

V0170/24/1

Umgestaltung der Schloßlände
(Referentin: Frau Wittmann-Brand)

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.

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	11.07.2024	Entscheidung
Stadtrat	23.07.2024	Entscheidung

Stadtrat vom 23.07.2024

Vorab zeigt die Stadtbaurätin einen Kurzfilm zur geplanten Umgestaltung der Schloßlände. Dabei wird auf die Bürgerinformation hingewiesen und aufgezeigt wie viel Fläche im realen Stadtraum für die Umgestaltung gewonnen werden könne. Um nachzuweisen, dass der Verkehrsfluss auch nach der Neugestaltung gut abgewickelt werden könne, sei die AUDI AG beauftragt worden, dies mit einem digitalen Zwilling entsprechend aufzuzeigen. Der gewonnenen Stadtraum solle für breitere Fahrradewege, bessere Fußwege, mehr Aufenthaltsqualität und weniger Barrieren und Asphalt genutzt werden. Weiter verweist die Stadtbaurätin auf den Grundsatzbeschluss aus dem Jahr 2021, wo einstimmig die Spurreduzierung beschlossen worden sei. Ziel sei es das Konzept Schloßlände für die Internationale Bauausstellung der Metropolregion München – Räume der Mobilität als innovatives Projekt zu qualifizieren. Angedacht sei hier ein Planungs- und Umsetzungszeitraum von etwa sechs bis neun Jahren. Die Bürger, die Politik und die Wissenschaft und Forschung seien hier herausragende Ideengeber. Deshalb werden parallel zum Planungsprozess unterschiedliche Beteiligungsformate angeboten. Ziel sei es die Entwicklungsschritte für Ingolstadt „Stadt an der Donau“ gemeinsam zu gehen.

Herr Brodersen verweist anhand einer PowerPoint-Präsentation auf den digitalen Zwilling. Die Präsentation liegt als Anlage dem Protokoll bei. Insoweit wird auf die Wiedergabe der Ausführungen verzichtet.

Stadtrat Achhammer verweist auf die intensive Diskussion im Planungsausschuss und die noch offenen Fragen zur Kostenschätzung, den Ideenwettbewerb und den Zuschüssen. Er

merkt an, dass bei den Zuschüssen von 80 Prozent und von 60 Prozent gesprochen worden sei. Für ihn stelle sich im Prinzip die Frage wie mit dem Stück der Schlosslände zwischen der Frühlingsstraße und der Roßmühlstraße umgegangen werde. Hier habe die CSU-Stadtratsfraktion gefordert, die Vierspurigkeit auch im Hinblick auf die geplanten Brückensanierungen, zu erhalten. Er sehe hier vor allem im Verkehr enorme Probleme, auch wenn wie in der Vorlage aufgeführt, die rechtsabbiege Spur für den Individualverkehr verlängert werde. Seine Fraktion habe Zweifel, dass der Verkehr dort nicht wirklich fließe und insofern sprechen sie sich dagegen aus. Stadtrat Achhammer bittet um getrennte Abstimmung hinsichtlich der Fußgängerampel, denn diese mach keinen Sinn. Weiter verweist er auf die in den letzten Wochen diskutierte finanzielle Lage der Stadt. Die CSU könne mitgehen, wenn der Ideenwettbewerb nicht zu teuer werde. Er merkt an, dass die Projektgenehmigung in der Entscheidungsbefugnis des neuen Stadtrates liege. Seine Fraktion stelle sich nicht generell gegen eine Umplanung, diese solle nur vernünftig, finanziell und einigermaßen, auch für die Bevölkerung, darstellbar sein. Weiter verweist er auf den geforderten Verkehrsversuch auf der Schloßlände, zwischen der Roßmühl- und der Schutterstraße. Herr Goldbrunner habe im Planungsausschuss erwähnt, dass die Zweispurigkeit durchaus möglich sei. Hier müsse man aber die Bevölkerung mitnehmen, weil wenn dies mit dem Verkehr nicht funktioniere, dann werden die Stadträte als die „Dummen“ hingestellt. Insofern solle ein Verkehrsversuch nochmals überlegt werden.

Frau Wittmann-Brand verweist auf die grobe Zeitplanung, wo vorausgesetzt der Zustimmung des Stadtrates, im Jahr 25/26 der Ideenwettbewerb ablaufe. Hinsichtlich der Kosten gehe man davon aus, dass man hierfür ca. 180.000 Euro benötige und für das folgende Jahr 50.000 Euro. Dies sei auch so im Haushalt eingestellt. Im Jahr 2027 bis 2029 werde die Entwurfs- und Ausführungsplanung veranlasst. Dies sei gesetzt dem Fall, man könne sich auf ein Wettbewerbsergebnis einigen und den Planungsauftrag im Rahmen eins VGV-Verfahrens auch Ende 26, Anfang 27 vergeben. Für die Bauzeit habe man drei Jahre kalkuliert. Es werde in Abschnitten gebaut, damit dies entsprechend auf die Haushaltsjahre verteilt werden könne. Zu den Gesamtkosten merkt sie an, dass mit dem Büro Goldbrunner die einzelnen Bauabschnittet betrachtet worden seien. Diese drei seien mit Herstellungskosten hinterlegt und dazu kämen noch 20 Prozent an Planungskosten, sodass die Kosten auf fünf Jahre verteilt seien. Als erstes fallen die Planungskosten an. Das Förderprogramm „Lebendige Innenstädte“ garantiere eine 60 prozentige Förderung. Weiter informiert Frau Wittmann-Brand, dass in diesem Jahr seitens der bayerischen Staatsregierung das Förderprogramm Klimawandel Innenstadt aufgelegt worden sei. Hier habe man eine Förderquote von 80 Prozent. Sie merkt aber an, dass sie hier noch nicht bei der Regierung angefragt habe, da seitens des Stadtrates noch kein Zuspruch erfolgt sei. Die Einreichung dessen sei aber der nächste Schritt. Insofern unterstelle sie für die Stadt eine 60 prozentige Förderung. Wie bereits beim Film ersichtlich, solle dieses Projekt für die IBA qualifizieren werden. Dabei verweist sie auf die Beschlussfassung des Stadtrates vom November letzten Jahres. Ingolstadt beteilige sich hier mit 1,5 Mio. Euro auf zehn Jahre. Und unter dem Thema „Räume der Mobilität“ sei die Schloßlände ein hervorragendes Projekt. Hierzu verweist sie auf die Funktion einer Straße die nicht nur mit Fahrzeugen befahren werde, sondern auch zur Energiegewinnung genutzt werden könne. Hier beschäftige sich bereits die TH Aachen. Diese Dinge seien im Rahme der IBA denkbar. Diese Anregung könne durchaus zur Kühlung des Stadttheaters herangezogen werden. Hier gehe es um Klimaanpassungsmaßnahmen, um mehr Grün, mehr Bäume, mehr Schatten, bessere Luft, Verbesserung des Mikroklimas und letztendlich um mehr Lebensqualität. Dies sei das Ziel dieser Maßnahme, so Frau Wittmann-Brand. Es sei bekannt, dass aufgrund der Haushaltskonsolidierung die Haushaltsmittel knapp seien. Insofern beziehe sich dieser

Planungszeitraum auf bis zu neun Jahre. Es sei bekannt, dass sich die Haushaltsprognosen nicht bessern, aber auch die Prognosen des Klimawandels seien nicht viel besser.

