



Stadt Ingolstadt Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit

Sitzungsort: Neues Rathaus, Großer Sitzungssaal, II. OG		Sitzung-Nr.: PLA/04/2024
Sitzungsdatum: Donnerstag, 11.07.2024	Sitzungsbeginn: 16:00 Uhr	Sitzungsende: 19:45 Uhr

Teilnehmerverzeichnis

Bürgermeisterinnen	
Bürgermeisterin Petra Kleine	
Ausschussmitglieder	
Herr Stadtrat Hans Achhammer	
Herr Stadtrat Franz Wöhrl	
Herr Stadtrat Thomas Deiser	
Herr Stadtrat Dr. Manfred Schuhmann	
Herr Stadtrat Quirin Witty	
Frau Stadträtin Barbara Leininger	
Herr Stadtrat Jochen Semle	
Herr Stadtrat Klaus Böttcher	
Herr Stadtrat Ulrich Bannert	
Herr Stadtrat Roland Meier	
Herr Stadtrat Dr. Markus Meyer	
Berufsmäßige Stadträte	
Herr Gero Hoffmann	Referat VI
Frau Ulrike Wittmann-Brand	Referat VII
Ferner anwesend	
Herr Stadtrat Raimund Köstler	
Nicht anwesend	
Herr Stadtrat Sepp Mißlbeck	

Tagesordnung:

Eingangs der Sitzung findet die Beratung in nichtöffentlicher Sitzung darüber statt, welche Tagesordnungspunkte der nichtöffentlichen Sitzung zugewiesen werden.

Öffentliche Sitzung	3
1. Zwischenbericht des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts Zukunft Ingolstadt 2040+ (Referentin: Frau Wittmann-Brand) Vorlage: V0416/24	3
2. IBA Räume und weiteres Vorgehen zur Ingolstädter Beteiligung an der Internationalen Bauausstellung der Metropolregion München (Referent: Herr Prof. Dr. Rosenfeld) Vorlage: V0412/24	9
3. Umgestaltung der Schloßlande (Referentin: Frau Wittmann-Brand) Vorlage: V0170/24/1	11
4. Regionaler Verkehrsentwicklungsplan für die Region Ingolstadt	28
. Antrag der ÖDP-Stadtratsgruppe vom 21.02.2020 Vorlage: V0169/20	28
. Stellungnahme der Verwaltung (Referentin: Frau Wittmann-Brand) Vorlage: V0418/24	28
5. Bahnhalt Zuchering	29
. Antrag der ödp-Stadtratsgruppe vom 01.10.2020 Vorlage: V504/20	29
. Stellungnahme der Verwaltung (Referentin: Frau Wittmann-Brand) Vorlage: V0419/24	30
6. Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens gem. Art. 73 BayBO im Rahmen des Zustimmungsverfahrens Neubau eines Hochschulgebäudes in Modulbauweise für die THI, Fl. Nr. 3096/24 (Referentin: Frau Wittmann-Brand) Vorlage: V0423/24	32
7. Lärminderungsplan – Öffentlichkeitsbeteiligung Lärmaktionsplan (Runde 4) (Referentin: Frau Bürgermeisterin Kleine) Vorlage: V0453/24	32
8. Sachstand und weiteres Vorgehen bei der Sanierung des Künettegrabens (Referentin: Bürgermeisterin Kleine) Vorlage: V0429/24	35
9. Neugründung 3. staatliche Realschule; Sanierung und Umbau Haus D, Brückenkopf 1, 85051 Ingolstadt zur Nutzung als Interimsschulgebäude; Programmgenehmigung (Referenten: Herr Engert, Herr Hoffmann) Vorlage: V0404/24	41
10. Vollausbau des Unterhaunstädter Weges von der Römerstraße bis zum "Am Augrabene" - Abstimmung der Ausbauvariante im Bereich der Seitenräume, Kostenmehrung und Zuschuss durch die Regierung von Oberbayern hier: Ergänzende Projektgenehmigung (Referent: Herr Hoffmann) Vorlage: V0236/24	42
11. Vollzug des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes; Teileinziehung des Weges rund um den Auwaldsee (Änderung der Widmungsbeschränkung) und Widmungen weiterer Zuwegungen zum Rundweg um den Auwaldsee (Referent: Herr Hoffmann) Vorlage: V0333/24	46
12. Novelle des Denkmalschutzgesetzes nutzen - Ausbaupotenziale für PV und Solaranlagen prüfen	47
. Antrag der Ausschussgemeinschaft FDP/JU vom 02.08.2022 Vorlage: V0689/22	47
. Sachstandsbericht der Verwaltung (Referent: Herr Hoffmann) Vorlage: V0417/24	47
13. Neubau Straßenentwässerung Fauststraße, Schrobenhausener Straße hier: ergänzende Projektgenehmigung (Referent: Herr Hoffmann) Vorlage: V0504/24	48

Bürgermeisterin Kleine eröffnet die Sitzung und stellt fest, dass der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit ordnungsgemäß geladen wurde und 12 Mitglieder erschienen sind. Der Ausschuss ist damit beschlussfähig.

Zur Tagesordnung werden keine Einwände erhoben.

Danach gibt der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit seine Zustimmung zu vorstehender Tagesordnung.

Öffentliche Sitzung

Bekanntgabe

- 1 . Zwischenbericht des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts Zukunft Ingolstadt 2040+
(Referentin: Frau Wittmann-Brand)
Vorlage: V0416/24**

Antrag:

Der Zwischenbericht des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wird bekannt gegeben.

Antrag:

Der Zwischenbericht des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wird bekannt gegeben.

Frau Wittmann-Brand geht anhand einer PowerPoint-Präsentation auf die aktuellen Planungen und Konzepte der Stadtentwicklung ein. Weiter verweist sie auf die Grundlagen- und Leitbildentwicklung. Danach informiert sie zum Aufbau des Zwischenberichtes, den aktuellen Stand und den Inhalt des Endberichts. Die Präsentation liegt als Anlage dem Protokoll bei. Insoweit wird auf die Wiedergabe der Ausführungen verzichtet.

Stadtrat Achhammer zeigt sich erfreut über den Bericht merkt aber zugleich an, dass nicht viel Neues dabei sei. Allerdings sei das vorliegende Ergebnis umfassend und kompakt. Weiter verweist er auf die Beteiligung des Stadtrates, so dass jeder einen Einblick davon bekommen habe. Stadtrat Achhammer verweist auf Themenfelder, die seiner Meinung nach noch fehlen und die bis zum nächsten Schritt eingebaut werden sollen. Ein Thema was die Gesellschaft beunruhige sei das Trinkwasser. Insofern schlägt er vor, das Wassermanagement mit der Thematik Trink- und Brauchwasser

mit einzubeziehen. Dies werde in der nächsten Zeit aufgrund der klimatischen Verhältnisse ein immer größeres Thema werden und solle in den Zielbereich für 2040+ mit eingebaut werden. Weiter verweist er auf das Thema „Kaufhof und Umfeld“. Dies sei ein ganz wichtiger Baustein in der Altstadt, der separat beleuchtet werden solle. Er merkt an, dass sich hier sein Stadtratskollege Deiser noch äußern werde. Ein weiterer Punkt, der Aspekt der Studenten, komme Stadtrat Achhammer zu kurz. Im Hinblick auf die steigende Anzahl von 10.000 sei dies eine enorme Größe. Hier verweist Stadtrat Achhammer auf das Riesenthema Wohnen. Mit dem ISEK bereite man parallel den Flächennutzungsplan vor und wie bereits angesprochen sollen Schulen, Kitas, Feuerwehren usw. inkludiert werden. Ingolstadt stoße immer wieder auf die Problematik, dass es keine Flächen für diesen Gemeinbedarf gebe und insofern solle dies hier unbedingt berücksichtigt werden. Auch das Thema Wärmebedarfsplan sei wichtig. Er bemängelt, dass dies überhaupt nicht vorkomme, aber zu diesem Thema gehöre. Auch das Thema Klimaneutralität 2035 sei viel zu kurz aufgeführt. Um hier voran zu kommen, müssen schon gewisse Ziele festgelegt werden. Weiter verweist Stadtrat Achhammer auf das IN-Quartier und erkundigt sich zum weiteren Vorgehen. Dies solle man auf alle Fälle mitberücksichtigen. Weiter stelle sich die Frage, was mit den vielen Wohnungen die in der Flächenentwicklung seien passiere. Dies sei bereits bei Wohnen und Gewerbe diskutiert worden. Diese fehlen und wenn sich dies ewig rausziehe sei das das nächste Problem. Dies sei nun kein ISEK Problem, aber Stadtrat Achhammer wolle dies heute ansprechen. Weiter verweist er auf die lange Dauer der Bauentwicklung bei Baugebieten. Erst nach sechs bis acht Jahren werden diese rechtskräftig. Seiner Meinung nach müsse man hier schneller werden. Stadtrat Achhammer verweist weiter auf das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum. Dies müsse auch im Entwicklungskonzept mit untersucht werden. Begonnenen Umsetzungen haben bereits zu Verbesserungen geführt. Allerdings gebe es noch ein paar Orte, welche überdacht werden müssen. Hier solle man auch die Bezirksausschüsse einbeziehen, da denen die Brennpunkte bekannt seien.

Stadtrat Semle zeigt sich auch erfreut über den Bericht und für ihn sei eine neue Stadtentwicklung ersichtlich. In seiner Fraktion habe schwerpunktmäßig der Nordosten mit der hohen Verdichtung zu Diskussionen geführt. Dieser Stadtbezirk sei mit vielen Barrieren umgeben und man komme hier nicht leicht heraus. Dabei verweist er auf den einzigen Zugang, bzw. Durchgang. Weiter verweist er auf das Thema Sicherheit und merkt hierzu an, dass die Stadt bereits bei den kritischen Bereichen, wie der Mauer im Klenzepark und dem Technischen Rathaus gehandelt habe.

Stadtrat Deiser verweist auf die angesprochenen Punkte von Stadtrat Achhammer und merkt an, dass zur „Innenstadt“ Anmerkungen habe. Dabei verweist er auf die Grafik auf der Seite 18 des Umfrageergebnisses wo ersichtlich sei, dass die große Masse wegen des Einzelhandels und der Gastronomie in die Stadt komme. Die Ingolstädter Sicht decke sich deutlich mit sämtlichen bundesweiten Studien. Insofern sei ihm auf Seite 100 wo es die Altstadt betreffe, das Thema zu wenig behandelt. Dies müsse hier noch geschärft werden und auch dies fehle ihm auf der letzten Seite des Leitbilds. Ingolstadt fördere seine Zentren als integrierter Anker für das Stadtleben, die Kultur und die Wirtschaft. Hier hätte Stadtrat Deiser gerne den Halbsatz „insbesondere die Innenstadt“ dabei. Weiter verweist er auf das Leitbild und das erste von diesen fünf Zielen. Ingolstadt werde Vorreiter für die nachhaltige Mobilität und Modellstadt der Verkehrswende. Solange Ingolstadt eine Autoindustrie habe wo mindestens ein Drittel der Bürger dort arbeiten und deren Familien davon leben, solle man sich keine Ziele setzen, die man nicht erreichen könne. Insofern müsse der zweite Halbsatz „Modellstadt der Verkehrswende“ gestrichen werden.

Was jetzt gesagt wurde, könne man nur weitgehende unterstreichen, so Stadtrat Dr. Schuhmann. Nun habe man etwas als Handlungsgrundlage geliefert bekommen und diese gilt es jetzt auszufüllen. Weiter verweist Stadtrat Dr. Schuhmann auf die Migrationsdichte. Im Hinblick der hohen Anzahl müsse die Integrationsarbeit mit Workshops und Bürgerbeteiligungen geleistet werden. Weiter verweist er auf das Thema Wasser und merkt an, dass er sich mehr lebendiges Wasser in der Altstadt wünsche. Dieser Wunsch sei mittlerweile eine berechtigte Forderung angesichts der Zunahme der Wärmentswicklung in den Städten. Zur Gastronomiesituation habe er in den letzten Ausschüssen darauf hingewiesen, dass man aufpassen müsse, sich nicht überzugastronomieren. Dabei verweist er auf die Sichtweite des MKKD, wo demnächst eine Ausschreibung für ein neues gastronomisches Element erfolge. Dann gebe es das Kavalier Dallwig und das Theaterrestaurant und in Sichtweite den Paradeplatz. Der schönste Platz sei im südlichen Bereich, denn da scheint die Sonne am längsten und man habe einen wunderschönen Blick auf die Stadt. Stadtrat Dr. Schuhmann bemängelt, dass man sich zu viel auf den Norden konzentriere. Weiter verweist er auf den TOP zur Erweiterung der TU. Dies bedeute auch, dass mehr Wohnungen, speziell für Studenten, benötigt werden. Beim gestrigen Bericht über die Schul- und Kitabauten sei aufgezeigt worden, dass die Bedarfe für die nächste Zukunft ziemlich abgeschlossen seien. Dies müsse schon positiv erwähnt werden. Die Situation mit dem IN-Quartier sei ein herber Rückschlag. Hier habe man große Hoffnungen gehabt, dass der Wohnungsbedarf in näherer Zukunft befriedigt werden könne. Bezahlbare

Wohnungen werden das große Problem bleiben. Stadtrat Dr. Schuhmann spricht seinen Dank für diese ausführliche Recherche, die als Handlungsanweisung dienen solle aus. Er hoffe, dass man mit Unterstützung von Bürgermeisterin Kleine im Hinblick auf die Grünflächen, den Grünring und den Freizeitmöglichkeiten zu einem positiven Ende komme und sich beim nächsten Bericht etwas zufriedener äußern könne. Stadträtin Leininger zeigt sich erfreut über die Hinweise auf das Wasser und das studentische Wohnen. Dies solle durchaus noch Einklang finden. Für sie sei der Bericht so umfangreich, aber auch etwas schwierig zu lesen um ein Bild davon zu bekommen. Weiter verweist sie auf die Angst welche sie mit dem wachsen der Stadt verbinde und ob die Flächen ausreichend seien. Hier werde eine sehr eindeutige Aussage getroffen, dass eine Ausweisung großflächiger Wohnbauflächen im Rahmen des Flächennutzungsplans wegen der zur Verfügung stehenden Baulandreserven eine Nachverdichtung und Potenzial der Konversation nicht notwendig sei. Dies sei der Punkt, mit dem man sich beschäftigen müsse. Man könne ja nicht die Grenzen ausweiten, sondern man unterliege einer bestimmen Begrenzung. Für Stadträtin Leininger sei beruhigend, dass diese Flächen auch noch Potential für den Gemeinbedarf haben. Insofern sei der Wohnungsbau im Großen und Ganzen und auch die Entwicklung von neuen Gewerbeflächen durch die Verdichtung gegeben. Erfreulich sei auch, dass durch die Kooperation mit Umlandgemeinden eine Entspannung angezeigt werde. Hier sei ein ungeheures Potential bei den beiden Punkten vorhanden. Sie beschäftige aber auch immer der Bedarf an Flächen für den Gemeinbedarf. Insofern stellt sie die Frage, ob dies hier mitgedacht worden sei.

