Stadt Ingolstadt

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

Sitzungsort:		Sitzung-Nr.:
Neues Rathaus, Großer Sitzungssaal, II. OG		PLA/05/2024
Sitzungsdatum:	Sitzungsbeginn:	Sitzungsende:
Donnerstag, 10.10.2024	16:00 Uhr	19:04 Uhr

Teilnehmerverzeichnis

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit

Vorsitz	
Bürgermeisterin Petra Kleine	
Ausschussmitglieder	
Herr Stadtrat Hans Achhammer	
Herr Stadtrat Robert Schidlmeier	Vertretung für Stadtrat Wöhrl
Herr Stadtrat Thomas Deiser	
Herr Stadtrat Quirin Witty	
Herr Stadtrat Jochen Semle	
Herr Stadtrat Klaus Böttcher	
Herr Stadtrat Ulrich Bannert	
Herr Stadtrat Roland Meier	
Herr Stadtrat Dr. Markus Meyer	
Herr Stadtrat Sepp Mißlbeck	anwesend bis 19:00 Uhr Top 2 nöS

Entschuldigt
Frau Stadträtin Barbara Leininger
Herr Stadtrat Franz Wöhrl

Stadtbus Ingolstadt GmbH, Aufsichtsrat

Vorsitz	
Bürgermeisterin Petra Kleine	
Aufsichtsratsmitglieder	
Herr Stadtrat Stephan Ertl	anwesend bis 17:10 Uhr Top 1
Frau Stadträtin Brigitte Mader	anwesend bis 16:20 Uhr Top 1
Frau Stadträtin Petra Volkwein	anwesend bis 17:10 Uhr Top 1
Herr Stadtrat Quirin Witty	
Herr Stadtrat Jochen Semle	
Frau Stadträtin Maria Segerer	Vertretung für Stadträtin Leininger anwesend bis 18:43 Uhr Top 4
Herr Stadtrat Raimund Reibenspieß	anwesend bis 17:10 Uhr Top 1
Herr Stadtrat Georg Niedermeier	
Herr Stadtrat Roland Meier	
Herr Stadtrat Karl Ettinger	anwesend bis 17:10 Uhr Top 1

Tagesordnung:

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

Öffentliche Sitzung 5
1 . Untersuchung zur Einführung eines neuen öffentlichen Verkehrssystems in Ingolstadt (Massenverkehrsmittelstudie)
(Referenten: Frau Wittmann-Brand, Herr Dr. Frank)
Vorlage: V0628/24 5
2 . Energienutzungsplan und kommunale Wärmeplanung (Energiewendeplan)
(Referentin: Bürgermeisterin Kleine)
Vorlage: V0651/24 13
3 . Nutzung der Staustufe als Querung für Rettungsdienst und den ÖPNV 22
. Prüfantrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.03.2024
Vorlage: V0216/24 22
. Stellungnahme der Verwaltung
(Referentin: Frau Wittmann-Brand)
Vorlage: V0618/24 24
4 . Bericht über die Ausführungs- und Kostenstände der laufenden Baumaßnahmen und über die Abarbeitung von Mängelmeldungen (Berichtszeitraum Q1 und Q2 2024)
(Referent: Herr Hoffmann)
Vorlage: V0603/24 24
5 . Neustrukturierung, Sanierung und Neubau von Sportanlagen an der Bezirkssportanlage Süd-Ost - Änderungsantrag zur Vorlage V0030/23
(Referenten: Herr Hoffmann, Herr Grandmontagne, Bürgermeisterin Dr. Deneke-Stoll)
Vorlage: V0698/24 25
6 . Seitenräume des Unterhaunstädter Weges von der Römerstraße bis zum "Am Augraben" – gemeinsamer Geh- und Radweg hier: ergänzende Projektgenehmigung
(Referent: Herr Hoffmann)
Vorlage: V0711/24 26
7 . Neugestaltung der Fußgängerzone, Bericht zu den Bauabschnitten 1 - 3 hier: 3. ergänzende Projektgenehmigung
(Referent: Herr Hoffmann)
Vorlage: V0712/24 27
8 . Außenanlagen Museum für Konkrete Kunst und Design/Hochschulplatz und Umbau Roßmühlstraße hier: 2. ergänzende Projektgenehmigung
(Referenten: Herr Hoffmann, Herr Grandmontagne)
Vorlage: V0713/24 28
9 . Sachstandsbericht Lehrschwimmbäder
(Mündlicher Bericht Herr Hoffmann) 28

Bürgermeisterin Kleine eröffnet die Sitzung und stellt fest, dass 12 Mitglieder für den Ausschuss Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit und 12 Mitglieder des Aufsichtsrat Stadtbus

Ingolstadt GmbH ordnungsgemäß geladen wurde und erschienen sind. Der Ausschuss ist damit beschlussfähig.

Mit nachstehenden Änderungen zur Tagesordnung besteht Einverständnis.
Öffentliche Sitzung

Von der Tagesordnung soll **abgesetzt** werden:

7 . Neugestaltung der Fußgängerzone, Bericht zu den Bauabschnitten 1 - 3
hier: 3. ergänzende Projektgenehmigung
(Referent: Herr Hoffmann)
V0712/24

8 . Außenanlagen Museum für Konkrete Kunst und Design/Hochschulplatz und Umbau Roßmühlstraße
hier: 2. ergänzende Projektgenehmigung
(Referenten: Herr Hoffmann, Herr Grandmontagne)
V0713/24

In die Tagesordnung soll **aufgenommen** werden:

9 . Sachstandsbericht Lehrschwimmbäder
(Mündlicher Bericht Herr Hoffmann)

Damit besteht seitens der Ausschussmitglieder Einverständnis.

Die Nummerierung ändert sich dementsprechend.

Danach gibt der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit, Stadtbus Ingolstadt GmbH, Aufsichtsrat seine Zustimmung zu vorstehender Tagesordnung (§ 38 Abs. 2 der Geschäftsordnung)

Öffentliche Sitzung

1 . Untersuchung zur Einführung eines neuen öffentlichen Verkehrssystems in Ingolstadt (Massenverkehrsmittelstudie)
(Referenten: Frau Wittmann-Brand, Herr Dr. Frank)
Vorlage: V0628/24

Antrag:

1. Der Endbericht zur Massenverkehrsmittelstudie wird bekannt gegeben.

2. Aufgrund des fehlenden Fahrgastpotentials eines Massenverkehrsmittels wird derzeit von weiteren sowohl finanziell als auch personell aufwendigen Untersuchungen abgesehen.

3. Die Verwaltung und die SBI werden beauftragt, auf Basis der Ergebnisse der Haushaltsbefragung des MiD (Mobilität in Deutschland), sowie der derzeitigen Entwicklungen im Öffentlichen Verkehr die Datenbasis zu aktualisieren. Aufbauend auf der aktualisierten Datenbasis sowie den Erkenntnissen der Massenverkehrsmittelstudie soll geprüft werden, inwiefern das vorhandene Bussystem innovativ und strategisch weiterentwickelt werden kann.

Frau Wittmann-Brand führt aus, dass der Stadtrat bereits 2019 die Verwaltung per Beschluss ermächtigt habe, eine Studie über die Realisierungschancen eines Massenverkehrsmittels in Ingolstadt zu beauftragen. Der Prüfantrag umfasste mehrere Verkehrsmittel. Die Seilbahn, U-Bahn, Regionalstadtbahn, Straßenbahn und ein höherwertiges Bussystem. Gegenstand der Studie sei gewesen, zu prüfen, ob in den nächsten 15 Jahren ausreichend viele Fahrgäste ein Massenverkehrsmittel nutzen würden. Dieser Prüfauftrag umfasste zahlreiche Dialoge und Beteiligungen innerhalb der Verwaltung, da es sehr viele Schnittstellen gibt. Ein erstes Zwischenergebnis sei dann im November 2022 im ALF Lechner Museum vorgestellt worden. Heute werde der Endbericht von Herrn Wenzel vorgestellt und in diesem Zusammenhang bedankt sich Frau Witmann-Brand bei allen Beteiligten, dem Ingenieurbüro, Herr Kühn als Experte für Straßenbahn, Herrn König der beratend zur Seite stand und vor allen Dingen Frau Rapp-Kaiser die die Federführung des Projektes übernommen habe.

