

BESCHLUSSVORLAGE V0495/22 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	02.06.2022	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	12.07.2022	Vorberatung	
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften, Wirtschaft und Arbeit	13.07.2022	Vorberatung	
Ausschuss für Verwaltung, Personal und Recht	14.07.2022	Vorberatung	
Stadtrat	26.07.2022	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Grundsatzbeschluss über die Aufstellung eines Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)

(Referentin:Frau Wittmann-Brand)

Antrag:

1. Dem Grundsatzbeschluss zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans hin zu einem nachhaltigen, urbanen Mobilitätsplan (SUMP) mit Dialogprozess wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ausschreibung zur Erstellung eines SUMP durchzuführen.
3. Für die Erstellung, Umsetzung und Verstetigung des SUMP sowie als zentrale Stelle für alle Themen der Mobilitätswende ist eine unbefristete Planstelle im Umfang von 1,0 VZÄ mit der Wertigkeit EG 11 im Stellenplan 2023 auszuweisen.
4. Die Mittel i. H. v. insgesamt 300.000 Euro werden in den Haushaltsjahren 2023-2026 auf der HHSt. 610100.600100 bereitgestellt.

gez.

Ulrike Wittmann-Brand
Stadtbaurätin

Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten: ja nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben 300.000	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten 83.300	<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 checked="" type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 20 2023: 610100.600100 (Weitere Sachausgaben, Verkehrsplanungen) 2024: 610100.600100 2025: 610100.600100 2026: 610100.600100 2023 ff: 610100.4* (Personalkosten)	Euro: 75.000 120.000 90.000 15.000 83.300
<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.		

Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt: ja nein

wenn ja,

<input checked="" type="checkbox"/> freiwillig	<input type="checkbox"/> gesetzlich vorgeschrieben
<input type="checkbox"/> einstufig	<input checked="" type="checkbox"/> mehrstufig

Wenn bereits bekannt, in welcher Form und in welchem Zeitraum soll die Beteiligung erfolgen:

Kurzvortrag:

1. Ausgangssituation und Anlass:

Der aktuell bestehende Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein wichtiger Rahmenplan zur planerischen Ausgestaltung des städtischen Verkehrsgeschehens der Stadt Ingolstadt mit einem Zielhorizont bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus. Die Bearbeitung dieses Planwerks wurde im Jahr 2011 mit umfangreichen Erhebungen zu den Verkehrsmengen und Wirtschaftsverkehren (u.a. Kordonerhebung, Betriebsbefragung) sowie einer grundlegenden Überarbeitung des Verkehrsmodells begonnen und in einem ersten Schritt 2014 mit einer Zustandsanalyse festgehalten. Daraus wurden Leitsätze zur verkehrlichen Entwicklung und Handlungsziele abgeleitet. In einem weiteren Schritt wurden verschiedene Maßnahmen für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) sowie den Motorisierten Individualverkehr entwickelt und im Rahmen einer Umsetzungskonzeption priorisiert.

Die einzelnen Bearbeitungsschritte wurden von einem umfangreichen Beteiligungskonzept für Bürger und die institutionalisierte Öffentlichkeit begleitet. Mit den zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen konnte inhaltlicher Input von außen direkt in den Planungsprozess einbezogen und damit in einen fachlichen Gesamtkontext gestellt werden.

Inhaltlich setzt der bestehende VEP in erster Linie auf die Weiterentwicklung des Umweltverbundes, aber auch größere Maßnahmen im Motorisierten Individualverkehr sind enthalten. Zahlreiche Maßnahmen aus dem VEP sind direkt in Umsetzung (Fahrradvorrangroutenkonzept) oder wurden bereits verwirklicht (z.B. Audi-Bahnhalte, Tarifverbund VGI, Umbau Autobahn Anschlussstelle Süd).

Der VEP ist als Rahmenplan zur Verkehrsentwicklung in Ingolstadt mit einer Laufzeit von ca. 10 bis 15 Jahren angesetzt worden. Insgesamt ist in der Zwischenzeit gesamtgesellschaftlich eine Änderung in der Einstellung zur Mobilität wahrzunehmen, insbesondere in Verbindung mit der großen Fragestellung des 21. Jahrhunderts, dem Klimawandel. Die verkehrlichen Zielsetzungen des VEP sind in diesem Zusammenhang als teilweise überholt anzusehen, weshalb nun frühzeitig eine Überarbeitung angestrebt wird, auch um eine nahtlose Weiterführung der Leitlinien der Verkehrsentwicklungsplanung für Ingolstadt zu ermöglichen. Es wird daher angestrebt, mit einem sog. Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) einen zeitgemäßen Rahmenplan der Mobilität zu erarbeiten und damit einen wichtigen, kommunalen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten.

