

V0172/23

### Einführung von Shared Space in der Harderstraße

### -Ergänzungsantrag zu V0020/23 Neugestaltung der Harderstraße, der CSU-Stadtratsfraktion vom 15.02.2023-

#### **Stadtrat vom 28.02.2023**

*Der Antrag der Verwaltung V0020/23 und der Ergänzungsantrag der CSU-Stadtratsfraktion V0172/23 werden gemeinsam behandelt.*

Stadtrat Lipp teilt mit, dass die AfD-Stadtratsfraktion bei der Neugestaltung der Harderstraße vor allem die geplante Regelbreite von 6,5 Meter beschäftige. Denn in der AfD-Stadtratsfraktion habe sich die Frage ergeben, wie diese Regelbreite mit dem eventuell angedachten Bau einer Trambahnlinie in Einklang zu bringen sei. Die Linie solle nämlich in einer Nord-Süd-Achse verlaufen und dabei auch den Altstadtbereich beziehungsweise die Harderstraße tangieren, erklärt Stadtrat Lipp. Dies sei jedoch bei einer Regelbreite von 6,5 Meter verkehrstechnisch definitiv nicht möglich. Aus diesem Grund möchte die AfD-Stadtratsfraktion wissen, ob man in einigen Jahren mit einem Rückbau der Harderstraße zugunsten einer Trambahnlinie rechnen müsse oder nicht.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf entgegnet, dass es sich beim Thema Trambahn erst einmal nur um eine Machbarkeitsstudie handle. Zumal eine Trambahn überall genug Platz hätte, weshalb man die 6,5 Meter gar nicht benötigen würde.

Frau Wittmann-Brand erklärt, dass bei einer Trambahn in der Nord-Süd-Achse mehrere Umbauten notwendig werden würden. Beispielsweise müsste dann auch die Spartenlage, die sich momentan in der Mitte der Straße befindet, an den Rand verlegt werden. Wenn man sich den gesamten Straßenraum ansehe und nicht nur die Fahrbahn, sei es grundsätzlich möglich, dass die Trambahn in der Nord-Süd-Achse fahren könne. Allerdings gehe man bei einer Trambahn von einem Planungshorizont aus, der mindestens 12 bis 15 Jahren umfasse, so Frau Wittmann-Brand. In diesem Zeitraum könne man durchaus davon ausgehen, dass wieder Spartensanierungen oder weitere Umbauten notwendig werden. Zumal man bei einer Trambahn auch die Zugangssituation barrierefrei gestalten müsse, was bedeute, dass man auch höhere Borde benötigen würde. Von daher sehe es die Verwaltung aufgrund der Notwendigkeit der Spartensanierung durchaus als legitim an, den Umbau der Harderstraße so weiterzuführen, wie es die Planung aufzeige.

Stadtrat Achhammer teilt mit, dass in der CSU-Stadtratsfraktion nach der Planungsausschusssitzung noch Anregungen zur vorliegenden Neugestaltung der Harderstraße aufgekommen seien, die man an dieser Stelle der Verwaltung mitgeben möchte. Die erste Anregung umfasse dabei das Thema der Busbuchten, erklärt Stadtrat Achhammer. Dazu habe sich die CSU-Stadtratsfraktion noch einmal die Stellungnahme des Fahrradbeirates angesehen. Darin gehe der Beirat auf die Problematik ein, die für Fahrradfahrer bestehe, wenn die Busse bei einem Straßenquerschnitt von 6,5 Meter mitten auf der Straße stehen. Dabei würden sich für die Fahrradfahrer, die in beide Richtungen an den stehenden Bussen vorbeifahren, einfach gefährliche Situationen ergeben. Deshalb ist Stadtrat Achhammer der Meinung, dass man hier noch einmal zumindest über kleine Busbuchten nachdenken sollte. So würden die Busse nicht mehr komplett auf der Straße halten und der Fahrradverkehr könnte ungehindert fließen. Die zweite Anregung befasse sich mit den Parkplätzen in der Harderstraße, so Stadtrat Achhammer. Dem Wegfall der