Herr Hoffmann verweist auf drei Punkte. Es sei mit dem Projekt versucht worden gemeinsam alle Verkehrsteilnehmer zu ihrem Recht zu verhelfen. Auch für die Fußgänger und die Radfahrer sei die Schloßlände ein Fokuspunkt, an dem alles zusammentreffe. Die Planungen des Ingenieurbüros Goldbrunner seien auf Basis dessen, auch unter Einbeziehung des Fahrradbeirates, gemacht worden. Es werde auf der Südseite sowohl für den überörtlichen Radverkehr, als auch für den täglichen Radverkehr ein gegenläufiger Radweg, bzw. ein zwei-Richtungs-Radweg, benötigt. Die Fußgänger sollen an dieser Stelle nicht völlig verdrängt werden. Einen Engpass gebe es insbesondere zwischen dem Knotenpunkt Roßmühl- und der Frühlingsstraße. Insofern müsse eine Entscheidung dahingehend getroffen werden, ob man dort dem Fahrrad mehr Raum einräumen wolle. Dann werde wahrscheinlich die vierte Fahrspur nicht funktionieren. Dies sei eine Grundsatzentscheidung an dieser Stelle. Weiter verweist Herr Hoffmann auf die Brückensanierungen. Da keine Komplettsperre erfolge, betreffe die Sanierung dies nicht. Geplant sei erst eine Brückenhälfte und danach die Nächste zu sanieren. Der Verkehr werde aber in beiden Richtungen deutlich eingeschränkt. Dies führe natürlich zu einer gewissen Verdrängung in Richtung der Schloßlände. Herr Hoffmann regt hierzu auch eine Simulation an. Die Sanierung der Eisenbahnbrücke tangiere die komplette Straße darunter. Hier habe man die Randbedingung, dass man von unten zur Sanierung an die Brücke hinkommen müsse, egal wie viele Spuren zur Verfügung stünden. Arbeiten an der Glacis Brücke beeinträchtige die Schloßlände aus heutiger Perspektive an dieser Stelle eher weniger. Weiter gibt er einen flammenden Appell für die bereits genannte Aufenthaltsqualität an diesem Ort. Wenn es nicht gelänge mehr, vergebe man sich eine riesige, planerische und städtebauliche Chance, wirkliche Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung an der Donau zu schaffen.

Frau Wittmann-Brand geht weiter auf das Thema Verkehrsversuch ein. Auch hierzu seien nochmals Gespräche geführt worden. Man könne sich vorstellen, dass man die äußere Fahrspur mit Betonwänden sperre. Wie bereits erläutert, könne man die Knotenpunkte nicht umbauen. Man könne aber beim Knoten an der Schutterstraße einen Linksabbieger rausnehmen. Die Kosten für den Verkehrsversuch belaufen sich schätzungsweise auf 70.000 Euro. Hier sei die Erhebung die begleitend stattfinden müssen noch nicht mit eingerechnet. Dadurch liege man dann bei knapp 100.000 Euro. Zeitlich gesehen wäre es durchaus notwendig, vor der Sommerpause die Eckdaten für den Realisierungswettbewerb zu beschließen.

Auch die Stadtrat Dr. Meyer sei der Meinung, dass die Vierspurigkeit zwischen der Frühlingsstraße und der Roßmühlstraße weiterhin notwendig sei. Diese Fahrradspur habe in den letzten Monaten viel Ärger verursacht, dass auch aus Sicht seiner Gruppierung, der Akzeptanz von diesem Gesamtprojekt Umbau Schloßlände extrem schaden würde. Durch diese Einengung der Fahrbeziehung, schaffe man ein schlechtes Stimmungsbild in der Bevölkerung. Wie bereits im Planungsausschuss diskutiert, sei die Fahrradwegsituation auf der Südseite deutlich attraktiver. Insofern solle man sich darauf konzentrieren. Bei diesem Projekt gehe es um zwei wesentliche Ziele. Das eine sei Fläche durch den Umbau des Straßenverlaufs zu gewinnen und das zweite sei die städtebauliche Weiterentwicklung. Hier habe Stadtrat Dr. Meyer im Planungsausschuss bereits darauf hingewiesen, dass es klar sei die Innenstadt näher an die Donau zu bringen. Gleichzeitig höre man aber immer wieder,

dass eigentlich der Süden, das Südufer, das deutliche attraktivere sei. Hier solle eine Weiterentwicklung der Aufenthaltsqualität, wie z. B. durch den Wasserzugang oder die Infrastruktur mit einem Kiosk im Vordergrund stehen. Insofern glaube Stadtrat Dr. Meyer, dass es vor Einstieg der Planungen maßgeblich darauf ankomme bekannt sei, was am Ende rauskommen solle. Insofern sei es wichtig, dass in die Planungen mit aufgenommen werde, welche Anziehungspunkte am Nordufer realisiert werden sollen. Es solle am Schluss nicht heißen, dass nach Umbau der Straße weiterhin der Verkehre laufe, aber ansonsten nichts passiert sei. Denn hierfür sei dann auch der Kosten-Nutzen-Aufwand am Ende ein bisschen zu wenig.

Es sei ein langjähriger, jahrzehntelanger Traum, die Donau näher an die Innenstadt zu bringen, so Stadtrat De Lapuente. Die Donau solle nicht verlegt werden, sondern die Innenstadt ein bisschen an markanten Punkten näher begehbar gemacht werden. Dies sei Wunsch aller Parteien und jede habe hierzu bereits einen Antrag gestellt. Auch das Thema Verkehr sei auch in der SPD-Stadtratsfraktion ein sensibles. Hier werde auch diskutiert, wie man es schaffen könne, den Verkehr ordentlich durchzubringen. Man sei hier über den Ingolstadt-Zwilling sehr dankbar, denn hier sei ersichtlich, dass das neue Vorhaben an dieser Stelle funktioniere. Der Verkehr komme gut durch und trotzdem gewinne man an Lebensraum und zur Innenstadt hin werde dies begehbar. Stadtrat De Lapuente glaube, dies solle über allem stehen. Man spreche immer so technisch, aber der Oberbegriff solle wirklich sein die Donau in die Innenstadt zu bringen und die Innenstadt zum Leben zu bringen. Dies bedeute natürlich, dass man diesen Raum schaffen müsse. Für Stadtrat De Lapuente sei dies ein großer Wert für die Stadt, wenn diesem Beschluss heute zugestimmt werde. Er betont, dass die SPD-Stadtratsfraktion hinter diesem Projekt stehe. Ganz wichtig sei allerdings auch, die Regelung des Verkehrs.

Es sei richtig, dass die Donau ein Sehnsuchtsort vieler Ingolstädter sei. Darum sei es der richtige Schritt aufbauend auf die vielen gestellten Anträge, jetzt in diese Richtung zu gehen. Stadtrat Witty stimmt Stadtrat Dr. Meyer zu, dass auch das Südufer viel Potential biete, aber auch genauso das Nordufer. Er verweist auf das Quartier G und zeigt sich erfreut darüber was dort für Leben entstanden sei. Dies könne auch an der Schloßlände passieren, indem ein Raum geschaffen werde, der zur Belebung führe, der aber jetzt noch nicht richtig eingeschätzt werden könne. Aktuell sei die Schloßlände mit der Mauer hin zur Donau eine Barriere. Hierzu verweist er auch auf den Blick von der Theater Terrasse, wo man die Donau nicht sehe. Beim Entlangradeln an der Schloßlände sehe man mehr, aber weiter oben, wiederum nichts. Potential sei hier ohne Ende vorhanden. Stadtrat Witty fragt nach, ob es hierzu bereits Prognosen zu den Kosten gebe.

Frau Wittmann-Brand verweist hierzu auf eine Kostenschätzung des Büros Goldbrunner für den Bauunterhalt des Schlosses. Hier liege man inklusive der Planungskosten bei etwa einer Millionen Euro. Die Unterhaltskosten werden grundsätzlich in den Förderprogrammen nicht bezuschusst. Bei den Zuschüssen im Rahmen der Städtebauförderung liege man derzeit bei mindestens 60 Prozent. Im Programm Klimawandel Innenstadt liege man bei 80 Prozent. Um zu sehen in welchem Programm, welche Maßnahmen verortet werden können, müssen erst Gespräche mit der Regierung von Oberbayern geführt werden.

