
/	Ausgeglichen/ keinen Effekt
-	leicht hemmend
--	stark hemmend

Hinweis: Für **Q** sowie die **Zielauswahl** ist ein Drop-Down Menü hinterlegt. Bei der Zielauswahl besteht jeweils nur eine Auswahlmöglichkeit, bitte wählen Sie hier die Hauptauswirkung. Ggf. weitere Ziele können in der Begründung aufgeführt werden.

Handlungsfeld und Schwerpunktthema	Zielauswahl	Q	Begründung
Wirtschaft und Innovation			
W1: Nachhaltiges Wirtschaften und neue Geschäftsmodelle	Zielauswahl	Q	Begründung
W2: Forschung und technologischer Wandel	Zielauswahl	Q	Begründung
W3: Arbeit und lebenslanges Lernen	Zielauswahl	Q	Begründung
Klima, Umwelt und Energie			
K1: Klimaschutz und Energie	K1.1: Reduktion von Treibhausgasemissionen	+	Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur
K2: Umwelt- und Naturschutz	Zielauswahl	Q	Begründung
K3: Klimafolgenanpassung	K3.2: Entgegenwirken von Hitzeinseln	++	Entsiegelung und Erweiterung von Grünflächen
K4: Ressourcenschutz	Zielauswahl	Q	Begründung
Nachhaltiges Leben im Alltag			
N1: Nachhaltiges Leben und Einkaufen	Zielauswahl	Q	Begründung
N2: Gesundheit und Wohlergehen	Zielauswahl	Q	Begründung
N3: Wohnen und nachhaltige Stadtviertel	N3.4: Schutz und Ausbau von Grünflächen	++	Deutliche Erweiterung und bessere Vernetzung der öffentlichen Grünflächen an der Donau
N4: Nachhaltige Mobilität	N4.1: Steigerung umweltfreundlicher und sicherer Mobilität	++	Erweiterung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, dadurch Steigerung der Anteile des Fuß- und Radverkehrs; Reduktion der Flächen für motorisierten Individualverkehr
Bildung und Kultur			
B1: Kunst und Kultur	Zielauswahl	Q	Begründung
B2: Bildung	Zielauswahl	Q	Begründung
Vielfalt und Engagement			
V1: Gemeinsinn, Vielfalt und Zusammenhalt	Zielauswahl	Q	Begründung
V2: Globales Engagement	Zielauswahl	Q	Begründung
Gesamteinschätzung des Vorhabens (kurze Erläuterung)	Hoher Beitrag zur Förderung der Nachhaltigkeit der Stadt Ingolstadt		

Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt: ja nein

Kurzvortrag:

I. Anlass

Der Identitätsanspruch „Ingolstadt – Stadt an der Donau“, d.h. die Donau besser in das Stadtgefüge, in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger sowie in das Leben der Stadt zu integrieren, ist seit Jahrzehnten ein Thema in der Stadt Ingolstadt. Bereits im Rahmen der Landesgartenschau 1992 wurden erste entscheidende Ansätze für eine Verbesserung der Zugänglichkeit der Donauufer realisiert (Donauuferweg mit Verbreiterungen zu Uferterrassen, Donausteg, Klenzepark, Donaubühne etc.). Anfang 2000 folgte am Nordufer die Verlängerung des Uferwegs nach Westen und die Ergänzung weiterer Uferterrassen mit Treppenanlagen und Sitzstufen am Ufer. Die Barrierewirkung der 4-spurigen Schloßlände schränkt jedoch erheblich die Erreichbarkeit, Nutzbarkeit und Erlebbarkeit der Donau ein. Gleichzeitig besitzt die Schloßlände eine hohe Bedeutung für die verkehrliche Erschließung der Altstadt sowohl im Individualverkehr als auch im Öffentlichen Verkehr.