Herr Wenzel teilt anhand einer Präsentation die Ergebnisse der Untersuchung zur Einführung eines neuen öffentlichen Verkehrssystems – Massenverkehrsmittelstudie mit. Die Präsentation wird dem Protokoll beigefügt.

Frau Wittmann-Brand teilt mit, dass die Wachstumsprognosen sowohl was die Bevölkerung betreffe, als auch die Arbeitsplätze sehr optimistisch angesetzt worden seien. Trotzdem sei ersichtlich, dass das notwendige Fahrgastpotential nicht erreicht werde und damit eine sehr unsichere Fördervoraussetzung vorliege. Sie betont, dass man mit dem Massenverkehrsmittel die Chance hätte, Stadträume vor allen Dingen entlang der Trassen neu zu denken und auch für neue Stadtquartiere wie zum Beispiel am Samhof oder am Dachsberg hätten durchaus neue Chancen der Anbindung entstehen können. Ebenso würde sich das Massenverkehrsmittel positiv auf den Modal Split auswirken, der in Richtung Umweltverbund verbessert werden soll. Wichtig zu betonen sei auch, dass dieses Potential auf dem Prognosezeitraum bis 2035 abziele und auch eingerechnet sei, dass das Staudinger-Areal komplett umgesetzt sei sowie auch das IN-Quartier. Die Wachstumspotenziale, die auch den im ISEK für einen Prognosezeitraum bis 2040+ zugrunde gelegt wurden, wurden auch für die Massenverkehrsmittelstudie zugrunde gelegt. Frau Wittmann-Brand weist darauf hin, dass selbst in der Vollauslastung die Verkehrswürdigkeit nicht erreicht werde. Dennoch ist sie der Meinung, dass alles was in der Untersuchung geprüft worden sei absolut hilfreich für die weitere Erstellung des nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanes sei. Die Mobilität sei ein zentrales Thema der Stadtentwicklung und ein grundlegendes Bedürfnis von jedem. Mit Blick auf den Klimawandel sei es wichtig die Frage zu stellen, wie man sich in Zukunft möglichst umweltfreundlich fortbewegen kann.

Herr Dr. Frank schließt sich seiner Vorrednerin Frau Wittmann-Brand an und teilt mit, dass der Gutachter eine pro Massenverkehrsmittelsichtweise habe und damit sei unterstrichen, dass man nicht das Szenario heute und in zehn Jahren vergleiche, sondern mit einem Aufwuchs aller auch möglichen Erweiterungsszenarien bei gutem wirtschaftlichem Umfeld verbunden habe. Es könne seiner Meinung nach auch als Best Case Szenario bezeichnet werden, um deutlich zu machen, dass man nicht aus der Situation heraus plane, sondern ein Generationenprojekt anstreben würde. Doch wenn selbst dieses Best Case plus Szenario unter Einrechnung aller positiven Faktoren unterhalb der Grenze von 2.000 bleibe, dann bedeute dies, dass auf Dauer der Betreib einer Straßenbahn unwirtschaftlich sei und zu wenig Fahrgäste im System seien und die Fahrgastzahl sei nicht ausreichend. Dies sei eine dramatische Situation,

die auf Jahrzehnte hinaus den Betrieb einer Straßenbahn belaste, deswegen sei es in der jetzigen Situation angesichts des sich eintrübenden wirtschaftlichen Umfeldes und das geänderte Mobilitätsverhalten vieler Bürgerinnen und Bürger auch der Beschäftigten der Pendlerströme nicht für den richtigen Weg, dieses Projekt fortzusetzen.

Des Weiteren teilt Herr Dr. Frank die Vorgehensweise der Städten Regensburg und Erlangen mit und wie dort entschieden worden sei. Ebenso ergänzt er, wie nun in Ingolstadt damit umgegangen werde. Der Gutachter habe ein sehr detailliertes und dauerharft angelegtes Fachwerk an Erkenntnisse über Trassenführungen angelegt aber auch Befahrbarkeit und Potenziale. Es sei zu erkennen, dass das bisherigen Buslinienennetz dies bereits in den Grundzügen abbilde. Bei den Achsen zwischen Hauptbahnhof, Innenstadt und Klinikum gebe es bereits das Premium Liniennetz im 15 Minuten Takt. Somit biete man mit dem heutigen Bussystem bereits die Leistung, wo die meisten Fahrgäste nachfragen. Dennoch denkt Herr Dr. Frank, dass aus der Studie weitere Erkenntnisse zu ziehen seien. Man könne die genauen Auswertungen quartiersbezogen ergänzen, um das Taktsystem besser zu prüfen, sowohl um Effizienz zu gewinnen angesichts der schwierigen Haushaltslage, als auch an der richtigen Stelle zukünftig eine Verbesserung vorzunehmen. Ein wichtiger Punkt sei auch die Antriebswende, denn auch in Ingolstadt setzte man sukzessive immer mehr Busse ein, die einen der typischen Vorteile der Straßenbahn habe, denn sie haben einen elektrischen und damit emissionsfreien Antrieb. Dies sei sehr wichtig für die urbane Qualität. Der nächste Meilenstein soll sein, dass die seit einigen Jahren in Erprobung befindlichen autonomen Systeme mit den On Demand Fahrten vernetzt werden, sodass es die Möglichkeit gebe, flächendeckend solche innovativen Verkehrssysteme in den Wirkbetrieb zu bringen. Es gebe bereits einige Vorläufer, z. B. in Bad Birnbach sei die Deutsche Bahn seit sechs Jahren dabei, ein funktionierendes System zu haben, das momentan aber noch aufgrund des deutschen Rechtes einen Sicherheitsfahrer mit an Bord benötige. Man hoffe, dass man auch in Deutschland soweit komme, wie in China oder in einzelnen Bundesstaaten der USA, dass ein Betrieb über die Leitstelle oder Notfahrer in den Fahrzeugen erübrige. Dann komme es auch zu erheblichen Einspareffekten, die dann genutzt werden können, um ein On Demand innovativ autonomes System ergänzend zum bisherigen Bussystem aufbaue, sodass es einen deutlichen Mehrwehrt gebe bei deutlich geringeren Kosten. Weiter teilt Herr Dr. Frank mit, dass es momentan auch Sharing Modelle gebe. Dabei werden verschiedene Fahrten vernetzt, gebündelt mit einer autonomen Steuerung. Die Erkenntnisse aus der Massenverkehrsmittelstudie sollen genutzt werden, um über solche innovativen Projekte im

ÖPNV zukünftig noch nachzudenken und sie dann auch auf die Straße bringen. Zum Schluss teilt er mit, dass er nachvollziehen könne, dass es Enttäuschung gibt, doch in der Beschlussvorlage stehe, dass dieses Projekt zunächst erst einmal nicht weiterverfolgt werde, denn derzeit sei nicht die Zeit, um dieses Projekt voranzutreiben.

Stadtrat Witty glaubt, dass zu Beginn dieses Projektes nicht der Traum im Vordergrund gestanden sei, sondern die Erkenntnis, dass der ÖPNV in Ingolstadt einen sehr geringen Modal Split habe im Vergleich zu anderen Großstädten. Und die zweite Erkenntnis, dass der ÖPNV streckenweise an seinen Leistungsfähigkeiten angelange, denn der Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Rathausplatz sei die Taktung sehr dicht und die Busse sehr voll. Dies sei ein Indiz dafür, dass der ÖPNV an seine Leistungsfähigkeit gelange, insbesondere dann, wenn die Einwohnerzahl in Ingolstadt weiter steige. Daher denkt Stadtrat Witty, dass es der richtige Schritt gewesen sei, dieses Gutachten in Auftrag gegeben zu haben. Er sei froh, die Erkenntnis zu haben, dass das Potential für ein höherwertiges Bussystem gegeben sei, doch es sei schade, dass keine Förderfähigkeit bestehe. Des Weiteren möchte er von Herrn Wenzel wissen, ob es die Möglichkeit gebe, dass eine Straßenbahn dennoch Förderfähigkeit erlange oder sei dies in der Prognose 2035 Plus ausgeschlossen. Ebenso möchte er wissen, in wieweit die Novellierung der standardisierten Bewertung eingeflossen sei und ob damit zu rechnen sei, dass es in naher Zukunft zu einer Novellierung komme und wie die erschlossene Potentiale definiert wurden, welche Grundlagen hergenommen worden seien und von welchen Zahlen gesprochen werde. In Bezug auf das weitere Vorgehen im ÖPNV sei die allgemeine Frage, welche Systeme förderfähig seien und welche nicht. Es ist bekannt, dass der ÖPNV in Ingolstadt bereits sehr teuer sei, man konsolidiere beim ÖPNV was sehr schade sei aber in der aktuellen Situation notwendig. Deshalb sei es sehr wichtig, dass die langfristige Perspektive bewahrt werde und auch Systeme auf lange Frist verfolgt werden, die dann hoffentlich irgendwann förderfähig seien. Stadtrat Witty möchte bezüglich den Systemkosten wissen, wie diese Investitionskosten abgeschrieben werden und wie mit den Betriebskosten aussehe. Er ist der Meinung, dass dieses Projekt ein Bürgerprojekt sein soll, das von der Gesellschaft getragen werde und am Ende durch einen Bürgerentscheid manifestiert werden müsse, denn es sei ein Stadtentwicklungsprojekt von großer Bedeutung und es soll nicht nur ein Projekt des Stadtrates sein, sondern auch ein Projekt der Bürgerschaft. Er hofft, dass dieses Projekt nicht in die Schublade gesteckt werde, sondern