Die Stadtbaurätin merkt an, dass es nun einige Fragen und Anregungen gewesen seien, die durchaus ihre Berechtigung haben. Sie weist aber darauf hin, dass man schon sehen müsse, dass das ISEK ein integriertes Konzept sei und die einzelnen Fachpläne, entsprechend fortgeschrieben werden müssen. Integriert sei bereits das Grundkonzept Wohnen, das bereits evaluiert worden sei. Außerdem sei der Schulentwicklungsplan, der Feuerwehrbedarfsplan und auch das Klimaanpassungskonzept in das ISEK zu integrieren. Dann sei es nochmal wichtig zu erkennen, dass es sich jetzt um einen Zwischenbericht handelt, der die übergeordneten Leitziele darstelle. Mit dem weiteren Vorgehen bis Ende des Jahres werde der konkrete Maßnahmenkatalog mit den Fokusräumen, wo einer davon die Altstadt sei, erstellt. Es sei selbstverständlich, dass solche Themen wie der Kaufhof näher beleuchtet werden. Frau Wittmann-Brand gehe davon aus, dass es dann für die Stadträte noch einmal greifbarer werde, wenn die einzelnen Maßnahmen ersichtlich seien. Dabei verweist sie auf die

neuen Baugebiete, welche gemischte Nutzungen sowie soziale Infrastruktur beinhalten. Dort werden die Kindertagesstätten mit festgesetzt, beim Dachsberg werde die Mittelschule geplant und die Nepomuk-von Kurz-Schule. Dies müsse auch im Flächennutzungsplan dargestellt werden und was die Gewerbeflächen betreffe brauche man sicherlich auch eine gewisse Neuausweisung. Frau Wittmann-Brand betont, dass dies bereits in Planung ist. Zum IN-Quartier merkt sie an, dass man von ca. 3.500 Einwohnern ausgehe. Bezüglich des Weiteren Vorgehens lasse man sich insolvenzrechtlich begleiten. Es sei noch unklar, ob es auf eine freihändige Vergabe oder auf eine Zwangsversteigerung hinauslaufen werde. Die Stadtbaurätin gehe aber davon aus, dass man an den Planungen festhalten könne. Derzeit bestehe noch kein Baurecht und insofern werde jeder, der dieses Grundstück erwerbe Interesse daran haben dies zu entwickeln. Es habe zum jetzigen Zeitpunkt nicht den Wert, wie nach einem Satzungsbeschluss, der bisher fehle. Zum Steinbuckl weist sie darauf hin, dass die Planverfahren dauern und dies aber am wenigsten an der Verwaltung liege. Frau Wittmann-Brand merkt an, dass die Bauleitverfahren komplizierter werden, wenn man mit höheren Dichten, gemischten Nutzungen und größeren Baugebieten arbeite, dann habe man sehr unterschiedliche Belange und Abwägungsschwerpunkte zu klären, als dies noch vor zehn Jahren der Fall gewesen sei. Das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum sei ganz wichtig. Dabei verweist die Stadtbaurätin auf einen stattgefundenen Termin beim Bayerischen Städtetag, wo ein Kriminalbeamter vom Landeskriminalamt darauf aufmerksam gemacht habe. Bezogen auf die Sicherheit seien zwischen objektiven Gefahrenorte und subjektiv empfundene Angsträume zu unterscheiden. Man könne durch entsprechende Maßnahmen eine höher empfundene Sicherheit erreichen indem z. B. auf Unterführungen verzichtet werde. Dabei verweist sie auf das Thema Schlosslände. Am wenigsten Sicherheits- und Sauberkeitsprobleme habe man an Orten, an denen sich vor allem Mütter und auch Väter mit Kindern aufhalten, da sich dort pöbelnde Jugendliche und auch die Trinkerszene ungern aufhalten. Es gehe natürlich auch immer um gute Einsehbarkeit und Beleuchtung. Der Nordosten hänge mit der Entwicklung des IN-Quartiers eng zusammen. Dies werde sicher ein sehr dicht besiedelter Bereich sein und insofern sei es sicherlich auch Wert, dies nochmals zu betrachten. Ein sehr gutes Konzept sei hier die Fortführung und die Entwicklung des Nordparks. Weiter informiert Frau Wittmann-Brand, dass man am 17.07.24 im Rahmen einer Videokonferenz allen Mitgliedern des BZAs die Möglichkeit zur Information und Beteiligung geben werde. Dies sei einfacher, als 12x eine Vorstellung vor Ort. An Stadtrat Deiser gewandt zur These „Ingolstadt als Modellstadt“ für die Verkehrswende, halte es Frau Wittmann-Brand für zielführend, wenn man in der Leitbildformulierung durchaus provokativer herangehe.

Das Thema an sich, könne man im Rahmen des Mobilitätskonzepts Altstadt mitdiskutieren, dann auch unter Einbeziehung des BZA-Mitte.

Für Stadtrat Meier sei der Zwischenbericht sehr gut und es gebe überhaupt keinen Zweifel. Er fragt nach, ob man überhaupt den repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung erreicht habe. Seines Erachtens gebe es ganz viele Leute, die weder eine Zeitung noch einen Internetzugang haben und auch nicht bei den Workshops beteiligt waren. Insofern stellt er die Frage, ob diese Bürger zu Hause aufgesucht worden seien, oder ob dies noch angedacht sei, um noch einen anderen Input zu bekommen.

Da der Zeitraum für die Onlinebeteiligung nur noch bis zum 29. Juli laufe, sei es zeitlich nicht mehr möglich eine aufsuchende Beteiligung vorzunehmen. Weiter betont die Stadtbaurätin, dass man von einer aufsuchenden Beteiligung abgesehen habe, da zu Beginn die Durchführung der Safari in allen Stadtbezirken stattgefunden habe. Erfahrungsgemäß werde an die Bezirksausschüsse herangetragen, wo den Bürgern der Schuh drücke. Durch die Onlinebeteiligung der Bezirksausschüsse erwarte man einen ganz guten Meinungsaustausch, ohne eine aufwendige und kostenintensive Beteiligung durchzuführen.

Man spreche nun über die Zukunft bis zum Jahr 2040+, so Stadtrat Witty. Er fragt nach, ob es angedacht sei, dass dieser Plan irgendwann fortgeschrieben werde und es ein ISEK 2060+ geben werde.

Frau Wittmann-Brand merkt an, dass der Flächennutzungsplan gemäß der gesetzlichen Vorgaben alle 15 bis 20 Jahre fortzuschreiben sei. Nun habe man es beim Flächennutzungsplan in Ingolstadt geschafft, dass man fast an die 30 Jahre ohne Neuaufstellung herankomme. Diese übergeordneten Bauleitpläne seien gerade auch für die Verwaltung sehr wichtig, weil diese einen Handlungsrahmen darstellen, sozusagen die Leitplanken für die künftige städtebauliche Entwicklung vorgeben. Nichtsdestotrotz ändern sich die Formalitäten, denn wer hätte vor zehn Jahren mit einer Pandemie, Kriegen und dem Klimawandel in so massiver Form gerechnet. Insofern glaube die Stadtbaurätin, dass es extrem wichtig sei, dass dieses Konzept auch eine gewisse Resilienz habe. Deshalb könne nicht jede konkrete Maßnahme verortet werden, weil sich die Dinge anpassen lassen müssen. Frau Wittmann-Brand denke, dass man so diesen übergeordneten Rahmen, wie sich Ingolstadt zukunftsfähig entwickeln solle, mit dem ISEK zukunftsgerichtet aufzeigen könne. Wie bereits erwähnt, handelt

es sich hierbei noch nicht um den Endbericht. Ideen und Anregungen können jederzeit gerne per Mail an das Stadtplanungsamt gesendet werden.

Der Bericht wird den Mitgliedern des Ausschusses bekannt gegeben.

Beratend

- 2 . **IBA Räume und weiteres Vorgehen zur Ingolstädter Beteiligung an der Internationalen Bauausstellung der Metropolregion München
(Referent: Herr Prof. Dr. Rosenfeld)
Vorlage: V0412/24**

Antrag:

1. Der Stadtrat stimmt den strategischen Betrachtungsräumen „Ingolstadt Zentrum-Ost“, „Ingolstadt Nord-West“, „Ingolstadt Hauptbahnhof“ und „incampus“ zur Ingolstädter Beteiligung an der Internationalen Bauausstellung der Metropolregion München zu.
2. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, konkrete Projektpläne innerhalb dieser Räume zu entwickeln.

Frau Wittmann-Brand geht anhand einer PowerPoint-Präsentation auf die Kriterien die Zukunftsfragen, die Fokusräume, die Projekt-Themen und den Ausblick für Ingolstadt ein. Die Präsentation liegt als Anlage dem Protokoll bei. Insoweit wird auf die Wiedergabe der Ausführungen verzichtet.

Stadtrat Dr. Schuhmann merkt an, dass dieses Projekt eine wichtige Aufgabe sei. Er fragt nach, ob das Bauamt diese Zusatzaufgabe ohne Personalmehrung leisten könne. Er bemängelt, in der Vorlage hierzu keine Kosten aufgeführt seien.

Frau Wittmann-Brand verweist hierzu auf die bereits im Haushalt eingestellten 50.000 Euro. Sie betont, dass dieses Budget vom Stadtrat beschlossen worden sei. Dies sei entsprechend in der Beschlussvorlage zur IBA vom November letzten Jahres aufgeführt. Nun gehe es konkret um die Projekte. Die Kosten hierzu werden jedem Projekt zugeteilt, auf die Haushaltsjahre verteilt und im jeweiligen Haushalt eingestellt.

Stadtrat Achhammer verweist bei der Umsetzung auf die Problematik der Mitarbeiterkosten. Weiter habe die Stadtbaurätin den Nord-Westen, speziell den Bereich um den Westpark angesprochen. Hierzu gehöre auch der Ideenwettbewerb um den Audi-Kreisel. Dieser sei ja in der Öffentlichkeit schon sehr negativ aufgeschlagen. Dabei verweist Stadtrat Achhammer auf Leserbriefe von bedeutenden Persönlichkeiten der Stadt. Die Diskussionen des Stadtrates werden nicht so gerne gesehen. Diskutieren solle man aber trotzdem. Weiter verweist er auf einen CSU-Antrag aus dem Jahr 2017 zu überlegen das Südkreuz, sprich die Glasis-Brücke und die südliche Ringstraße, den gesamten Bereich zu überdenken. Zu den Kosten merkt er an, dass man derzeit keine finanziellen Möglichkeiten für einen großen Umbau habe. Ein ganz wichtiges Potential werde das autonome Fahren und die künstliche Intelligenz in dieser Verkehrsentwicklung sein. Vielleicht könne hier angesetzt werden, ohne gleich an eine neue Brücke zu denken. Diese Anregung wolle er gerne mitgeben und auch der angesprochene Bereich solle in die Betrachtung mit aufgenommen werden.

Seitens der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erfolge Zustimmung für diese Vorlage, so Stadträtin Leininger. Sie sehe eine gewisse Dramaturgie bei diesem Werk. Für das Plangebiet, bzw. das ausgewählte Gebiet im Nordwesten, sei die Entstehung des Audi-Kreisels schlecht, weil dadurch in der Mitte eine Zerschneidung erfolge. Für Stadträtin Leininger sei eine Nutzungsmischung dort notwendig und auch die Nachbarschaft müsse gestärkt und Strukturen entwickelt werden. Die Fragestellungen seien die Richtigen und was dann erfolge, liege in der Diskussion. Stadträtin Leininger gehe davon aus, dass die ausgewählten Projekte viel Potential haben und der Stadt sehr viel Entwicklungspotential bringen könne. Sie finde es bisher eigentlich auch schade, dass dieses fantastische IN-Campus-Gebiet noch immer so wenig im Bewusstsein der Stadt sei. Dort könne man sehr viel entwickeln und insofern erfolge auch die Zustimmung.

Der Beschlussvorschlag gebe den Auftrag an die Verwaltung, diese Projekte fortzuentwickeln. Weiter sei aufgeführt so Stadtrat Dr. Meyer, dass das Zwischenergebnis in fünf Jahren präsentiert werde. Insofern frage er nach, ob die Schlosslende, die als nächster TOP behandelt werde und auch in nächster Zeit im Fokus bleibe, auch erst in fünf Jahren berichtet werde. Weiter frage Stadtrat Dr. Meyer nach, welche konkreten Ideen der Verwaltung in den nächsten Monaten und Jahren auf die Stadt zukommen.

Projekte die mit Kosten hinterlegt seien, müssen im Haushalt eingestellt werden und gehen insofern in die entsprechenden Sitzungsläufe. Frau Wittmann-Brand sichert hierzu eine genaue Erläuterung beim nächsten Tagesordnungspunkt zur Schloßlände zu.

Stadtrat Dr. Meyer fragt weiter nach, ob dies auch für die anderen Teilprojekte gelte.

Hier komme es darauf an, um welches Projekt es sich letztendlich handelt, so die Stadtbaurätin. Bei Projekten welche ein Planungserfordernis benötigen, dauere es länger. Gerade beim Westpark gehe es um die Flächen nördlich des Westparks, die im Flächennutzungsplan momentan noch als gewerblich genutzte Flächen hinterlegt seien. Hier werde man noch einmal mit den entsprechenden Beteiligungsverfahren überlegen, was dort die richtige Entwicklung sei. Urbane Quartiere mit dem Schwerpunkt Wohnen und Arbeiten zu schaffen, sei sicherlich Ziel der Planungen. Hier müsse man tatsächlich sehen, welche Nutzung mit welcher Dichte umgesetzt werden könne und wie viel Förderung man bekomme. Die Hoffnung der Stadtbaurätin sei, dass IBA als Motor zur Beschleunigung der Maßnahmen und Projekte zu sehen sei.

Mit allen Stimmen:

Entsprechend dem Antrag befürwortet.

Beratend

3 . Umgestaltung der Schloßlände (Referentin: Frau Wittmann-Brand) Vorlage: V0170/24/1

Antrag:

1. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit beschließt die sofortige Beendigung des Verkehrsversuches mit der provisorischen Radwegführung auf der Schloßlände zwischen Frühlingstraße und Roßmühlstraße.
2. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses vom 11.05.2021 (V0303/21 „Umgestaltung Schloßlände“) damit, den Rückbau der Schloßlände (Spurreduktion) sowie den Einbau einer Fußgängerquerung mit Ampelanlage an der Kreuzung Schloßlände/Schutterstraße, mittels eines VgV-Verfahrens mit vorgeschaltetem Realisierungswettbewerb mit begleitender Öffentlichkeitsbeteiligung vorzubereiten.

Frau Wittmann-Brand geht anhand einer PowerPoint-Präsentation auf die geplante Umgestaltung der Schloßlände ein. Die Präsentation liegt als Anlage dem Protokoll bei. Insoweit wird auf die Wiedergabe der Ausführungen verzichtet.

Herr Brodersen stellt anhand einer PowerPoint-Präsentation die Simulationsergebnisse des Projektes vor. Grundlage hierfür ist der digitale Zwilling ein. Die Präsentation liegt als Anlage dem Protokoll bei, insofern wird auf die Wiedergabe der Ausführungen verzichtet.

Stadtrat Deiser merkt an, dass ihm dieses Thema nicht so bekannt sei. Weiter verweist er auf die Induktionsschleifen an den Ampelanlagen. Er fragt nach woher die Daten stammen.

Herr Brodersen merkt an, dass es an dieser Stelle keine Induktionsschleifen gebe. Aber es seien im ganzen Stadtgebiet Induktionsschleifen verteilt und diese greifen in der Kalibrierung des Modells auf sogenannte OD-Matrizen zurück. Diese Quelle-Ziel-Matrix beschreibt den Verkehrsfluss von A nach B. Die Modellkalibrierung erfolgt anhand einer Vielzahl von Detektoren. Dadurch können Bereiche überbrückt werden, in denen keine Detektoren vorhanden seien. Auch Audi-Daten seien in einer weiteren Verwendung mit den Simulationsdaten verglichen worden. Dort habe man nachweisen können, dass das Verkehrsmodell die Realität, gemessen an den Daten der Audi-Flotte, gut widerspiegeln.

Stadtrat Böttcher fragt nach, welche Jahreszeit simuliert worden sei. Er gehe davon aus, dass es im Winter ganz andere Verkehrsverhältnisse wie im Sommer seien. Im Sommer seien viele mit dem Fahrrad unterwegs. Das Ansinnen der FW-Stadtratsfraktion sei eine reale Umplanung, damit man eine Echtzeit mit der Reduzierung der Straße, erhalte. Das eine sei die Theorie und das andere die Praxis, die wieder ein bisschen anders aussehe. Seines Erachtens erziele man in den sechs Monaten im Winter ein besseres Ergebnis für eine Echtzeit-Simulation.

Herr Brodersen informiert, dass der Mittelwert der Wochentage Montag bis Donnerstag im Gesamtjahresvergleich hergenommen worden sei. Hier seien alle Montage bis Donnerstage, außer der Schulferien und der Feiertage im Jahr, miteinberechnet worden.

Für Stadtrat Semle sei die Fahrgeschwindigkeit ein großes Thema und insofern fragt er nach, ob weiterhin Tempo 50 gefahren werden solle. Auch sei interessant, ob eine Veränderung des Verkehrs ersichtlich sei, wenn zwischen der Roßmühlstraße und der Schutterstraße, bzw. bis zur Unterführung, mit Tempo 20 gefahren werde.

Dies sei nach den Worten von Herrn Brodersen im Rahmen dieser Untersuchung nicht erfolgt. Er merkt aber an, dass dies bei vorherigen Simulationen testweise bei anderen Straßen durchgeführt worden sei. Insofern stelle diese Untersuchung kein Problem dar.

Stadtrat Dr. Meyer verweist auf den Begriff „historische Ampelphasen“ und bittet um Erläuterung dessen. Ampeln seien in Ingolstadt adaptiv bzw. abhängig vom Verkehrsfluss gesteuert. Dieser gehe dann in eine Steuerung hinein, auf die man keinen Zugriff habe, da dies Eigentum der betreibenden Firma sei.

Herr Brodersen informiert, dass man die Output-Daten vom Steuerungsprozess, wann grün, bzw. rot sei, erhalten habe. Diese Ergebnisse seien in den letzten drei Jahren für die Dauer des Forschungsprojektes, gesammelt worden. Daraus habe man sozusagen eine historische Datenbank gebildet und den Mittelwert genommen. Auch über den Jahresverlauf seien die Daten verglichen worden. Es habe sich gezeigt, dass man mit dem Mittelwert schon einen relativ kritischen Zeitpunkt abbilden könne. Die Schwankungen im Jahresvergleich seien dort ganz gut abgebildet.