Diese für das urbane Leben unbefriedigende Situation am nördlichen Donauufer war im Jahr 2012 Anlass für umfangreiche Untersuchungen zur Verkehrsberuhigung der Schloßlände (Rückbau, Tunnelösung etc.). Aufbauend auf den Ergebnissen dieser Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2013 ein städtebaulich/landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb zur „Umgestaltung von Schloßlände und Donauufer“ durchgeführt mit folgender Zielsetzung:

- Schaffung eines Aufenthalts- und Erlebnisbereichs am nördlichen Donauufer
- Optimierung der Verbindung der Altstadt und des Gießereigeländes mit der Donau
- Prägnantes, donaubezogenes Grünkonzept
- Berücksichtigung der Belange der Wasserwirtschaft, des Naturschutzes und der Stadtbildpflege

Im Zusammenhang mit den Planungen zu den Kammerspielen ab 2017 ergaben sich teils neue Gestaltungsansätze, die Grundidee blieb jedoch bestehen. Diese Vorlage knüpft dabei unmittelbar an den damaligen Grundsatzbeschluss (V303/21) zur Umgestaltung der Schloßlände mit Spurreduktion von 2021 an.

In den Sommerferien 2021 hat die zweiwöchige, temporäre Sperrung der Schloßlände im Rahmen des Experiments „Donaulust“ wichtige Erkenntnisse ergeben und die Bedeutung der städtebaulichen Aufwertung dieses Bereichs gestützt. Zuletzt wurde die Umsetzung adäquater Radverkehrsanlagen vor allem im östlichen Teil der Schloßlände erprobt und diskutiert.

Der gesamte Straßenzug der Schloßlände besitzt eine hohe Bedeutung für die verkehrliche Erschließung der Altstadt sowohl im motorisierten Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr. Für den Radverkehr ist die Schloßlände vor allem für Verbindungen zwischen den östlichen Stadtteilen und der Altstadt relevant. Durchgangsverkehre, welche die Schloßlände ohne Unterbrechung von Ost nach West oder umgekehrt durchfahren, nehmen nur einen nachrangigen Anteil ein, wobei der Straßenzug bei größeren Störungen im übergeordneten Straßennetz eine Redundanzfunktion besitzt und zusätzliche Verkehre aufnimmt. Die verschiedenen Überlegungen für eine Umgestaltung der Schloßlände wurden verkehrsfachlich begleitet, wobei die Auswirkungen aufgezeigt und Lösungsmöglichkeiten entwickelt wurden.

II. Frühere Untersuchungsvarianten und Ergebnisse

Im Rahmen einer eingehenden Prüfung verschiedener Verkehrsführungsvarianten in den Jahren 2011/2012 wurden beispielsweise eine Untertunnelung oder eine Sperrung für den motorisierten Kfz-Verkehr untersucht. Mit Beschluss (V0121/12) im März 2012 sprach sich der Stadtrat gegen Planungen mit einem Tunnel, aber für weitere Überlegungen zur Neugestaltung der Schloßlände aus. Ein Ingenieurbüro hat diese Varianten mit unterschiedlichen Verkehrsführungen (siehe untenstehende Tabelle) verkehrsplanerisch begutachtet. Eine ausführliche Darstellung der zurückliegenden Untersuchungen findet sich in der **Anlage 1**.

