

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>  <b>V0366/17/1</b> öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation
	Kostenstelle (UA)	6101
	Amtsleiter/in	Johannes Wegmann
	Telefon	3 05-
	Telefax	3 05-
E-Mail		
Datum	12.07.2017	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungsergebnis
Stadtrat	27.07.2017	Entscheidung	

### Beratungsgegenstand

Fortschreibung des integrierten Verkehrsentwicklungsplanes  
(Referentin: Frau Preßlein-Lehle)

### Antrag:

1. Dem Leitbild des Verkehrsentwicklungsplanes zur strategischen Ausrichtung der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung der Stadt Ingolstadt wird zugestimmt.  
„Ingolstadt setzt zukunftsorientiert auf das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel. Der Radverkehrsanteil soll bis zum Jahr 2025 auf mindestens 25 % am Modal Split des innerstädtischen Verkehrs erhöht werden.“
2. Den im Umsetzungskonzept empfohlenen Schlüsselmaßnahmen wird zugestimmt.  
Der Realisierungsbeginn der Maßnahmen erfolgt in den nächsten 5 Jahren. Die erforderlichen Haushaltsmittel werden maßnahmenbezogen in den kommenden Haushalten eingeplant.
3. Den im Umsetzungskonzept empfohlenen kurzfristigen Maßnahmen wird zugestimmt.
4. Den im Umsetzungskonzept empfohlenen mittelfristigen Maßnahmen wird zugestimmt.
5. Den im Umsetzungskonzept empfohlenen langfristigen Maßnahmen wird grundsätzlich zugestimmt. Der Realisierungshorizont ist langfristig angelegt und wird maßgeblich durch strategische Konzepte bestimmt, daher sind zeitintensive Planungsvorläufe erforderlich. Vor der Aufnahme von Planungen werden die konkreten Einzelmaßnahmen dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

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        Planungsprozess des Verkehrsentwicklungsplanes**

Der dialogische Planungsprozess zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Ingolstadt wurde mit Stadtratsbeschluss vom 10.04.2013 begonnen. Im Rahmen der Analysephase zum Verkehrsentwicklungsplan wurde den Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit gegeben, ihre Sichtweise und Erfahrungen bei zwei öffentlichen Bürgerwerkstätten einzubringen, die am 09.07.2013 und 30.07.2013 stattfanden. Die Anregungen aus den Bürgerwerkstätten wurden weiterentwickelt und zu umsetzungsorientierten Leitsätzen und Handlungszielen konkretisiert. Mit der Stadtratssitzung am 20.04.2015 hat der Stadtrat die Ergebnisse der Zustandsanalyse zur Kenntnis genommen sowie die Handlungsziele und Leitsätze beschlossen.

Am 07.05.2015 (motorisierten Individualverkehr) und 29.06.2015 (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) fanden zwei weitere Bürgerwerkstätten statt, in denen den Bürgern die aus der Zustandsanalyse heraus entwickelten Leitsätze, Handlungsziele und Maßnahmenvorschläge vorgestellt und mit ihnen diskutiert wurden. Der Stadtrat wurde jeweils vor den Bürgerwerkstätten in Stadtratssitzungen am 20.04.2015 und 29.06.2015 informiert. Im September 2015 erfolgte die Beteiligung der Bezirksausschüsse.

Anschließend stand eine intensive Phase der Auswertung und Überarbeitung der Maßnahmenvorschläge an. Das Büro Inovaplan führte eine detaillierte Bewertung der Maßnahmenvorschläge hinsichtlich der bereits beschlossenen Leitsätze und Handlungsziele durch. Die Einzelmaßnahmen wurden dabei in verschiedenen Priorisierungsgruppen eingeordnet. Aufbauend darauf wurde eine Bewertung in Bezug auf einen intermodalen Verkehr durchgeführt, um daraus ein integriertes Maßnahmenkonzept zu entwickeln. Übergeordnet bildet dieses einen Rahmen für die strategische Ausrichtung der städtischen Verkehrsplanung. Zeitgleich fanden die Analyse und die Konzeptplanung zum Nahverkehrsplan der INVG durch die Ingenieurgesellschaft gevas humberg & partner statt. Die Ergebnisse wurden in das Umsetzungskonzept integriert.