Es sei auf keine wesentlichen Änderungen bzw. Verschlechterungen hingewiesen worden. Stadtrat Wöhrl fragt nach, ob es diese gebe. Weiter merkt er an, dass dies mit der momentanen Verkehrslage abgebildet sei. Was nun zu beobachten sei, ist der Mehrwert. Seine Fraktion wollte eher weniger Wert, als mit dem Fahrrad fahren. Nach seinen Worten steige der Busverkehr an. Stadtrat Wöhrl fragt nach, ob es hierzu schon eine Abschätzung gebe.

Nach den Worten von Herrn Brodersen müsse dies weiter berücksichtigt und eine Projektion aufgezeichnet werden. Diese sei aber dann eine valide Abschätzung der Verkehrsentwicklung. Er betont, hier mit den aktuellen Daten gearbeitet zu haben. Das Problem bei der Simulation seien immer die geringen Abweichungen.

Herr Brodersen habe eine äußerst wichtige Information geliefert, so Stadträtin Leininger. Das Kernthema sei die Veränderung der Verkehrsflüsse, ob die Altstadt erreichbar bleibe und ob eine Verlagerung auf eine nicht gewünschte Verlagerung z. B. auf die Ringstraße erfolge. Positiv sei, dass dies durch diesen digitalen Zwilling abgebildet werden könne und keine jahrelange Untersuchung erfolgen müsse. Es liege nun ein valides Ergebnis vor mit dem man umgehen könne. Es sei eine geringe Verkehrsverlagerung ersichtlich und auch das die Ringstraße relativ frei bleibe. Weil sich dort die Schule befindet, sei dies von Anfang an das Anliegen ihrer Fraktion gewesen. Es wäre nicht gut, wenn dort mehr Verkehr hinzukomme und es dann bei den Stoßzeiten, zu Staus komme. Weiter spricht sie sich positiv für den Termin mit den Bürgern aus. Hier habe es einen enormen Zuspruch gegeben, denn dies sei ein Thema, das die Leute bewege. Das eine sei der Verkehr, die Erreichbarkeit der Altstadt aber das andere auch immer der Wunsch an die Donau zu kommen. Es handelt sich bei diesem Abschnitt um den einzigen, den man habe. Dieser ist nun mal direkt vor der Altstadt und wo anders ist dies nicht mehr möglich. Frau Leininger ist überzeugt, dass viel Platz durch die Verschmälerung der Straße gewonnen werde. Stadträtin Leininger spricht sich für die Variante zwei aus, wo man möglichst viel Platz an dem Ort gewinnen könne. Für ihre Fraktion sei das Wegfallen der Unterführung eine Verbesserung. Diese sei ein Angsttraum und auch ein Unfallschwerpunkt, weil diese unübersichtlich sei. Bei Stilllegung der Zufahrt zum Theater könne noch mehr Platz gewonnen werden. Es solle schon der maximale Gewinn, bzw. das maximale Potential aus diesem Ort geschöpft werden. Da dieses Thema schon lange auf der Agenda stehe, wäre die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und auch viele Leute die darauf warten sehr froh, wenn dies endlich begonnen werde.

Hier gehe es nicht nur um die verkehrliche Situation, sondern auch um die Umgestaltung der Schloßlande, die nach den Worten von Stadtrat Witty ein Sehnsuchtsort für viele Ingolstädter sei. Dies sei der Traum näher an die Donau zu kommen am südlichen Rand der Altstadt. Die Frage sei allerdings inwiefern man mit dieser Planung und diesem Traum näherkommen könne. Hier gehen die Meinungen auseinander und man komme erst zum Realisierungswettbewerb, wo man seriöse Kostenschätzungen erhalte. Stadtrat Witty fragt nach, ob schon Aussagen zu den Zuschüssen für dieses Projekt getroffen werden können. Dies sei ein entscheidender Faktor, um in der Bevölkerung eine Akzeptanz herzustellen. Denn wenn es zu einem möglichen Umbau komme, werde die Schloßlande komplett gesperrt werden. Stadtrat Witty

gehe hier von etlichen Monaten aus. Er fragt nach, ob dies dann nur mit einer Total-sperrung möglich sei, die zu einer Verkehrsverlagerung führe. Weiter fragt er nach, ob man nicht in der Zeit bis zu einer möglichen Umgestaltung wieder ein Konzept wie die „Donaulust“ durchführen könne. Diese sei in den Sommermonaten sehr gut angenommen worden. Kritik erfolgte zwar hinsichtlich der Kosten, aber die Resonanz sei durchaus positiv gewesen. In den Sommermonaten habe man den Vorteil, dass man nicht die Verkehrsverlagerung aufgrund des problematischen Schülerverkehrs habe. So könnte die Zeit bis zu einer möglichen Umgestaltung mit solchen Projekten an Attraktivität für diejenigen die ihren Urlaub in Ingolstadt verbringen, gewonnen werden.

Frau Wittmann-Brand informiert, dass für die Untersuchung bewusst nicht die Fahrradbeauftragte beauftragt worden sei, sondern man sich für Audi und das Ingenieurbüro Vössing entschieden habe. Diese haben sich deckende Ergebnisse vorgelegt. Die Stadtbaurätin betont, dass der Verkehrsversuch im Reallabor sehr aufwendig sei. Hier könne die neu gestaltete Kreuzung viel leichter im digitalen Zwilling simuliert werden, als man dies umbauen könne. Denn dann müssten drei Bäume gefällt werden und dies könne im realen Raum nicht simuliert werden. Weiter verweist sie anhand der Präsentation auf die abfotografierten Pläne vom Sonntagnachmittag. Es sei ersichtlich das die Leute keine Unterführung wünschen, vor allem im Hinblick auf die zu gewinnende größere Fläche. Die Verkehrsuntersuchung sei das eine, aber die Trassenplanung, dass auch größere Fahrzeuge die Schloßländer weiterhin gut befahren können, das andere. Dabei verweist sie auf die Rettungsfahrzeuge und das dies ein wichtiges Anliegen der Bürger gewesen sei. Hier sei der Ideenwettbewerb in der Konzeptphase stehen geblieben. Deshalb habe sie und Herr Hoffmann sich externe Hilfe durch Herrn Goldbrunner herangezogen. Dieser sei beauftragt worden die Trassenplanung zu konkretisieren. Hier sei man in enger Abstimmung mit den verschiedenen Ämtern, auch mit dem Gartenamt, um den Erhalt der Pflanzen zu sichern.

Herr Goldbrunner verweist anhand des Lageplans der Variante zwei der Präsentation darauf hin, dass als Basis dieser Planung die Verkehrsuntersuchungen genommen worden seien. Man habe geschaut, was an motorisierten Verkehr noch durchpassen müsse. Dazu gab es dann auch weitere Gespräche mit dem Stichwort „Rettungsfahrzeuge“. Die Feuerwehr habe in der Südstadt von der Esplanade aus ihren Hauptzugriff. Dies sei das eine, wie viel Verkehr man hier mit dieser Fahrbahn durchbringe. Es stellte sich schnell heraus, dass zwei Fahrspuren eine in jede Richtung und ein

Multifunktionsstreifen in der Mitte, dies abbilden können. Weiter verweist Herr Goldbrunner auf die Wünsche des ÖPNV und deren Haltestellen. Diese habe man nun auf der Fahrbahn und der wartende Bus könne langsam, indem man die mittlere Spur benutze, passiert werden. Weiter solle für den Fahrradfahrer eine Optimierung erreicht werden. Diese erreiche man mit einem durchgängigen Band. Dabei verweist er auf ein Rückkrat am südlichen Fahrbahnrand. Zwischen der Rossmühlstraße und Schutterstraße sei nur ein Ausschnitt dargestellt. Dieses Band spanne sich draußen im Osten von der Schwinge bis über die Schutterstraße hinaus. Hier könne der Fahrradfahrer in beiden Richtungen ohne jegliche Lichtsignale durchfahren. Dies sei nach den Worten von Herrn Goldbrunner eine gute Option. Es sollte entsprechend berücksichtigt werden, dass man auf der Nordseite der Fahrbahn auch für Fahrräder und Fußgänger Raum schaffe. Die Frage war, wie weit man diese Fahrbahn nach Norden rücke könne. Hierzu verweist er auf Vorschläge von Herrn Schäpe und Diskussionen über die Kreuzung an der Schutterstraße. Die Frage war inwieweit man eine Verschmälerung schaffen könne um weniger befestigten Verkehrsraum zu schaffen, ohne dass die Qualität für die noch notwendigen Verkehre schwindet. Weiter verweist Herr Goldbrunner auf die Anbindung zum Theater und der Tiefgarage Theater Ost. Auch die Unterführung sei beleuchtet worden. Diese sei aber doch mit vielen negativen Dingen behaftet. Insofern sei diese mit dem Wissen, dass der Fußgänger im Bereich der Kreuzung Schutterstraße wieder berücksichtigt werden könne, bei den reduzierten Spuren rausgenommen worden. Weiter verweist er auf die Präsentation und merkt an, dass die gelbe Fläche zur Donau die Spielwiese für den Realisierungswettbewerb sei. Nach seinen Worten könne hier vieles getan werden, und Ideen im Realisierungswettbewerb eingebracht werden.

Nun sei man im Detail bei der Straßenführung und der Verkehrsentwicklung. Stadtrat Dr. Meyer wolle aber einen Schritt zurückgehen und stellt die Frage, warum dies eigentlich umgesetzt werden solle. Die Stimmungslage sei durchaus ambivalent. Auf der einen Seite komme der Wunsch, dass die Altstadt näher an die Donau rücke. Auf der anderen Seite, stelle sich die Frage warum man sich eigentlich um den Norden kümmere, wo doch der Süden die Sonnenseite sei und diese aufgewertet werden solle. Stadtrat Dr. Meyer sei der Meinung, dass eine Straßenverlagerung nicht zum Selbstzweck erfolgen dürfe. Es sei klar, dass eine Flächenentsiegelung gerade im urbanen Bereich ein Wert sei. Dies sei ihm aber für dieses Großprojekt ein bisschen zu wenig und für die Akzeptanz des gesamten Projektes schon entscheidend. Es solle nicht nur eine schöne Flaniermeile geschaffen werden, denn ein Flanierbereich sei

nicht unbedingt ein Besuchermagnet. Aus seiner Sicht brauche es gestalterische Elemente, die nicht nur zum drüber gehen einladen, sondern auch zum Aufenthalt. Insofern fragt er nach, ob im Realisierungswettbewerb ausreichend berücksichtigt worden sei Vorschläge zu erhalten, damit sich die Menschen dort aufhalten können.

In dieser Spurreduzierung und dem Verschwenk der Schloßlände sei eine technische Beschreibung des Projektes durchaus eine große Chance die Altstadt klimaangepasster zu machen und die Identifikation zu erhalten. Ein großes Privileg sei In- golstadt als Stadt an der Donau, auch touristisch und die Aufenthaltsqualität am Nordufer, zu stärken. Die Stadtbaurätin verweist auf die steigenden Bewohnerzahlen in der Altstadt. Auch die Studentenzahlen steigen an und zahlreiche Arbeitsplätze gebe es in der Altstadt. Durch die Entwicklung des Quartiers sei es ganz wichtig, an dieser Nordseite mehr Aufenthaltsqualität für einen Klima angepassten Raum zu schaffen. Die Altstadt sei ein Hitzespot und insofern sei eine Begrünung, auch in Form von begrünten Stufen sinnvoll. Dabei verweist die Stadtbaurätin auf die Sitzstufen am Brückenkopf die hervorragend angenommen werden. Dies sei auch eine Möglichkeit um besser zu verweilen und die Innenstadt entsprechend zu fördern. Frau Wittmann-Brand informiert zum Förderprogramm des Ministeriums „Klimawandel(t) Innenstadt“ mit einer Städtebauförderungsquote von bis zu 80 Prozent. Erfahrungsgemäß fördere der Freistaat oder der Bund keine Maßnahmen die nicht in die Zukunft gerichtet seien. Insofern beantworte sich die Frage, ob die Maßnahme zukunftsgerichtet und nachhaltig sei, von selbst. Die Kosten seien getrennt voneinander von Herrn Goldbrunner und Herrn Hoffmann berechnet worden und beide seien auf ca. sechs Millionen Euro plus Planungskosten gekommen. Dies strecke sich über einen Planungszeitraum von acht Jahren. Begonnen werden solle mit dem Realisierungswettbewerb, für den ungefähr 180.000 Euro kalkuliert werden. Die Frage sei, was an der Donau passieren solle. Wie bereits angekündigt solle eine umfassende Beteiligung mit einer entsprechenden Bürgerbefragung erfolgen. Die Eckdaten und die Kosten des Realisierungswettbewerbs werden dem Stadtrat noch einmal vorgelegt. Auch dann habe dieser die Möglichkeit die Dinge genauer zu schärfen. Die Ergebnisse des Realisierungswettbewerbs werden mit entsprechender Öffentlichkeitsbeteiligung nochmals evaluiert. Insofern handelt es sich um Planungsprozesse, die bei einem IBA-Format selbstverständlich seien. Auch stelle sich die Frage was eine Straße in Zukunft könne. Dabei verweist sie auf die Energiegewinnung und Power Roads. Dies seien alles Fragen die nochmals getestet werden können. Hier helfe auch der Austausch mit anderen Kommunen. Frau Wittmann-Brand fände es für eine

vertane Chance, wenn bereits jetzt eine Entscheidung getroffen würde, denn es handelt sich um einen Prozess. Der Realisierungswettbewerb laufe voraussichtlich im nächsten und übernächsten Jahr. Für die Entwurfs- und Ausführungsplanung habe man zwei Jahre und die Dauer der Realisierung in Bauabschnitten wären drei Jahre. Eine Vollsperrung werde nicht benötigt, da zumindest der ÖPNV auf der Trasse verbleiben solle. Die Stadtbaurätin meint, wenn sich Ingolstadt bei der IBA als Gesellschafterin beteilige, müssen auch Projekte gezeigt werden können. Hier sei ihr der digitale Zwilling zu wenig. Diesem müsse man aber auch Glauben schenken, ansonsten nütze dieser nichts. Es handelt sich nun mal um eine internationale Bauausstellung und um keine Planungsausstellung.

Alle Ausführungen der Stadtbaurätin seien zu unterstützen, so Stadtrat Dr. Meyer. Aber Ingolstadt plane ja keine Großprojekte, um die Förderkriterien des Ministeriums zu erfüllen. Seine Frage ginge in Richtung Realisierungswettbewerb. Wichtig sei, dass man Ideen für einen besseren Aufenthalt gewinne, die man heute noch nicht habe. Die Gestaltung alleine sei ein wertvoller Punkt. Stadtrat Dr. Meyer denke hier etwas verwegen an einen Zeitungskiosk wie in Paris, oder die Würstelbude in Regensburg. Diesen könne man mit seiner Historie nicht verpflanzen. Er fragt nach, ob dies in diesem Wettbewerb so angedacht sei.

Zumindest vor zehn Jahren sei im Rahmen des Ideenwettbewerbes dies in diesem Bereich so angedacht gewesen, so Frau Wittmann-Brand und dies sei auch im Wettbewerb so enthalten.

Stadtrat Böttcher pflichtet seinem Vorredner hinsichtlich der Aufenthaltsqualität bei. Er berichtet von seiner Reise nach Wien zur Alten Donau, wo mit einfachen Mitteln diese Aufenthaltsqualität geschaffen worden sei. Diese könne auch durchaus in Ingolstadt untergebracht werden. Die Alte Donau habe zwar keine Fließgeschwindigkeit, man könne aber bestimmte Ideen übernehmen. Stadtrat Böttcher merkt an, dass er nicht unbedingt für die Straße sei, aber wenn dies nötig sei, müsse man dies akzeptieren. Herr Brodersen habe ganz klar mitgeteilt, dass dies ein Mittelwert sei und dieser bilde nicht den Berufsverkehr der in der Früh gegeben ist, ab. Dabei verweist er auf den Stau an der Eisenbahnbrücke. Stadtrat Böttcher merkt an, dies absolut sensibel zu behandeln. Es müsse dies umgesetzt werden, was letztendlich benötigt werde, denn dies sei die einzige Ost-West-Verbindung die es im Altstadtbereich tatsächlich gebe.

Bürgermeisterin Kleine weist nochmals darauf hin, dass die Spitzenzeiten der Straße, abgebildet seien. Es seien genau die Zeiten des vormittags- und nachmittags Berufsverkehrs betrachtet worden, wo der meiste Verkehr auf der Schloßlände sei. Außerhalb dieser zwei Zeitfenster ist die Straße nicht viel befahren.

Herr Brodersen bestätigt, dass man bei der Bemessung die Spitzenzeiträume hergenommen habe. Hierbei handelt es sich um die Zeiten von sechs bis neun Uhr und von 16 bis 19 Uhr.