vielleicht in ein paar Jahren, wenn man förderfähig sei, dieses Projekt wieder ausgegraben werde und fortgeschrieben werde.

Herr Wenzel teilt zur Förderfähigkeit mit, dass die Straßenbahn einen Richtwert habe, doch es sei kein Gesetzeswert, denn mit den 1.000 Personen Fahrten pro Tag und Kilometer, sei es ein Anhaltswert, der Richtung Wirtschaftlichkeit gehe. Wenn dieser Wert nicht erreicht werde, bedeute dies, dass man künftig auf den Mehrkosten sitzen

bleibe. Somit müsse es mehr Zuschuss geben, um das System am Laufen halten zu können. Die im Gutachten ausgewiesene Förderfähigkeit von 90 Prozent gehe davon aus, dass ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor werde. Wenn er aber nicht erreicht werde, könne es dazu führen, dass der Förderprozentsatz geringer ausfalle und dadurch die Kosten für die Stadt höher ausfallen. Bezüglich der Novellierung der standardisierten Bewertung führt Herr Wenzel aus, dass dort diverse Themen wie z. B. Klimaschutz, CO2-Minderung eingeflossen sei, die wichtig seien zu betrachten. Im Rahmen dieser Potenzialstudie sei dies noch nicht tiefgehend betrachtet worden, und seien nicht mit eingeflossen. Dennoch denkt er, dass das Thema Förderung künftig flexibler gehandhabt werden müsse, weil die Themen in den Städten zunehmend ernster werden. Das bedeute, dass man mit dem Raum klarkommen müsse und ein neues System wie die Straßenbahn benötigt auch Platz. Es gebe auch viele innovative Ansätze, die zur zeitlichen und räumlichen Bevorrechtigung des ÖPNV beitragen können, durch mehr Restriktion für den MIV, dass konsequent Bus-Bevorrechtigung geschalten werde, denn solche Maßnahmen seien auch förderfähig oder man überlege, ob Spuren reduziert werden können, um den MIV besser lenken zu können. Dies seien seiner Meinung nach Themen, die großes Potenzial haben und die ein Stückweit aus der Studie rauszuziehen seien, denn man habe sich auch die Straßenverdichtung angeschaut, wie diese umgestaltet und verändert werden kann. Dabei sei vor allem bei einigen Querschnitten die Erkenntnis gewesen, dass man auch im Betriebsquerschnitt durchaus reduzieren könne, zugunsten von Spuren, Bus oder Straßenbahn. Herr Wenzel glaubt, dass dies ein Thema sei, das unbedingt aufgegriffen werden muss. Es spreche nichts dagegen, künftig dann diese Studie zu nehmen und noch einmal zu aktualisieren, denn die Grundlage sei bereits vorhanden und sei erarbeitet worden, um dann noch einmal die Verkehrswürdigkeit zu prüfen. Da der ÖPNV-Anteil in Ingolstadt relativ gering sei, sei dieser Systemsprung höherwertiger Bus oder Straßenbahn sehr wirksam, um diesen Anteil deutlich zu erhöhen. Doch wenn man in aller Konsequenz auch Maßnahmen ergreife, den Busverkehr zu modernisieren, zu

bevorrechtigen, zu attraktiveren, können auch wesentliche Sprünge erreicht werden, die aber mit restriktiven Maßnahmen für den MIV einhergehen müssen, denn es muss immer begleitend sein und auch die Abstimmung mit Fuß- und Radweg sei wichtig zu beachten.

Frau Wittmann-Brand führt aus, dass für das INquartier circa 3.500 bis 3.800 Einwohner angesetzt worden seien für das Staudingerareal gebe es nur einen groben Vorentwurf für ein urbanes Gebiet mit circa 4.500 Einwohner. Für den In-Camus seien

man auf circa 15.000 bis 18.000 Arbeitsplätze gegangen, doch davon sei man im Moment sehr weit entfernt.

Stadtrat Witty möchte wissen, im Startliniennetz das Klinikum angebunden sei und die Audi nicht.

Herr Wenzel merkt an, dass Audi genauso ein wichtiges Ziel wie das Klinikum sei. Letztendlich sei es darum gegangen, bei der Startlinie eine Linie zu belegen, die ungefähr gleichlange Äste habe – IN-Camus, Hauptbahnhof, Klinikum. Dies seien relativ gleichlange Äste, die auch im Zusammenwirken mit einer Verbindung und Verknüpfung zum Hauptbahnhof relativ wichtig seien, und in Summe auch die meisten Potentiale geboten haben. Der Ast zum Audi-Werk sei relativ kurz und habe auf dem Weg dahin nicht so viel Potenzial, wie die ganze Richard-Wagner-Straße, Klinikum und Friedrichshofen. Dennoch spreche nichts dagegen, dass auch ein Ast zur Audi, dem Hauptbahnhof oder Richtung Haunwöhr zeitnah mitentwickelt werde.

Stadtrat Achhammer ist der Meinung, dass es eine tolle Sache gewesen wäre, doch das Potenzial der Fahrgäste sei nicht vorhanden und daher soll es nicht weiterverfolgt werden. Er ist der gleichen Meinung wie Stadtrat Witty, und würde die Bürger noch einmal bezüglich dem Massenverkehrsmittel befragen. Weiter sei er dafür, dass die Datenbasis weiter vorgenommen werde, denn dies sei die Basis, mit der man arbeiten könne. Bei der zukünftigen Verkehrsentwicklung sei es auch wichtig, dass Trassen für mögliche Straßenbahn oder Bussysteme freigehalten werden.

Stadtrat Böttcher ist der Ansicht, dass die Analyse von Herrn Dr. Frank alles aussage. Die Zahlen sprechen dagegen und damit müsse sich abgefunden werde. Zu beachte-

ten seien auch die Aufgaben und Investition, die in der Zukunft kommen, um die Energiewende zu schaffen. Daher sei dieses Objekt nur ein Wunschobjekt, das nicht realisierbar sei.

Stadtrat Mißlbeck möchte wissen, ob Audi auch in diese Entwicklung mitintegriert sei.