Die weiterentwickelten Maßnahmenvorschläge wurden am 10.06.2016 im Rahmen eines Werkstattgesprächs ca. 15 Mitgliedern des Stadtrats vorgestellt und erstmalig vertiefend erläutert. Das Werkstattgespräch diente der Information und dem Austausch mit den Fachplanern, eingeladen waren die INVG und die betroffenen Fachämter wie z.B. das Tiefbauamt hinsichtlich des Radmobilitätskonzeptes. Hierbei konnten die Maßnahmen weiter konkretisiert und eine Priorisierung der Maßnahmenvorschläge vorgenommen werden.

Am 28.09.2016 fand eine weitere öffentliche Veranstaltung statt, in der die Maßnahmenvorschläge den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Bezirksausschüssen vorgestellt und ein Feedback der Bürgerschaft eingeholt wurde. Zeitgleich fand die Bürgerbeteiligung zum Nahverkehrsplan statt.

## **2 Strategische Ausrichtung**

Die strategische Ausrichtung der Verkehrsplanung setzt übergeordnete Ziele voraus, an denen sich Handlungskonzepte und Maßnahmen orientieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die entwickelten Einzelmaßnahmen in Abhängigkeit der Realisierbarkeit einen gewissen Planungsvorlauf haben und einer Einzelentscheidung bedürfen.

Das Leitbild zum Verkehrsentwicklungsplan bildet den Rahmen für die weitere strategische Ausrichtung des Prozesses und wurde am 20.04.2015 in einer Sondersitzung vom Stadtrat beschlossen.

### **2.1 Leitbild zur weiteren verkehrlichen Entwicklung**

Der Verkehrsentwicklungsplan beinhaltet die Erarbeitung von Leitsätzen der künftigen verkehrlichen Entwicklung und die Ableitung von Handlungszielen. Die folgende Zusammenstellung ist das Ergebnis der Erarbeitung eines konsensfähigen, übergeordneten Leitbildes im Rahmen des Beteiligungsprozesses mit Verwaltung, Bürgern und Institutionen. Übergeordnetes Leitbild ist eine langfristige und stadtverträgliche Ausgestaltung der Mobilität. Das Leitbild beinhaltet auch eine zweckmäßige und ökonomisch vertretbare Gestaltung des Verkehrs- und Stadtraums, welches die Bürger Ingolstadts und ihre Mobilitätsansprüche im Mittelpunkt sieht, aber auch Umweltbelange berücksichtigt. Damit geht das Leitbild weit über eine einseitige Ertüchtigung der Straßennetze hinaus und formuliert die integrierte Entwicklung aller städtischen Verkehrssysteme zu einem gesamthaften Verkehrsangebot.

Das Leitbild setzt sich aus übergeordneten Leitsätzen zusammen. Insgesamt konnten alle Aspekte des Leitbildes in acht Leitsätzen zusammengefasst werden (s. Abbildung 1). Die Leitsätze stehen alle gleichberechtigt nebeneinander, es gibt keine Priorisierung oder Reihung der Leitsätze.

Eine detaillierte Begründung der Leitbilder, sowie daraus anschaulich formulierte Handlungsziele, die die Anwendung für die Planungspraxis konkretisieren, finden sich in der Zustandsanalyse zum VEP Ingolstadt.

## 2.2 Ingolstadt setzt zukunftsorientiert auf das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel

Der weiteren Entwicklungsstrategie für Verkehr und Mobilität soll ein Ansatz zugrunde liegen, mit dem unter Abwägung aller Zusammenhänge eine bestmögliche Entwicklung erwartet werden kann.

Die Stadt Ingolstadt weist in der städtischen Mobilität ideale Strukturen und Rahmenbedingungen für den Radverkehr auf. Zudem ist der Radverkehr attraktiv, da dieser schnell, kostengünstig und umweltfreundlich ist. Eine Stärkung des Radverkehrs steigert insgesamt die Attraktivität der Stadt und bietet eine sinnvolle Alternative zu vollen Straßen. Andere Städte haben als Vorreiter durch



eine konsequente Förderung des Radverkehrs bereits wichtige Meilensteine einer neuen Radkultur erreicht, Ingolstadt setzt zum Überholen an!