Stadtrat Achhammer verweist auf den heutigen Leitartikel aus dem Donaukurier, dass die Verkaufszahlen von AUDI drastisch runtergehen. Dies müsse bei der heutigen Diskussion im Hinterkopf sein. Auch stelle sich die Frage, wie es mit den Finanzen in Ingolstadt weitergehe und ob dieser Beschluss überhaupt zeitgerecht sei. Stadtrat Achhammer fragt nach, ob es nicht sinnvoller wäre, erst den Süden voranzubringen. Man kämpfe dort schon ewig mit den Toiletten, dem Kühllager und den Aufenthaltsmöglichkeiten. Seine persönliche Meinung sei sich trotzdem damit zu beschäftigen, weil man eine vernünftige Stadtplanung nur machen könne, wenn man auch in die Zukunft denke. Ein bisschen Schärfe werde genommen, wenn die Umsetzung erst bis zum Jahr 2030 stattfinde. Auch der Realisierungswettbewerb solle wohl erst in den Jahren 25 und 26 stattfinden. Dies sei für Stadtrat Achhammer ein Ausschlusskriterium, dass dieser Stadtrat hier noch eine Entscheidung treffe. Eine Projektgenehmigung könne erst nach dem Jahr 26 stattfinden. Dies sei für ihn ganz entscheidend, denn bis dahin sei bekannt, wie es mit den Finanzen weitergehe. Zum Beschluss merkt er an, dass die Beendigung der Verkehrsführung, schon bestätigt worden sei. Er bittet aber trotzdem um Prüfung, ob man diese Vierspurigkeit von der Frühlingsstraße bis zur Roßmühlstraße weiterführen könne. Seine Fraktion sei der Meinung, dass der Fuß- und Radweg der in diesem Bereich gemeinsam stattfindet, so weiterhin stattfinden könne. Die engste Stelle im Norden sei seiner Meinung nach ca. dreißig bis fünfzig Meter östlich von der Einfahrt der Tiefgarage zum Kongresszentrum. Diese habe aber immer noch drei Meter und insofern solle man es wagen und evtl. einen Stadtratsbeschluss ohne großen Umbau herbeizuführen. Ein gemeinsamer Fuß- und Radweg von der Frühlingsstraße bis zur Schutter- und zur Roßmühlstraße auf dem südlichen Bereich solle weitergeführt werden. Wie von Herrn Goldbrunner vorher aufgezeigt, würde seine Fraktion diesen Schritt mitgehen. Diese vierspurige Kfz-gerade in Zusammenhang mit der Sanierung der Schillerbrücke und dann der Eisenbahnbrücke soll man sich nicht wegnehmen lassen. Die Radfahrer und die Fußgänger können trotzdem vernünftig weitergeführt werden, was allerdings

im weiteren Bereich nicht der Fall sei. Weiter verweist Stadtrat Achhammer auf den zweiten Teil des Beschlusses. Dabei verweist er auf den Realisierungswettbewerb und das VgV-Verfahren und der Fußgängerampel an der Schutterstraße. Diese Fußgängerampel solle vorzeitig schon umgesetzt werden. Hierzu liegt auch ein Antrag seiner Fraktion vor. Bevor diese Projektgenehmigung und dieser Umbau stattfinden, solle dies überprüft werden. Stadtrat Achhammer bevorzugt beide Varianten zu verfolgen und zu prüfen. Zur Untertunnelung merkt er an, dass diese auch Vorteile habe. Auch der Vorschlag von Trojan solle beim Realisierungswettbewerb einbezogen werden. Es sei schon sinnvoll, auch wenn dieser Entwurf schon einmal verwendet worden sei. Der Vorteil sei, dass man oben nicht nur eine Spielwiese habe und drei Meter weiter unten die Donau fließe, die man dann fast wieder nicht sehe. Es mache schon Sinn, dass man dort vernünftig mit wenig Beton runterkomme. Beim angesprochenen Vorteil der beidseitigen Rad- und Fußwegführung entlang der Schloßlände könne man vernünftig mit dem Rad fahren. Im Norden werde es an der Konrad-Adenauer-Brücke etwas eng. Aber auf der Südseite funktioniere dies ganz gut. Dies seien die Vorteile von diesem Konzept. Weiter merkt er, wie auch sein Stadtratskollege Böttcher an, ob nicht mit Hütchen eine Simulation der Schloßlände eine Zeit lang durchgeführt werden könne. Somit könne man die Bevölkerung hier mitnehmen. Stadtrat Achhammer betont, dass man sich damit schon viele Jahre beschäftige und insofern solle man dies nicht sterben lassen. Er bittet aber die von ihm genannten Einschränkungen und deren Begründungen mit zu bedenken.

Das Ziel sei jetzt keine Vorzugsvariante zu beschließen, sondern dies für den Wettbewerb offen zu lassen, so Frau Wittmann-Brand. Zur Kreuzung merkt sie an, dass es derzeit keinen Gehweg zur Querung zur Donau gebe. Hier handelt es sich um dreißig Meter Fußwegquerung, über Bauminselfen hinweg, um an die Donau zu kommen. Dies sei ja genau die Problematik und diese könne nicht im öffentlichen Raum simuliert werden, weil man dies aufgrund der vorhandenen Bäume nicht entsprechend umbauen kann.

Stadtrat Achhammer merkt an, die Zweispurigkeit der Fahrbahn darzustellen.

Dies verzerre wieder ein Stück weit das Ergebnis. Es sei auf der Präsentation mit dem digitalen Zwilling dargestellt. Die Stadtbaurätin verweist auf die Problemstellung an der Kreuzung Roßmühle, da die Haderstraße derzeit nicht offen sei und man somit sämtlichen Busverkehr dort habe. Frau Wittmann-Brand finde diese Kreuzung für

einen ganz wichtigen Punkt. Die geplanten Kreuzungspunkte könne man nicht real abbilden.

Stadtrat Achhammer habe dies verstanden und glaube auch den Zahlen, aber die Bevölkerung könne man leichter mitnehmen, wenn diese die Zweispurigkeit sehe. Er wolle keine Bäume fällen, sondern nur die Bevölkerung mitnehmen. Dies sei ihm wichtig.

Die Kreuzung würde man nicht belassen, so Frau Wittmann-Brand. Die Rechtsabbiegerspur würde zurückgebaut werden um einen Fußweg zu bekommen. Somit habe man eine viel geringere Strecke die auch beampelt werden könne. Auf der anderen Seite hätte man Aufstellflächen für Radfahrer und Fußgänger. Dies sei jetzt alles nicht vorhanden und man müsste auf der Mittelinsel die zwei Bäume fällen, sonst funktioniere dies nicht. Es werde versucht auf der Insel die drei Bäume zu halten. Man bekomme aber auch mehr Grünbereich, sodass eine entsprechende Nachpflanzung und Aufwertung erfolgen könne. Mit der jetzigen bestehenden Kreuzung sei es schwierig dieses Zukunftsbild um realen Stadtraum abzubilden.

Bürgermeisterin Kleine betont, dass man sich nicht auf eine Variante festlege, sondern mit diesem Realisierungswettbewerb auch Lösungen Anfrage. Die Frage sei nun eher ob man den einen oder anderen Punkt nochmals ausdrücklich in den Realisierungswettbewerb reformuliere. Dies sei eine Art des Entgegenkommens und der Gedanke ginge nicht verloren.

Stadtrat Witty verweist auf die Finanzierbarkeit und fragt nach wie man mit der Situation nun umgehe. Wenn man von finanziell schwierigen Zeiten ausgehe sage man, dass eine Umsetzung gerade nicht möglich sei. Wenn man von besseren Zeiten ausgehe, dann sei aus der Historie von Ingolstadt bekannt, dass es wieder schlechtere Zeiten gebe. Bei so einem langen Planungszeitraum müsse man in finanziell guten Zeiten genauso sagen, dass auch die schlechten Zeiten wieder vorbei gehen. Man finde immer einen Grund, warum es aus finanziellen Gründen eher nicht funktioniere. Weiter fragt Stadtrat Witty nach, ob sich die 80 Prozent Förderung auf die gesamten sechs Millionen Euro, oder auf einen Teil dieser beziehen. Darüber hinaus gedacht könne diese Förderung in drei, vier oder fünf Jahren auch wieder eingestellt werden. Dabei verweist er auf das Einstellen der Förderung von Elektroautos. Weiter spricht

er das Thema Südufer und deren Umgestaltung an. Er bittet hierzu um einen kurzen aktuellen Sachstand.

Um die Komplexität nicht zu erhöhen regt Bürgermeisterin Kleine an, sich heute auf das Nordufer zu konzentrieren. Die Sitzungsvorlage zum Südufer hinsichtlich der Kostenschätzung sei in Vorbereitung und werde nach der Sommerpause vorgelegt.

Die Städtebauförderung sei eine verhältnismäßig konstante Förderung, so die Stadtbaurätin. Ingolstadt sei seit den siebziger Jahren im Städtebauförderprogramm. Mit der entsprechenden Festlegung der Sanierungsgebiete sei hierzu die Grundlage geschaffen worden. Das ISEK schaffe nun die Grundlage die Förderung für die Projekte in der Gesamtstadt in Anspruch zu nehmen. In der Städtebauförderung habe man derzeit eine sechzigprozentige Förderung der förderfähigen Kosten. Das Thema „Klimawandel Innenstadt“ sei ein neues Förderprogramm, welches von der Staatsregierung kürzlich erst aufgelegt worden sei. Hier habe man für diese Klimaanpassungsmaßnahmen in den Innenstädten, in den Hitzespots, eine achtzigprozentige Förderquote. Frau Wittmann-Brand rechne aber mit der sechzigprozentigen Förderung. Man müsse ja nicht unbedingt um das eine zu tun, das andere lassen. Natürlich werden auch entsprechende Überlegungen das Südufer betreffend getroffen. Beim Thema WC-Anlagen, Gastronomie und Donaubühne solle eine Verbesserung erzielt werden. Diese Dinge seien wichtig, aber kein IBA-Projekt. Man müsse sich nochmals vergegenwärtigen, ob man bei einem zukunftsgerichtet internationalen Bauausstellung 2034 dabei sein wolle. Nach den Worten der Stadtbaurätin sei man derzeit in der Vorbereitungsphase. Die Auslobung für den Wettbewerb werde zum Beschluss vorgelegt und hier könne man nochmals nachjustieren. Um Kosten zu sparen werde die Auslobung verwaltungsintern erstellt werden. Frau Wittmann-Brand glaube, dass man für den Bereich der Schloßländer eine sehr große Expertise im Haus gesammelt habe.

Vorschlag seitens der Verwaltung sei, die Kriterien von Stadtrat Achhammer in diese Auslobung mit rein zu formulieren, so Bürgermeisterin Kleine.

Herr Hoffmann verweist auf zwei Bemerkungen zu den Kosten. Diese sechs Millionen Euro seien unabhängig von seitens des Ingenieurbüros Goldbrunner und ihm ermittelt worden. Hier handelt es sich um die reinen Baukosten und hinzu kommen noch die Kosten für die Honorare und die Planungen.

Weiter verweist Herr Hoffmann auf den Erhaltungsaufwand auch für die bestehende Straße von Seiten des Tiefbauamtes. Der Neubau dieser Straße müsse auch in die Diskussion mit eingebracht und gegengerechnet werden.

Dies seien sehr viele Aspekte und Stadtrat Semle wolle ein paar zentrale aus Sicht seiner Fraktion nochmals nennen. Dabei verweist er auf die Finanzentscheidungen die in ein paar Jahren nochmals konkret, möglicherweise in der nächsten Legislatur, betrachtet werden müssen. Hier fehle ihm in der Diskussion der Vision. Weiter fragt er nach, ob ähnliche Diskussionen in anderen Städten, wie man direkt zur Donau komme, bekannt seien. Dabei verweist er auf die Städte Ulm und Regensburg. Ingolstadt werde auch im Hinblick auf die wachsende Einwohner- und Studentenzahl den Bedarf haben. Stadtrat Semle könne sich in diesem Bereich nur als langsamer Fahrbereich vorstellen. Die Qualität dort werde so steigen, dass die Fußgänger in aller Ruhe die Straße queren sollten und die Fahrzeuge Rücksicht nehmen müssen. Auch solche Bereiche solle es geben. Da dies auch Realität in anderen Städten sei, regt er an dies zu bedenken. In Ingolstadt sei dies schwer vorstellbar. Der Verkehrsversuch mit der Absperrung der einen Fahrbahn für Radfahrer vor dem Kongresshotel habe gezeigt, dass man nur im vorderen Bereich eine Abbiegespur und nicht die ganze vierte Fahrspur benötige. Dies sei auch auf der Nordseite und es sei anfangs nicht klar gewesen ob es einen guten Geh- und Radweg geben könne. Insofern sei der Versuch nicht umsonst gewesen und deshalb schließt er sich seinem Stadtratskollegen Achhammer hinsichtlich eines Realitätsversuches in dem Bereich der Schloßlände an. Dies überzeuge nochmals ganz anders, als die Theorie. Stadtrat Semle verstehe den seitens der Stadtbaurätin erwähnte Aufwand, aber er spricht sich für diesen Versuch aus, um nochmals andere Aspekte zu erhalten.

Herr Hoffmann verweist auf die Radwege und merkt an, dass wie von Stadtrat Achhammer angesprochen noch Änderungen erfolgen sollen. Dabei verweist er auf die Engstelle gegenüber dem Kongresszentrum. Hierzu regt er an auf der Südseite den gegenläufigen Radweg plus einen Fußweg auszubauen. Es könne nochmals geprüft werden, inwieweit die Nordseite ein Stück ohne eigenen Radweg auskomme, so Herr Hoffmann. Er betont aber, dass dies gegen den ausdrücklichen Rat des Fahrradbeirats sei. Die Verwaltung sei ebenfalls der Meinung, dass beides benötigt werde, aber dann eben nicht genug Platz für vier Fahrspuren sei. Insofern müsste auf eines verzichtet werden. Herr Hoffmann regt an, hier einen Städtevergleich zu starten. Dabei verweist er auf Innsbruck und deren Projekt seit dem Jahr 2019 „wie die Stadt an den

Inn komme“. Es sei ganz wichtig, dass man es schaffe, nah an den Fluss zu kommen. Hier sei er allerdings bei Stadtrat Dr. Meyer, dass dort dann auch etwas stattfinden müsse. Insofern spricht auch er sich für den Wettbewerb aus.

Der Verkehrsversuch Pop-Up-Radweg habe gezeigt, dass dies nicht mit einer Spur funktioniere, so Stadtrat Deiser. Nachdem man dann seit dem Frühjahr die Abbiegespur zugeschaltet habe sei ersichtlich, dass dies insgesamt nicht funktioniere. Es sei zwar besser geworden, aber zu gewissen Tageszeiten funktioniere es eben nicht. Insofern vertrete die CSU-Stadtratsfraktion den Standpunkt, die vier Fahrspuren von vorne bis hinten zu erhalten. Da man an dieser Stelle auf der ganzen Länge sowieso nicht zur Donau kommen, gewinne man nichts. Auch auf dem nördlichen Gehweg seien kaum Fußgänger und Radfahrer unterwegs. Die Stadtbaurätin habe darauf hingewiesen, dass dies etwas stocke, weil die Harderstraße nicht befahrbar sei. Weiter verweist Stadtrat Deiser auf die Ausführungen der Beschlussvorlage mit dem Hinweis „Redundanz für die Sanierung der Schillerbrücke“. Diese Redundanz, die notwendig sei, höre auch nach der Sanierung der Schillerbrücke nicht auf. Weiter verweist Stadtrat Deiser auf die anderen Brücken und die Ringstraße. Falls irgendwann einmal ein Tunnel unter der Münchener Straße gebaut werden solle, dann benötige man die Redundanz auf der Donaunordseite. Insofern solle man sich dies nicht verbauen. Weiter erkundigt er sich zu einem Antrag seiner Fraktion vom September 2019, zur Fußgängerquerung am Theater.

Bei Betrachtung der Zeitschiene und einer Fertigstellung im Jahr 2032 stelle sich für Stadtrat Meier die Frage, ob dies dann überhaupt noch im Jahr 2032 so gewollt werde und dies noch sinnvoll sei. Dabei verweist er auf den Fortschritt des autonomen Fahrens. Er wolle nicht sagen, dass man in zehn Jahren garantiert autonom fahre, aber sicherlich werden die Assistenzsysteme besser, sodass der Verkehr wesentlich reibungsloser fließen könne. Vielleicht werde die Schloßländer dann überhaupt nicht mehr als Verkehrsader benötigt, weil man auch weniger Parkplätze brauche. Hierzu verweist er auf die Festung, die nach der Fertigstellung veraltet gewesen sei. Die Befürchtung von Stadtrat Meier sei im Jahr 2032 etwas zu haben, was man eigentlich zu diesem Zeitpunkt gar nicht mehr haben wolle. Insofern regt er an, das autonome Fahren und die Assistenzsysteme in die Planung mit einfließen zu lassen. Die Berichterstattung der Medien zeigt, dass der Verkehr abnehme und auch über die vier-Tage-Woche diskutiert werde. Dadurch werde die Infrastruktur nicht mehr so sehr belastet. Möglicherweise können dann Ausweichrouten den Verkehr aufnehmen und das Nordufer sehe dann mal so aus, wie das jetzige Südufer.