Stadtrat Stachel merkt an, dass sich seine Fraktion mit dem Thema Schloßlände lange Zeit auseinandergesetzt habe. Es sei festzuhalten, dass das Meinungsspektrum in allen Bevölkerungsschichten sehr unterschiedlich sei. Dies belaufe sich auf totale Zustimmung,

Freude und barrierefreien Zugang zur Donau bis hin zur totalen Ablehnung. Die Stadtbaurätin habe das breite Spektrum bereits vorgestellt, so Stadtrat Stachel. Vor dem Hintergrund, was man in den letzten Monaten in der Schloßlände erleben durften und mussten, könne man festhalten, dass es keines großen Versuchs mehr bedarf zwischen dem Bereich der Frühling- und der Roßmühlstraße, um zu erkennen, dass eine dreispurige Fahrbahn problematisch sei. Er sei bei den Ausführungen seiner Stadtratskollegen Achhammer und Dr. Meyer, dass dieser Bereich weiterhin mit einer verbesserten Fahrradsituation auf der Südseite befahrbar sei, wie bisher. Im anderen Bereich zwischen der Roßmühl- und der Schutterstraße sei es auf alle Fälle so, dass man dem digitalen Zwilling die ersten Erkenntnisse durchaus abgewinnen könne. Stadtrat Stachel habe aber bedenken, ob dieser die Spitzenlasten wirklich abbilde. Dabei verweist er auf die Stoßzeiten, im Bereich der Frühling- und der Schutterstraße zum morgentlichen Arbeits- und Schulbeginn. Diese Stoßzeiten führen zu einem großen Ärgernis und insofern regt er eine Simulation dieser an. Dies wäre eine erste theoretische Erkenntnis. Seine Fraktion lege Wert darauf, dass es für den Bereich Roßmühl- und Schutterstraße definitiv einen Langzeitversuch gebe, auch wenn dies mit Kosten verbunden sei. Stadtrat Stachel glaube, dass dies nicht schlimmer sei, als wenn man eine Baumaßnahme anstrebe. Er hätte durchaus eine Sympathie dafür, wenn man das Thema mit der Beampelung an der Stelle wo es in die Innenstadt gehe, zur Schutterstraße hin, mit in diesen Verkehrsversuch mit aufnehme. So wie es beim bisherigen Verkehrsversuch angedacht gewesen sei, wäre die Rechtsabbiegespur wieder Ampelfrei und Stadtrat Stachel wisse nicht, ob dies nachher auch so möglich sei. Eine Annahme die dem Ganzen zugrunde lege sei, dass die Schloßlände von Buslinien befreit werde. Hier könne man geteilter Meinung sein. Aus finanzieller Sicht sei dies sicherlich attraktiv, die Busse hier wegzuholen. Aber er wisse nicht, ob dies aus innenstädtischer Sicht attraktiv sei, wieder Busse über die Nord-Süd-Achse fahren zu lassen. Dieses Thema sei noch nicht zu Ende diskutiert. Vor diesem Hintergrund solle man auf alle Fälle betrachten, dass der Busverkehr vollständig auf der Schloßlände abgebildet werden könne und nicht an irgendeinem Kreuzungspunkt oder Fahrbahnen eine Engstelle geschaffen werde, die man dann in einigen Jahren bereue und die Argumentation sei, die Busse könne man nicht rausholen, da sonst der Verkehr zusammenbreche. Zur Varianten „mit oder ohne Unterführung“ lege Stadtrat Stachel darauf Wert, das Ergebnis offen zu lassen. Wenn man der Unterführung momentan ihre Funktionalität und Nutzbarkeit abspreche, lege er darauf Wert, dass die Nutzbarkeit wieder so hergestellt werde, wie die Unterführung normalerweise funktioniert habe. Dies bedeute eine Beleuchtung in der Nacht, sodass keine Diskussionen hinsichtlich der Sicherheit gegeben sei, vor dem Hintergrund, dass dies zur Entscheidungsfindung beitrage.

Stadtrat Mißbeck verweist auf den damaligen Widerstand und die Diskussion zum Luitpold Park und merkt an, dass man heute über die Durchführung froh sei. Einer Reduzierung der Fahrspur und die Verlegung nach Norden um eine Grünfläche zu gewinnen, stimme er zu. Dies sei eine Lösung für die heutige Zeit, die auch den Senioren gerecht werde. Eine stadtnahe Erholungsgrünfläche zu schaffen sei auch im Hinblick auf das nahegelegene Studentenviertel von Vorteil. Somit sei auch dem Charakter einer stadtnahen Erholungsphase gewährleistet. Nach den Worten von Stadtrat Mißbeck müsse der Grundgedanke für eine sinnvolle verkehrstechnische Lösung für die Bevölkerung gefasst werden. Weiter regt er an, dass die unmittelbar daneben bestehenden Parkplatzflächen auch als Grünflächen genutzt und später als Kulturebenen bebaut werden können. Stadtrat Mißbeck zeigt sich erfreut, dass dem Motto „die Donau an die Stadt und die Stadt an die Donau zu bringen“ gerecht werde.

Stadträtin Leininger bestärke die Idee von Stadtrat Mißbeck, die Parkplätze und die Flächen um das Theater herum auch im Wettbewerbsverfahren zu berücksichtigen. Sie fügt hinzu, dass auch der jetzige Skulpturenpark hinter dem MKKD auch mit einbezogen werde. Sie merkt an, dass heute die Gelegenheit sei, die Stadt an die Donau zu bringen. Dieser Slogan stehe in fast allen Wahlprogrammen und nun habe man die Gelegenheit dies auch umzusetzen. Die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN spreche sich für die Pläne, die eine deutliche Stärkung des Umweltverbundes und des grünen Ufers vorsehen, aus. Da es sich auch um eine Verkehrssache handelt sei es klar, dass dies auch mit Schwierigkeiten verbunden sei. Der Übergang von vier- auf zweispurig stelle sich als schwierig dar. Aber diese Umsetzung müsse erfolgen, denn was derzeit für die Radfahrer an dieser Stelle zur Verfügung stehe sei ihres Erachtens jämmerlich. Es sei nicht so wie von Stadtrat Dr. Meyer angesprochen, dass die Funktionalität für die Radfahrer der Nordseite der Donau aufgegeben und dies im Süden funktioniere. Sie weise schon darauf hin, dass dieser Abschnitt, inklusive des Quartier G, das Stadttheater und das Schloss als Gesamtheit betrachtet werden müsse, denn dies sei in Zukunft die Schokoladenseite der Stadt. Dies sei das was von der gegenüberliegenden Seite gesehen werde und sei die prägende Stadtsilhouette. Man solle sich glücklich schätzen, dass man nun eine Erweiterung der Altstadt in Richtung Osten habe. Es müsse nicht jeder einzelne Bau dort auf dem Gelände gefallen, aber dort sei Tag und Nacht viel los. Hier brauche man eine Verbesserung für die Radfahrer. Stadträtin Leininger finde es schade, dass Stadtrat Stachel seine Zustimmung an dem Versuch knüpfe, denn sie sehe diesen äußerst kritisch. Für sie sei es ein Armutszeugnis, dass unterhalb des Brig und des Quartier G, wo die Zukunft begonnen habe und solche Formate entwickelt worden seien, man nicht alles in Realitätsversuchen ausprobieren müsse. Hier habe man endlich ein Instrument um dies durchzurechnen und vorher darzustellen. Unterhalb des Brig wolle man keine Hütchen oder Betonteile aufstellen, damit die Leute dies fühlen und ausprobieren können. Stadträtin Leininger glaube nicht an eine solche Botschaft an die Bevölkerung, sondern an die Ergebnisse des digitalen Zwillinges. Dies und die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens bestätigten sich gegenseitig. Weiter verweist sie auf die Unterführung und merkt an, dass bei der jetzigen etwas geändert werden müsse. Diese müsse ertüchtigt und sicher und freundlich gestaltet werden. Der Hauptkritikpunkt der Unterführung sei die Sicherheit, denn dies sei ein Unfallschwerpunkt. Dieser solle auch mit der Planung bereinigt werden. Aber ihres Erachtens werde die Unterführung nicht benötigt. Stadträtin Leininger betont, dass sie der ganzen Umsetzung positiv gegenüberstehe und dies heute auf den Weg gebracht werden solle.