Ziel des VEPs ist es, bis zum Jahr 2025 den Radverkehrsanteil auf mindestens 25 % am Modal Split des innerstädtischen Verkehrs zu erhöhen. Hierzu ergänzen sich ein neues, komfortables und hochwertiges Vorrangroutennetz und viele weitere Bausteine zu einer systemhaften Förderung des Radverkehrs.

Der ÖPNV als Partner im Umweltverbund soll ideal mit dem Radverkehr vernetzt werden, um die Systemvorteile beide Verkehrsmittel im sogenannten „Umweltverbund“ optimal zu verknüpfen.

Der Pkw-Verkehr wird künftig in Ingolstadt und insbesondere für die Einpendler aus der Region weiterhin einen hohen Stellenwert aufweisen. Durch Netzergänzungen sollen den aktuellen wirtschaftlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen Rechnung getragen werden und die Qualität des Straßenverkehrs künftig erhalten werden.

## 2.3 Integrativer Ansatz des Verkehrsentwicklungsplanes

Der Verkehrsentwicklungsplan befasst sich mit der strategischen Entwicklung des Individualverkehrs zu Fuß, mit dem Rad oder dem Pkw oder auch zur grundsätzlichen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Ingolstadt. Zeitgleich mit dem VEP wurde der Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Ingolstadt als strategisches Pendant für die detaillierte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs erstellt. Die Entwicklung der beiden Pläne erfolgte in

inhaltlicher Abstimmung der beteiligten Akteure.

Die strategische Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Ingolstadt hat einen wesentlichen Schwerpunkt in der Förderung des Radverkehrs. Jedoch sind von den Planungsansätzen des VEP in Bezug auf den Radverkehr bis zur konkreten Umsetzungsplanung ergänzende Überlegungen mit höherer Detaillierung notwendig.

Aufbauend auf den Ergebnissen des VEPs wurden die Planungen konkretisiert und zu definierten Handlungszielen und Maßnahmen verdichtet. Dieses Ziel wurde mit dem „Mobilitätskonzept für den Radverkehr“ erreicht, welches am 27.10.2016 vom Stadtrat der Stadt Ingolstadt beschlossen wurde.

Das Mobilitätskonzept für den Radverkehr wurde am 25.10.2016 von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK) mit der Auszeichnung Ingolstadts als „Fahrradfreundliche Stadt in Bayern“ belohnt.

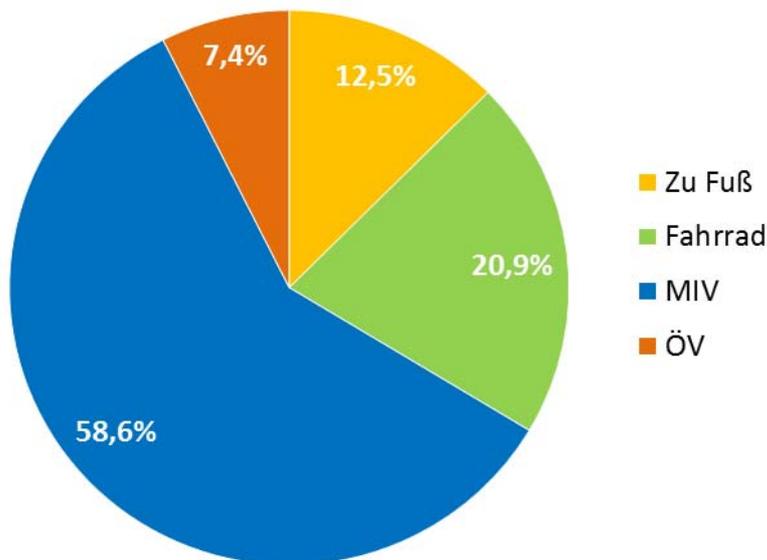
Ein weiterer strategischer Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungsplan ist die gesamthafte verkehrliche Betrachtung der Stadt Ingolstadt innerhalb der Region 10. Gemeinsam mit den Landkreisen Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen und Pfaffenhofen wurden im Laufe des Jahres 2016 erste verkehrliche Analysen erarbeitet, die weiteren Arbeitsschritte bis zum regional abgestimmten Maßnahmen- und Umsetzungskonzept mit Zielhorizont 2035 stehen an.