Das autonome Fahren betreffend sei man mit AUDI in engen Austausch, so die Stadtbaurätin. Sie betont aber, dass auch das autonome Fahren Trassen benötige. Bisher sei man immer davon ausgegangen, perspektivisch den ÖPNV zu stärken. Auch dieser werde, egal ob autonom, immer auf einer Trasse geführt. Deshalb kam es zu dieser Planung, weil unabhängig was mit dem motorisierten Individualverkehr passiere, diese Trasse benötigt werde. Bei der Verkehrszählung sei im Bereich der Altstadt ein Rückgang zu verzeichnen, denn es sei nicht so, dass diese stetig kontinuierlich ansteigen. Dies stehe auch in Zusammenhang mit Homeoffice.

Für Stadträtin Leininger werde die Diskussion langsam zu kleinteilig. Man flüchte sich in die Zukunft und sie bittet wieder zur Beschlussvorlage zurückzukehren. Natürlich brauche es etwas wie eine Vision, aber es müsse einfach mal betrachtet werden. So wie es jetzt laufe, sei es nicht gut. Es funktioniere vielleicht, wenn dort eine vierspurige Straße laufe und die Autos relativ ungehindert fahren, aber man habe auch andere Ansprüche. Die Stadt solle nicht nur eine autogerechte, sondern eine menschengerechte sein. Stadträtin Leininger merkt an, dass die Schloßländer im Fokus des Stadtrates stehe und dieser etwas verändern wolle. Sie finde es äußerst bedauerlich, dass nun alles zu zerbröseln scheine. Vom Klenzepark aus betrachtet stehe es außer Frage, dass dies der einzige Ort sei, wo etwas getan werden müsse. Dies sei die Stadtsilhouette, das Schloss und was man mit Ingolstadt identifiziere. Es sei nicht gut, dass dazwischen der Verkehr durchrausche. Jetzt habe man die Möglichkeit für eine Verbesserung und diese sei keine Hexerei. Dies seien ganz normale Vorgänge und Planungsschritte. Es stelle sich nur noch die Frage ob dies gewollt werde, oder nicht. Stadträtin Leininger betont, dass sich die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für eine Veränderung ausspreche. Sie wollen das Ufer grüner und die Donau erlebbar machen. Stadträtin Leininger merkt an, dass dies auch in allen Wahlprogrammen aufgeführt sei.

Herr Schäpe verweist auf die Präsentation und merkt an, dass man auf der Nordseite keinen Gehweg, sondern einen reinen Radweg habe. Weiter teilt er mit, dass die Kosten für eine Ampel im sechsstelligen Bereich liegen. Wenn man einen Gehweg wolle, müsste dieser baulich hergestellt werden. Somit müsste auch die ganze Infrastruktur angepasst werden.

An Stadtrat Deiser gewandt verweist die Stadtbaurätin auf den von ihm angesprochenen Antrag. Dieser sei im Planungsausschuss im April 2021 und im Stadtrat im Mai 2021 beantwortet worden. Aufgrund der Haushaltssituation und der personellen Ausstattung für die Planungen, sei dieser bis Ende 2022 zurückgestellt worden. Im Jahr

2023 habe man wieder mit der Bearbeitung begonnen. Sie betont, dass der Rückbau der Schloßlände damals einstimmig beschlossen worden sei.

Die Meinungsbilder hierzu seien interessant, so Stadtrat Bannert. Auf der einen Seite gebe es den Kampf für die Fußgänger und Radfahrer und auf der anderen Seite das Bemühen den Verkehrsfluss in einer Autostadt aufrecht zu erhalten. Weiter verweist er auf die Antragsziffer zwei und hier störe ihn, dass der Rückbau der Schloßlände aufgeführt sei. Wie zugesagt, solle im Realisierungswettbewerb die vierspurige Fahrbahn einfließen. Es solle bei diesem nicht nur der Rückbau, sondern auch der Vorschlag von Stadtrat Achhammer, die Alternativen zu sehen, bearbeitet werden. Weiter bemängelt er, dass neue Dinge bearbeitet würden, wo noch nicht einmal das Südufer fertiggestellt sei. Es sein nicht genug, neue Bauprojekte zu beginnen, wenn nicht einmal bereits lang laufende Projekte abgeschlossen seien. Das Südufer müsse konkret in Angriff genommen und nicht nur darüber gesprochen werden. Weiter verweist er auf den Realisierungswettbewerb und die lange Zeitschiene. Wenn dieser gewollt werde, dann müsse die Umsetzung schneller erfolgen.

Stadtrat Achhammer betont, dass seine Fraktion den Erhalt der Vierspurigkeit zwischen der Frühling- und der Roßmühlstraße fordere. Hierzu bittet er um Prüfung. Weiter solle eine Kostenschätzung über die genauen Fördermöglichkeiten bis zum Stadtrat vorgelegt werden. Auch solle noch einmal überprüft werden, ob man mit Pylonen eine Zweispurigkeit vor der Einfahrt zum Theaterparkplatz bis kurz vor der Roßmühlstraße herstellen könne, damit dies für die Bevölkerung ersichtlich sei. Aufgrund der offenen Fragen regt Stadtrat Achhammer an, den TOP zurück in die Fraktionen zu verweisen.

Frau Wittmann-Brand merkt an, dass es beim Wettbewerb nicht darum gehe, bei der Schloßlände, zwischen der Roßmühl- und der Schutterstraße die Vierspurigkeit zu erhalten. Auch solle die Variante mit einer Fußgängerunterführung geprüft werden. Weiter sichert die Stadtbaurätin zu, einen Kostenrahmen bis zur Stadtratssitzung zu benennen.

Herr Goldbrunner teilt mit, dass gleichgerichtete Fahrspuren weggenommen werden können. Er merkt an, dass die Fahrbahnen relativ kurz seien und vorne und hinten gebe es die Kreuzungen, die man so belassen müsse. Dies könne nicht anders simuliert werden, da ansonsten Bäume gefällt werden müssen. Weiter verweist er auf die Bushaltestellen die man nicht einfach hineinrutschen könne. Herr Goldbrunner

schlägt vor, bei Simulation der verbleibenden Fahrspuren, müsse dies aus der Mitte rausgenommen werden. Eine der beiden linken Spuren müsse dann vom Parken weggenommen werden. Diese Idee könne auch ohne einen Aufwand weiterverfolgt werden.

Je kürzer dieses Teststück sei, desto mehr ärgern sich die Leute. Nach den Worten von Stadträtin Leininger werde man kein echtes Ergebnis erzielen. Gerade deshalb habe man als Instrument den digitalen Zwilling. Stadträtin Leininger werde einem solchen Versuch nicht zustimmen, weil hier Ärger vorprogrammiert sei.

Es solle mit diesem Versuch getestet werden, ob der einspurige Verkehr dort nicht mehr laufe, so Stadtrat Achhammer.

Sodann ergeht folgende Beschlussfassung:

Einstimmig befürwortet:

1. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit beschließt die sofortige Beendigung des Verkehrsversuches mit der provisorischen Radwegführung auf der Schloßlände zwischen Frühlingstraße und Roßmühlstraße.

Einstimmig befürwortet:

2. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses vom 11.05.2021 (V0303/21 „Umgestaltung Schloßlände“) damit, den Rückbau der Schloßlände (Spurreduktion) sowie den Einbau einer Fußgängerquerung mit Ampelanlage an der Kreuzung Schloßlände/Schutterstraße, mittels eines VgV-Verfahrens mit vorgeschaltetem Realisierungswettbewerb mit begleitender Öffentlichkeitsbeteiligung vorzubereiten.

4. Regionaler Verkehrsentwicklungsplan für die Region Ingolstadt

Beschließend

Antrag der ÖDP-Stadtratsgruppe vom 21.02.2020
Vorlage: V0169/20

Antrag:

Die ÖDP-Stadtratsgruppe stellt hiermit folgenden Antrag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) für die Region Ingolstadt 2025 im Regionalen Planungsverband voranzutreiben. Zwischenergebnisse werden dem Stadtrat halbjährlich im Plenum vorgestellt.

Diskussion und Beschlussfassung siehe V0418/24.

Beschließend

Stellungnahme der Verwaltung
(Referentin: Frau Wittmann-Brand)
Vorlage: V0418/24

Antrag:

Der Ausschuss beschließt, gemäß der Empfehlung der Verwaltung, die Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes für die Region Ingolstadt aufgrund des aktuell in Bearbeitung befindlichen Sustainable Urban Mobility Plan nicht weiterzuverfolgen.

Der Antrag der ÖDP-Stadtratsgruppe V0169/20 und der Antrag der Verwaltung V0418/24 werden gemeinsam behandelt.

Bürgermeisterin Kleine führt aus, dass sie Stadtrat Köstler nach § 48 Abs. 8 Satz 1 der Geschäftsordnung für den Stadtrat der Stadt Ingolstadt als Antragsteller des vorliegenden Antrags der ÖDP-Stadtratsgruppe das Wort erteile, damit er seinen Antrag mündlich begründen könne.

Stadtrat Köstler weist darauf hin, dass der Originalantrag, der dem vorliegenden Antrag der ÖDP-Stadtratsgruppe zugrunde liege, bereits aus dem Jahr 2016 stamme. Insofern sei mittlerweile klar, dass dieser Antrag bereits überholt sei und der Verkehrsentwicklungsplan zu einem Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) weiterentwickelt werden solle. Im Übrigen sei dies ein Beispiel für die Laufzeit mancher Stadtratsanträge. Stadtrat Köstler erwähnt, dass der ÖDP-Stadtratsgruppe allerdings noch der hinter dem SUMP stehende Zeithorizont unklar sei. In der heutigen Ausschusssit-

zung habe man bereits den Zeitplan für das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) vorgestellt bekommen. Sofern es Stadtrat Köstler dabei richtig verstanden habe, liege die anvisierte Fertigstellung des SUMP jedoch deutlich hinter der des ISEK. Von daher könnte der Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) gar nicht mehr beim Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) berücksichtigt werden. Angesichts dessen möchte Stadtrat Köstler in Erfahrung bringen, wie diese beiden verschiedenen Zeitplanungen beim SUMP und beim ISEK noch zusammenpassen würden und ob diese beiden Dinge dann überhaupt noch sinnvoll kombinierbar seien.

Frau Wittmann-Brand berichtet, dass sich das Projekt Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) aufgrund von personellen Engpässen etwas verzögert habe. Nichtsdestotrotz arbeite die Verwaltung an diesem Thema selbstverständlich weiter. So werde derzeit die Ausschreibung für die Erstellung des SUMP vorbereitet, die man dieses Jahr oder Anfang des nächsten Jahres vergeben möchte. Frau Wittmann-Brand erklärt, dass mit dem Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) grundsätzlich der Verkehrsentwicklungsplan überarbeitet beziehungsweise fortgeschrieben werde. Darüber hinaus sei das Thema Mobilität auch im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) enthalten. An dieser Stelle gehe der SUMP jedoch einen Schritt weiter und konkretisiere diesen Themenbereich noch einmal. Hinsichtlich der Thematik des regionalen Verkehrsentwicklungsplans führt Frau Wittmann-Brand aus, dass im Regionalplan bereits entsprechende Ziele und Vorgaben enthalten seien, die wiederum in den Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) einfließen werden.

Abstimmung über den Antrag der Verwaltung V0418/24:

Mit allen Stimmen:

Entsprechend dem Antrag genehmigt.

5 . **Bahnhalt Zuchering**

Beschließend

**Antrag der ödp-Stadtratsgruppe vom 01.10.2020
Vorlage: V504/20**

Antrag:

Am Montag, 5. Oktober hält erstmals ein Zug der Paartallinie am neuen Haltepunkt Brunnen. Wir nehmen dies zum Anlass, an unseren Prüfantrag für einen Bahnhof Zuchering im Stadtrat vom 14.04.2016 zu erinnern, der „mit den Maßgaben, dass ein möglicher Bahnhof Zuchering grundstücksneutral zu prüfen sei und dass die angrenzenden Landkreise mit einzubeziehen seien“ genehmigt wurde. Mit Verweis auf den Koalitionsvertrag in Berlin und sich dort abzeichnende Fördermöglichkeiten sowie die zunehmende Verkehrsbelastung in Ingolstadt kam es dann zu einem Folgeantrag am 09.05.2018 mit dem Ziel, das Prüfverfahren mit höherer Priorität beschleunigt fortzuführen. Dieser Antrag wurde dann allerdings zurückgestellt.

Zur Wiederbelebung stellen wir nun hiermit folgenden Antrag:

1. Dem Stadtrat wird ein Zwischenbescheid über den Stand des Prüfverfahrens erteilt.
2. Die Prüfung für einen Bahnhof Zuchering ist dahingehend zu erweitern,
 - a. Zu prüfen, ob zusätzlich zum Bahnhof ein Bahnanschluss für das Gewerbegebiet Weiherfeld mitrealisiert werden kann
 - b. Zu prüfen, ob dabei für eine „Rollende Landstraße“ Richtung künftigen Brenntunnel eine Verladestation mit eingerichtet werden kann
 - c. Zu prüfen, ob sich wirtschaftliche Vorteile (Zeitgewinn) durch eine direkte Verbindung von der Verladestation zur Bahnlinie Richtung München ergeben würden, da nicht mehr der Umweg über den Ingolstädter Hauptbahnhof genommen werden müsste
 - d. Alternativ den angrenzenden Landkreis um Prüfung zu bitten, ob eine solche Verladestation auch in Rohrbach-Süd – mit dafür neu zu schaffender Autobahnausfahrt – sinnvoll und realisierbar wäre

Diskussion und Beschlussfassung siehe V0419/24.

Beschließend

Stellungnahme der Verwaltung
(Referentin: Frau Wittmann-Brand)
Vorlage: V0419/24

Antrag:

1. Hinsichtlich eines Bahnhaltes Zuchering für den Schienenpersonennahverkehr wird auf die abgegebene Willensbekundung (V0252/24) verwiesen.
2. Die Stellungnahme der Verwaltung bezüglich eines Gleisanschlusses an das Gewerbegebiet Weiherfeld wird bekannt gegeben. Der Antrag wird nicht weiterverfolgt.

Der Antrag der ÖDP-Stadtratsgruppe V504/20 und der Antrag der Verwaltung V0419/24 werden gemeinsam behandelt.

Bürgermeisterin Kleine erwähnt, dass auch bei diesem Tagesordnungspunkt Stadtrat Köstler nach § 48 Abs. 8 Satz 1 der Geschäftsordnung für den Stadtrat der Stadt Ingolstadt als Antragsteller des vorliegenden Antrags der ÖDP-Stadtratsgruppe das Wort erteilt werde, damit er seinen Antrag mündlich begründen könne.

Stadtrat Köstler führt aus, dass das Thema Bahnhof Zuchering für den Schienenpersonennahverkehr aufgrund der durch den Stadtrat am 10.04.2024 abgegebenen positiven Willensbekundung zur Einrichtung eines neuen Bahnhofs im Personenverkehr „Ingolstadt-Seehof“ bereits abgegolten sei. Insofern könne man den vorliegenden Antrag der ÖDP-Stadtratsgruppe vom 01.10.2020 als inzwischen hinfällig betrachten. Hinsichtlich des Schienengüterverkehrs sehe die ÖDP-Stadtratsgruppe allerdings grundsätzlich das Problem, dass die Gewerbegebiete in der heutigen Zeit nicht mehr an diese Art von Schienenverkehr angeschlossen werden. Ihrer Meinung nach sei es absolut notwendig, dass bei Gewerbegebieten auch immer zwingend das Thema Bahnanschluss geprüft und dies ein aktiver Planungsbestandteil innerhalb der Verwaltung werden müsse. Im Falle des Gewerbegebietes Weiherfeld sei allerdings klar, dass aufgrund der Nähe zur Bundesstraße 16 eine Anbindung an den Schienengüterverkehr damals nicht vorgesehen gewesen sei. Stadtrat Köstler versichert, dass die ÖDP-Stadtratsgruppe bei neuen Gewerbegebieten eine solche Anbindung an den Schienenverkehr jedes Mal neu fordern werde. Ein absolutes Negativbeispiel bei dieser Thematik sei für sie der Technologiepark incampus, bei dem man einen bereits bestehenden Bahnanschluss einfach abgerissen habe. Dabei wäre aufgrund der Nähe zum Audi Sportpark jeder andere Sportverein glücklich, wenn man die Auswärtsfans mit dem Zug zum Stadion fahren könnte. Nur in Ingolstadt werde der Bahnanschluss scheinbar überall als überflüssig angesehen, betont Stadtrat Köstler.