Varianten	
<u>I. Untertunnelung</u>	Tunnel ca. 150 m Länge, am Knotenpunkt Schloßlände/Schutterstraße nur noch Busverkehr → Erschließung südliche Altstadt müsste gänzlich umgestaltet werden, verkehrliche Zusatzbelastung in Altstadt durch Mehrverkehre → Stadtrats-Beschluss 2012: unter Abwägung der verkehrlichen Zusatzbelastungen, des geringen Flächengewinns und der Kosten <u>nicht weiterzuverfolgen</u>
<u>II. Sperrung für motorisierten Individualverkehr</u>	Linienbusverkehre, Taxen und Radverkehr können weiterhin verkehren → Erschließung südliche Altstadt müsste gänzlich umgestaltet werden, Verkehrsverlagerungen mit z.T. hohen Mehrbelastungen durch Verdrängung auf andere Straßenzüge → Stadtrats-Beschluss: <u>nicht weiterzuverfolgen</u>
<u>III. Unterbrechung Durchgangsverkehr</u>	Durch bauliche Unterbrechungen am Knotenpunkt Schloßlände/Schutterstraße keine durchgehenden Verkehre auf der Schloßlände, nur Quell-/Zielverkehre südliche Altstadt → Erschließung südliche Altstadt müsste gänzlich umgestaltet werden, Mehrbelastungen durch Verlagerung auf andere Straßen → <u>nicht weiterzuverfolgen</u>
<u>IV. Verkehrsberuhigung durch Reduzierung auf zwei durchgehende Fahrspuren</u>	Zwischen Schutterstraße und Roßmühlstraße Umbau des Straßenzuges → Geringe Verkehrsentlastung auf der Schloßlände → Geringe Verlagerungen auf andere Straßen ohne nennenswerte Auswirkungen → <u>weiterverfolgen</u> mit der Zielsetzung der Verkehrsberuhigung und der Steigerung der Aufenthaltsqualität

Auf den Stadtratsbeschluss vom März 2012 folgte der städtebaulich/landschaftsplanerische Ideenwettbewerb zur Umgestaltung der Schloßlände. Daraus ging im Juni 2013 die ARGE „Trojan Trojan + Partner“ und „WGF Objekt Landschaftsarchitekten“ als Sieger hervor (**vgl. Anlage 2**). Der prämierte Entwurf führt den das Theater umgreifenden Stadtraum über die verkehrsberuhigte Schloßlände mit langgezogenen Terrassen und Stufenanlagen zur Donau. Im Siegerentwurf wurden zwischen Roßmühlstraße und Schutterstraße die aktuell 4 Fahrspuren auf einen „Shared Space“ mit zwei durchgängigen Fahrspuren reduziert und bis zur schützenswerten Platanenallee nach Norden verschoben. Südlich davon erstreckt sich auf Straßenniveau eine großzügige Uferpromenade mit

Uferloggia und Café. Mit zur Donau hin abgestuften tribünenartigen Uferterrassen entsteht ein neuer intensiver Raumbezug vom Theater zum Fluss. Trotz der städtebaulichen Umgestaltung bleibt das Bild eines grünen Ufers mit imposanter flussbegleitender Vegetation und ein Großteil der 1992 im Rahmen der Landesgartenschau gestalteten nördlichen Uferkante erhalten.

Im Zusammenhang mit den Planungen für die Kammerspiele 2021 im Vorfeld der Tränktorkaserne wurden die Grundzüge des Siegerentwurfes im Wesentlichen beibehalten, lediglich die Einmündung der Schutterstraße und die Ausfahrten der Theatertiefgarage West wurden entsprechend modifiziert.

III. Auf der Planungshistorie aufbauende Neubewertung

Mit den damaligen Planungen zum Bau der Kammerspiele ergaben sich neue Gestaltungsansätze, die Grundidee einer Spurreduktion auf der Schloßlände weiterzuführen. 2021 wurde mit einer Verwaltungsvorlage (V303/21) vom Stadtrat beschlossen, die Planungen mit einem Rückbau der Schloßlände ab 2022 weiterzuführen. Mit dem Bürgerentscheid im Juli 2022 gegen eine Umsetzung der Kammerspiele an der Schutterstraße haben sich die Voraussetzungen jedoch geändert.

1. Aktion Donaulust

In der Zwischenzeit wurde mit der Aktion Donaulust im Sommer 2021 und damit noch in der Corona-Pandemiesituation eine temporäre Sperrung der Schloßlände im Abschnitt zwischen der Schutterstraße und der Zufahrt zum Theater (Lieferzufahrt, Busparkplätze) umgesetzt. Als Maßnahme mit dem Ziel der Innenstadtbelebung und die „Stadt an die Donau zu bringen“ ging dies aus dem Innenstadtentwicklungsprozess „start:ing Innenstadt“ hervor. Das Reallabor mit entsprechender Sperrung erfolgte in den Sommerferien, sodass das Verkehrsaufkommen allgemein deutlich reduziert war. Insgesamt konnten zahlreiche Erfahrungen in Hinblick auf die Verkehrsabwicklung gesammelt werden, welche den Schluss zu lassen, dass eine ausschließlich temporäre Sperrung der Schloßlände für Veranstaltungen auch zukünftig möglich scheint. Dafür ist eine Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen (z.B. Baustellenumleitungen) erforderlich.