bisherigen Parkplätze werde man zunächst einmal zustimmen. Hierzu möchte man allerdings mit auf den Weg geben, ob man bei den neuen Fahrradabstellplätzen nicht mit einer Sommer-/Winterlösung arbeiten könnte. Konkret könnte die Lösung dabei so aussehen, dass man im Winter die Anzahl an Fahrradabstellplätzen etwas minimiert, um so Platz für ein paar Kfz-Stellplätze zu schaffen. Im Sommer könnte man dann die Kfz-Stellplätze wieder zu Fahrradabstellplätzen zurückbauen. Als dritten Punkt führt Stadtrat Achhammer auf, dass die CSU-Stadtratsfraktion einen Antrag zur vorliegenden Thematik gestellt habe, der sich mit der abschnittsweisen Einführung eines Shared Space in der Harderstraße befasse. Dabei vertrete die CSU-Stadtratsfraktion die Meinung, dass man das Shared Space Konzept nach der Umbauphase in der Harderstraße exemplarisch ausprobieren könnte, um das System auf seine Funktionalität hin zu überprüfen. Aus diesem Grund regt Stadtrat Achhammer an, die Überlegungen zum Shared Space eventuell noch in die Detailplanungen nach der Projektgenehmigung aufzunehmen und darüber nachzudenken.

Stadtrat Lange berichtet, dass die UWG-Stadtratsfraktion bereits im Oktober 2021 mitgeteilt habe, wie sie sich eine Veränderung des Franziskanerplatzes vorstelle. Laut damaliger Aussage der Stadtverwaltung sei angedacht, den Franziskanerplatz in die weiteren Untersuchungen und Planungen zur Harderstraße einzubeziehen. Aus der vorliegenden Beschlussvorlage entnehme Stadtrat Lange hierzu allerdings nichts. Auch zur Gastronomie am Franziskanerplatz, die man auch bereits im Oktober 2021 angesprochen habe, finde sich nichts in der Beschlussvorlage. Des Weiteren sei von der UWG-Stadtratsfraktion damals auch ein Lösungsvorschlag zum Radverkehr auf dem Franziskanerplatz vorgestellt worden, bei der man die Schrankenstraße auf Höhe des Franziskanerplatzes für den Autoverkehr sperre und nur noch einen Ringverkehr über die Proviantstraße ermögliche. All diese Themen, die die UWG-Stadtratsfraktion damals aufgeworfen habe, vermisst Stadtrat Lange in der vorliegenden Beschlussvorlage. Eigentlich erwarte er, dass diese Punkte von einer Stadtplanung berücksichtigt werden, wenn man sich Gedanken über die Neugestaltung eines so wesentlichen Teils einer Innenstadt mache. Außerdem sei von der UWG-Stadtratsfraktion bereits zu den Haushaltsberatungen im Jahr 2020 ein Antrag gestellt worden, der ein komplett neues ÖPNV-Konzept für die Innenstadt beinhaltet habe. Auch hier erwarte Stadtrat Lange eigentlich, dass, wenn man sich schon mit der Harderstraße befasse, man sich auch Gedanken zum allgemeinen ÖPNV-Konzept in der Innenstadt mache. Gerade weil ein Großteil des ÖPNV in Ingolstadt über die Harderstraße verlaufe. Beispielsweise könnte man evaluieren, ob man nicht mit Kleinbussen in der Innenstadt arbeiten möchte oder ob man überhaupt über die Nord-Süd-Achse fahren müsse. Hierbei würde es sich auch anbieten, die Funktionalität eines Ringverkehrs, den man nun aufgrund der Neugestaltung der Harderstraße für zwei Jahre einrichten müsse, zu überprüfen. Aber auch zu diesem Thema finde sich keine Aussage in der Beschlussvorlage, so Stadtrat Lange. Aus diesem Grund bittet er die Stadtverwaltung, die von ihm vorgetragene Punkte noch einmal bei der Neugestaltung der Harderstraße aufzugreifen und daran zu arbeiten.

Frau Wittmann-Brand entgegnet, dass man in der vorliegenden Beschlussvorlage schon eine Aussage bezüglich des Franziskanerplatzes getroffen habe. Grundsätzlich handle es sich beim Franziskanerplatz um eine Platzfläche des Freistaates Bayern. Der Freistaat Bayern würde sich allerdings nicht an einer Sanierung des Platzes beteiligen, die die Stadtverwaltung im Übrigen auch als nicht notwendig erachte. Zum Punkt der Gastronomie auf dem Franziskanerplatz erklärt Frau Wittmann-Brand, dass die außen liegende Bewirtungsfläche des angrenzenden Cafés auf 160 qm erweitert worden sei. Zusätzlich sehe man vor, den Belag des Platzes farblich gestalterisch anzupassen und den Ausbau höhengleich zu gestalten. Der Vorschlag der UWG-Stadtratsfraktion, die Schrankenstraße auf Höhe des Franziskanerplatzes zu sperren, lasse sich aus erschließungstechnischen Gründen nur schwierig umsetzen, so Frau Wittmann-Brand. Denn dadurch könnte man zum einen die Proviantstraße nicht mehr als Fahrradstraße ausweisen und zum anderen würden sich dadurch Probleme bei der Ver- und Entsorgung der Quartiere ergeben. Aus diesen