Stadtrat Witty erwähnt, dass er den Ausführungen von Stadtrat Köstler nur beipflichten könne. Bei dieser Thematik sei für ihn ein besonders Negativbeispiel das derzeit in Planung befindliche Paketzentrum in der Gemeinde Weichering. Wenn man schon dort keinen Bahnhof vorsehe, dann sei dies ein grundsätzlicher Beleg für eine fehlgeleitete Verkehrspolitik auf der Schiene. Beim Thema Bahnhof „Ingolstadt-Seehof“ sei es für Stadtrat Witty noch wichtig, dass man hierbei auch das nahe gelegene Gewerbegebiet Weiherfeld und die dort ansässigen Unternehmen für einen möglichen Bahnhof sensibilisiere und um Unterstützung für das Vorhaben werbe. Unter Umständen würden dann auch vielleicht die Kunden der dortigen Geschäfte mit der Bahn zum Gewerbegebiet fahren, so Stadtrat Witty. Allerdings sei hierfür dann auch

eine gute Verbindung zwischen dem möglichen Bahnhof „Ingolstadt-Seehof“ und dem Gewerbegebiet Weiherfeld notwendig. Insgesamt sieht Stadtrat Witty deshalb schon noch das Potenzial für das Vorhaben Bahnhof „Ingolstadt-Seehof“ zu werben.

Abstimmung über den Antrag der Verwaltung V0419/24:

Mit allen Stimmen:

Entsprechend dem Antrag genehmigt.

Beschließend

- 6 . **Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens gem. Art. 73 BayBO im Rahmen des Zustimmungsverfahrens Neubau eines Hochschulgebäudes in Modulbauweise für die THI, Fl. Nr. 3096/24
(Referentin: Frau Wittmann-Brand)
Vorlage: V0423/24**

Mit allen Stimmen:

Für den Neubau des Hochschulgebäudes in Modulbauweise für die THI, Fl. Nr. 3096/24, wird eine isolierte Befreiung vom Bebauungsplan Nr. 213 „Fachhochschule Ingolstadt“ erteilt.

Bekanntgabe

- 7 . **Lärminderungsplan – Öffentlichkeitsbeteiligung Lärmaktionsplan (Runde 4)
(Referentin: Frau Bürgermeisterin Kleine)
Vorlage: V0453/24**

Bekanntgabe:

Der Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Ingolstadt (Runde 4) wird bekannt gegeben.

Stadträtin Leininger führt aus, dass an der vorliegenden Beschlussvorlage vor allem die darin enthaltene Aufzählung der 42 Lärmschwerpunkte innerhalb der Stadt Ingolstadt besonders interessant sei. Bereits in der letzten Runde des Verfahrens habe sie darauf hingewiesen, dass nach dem vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h fast ausnahmslos bei all diesen Lärmschwerpunkten zu erheblichen Verbesserungen führen würde.

Stadträtin Leininger betont, dass die Anwohnerinnen und Anwohner an diesen Straßen einem übermäßig krankmachenden Lärm ausgeliefert seien und daran leiden würden. Hierbei sei die einzig schnelle und besonders wirksame Gegenmaßnahme die Einführung von Tempo 30 auf diesen Straßen. Die vorliegende Lärmkartierung mache allerdings auch einen sozialen Aspekt deutlich, erwähnt Stadträtin Leininger. So würden an diesen lärmbelasteten Straßen überwiegend Leute wohnen, die keinen eigenen Garten zur Erholung besitzen. Zumal diese Wohnungen häufig auch beengte Wohnverhältnisse aufweisen würden. Von daher besitze der Stadtrat die Verpflichtung, auch hierbei eine gewisse Erleichterung zu schaffen. Stadträtin Leininger erklärt, dass zur Lärmbelastung auch noch die Feinstaubbelastung hinzukomme. Dabei falle die Feinstaubbelastung umso höher aus, desto schneller die Autos fahren würden. Angesichts dessen würde die Einführung von Tempo 30 auch in dieser Richtung eine deutliche Verbesserung bringen. Abschließend teilt Stadträtin Leininger mit, dass die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN derzeit einen Antrag vorbereite, der die Einführung von Tempo 30 an diesen Lärmschwerpunkten fordere. Sobald dieser Antrag vorliege, könne man dann noch einmal jeden Lärmschwerpunkt und jede Straße einzeln betrachten.

Stadtrat Witty betont, dass es sich vorliegend um ein absolut wichtiges Thema handle, da Lärmschutz auch Gesundheitsschutz bedeute. Nach der vorliegenden Beschlussvorlage solle dem Stadtrat im Herbst 2024 die endgültige Fassung des Lärmaktionsplans vorgelegt werden. Hierzu möchte Stadtrat Witty in Erfahrung bringen, ob in dieser finalen Version dann auch schon die im vorliegenden Entwurf bereits zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen inkludiert seien oder ob diese erst später folgen würden. Darüber hinaus handle es sich im Rahmen dieser Thematik beim Tempo 30 natürlich um die hauptsächliche Stellschraube, erläutert Stadtrat Witty. Hierbei besitzen die Kommunen wahrscheinlich auch durch den erst kürzlich gefassten Beschluss des Bundesrats mehr Möglichkeiten hinsichtlich der Anordnungen von solchen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Bundes- und Staatsstraßen. Hierzu möchte Stadtrat Witty wissen, ob diese zusätzliche Möglichkeit aus der Sicht der Verwaltung bis zum Vorliegen der endgültigen Fassung des Lärmaktionsplans noch berücksichtigt werden könne. In diesem Zusammenhang möchte er auch in Erfahrung bringen, wie man bei einer Einführung von Tempo 30 daraus entstehende Verkehrsverlagerungen verhindern könne. Auf der einen Seite klinge die Einführung von Tempo 30 nämlich erstmals nach einer guten Sache. Andererseits können solche Geschwindigkeitsbegrenzung dazu führen, dass sich der Verkehr dann dorthin verla-

gere, wo man ihn auch wieder nicht haben möchte. Von daher müsste auch der Aspekt der möglichen Verkehrsverlagerungen bei dieser Thematik berücksichtigt werden. Insgesamt handle es sich beim Lärminderungsplan um ein umfangreiches Thema, weshalb Stadtrat Witty abschließend noch in Erfahrung bringen möchte, wie es bei dieser gesamten Thematik nun weitergehe.

Bürgermeisterin Kleine teilt mit, dass man dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit in seiner heutigen Sitzung den Entwurf zum Lärmaktionsplan (Runde 4) vorlege. In diesem Entwurf zum Lärmaktionsplan habe man die derzeit bestehenden 42 Lärmschwerpunkte in Ingolstadt dargestellt. Im Vergleich dazu habe man bei der Behandlung des Lärmaktionsplans (Runde 3) im Dezember 2023 noch lediglich 25 Lärmschwerpunkte innerhalb des Stadtgebietes aufgezeigt. Dieser Unterschied bei der Anzahl der Lärmschwerpunkte begründe sich darin, dass es in dieser Zwischenzeit zu einer EU-weiten Vereinheitlichung von Berechnungsgrundlagen gekommen sei. Im Dezember 2023 seien deshalb noch rund 42.000 Einwohnerinnen und Einwohner von Lärmschwerpunkten betroffen gewesen. Aktuell liege man bei ungefähr 80.000 Einwohnerinnen und Einwohner, die nach der Lärmkartierung von erhöhten Lärmaufkommen betroffen seien. Diese entsprechenden Belastungspunkte seien nun von der Verwaltung identifiziert worden. Im nächsten Schritt gehe man jetzt in die Öffentlichkeitsbeteiligung, bei der der Lärmaktionsplan öffentlich ausgelegt werde, erklärt Bürgermeisterin Kleine. Während dieser Auslegung haben die Bürgerinnen und Bürger sechs Wochen Zeit, ihre Stellungnahme zum Lärmaktionsplan abzugeben. Dabei werde man den Auslegungszeitraum bis deutlich nach der Urlaubszeit bis Ende September legen. Während dieser Öffentlichkeitsbeteiligung seien auch die Träger öffentlicher Belange, zu denen auch die Stadt Ingolstadt gehöre, aufgefordert, ihre Stellungnahme abzugeben. Verwaltungsintern habe man bereits besprochen, dass die Anordnung von Tempo 30 einen Schwerpunkt für die Lärminderungsmaßnahmen darstellen werde. Dabei möchte man die Einführung einer solchen Geschwindigkeitsbegrenzung nicht nur auf die einzelnen Schwerpunkte bezogen betrachten, sondern unter Einbeziehung aller gegebenen verschiedenen Möglichkeiten. Eine weitgehende Herangehensweise wäre hierbei die flächendeckende Anordnung von Tempo 30, da es hierbei zu keinen Ausweichverkehren kommen würde. Einen solchen Schritt sollte man sich nach der Ansicht von Bürgermeisterin Kleine allerdings erst genau ansehen, da dies dann auch die Hauptverkehrsstraßen betreffen würde. Als Beispiel nennt sie hier die Münchener Straße, die unter anderem eine hohe Lärmbelastung aufweise. Wenn man dort die zulässige Höchstgeschwin-

digkeit auf 30 km/h setzen würde, würde dies für die Anwohner einen spürbaren Effekt von drei bis vier Dezibel nach den aktuell gängigen wissenschaftlichen Ergebnissen ergeben. Dies bedeutet, dass der Lärmschutz nahelegen würde, auf der Münchener Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren. Jedoch müsse man hierbei auch betrachten, was die Anordnung von Tempo 30 für den Verkehrsfluss auf der Münchener Straße bedeuten würde. So habe die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf einer solchen Straße für verschiedene Gruppen von Fahrzeugen unterschiedliche Auswirkungen, beispielsweise sei dies bei Lkws möglicherweise mit einer höheren Lärmbelastung verbunden. Für den ÖPNV ergäben sich andere Überlegungen wie Fahrzeitveränderungen, Busspuren und Ähnliches. Insofern müsse man als Stadtverwaltung diese Thematik in den nächsten Wochen betrachten und hierzu dann als Träger öffentlicher Belange eine abschließende Stellungnahme abgeben. Wenn man allerdings etwas gegen den Lärm unternehmen möchte und die Betroffenheit von hohen Lärmwerten ernst nehme, dann müsse man mit den gegebenen Möglichkeiten auch wirklich einschreiten, erklärt Bürgermeisterin Kleine. Natürlich gebe es beim Thema Lärm auch noch weitere Diskussionsfelder wie zum Beispiel den Straßenbelag oder die Reifenentwicklungen bei den Autos. Angesichts einer fundierten Bürgerbeteiligung werde das Umweltamt zudem Mitte September eine Informationsveranstaltung digital abhalten, zu der auch alle Bezirksausschüsse eingeladen werden können, um noch einmal in diesem Rahmen den Lärmaktionsplan vorzustellen und einzelne Fragen zu klären. Darüber hinaus liegen bereits die jeweiligen Anträge der Fraktionen und Gruppierungen des Stadtrates vor, gerade auch in Richtung Tempo 30, erklärt Bürgermeisterin Kleine.

Stadtrat Bannert erwähnt, dass man die heutige Bekanntgabe des Entwurfs des Lärmaktionsplans (Runde 4) so hinnehmen werde. Die spätere Vorgehensweise sei allerdings noch offen.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Ingolstadt (Runde 4) wird den Ausschussmitgliedern bekanntgegeben.

Beratend

- 8 . Sachstand und weiteres Vorgehen bei der Sanierung des Künettegrabens
(Referentin: Bürgermeisterin Kleine)
Vorlage: V0429/24**

Antrag:

1. Der Stadtrat nimmt den Sachstand zur Sanierung des Künettegrabens zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der vorgelegten Machbarkeitsstudie für die Planung, Vorbereitung und Umsetzung der Maßnahme voranzutreiben. Parallel ist die Sanierung durch biologische Methoden weiter zu prüfen.
3. Der Freistaat Bayern wird gebeten, die Finanzierung entsprechend dem Glacisvertrag sicherzustellen.

Bürgermeisterin Kleine führt aus, dass man dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit in seiner heutigen Sitzung die Machbarkeitsstudie des Ingenieurbüros Goldbrunner vorlege. Im Rahmen dieser Studie seien verschiedene Möglichkeiten untersucht worden, die für eine Sanierung oder Reinigung des Künettegrabens in Betracht kommen würden. Bürgermeisterin Kleine erklärt, dass bei dieser Thematik zunehmend auch das Festungsjubiläum im Jahr 2028 in den Fokus gerutscht sei. Vor Fertigstellung der Endversion der vorliegenden Machbarkeitsstudie habe es einen Zwischenbericht gegeben, zu dem die Verwaltung auch den Historischen Verein Ingolstadt e.V., den Förderverein Bayerische Landesfestung Ingolstadt e.V. sowie die Bürgerinitiative „Saubere Künette“ eingeladen habe. Dabei hätten die beiden Vereine und die Bürgerinitiative die Verwaltung bei dieser Thematik unterstützt und zahlreiche Vorschläge vorgebracht, wie man die Situation am Künettegraben bereinigen könnte. Darüber hinaus habe man mit diesen Akuteren auch abgestimmt, welche der möglichen Varianten tatsächlich genauer verfolgt werden könne. Die Untersuchungen dieser Varianten habe das Ingenieurbüro Goldbrunner nun in der vorliegenden Machbarkeitsstudie zusammengefasst, so Bürgermeisterin Kleine. Bei der nun neu hinzugekommenen biologischen Methode müsste man allerdings noch durch eine Wasseruntersuchung und einen gesonderten Ortstermin bestätigen lassen, ob dies tatsächlich ein gangbarer Weg für den Künettegraben sei. Von daher könne man erst in der Stadtratssitzung am 23.07.2024 mit letzter Gewissheit sagen, ob man die Sanierung der Künette mit der biologischen Methode versuchen könne oder nicht. Deshalb könne man auch erst in der kommenden Stadtratssitzung abschließend über die durchzuführende Methode abstimmen. Bürgermeisterin Kleine fügt an, dass die erste Kostenschätzung für die biologische Methode bei ungefähr 300.000 Euro liege.

Stadtrat Achhammer möchte darauf hinweisen, dass die CSU-Landtagsfraktion auf Antrag von Herrn Landtagsabgeordneten Grob mittels ihrer Fraktionsreserve für die Sanierung des Künettegrabens eine Anschubfinanzierung in Höhe von 500.000 Euro geleistet habe. Die Befürchtung von Stadtrat Achhammer sei nun, dass diese Fraktionsreserve eventuell zu unachtsam ausgegeben werde. Insofern sollte man bei diesem Thema schon vorsichtig vorgehen. Zumal er erst vor kurzem wieder das fürchterliche Erscheinungsbild des Künettegrabens gesehen habe. Angesichts dessen sei es unstrittig, dass tatsächlich etwas an der Künette gemacht werden müsse. Insgesamt gesehen könne eine Sanierung des Künettegrabens wahrscheinlich allerdings nur funktionieren, wenn man den Freistaat Bayern mit ins Boot hole. So stehe auch in der vorliegenden Beschlussvorlage, dass die Stadt Ingolstadt wahrscheinlich nicht alleine das Geld für die Sanierung aufbringen könne. Darüber hinaus sei auch klar, dass man für das Gelingen dieser Maßnahme zusätzlich auch das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt mit an Bord benötige. Angesichts dessen, was das Wasserwirtschaftsamt im Zuge der kürzlichen Hochwasserkatastrophe in Bayern zu tun habe und an welchen Stellen überall das Geld notwendig sei, befürchtet Stadtrat Achhammer allerdings, dass die Stadt Ingolstadt mit der Sanierung des Künettegrabens irgendwo hinunterfalle. Deshalb sei er bei diesem Thema nicht ganz so zuversichtlich. Zumal Stadtrat Achhammer auch nicht ganz genau wisse, wie man bei der Sanierung wirklich vorgehen sollte. Von daher ist er auch der Meinung, dass man zuerst abwarten sollte, was die Untersuchung der biologischen Methode ergebe. Sofern diese dann bis zur Stadtratssitzung am 23.07.2024 vorliege, könne man dann noch einmal im Stadtratsplenum über dieses Thema diskutieren. Sicherlich wäre auch die Vorschaltung einer sogenannten Absetzeinrichtung sinnvoll, erklärt Stadtrat Achhammer. Allerdings würden die Herstellkosten für eine solche Einrichtung mit 700.000 Euro sehr hoch ausfallen. Da auch das Wasserwirtschaftsamt gegen eine solche Absetzeinrichtung anscheinend keine Einwände habe, sollte man diese Variante trotzdem durchaus im Auge behalten und eventuell auch durchführen. Auf der anderen Seite koste auch die Sedimententnahme mit 2,4 bis 2,8 Millionen Euro unwahrscheinlich viel Geld. Jedoch sei die Entnahme von Sedimenten nach der Ansicht von Stadtrat Achhammer dringend notwendig. Zwar sei der Künettegraben schön mit vielen Bäumen zugewachsen, aber das Laub der Bäume würde immer wieder in den Graben hineinfallen und so für einen Schlamm- und Sedimentauftrag sorgen. Andererseits könne man aufgrund der hohen Kosten nicht jährlich oder zehnjährig eine Sedimententnahme durchführen. Dies sei der Zwiespalt, in dem sich Stadtrat Achhammer derzeit befinde.