2. Warum ein SUMP?

Der Begriff SUMP kommt aus dem Englischen und bedeutet „Sustainable Urban Mobility Plan“ – also ein nachhaltiger städtischer Mobilitätsplan. Ein SUMP ist also ein strategischer Plan zur verkehrlichen Entwicklung in einer Stadt, der auch einen umsetzungsorientierten Maßnahmenplan umfasst. Ein SUMP ist ein informelles Planungsinstrument mit langfristigen Zielen und Maßnahmen, welches in einem Dialogprozess erarbeitet wird.

Für die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung im Rahmen eines SUMP besteht ein europaweit einheitlicher und von der Europäischen Kommission empfohlener Ansatz. Diese SUMP-Leitlinien definieren folgende acht Grundprinzipien:

1. Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen
2. Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten
3. Bürgerschaft sowie Interessenträger einbeziehen
4. Aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten
5. Langfristige Vision und klaren Umsetzungsplan definieren
6. Alle Verkehrsträger integriert entwickeln
7. Monitoring und Evaluation vorbereiten
8. Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern

Zwar ist ein SUMP grundsätzlich vergleichbar mit einem VEP, allerdings wird größerer Wert auf eine nachhaltige und integrierte Ausrichtung gelegt, um im Rahmen der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung den Erhalt qualitativ hochwertiger Lebens- und Mobilitätsverhältnisse bei gleichzeitig prosperierender Wirtschaft sicherstellen zu können. Im Rahmen dieser hohen Anforderungen geht es auch darum, für gute Erreichbarkeiten zu sorgen, Lärm-, Luftschadstoff- und Verkehrsbelastungen zu reduzieren sowie Mobilitätsteilhabe für alle zu sichern. Dabei ist ein SUMP stark verkehrsträgerübergreifend angelegt und berücksichtigt neben den Belangen aller Verkehrsmittel auch deren Verknüpfung untereinander. Um die verkehrlichen Auswirkungen der künftigen Entwicklungen abschätzen zu können, ist zudem eine ganzheitliche Betrachtung des Stadtgebietes, der Region und deren Wirkungszusammenhänge erforderlich.

Die damit fokussierte Mobilitätswende ist ein wichtiger Weg zum Klimaschutz und mehr Energie- und Flächeneffizienz im Verkehr und setzt sich aus den drei Säulen „vermeiden“ (möglichst kurze Wege), „verlagern“ (Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel) und „verträglich abwickeln“ (Nutzung der Hauptverkehrsstraßen und E-Mobilität) zusammen. Mit einem SUMP sind daher nutzergerechte Gesamtlösungen zum Erhalt einer hohen, umweltfreundlichen Mobilitätsvielfalt zu entwickeln. Um entsprechende Ziele und Maßnahmen erarbeiten zu können, ist es besonders wichtig, die Stadtgesellschaft aktiv einzubinden, welche sich aus der Bevölkerung sowie den vielen verschiedenen, häufig institutionalisierten Interessensträgern zusammensetzt.

Anders als bei einem „klassischen“ VEP legt ein SUMP bereits auf strategischer Ebene den Fokus stärker auf die enge Verknüpfung der verschiedenen, kommunalen Planungen zur Sicherung einer nachhaltigen Entwicklung, insbesondere bei verkehrs- und umweltrelevanten Belangen. Auch in Ingolstadt ist diese gegenseitige Vernetzung mit anderen Konzeptionen von zentraler Bedeutung und soll im Rahmen der Erstellung eines SUMP gezielt berücksichtigt werden. Einen übergeordneten Rahmen setzen dabei die allgemein anzustrebenden Ziele der Nachhaltigkeit (Sustainable Development Goals) und in Bezug auf Ingolstadt die aktuell in Erarbeitung befindliche Nachhaltigkeitsagenda mit ihren Schwerpunktthemen. Eine Verknüpfung mit Planungen wie dem Klimaschutzkonzept (vgl. V0321/22) ist dabei obligatorisch. Um Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung Hand in Hand planen zu können, ist die Einbindung der SUMP-Erarbeitung in die Erstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (vgl. V0311/22) von zentraler Bedeutung. Die Ausrichtung der genannten Planwerke und Entwicklungskonzeptionen umfasst einen Zeitraum bis ins Jahr 2040, weshalb dieser Planungshorizont auch für den SUMP angestrebt wird.