Gründen sei die Stadtverwaltung gegen die Sperrung der Schrankenstraße, erwähnt Frau Wittmann-Brand.

Die FW-Stadtratsfraktion begrüße es grundsätzlich, dass das Thema Umgestaltung der Harderstraße aufgegriffen werde und nun tatsächlich Formen annehme, so Stadtrat Stachel. Allerdings müsse auch Stadtrat Stachel auf die geplante Fahrbahnbreite von 6,50 Meter in der Harderstraße eingehen, da diese zu Problemen führen werde. Vor allem zu den Stoßzeiten oder wenn der Lieferverkehr wie beispielsweise der Paketdienst auf der Straße anhalten müsse, laufe man Gefahr, dass der Verkehr in der Harderstraße zum Erliegen komme. Dieser Verkehrsrückstau könne sich dann auch sehr schnell auf die umliegenden Stadtquartiere und somit die Erschließung der gesamten Innenstadt beeinträchtigen, da viele Straßen in die Harderstraße münden. Des Weiteren ist Stadtrat Stachel der Ansicht, dass es für die Verkehrssicherheit nicht dienlich sei, wenn man die Straße auf ein Minimum reduziere. Der Fahrradverkehr solle seinen Platz haben. Allerdings sieht Stadtrat Stachel die Gefahr bei einer zu engen Straße, dass die Fahrradfahrer nach Möglichkeiten suchen werden, einen Rückstau oder auch einen parkenden Bus zu umgehen. Dabei stellen jedoch die Straße oder der Fußweg ein Gefahrenpotenzial dar, da diese einfach zu eng und zu riskant seien. Aus diesem Grund bittet Stadtrat Stachel darum, die Planungen weiterzutreiben und dabei allerdings unbedingt noch einmal die Themen Lieferverkehr, Lieferzonen, Fahrbahnbreite und Busbuchten zu berücksichtigen. Bei den Busbuchten müsse es sich auch nicht um voll ausgeprägte Buchten handeln, sondern man müsse einfach einen Freiraum auf der Straße schaffen, sodass trotz eines stehenden Busses noch ein Verkehrsfluss auf der Harderstraße möglich sei. Zumindest sollten Fahrradfahrer sicher zwischen einem stehenden Bus und dem Gegenverkehr vorbeifahren können. Hier sollte man auch beachten, dass man Längsparkplätze in der Harderstraße habe, bei denen Fahrradfahrer Gefahr laufen, in sich plötzlich öffnende Autotüren zu fahren. Zum geäußerten Vorschlag eines Shared Space in der Harderstraße führt Stadtrat Stachel aus, dass man dies gerne prüfen könne. Allerdings sollte man dabei auch die Nachteile eines solchen Shared Space beachten. Denn gerade für Personengruppen, die kein gutes Seh- oder Hörvermögen besitzen, stellen solche Verkehrsräume eine große Herausforderung dar. Wenn man nun so einen Shared Space beispielsweise im Abschnitt zwischen der Johannesstraße und der Kupferstraße einführen möchte, würde dort ein Platz mit sehr vielen Einmündungen und Querungsbeziehungen entstehen. Ein solcher Platz könnte sich dann für Personen, denen es schwerfällt sich dort zu orientieren und die sich schwer tun, mit anderen Verkehrsteilnehmern in Kontakt zu treten, als durchaus kritisch erweisen. Deshalb ist Stadtrat Stachel der Meinung, dass man das Shared Space Konzept durchaus überprüfen könne, allerdings auch unter dem Gesichtspunkt, dass es auch Benachteiligte von solchen Lösungen gebe.