Stadtrat Semle ist der Meinung, dass es ein großer Irrtum sei zu sagen, die Massenverkehrsmittelstudie bringe die Erkenntnis, dass die Verkehrswürdigkeit nicht erreicht werde, denn für das Bussystem werde die Verkehrswürdigkeit erreicht. Doch die Verkehrswürdigkeit werde nicht für die Straßenbahn erreicht und somit sei für das

Bussystem durchaus eine Perspektive gegeben. Stadtrat Semle teilt mit, dass er dieses Verkehrssystem bereits in Frankreich kennengelernt habe. Dies sei eine massive Investition gewesen und habe die gesamte Stadtregierung gestürzt. Er merkt an, dass es eine Stadtentwicklungsaufgabe sei und keine Verkehrsaufgabe. Es seien hochattraktive Systeme, weshalb auch die Enttäuschung durausspürbar sei. Man denke konventionelle, in den bekannten Dimensionen, doch es sei wichtig, daran zu denken, dass der mobile Individualverkehr elektrifiziert werde. Man gehe davon aus, dass in zehn Jahren Elektroautos fahren und somit werde es ruhiger sein und es werden auch weniger fahren, denn nicht jedes Verbrennerauto werde eins zu eins ersetzt werden können, da es zu teuer sei. Er denkt, dass man in zehn Jahren eine ganz andere Mobilität haben werde und deshalb sei es wichtig, nicht mehr über alte Systeme zu diskutieren, sondern es soll über die tatsächlich innovativen Bussysteme gedacht werden. Die Studie zeige ebenso, dass die Neuverteilung von Straßenräume durch die ganze Stadt gedacht werde. Dies sei ein spannender Ansatz, der so zum ersten Mal passieren werde. Dennoch lasse die Finanzlage derzeit keine großen Sprünge zu und deshalb werde die Stadtratsfraktion die Grünen dem Antrag der Stadtverwaltung zustimmen.

Herr Dr. Frank geht auf die Frage von Stadtrat Mißlbeck ein und führt aus, dass man mit Audi auf mehreren Ebenen in verkehrlicher Diskussion sei und der Audi Mobilitätsabteilung die Grundzüge der Massenverkehrsmittelstudie erklärt worden sei. Darüber hinaus gebe es ständigen Austausch über den normalen ÖPNV, die Linienführungen der S-Linie und der Expressbusse. Die Frage einer Bürgerüberzeugung und der Dimension dieses Projektes stehe noch, denn man habe sich dafür ausgesprochen, das Projekt erst einmal zurückzustellen.

Bürgermeisterin Kleine fragt nach, ob zu dieser Studie die Daten aus diesem digitalen Zwilling zugrunde gelegt worden sei oder ob eine ganz andere Datenbasis genommen worden sei.

Frau Wittmann-Brand teilt mit, dass die Datenbasis das Verkehrsmodell gewesen sei, das auch die Prognosen rechnet. Der digitale Zwilling könne die Realität abbilden und unterschiedliche Fahrbeziehungen herstellen, doch die Prognosedaten seien im Verkehrsmodell hinterlegt und damit sei es dann berechnet worden.

Stadtrat Witty merkt zur Aussage von Stadtrat Böttcher an, dass er die Meinung teile, dass die notwendigen Investitionen nicht zur aktuellen Haushaltslage passen. Doch es gehe darum, dass man offen dafür sei, welches ÖPNV-System man in der Zukunft haben werde, denn entscheidend seien die langfristigen Kosten, die zu tragen seien.

Stadtrat Dieser fragt nach, ob die Betriebskosten des höherwertigen Bussystems in einen Vergleich zum jetzigen herkömmlichen Bussystem gesetzt werden können. Weiter vermutet er, dass einige Linien entfallen und dann das höherwertige Bussystem eingesetzt werde.

Herr Dr. Frank führt aus, dass ein Teil des bestehenden Bussystems ersetzt werden könne. Das übrige Busnetz muss bleiben, gerade das, wo es wichtige erschließende Funktionen auf langer Strecke gebe. Zum Beispiel von Süden in den Ingolstädter Norden sei das höherwertige Bussystem nach französischem Vorbild auf weitgehend eigenen Trassen mit eigenen Fahrzeugen und mit hochwertigen Haltestellenausstattung deutlich teurer als das bestehende Bussystem. Wenn ein Teil ersetzt werde und dafür ein teures System draufgelegt werde und den Rest weiterführ, sei dies mit einem höheren Kostenfaktor verbunden. Was dies Prozentual ausmache könne Herr Dr. Frank nicht einschätzen, doch evtl. habe Herr Wenzel zahlen dazu.

Herr Wenzel könne dies nicht quantifizieren, ist jedoch der gleichen Meinung wie Herr Dr. Frank, dass das höhewertige Bussystem eine ganz andere Qualität sei, das im Prinzip auch eigene Trassen erfordere und massive Umbauten der Haltestellenanlagen.

Mit allen Stimmen
Entsprechend dem Antrag befürwortet.

2 . Energienutzungsplan und kommunale Wärmeplanung (Energiewendeplan)
(Referentin: Bürgermeisterin Kleine)
Vorlage: V0651/24

Antrag:

1. Der Stadtrat beschließt den Energienutzungsplan und die kommunalen Wärmeplanung und erfüllt damit die Pflicht nach § 4 des Wärmeplanungsgesetzes (WPG).

2. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung mit der Einrichtung einer gemeinsamen Beratungsstruktur mit den Stadtwerken und dem VerbraucherService Bayern als gemeinsame Anlaufstelle für Fragen zu Energieeinsparung, energetischer Sanierung und Wärmeversorgung für die Bürgerschaft.

Bürgermeisterin Kleine führt aus, was vom Stadtrat bereits beschlossen worden sei. Im Juni 2022 habe man mit dem Klimaschutzkonzept festgestellt, dass der Energienutzungsplan von 2014 fortgeschrieben werden müsse. Auf der Grundlage dieses Beschlusses und im Zusammenhang mit dem Förderprogramm habe man die Entwicklung eines Energienutzungsplanes für Ingolstadt beauftragt. Es habe sich schnell gezeigt, dass die Wärmeplanung ein eigener Themenkomplex dieser Neuorientierung sein werde. Dies sei auch bei der Auftragsvergabe berücksichtigt worden und im März 2023 sei es dann an die Firma GreenVenture vergeben worden. Im Juni 2026 sei der

Kommunale Wärmeplan gesetzlich verpflichtend als Kommune. Dies sei damals nicht entscheidend gewesen, vielmehr wollte man proaktiv in einem der größten und finanzintensivsten Bereiche die Ziele definieren, Klarheit schaffen und möglichst konkret den Bürgerinnen und Bürgern Orientierung geben, damit diese wüssten, wie versorge man sich die nächsten 20 Jahre mit Wärme, inwieweit könne dies über gemeinsame Netze passieren und wo müsse es individuell gelöst werden. Dies seien die Fragen, die sich die Bürgerinnen und Bürger stellen. Die Antwort darauf liegt nun vor. Sie sei erwartungsgemäß komplex, daher sollte eigentlich heute der Geschäftsführer der Stadtwerke hier sein, dieser werde dann zur nächsten Stadtratssitzung kommen, denn er sei der Hauptakteur, der die Finanzierung sicherstellen muss und auch dafür neue Wege finden muss. Wichtig sei, dass die kommunalen Wärmeplanung im Stadtrat zusammen mit dem Energienutzungsplan beschlossen werde.

Herr Schratzenstaller erklärt anhand einer Präsentation den Energienutzungsplan mit kommunaler Wärmeplanung. Die Präsentation wird dem Protokoll beigefügt.

Stadtrat Achhammer ist der Meinung, dass die Bestandsanalyse in Ordnung und nachvollziehbar sei. Doch er denkt, dass bei der Potenzialanalyse das erste Problem beginne, denn in der Vorlage sei geschrieben, dass die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen durch den Stadtrat und die Verwaltung erfolge. Seiner Meinung nach, könne dies nur über die Stabstelle Klima in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken erfolgen. Die Stadtwerke müssen im Großen und Ganzen den Stadträten Maßnahmen und Ziele vorgeben, um zu erreiche was die Gesetze vorschreiben. Das GEG schreibe zum Beispiel vor, dass ab 2024 bei Neubauten 65 Prozent Mindestanteil erneuerbare Energie sein müsse. Bei Neubauten sei dies kein Problem, doch er denkt, dass es bei den Bestandsgebäuden schwierig werden könne, wenn diese eine neue Heizung benötigen. Auch die Verwaltung sei davon betroffen, denn auch dort seien die wenigsten Gebäude Neubauten. Des Weiteren teilt Stadtrat Achhammer mit, dass er Zweifel habe, dass die Klimaneutralität bis 2035 erreicht werde. Es habe bereits einige Vorträge dazu gegeben und die Beschlüsse gehen in die richtige Richtung, dennoch sei es seiner Meinung nach sehr unkonkret. Bezüglich der Fernwärme ist er der Ansicht, dass es im Westen von Ingolstadt Probleme geben können und dafür sei eine Kommunikationsstrategie und Bürgermodelle wichtig und man brauche in den Ortsteilen Geothermie die erschlossen werden muss. Ebenso ist er der Ansicht, dass es wichtig sei, mit den Kaminkehrern, mit der Innung, mit dem Obermeister über den

Gemeindetag in Kontakt trete, wie man die Leute beraten könne. Nummer zwei der Vorlage erachte Stadtrat Achhammer als nicht zielführend, denn die Beratung bekomme man von jedem Kaminkehrer.