Die AfD-Stadtratsfraktion werde sowohl bei Punkt eins, als auch bei Punkt zwei der Umgestaltung der Schloßlande mitgehen. Stadtrat Schülter hätte sich mehr Mut gewünscht, um die Donau noch näher heranzuziehen und das Ganze etwas großzügiger zu gestalten. Aber in Zeiten der knappen Kassen werde man sich wohl mit diesem Kompromiss zufriedengeben müssen. Er sicher für seine Fraktion Zustimmung zu.

Stadtrat Dr. Lösel reflektiere die Aussage von Stadträtin Leininger, keinen physischen Versuch mehr durchzuführen. Er spricht sich sehr für einen solchen aus, weil die noch so beste Simulation auch bestimmte Situationen nicht entsprechend abbilden könne. Als Beispiel verweist er auf den Versuch an der Schloßlande unten südlich des Quartier G, wo der Fahrradweg von der dritten Spur abgetrennt worden sei. Dies sollte zu mehr Fahrradbewegung an der Nordseite führen. Dies sei dann allerdings nicht der Fall gewesen. Die Bevölkerung habe sich über den abgetrennten Fahrradweg aufgeregt, weil in der Früh hier ein Stau gewesen sei und kaum ein Fahrradfahrer diesen benutzt habe. Insofern plädiert Stadtrat Dr. Lösel sehr für einen Versuch und nicht das Ganze der Digitalisierung zu

überlassen. Weiter verweist er auf den Umbau der in der Folie gelb markierten Fläche von 7,6 Mio. Euro und bittet um Erläuterung der Kosten.

Frau Wittmann-Brand merkt an, dass es sich hierbei um die Ufermauer in einem Abschnitt von 150 Meter Entfernung handelt. Dieser sei noch größer als bei dem Ideenwettbewerbsergebnis. Hier habe man auch für die Stufenanlagen-Kosten mit drin. Frau Wittmann-Brand betont, dass die Summe von 6.350.000 Euro ohne Planungskosten sei. Hierzu werden noch großzügig zwanzig Prozent aufgerechnet.

Stadtrat Dr. Lösel verweist weiter auf die eingezeichneten Busbuchten und fragt nach, ob diese nach dem Umbau der Straße auch so seien. Ansonsten sei der Versuch nicht wirklich korrekt.

Frau Wittmann-Brand verweist anhand einer Folie auf die tatsächlichen Busbuchten. Die Überholmöglichkeit sei durch Multifunktionsspuren gegeben. Dies werde in viele Bereichen so umgesetzt, dass die Busse auf der Fahrbahn halten. Sie sichert hierzu nochmals eine genauere Betrachtung zu, weil dann die Bushaltestellen etwas mehr versetzt werden müssten. Frau Wittmann-Brand betont aber, dass mit dem digitalen Zwilling die Dinge viel realistischer nachgebaut werden können, als dies in der Realität möglich sei. Die Bushaltestellen müsse man auseinanderziehen, wenn man Kaps anbieten wolle. Die Kreuzung könne nicht so abgebildet werden, wie diese nach dem Rückbau wäre.

Stadtrat Dr. Lösel habe die Bitte, in dem angeregten Versuch die Busbuchten so einzuplanen, wie dies später umgesetzt werde, denn ansonsten mache dies keinen Sinn. Er betont nochmals und bittet um Vorsicht beim digitalen Zwilling, weil dieser auch Probleme habe.

Stadtrat Dr. Böhm könne sich vorstellen, dass man an der Sonnenseite der Stadt auch mit 30 km/h vorbeifahren und auch den Stau bei Betrachtung der herrlichen Umgebung und der Donau in Kauf nehmen könne.

Stadträtin Pane schließt sich Stadtrat Dr. Meyer an. Bei einem Umbau müsse auch geprüft werden, dass dies auch belebt werde und man nicht nur die Treppen zum Sitzen habe, die dann durch die darauf sitzenden Menschen belebt werde. Sie finde es auch interessant, weil dort auch das Theaterrestaurant ist. Zum angesprochenen Kiosk regt sie an, diesen an das Theater anzubinden, um mehr Belebung zu schaffen, anstatt etwas Neues zu machen. Dies sei ihres Erachtens auch ein Anziehungspunkt. Stadträtin Pane verweist auf das Hochwasser Anfang Juni und fragt nach, ob es sinnvoll sei 150 Meter der Ufermauer zu entfernen.

Die Hochwassersituation habe sich im Wesentlichen nicht geändert, so die Stadtbaurätin. Es werde so sein, dass die Stufen unter Umständen im Hochwasserfall überspült werden. Aber dies sei eine Gefahrenstelle. Hierzu sei eine Prüfung erfolgt und auch im Ideenwettbewerb eine Vorgabe. Das Wasser, das im Hochwasserfall durch die Unterführung dringe, werde dann auf eine viel größere Fläche verteilt.

Oberbürgermeister verweist hierzu auf die mobilen Schutzwände, die in so einem Fall vorgesehen seien. Insofern sei dies kein Thema.

Der obere Bereich werde nicht überspült werden und das Thema mit den 150 Metern sei nur die Grundlage der Kostenschätzung gewesen. Wieviel letztlich von dieser Ufermauer beseitigt werde, zeige der Wettbewerb, so Frau Wittmann-Brand. Man habe nun einen gewissen Kostenrahmen indem man sich bewegen müsse. Die genaue Ausgestaltung sei letztlich von der Planung abhängig.

Stadtrat Deiser merkt an, dass nicht nur die Ufermauer, sondern auch fast alle Bäume gefällt werden müssen, damit man zur Donau komme. Weiter bittet er das Thema Vierspurigkeit zwischen der Roßmühlstraße und der Schillerbrücke als erstes abstimmen zu lassen. Er betont, dass diese für seine Fraktion ein essenzielles Thema sei und sie ihre Zustimmung daran fest machen werde.

Nach diesen sehr aufwendigen und auch emotionalen Einführungen falle es Stadtrat Wittmann schwer etwas zu sagen. Es sei in der Tat so, dass es niemanden im Stadtrat gebe, der nicht der Meinung sei, die Stadt näher an die Donau zu bringen. Jede Fraktion habe in irgendeiner Form schon einmal einen Antrag dazu gestellt. Stadtrat Wittmann sei trotzdem der Meinung, dass es zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht sei und dies erst in der nächsten Kommunalwahl dem neuen Stadtrat überlassen werden solle. Er begründet dies und merkt an, dass dies ein sehr aufwendiges Vorhaben sei und ein zweistelliger Millionenbetrag, um annähernd diese Veränderung herbei zu führen, benötigt werde. Er weist darauf hin, dass in der Presse nachzulesen gewesen sei, dass man 2.000 Fahrzeuge mehr in Ingolstadt habe. Dies werde sich auch in Zukunft so fortsetzen. Die Verkehrswende führe nicht dazu, dass man weniger Fahrzeuge in der Stadt haben werde. Ingolstadt sei eine Autostadt und werde dies hoffentlich in zehn Jahren auch noch sein. Stadtrat Wittmann sei einfach dagegen, dass man eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur zurück baue. Er sei dafür, dass man diesen physischen Versuch durchführe um zu sehen, was tatsächlich passiere. Er könne aber derzeit keinem Ideenwettbewerb zustimmen, denn die Umsetzung dessen sei mit sehr viel Kosten, Zeit und Energie verbunden. Weiter verweist er auf die Planung des Audi-Kreisels und den Unmut der Bevölkerung, einen funktionierenden Kreislauf zu überplanen. Diese werden es auch nicht verstehen, wenn die Schlosslände umgebaut und mit sehr viel Aufwand im Vorfeld überplant werde. Vor allem wenn man nicht wisse, ob man mit den Pflichtaufgaben zurechtkomme. Im Investitionsplan habe man bis 2027 nur die notwendigsten Maßnahmen hauptsächlich für Schulen und Kitas und dies führe schon dazu, dass man im Jahr 2027 ca. 350 Mio. Euro Schulden haben werde. Auch wisse man noch nicht, wie die Sanierung des Theaters mit rund 200 Mio. Euro, bezahlt werden solle. Weiter verweist er auf die Generalsanierung des Klinikums und merkt an, dass er dies noch fortsetzen könne. Dies sei alles noch nicht mit Zahlen hinterlegt. Der Finanzreferent habe im Finanzausschuss darauf hingewiesen, dass die Zukunft aufgrund der zu erwartenden Entwicklung die Einnahmen betreffend, nicht so rosig sei. Es sei nicht an der Zeit über eine solche Maßnahme zu entscheiden. Stadtrat Wittmann spricht sich für den Versuch aus, aber gegen die Verwaltungsvorlage. Er sehe die Perspektiven nicht so, dass man dies in der jetzigen Zeit umsetzen und finanzieren könne.