### **3 Mobilitätsverhalten der Ingolstädter Bevölkerung**

Die Haushaltsbefragung im Jahr 2016 in Ingolstadt zeigt, dass die Bevölkerung in der Stadt einen großen Teil ihrer Wege mit dem MIV zurücklegt. Diese Tatsache wird durch einen hohen Motorisierungsgrad in der Bevölkerung bestätigt, nur ca. 10 % der Bevölkerung besitzen keinen Pkw. Der hohe Anteil an Fahrrad-Besitz von rund 86 % stellt sich positiv dar und wird auch durch eine hohe Nutzungshäufigkeit bestätigt. Das Fahrrad weist mit 21 % Anteil am Modal Split eine beachtenswerte Größe auf. So geben 44 % der befragten Ingolstädter an, das Rad täglich zu nutzen und weitere 31 % sagen aus, dieses Verkehrsmittel wöchentlich zu nutzen.

Der ÖV weist mit 7 % Anteil am Modal Split einen für Städte mit Busangebot dieser Größenordnung erwarteten Umfang auf. Die Erreichbarkeit der Haltestellen stellt sich dabei positiv dar: Nach Aussage der Befragten können über 50% der Ingolstädter die nächstgelegene Haltestelle innerhalb von 3 min. zu Fuß erreichen. Bei der Frage nach der generellen Nutzung des ÖV geben immerhin 80 % der Bürger an, zumindest selten bzw. gelegentlich den Bus zu nutzen.

## Modal Split 2016



### 4 Umsetzungskonzept

Alle Maßnahmen wurden hinsichtlich der Schwerpunktsetzung auf ihre Wirksamkeit untersucht. Zur Orientierung von Verwaltung, politischen Entscheidungsträgern und weiteren Akteuren, in welchem Maße jede der vorgeschlagenen Maßnahmen zur strategischen Ausrichtung und zur Erfüllung der Leitbilder der künftigen verkehrlichen Entwicklung beitragen, wurden die Maßnahmen mehrstufig priorisiert. Hierzu wurden im Rahmen eines Werkstattgesprächs die Maßnahmen ca. 15 Mitgliedern des Stadtrats vorgestellt, weiter konkretisiert und eine deskriptive Reihung der Maßnahmenvorschläge (1. Priorität und 2. Priorität) erarbeitet. Die Reihenfolge der Priorisierung ist für die Zukunft nicht als starr zu betrachten, da sich Realisierungschancen im Laufe der Zeit anders als erwartet entwickeln können. Der tatsächliche Umsetzungszeitpunkt der aufgeführten Maßnahmen ist dann in Abhängigkeit der Haushaltssituation und der Rahmenbedingungen der jeweiligen Projektplanung zu definieren.

Die Bewertung im Rahmen der Erstellung des Umsetzungskonzeptes verlangt eine Auswahl besonderer Maßnahmen, wovon sich die Stadt die höchstmöglichen und effektivsten Ergebnisse im Hinblick auf eine nachhaltige, intermodale Verkehrsplanung erhofft. Die sogenannten Schlüsselmaßnahmen heben sich wegen ihrer besonderen Wertigkeit für die verkehrliche Gesamtentwicklung hervor und definieren die zentralen Handlungsfelder. Für alle Verkehrsträger wurden Schlüsselmaßnahmen empfohlen.

#### 1. Priorität

- Ausbau eines Vorrangroutennetzes mit Verknüpfung in der Region
- Bedarfsgerechte Entwicklung des ÖV-Angebots
- Bahnhof Ingolstadt Audi
- Neugestaltung der Verkehrsbeziehungen westliche Ringstraße

#### 2. Priorität

- Neues Image für den Radverkehr
- Förderung der Fahrrad-E-Mobilität
- Hochwertiges Fahrradparken
- Mobilitätsservice und -beratung Ingolstadt
- Weiterentwicklung des Tarifverbundes
- Aufwertung der Nahversorgungsbereiche in weiterer Siedlungsentwicklung

- Weiterentwicklung Fußgängerleitsystem
- Ausbau BAB-Anschluss Ingolstadt Süd

Alle weiteren Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans sind hinsichtlich des zeitlichen Umsetzungshorizonts in kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen (siehe Anlage) aufgeteilt. Die kurzfristigen Maßnahmen schaffen dabei Synergien zu den Schlüsselmaßnahmen, die mittel- und langfristigen Maßnahmen runden die Strategie des Verkehrsentwicklungsplans ab.