Bürgermeisterin Kleine merkt an, dass mit den Kaminkehrern bereits Kontakt aufgenommen worden sei. Bezüglich der Energieberatungsstelle sei kein neues Personal aus dem Stellenplan gemeint, sondern es soll an einem Ort mit unterschiedlichen Akteuren wie z. B. Verbraucherschutz, Kaminkehrer und Handwerkskammer zusammengeführt werden. Ebenso sei man bereits mit den Stadtwerken im Gespräch. Personal der Energieberatung der Stadt Ingolstadt würde mit reingehen. Es gebe bereits die Zusage, dass dies in der zentralen Servicestelle möglich sei, dort einen Teilbereich zu bekommen, um dort von verschiedenen Akteuren eine neutrale Energieberatung für die Bürgerinnen und Bürger anbieten zu können. Es sei daher nicht an den

Aufbau einer neuen Struktur gedacht, sondern Synergien an einem Ort zusammenzubringen, sodass es für die Bürgerinnen und Bürger leichter zu erreichen sei. Bezüglich dem Bürgermodell teilt Bürgermeisterin Kleine mit, dass es neuerdings eine Bürgerenergiegenossenschaft in Ingolstadt gebe, die nicht nur PV-Anlagen auf die Dächer macht, sondern für alle möglichen Energiemodelle offen sei. Zu den Stadtwerken merkt sie an, dass man eng zusammengewachsen sei und es noch unterschiedliche Schwerpunkte der Einschätzung gebe, doch es gebe eine gemeinsame Klarheit, welche Kosten anfallen werden. Im Moment werde der erste Transformationsplan für das Heißwassernetz vergeben und das bedeute, dass für den Transformationsplan Fördermittel beantrag werden. Dann werde innerhalb der Stadtwerke konzipiert, welche Ziele man habe und wie diese erreicht werden können und dann gehe es in die Umsetzung. Bürgermeisterin Kleine erklärt, dass es wichtig sei, diesen kommunalen Wärmeplan zu beschließen, um Fördermittel beantragen zu können, denn dies sei eine Grundlage für die Stadtwerke und eine wichtige Voraussetzung.

Stadtrat Achhammer führt aus, dass wenn es ohne neues Personal ablaufe, werde er dem Punkt zwei zustimmen.

Herr Schneider erklärt, dass der Gedanke dahinter sei, dass die Berater an einem Ort zur Verfügung stehen und die Berater als erste Anlaufstelle für die Bürger zur Verfügung stehen, denn auf der Grundlage von diesem Wärmeschutzplan werde es viele

Anfragen geben. Am Anfang werde der Herr Schratzenstaller, jemand von den Stadtwerken und vom Verbraucherservice z. B. Dienstag, Mittwoch, Donnerstag von 14 Uhr bis 16 Uhr Vorort sein. Des Weiteren weist Herr Schneider darauf hin, dass es auch deswegen gemacht werde, weil die Energieagentur, die das zusammen mit den umliegenden Landkreisen machen wollte, gescheitert sei. Der Stadtrat habe dann die Aufgabe gestellt Alternativen zu prüfen. Ebenso sei ihm bewusst, dass im Moment nicht die Zeit sei, um Stellen aufzubauen und keine riesigen Summen investiert werden können. Deswegen sei ganz bewusst entschieden worden, eine Möglichkeit zu suchen, die jetzt im Moment weder zusätzliches Geld noch zusätzliches Personal koste. Seiner Meinung nach sei es sinnvoll, dass den Bürgerinnen und Bürgern aufgezeigt werde, dass es eine Anlaufstelle gebe, und es sei wichtig intensiv in die Beratung zu gehen, denn man sei darauf angewiesen, dass die Bürgerinnen und Bürger ihre private Initiative zeigen.

Herr Hoffmann geht auf die städtischen Gebäude ein und merkt an, dass es ein bisschen mehr als 400 große und kleine Gebäude seien. Einen wesentlich größeren Effekt erziele man mit großen Anlagen wie dem Schulzentrum Südwest oder auch den Schulneubauten. Bei den Projekten, die neu gebaut werden, könne man das Ziel erreichen und bei den Sanierungsprojekten werde getan, was möglich ist. Dennoch werden wahrscheinlich nicht alle 400 Gebäude bis 2035 soweit sein, wie es wünschenswert sei.

Stadtrat Dr. Meyer bringt vor, dass die Analyse sehr detailliert sei und Aufschluss über die großen Herausforderungen gebe, doch die Beschreibung der Maßnahmen sei noch relativ vage. Er hofft auf genaue Antworten der Stadtwerke in der nächsten Stadtratssitzung. Die Grafik auf der Folie verdeutliche, dass es bei Wärmeplanung und bei der perspektivischen Ausbauplanung für die Fernwärme die Stadt gewissermaßen geteilt sei. Ein Teil der Stadt liege nördlich vom Fernwärmeäquator und der andere Teil der Stadt liege südlich. Beide Teile haben Herausforderungen und Chancen. Der südwestliche Teil habe die Chance, dass viele innovative Projekte dezentral umgesetzt werden können, die dann allerdings einen enormen Strombedarf über die Wärmepumpe haben. Daher möchte er zum Thema Energiegenossenschaften wissen, wie der Aufbau und die Beteiligung der Bürger koordiniert werde. Weiter möchte er bezüglich dem Strombedarf wissen, ob bei den Stadtwerken die Netzanschlussleis-

tung bereits hinterlegt und eingeplant sei, dass wenn die blau gekennzeichneten Gebiete das meiste über die Wärmepumpen abgefangen, dass dann der Strombedarf perspektivisch enorm sei. Ebenso möchte er wissen, wer die Erschließung, den Aufbau und den Anschluss der Freiflächenphotovoltaik koordiniere. Zum Schluss erkundigt sich Stadtrat Dr. Meyer bezüglich der Geothermie. Er habe bereits vor drei Jahren einen Antrag, dass die kalte Nahwärme stärke eingeplant werde. In der Präsentation sei zu sehen, dass die Erdwärme mit Kollektoren ein erstaunlich großes Potenzial habe. Daher sei es interessant, wenn man abhängig von der Bodenbeschaffenheit in die Umsetzung komme.

Herr Schratzenstaller führt aus, dass die Bürgerbeteiligung das Beste sei, was erreicht werden kann. Deswegen habe man z. B. beim PV-Kriterienkatalog ein Kriterium mit Bürgerbeteiligung. Ebenso bestehe reger Austausch mit der neugegründeten Bürgerenergiegenossenschaft. Es gebe auch andere Bürgerenergiegenossenschaften, die sich nicht nur um PV-Ausbau kümmern, sondern auch um den Aufbau von Wärmenetzen. Bezüglich des Strombedarfes für Wärmepumpen teilt er mit, dass einer der

sechs angesprochenen Vertreter der Stadtwerke der Stromnetzplaner sei. Dieser sei in den Workshops gewesen und sei sich dem auch bewusst, wie die kommunale Wärmeplanung aussehe. Herr Schratzenstaller habe ebenso erfahren, dass die Stadtwerke für die Elektromobilität gewappnet sei und die Wärmpumpe eher Sorgen bereite. Deswegen gebe es die Maßnahme „Zukunftsplan Stromnetz“, um frühzeitig mit der Umsetzung beginnen zu können. Zu der Erschließung und dem Aufbau der Freiflächenphotovoltaik teilt er mit, dass das technische Potenzial in der Analyse runtergebrochen werde, um zu sehen, welche landschaftlichen Aspekte und welche technischen Aspekte des Stromnetzanschlusses müssen berücksichtigt werden. Die Stadtplanung und die Stadtwerke Ingolstadt seien ebenso mit eingebunden und letztendlich soll das Ergebnis im Landschaftsplan mit einfließen.