2. Verkehrsuntersuchung Schloßlände 2023

Die Erkenntnisse aus der Aktion Donaulust und die räumlichen Gegebenheiten ohne Kammerspiele an der Schutterstraße führten dazu, dass die Grundidee der Spurreduktion der Schloßlände nun erneut aufgegriffen wird und frühere Überlegungen aktualisiert werden. Darauf basierend wurde 2023 eine Verkehrsuntersuchung mit aktualisiertem Datenmaterial von der Vössing Ingenieurgesellschaft mbH durchgeführt. Für den östlichen Teil zwischen Frühlingstraße und Roßmühlstraße wurden dabei zwei Fahrspuren stadtauswärts und eine Fahrspur stadteinwärts angenommen. In einem ersten Schritt wurde die Verkehrsbedeutung der Schloßlände herausgearbeitet. Das Hauptaugenmerk lag jedoch auf der Prüfung verschiedener Verkehrsführungsvarianten. Für die Untersuchungen wurde das Verkehrsmodell der Stadt Ingolstadt mit dem Prognosejahr 2035 herangezogen (**siehe Anlage 3**).

Um eine verkehrsfachliche Einordnung der Schloßlände vornehmen zu können, wurden vorweg mit Hilfe von Detailanalysen ermittelt, dass der Großteil des Verkehrs auf der Schloßlände auf Höhe des Stadttheaters Quelle oder Ziel innerhalb der Altstadt haben, also z.B. eine der großen Parkeinrichtungen oder es handelt sich um Anwohner, Lieferverkehre etc. (vgl. Anlage 3, S. 6). Je nach Fahrtrichtung durchfahren nur ca. 10 bzw. 18% dieser Verkehre auf Höhe Stadttheater die Schloßlände in kompletter Länge zwischen Glacisbrücke und dem Knotenpunkt mit der Frühlingstraße (vgl. Anlage 3, S. 7). Betrachtet man die „Über-Eck“ Fahrbeziehung zwischen Schloßlände und Konrad-Adenauer-Brücke und umgekehrt, so wird ebenfalls deutlich, dass es sich hierbei um Quell-Zielverkehre aus und in die Altstadt handelt (vgl. Anlage 3, S. 8 und 9). Daher lässt sich sagen, dass die Schloßlände eine sehr hohe Bedeutung für die verkehrliche Erschließung der Altstadt sowohl im

motorisierten Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr besitzt.

Das Hauptaugenmerk der Verkehrsuntersuchung lag auf der Prüfung von zwei Planfällen mit je einer Untervariante hinsichtlich der Auswirkungen auf das Straßennetz (Übersicht: vgl. Anlage 3, S. 10). Dies ist zum einen der Planfall 1 mit Spurreduktion und zum anderen der Planfall 2 mit Sperrung der Schloßlände für den durchgehenden motorisierten Individualverkehr.

Die Planfall 1 mit Spurreduktion auf der Schloßlände im Abschnitt zwischen der Schutterstraße und der Roßmühlstraße entspricht dabei auch der Grundidee, wie sie bereits früher betrachtet wurde (vgl. Anlage 3, S. 11-16). Dabei bleiben auch die beiden bestehenden Zufahrten zum Stadttheater, zum Busparkplatz sowie die Zufahrt zur Tiefgarage Theater Ost bestehen. Im Ergebnis zeigt sich eine geringe Entlastung der Schloßlände auf Höhe Stadttheater um ca. 900 Kfz/24h, was einer Reduktion um ca. 6% entspricht. Diese Fahrten verlagern sich dabei großräumiger z.B. auf die südliche Ringstraße, nördliche Ringstraße, aber auch auf die Straße Auf der Schanz. Diese prognostizierten Verkehrsverlagerungen bewegen sich in Relation jedoch in einem geringen Rahmen, sodass keine nennenswerten Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung an den betreffenden Knotenpunkten und Streckenabschnitten zu erwarten sind. In der Untervariante Planfall 1a wurde zudem qualitativ bewertet, wie sich der Wegfall der Lieferzufahrt zum Theater bzw. zum Busparkplatz auswirken würde (vgl. Anlage 3, S. 17-19).