Nach Abwägung der fachlichen und politischen Belange sowie der Einwände aus der Bürgerschaft wurden vier Maßnahmen verworfen. Diese entfallenden Maßnahmen waren im Einzelnen ein Konzept zur Entlastung der Haunwöhrer Straße, die Buslinie über die Staustufe, eine Umfahrung von Etting und eine Nordumfahrung von Oberhaunstadt mit Anschluss BAB. Das Konzept zur Entlastung der Haunwöhrer Straße wurde insbesondere von den Anliegern negativ bewertet. Die als mittelfristige Maßnahme vorgesehene höhenfreie Kreuzung Münchener Straße / Ringstraße / Brückenkopf in Ost-West-Richtung trägt jedoch zu einer Entlastung in der Haunwöhrer Straße bei. Ein Testversuch zur Busbefahrung der Staustufe zeigte zwar gute Linienoptionen auf, die Kosten für eine Realisierung (insb. Neubau eines Fußgängersteiges über die Staustufe) stehen jedoch in keinem Verhältnis zum potentiellen Nutzen. Eine Nordumfahrung von Oberhaunstadt sowie eine Umfahrung Etting sind aufgrund der zu erwartenden Kostenintensität und der Betroffenheiten langfristig nicht realisierbar.

## **5 Planungshorizont und Kosten**

Die Entwicklung Ingolstadts ist durch eine anhaltende Wachstumsphase geprägt. Dieses Wachstum bedingt eine stetige Zunahme der Verkehrsnachfrage. In den letzten Jahren hat die Stadtverwaltung viele Maßnahmen umgesetzt, um bei der Entwicklung der Infrastruktur mit dem Wachstum Schritt zu halten. Die im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen Schlüsselmaßnahmen können weitgehend mit Haushaltsansätzen analog der vergangenen Jahre abgedeckt werden.

Alle Maßnahmen haben in Abhängigkeit der Realisierbarkeit einen gewissen Planungsvorlauf. In jedem Fall bedarf die Umsetzung einer Maßnahme nicht zuletzt aus haushaltstechnischen Gründen einer Einzelentscheidung. Durch veränderte verkehrliche und städtische Entwicklungen können sich die Priorisierungen der einzelnen Maßnahmen verändern. Im Zuge der vertiefenden Untersuchungen können somit einzelne Maßnahmen noch neuen Erkenntnissen angepasst werden. Änderungen der Realisierungschancen, insbesondere sofern andere Planungsträger beteiligt sind, könnten zunächst nur Teilumsetzungen einzelner Maßnahmen ergeben.

Mit der Schwerpunktsetzung im Radverkehr wird man der Wachstumsdynamik der Stadt weiter gerecht. Infolge der Schwerpunktsetzung betreffen viele Schlüsselmaßnahmen unmittelbar den Radverkehr. Hier ist mit einem höheren Haushaltsansatz in den nächsten Jahren zu rechnen. Für Infrastrukturmaßnahmen im Radwegebau wurden im Jahre 2017 rund 2 Mio. Euro im Haushalt eingestellt. Um hier eine Realisierung bzw. Teilumsetzung voranzutreiben, müsste für die Haushaltsplanung der nächsten 4 Jahre jährlich Mehrkosten von rund 25 % eingeplant werden.

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans stellt für die Verkehrsplanung der Stadt Ingolstadt und das kommunalpolitische Handeln ein übergeordnetes, verkehrliches Gesamtrahmenkonzept für die nächsten 10 bis 15 Jahre dar. Mit dem Bericht des Verkehrsentwicklungsplans (Anlage 2) liegt ein fachlich ausgearbeitetes und im dialogischen Prozess abgestimmtes Rahmenkonzept vor, welches nun beschlossen werden soll.

Mit dem Stadtratsbeschluss werden die Maßnahmen prinzipiell beschlossen. Dieser Beschluss bildet die Grundlage für die weiteren Detailuntersuchungen.

Die Realisierung der Maßnahmen steht grundsätzlich unter dem Vorbehalt, dass die erforderlichen Haushaltsmittel in den kommenden Haushalten abgebildet werden können. Daher entstehen mit dem Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans keine Kosten.