Stadträtin Leininger teilt mit, dass sie etwas zu der bereits erwähnten Fraktionsreserve der CSU-Landtagsfraktion sagen möchte. Zunächst höre sich der Begriff Fraktionsreserve sehr nett an, dass die CSU-Landtagsfraktion ihre Gelder für dieses besondere Projekt in Ingolstadt bereitstelle. Man dürfe dabei aber nicht vergessen, dass es sich bei der Fraktionsreserve der CSU-Landtagsfraktion um nichts anderes als Steuergelder der Bürgerinnen und Bürger aus dem Haushalt des Freistaats Bayern handle. Insofern sei dies kein Geschenk der CSU, betont Stadträtin Leininger.

Stadtrat Witty erwähnt, dass die Antragsziffer 3 in der vorliegenden Beschlussvorlage der Verwaltung etwas vage gehalten worden sei. Darin heiße es nur, dass der Freistaat Bayern gebeten werde, die Finanzierung entsprechende dem Glacis-Vertrag sicherzustellen. Im Maximalfall rede man hier von insgesamt 2 bis 3 Millionen Euro, erklärt Stadtrat Witty. Zumal diese Kosten am Ende noch höher ausfallen können, da in der vorliegenden Kostenberechnung noch nicht die entsprechenden Entsorgungskosten berücksichtigt worden seien. Hierbei sei es am Rande erwähnt auch noch einmal interessant zu wissen, in welcher Größenordnung man sich bei den Entsorgungskosten für die Sedimententnahme befinde. Sofern man die Sanierung des Künettegrabens tatsächlich angehe, sei es insgesamt gesehen allerdings wichtig, dass sich der Freistaat Bayern gemäß des Glacis-Vertrag dann auch finanziell daran beteilige. Grundsätzlich sollte man bei dieser Thematik darauf achten, dass der Stadt Ingolstadt hieraus keine zusätzliche Belastung entstehe. Angesichts des bereits angesprochenen Festungsjubiläums wäre es auch ein schönes Geschenk des Freistaats Bayern an die Stadt Ingolstadt, wenn dieser bis zum Jahr 2028 einen Zuschuss zur Sanierung des Künettegrabens geben würde. Dabei sei es dann auch egal, woher die Mittel aus dem Haushalt des Freistaats Bayern schlussendlich stammen. Deshalb ist es für Stadtrat Witty wichtig, dass der Freistaat Bayern hierzu ein grundsätzliches Bekenntnis abgebe, bevor der Stadtrat eine endgültige Entscheidung in dieser Angelegenheit herbeiführe. Zumal man bei einer möglichen Beteiligung des Freistaats Bayern noch einmal mit ihm die entsprechen Methode abstimmen müsste, da dieser dann auch nach dem Glacis-Vertrag die überwiegende finanzielle Last dafür tragen würde.

Stadtrat Dr. Meyer schildert, dass man unter der Antragsziffer 2 der vorliegenden Beschlussvorlage die Verwaltung damit beauftrage, die Sanierung des Künettegrabens voranzutreiben. Hinsichtlich der vage formulierten Antragsziffer 3 äußert er die Bitte, dass die Verwaltung den Ausschussmitgliedern noch einmal aufzeigen solle, wie sie den Freistaat Bayern bei der Umsetzung der Sanierung mit ins Boot holen möchte.

Denn Stadtrat Dr. Meyer sieht die Gefahr, dass der Freistaat Bayern bei einer möglichen Beteiligung dann natürlich zuerst die günstigere Methode wählen würde.

Bürgermeisterin Kleine führt aus, dass sie die Thematik um den Künettegraben zusammen mit dem Umweltamt als Sonderprojekt übernommen habe. Im Laufe der Zeit habe es dabei in den sozialen Medien immer wieder Kritik am Erscheinungsbild des Künettegrabens gegeben. Allerdings müssten diese kritikübenden Personen genau wissen, dass sich vielmehr das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt als für die Künette zuständige Behörde lange Zeit in dieser Angelegenheit nicht bewegt habe. Die Aussage des Wasserwirtschaftsamts Ingolstadt sei dabei gewesen, dass sie aufgrund der guten Wasserqualität der Künette ihrerseits keinen Handlungsbedarf sehen würde. Die Stadtverwaltung habe dieses Thema trotz der fehlenden Bereitschaft zur Übernahme der Federführung durch das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt allerdings weiter vorangetrieben. Dass sich überhaupt etwas in dieser Sache getan habe, liege tatsächlich auch am Einsatz von Herrn Landtagsabgeordneten Grob, erklärt Bürgermeisterin Kleine. An dieser Stelle möchte sie drauf hinweisen, dass die Fraktionsreserve der CSU-Landtagsfraktion nicht einfach an die Stadt Ingolstadt überwiesen, sondern lediglich in der entsprechenden Fachbehörde des Freistaats Bayern, wie in diesem Fall dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt, bereitgestellt werde. Insgesamt seien es nun 500.000 Euro, die aus der Fraktionsreserve der CSU-Landtagsfraktion für dieses Projekt bereitgestellt werden. Grundsätzlich seien an den zu diesem Thema stattgefundenen Beratungen immer Herr Landtagsabgeordneter Grob, die Stadtverwaltung und auch das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt beteiligt gewesen, obwohl letztere eigentlich keinen Handlungsbedarf gesehen haben. Nichtsdestotrotz sei dem Wasserwirtschaftsamt bei der Sanierung des Künettegrabens immer die Nachhaltigkeit der anzuwendenden Methode wichtig gewesen. Hierzu führt Bürgermeisterin Kleine aus, dass eine reine Sedimententnahme im Endeffekt nicht sehr nachhaltig sei, da diese die Situation nur für einen begrenzten Zeitraum verbessern würde, bevor man wieder ausbaggern müsste. Deshalb habe die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Goldbrunner nach einer Methode gesucht, die diesem Nachhaltigkeitsaspekt des Wasserwirtschaftsamts Ingolstadt gerecht werde. Als mögliche Variante habe man hierbei nun die Errichtung einer Absetzeinrichtung gewählt, in der die von der Schutter mitgeführten Sedimente abgefangen werden könnten. Diese Methode würde den Vorteil mit sich bringen, dass man die im Absetzbecken aufgefangenen Sedimente regelmäßig ausbaggern könnte. Diese Variante habe nun dazu beigetragen, dass vom Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt nun die Nachhaltigkeit der Gesamtmaßnahme anerkannt worden sei. Dies bedeute, dass

das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt als zuständige Behörde mit an Bord wäre, wenn es zu einem Bau der Absetzeinrichtung kommen würde. Darüber hinaus habe die Fraktionsreserve der CSU-Landtagsfraktion natürlich auch dazu beigetragen, das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt in die finanzielle Verantwortung nehmen zu können. Bürgermeisterin Kleine erwähnt, dass die Stadt Ingolstadt unter anderem bei der vorliegenden Machbarkeitsstudie in Vorleistung gegangen sei. Zusätzlich zu den in der vorliegenden Machbarkeitsstudie aufgeführten Maßnahmen habe sich nun kurzfristig noch die Möglichkeit der Durchführung einer biologischen Methode ergeben, führt Bürgermeisterin Kleine aus. Andere Städte hätten mit dieser Methode bereits entsprechende Erfolge verzeichnen können. Ein wesentlicher Vorteil der biologischen Methode sei es, dass sie im Vergleich zu den anderen Maßnahmen deutlich günstiger ausfalle. Allerdings werde man auch mit der biologischen Methode dennoch zusätzlich eine Absetzeinrichtung errichten müssen, um den Stoffeintrag über die Schutter zu reduzieren. Ob man dann noch eine zusätzliche Sedimententnahme im Künettegraben mit Bagger durchführen müsse, hänge davon ab, wie gut die biologische Methode und die Absetzeinrichtung funktionieren würden. Deshalb ist Bürgermeisterin Kleine der Ansicht, dass man nun zunächst und vorbereitend für eventuell weitere Maßnahmen die Bakterien der biologischen Methode arbeiten lassen sollte. In der Zwischenzeit würde man natürlich auch noch einmal auf den Freistaat Bayern bezüglich dieser Thematik zugehen. Nach der Durchführung dieser Maßnahme wisse man auch besser, welche Schritte man konkret als nächstes unternehmen müsste. Des Weiteren sei auch mit der Umsetzung der biologischen Methode die Fraktionsreserve der CSU-Landtagsfraktion aufgebraucht, so Bürgermeisterin Kleine. Hinsichtlich der Frage, weshalb die Ziffer 3 des vorliegenden Antragstextes so vage gehalten worden sei, führt sie aus, dass dies am Verfahren gelegen habe. Dabei kündige man eine weitere Maßnahme rechtzeitig an und warte, bis die Finanzierung dafür in den Haushalt eingestellt werde. Nichtsdestotrotz stelle auch für die Verwaltung das anstehende Festungsjubiläum im Jahr 2028 einen Argumentationspunkt dar, über den man noch einmal mit dem Freistaat Bayern reden sollte. Hierbei könnte man darauf verweisen, dass sich mit einer Sanierung des Künettegrabens insgesamt die Aufenthaltsqualität der Festungsanlage verbessern lassen würde.

Die Verwaltung habe in der vorliegenden Beschlussvorlage dargelegt, dass die Stadt Ingolstadt bei einer Sanierung des Künettegrabens auf die Zusammenarbeit mit dem Freistaat Bayern angewiesen sei. Wenn die Stadt Ingolstadt allerdings nicht bei diesem Thema initiativ vorangehe, dann würde nichts passieren. Insofern ist die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN froh, dass die von Bürgermeisterin Kleine

dargestellte Perspektive bestehe. Darüber hinaus sei man auch der Meinung, dass noch genügend Zeit bestehe, um zunächst einmal die biologische Methode auszuprobieren. Zumal dieses Verfahren vielleicht auch finanziell deutlich günstiger ausfallen könnte. Zur Nachhaltigkeit der angesprochenen Absetzeinrichtung erklärt Stadtrat Semle, dass man damit wahrscheinlich zwar einen Teil des Sedimenteintrages herausnehmen könne, aber nicht alles. Angesichts dessen sollte man ausprobieren, ob nicht auch die biologische Methode in Ingolstadt funktioniere.

Bürgermeisterin Kleine fügt hinzu, dass die untere Denkmalschutzbehörde für einen möglichen Bau der Absetzeinrichtung bereits ihr Einverständnis gezeigt habe.

Stadtrat Witty teilt mit, dass die SPD-Stadtratsfraktion die Arbeit und die Bemühungen sowohl von der Verwaltung als auch von Stadtrat Grob bei diesem Thema anerkenne. Ihm sei es bei seiner Frage lediglich darum gegangen, dass man vor einer konkreten Umsetzung der Maßnahmen erst die Finanzierungsverhältnisse geklärt haben müsse, um zu wissen, was der Freistaat Bayern übernehme und was an der Stadt Ingolstadt hängen bleibe.

Bürgermeisterin Kleine betont, dass der Stadtrat und die Verwaltung zusammenarbeiten müssen, wenn man bei diesem Thema auf die Unterstützung des Freistaats Bayern angewiesen sei. Aber vielleicht laufe die Thematik nun auch ganz von alleine. Zwar sei man im Ergebnis nicht immer einig mit dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt gewesen, aber die Zusammenarbeit habe man immer als unterstützend wahrgenommen.

Mit allen Stimmen:

Entsprechend dem Antrag befürwortet.

Beratend

- 9 . **Neugründung 3. staatliche Realschule;
Sanierung und Umbau Haus D, Brückenkopf 1, 85051 Ingolstadt zur Nutzung als
Interimsschulgebäude;
Programmgenehmigung
(Referenten: Herr Engert, Herr Hoffmann)
Vorlage: V0404/24**

Einstimmig befürwortet:

1. Der Sanierung und dem Umbau des Hauses D (aktuell Tilly-Realschule/ Wirtschaftsschule) als Interimsschulgebäude für die Neugründung der 3. staatlichen Realschule, bis zum Neubau auf dem ehemaligen Rosner-Areal, wird zugestimmt.
2. Für die Interimsnutzung der 3. staatlichen Realschule wird zur Beschulung von bis zu 16 Klassen zzgl. 2 Ersatzklassen/ ca. 2,6 Züge ein Gesamtraumprogramm von rd. 3.074 m² NUF 1-6 genehmigt. Es setzt sich zusammen aus dem
 - 2.1 Schulraumprogramm mit Flächen für den Unterrichts-, Personal-, Verwaltungs-, Arbeitstechnischen/ Aufenthalts-/ Pausenbereich von rd. 2.863 m² NUF 1-6.
 - 2.2 Ganztagsraumprogramm mit Flächen für schulische Ganztagsbetreuung (offene Ganztagsbetreuung) von rd. 211 m² NUF 1-6.
3. Für die Mittagsverpflegung stehen im Haus D keine Flächen bzw. küchentechnische Ausstattung zur Verfügung. Bis zur Inbetriebnahme als Interimsschulgebäude wird ein Verpflegungskonzept (Mitnutzung externe Mensa oder Anlieferung) von der Verwaltung erarbeitet und abgestimmt.
4. Das Sportanlagenraumprogramm für ca. 20 Sportklassen wird durch Sportfahrten zu bestehenden Sportanlagen mit freien Belegungskapazitäten sichergestellt. Eine detaillierte Einweisungs-/ Belegungsplanung wird bis zur Inbetriebnahme von der Verwaltung erarbeitet und abgestimmt.
5. Die Planungsmittel in Höhe von 2.000.000 Euro für die Sanierung und den Umbau des Hauses D als Interimsschulstandort für die 3. staatliche Realschule werden genehmigt.

Die erforderlichen Mittel in Höhe von insgesamt 2.000.000 Euro wurden zum Haushalt 2024 auf der Haushaltsstelle 243000.940100 (Wirtschaftsschule, Hochbaumaßnahmen, Sanierung) über die Jahre 2024 und dem Finanzplanungszeitraum 2025 – 2027 angemeldet. Über die bauliche Umsetzung und weitere Finanzierung der Maßnahme ist nach Vorlage der Planungen (Projektgenehmigung) erneut Beschluss zu fassen.
6. Der Einleitung eines VgV-Verfahrens zur Gewinnung der (Fach-)planer wird zugestimmt. Die, in der Gesamtsumme enthaltenen, erforderlichen Mittel in Höhe von 50.000 Euro stehen in 2024 auf der Haushaltsstelle 243000.940100 (Wirtschaftsschule, Hochbaumaßnahmen, Sanierung) zur Verfügung.

Beratend

- 10 . **Vollausbau des Unterhaunstädter Weges von der Römerstraße bis zum "Am Augraben" - Abstimmung der Ausbauvariante im Bereich der Seitenräume, Kostenmehrerung und Zuschuss durch die Regierung von Oberbayern
hier: Ergänzende Projektgenehmigung
(Referent: Herr Hoffmann)
Vorlage: V0236/24**

Antrag:

1. Für den Vollausbau des Unterhaunstädter Wegs wird auf Basis der beigefügten Planung die ergänzende Projektgenehmigung für Variante 1, mit beidseitigen getrennten Geh- und Radwegen und Blindenleitsystem erteilt.
2. Wegen der Projektverschiebung um 2 Jahre und der Planergänzung erhöhen sich die ursprünglichen Projektkosten in Höhe von 2.000.000 € (Beschlussvorlage V1031/22) um 400.000 € auf 2.400.000 €. Es ist mit einem Zuschuss von ca. 447.000 € von der Regierung von Oberbayern zu rechnen. Die neuen Gesamtkosten werden genehmigt. Die zusätzlich erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 400.000 € werden auf der Haushaltsstelle 631500.950000 (BuSt. 19 Ortsstraßen Ausbaumaßnahmen, Tiefbaumaßnahmen, Ortsstraßen insgesamt, Unterhaunstädter Weg) zum Haushalt 2025 angemeldet.

