

**V0069/22**

**Ausbau des Umweltverbunds auf 60% bis 2035**  
**-Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.01.2022-**

**V0496/22**

**Ausbau des Umweltverbunds auf 60 % bis 2035**  
**-Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.01.2022-**  
**(Referentin: Frau Wittmann-Brand)**

**Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit vom 12.07.2022**

*Der Antrag der Verwaltung V0496/22 und der Antrag der SPD-Stadtratsfraktion V0069/22 werden gemeinsam diskutiert und behandelt.*

Stadtrat Witty teilt mit, dass es sich bei diesem Tagesordnungspunkt durchaus um ein wichtiges Thema handle. Deshalb möchte die SPD-Stadtratsfraktion mit ihrem Antrag den Ausbau des Umweltverbundes auf 60 Prozent bis 2035 als Zielvorstellung im Stadtrat definieren. So sei es nämlich auch im bereits beschlossenen integrierten Klimaschutzkonzept vorgesehen. Stadtrat Witty versteht es nicht, warum man die Thematik nach der Verwaltungsvorlage lediglich in die Bearbeitung des Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) integrieren möchte. Er verstehe das integrierte Klimaschutzkonzept so, dass man es Stück für Stück abarbeite. So könnte man mit dem heutigen Beschluss als Grundlage den Startschuss für die Erstellung des SUMP geben. Deshalb bittet Stadtrat Witty darum, den Antrag der SPD-Stadtratsfraktion so zur Abstimmung zu stellen.

Frau Wittmann-Brand erläutert, dass das Klimaschutzkonzept im SUMP integriert werde. Somit auch der Modal Split hin zu einer Verlagerung des Umweltverbundes. Frau Wittmann-Brand ist der Ansicht, dass es wenig zielführend sei, den Modal Split isoliert zu betrachten. Viel mehr mache es Sinn, die 60 Prozent als Leitziel in den SUMP aufzunehmen.

Stadtrat Dr. Meyer führt aus, dass man sich mit dem Jahr 2035 nun eine Zielmarke definiert habe, die man zum einen als ambitionierte Zielsetzung sehen könne. Zum anderen könne man dieses Ziel aber auch als Illusion betrachten, da es sich dabei um ein Symbol handle, das man nicht dirigistisch verfolgen könne. Das Gleiche gelte nach Ansicht von Stadtrat Dr. Meyer auch für sämtliche Quotendiskussionen über den Verkehrsanteil. Dabei handle es sich um eine Wunschvorstellung, die man zwar mit Maßnahmen verfolgen, aber nicht mit Zahlen hinterlegen sollte. In der heutigen Planungsausschusssitzung liege eine ganze Stafette an Anträgen vor, die sich alle gegen den Individualverkehr richteten. Beispielsweise fordere die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen die generelle Überprüfung von Straßenausbauprojekten und die Stadtratsgruppe Die Linke stelle sogar grundsätzlich die Investitionen in den Straßenbau infrage. Beim nun vorliegenden Antrag der SPD-Stadtratsfraktion möchte Stadtrat Dr. Meyer betonen, dass man mit dem Ausbau des Umweltverbunds parallel die Straßen zurückschraube. Dies besäße zwar eine massive Symbolkraft, die Realität sehe allerdings anders aus. Das könne man beispielsweise anhand des 9-Euro-Tickets gut erkennen. Das Statistische Bundesamt habe für die ersten sechs Wochen seit der Einführung des Tickets eine Auswertung der Verkehrszahlen an Werktagen

im Vergleich zum Jahr 2019 erstellt. Dabei sei herausgekommen, dass der Verkehrsanteil im Juni immer noch um 2 Prozentpunkte über dem Vergleichswert von 2019 liege. Somit habe sich trotz des 9-Euro-Tickets der Straßenverkehr an Werktagen im Verhältnis zu 2019 erhöht. Damit möchte Stadtrat Dr. Meyer sagen, dass man sich diese Wunschziele natürlich setzen könne, jedoch sei die Realität trotz eines fast kostenlosen ÖPNV eine andere. Deshalb benötige man trotzdem Investitionen in eine solide und sichere Straßeninfrastruktur, die nicht nur den Fahrradverkehr und den ÖPNV, sondern auch den Individualverkehr berücksichtige. Somit dürfe man die Straßenausbauprojekte nicht vernachlässigen, da auch der ÖPNV, die Elektroautos und Autos mit hybriden Antriebsformen auf den Straßen fahren müssen. Deswegen spricht sich Stadtrat Dr. Meyer zwar für die Verkehrswende aus, jedoch ohne Quoten und mit dem Individualverkehr.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf ist der Meinung, dass das ausschlaggebende Kriterium für eine Erhöhung der Fahrgastzahlen im ÖPNV niemals der Preis, sondern immer das Angebot sei. Zwar möge das 9-Euro-Ticket für einen Aufschwung der Fahrgastzahlen im Bahnverkehr bei Ausflugsreisen gesorgt haben, diese Steigerung konnte man allerdings im städtischen Busverkehr nicht besonders wahrnehmen.