Stadtrat Dr. Spaeth hoffe auf eine Steigerung der Lebens- und auch der städtebaulichen Qualität in den nächsten zehn Jahren. Zu den Stoßzeiten stelle sich die Frage, ob man hinsichtlich dieser halben Stunde in der Früh die Vierspurigkeit erhalten wolle. Man verbau

sich für die anderen 23 Stunden die Lebensqualität, die man den Bürgern bieten könne. Die Unterführung sei weder für den Radverkehr noch für die Fußgänger geeignet sei, da sich diese unsicher fühlen. Insofern plädiert er dafür diese wegzunehmen. Diese bringe keinen Mehrwert und vor allen für den Radverkehr sei diese schlecht gebaut. Wenn man dem digitalen Zwilling nicht glauben wolle, könne man den Verkehrsversuch durchführen. Aber Stadtrat Dr. Spaeth glaube, dass dies die Entscheidung nicht beeinflussen werde.

Die jetzige Zeit sehe Stadtrat Köstler als eine positive Gelegenheit hier eine städtebauliche Entwicklung voranzutreiben. Die ödp-Stadtratsgruppe werde dem Vorschlag auf jeden Fall zustimmen. Wichtig sei hier auch der richtige Zeitpunkt. Wenn eine Umsetzung erfolgen solle, müsse nun begonnen werden, damit man irgendwann auch mal fertig sei. Jede Entscheidung könne immer rausgezögert und gesagt werden, sie sei die Falsche. Für ihn sei der Zeitpunkt genau der richtige. Zum Thema Finanzen habe Stadtrat Wittmann natürlich recht. Derzeit habe man wenig finanzielle Mittel, aber man spreche hier über eine Finanzierung der nächsten Jahre. Die große Ausgabe sei erst in zwei Jahren. Wenn dann nochmals darüber entschieden und festgestellt werde, dass man die finanziellen Mittel nicht habe, könne man nochmals auf die Bremse treten und den Umbau stoppen. Beim Abschnitt der Roßmühl- und der Frühlingsstraße sehe er nicht die Notwendigkeit einer vierspurigen Beibehaltung. Die zwei Spuren, plus der Mittelspur, welche wechselseitig nutzbar sei, sehe seine Gruppierung als vollkommen ausreichend. Zu den angesprochenen Beschwerden von Stadtrat Dr. Lösel merkt er an, dass es klar sei, dass sich die Autofahrer, ganz besonders in der Phase, wo die Abbiegespur nicht die richtige Länge hatte, dies getan haben. Es sei klar, dass dies richtig gemacht werden müsse. Auch Radfahrer haben sich beschwert, weil die Spur durch die Baustelle permanent behindert worden sei und dementsprechend der Versuch nicht richtig funktioniert habe. Der Radfahrer habe die negative Seite der Autofahrer gespürt und die positive Seite für die Radfahrer sei mehr oder weniger untergegangen. Insofern stelle sich die Frage, wie die Meinung zu einem Versuch aussehe. Entsprechend dessen sehe auch er die Simulation als ausreichend für den Abschnitt zwischen der Roßmühl- und der Schutterstraße. Die ödp-Stadtratsgruppe sei gegen diesen angesprochenen Versuch, weil dieser wieder die negativen Seiten für die Autofahrer darstelle und die positiven Seiten für die anderen Verkehrsteilnehmer komplett vergessen werden. Die Reaktion der Autofahrer sei Stadtrat Köstler klar, weil dieser immer sage er werde eingeschränkt. Das andere Verkehrsteilnehmer einen positiven Aspekt erfahren, werde immer unter den Tisch gekehrt. An Stadtrat Wittmann gewandt merkt er an, könne man sich die Kosten von 100.000 Euro für den Verkehrsversuch sparen.

Stadträtin Peters finde diese Vorlage perfekt und erinnere noch einmal daran, dass es früher auf den Postkarten und auf den Briefmarken geheißen habe „Ingolstadt – Stadt an der Donau“. Sie würde gerne an der Zukunft arbeiten und verweist auf die gefühlten zehn Jahre um dies zu diskutieren. Sie erinnert an eine kostenintensive Simulation der Freien Wähler in der Vergangenheit, welche wieder verworfen worden sei. Nun habe man den fast perfekten Vorschlag und insofern müsse eine Umsetzung erfolgen. Stadträtin Peters spricht sich positiv für diese Abstimmung aus.

Stadtrat Lange gehe es wie seinem Stadtratskollegen Dr. Böhm. Er sei erstaunt über die geführte Debatte im Jahr 2024. Diese hätte er sich vielleicht im Jahr 1984 erwartet. Dies sei das Problem aus seiner Sicht, dass man jetzt einen grundlegenden Fehler mache. Diesen haben Stadtrat Dr. Meyer und Stadtrat Stachel wieder gemacht. Sie lassen sich von Facebook-Posts, wo Unmut geäußert werde, weil eine Straße für einen gewissen Zeitraum

gesperrt werde, ablenken und interpretieren als Unmut der Bevölkerung, gegen die zweispurige Schloßländer. Dies war der Unmut der betroffenen Bevölkerung, die morgens zwischen 7:45 Uhr, oder 8:15 Uhr ihre Kinder zu den Schulen brachten. Wenn Stadtrat Lange dann höre, dass für solche Stoßzeiten eine Verkehrsplanung gemacht werden solle, dann habe man im Jahr 2024 nicht verstanden, was Verkehrsplanung bedeutet. Dies sei, dass alle Verkehrsteilnehmer befriedigt werden, dass man die Straßen so baue, dass diese klimaschützend wirken und dass der Verkehr soweit den Individualverkehr eindämme, dass dies auch klimaschützend sei. Insofern sei Stadtrat Lange der Stadtbaurätin für diese Vorlage sehr dankbar und man brauche auch keinen weiteren Verkehrsversuch. Seine Fraktion werde sich dagegen aussprechen. Man brauche jetzt den Mut in dieser Stadt, diesen Weg zu gehen, den man jetzt, bzw. auch schon im Jahr 2011 begonnen habe zu gehen und dieser immer wieder in eine Schublade gelegt worden sei. Das Ganze wieder mit dem Argument in eine Schublade zu legen, dass man „klamme Kassen“ habe, könne er nicht nachvollziehen. Weiter habe ihn das Argument, dass das Südufer viel attraktiver sei, von Stadtrat Dr. Meyer erstaunt. Dies sei kein Argument gegen eine Veränderung am Nordufer. Er fragt nach, ob dies ein Plädoyer für den Erhalt des Status Quo sei und er fragt nach, ob der Stadtrat wirklich so konservativ sei. Dieser wolle doch etwas verändern und gestalten und eine Stadtplanung machen. Das Fazit von Stadtrat Lange sei die Attraktivität entstehe nicht mit der vierspurigen Straße an der Donau entlang, sondern Attraktivität entstehe am Südufer ohne Straßen. Je weniger Straße am Donauufer im Norden zwischen Innenstadt und Donau, je attraktiver werde das Nordufer.