Herr Schneider erklärt zur Frage von Stadtrat Dr. Meyer, dass die richtigen Flächen zu finden seien, und dafür sei ein Landschaftsplanungsbüro beauftragt, die eine Abschichtung machen, um zu sehen, wo aus städtebaulicher- und landschaftsplanerischer Sicht überhaupt Potenzial bestehe. Ebenso sei dann zu berücksichtigen, dass die Freiflächen PV-Anlagen an das Stromnetz angeschlossen werden. Dies bedeute bei einer größeren PV-Anlag, dass ein Anschluss an das Mittelspannungs- oder

Hochspannungsnetz benötigt werde. Dahingehen gebe es die Möglichkeit, eine Trafostation zu bauen und optimal sei dann, wenn eine Trafostation unter einen Strommasten hingebaut werde, denn dann seien die Anschlusswege kurz und es gebe keine Verluste. Bezahlen müsse, abhängig von der Größe der Anlage, meist derjenige, der die Freiflächen PV-Anlage baue. Die Stadtwerke seien verpflichtet, sich darum zu kümmern, dass diese Umspannungsstation gebaut werde. Verteilt werde der Strom dann auch von den Stadtwerken. Doch die Einspeisung werde über die Bayernwerke stattfinden, da diese die nächsthöhere Spannungsebene bediene. Zum Thema, wer die Freiflächen PV-Anlage baue, teilt Herr Schneider mit, dass die Stadtwerke Interesse habe, doch es gebe auch private Investoren. Die Herausforderung sei dann, dass mehrere private Eigentümer unter einen Hut gebracht werden, da eine PV-Anlage mit einer Leistung unter zehn Megawatt nicht rentabel sei und die Anlagen sollen so kleinteilig wie möglich aufgebaut werden. Herr Schneider merkt an, dass die privaten Investoren oft besser Chancen haben, da diese flexibler als eine Stadtverwaltung seien. Die Stadtwerke haben als GmbH auch bessere Möglichkeiten und habe bereits zwei Standort in Aussicht, doch dazu könne Herr Bolle in der nächsten Stadtratssitzung dann alles Weitere ausführen. Zum Thema Geothermie teilt er mit, dass nur die oberflächennahe Geothermie und die kalten Nahwärmenetze hier funktioniere und diese auch energetisch sinnvoll sei. Allerdings sei dies wirtschaftlich nur darstellbar, wenn sich um die 80 Prozent anschließen können. Es gebe zwar viele kalte Nahwärmenetze, doch es gebe keines das wirtschaftlich arbeite. Dies bedeute bei einem Neubaugebiet, wo das passieren soll, muss ein Anschluss- und Benutzungszwang erlassen werden, damit das Ganze wirtschaftlich machbar sei.

Stadtrat Semle ist der Ansicht, dass dies die vorläufige Planung sei, um die Wärmeplanung weiter entwickeln zu können. Man werde noch viele weitere Maßnahmen kennenlernen und verbessern. Diese Planung nicht zu beschließen, sei für ihn nicht richtig, denn es müsse nun vorangegangen werden und in die Bevölkerung gebracht werden. Er denkt, dass die heute vorberatende kommunale Wärmeplanung gelingen kann. Er merkt an, dass ihn die einzelnen Versorgungsgebiete und Prüfgebiete interessieren, denn das mache die Masse der Ingolstädter aus, daher sei die Beratung dringend notwendig und es müssen Modelllösungen unterschiedlichster Art entwickelt werden. Eine Möglichkeit sei die BEG. Weiteren teilt Stadtrat Semle mit, dass ein kommunales oder regionales Strommanagement dringen notwendig sei und entwi-

ckelt werden müsse. Federführend solle dies durch die Stadtwerke passieren. Bezüglich den Fernwärmebereichen ist er der Meinung, dass der Preis der zentrale Punkt sein werde und ob die Bürgerinnen und Bürger dort anschließen müssen. Ebenso hinterfrage die Stadtratsfraktion die Grünen immer wieder, ob die Ressourcen ausreichend seien, um diese Fernwärme dauerhaft zu produzieren. Bezüglich der Daten der Kaminkehrer möchte er wissen, ob diese eingegangen seien.

Herr Schratzenstaller teilt mit, dass die Daten der Kaminkehrer nicht eingegangen seien. Die Einzelversorgung im Bestand sind hauptsächlich statistische Daten, da die Kaminkehrerdaten aktuell noch nicht zur Verfügung stehen.

Bürgermeisterin Kleine merkt an, dass es die Kehrbuchdaten in Bayern nur in einer geclusterten Form geben werde, anders als z.B. in Baden-Würtemberg. Hier stünden die Kehrbuchdaten kleinteilig zur Verfügung.

Stadtrat Semle denkt, dass die Analyse deutlich besser werde, wenn diese individuellen Daten vorliegen. Der Beratungsschwerpunkt in der Mauthstraße sei seiner Meinung nach sehr wichtig, denn es werden viele Bürgerinnen und Bürger kommen, die eine erste Orientierung brauchen, wie sie vorgehen müssen. Die Stadtratsfraktion die Grünen wird dieser Vorlage gerne zustimmen.

Stadtrat Witty trägt vor, dass die kommunale Wärmeplanung mit dem Gebäudeenergiegesetz zusammenhänge. Das Gebäudeenergiegesetzt führe allerding bei vielen Bürgern und Unternehmen zu Verunsicherung, da es sehr kompliziert sei und es häufig Änderungen gebe. Ebenso sei die Sorge vor hohen Investitionen vorhanden, auch wenn es viel Förderung gebe. Aus diesem Grund ist er der Meinung, dass die Beratung sehr wichtig sei, um die Sorge zu nehmen und Perspektiven aufzuzeigen. Daher sei Punkt zwei der Vorlage der richtige Ansatz. Die kommunale Wärmeplanung sei auch eine Art von Beratung und Orientierung für die Bürger, was sie bezüglich der Wärmeversorgung im Stadtgebiet erwarte. So wichtig, wie die Wärmeplanung ist, so undefiniert sei sie in manchen Teilbereichen, gerade was das Thema Fernwärme anbelange. Daher teilt er die Meinung von Stadtrat Semle, dass es entscheidend sei, inwiefern die Fernwärme wirtschaftlich sei. Ein großer Punkt sei dann auch die Akzeptanz der Fernwärme und ob ein Benutzungszwang der Fernwärme bestehe. Stadtrat

Witty erkundigt sich, ob es geplant sei, vor 2026 dem Stadtrat einen Vorschlag zur Ausweisung eines Wärmenetzgebietes zu unterbreiten.

Herr Schratzenstaller weist darauf hin, dass das Thema sensibel behandelt werden muss, damit die Planungssicherheit, die mit der Wärmeplanung erreicht werden soll nicht zerstört werde. Von Seiten des Klimaschutzmanagements sei zum aktuellen Zeitpunkt nichts geplant. Wichtig sei jedoch, dass eine sehr enge Abstimmung mit den Stadtwerken erfolge.

Bürgermeisterin Kleine teilt mit, dass das Ganze mit den Stadtwerken möglichst frühzeitig gemacht würde, um auch die Fragen der Bürger beantworten zu können.

Herr Prof. Dr. Rosenfeld zeigt sich erfreut darüber, dass zwei Jahre bevor es umgesetzt werden soll, schon eine Planung vorliege. Er habe den Eindruck, dass die Grundlage der Planung die bebauten Gebiete seinen und nicht die Gebiete die erst noch entwickelt werden. Insbesondere sei das Gewerbeflächenentwicklungskonzept noch nicht so stark in diese Planung eingeflossen, doch das Gewerbe sei sehr wichtig, denn in der Studie sei ersichtlich, dass 50 Prozent des Wärmebedarfs Industrie und Gewerbe sei und die restlichen 50 Prozent Wohnen. Gleichzeitig seien aber zehn Prozent der Gebäude Industrie und Gewerbe und 90 Prozent wohnen. Das bedeute, wenn man das Wärmenetz effizient planen um umsetzten wolle, dann müsse man sich zwingend auf Gewerbe und auf hochverdichtete Wohngebiete konzentrieren und diese priorisieren. Für Gewerbetreibende und auch für Industrieansiedlungen sei die Energieversorgung der Standortfaktor sei. Deswegen weist Herr Prof. Dr. Rosenfeld darauf hin, dass das Wärmenetz- Eignungsgebiet Manchingerstraße / IN-Campus, noch nicht von der Fernwärme erschlossen sei und erklärt anhand der Präsentation. Es habe bereits ein Gespräch mit Herrn Bolle gegeben, und es gebe grundsätzlich kein Problem, dass zum Beispiel von das von norden runterführende Eignungsgebiet arrondiert werde. Herr Prof. Dr. Rosenfeld bitte daher bis zur nächsten Stadtratssitzung um Prüfung, ob man eine Arrondierung von diesem Gebiet hinbekomme.