Auch Stadtrat Deiser sieht Probleme in der angedachten Straßenbreite von 6,50 Meter. In den letzten Wochen habe er öfters den Begriff eines Boulevards vernommen. Wenn man allerdings die Definition für einen Boulevard nachschlage, handle es sich bei einem Boulevard um eine Prachtstraße, die von Bäumen gesäumt werde. Bei der Harderstraße plane man aber momentan eine Fahrrinne mit einer Breite von 6,50 Meter, die von Bäumen gesäumt werden solle, so Stadtrat Deiser. Von einem Boulevard nach der ursprünglichen Definition sei somit überhaupt keine Rede. Zumal es hier nicht um irgendeine Straße gehe, sondern man befasse sich hier mit der Hauptlebensader der nördlichen Innenstadt. Vielleicht könne man von dieser 6,50 Meter Regelbreite in der Harderstraße abweichen, da man im historischen Bestand plane und man sich nicht in einem Neubaugebiet befinde. Nichtsdestotrotz erklärt Stadtrat Deiser, dass ihm die Planung grundsätzlich gut gefalle, wie vielen anderen Bürgerinnen und Bürgern auch. Allerdings sollte sich Design nicht unbedingt der Funktionalität unterordnen. Eigentlich degradiere man die Harderstraße als Lebensader der nördlichen Innenstadt zu einem Rinnsal, bei der man nach 3,5 Mio. Euro später wahrscheinlich mehr Probleme haben werde als davor. Ein Problem davon können Staus werden, die man dort momentan noch nicht habe. Ob dies dann mit einer schlechteren Funktionalität 3,5 Mio. Euro wert sei, wage Stadtrat Deiser zu bezweifeln. Er möchte auch

gar nicht auf die Parkplätze in der Harderstraße eingehen, die um die Hälfte reduziert werden sollen. Stadtrat Deiser möchte an dieser Stelle lediglich daran erinnern, dass es in der Innenstadt nach wie vor Anwohner gebe, die auch immer Autos haben werden. Dies belege auch die Vielzahl an Anwohnerparkausweisen, die man ausgegeben habe. Deshalb könne das Ziel nicht sein, dass in der Innenstadt nur noch Leute wohnen dürfen, die kein Fahrzeug besitzen. Dies habe bei der Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft nicht funktioniert und das werde auch nicht in der Innenstadt funktionieren, so Stadtrat Deiser. Der nächste Kritikpunkt betreffe die nahezu Halbierung der Ladezonen in der Harderstraße. Dadurch müssten die Lieferdienste, die heutzutage jeden Haushalt mehrmals täglich anfahren, wie die Busse aufgrund fehlender Ausbuchungen auf der Straße stehen bleiben. Durch diese Lösung bremse man den Radverkehr, dem man eigentlich mehr Freiraum verschaffen möchte, wissentlich aus. Denn die Radfahrer werden hinter jedem Bus und jedem Fahrzeug stehen bleiben müssen, da sie nicht überholen können. Hier könne es dann zu der Situation kommen, bei der die Radfahrer einfach auf den Gehweg ausweichen. Da man die Fahrradfahrer somit wissentlich auf den Gehweg schicke, sei es das Mindeste, das Fahrradfahren auf dem Gehweg, auch wenn dies teilweise Gefahren berge, durch einen Shared Space zu legalisieren. Dieser Bereich könne auch beispielsweise nur auf der Höhe der Bushaltestellen eingerichtet werden. Stadtrat Deiser erinnert daran, dass die Regierung in Berlin vor Kurzem unter anderem auch wegen ihrer rigiden Politik gegen die Autofahrer die Quittung für ihr Handeln bekommen habe. Er könne es jedenfalls nicht nachvollziehen, dass man die Radfahrer nun leiden lasse, nur um dem Ziel gerecht zu werden, dass die Autofahrer vergrämt werden. Deshalb bittet Stadtrat Deiser die Stadtplanung darum, die in der heutigen Debatte bereits vorgetragene Vorschläge auch im Hinblick auf den Franziskanerplatz noch einmal zu überdenken. Denn er befürchtet, dass sich die Funktionalität und die Lösung später schlechter darstellen würden als davor.