Im Planfall 2 wurde untersucht, wie sich eine Sperrung der Schloßlände im Abschnitt zwischen Schutterstraße und Zufahrt Theater auf den Tagesverkehr auswirkt (vgl. Anlage 3, S. 20-26). Die Zufahrt zum Theater, zum Busparkplatz und zur Tiefgarage Theater Ost ist in diesem Fall nur noch von bzw. nach Osten möglich. Zudem wurde angenommen, dass Linienbusse sowie Taxen und Radfahrende weiterhin uneingeschränkt verkehren können. Die Auswirkungen sind hier im Vergleich zu einer Spurreduktion deutlich gravierender, da ca. 17.000 Kfz-Fahrten/24h andere Wege wählen müssen. Insgesamt wird die Erreichbarkeit der Altstadt durch eine Komplettspernung der Schloßlände deutlich schlechter. Ein großer Teil des Quell- und Zielverkehrs der Innenstadt verlagert sich auf den Straßenzug Auf der Schanz, Dreizehnerstraße sowie auf die Harderstraße. Die Straße Auf der Schanz ist aufgrund der zahlreichen Schulstandorte verkehrlich ein besonders sensibler Bereich. Mit der dort prognostizierten Verkehrszunahme von ca. 4.000 Kfz-Fahrten geht das Gutachten von einer Steigerung der Konfliktsituationen und damit einhergehend von einer Erhöhung der Verkehrssicherheitsrisiken aus. In der Straße Auf der Schanz besteht aktuell ein Lkw-Fahrverbot, welches aufgehoben werden müsste, um die Erschließung der Altstadt im Lieferverkehr sicherzustellen. Auch für die südliche Harderstraße ist eine Verkehrszunahme nicht wünschenswert, da der Straßenzug im Rahmen der aktuellen Umbauplanungen verkehrsberuhigter gestaltet werden soll. Hohe Verkehrsmengen mit bis 6.000 Kfz-Fahrten/24h werden auf die südliche Ringstraße verdrängt, wobei auch die nördliche Ringstraße deutliche Mehrbelastungen erfährt. Das Gutachten geht davon aus, dass vor allem die Verkehre auf der südlichen Ringstraße nicht mehr verträglich abgewickelt werden könnten. Aufgrund der sich ergebenden Nachteile kann eine Sperrung der Schloßlände für den motorisierten Individualverkehr derzeit nicht empfohlen werden.

In einer Untervariante Planfall 2a (vgl. Anlage 3, S. 27-31) wurde beleuchtet, ob sich bei einer Sperrung der Schloßlände durch einen Beidrichtungsverkehr in der Straße Am Münzbergtor Auswirkungen für die Erschließung der südlichen Altstadt ergeben würden. Dies würde sich diesbezüglich zwar positiv auswirken, kann aber unter anderem aufgrund des sehr engen Straßenraumes in der Straße am Münzbergtor und weiteren Nachteilen aus fachlicher Sicht nicht empfohlen werden.

Die Verkehrsuntersuchung beinhaltete auch Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Knotenpunkte an der Schloßlände (vgl. Anlage 3, S. 40-46) unter der Annahme, dass eine Spurreduktion erfolgt. Für die Kreuzung Schloßlände/Schutterstraße ergaben sich auch mit einem räumlich reduzierten Knoten ohne frei Rechtsabbieger durchweg gute Leistungsfähigkeiten. Am Knotenpunkt Schloßlände/Roßmühlstraße zeigte sich ein differenzierteres Bild. Zwar sind die meisten Fahrbeziehungen

leistungsfähig, jedoch mit Ausnahme der unterstellten kombinierten Geradeaus-/Rechtsabbiege-Spur auf der Schloßlände stadteinwärts. Nur mit einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur von der Schloßlände in die Roßmühlstraße lässt sich der Gesamtknoten rechnerisch leistungsfähig betreiben.