Stadtrat Dr. Meyer finde die Debatte etwas absurd. Er habe sich nicht gegen Veränderungen ausgesprochen, sondern ganz im Gegenteil. Was im Planungsausschuss zugesichert worden sei, sei heute unter den Tisch gefallen sei. Gerade diese Maßnahme im Norden brauche man um das Nordufer attraktiver zu machen. Was Stadtrat Dr. Meyer besonders absurd finde sei, dass dem digitalen Zwilling die alleinige Aussagekraft zugesprochen werde. Dies verneine er nicht, er glaube ja dem digitalen Zwilling, aber ein realer Versuch an dieser Stelle, indem man eine Spur wegnehme, falle in seiner Bedeutung völlig unter den Tisch. Man habe die letzten Monate erlebt, dass die Verkürzung und die Verengung der Fahrspur dort überhaupt keinen Effekt gebracht habe. Dies sei darum, weil die nördliche Fahrspur für die Radfahrer aus dem Osten kommend nicht attraktiv sei, denn diese müssen vier Straßen queren. Es stehe außer Frage, dass ein durchgehender Radweg, in diesem Fall auf dem Südufer attraktiver sei, als ein Radweg wo man viermal anhalten müsse. Deswegen sei aus seiner Sicht ein Verzicht auf die doppelte Wegführung im Süden und Norden einfach überflüssig. Nicht weil es nicht schön sei auf beiden Seiten fahren zu dürfen, sondern weil man immer schauen müsse, dass man aus dem vorhandenen Platz das Beste mache. Er betont nochmals, dass die letzten Monate gezeigt haben, dass dies nicht funktioniere.

Stadträtin Leininger bemängelt, dass die CSU-Stadtratsfraktion dem Vorhaben nur zustimmen, wenn es vierspurig bleibe. Hierfür fehle ihr das Verständnis, weil man dem ganzen Projekt auf die nächste Stufe helfen solle. Auch verstehe sie nicht, dass Stadtratskollege Wittmann bereit sei 100.000 Euro für einen weiteren Verkehrsversuch auszugeben, wenn er sich sowieso gegen das Projekt ausspreche. Stadträtin Leininger finde es nicht seriös, dieses Projekt mit den Defiziten des Klinikums in Verbindung zu bringen. Vor allem, weil hier eine 60ig bis 80ig prozentige Förderung gewährleistet sei. Insofern solle schon betrachtet werden, was die Stadt verlieren, wenn dieses Projekt nicht auf den Weg gebracht werde.

An Stadtrat Wittmann gewandt merkt Stadtrat Witty an, dass die Haushaltslage der Stadt in der Historie immer wieder mal schlechter und dann mal wieder besser gewesen sei. Derzeit habe man keine optimale Haushaltslage, aber es sei in den letzten Jahren auch bekannt gewesen, dass große Investitionen wie die Sanierung des Klinikums und des Stadttheaters anstehen. Weiter verweist Stadtrat Witty auf eine Pressemitteilung aus dem Jahr 2011 wo die Stadtratsfraktionen CSU und FW, ernst mit der Umgestaltung der Schloßlände machen wollten. Der Kern des gemeinsamen Antrags war, den Individualverkehr aus der Schloßlände zu verbannen und die Fläche zwischen dem Theater und dem neuen Schloß zugunsten eines Neubaus für das geplante Landesmuseum für bayerische Geschichte neu zu gestalten. Die Verwaltung mache sich seit Jahren Gedanken und nun liege ein Vorschlag vor, zwar nicht den Individualverkehr zu verbannen, sondern die Schloßlände auf zwei Spuren zu reduzieren und Raum für die Umgestaltung zu schaffen und die Flächen aufzuwerten. Dies sei nun ein Augenblick wo man diesen Kompromiss als Kompromiss anerkennen und dieser Vorlage Zustimmung erteilen könne. Stadtrat Witty würde sich darüber freuen, wenn dies über alle Parteigrenzen hinweg funktionieren würde.

In den letzten zwanzig Jahren seien die städtebaulichen Chancen, nicht genutzt worden, so Stadtrat Werner. Hierzu verweist er auf das Gießereigelände, wo kein vernünftiges städtebauliches Gesamtkonzept dahinterstehe. Nun werde seitens der Stadtbaurätin eine Planung vorgelegt, hier einen echten städtebaulichen nicht zu unterschätzenden Fortschritt zu machen. Viele Städte die an Flüssen liegen und diesen als integralen Bestandteil nutzen, haben einen gewissen Charm und Reiz. Ingolstadt habe nun auch diese Chance und diese drohe nun wieder mit Dingen, die damit eigentlich gar nichts zu tun haben, zerredet zu werden. Dabei verweist er auf das beliebteste Argument, dass kein Geld in den Kassen sei. Dies sei so nicht richtig, denn der Stadtrat habe den Ernst der Situation erkannt und ein beachtliches Konsolidierungspaket auf den Weg gebracht, dessen Hauptziel es sei, Freiräume und Spielräume zu verlassen, um derartige Projekt zu finanzieren. Hier werden geradezu apokalyptische Szenarien dargestellt und behauptet, dass der Oberbürgermeister viele Schulden gemacht habe. Dies sei nicht korrekt, denn im Gegenteil seien im vergangenen Jahr den Rücklagen von 70 Mio. Euro zurückgeführt worden. Ingolstadt stehe in einer ernsten Situation, aber keineswegs sei diese perspektivlos. Insofern sei es für Stadtrat Werner der Hinweis auf die Finanzsituation das völlig falsche Argument dieses Projekt, das mit einem ganz beachtlichen städtebaulichen Vorteil verbunden sei, abzulehnen. Weiter verweist er auf den von Stadtrat Witty angesprochenen Antrag der FW- und CSU-Stadtratsfraktionen den Verkehr ganz rauszubringen und merkt an, dass man auch andere Wege benutzen könne. Für ihn sei dies kein neuralgischer Punkt, denn er habe noch keinen Stau dort erlebt. Eine bessere Gelegenheit, die Stadt endlich an die Donau zu bringen gebe es nicht. Stadtrat Werner bittet hier Mut zu haben und den Worten aus der Vergangenheit heute endlich Taten folgen lassen.

Stadtrat Lipp stellt den Geschäftsordnungsantrag auf Ende der Rednerliste. Er denke, dass nach eineinhalb Stunden die Argumente ausgetauscht seien und jeder seine Abstimmung kenne.

Oberbürgermeister Scharpf weist darauf hin, dass er noch vier Redner auf der Rednerliste habe.

Stadtrat Grob stellt auch einen Antrag zur Geschäftsordnung. Seines Erachtens seien von Stadtrat Werner absurde Zahlen genannt worden. Er bittet den Finanzreferenten dies zu dementieren.

Nach den Worten von Oberbürgermeister Dr. Scharpf handelt es sich hier um keinen Geschäftsordnungsantrag. Er bittet nun beim Thema zu bleiben. Weiter lässt er über den Geschäftsordnungsantrag von Stadtrat Lipp abstimmen.

Abstimmung über den Geschäftsordnungsantrag von Stadtrat Lipp auf Ende der Rednerliste:

Der Antrag wird mehrheitlich **genehmigt**.