Stadtrat Witty erklärt, dass es beim vorliegenden Antrag der SPD-Stadtratsfraktion nicht darum gehe, in der heutigen Planungsausschusssitzung über die Preispolitik im ÖPNV zu diskutieren. Viel mehr gehe es darum, den ÖPNV im Angebotsbereich und der Infrastruktur besser aufzustellen. Zugleich möchte man aber auch dem Fahrradverkehr mehr Möglichkeiten einräumen. Auf die Aussage von Stadtrat Dr. Meyer bezogen, die Zielvorstellungen nicht mit Zahlen zu belegen, frage sich Stadtrat Witty, wie man sich sonst Ziele setzen möchte. Gerade für die Erstellung und die Begleitung des SUMP's sei eine Zielvorstellung des Stadtrates durchaus wichtig. Ansonsten wisse man nicht, was man erreichen möchte. Genau diese Weiterentwicklung in eine gewisse Richtung beinhalte der Antrag der SPD-Stadtratsfraktion. Auch der Verkehrsentwicklungsplan entwickle sich in gewisser Weise weiter zu diesem SUMP. Stadtrat Witty widerspricht auch der Aussage von Stadtrat Dr. Meyer, dass man grundsätzlich gegen den Individualverkehr agiere. Beispielsweise könnte durch eine vermehrte Nutzung des Umweltverbundes die Verkehrsdichte auf den Straßen entsprechend abnehmen, was wiederum eine reibungslosere Fahrt mit dem Auto bedeute. Deshalb könne man auch genauso gut argumentieren, dass man etwas für den Individualverkehr mache.

Ein Ziel sei immer so lange imaginiert, bis es umgesetzt werde, so Stadtrat Pauling. Ob sich dabei eine Zielsetzung als realistisch erweise, zeige sich auch daran, ob man die Entscheidungen entsprechend den vorgegebenen Zielen treffe. Des Weiteren werde in diesem Gremium immer von Förderungen gesprochen, gleichzeitig kämen dann auch schon die Kostenbedenken von einigen. Nach Ansicht von Stadtrat Pauling funktioniere dies allerdings so nicht. Man besitze nun einmal ein Verteilungsproblem in den Budgetansätzen beim Fahrradverkehr und dem ÖPNV. Hierbei müsse man irgendwie die Einnahmesituation anders geregelt bekommen. Deshalb sei es in diesem Zusammenhang erforderlich zu erörtern, in welchen Bereichen man wie viel investiere und wie viel man dann im Umkehrschluss an den Budgetansätzen ändern müsse. Stadtrat Pauling erklärt, dass man vor allem im Autoverkehr viele Subventionen habe. Man subventioniere beispielsweise riesige Autos, indem für sie dieselben Preise gelten wie für kleinere Pkws. Deshalb benötige man gerade in diesem Bereich eine Änderung der Einnahmequellen, beispielsweise mittels einer Citymaut oder der Parkpreise. Solange der Autoverkehr weiterhin über das Maß hinaus subventioniert werde, fehle das Geld für andere Dinge, so Stadtrat Pauling. Es sei deshalb nach seiner Ansicht rein rational, die Investitionen zu überdenken, wenn man entsprechend der Ziele handeln möchte.

Um der Bitte von Stadtrat Witty nachzukommen, werde man über die Aufnahme der Ziffer 1 des Antrages der SPD-Stadtratsfraktion in den Antragstext der Beschlussvorlage der Verwaltung abstimmen, teilt Oberbürgermeister Dr. Scharpf mit.

Abstimmung über die Ziffern 1 und 2 des Antrags der Verwaltung **V0496/22**:

Mit allen Stimmen:

Entsprechend dem Antrag befürwortet.

Abstimmung über die Aufnahme der Ziffer 1 des Antrages der SPD-Stadtratsfraktion **V0069/22** als ergänzte Ziffer 3 der Verwaltungsvorlage **V0496/22**:

*(Änderungen zum ursprünglichen Antragstext sind hervorgehoben.)*

Gegen 5 Stimmen:

1. Der Stadtrat nimmt die derzeit laufenden Maßnahmen – überwiegend aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2025 – zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Erstellung des nachhaltigen, urbanen Mobilitätsplans (SUMP) auf Grundlage der aktualisierten Erhebung des Modal Split mit der Haushaltsbefragung des MiD (Mobilität in Deutschland) in einem intensiven Dialogprozess Ziele sowie Maßnahmen für eine Verlagerung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds festzulegen.
3. **Die Stadt Ingolstadt setzt sich das Ziel, dass im Jahr 2035 der Modal Split des Umweltverbunds bei 60% liegt.**