3. Planstelle Mobilität

Um in Ingolstadt die Mobilitätswende forcieren zu können, ist sowohl für den umfangreichen

Erarbeitungsprozess des SUMP als auch die darauffolgende Umsetzung der Maßnahmen und das dazugehörige Monitoring sowie die Verstetigung des verkehrlichen Leitbildes die Schaffung einer unbefristeten Planstelle von zentraler Bedeutung. Das Vorantreiben der Verkehrswende auf kommunaler Ebene bedeutet einen Kurswechsel und ist angesichts des Bewusstseins für den Klimawandel nicht aufschiebbar. In künftigen Verkehrsplanungen und Verkehrsentwicklungsplanungen müssen die Zielsetzungen der Verkehrswende konsequent miteinbezogen werden. Ein integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept (SUMP) zur Lösung der wachsenden Verkehrsprobleme im Stadtgebiet ist unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit zu entwickeln. Die besondere Herausforderung liegt darin, diesen Wandel des Verkehrs erheblich zu beschleunigen. Hierfür ist eine zusätzliche Stelle erforderlich.

Der Stelleninhaber soll zudem verwaltungsintern als zentraler Ansprechpartner für Mobilität zur Verfügung stehen. Dies betrifft einerseits die Erstellung und das Monitoring des SUMP (ca. 40% der Arbeitszeit), andererseits außerhalb des SUMP-Prozesses die rasche, konsequente Bearbeitung der Themen der Verkehrswende und wird zu einem großen Teil aus Schnittstellenarbeit und Vernetzung mit den verschiedenen Bereichen des Verkehrs sowie anderen Fachbereichen (z.B. Nachhaltigkeitsagenda, Integriertes Stadtentwicklungskonzept) bestehen (ca. 40% der Arbeitszeit). Die weiteren 20% Arbeitszeit betreffen die Mitarbeit im „klassischen“ Aufgabengebiet der Verkehrsplanung, insb. auch im Rahmen der Bearbeitung von verkehrlichen Fragestellungen aus Politik, Bezirksausschüssen und Bürgerschaft. Eine Vergabe dieser Arbeitsleistungen an einen Dritten ist nicht möglich, da die Projektleitung für die Erstellung und Umsetzung des SUMP im Fachamt liegen muss, auch um reibungslose verwaltungsinterne Abläufe sicherzustellen. Zudem sind für das umfangreiche Aufgabengebiet vielfach auch standortbezogene Kenntnisse erforderlich.

Um eine stetige und konsequente Bearbeitung gewährleisten zu können, ist eine unbefristete Planstelle in EG 11 erforderlich. Der Stelleninhaber soll bereits die Vorarbeiten zur Erstellung des SUMP (Erstellen eines Leistungsbildes, Teilnahme an Verhandlungsgesprächen und Vorbereitungen der Vergabe) übernehmen. Es wird entsprechendes, themenübergreifendes Fachwissen benötigt. Zudem soll das Thema Mobilitätswende rasch personell abgedeckt sein. Daher wird die Planstelle zum 01.01.2023 beantragt. Das im Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation bereits vorhandene Personal ist stark ausgelastet und nicht dazu in der Lage, zusätzlich einen derartig umfangreichen Aufgabenbereich zu übernehmen. Die Erarbeitung eines SUMP ist ohne die Planstelle nicht möglich.

Der Personalbedarf wurde mit der Organisations- und Personalentwicklung abgestimmt.

4. Zeitlicher Rahmen für die inhaltliche Bearbeitung und den Dialogprozess

Im Rahmen der Vorarbeiten nach umfangreichen Recherchen und Abstimmungsprozessen sollen zunächst eine Ausschreibung und ein Leistungsbild erarbeitet werden. Mit der Ausschreibung wird ein Wettbewerb folgen, um den besten Anbieter für das umfangreiche Leistungsspektrum zu finden. Der Auswahlprozess soll mit einer Stadtratsentscheidung in der konkreten Beauftragung münden. Im Anschluss beginnt die eigentliche Bearbeitung des SUMP.

Die europaweit einheitlichen Leitlinien zur Erstellung eines SUMP formulieren einen beispielhaften Ablauf (vgl. Abb.), welcher in angepasster Form auch in Ingolstadt angewendet werden soll. Dieser beginnt mit einer vorbereitenden Phase, in welcher die erforderlichen Arbeitsstrukturen gebildet werden. Es folgt die Zustandsanalyse, wobei zahlreiche Mobilitätsdaten in den Prozess einfließen sollen. Im Vorgriff darauf ist mit V0310/22 die Durchführung einer Haushaltsbefragung im Rahmen der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ beschlossen worden, welche bis Ende 2024 vorliegen soll.