An Stadtrat Lange betont Stadtrat Stachel, dass er sich nicht von Facebook-Post inspirieren lasse, denn er nutze dies nicht. Er sei Anlieger in der Frühlingsstraße und erlebe täglich was dort und auf der Schloßlande passiere. Die Aussage, dass man nie als eine Rotlichtphase an der Ampel erlebe, sei nicht korrekt. Der Vergleich mit Passau sei auch nicht korrekt, da man dort auf der Nordseite eine durchgehende Bundesstraße habe. Hier sei von Leben an der Donau nichts und auf der Südseite habe man eine große Straße, die zur einzigen Donauquerung im Stadtgebiet führe. Dort werde der ganze Verkehr abgewickelt. Hier sei auch nichts mit dem Leben an der Donau. Weiter merkt er an, wenn die Schloßlande nicht als Spitzenlastfall betrachtet werden dürfe wolle er zu bedenken geben, dass Straßen nicht immer dafür gebaut und geplant werden, wie dies der Normalfall sei, denn dann könnte man viele Straßen locker zurückbauen. Wenn heute eine Störung an der Schillerstraße und Brücke sei, seien alle über die Schloßlande froh, die den Verkehr aufnehmen könne. An Stadträtin Leininger gewandt, verweist er auf den stattgefundenen Versuch im Bereich der Roßmühl- und der Frühlingsstraße. Dies hätte man locker abbilden können. Dort war es recht und billig und auf der anderen Strecke wäre es nun zu teuer. Stadtrat Stachel glaube, dass es gerade hier, wo die Verkehrssituation komplexer ist, deutlich eher angezeigt wird, als an einer Stelle wo man eine Fahrspurreduzierung und Radfahrer fahren lasse. Noch dazu wo man den Radfahrer durch die Baustelle so verhindert hat, wo dies im Bezug auf den Radverkehr überhaupt nicht aussagekräftig sei. Der Inhalt war vielleicht die Erkenntnis ob die Fahrspuren dreispurig ausreichend sei. Zum Thema Bus-Bucht beim Verkehrsversuch glaube er, dass dies zwingend notwendig sei, weil dies eine der neuralgischen Stellen sei, wenn man eine zweispurige, plus eine mittelspurige Straße habe. Wenn der Bus auf der Straße stehen bleibe, sei dies was anderes, als wenn man Bus-Buchten habe, wo der Bus zum Halten ausschere. Dies sei der Unterschied und müsse so simuliert werden, wie die Planung dann später umgesetzt werde. Er bittet niemanden zu verurteilen, nur weil man einen Versuch haben wolle. Alle wollen für Ingolstadt das Beste und sowohl die Zukunfts- als auch die Klimaplanung sollen ihr Recht bekommen. Aber auch der Verkehr müsse funktionieren. Nach Durchführung des Versuchs werde man feststellen, dass die Politik neue Erkenntnisse gewinne und die Bürger die Chance bekommen dies anzunehmen oder abzulehnen. Stadtrat Stachel teile die Meinung von Stadtrat Werner nicht, denn eine Konsolidierung werde dahingehend gemacht, damit die Kasse stimmen und nicht damit man Geld für Dinge ausbebe, die man nicht zwingend benötige.

Nach den Worten von Stadtrat Dr. Schickel sei Jahrhundertlang die Donau die Mauer der Stadt gewesen. Er plädiert dafür endlich diese Mauer zur Donau aufzubrechen. Auch in den

Köpfen solle diese Mauer beseitigt werden, damit mit dieser Planung eine Zukunftsvision für Ingolstadt an der Donau entwickelt werden könne.

Stadtrat Schlagbauer beginne mit der Hoffnung seines Stadtratskollegen Wittmann, dass Ingolstadt auch in den nächsten Jahrzehnten eine AUDI- bzw. Autostadt bleibe. Insofern müsse sich auch letztendlich mehr um das Auto gekümmert werden. Stadtrat Schlagbauer zeigt sich verwundert über diese Debatte, die nicht unbedingt das Auto positiv darstelle. Die verschiedenen Mobilitätsarten wie der Auto- und der Fahrradverkehr, wie auch die Fußgänger müssen in einem gemeinsamen Dialog geführt und nicht ständig gegen das Auto debattiert werden. Wer zu Stoßzeiten an der Schloßlände unterwegs sei wisse, dass im Berufs- und Schulverkehr verstärkt Stau entstehe. Stadtrat Schlagbauer sei sehr für die Umsetzung der Planungen. Er merkt aber an, dass dem ein physischer Versuch, vorgeschaltet werden solle. Wenn der Versuch ergebe, dass man diese Spur tatsächlich nicht benötige, dann spreche nichts gegen diese Umsetzung. Wenn aber festgestellt werde, dass diese Spur für die Leistbarkeit dringend notwendig sei, dann müssen die Planungen nochmals überdacht werden. Diese künstliche Intelligenz solle mit einer menschlichen Intelligenz ergänzt werden. Das Ergebnis sei dann die beste Lösung für die Stadt.

An Stadtrat Witty gewandt bemängelt Stadtrat Wittmann, dass dieser von einer Pressemitteilung aus dem Jahr 2011 berichte. Für ihn sei dies weit hergeholt und er wolle darauf hinweisen, dass seit dem Jahr 2011 alle Investitionen nicht mit Schulden refinanziert worden seien. Er könne sich nicht vorstellen, dass die Stadtratsfraktionen CSU und FW sich jemals dafür ausgesprochen haben, den ganzen Verkehr rauszunehmen. Weiter gibt er seinem Vorredner Recht, dass der Autoverkehr in Zukunft in der Stadt flüssig gehalten werden müsse und Ingolstadt in den nächsten Jahrzehnten noch Automobilstadt bleibe. Deswegen spreche sich Stadtrat Wittmann für diesen Versuch aus und erst danach solle eine Entscheidung getroffen werden. An Stadtrat Werner gewandt merkt er an, dass dieser von Finanzen wenig Ahnung habe, denn die Mittelfristplanung sei vom Finanzreferenten und nicht von ihm vorgetragen worden und diese sehe nun mal ganz anders aus. Da dieses Vorhaben noch länger dauere, werde man sehen ob die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Stadtrat Wöhl betont, dass sich seine Fraktion, wie auch in der Diskussion gezeigt habe, die Mehrheit für diesen Versuch ausspreche. Es sei klar, dass dies mit Kosten verbunden sei, aber man erziele ein aussagekräftiges Ergebnis. Die CSU-Stadtratsfraktion wolle die Vierspurigkeit zwischen der Roßmühl- und der Frühlingstraße erhalten. Um das Projekt voranzutreiben, bittet er um Abstimmung des Versuchs und der Vierspurigkeit.

Hierzu solle die Stadtbaurätin einen Vorschlag für einen Ergänzungsantrag vorlegen. Oberbürgermeister Dr. Scharpf merkt an, dass das Thema Schloßlände schon sehr lange in der Stadt diskutiert werde. Weiter gibt er einen Überblick über das Geschehen der vergangenen Jahre und weist darauf hin, dass für die große Mehrheit im Stadtrat Einigkeit zum Handlungsbedarf bestehe. Derzeit sei die Schloßlände eine Betonwüste und es gebe Potential für die Aufwertung. Er merkt an, dass sich die Zeiten in den letzten Jahren stark gewandelt haben. Dabei verweist er auf den Klimaschutz, die Entsiegelung und die Verkehrswende. Das Thema Finanzen werde nicht außer Acht gelassen. Aber Oberbürgermeister Dr. Scharpf betont, dass hier eine Vision für die Weiterentwicklung der Stadt entwickelt werde. Er glaube schon, dass es nun an der Zeit sei, über solche Themen nachzudenken und diese auch auf den Weg zu bringen. Es sei klar, dass eine solche

Umsetzung nur erfolgen könne, wenn genügend finanzielle Mittel vorhanden seien. Oberbürgermeister Dr. Scharpf regt an, die Entwicklung der nächsten Jahre abzuwarten. Aber bis dahin nichts zu tun und sich nur auf die Pflichtaufgaben zu konzentriert sei auch nicht richtig. An die Mitglieder des Stadtrates gewandt gehe er schon davon aus, dass alle den Anspruch auf eine Weiterentwicklung der Stadt, auch in finanziell schwierigen Zeiten, haben. Bei dem Projekt an der Schloßlände habe man die Chance auf eine Anmeldung bei der IBA. Dies bedeute einen Umsetzungszeitraum bis in die dreißiger Jahre. Dann könne man aber wirklich baulich etwas vorweisen. Auch seien Zuschüsse seitens des Bundes in Aussicht gestellt. Man könne einen großen Sprung in der Stadtentwicklung erzielen und sich überregional bei der IBA präsentieren. Oberbürgermeister Dr. Scharpf sei allerdings überrascht über die Intensität der Diskussion und merkt an, dass ein schönes Endergebnis sei, dass sich alle auf den Weg machen wollen.