Wenn man den Begriff Lebensader bei der Harderstraße über Autos definiere und die Meinung vertrete, dass nur Autos Leben in die Stadt bringen würden, dann sei man wieder bei der Politik der 60er- bis 80er-Jahre, entgegnet Stadtrat Dr. Spaeth. Eine Lebensader bedeute viel mehr, dass dort viele Menschen unterwegs seien. Diese Wirkung lasse sich allerdings nicht mit einer möglichst großen Straße erzielen. Die Harderstraße sei nach der Ansicht von Stadtrat Dr. Spaeth nicht dafür da, um den Hauptverkehr abzuwickeln. Denn die eigentliche Zielsetzung sehe vor, die Stadt auch unter der Beachtung des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit lebenswerter zu gestalten. Lebenswerter bedeute dabei, dass der Autoverkehr sukzessive aus der Innenstadt verdrängt werde, so Stadtrat Dr. Spaeth. Er begrüße es zwar, dass man sich für die Fahrradfahrer einsetzen möchte. Allerdings ist Stadtrat Dr. Spaeth der Meinung, dass es sich bei der Verbreiterung einer Straße, wovon offenkundig viel mehr die Autofahrer profitieren werden, nicht um die richtige Lösung handle. Denn wenn der Autoverkehr wieder reibungslos durch die Harderstraße fahren könne, bedeute dies ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Innenstadt. Um dies zu vermeiden, gebe es auch für die Personen, die nicht zwingend mit dem Auto in die Innenstadt fahren müssen, genügend freie Parkplätze außerhalb der Altstadt. Ein Boulevard würde dann beispielsweise dazu dienen, dass die Personen, die außerhalb geparkt haben, zu Fuß vom Parkplatz in die Stadt laufen können. Insofern sei ein Boulevard dafür gedacht, dass sich die Passanten wieder frei bewegen können. An Stadtrat Deiser gerichtet, erklärt Stadtrat Dr. Spaeth, dass die Kaufkraft in einer Innenstadt nicht durch Autos, sondern durch Fußgänger und Radfahrer angekurbelt werde. Stadtrat Dr. Spaeth erwähnt, dass er sich schon gewundert habe, was für ein Ziel die CSU-Stadtratsfraktion mit ihrem Antrag zu einem Shared Space verfolge. Aufgrund des jetzigen Vorschlages, die Shared Space Flächen nur im Bereich der Bushaltestellen für die Fahrradfahrer einzuführen, werde Stadtrat Dr. Spaeth allerdings bewusst, dass man mit diesem Antrag tatsächlich das reibungslosere Vorankommen des Autoverkehrs begünstigen möchte. Allerdings seien bei einem Shared Space Bereich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt. Deshalb werden dort auch die Autofahrer deutlich ausgebremst, so Stadtrat Dr. Spaeth. Zumal man, wenn man ein Shared Space Konzept möchte, die Straße wieder umplanen müsste, da dort aufgrund der notwendigen Ebenerdigkeit beispielsweise keine Bordsteine vorhanden sein dürfen. Aus

diesen Gründen erkennt Stadtrat Dr. Spaeth keine wirkliche Änderung in den Vorstellungen und Denkweisen der CSU-Stadtratsfraktion, wie die Stadt in Zukunft funktionieren solle. Trotz alledem begrüßt Stadtrat Dr. Spaeth den grundsätzlichen Gedanken hinter einem Shared Space. Sollte man dies allerdings in der Harderstraße umsetzen wollen, müsste man seiner Ansicht nach die komplette Straße wieder umplanen. Zwar würde Stadtrat Dr. Spaeth die zwei Autoparkplätze unmittelbar vor dem REWE-Markt gerne noch in Fahrradabstellplätze umwandeln. Die aktuell vorliegenden Planungen zur Neugestaltung der Harderstraße erachte er allerdings ansonsten für gut. Zum Vorschlag von Stadtrat Achhammer, eine Sommer-/Winterlösung bei den Parkplätzen einzuführen, führt Stadtrat Dr. Spaeth aus, dass die Menschen auch im Winter aufgrund des mangelnden Schnees mit dem Fahrrad fahren würden. Auch bei solch einem Vorschlag handle es sich um Denkweisen, die nicht diesem Jahrtausend entspreche. Deshalb bittet Stadtrat Dr. Spaeth darum, die Fahrradabstellplätze wie vorliegend geplant zu belassen. Des Weiteren halte Stadtrat Dr. Spaeth das Argument, dass die Fahrradfahrer in der Harderstraße auch den Gehweg befahren würden, für sehr abwegig und vorgeschoben. Denn zu den Stoßzeiten sei auf den Bürgersteigen zu viel los, als dass die Fahrradfahrer auf die Idee kämen, dort zu fahren. Man könne sich sehr gerne noch einmal die angedachte Straßenbreite in der Harderstraße ansehen, allerdings erachte Stadtrat Dr. Spaeth die Breite für ausreichend, sodass sie den Verkehr verlangsamt und so für ein besseres Zusammenspiel Sorge.