Stadtrat Böttcher merkt an, dass das Ziel 2035 sei, doch er denkt es werde schwierig dies bis dahin zu erreichen. Er denkt anhand der Aussagen von Thüga und Herrn Bolle werde es wahrscheinlich erst bis 2045 umzusetzen sein. Er hofft, dass Herr

Bolle in der nächsten Stadtratssitzung anwesend ist und informiert, welche Investitionen auf die Stadtwerke zukommen werden.

Bürgermeisterin Kleine führt aus, dass der Vorteil an diesem Verfahren die gute Zusammenarbeit zwischen Stadtwerken und Thüga sei und diese die Investitionen berechnet haben und geschaut worden sei, welche Mittel benötigt würden, um bis 2035 das komplette Paket abzuarbeiten und wie die Investitionen aussähen, wenn es auf zehn Jahre früher zusammengeschoben würde. Das Hauptproblem seien die Investitionen. Alle Kommunen und alle Stadtwerke werden vor diesen enormen Summen stehen. Bürgermeisterin Kleine zeigt auf, dass zum Beispiel in Heidelberg 900 Mio. Euro für den Aus- und Umbau des Netzes benötigt werden. Es sei wichtig zu wissen, wie groß die Aufgabe sein werde und wie sie zu lösen sei. Ingolstadt sei nicht die einzige Kommune, die mit solchen Investitionen zurechtkommen müsse. Die Kommunen in Deutschland brauchten viele Milliarden, um vor Ort die Klimaneutralität herzustellen. Ihrer Meinung nach sei es eine wesentliche Grundlage, mit Wahrheit und Klarheit zu kommunizieren, denn nur so kann an den richtigen Stellen angesetzt werden.

Stadtrat Bannert äußert, dass er durch die sachlichen Informationen gewisse Dinge nun mit anderen Augen sehe, vor allem den Tagesordnungspunkt zwei, diesem er zustimmen werde. Positiv sei auch, dass kein zusätzliches Personal benötigt werde. Ebenso ist er der Meinung, dass man gut in der Zeit sei und alles gut vorbereitet werden können und das eine oder andere umgesetzt werden könne. Er sehe dem Antrag der in der nächsten Stadtratssitzung beschlossen werde positiv entgegen.
Herr Schneider teilt bezüglich des Preises der Fernwärme mit, dass der Preis in Ingolstadt im Moment sehr günstig sei. Dies liege daran, dass günstige Abwärme genutzt werde. Weiter führt er aus, dass auf Bundesebene auch das Problem erkannt worden sei, dass des nur einen Versorger für die Fernwärme gebe und man an diesen gebunden sei. Dis versuche die Bundesregierung im Moment zu behandeln und es soll auch eine Indizierung des Preises auf den Weg gebracht werden.

Die Stadtwerke achten auch darauf, dass die Fernwärme bezahlbar bleibe und vor allem konkurrenzfähig ist. Zur Versorgungssicherheit trägt Herr Schneider vor, dass die Gunvor-Raffinerie und die MVA im Moment die Hauptlieferanten seien. Die Gunvor-Raffinerie habe zwar momentan keine Vertragsverlängerung mit den Stadtwerken, doch es gebe bereits Verhandlungen. Es sei allerdings nicht in Sicht, dass die Gunvor

schließe und damit keine Abwärme mehr geliefert werde. Bei der MVA sei Herr Schneider sich allerdings sicher, dass diese nicht schließen werde. Aus seiner Sicht, seien die Energiequellen sicher und sie haben alle das Potential durch Erneuerung der Wärmetauscher. Zu prüfen sei dann, wie neue Industriegebiete an die Fernwärme angeschlossen werde, ob es Potential von Firmen gebe, die auch Abwärme erzeugen. Da Gebäude auch saniert werden, habe man pro Gebäude in der Zukunft einen geringeren Energiebedarf. Das bedeute, man kann mit der gleichen Menge Wärme, die im Fernwärmenetz vorhanden sei, mehrere Gebäude versorgen. Ganz wesentlich dabei sei auch, dass dieses Heißwassernetz nur wegen der Industrie in Ingolstadt mit 120 Grad betrieben werde, doch dies sei zum Heizen viel zu hoch. Er merkt an, dass bei einem sanierten Gebäude ca. 55 Grad ausreichend seien. Ein Fernwärmenetz das mit 80 Grad betrieben werde, benötige viel weniger Energie, wie eines mit 100 Grad. Er ist der Meinung, dass sowohl preislich als auch von der Versorgungssicherheit die Fernwärme in Ingolstadt so wie es im Moment aussehe die nächsten 10 bis 20 Jahre gesichert und sei auch bezahlbar.

Stadtrat Meier stellt fest, dass es in letzter Zeit öfter die Diskussion gegeben habe um Gewässerwärmepumpen in Ingolstadt. Im Januar sollen 50 Prozent und im Juni dann 100 Prozent abgedeckt werden können. Daher möchte er wissen, ob dies in Zukunft in Ingolstadt eine große Rolle spielen werde.

Herr Schratzenstaller teilt mit, dass die Flusswärme als Potenzial im Wärmeplan mitbetrachtet werde. Gerade im Innenstadtnetz, wo das Temperaturniveau bei 80 bis 90 Grad sei, spiele dies eine Rolle für die Versorgungssicherheit.

Mit allen Stimmen:

Entsprechend dem Antrag befürwortet.

3 . Nutzung der Staustufe als Querung für Rettungsdienst und den ÖPNV
Prüfantrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.03.2024
Vorlage: V0216/24

Stellungnahme der Verwaltung
(Referentin: Frau Wittmann-Brand)
Vorlage: V0618/24

Antrag:

der Ingolstädter Stadtrat hat in seiner Sitzung am 17.10.2023 das Stadtumbaugebiet „Weinzierl-Gelände“ festgelegt. Das „Weinzierl-Gelände“ soll nach einer Umgestaltung von der Bevölkerung als Erholungslandschaft genutzt werden.
Die langfristige Stadtentwicklung sollte dabei ebenfalls in die Überlegungen einfließen. So sind innerhalb der letzten 10 Jahre der Süden und Südwesten der Stadt Ingolstadt um ca. 1.800 Einwohner gewachsen. Es ist davon auszugehen, dass diese beiden Stadtbezirke auch in Zukunft wachsen werden.

Aus diesem Grund stellt die SPD-Stadtratsfraktion folgenden

Prüfantrag:

1. Die Staustufe wird perspektivisch als weitere Querung für Rettungsdienste und den ÖPNV (Rufbus FX2) genutzt.
2. Hierfür sind entsprechende Abstimmungen (u.a. mit Uniper, VGI, Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung) zu führen und Machbarkeiten zu prüfen.
3. ÖPNV-Haltestellen werden am „Weinzierl-Gelände“ und am Baggersee eingerichtet.
4. Sämtlicher weiterer Verkehr darf die Staustufe als Querung **nicht** nutzen, der ÖPNV wird emissionsfrei betrieben.
5. Für den Fußgänger- und den Radverkehr wird eine separate Querung in unmittelbarer Nähe der jetzigen errichtet.
6. Eine Umgehung zur Straße Antoniusschwaige wird **nicht** geplant, eine Umsetzung muss im Bestand erfolgen.

*Diskussion und Beschlussfassung siehe **V0618/24.***

Antrag:

Der Antrag wird nicht weiterverfolgt.