Frau Wittmann-Brand schlägt folgende Formulierung für den Ergänzungsantrag vor: „Für den Verkehrsversuch Spurreduzierung Schloßlände, unter Beibehaltung der bestehenden Kreuzungssituation, sowie der Abbildung der geplanten Buskaps, von maximal sechs Monaten (ca. erstes bis drittes Quartal 2025), seien zusätzliche Haushaltsmittel von 100.000 Euro für das Jahr 2025 bereitzustellen.“

Für Stadtrat Achhammer seien 100.000 Euro zu viel. Seines Erachtens müssen keine Betonmauern aufgebaut werden. Wie bereits im Planungsausschuss angesprochen reichen Hütchen aus, denn dort befinden sich keine Fußgänger. Weiter verweist er auf den Brenner-Verkehr wo mit Hütchen gearbeitet werde. Er betont nochmals, dass die Kosten zu hoch seien, aber er sich ansonsten für den vorgeschlagenen Ergänzungsantrag ausspreche.

Frau Wittmann-Brand schlägt vor die Formulierung „bis zu 100.000 Euro“ einzufügen, weil dies ja evaluiert werden. Sie merkt an, dass bei einer Baustelle am Brenner nichts evaluiert werde und dies kein Vergleich sei.

Stadtrat Stachel regt an, den Versuchszeitraum nach vorne zu verlegen und in diesem Jahr damit zu beginnen. So könne das Wintersemester ordentlich mit abgebildet werden und der Zeitraum von November bis Mai sei aussagekräftig. Es solle nicht erst im Januar damit begonnen werden, denn dann sei die Problematik vom Dezember nicht mit einbezogen.

Wenn man nun vom digitalen Zwilling spreche, dann bittet Stadtrat Dr. Lösel ein komplettes Jahr in die Untersuchung mit aufzunehmen. Wenn man nur drei Quartale einbeziehe, sei im Vierten entweder die Sommerpause, oder die Weihnachtszeit. Ein sauberer Vergleich fordere einen kompletten Jahreszyklus.

Für Frau Wittmann-Brand sei hier ein Beschluss vor der Sommerpause wichtig. Damit endlich begonnen werden könne, schaffe man kein ganzes Jahr.

Es sei fast ein ganzes Jahr und dies sei nach den Worten von Oberbürgermeister Dr. Scharpf ausreichend.

Das ganze Projekt solle nicht zerredet werden, bevor man überhaupt damit begonnen habe. Stadtrat Mißbeck bemängelt den langen Verlauf der Diskussion.

Stadtrat Deiser merkt an, dass die gewünschte Vierspurigkeit nicht in der Beschlussfassung aufgeführt sei.

Hierzu müsse ein neuer Antrag formuliert werden, da dies nicht in der Vorlage enthalten sei, so Frau Wittmann-Brand.

Herr Hoffmann stimmt der Stadtbaurätin zu. Dies sei eine eigene Projektgenehmigung und er nehme das Votum über die Radwege im Süden und der Vierspurigkeit mit und sichert eine Beschlussvorlage hierzu zu.

Stadtrat Achhammer zeigt sich skeptisch. Die Beschlussvorlage zeige deutlich, dass der Abschnitt zwischen der Roßmühl- bis zur Frühlingstraße nicht mehr vierspurig sei. Dies sei für die CSU-Stadtratsfraktion schon Grundlage für eine Beschlussfassung.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf schlägt vor, dies offen zu lassen und im Realisierungswettbewerb sowohl die Vierspurigkeit, als auch die Dreispurigkeit zu prüfen. Somit habe man beide Varianten und man könne sich eine aussuchen.

Stadtrat Deiser stimmt den Anmerkungen seines Stadtratskollegen Achhammer zu. Es sei in der Vorlage so aufgeführt, dass ab der Einfahrt der Kongressgarage diese dreispurig werde. Wie vorher erwähnt bittet er essenziell darüber abzustimmen, weil Teile seiner Fraktion ihr Abstimmungsverhalten davon abhängig machen.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf gibt zu Protokoll, dass er vorgeschlagen habe die Vierspurigkeit in den Wettbewerb mit einzubeziehen und dies so abstimmen zu lassen.

Wenn dies eine Option sei, sei es schwierig so Stadtrat Schäuble, wenn ein Teil des Stadtrates ihre Zustimmung davon abhängig mache, denn dann müsse dies davor schon definiert sein.

An Stadtrat Achhammer gewandt fragt Oberbürgermeister Dr. Scharpf nach, was sein konkreter Antrag sei.

Stadtrat Achhammer könne mit dem Vorschlag mitgehen, dies in den Ideenwettbewerb einließen zu lassen und somit dem Stadtrat beide Varianten vorlege. In die Ausschreibung solle mit aufgenommen werden, dass der Abschnitt von der Roßmühl- bis zur Frühlingstraße dreispurig und vierspurig mit einfließen solle. Dem Stadtrat bleibe es vorbehalten den Ideenwettbewerb zu 100 Prozent oder zu 80 Prozent umzusetzen. Dieser habe immer noch die Möglichkeit einzugreifen. Das beides im Ideenwettbewerb geprüft werde, sei für Stadtrat Achhammer ein Zugewinn.

Sodann ergeht folgende Beschlussfassung:

Abstimmung über den Änderungsantrag von Stadtrat Achhammer:

In den Realisierungswettbewerb werde die Prüfung des Abschnitts zwischen der Roßmühl- und der Frühlingstraße entweder dreispurig oder vierspurig mitgedacht.

Der Antrag wird mehrheitlich genehmigt.

Abstimmung über den Ergänzungsantrag der Stadtbaurätin:

Für den Verkehrsversuch Spurreduzierung Schloßlände, unter Beibehaltung der bestehenden Kreuzungssituationen, sowie der Abbildung der geplanten Buskaps über einen Zeitraum von maximal bis zur Sommerpause, sind zusätzliche Haushaltsmittel von bis zu 100.000 Euro für das Jahr 2025 bereitzustellen.

Der Antrag wird mehrheitlich genehmigt.

Abstimmung über die Beschlussvorlage der Verwaltung V0170/24/1:

Gegen 1 Stimme (Stadtrat Wittmann):

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.

Stadtrat Werner gibt eine persönliche Erklärung hinsichtlich der Anschuldigungen von Stadtrat Wittmann, dass Stadtrat Werner keine Ahnung von Finanzen habe, ab. Stadtrat Werner merkt an, dass er nur Zahlen vorgetragen habe, die leicht überprüfbar seien. Eine weitere Feststellung sei, dass er seit 40 Jahren in der Kontrolle von Unternehmen, Verbänden oder Vorständen und auch als Mitglied bei Aufsichtsräten und Verwaltungsräten tätig sei. Er habe mindestens 200 Haushalte kontrolliert und sich deswegen in dieser Zeit das angeeignet, was notwendig sei um eine Finanzsituation beurteilen zu können.