Stadtrat Dr. Schuhmann erwähnt, dass die vorliegende Planung augenscheinlich nach der Beschlussvorlage wirklich lange und gut vorbereitet worden sei. Zum Vorschlag von Stadtrat Achhammer führt Stadtrat Dr. Schuhmann aus, dass man bei den Parkplätzen über eine Sommer-/Winterlösung nachdenken könne. Beispielsweise habe man solch eine jahreszeitlich bedingte Parkplatzlösung schon einmal in der Theresienstraße ausprobiert. Ob solch eine Lösung funktioniere oder nicht, lasse er einmal dahingestellt. Zu den Längsparkplätzen in der Harderstraße schildert Stadtrat Dr. Schuhmann, dass man diese damals eingeführt habe, um die Parksituation sicherer zu gestalten. Denn Längsparkplätze seien sicherer als normale Parkbuchten. Die Argumentation von Stadtrat Stachel, dass Längsparkplätze ein höheres Risiko für Fahrradfahrer bergen, werde nun wieder verwendet, um dagegen sein zu können. Hierrüber lasse sich allerdings streiten, so Stadtrat Dr. Schuhmann. Zu dem Vorschlag nach Busbuchten führt er aus, dass laut der Beschlussvorlage die Bushaltestellen extra mit einem Farbwechsel auf der Fahrbahn abgegrenzt werden sollen. Des Weiteren solle auch beim Franziskanerplatz mit einer Abgrenzung über den Belag gearbeitet werden. Hinsichtlich des Antrags der CSU-Stadtratsfraktion zu einem Shared Space teilt Stadtrat Dr. Schuhmann mit, dass er diesen explizit zustimmen möchte. Der Stadtrat habe sich dieses Konzept bereits in Duisburg angesehen und dabei festgestellt, dass ein Shared Space auch in Städten funktioniere, die größer als Ingolstadt seien. Damit ein Shared Space funktionieren könne, müsse man allerdings eine mehrjährige Vorbereitung der Bürger voraussetzen, so Stadtrat Dr. Schuhmann. Solch ein Punkt störe ihn immer wieder, dass man anstelle einer Einbeziehung der Bevölkerung man lieber die Situation unverändert lasse. Beispielsweise habe der Stadtrat schon vor Jahren einen Shared Space an der Roßmühlstraße auf der Höhe des neuen Museums für Konkrete Kunst gefordert. Dieser Vorstoß sei allerdings mangels Umsetzbarkeit aufgrund der Größe des Areals nicht weiterverfolgt worden, so Stadtrat Dr. Schuhmann. Mit der Harderstraße habe man nun sozusagen eine zweite Chance, bei der ein Shared Space nach der Ansicht eines Baufachmannes wesentlich besser zu arrangieren sei. Stadtrat Dr. Schuhmann ist der Meinung, dass man diese gebotene Chance ergreifen sollte. Für ihn sei so etwas auch eine Frage des Vertrauens in die Bürger, denn es werde immer wieder gesagt, dass sich die Fahrradfahrer nicht daranhalten und möglicherweise auf dem Gehweg fahren würden. Hierauf müsse man eben die Bürger entsprechend vorbereiten, so Stadtrat Dr. Schuhmann. In diesem Zusammenhang komme er auch auf das Thema des Fahrradfahrens in der Fußgängerzone zu sprechen. In anderen Städten würde es funktionieren, dass Fahrradfahrer durch die Fußgängerzonen fahren können. Dort seien Schilder in den betroffenen Bereichen angebracht worden, die das Fahrradfahren in der Fußgängerzone bei Schrittgeschwindigkeit erlauben. In Ingolstadt sehe man allerdings von

solch einem Schritt ab, da es Fahrradfahrer gebe, die mit einer sehr hohen Geschwindigkeit fortbewegen würden. Auch bei diesem Thema sei es geboten, dass man auf die Bürgerinnen und Bürger entsprechend einwirke und sie vorbereite. Eventuell müsse man dann auch gegen Fahrradfahrer, die mit einem sehr hohen Tempo durch die Fußgängerzone fahren würden, entsprechend vorgehen. Stadtrat Dr. Schuhmann fasst zusammen, dass die SPD-Stadtratsfraktion den Antrag der CSU-Stadtratsfraktion bezüglich des Shared Space unterstütze.