*Der Antrag der SPD-Stadtratsfraktion **V0216/24** und der Antrag der Verwaltung **V0618/24** werden gemeinsam diskutiert und behandelt.*

Stadtrat Witty denkt, dass der Süden und Südwesten der Stadt weiterhin wachse und dass die Anbindung zum Klinikum wichtig für den Rettungsdienst sei. In diesem Gebiet sei bereits ein On-Demand Verkehr von Seiten der Stadtbus Ingolstadt eingerichtet worden sei und jetzt im Zuge der Idee der Überplanung des Weinzierl-Geländes geprüft werden könnte, inwiefern eine Trassenquerung möglich sei. Klar sei auch,

dass es aus Naturschutzsicht ein sehr sensibles Thema und Gebiet sei, so Stadtrat Witty.

Stadtrat Bannert merkt an, dass dieser Antrag bereits von anderen Parteien gestellt worden sei und er hofft, dass dies einer der letzten Anträge zu diesem Thema ist.

Mit allen Stimmen:

Entsprechend dem Antrag genehmigt.

4 . Bericht über die Ausführungs- und Kostenstände der laufenden Baumaßnahmen und über die Abarbeitung von Mängelmeldungen (Berichtszeitraum Q1 und Q2 2024) (Referent: Herr Hoffmann) Vorlage: V0603/24

Antrag:

Der Bericht und die vom Referenten genehmigten Anträge (interne Projektgenehmigungen – iPG) zwischen 250T Euro und 500T Euro netto im Referat VI werden bekannt gegeben.

Der Bericht über die Ausführungs- und Kostenstände aller laufenden Baumaßnahmen im Referat VI deren Projektkosten 500T Euro netto überschreiten, werden bekannt gegeben.

Der Bericht wird den Mitgliedern des Ausschusses bekanntgegeben.

5 . Neustrukturierung, Sanierung und Neubau von Sportanlagen an der Bezirkssportanlage Süd-Ost - Änderungsantrag zur Vorlage V0030/23
(Referenten: Herr Hoffmann, Herr Grandmontagne, Bürgermeisterin Dr. Deneke-Stoll)
Vorlage: V0698/24

Antrag:

Abweichend vom Beschluss des Stadtrates, Vorlage V0030/23 Antragspunkt Nr. 5, wird anstelle eines Planungswettbewerbs nach Abschnitt 5 der VgV lediglich ein Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb nach Abschnitt 2 (§§ 14 III und 17 VgV) integriertem Ideenteil zur Planungsbeauftragung für die Neustrukturierung, Sanierung und Neubau der Sportanlagen an der Bezirkssportanlage Süd-Ost durchgeführt.

Herr Hoffmann teilt mit, dass damals ein Architektenwettbewerb vorgeschlagen worden sei. Doch davon soll nun aus mehreren Gründen, die in der Vorlage dargestellt sind, weggegangen werden. Der Vorschlag sei nun, auf das vorgeschriebene VgV-Verfahren zurückzugehen und dort eine skizzenhafte Vorentwurfsidee, die bezahlt werden müsse, mit abzufordern. Dies sei schneller, günstiger und an dieser Stelle zielführend, so Herr Hoffmann.

Stadtrat Semle möchte wissen, ob der ESV miteingebunden sei.

Herr Hoffmann bestätigt, dass der Kontakt zum ESV vorhanden sei und versucht werde, dass der Verein mitgenommen werde. Mit dem Hochbauamt sei ebenso besprochen worden, dass in dem VgV-Verfahren ein Vereinsvertreter in die Auswahlentscheidung einbezogen werde.

Stadtrat Böttcher möchte zum vorletzten Absatz der Sitzungsvorlage wissen, ob bis Schulbeginn das Konzept vorgelegt werden kann. Sein Kenntnisstand sei, dass in die Planung eingestiegen sein muss, doch die Außenanlagen nicht fertiggestellt sein müssen.

Das Konzept liege bereits in der Schublade, so Herr Hoffmann.

Stadtrat Achhammer möchte wissen, wer im Verfahren beteiligt sei.

Herr Hoffmann führt aus, dass das VgV-Verfahren ein Verfahren sei, wie es viele machen. Bei Architektenwettbewerben sei die Beteiligung in die Politik hinein wesentlich breiter. Der Bezirksausschuss werde immer informiert, auch wenn dieser nicht direkt am Verfahren beteiligt sei. Der Verein werde beteiligt und bekomme in einem mehrköpfigen Auswahlgremium einen Sitz. Ansonsten verlaufe die Entscheidung verwaltungsintern.

Stadtrat Achhammer betont, dass es wichtig sei, dass der Verein und der BZA dabei seien.

Mit allen Stimmen:
Entsprechend dem Antrag befürwortet.

6 . Seitenräume des Unterhaunstädter Weges von der Römerstraße bis zum "Am Augraben" – gemeinsamer Geh- und Radweg
hier: ergänzende Projektgenehmigung
(Referent: Herr Hoffmann)
Vorlage: V0711/24

Antrag:

1. In Ergänzung zu dem bereits genehmigten Vollausbau der Fahrbahn des Unterhaunstädter Weges, wird auf Basis der beigefügten Planung die ergänzende Projektgenehmigung für beidseitige gemeinsame Geh- und Radwege erteilt.
2. Wegen der Projektverschiebung um 2 Jahre und der Planergänzung erhöhen sich die ursprünglichen Projektkosten in Höhe von 2,00 Mio. Euro (Beschluss-

vorlage V1031/22) um 250 Tsd. Euro auf 2,25 Mio. Euro. Es ist mit einer Zuwendung von ca. 850 Tsd. Euro von der Regierung von Oberbayern zu rechnen. Die neuen Gesamtkosten werden genehmigt.

3. Die zusätzlich erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 250 Tsd. € wurden auf der Haushaltsstelle 631500.950000 (BuSt. 19 Ortsstraßen Ausbaumaßnahmen, Tiefbaumaßnahmen, Ortsstraßen insgesamt, Unterhaunstädter Weg) zum Haushalt 2025 neu angemeldet.

Stadtrat Semle merkt an, dass dieses Thema bereits im Fahrradbeirat intensiv besprochen und hinterfragt worden sei, bezüglich der dramatischen Haushaltslage. Die Stadtratsfraktion die Grünen werde schweren Herzens zustimmen.

Herr Hoffmann führt aus, dass im letzten Sitzungslauf zugesagt worden sei, dass auf oberster Ebene noch einmal bei der Regierung nachgefragt werde, ob das mit der Förderung eines getrennten Geh- und Radweges nicht doch möglich sei. In der Folge seien sich Herr Oberbürgermeister und Herr Regierungspräsident einig gewesen, dass die Angelegenheit am besten zwischen Abteilungsdirektor der Regierung und dem Referenten direkt besprochen werden solle. Dies sei inzwischen passiert, doch die Regierung habe auch dabei deutlich gemacht, dass gem. der Auslegung der Normen nur ein gemeinsamer Geh- und Radweg gefördert werden könne und keine andere Lösung. Dadurch habe sich die Haltung der Verwaltung ergeben, die vorliegende Lösung vor dem Hintergrund der jetzigen Haushaltslage so vorzuschlagen und damit der Stadt eine erhebliche Summe Geld einzusparen.

Mit allen Stimmen:
Entsprechend dem Antrag befürwortet.

7 . Neugestaltung der Fußgängerzone, Bericht zu den Bauabschnitten 1 - 3
hier: 3. ergänzende Projektgenehmigung
(Referent: Herr Hoffmann)
Vorlage: V0712/24

Der Tagesordnungspunkt wird abgesetzt.

8 . Außenanlagen Museum für Konkrete Kunst und Design/Hochschulplatz und Umbau Roßmühlstraße
hier: 2. ergänzende Projektgenehmigung
(Referenten: Herr Hoffmann, Herr Grandmontagne)
Vorlage: V0713/24

Der Tagesordnungspunkt wird abgesetzt.

9 . Sachstandsbericht Lehrschwimmbäder
(Mündlicher Bericht Herr Hoffmann)

Herr Hoffmann erläutert den aktuellen Sachstand der Lehrerschwimmbäder anhand einer Präsentation, die dem Protokoll beigelegt wird.

Stadtrat Achhammer bittet darum, die Präsentation zu erhalten.

Herr Hoffmann bestätigt dies und merkt an, dass die Zahlen dazu heute erst fertig geworden seien und deshalb die Präsentation noch nicht freigeschalten sei.

Der Bericht wird den Ausschussmitgliedern bekanntgegeben.

-Hiermit ist der öffentliche Teil der Sitzung beendet-