Im folgenden Arbeitsschritt wird die Strategie für das weitere Vorgehen entwickelt. Dieser Schritt ist von zentraler Bedeutung, da hierbei das Leitbild und die Ziele zur Verkehrsentwicklung festgelegt werden.

Im Rahmen der anschließenden Maßnahmenplanung werden entsprechend der Entwicklungsziele konkrete Maßnahmen identifiziert und vereinbart, welche Zuständigkeiten bestehen.



Es ist vorgesehen, dass der Stadtrat mit entsprechenden Beschlüssen die einzelnen, übergeordneten Arbeitsschritte abschließt und die folgenden Projektphasen einleitet.

Im Rahmen der einzelnen inhaltlichen Arbeitsschritte soll ein umfangreicher Dialogprozess durchgeführt werden. Hierbei kann auf die sehr guten Erfahrungen aus der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes zurückgegriffen werden. Zu Beginn ist die Einrichtung einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe sinnvoll, um die Vernetzung sämtlicher, in den Fachämtern und Stabsstellen vorliegender Entwicklungskonzeptionen sicherzustellen. Die genaue Ausgestaltung muss im Rahmen der Erstellung des Leistungsbildes konkretisiert und erfahrungsgemäß an die jeweiligen Bearbeitungsstände angepasst werden.

Der zeitliche Rahmen für die Gesamtbearbeitung ist sehr stark von der Resonanz aus Bürgerschaft und Politik abhängig und kann daher nur grob umrissen werden. Mit Blick auf die Erfahrungen aus anderen Städten und den aktuellen Verkehrsentwicklungsplan kann inklusive vorbereitender Arbeiten von ca. 3 bis 4 Jahren ausgegangen werden.

5. Kostenschätzung für die Erstellung eines SUMP

Zur Erstellung eines SUMP ist eine passende fachliche und methodische Expertise erforderlich.

Daher ist die Beauftragung eines externen Fachbüros mit langjähriger Erfahrung bei der Erstellung von SUMP erforderlich, welches die inhaltlichen Schritte im Detail erarbeitet, den Input aus dem Dialogprozess prüft, einbindet und rückkoppelt, Berichte erstellt sowie weitere Arbeiten ausführt. Zudem wird für die Durchführung des obligatorischen Beteiligungsprozesses fachliche Unterstützung benötigt, um die Prozesse objektiv zu kommunizieren und zu moderieren.

Für die Erbringung der Leistungen für die Fortschreibung des VEP hin zu einem SUMP und den dazugehörigen Dialogprozess durch ein geeignetes Fachbüro wird in Bezug zu anderen Kommunen mit Kosten in Höhe von ca. 300.000 € gerechnet. Je nach Gestaltung des Beteiligungsprozesses können diese Kosten auch höher ausfallen.

Im Rahmen der vorgesehenen Ausschreibung wird eine Konkretisierung erfolgen. Die eigentliche Auftragsvergabe und ggf. weitere Zwischenschritte werden dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

6. Grundsatzbeschluss und weiteres Vorgehen

Der Stadtrat beschließt grundsätzlich die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes hin zu einem nachhaltigen, urbanen Mobilitätsplanes (SUMP). Die Verwaltung wird des Weiteren beauftragt, hierfür ein Leistungsbild zu erarbeiten und einen Vergabewettbewerb vorzubereiten. Darin eingeschlossen ist auch die Angebotseinholung für den Dialog- bzw. Beteiligungsprozess.

Der Stadtrat beschließt zudem die Schaffung einer unbefristeten Planstelle EG 11, deren Stelleninhaber sowohl die Ausschreibung vorbereitet als auch den eigentlichen Prozess der Erstellung des SUMP steuert sowie die Umsetzung der Maßnahmen und die Verstetigung der Leitziele vorantreibt. Des Weiteren sollen innerhalb des Aufgabenbereichs der Stelle grundsätzlich sämtliche Themen der Mobilitäts- und Verkehrswende zentral bearbeitet werden. Die Planstelle wird zum 01.01.2023 beantragt.

Mit Beschluss und Besetzung der Planstelle kann mit der Bearbeitung des SUMP Anfang 2023 begonnen werden.