Stadtrat Böttcher führt aus, dass sich die FW-Stadtratsfraktion in Anbetracht der Kosten und der Zweckmäßigkeit für die Variante 2 ausspreche. Dabei würde die Variante 2 gegenüber der Variante 1 um 555.000 Euro günstiger ausfallen. Darüber hinaus würden auf dem Unterhaunstädter Weg hauptsächlich Fahrradfahrer und fast keine Fußgänger unterwegs seien, erklärt Stadtrat Böttcher. Das Hauptproblem beim Fahrradverkehr stelle hierbei der Gegenverkehr dar. Von daher sei es ganz angenehm, wenn man bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg leicht auf den Gehweg ausweichen könne, um eine Karambolage zu verhindern. Deshalb bevorzuge Stadtrat Böttcher auf alle Fälle die Variante 2 mit dem gemeinsamen Geh- und Radweg. An Herrn Hoffmann gerichtet möchte Stadtrat Böttcher in Erfahrung bringen, ob nicht auch der Winterdienst bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg einfacher durchgeführt werden könne.

Die Aussage von Stadtrat Böttcher, dass auf dem Unterhaunstädter Weg fast keine Fußgänger unterwegs seien, stimme nicht, betont Stadtrat Semle. Zum Beispiel werde der dortige Gehweg von in der Umgebung wohnenden Familien mit Kinderwagen genutzt, aber auch Schüler seien dort unterwegs. Angesichts dessen habe Stadtrat Semle auch bereits bei der Diskussion zur ursprünglichen Projektgenehmigung darauf gedrungen, dass beim Vollausbau des Unterhaunstädter Wegs sämtliche Gehwege abgesenkt werden. Der vorliegenden Beschlussvorlage habe er entnehmen können, dass dies nun so auch erfolgen solle. Darüber hinaus spreche sich die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für die sichere Variante mit einem getrennten Geh- und Radweg aus. Wenn man beispielsweise die Westseite der Friedrich-Ebert-Straße entlangfahre, könne man gut erkennen, wie teilweise gefährlich und furchtbar dort die Situation mit einem gemeinsam geführten Geh- und Radweg sei.

Aufgrund dessen müsse es dem Stadtrat wert sein, den Unterhaunstädter Weg möglichst mit einem getrennten Geh- und Radweg auszubauen.

Herr Hoffmann erklärt, dass tatsächlich beide Varianten ein Für und Wider hätten. Dies könne man auch daran erkennen, wie die vorliegende Beschlussvorlage von der Verwaltung eingebracht worden sei und man darin sowohl die Variante 1 als auch die Variante 2 sehr genau beschrieben habe. Für die Verwaltung sei letztendlich der Sicherheitsaspekt ausschlaggebend gewesen, weshalb man sich für einen beidseitigen getrennten Geh- und Radweg ausspreche. Denn auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg würden die Fahrradfahrer immer möglichst rechts fahren und deshalb ganz knapp an den Ausfahrten vorbeischrammen, erläutert Herr Hoffmann. Auf der anderen Seite können die Ausschussmitglieder anhand der vorliegenden Beschlussvorlage erkennen, dass sich die Verwaltung bei dieser Entscheidung nicht mit letzter Konsequenz sicher gewesen sei. Aus diesem Grund habe man gesagt, dass man den Stadtrat in diese Entscheidung noch mehr einbeziehen möchte. Gleichwohl sei sich die Verwaltung auch im Klaren darüber, dass die Variante 1 im Vergleich zur Variante 2 um 555.000 Euro teurer ausfalle. Darüber hinaus würde auch die Regierung von Oberbayern bei dieser Thematik eine andere fachliche Auffassung vertreten als die Stadt Ingolstadt. Die Regierung sei der klaren Meinung, dass es an dieser Stelle keinen beidseitigen getrennten Geh- und Radweg benötige. Nichtsdestotrotz könne man beide Varianten gut vertreten, erwähnt Herr Hoffmann. Von daher habe die Verwaltung die endgültige Entscheidung in die Hände der Stadtratsmitglieder geben wollen, ob man bei dieser Thematik nun das Geld im Vordergrund sehe oder die Sicherheit und Fachlichkeit. Zur Frage von Stadtrat Böttcher hinsichtlich des Winterdiensts führt Herr Hoffmann aus, dass dieser bei beiden Varianten keinen großen Unterschied ausmache. Der ausschlaggebende Punkt sei bei dieser Thematik vielmehr der Kostenunterschied zwischen den beiden Varianten. Im Endeffekt handle es sich sowohl bei der Variante 1 als auch bei der Variante 2 um eine höhengleiche Fläche. Beim getrennten Geh- und Radweg werde lediglich ein Mittelstreifen in den Belag eingebracht. Beim gemeinsamen Geh- und Radweg falle diese Markierung hingegen weg, erklärt Herr Hoffmann.

Stadtrat Semle merkt an, dass die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) den Schwerpunkt ganz klar auf getrennte Geh- und Radwege setze. Nur wenn es unbedingt notwendig beziehungsweise nicht erwünscht und von der Sicherheit sowie vom Standard her so vorgesehen sei, sollen gemeinsame Geh- und Radwege

geschaffen werden. Insofern gebe es mit der ERA 2010 eine ganz klare Vorgabe, betont Stadtrat Semle. Angesichts dessen frage er sich, warum man in Ingolstadt wieder einen schlechten Kompromiss eingehen solle, wenn der Kostenunterschied lediglich eine begrenzte Menge an Geld ausmache.

Stadtrat Bannert weist darauf hin, dass laut der vorliegenden Beschlussvorlage der Bezirksausschuss Nordost die Variante mit dem beidseitigen getrennten Geh- und Radweg bevorzuge. Angesichts dessen ist er der Meinung, dass wenn schon ein solcher Vorschlag des Bezirksausschusses vorliege, man diesem als Stadtrat auch folgen sollte. Zumal im Bezirksausschuss Nordost alle Parteien vertreten seien und man sich in diesem Gremium bestimmt Gedanken über dieses Thema gemacht habe.

Stadtrat Achhammer erwähnt, dass er sich an die Diskussion erinnern könne, als dieses Thema schon einmal im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit beraten worden sei. Damals habe man sich möglichst für einen getrennten Geh- und Radweg ausgesprochen. Insofern würde auch er vielmehr zur Umsetzung der Variante 1 tendieren. Angesichts der generellen Diskussion zur finanziellen Lage der Stadt Ingolstadt schlägt Stadtrat Achhammer vor, dieses Thema noch einmal für weitere Beratungen zurück in die Fraktionen zu nehmen und den endgültigen Beschluss im Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften, Wirtschaft und Arbeit herbeizuführen.

Stadtrat Deiser führt aus, dass die Herstellungskosten bei beiden Varianten gar nicht so stark differieren würden, da es sich im Grunde bei beiden Optionen um die gleiche Variante handle. Die Variante 1 würde sich lediglich darin unterscheiden, dass in der Mitte ein Strich gezogen werde. Angesichts dessen regt Stadtrat Deiser an, ob man nicht einfach die Variante mit dem gemeinsamen Geh- und Radweg beschließen sollte. Nach einem Jahr könnte dann der Bezirksausschuss Nordost darüber entscheiden, ob es notwendig sei, daraus einen getrennten Geh- und Radweg zu machen und man dafür in der Mitte einfach eine weiße Linie ziehe.

Herr Hoffmann entgegnet, dass die Fläche zwar höhengleich sei, es aber trotzdem etwas mehr sei als nur eine weiße Linie. Darüber hinaus habe es auch die Verwaltung überrascht, dass nach der Ansicht der Regierung von Oberbayern die ERA 2010 bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg eingehalten werde. Allerdings könne

man aus Gründen der Förderung nicht so vorgehen, wie von Stadtrat Deiser vorgeschlagen. Die Verwaltung favorisiere in der vorliegenden Beschlussvorlage auch deswegen die Variante 1, da diese vom Bezirksausschuss Nordost derzeit bevorzugt werde. Zumal man dieses Thema verwaltungsintern auch lange diskutiert habe. Am Ende sei die Verwaltung allerdings der Meinung gewesen, dass die Variante 1 an dieser Stelle die bessere Lösung darstelle.

Stadtrat Böttcher merkt an, dass bei einem getrennten Geh- und Radweg in den meisten Bereichen der Radweg eine Breite von 1,60 Meter besitze. Ein normaler Fahrradfahrer beziehungsweise ein Lastenfahrradfahrer benötige allerdings eine Breite von circa 1,90 bis 2,30 Meter. Zumal man auch schon bei einem normalen Mountainbike unter Berücksichtigung des Gegenverkehrs eine Breite von mehr als 1,60 Meter benötige. Das Problem bestehe nun darin, dass es leider viele undisziplinierte Fahrradfahrer gäbe, die auf der falschen Seite fahren und einem dann entgegenkommen würden. Angesichts dessen bevorzuge Stadtrat Böttcher die Variante 2 mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg.

Der Antrag der Verwaltung wird für weitere Beratungen zurück in die Fraktionen verwiesen.

Beschließend

- 11 . Vollzug des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes;
Teileinziehung des Weges rund um den Auwaldsee (Änderung der Widmungsbeschränkung) und Widmungen weiterer Zuwegungen zum Rundweg um den Auwaldsee
(Referent: Herr Hoffmann)
Vorlage: V0333/24**

Mit allen Stimmen:

Die in der Anlage rot dargestellten Wege um den Auwaldsee werden teileingezogen mit der nachträglichen Widmungsbeschränkung "Verbot für Fahrzeuge aller Art, Radfahrer frei".

Das Teilstück des Rundweges am Nordufer (in der Anlage grün gekennzeichnet) wird als beschränkt- öffentlicher Weg mit der Widmungsbeschränkung "Verbot für Fahrzeuge aller Art, Radfahrer frei" gewidmet.

Die Zuwegungen zum Rundweg um den Auwaldsee (in der Anlage blau gekennzeichnet) werden als beschränkt- öffentliche Wege mit der Widmungsbeschränkung "Verbot für Fahrzeuge aller Art, Radfahrer frei" gewidmet.

Die Verwaltung wird beauftragt und bevollmächtigt, das Verfahren durchzuführen und die entsprechenden Verfügungen zu erlassen.

12 . **Novelle des Denkmalschutzgesetzes nutzen - Ausbaupotenziale für PV und Solaranlagen prüfen**

Bekanntgabe

Antrag der Ausschussgemeinschaft FDP/JU vom 02.08.2022

Vorlage: V0689/22

Antrag:

Die Ausschussgemeinschaft FDP/JU stellt folgende Anträge:

1. Die Verwaltung prüft auf Basis des novellierten Denkmalschutzgesetzes und unter Beachtung von Gestaltung, Wirtschaftlichkeit und energetischem Nutzen Möglichkeiten der Installation von PV- und Solaranlagen auf denkmalgeschützten städtischen Gebäuden. Die Prüfergebnisse werden zunächst dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit sowie dem Gestaltungsbeirat vorgelegt
2. Die Verwaltung tritt mit der IMBY (Immobilien Freistaat Bayern) in Kontakt, um entsprechende Möglichkeiten für Anlagen auf staatlichen Gebäuden innerhalb des Stadtgebiets zu eruieren. Dabei ist auch die Frage der Betreiberschaft zu klären.

Diskussion und Beschlussfassung siehe V0417/24.

Bekanntgabe

Sachstandsbericht der Verwaltung

(Referent: Herr Hoffmann)

Vorlage: V0417/24

Antrag:

Der Bericht zum aktuellen Sachstand von PV-Anlagen auf städtischen Gebäuden in Bezug auf die Novelle des bayerischen Denkmalschutzgesetzes wird bekannt gegeben.

Der Antrag der Ausschussgemeinschaft FDP/JU V0689/22 und der Antrag der Verwaltung V0417/24 werden gemeinsam diskutiert und behandelt.

Stadtrat Dr. Meyer führt aus, dass er sich von der vorliegenden Beschlussvorlage begeistert zeige. Wenn er sich die städtischen Ausbauziele bis zum Jahr 2030 ansehe,

dann könne man auf den denkmal- und ensemblesgeschützten Gebäuden mit insgesamt 1.000 kWp wirklich ordentlich etwas beitragen. Gleichwohl entsprechende PV-Anlagen natürlich im Einzelfall dann noch geprüft werden müssen. Zudem begrüße es Stadtrat Dr. Meyer, dass der neu gegründeten Tochtergesellschaft SWI Stadtenergie GmbH bereits die Aufgabe zugewiesen worden sei, die städtischen Bestandsgebäude mit PV-Anlagen auszustatten. Noch mehr freue er sich, dass mit dem Christoph-Scheiner-Gymnasium auch schon das erste konkrete Projekt benannt worden sei, auf dessen Dächern die ersten PV-Anlagen installiert werden sollen. Stadtrat Dr. Meyer möchte einzig noch in Erfahrung bringen, ab wann diese erste Maßnahme umgesetzt werden solle.

Herr Hoffmann erklärt, dass die SWI Stadtenergie GmbH zum 01.10.2024 gegründet werde und anschließend gleich in die entsprechenden Planungen einsteige. Die Ausführung sei dann für das Frühjahr 2025 anvisiert, sodass man dann auch die Sonnenenergie im nächsten Jahr mitnehmen könne.

Der Bericht zum aktuellen Sachstand von PV-Anlagen auf städtischen Gebäuden im Bezug auf die Novelle des bayerischen Denkmalschutzgesetzes wird den Ausschussmitgliedern bekanntgegeben.

Beratend

- 13 . **Neubau Straßenentwässerung Fauststraße, Schrobenhausener Straße**
hier: **ergänzende Projektgenehmigung**
(Referent: Herr Hoffmann)
Vorlage: V0504/24

Antrag:

- Die Projektgenehmigung V0453/22 für den Neubau der Straßenentwässerung Fauststraße (Zone 1) und Schrobenhausener Straße (Zone 3, Zone 4) wird aufgehoben. Von den ursprünglich genehmigten Mittel in Höhe von 1,732 Mio. Euro wurden bereits ca. 57 T Euro verausgabt. Die übrigen 1,675 Mio. Euro werden zurückgestellt. Die Aufgliederung der zurückzugebenden Mittel stellt sich wie folgt dar:

	genehmigt	verausgabt	Rückgabe
Zone 1	505.000 €	17.000 €	488.000 €
Zone 3	429.000 €	14.000 €	415.000 €
Zone 4	798.000 €	26.000 €	772.000 €
SUMME	1.732.0	57.0	1.732.01

2. Für den Neubau der Straßenentwässerung Fauststraße (Zone 1) und Schrobenshausener Straße (Zone 3, Zone 4) werden eigenständige Projektgenehmigungen nach gegebener Zeit dem Gremium vorgelegt.
3. Für die Projektgenehmigung V0453/22 für den Neubau der Straßenentwässerung Fauststraße (Zone 2) wird die ergänzende Projektgenehmigung erteilt.
4. Die Arbeiten und die Kosten für die Sanierung der Asphaltdeckschicht vom Kreisverkehr Schrobenshausener Str. bis Gustav-Adolf-Str. werden genehmigt.
5. Die ursprünglichen Projektkosten für die Zone 2 in Höhe von 873 T Euro erhöhen sich um 380 T Euro auf 1,253 Mio. Euro. Die zusätzlichen Projektkosten in Höhe von 380 T Euro werden genehmigt. Die erforderlichen Mittel in Höhe von 380 T Euro stehen in 2024 auf der Haushaltsstelle 630000.954002 (Gemeindestraßen, -wege, -plätze, Tiefbaumaßnahmen, Straßenentwässerung, Fauststr., Schrobenshausener Str.) bzw. im DR 668 zur Verfügung.

Stadtrat Achhammer möchte darauf hinweisen, dass die vorliegende ergänzende Projektgenehmigung nicht dem Bezirksausschuss Südwest zur Beratung vorgelegt worden sei. Da es sich insgesamt allerdings doch um eine große Änderung vom Ablauf der Mittel her handle, sollte man hierüber auch noch einmal den Bezirksausschuss informieren.

Stadtrat Dr. Meyer teilt mit, dass die Einrichtung der Baustelle den Anwohner im Vorfeld zum Teil nicht angekündigt worden sei. Einen ähnlichen Fall habe man beispielsweise auch in Gerolfing gehabt. Aus diesem Grund äußert Stadtrat Dr. Meyer die Bitte, die Ankündigen zu bevorstehenden Straßenbaumaßnahmen zu verbessern beziehungsweise intensiver darauf hinzuweisen. Eine bessere Kommunikation würde nämlich auch zur stärkeren Akzeptanz der jeweiligen Maßnahme beitragen, erklärt Stadtrat Dr. Meyer.

Bürgermeisterin Kleine erwähnt, dass man den vorliegenden Neubau der Straßenentwässerung gerne unterstütze, da es sich hierbei auch um eine Maßnahme handle, die zum Thema Schwammstadt beitrage. Darüber hinaus sei es gut, dass die Verwaltung diesen Verweis auch in die vorliegende Beschlussvorlage aufgenommen habe, damit man einmal sehe, wie sich das Thema Schwammstadt in der Praxis darstelle.

Mit allen Stimmen:

Entsprechend dem Antrag befürwortet.