Es werde bereits sehr viele über Details zu Planung gesprochen, so Stadtrat Mißbeck. Er möchte allerdings zunächst einmal in Erinnerung rufen, was alles in den vergangenen 20 Jahren beim Thema der Harderstraße geschehen sei. Bei der Neugestaltung der Harderstraße handle es sich um einen lang gehegten Wunsch der alten Stadtbevölkerung. Dabei existiere unter den alten Ingolstädtern die Erwartungshaltung, dass ihre zerstörte Alleestraße wieder neuangedacht werde. Zur Harderstraße habe es bereits viele verschiedene Ideen gegeben, über die sich die verschiedenen Generationen der Stadtbevölkerung Gedanken machen, erklärt Stadtrat Mißbeck. Auch die Reduzierung der Straßenbreite und die damit verbundene Verbreiterung der Gehwege hin zu einer Boulevardszene gehören zu solchen Ideen. Diese ganzen Überlegungen münden nun in die vorliegende Beschlussvorlage zur Neugestaltung der Harderstraße. Im Zuge dieser Neugestaltung biete es sich an, auch über den Busverkehr durch die Altstadt zu reden, erwähnt Stadtrat Mißbeck. Konkret regt er dabei an, die großen Busse aus der Innenstadt herauszunehmen und durch Kleinbusse zu ersetzen. Diese Idee habe man bereits vor 20 Jahren mit zwei Kleinbussen im Weihnachtsverkehr getestet, schildert Stadtrat Mißbeck. Allerdings sei dieser Vorschlag danach aufgrund des Wachstums der Stadt und anders gesetzten Prioritäten nicht mehr weiterverfolgt worden. Mit der Neugestaltung der Harderstraße besitze man jedoch wieder diese große Chance, weshalb man diese Vision wiederbeleben sollte, erklärt Stadtrat Mißbeck. Zumal die bürgerfreundlichere Gestaltung des Altstadtverkehrs nicht nur ein Anliegen der älteren Bürger sei, sondern auch eines der jungen Leute. So würde nach einer Belebung der Innenstadt für Jung und Alt die Möglichkeit bestehen, sich in der Altstadt im Freien zu treffen. Insofern gebe es viele Möglichkeiten, die Innenstadt auch von den Bürgern her zu beleben. Außer Frage stehe trotz des Vorschlages nach Kleinbussen natürlich, dass die Schulen entlang des mittleren Altstadtrings aufgrund der hohen Schüleranzahl weiterhin mit großen Bussen angefahren werden müssen. Der Vorschlag sehe nun dabei konkret vor, dass vier Kleinbusse zwischen dem Zentralen Omnibusbahnhof und dem Brückenkopf durch die Altstadt im Fünfminutentakt verkehren. Dabei können auf dieser Route Haltestationen am alten Donaukurier-Gebäude, dem Rathaus, dem Schiiffmarkt und dem Franziskanerplatz entstehen. Die Kleinbusse würden eine geringere Anzahl an Fahrgästen mitnehmen können und in der heutigen Zeit selbstverständlich durch einen Elektromotor angetrieben werden. Diese Antriebsart bringe unter anderem auch den Vorteil mit sich, dass die Lärmbelastigung reduziert werde. Auch der Gestank und vor allem der CO<sub>2</sub>-Ausstoß könnten so verringert werden. Stadtrat Mißbeck berichtet, dass man bei Kleinbussen bereits jetzt das autonome Fahren versuchsweise teste. Durch diese Innovation ließen sich beispielsweise auch die Betriebskosten senken. Zusammengefasst sei die Entwicklung jetzt gegeben, so Stadtrat Mißbeck. Deshalb sei es nun die Aufgabe der Stadtverwaltung, den Wünschen der Bevölkerung gerecht zu werden. Auch der Stadtrat sollte sich mit dieser Entwicklung intensiv beschäftigen und den Mut sowie Willen aufbringen, die großen Busse aus der Altstadt herauszunehmen. Die Altstadt gehöre der Bevölkerung, weshalb man auch wieder eine lebenswerte Innenstadt benötige, so Stadtrat Mißbeck.