3. Radverkehr auf der Schloßlände

In der Betrachtung der Schloßlände entlang des gesamten Straßenzuges wurde auch auf lückenlose und hochwertige Radverkehrsführungen geachtet, um alle Fahrbeziehungen auch zukünftig zu ermöglichen. Im Vorgriff auf eine größere Umgestaltung der Schloßlände im Bereich zwischen Schutterstraße und Roßmühlstraße wurde auch der östlichere Abschnitt ab der Frühlingstraße in Hinblick auf Verbesserungen für den Radverkehr in den Fokus genommen. Hier wurde im Sommer 2023 mit der Einrichtung einer provisorischen Radwegführung auf der nördlichen Straßenseite eine neue Führungsform erprobt. Dazu wurde eine der beiden stadteinwärts verlaufenden Fahrspuren in einen Radweg umgewandelt. Aus dem Versuch hat sich ergeben, dass ein gänzlicher Wegfall dieser Fahrspur nicht verträglich ist – was auch die Leistungsfähigkeitsberechnungen ergaben (vgl. III. 2.) – und eine Rechtsabbiegespur für die Verkehre in die Roßmühlstraße auch weiterhin erforderlich ist.

IV. Aktuelle Planungsvarianten und favorisierte Planung

Aufbauend auf der Grundidee der Spurreduktion auf der Schloßlände zwischen Schutterstraße und Roßmühlstraße sowie den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung wurden mit einer Studie zur Verkehrsanlagenplanung zwei Varianten entwickelt sowie eine Lösung mit Unterführung geprüft (**vgl. Anlage 4**). Zudem wurde geometrisch ermittelt, welche Erfordernisse an den Verkehrsraum bestehen und zukünftig umsetzbar wären. Die Fahrbahn soll in allen drei Fällen dabei möglichst weit nach Norden gerückt werden, ohne den dort vorhandenen Baumbestand zu beeinträchtigen. Wie auch das Verkehrsgutachten gezeigt hat, wird davon ausgegangen, dass jeweils eine durchgehende Fahrspur in jede Richtung für die Verkehrsabwicklung ausreichend ist. Der Betrachtungsraum reicht dabei von der Frühlingstraße bis zur Konrad-Adenauer-Brücke inklusive der Schutterstraße bis zur Kreuzung mit der Tränkstorstraße bzw. Mauthstraße. Der Park hinter der Donaukaserne soll dabei in die Überlegungen zur Erweiterung der Freiflächen an der Donau entlang der Schloßlände einbezogen werden.

Im Rahmen einer aktuellen Vorstudie wurde eine Unterführung der Schloßlände im Abschnitt zwischen Schutterstraße und Roßmühlstraße geprüft (vgl. Anlage 4, S. 3-4). Aufgrund der erforderlichen Rampen auf beiden Seiten ließe sich eine Unterführung von knapp 60 m Länge realisieren. Um die Erreichbarkeit der Zufahrten zum Theater und zur Tiefgarage Theater Ost sicherzustellen, müssten parallel zu den Rampen Zufahrtstraßen geschaffen werden, was wiederum einen hohen Platzbedarf bedeuten würde. In der Skizze in der Anlage 4 ist die Zu- und Abfahrt zum Theater nur von/in östlicher Richtung möglich. Als Folge müsste die oberirdische Parkplatzanlage Theater Ost umgestaltet werden, um die Zufahrt zum Theater und zum Busparkplatz gewährleisten zu können. Zwar wäre bei einer Unterführung ein ungehinderter Verkehrsfluss weiterhin möglich, allerdings könnten nur sehr geringe oder sogar fast keine Flächen für eine städtebauliche Umgestaltung freigesetzt werden. Insgesamt kann eine solche Lösung daher nicht empfohlen werden.

Die beiden weiteren Varianten orientieren sich an der Konzeptskizze vom Büro Trojan und Trojan. Die beizubehaltenden Bushaltestellen sollen eine Haltefläche auf der Fahrbahn erhalten. Eine mittlere, dritte Spur dient als Multifunktionsstreifen neben dem Ausweichverkehr im Bereich der Bushaltestellen auch der Aufnahme der Linksabbiegerspuren zur Anbindung von Theater und Tiefgarage sowie dem Queren für Fußgänger außerhalb der Knotenpunkte. Der Knotenpunkt Schloßlände/Schutterstraße soll auf das verkehrlich notwendige Maß reduziert werden und damit entsiegelte Flächen für notwendige Ersatzpflanzungen und weitere Begrünungsmaßnahmen gewonnen werden, ohne die Abwicklung der vorhandenen Verkehrsbeziehungen einzuschränken. Die aktuell

vorhandene Kreuzung der Schloszlände mit der Roßmühlstraße wurde im Jahr 2019 baulich neugestaltet. Bereits damals wurde der Knotenpunkt in Anknüpfung an die Grundidee möglichst weit nach Norden verschoben und die erforderlichen Anschlüsse für Rad- und Fußwege geschaffen. Die Querung der reduzierten Fahrbahnen- und Knotenpunkte wird für den Fußverkehr dadurch ebenfalls deutlich erleichtert.

Planungsziel war es, möglichst allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden. Daher wurde versucht, für den Fuß- und Radverkehr eine lineare Kontinuität für die künftige Wegegestaltung zu erzielen (**vgl. Anlage 5**). Aus diesem Grund wurde auf der Südseite der Schloszlände von der Frühlingstraße bis zur Schutterstraße ein durchgehender, in beide Richtungen befahrbarer Radweg eingeplant. Dieser wird durch einen gesonderten Gehweg begleitet. Für den Radverkehr bietet dies die Möglichkeit, entlang der Südseite der Schloszlände ohne Unterbrechungen (in beiden Richtungen) fahren zu können. Nach dem Knotenpunkt mit der Schutterstraße muss eine Verknüpfung mit den bestehenden Radverkehrsanlagen und dem Uferweg erreicht werden. Um im weiteren Verlauf zum Uferweg in westliche Richtung (und umgekehrt) zu gelangen, soll eine neue Rampe errichtet werden, wofür die bestehende Rampe entfallen muss. Nördlich der Fahrbahn soll ein durchgehender Einrichtungsrادweg Richtung Westen, begleitet von einem abgesetzten Gehweg, eingerichtet werden. Damit ist auch auf dieser Seite der Fahrbahn eine ungehinderte Zuwegung zur Altstadt über Schutterstraße oder Roßmühlstraße gegeben.

Die beiden höhengleichen Varianten der Studie kennzeichnen sich durch einen Verschwenk der Straßenachse nach Norden, sodass sich für das nördliche Donauufer neue Gestaltungsmöglichkeiten eröffnen, die wesentlich zu einer besseren Erlebbarkeit, Nutzbarkeit und Zugänglichkeit der Donau beitragen. Durch den Flächengewinn zwischen neuer Straßentrasse und Donau kann die bisherige Kante der Ufermauer in Teilbereichen aufgelöst und neu modelliert werden. Auch gastronomische Nutzungen wie z.B. Ufercafé oder Kiosk sind denkbar.

In Variante 1 (vgl. Anlage 4, S.5) soll die bestehende Fußgängerunterführung erhalten bleiben. Der vorgesehene Verschwenk der Straßenachse kann erst östlich der Unterführung erfolgen, die freierwerdenden Flächen sind deshalb insgesamt kleiner als bei Variante 2. Die Unterführung trifft im rechten Winkel auf den Uferweg, weshalb hier auch aufgrund der Unübersichtlichkeit an dieser Stelle ein Verkehrssicherheitsdefizit besteht. Des Weiteren sind an der Unterführung im Hochwasserfall umfangreiche Schutzmaßnahmen erforderlich.

Variante 2 (vgl. Anlage 4, S.6) orientiert sich mit dem Wegfall der Fußgängerunterführung stärker an den früheren Überlegungen (Planung Trojan + Trojan). Mit der geplanten Umgestaltung des Knotenpunktes Schloszlände/Schutterstraße soll eine einfache höhengleiche Querung für den Fuß- und Radverkehr ermöglicht werden. Die vorhandene Unterführung südlich des Stadttheaters könnte damit entfallen. Dadurch entsteht aufgrund der nicht mehr erforderlichen Geländeeinschnitte auch ein Freiraum südlich des Theaters, der ebenso wie die ganze Fläche zum Donauufer hin einer Neugestaltung zur Verfügung steht. Vorteil ist zudem, dass der Konfliktpunkt der Einmündung der Unterführung in den Uferweg entfallen würden. Da sich das Straßenniveau in dieser Variante am Bestand orientiert, sind außerdem keine weiteren Hochwasserschutzmaßnahmen erforderlich. Mit einem Entfall der bestehenden Unterführung wird im Gegensatz zu Variante 1 eine deutlich größere Fläche gewonnen. Variante 2 soll so gestaltet sein, dass bei einem zukünftig deutlich veränderten Mobilitätsverhalten auch eine Sperrung der Schloszlände für den durchgängigen Kfz-Verkehr in diesem Abschnitt nachträglich ermöglicht werden könnte. Linienbusverkehre, Rettungsfahrzeuge und Taxen sollen in einem solchen Fall weiterhin durchfahren können und zudem soll eine temporäre Öffnung im Bedarfsfall (Umleitungsstrecke bei Baustellen o.Ä.) möglich sein.

V. Weiteres Vorgehen

Für Variante 1 und Variante 2 ergeben sich zahlreiche Vorteile, sodass diese für die weiteren Planungen grundsätzlich empfohlen werden können. So lassen sich hochwertige, durchgehende Anlagen für den Fuß- und Radverkehr verwirklichen. Insgesamt kann damit auch von Verbesserungen für die Verkehrssicherheit ausgegangen werden, vor allem bei der Variante 2 mit Wegfall der Unterführung. Es lassen sich größere Flächen entsiegeln, was sich im Rahmen der Klimafolgenanpassung positiv auswirkt. Zudem bietet sich die Chance, attraktive Aufenthaltsflächen zu schaffen und damit auch dem Identitätsanspruch „Ingolstadt – Stadt an der Donau“ gerecht zu werden. Aufgrund des größeren Flächengewinns zur Entwicklung städtebaulicher Potenziale und der weiteren Vorteile empfiehlt die Verwaltung die Variante 2 als Vorzugsvariante und damit als Grundlage für weitere Planungen.

Die Ergebnisse dieses Grundsatzbeschlusses dienen als Grundlage für die weiteren Planungen. Als nächster Schritt ist im Rahmen eines VgV-Verfahrens die Durchführung eines Realisierungswettbewerbs vorgesehen, zu dem auch die Preisträger des Ideenwettbewerbs aus dem Jahr 2013 eingeladen werden sollen. Durch das Wettbewerbsverfahren wird die Möglichkeit gewahrt, die Umgestaltung der Schloßlände als IBA-Projekt der Metropolregionen München „Räume der Mobilität“ zu qualifizieren. Ein entsprechender Verfahrensbeginn ist für 2025 angedacht.

Anlagen

- Anlage 1 Tabelle mit früheren Untersuchungsvarianten (inkl. Planskizzen und Wertung)
- Anlage 2 Planungsergebnis Wettbewerb
- Anlage 3 Verkehrsuntersuchung
- Anlage 4 Aktuelle Planungen (Bestand, Unterführung, Variante 1, Variante 2, Querschnitte)
- Anlage 5 Durchgängigkeit der Radverkehrsanlagen (Vorentwurf Straßenplanung, Radwegebeziehungen)