Stadtrat Dr. Böhm merkt an, dass hoffentlich geklärt sei, wie die älteren Leute sowie Geh- und Sehbehinderte während der Umbauphase ihre Ärzte, Apotheker und Optiker erreichen können.

Stadtrat Dr. Lösel möchte auf eine Thematik hinweisen, die in der heutigen Debatte noch gar nicht angesprochen worden sei. Aus der bisherigen Diskussion habe man vernehmen können, dass die Umbauphase der Harderstraße am Ende zu einer Situation führe, die als

zu eng gesehen werde. Die Situation werde als zu eng befunden, da sich beispielsweise Busse, Fahrräder und Autos womöglich bis hin zum Stillstand behindern könnten. Zu eng, da man der Meinung sei, die Straßenbreite müsste von Haus aus mehr betragen als die 6,50 Meter. Aber auch zu eng, weil man eigentlich in der Harderstraße eine Shared Space Lösung versuche unterzubringen. Das zweite Thema, das Stadtrat Dr. Lösel in die Diskussion einbringen möchte, betreffe die Schloßlande. Denn aufgrund der Einlassungen des Fahrradbeirates sollen noch einmal Anstrengungen hinsichtlich einer Veränderung beziehungsweise Verengung der Schloßlande unternommen werden. Dieser Aspekt bedeute, dass man nicht nur im Norden über die Harderstraße eine Situation vorfinde, die für viele Leute gefühlt zu eng werde, sondern dann auch im Süden eine Gegebenheit mit der Schloßlande habe, die als zu eng gesehen werde. Zusätzlich dazu gebe es dann noch ein drittes Thema, teilt Stadtrat Dr. Lösel mit. Denn die Leistungsfähigkeit der westlichen Ringstraße könne im nächsten Schritt nur noch dann erhöht werden, wenn man beispielsweise die Abbiegebeziehungen von der westlichen Ringstraße in die Schloßlande kappe. In Summe habe man so im Norden eine Situation, die von vielen als zu eng angesehen werde. Im Süden gehe man dann auch unter dem Vorwand, den Fahrradverkehr zu stärken, sozusagen hauptsächlich gegen das Auto vor. Stadtrat Dr. Lösel erklärt, dass er überhaupt nicht gegen den Fahrradverkehr sei. Allerdings müsse man diese Thematik in einem Paket betrachten. Deswegen müsste man, wenn man sozusagen auf verschiedenen Seiten der Altstadt argumentiere, auch irgendwann erklären, was man eigentlich möchte. Insgesamt führe all dies nämlich dazu, dass die Anfahrtsattraktivität der Innenstadt vermindert werde, so Stadtrat Dr. Lösel.

Der Redebeitrag von Stadtrat Dr. Lösel habe gezeigt, dass man die Harderstraße neu denken müsse, erwähnt Stadtrat Köstler. Allerdings sei hierzu nichts im Beitrag von Stadtrat Dr. Lösel enthalten gewesen. Denn neu denken bedeute an dieser Stelle, die Altstadt in Richtung einer Verkehrsberuhigung zu bringen. Hierfür würde eine Straßenbreite von 6,50 Meter allemal ausreichen, so Stadtrat Köstler. Es solle nämlich ein Boulevard für Fußgänger und nicht für Autos entstehen. Für die ödp-Stadtratsgruppe sei der Entwurf zur Neugestaltung der Harderstraße generell etwas einfach gehalten. Trotz ohne großer gestalterischer Ansprüche an die Altstadtgestaltung befinden sie den Entwurf für die Harderstraße allerdings als gut, so Stadtrat Köstler. Allenfalls könnte man noch einmal das Thema der Ladezonen überdenken. Vielleicht lasse sich noch die ein oder andere Zone mehr einrichten, damit der Ladeverkehr auch seinen Platz bekomme, den er benötige. Des Weiteren könnte man auch noch einmal darüber nachdenken, ob und an welcher Stelle man eventuell Fußgängerüberwege benötige. Diese würden sich allerdings selbstverständlich bei der Einführung eines Shared Space erübrigen. Der von der CSU-Stadtratsfraktion eingebrachte Shared Space Ansatz würde etwas in der Harderstraße bringen, so Stadtrat Köstler. Allerdings müsse man sich seiner Ansicht nach sehr genaue Gedanken darüber machen, wie man einen solchen Raum gestalte. Denn ein Shared Space bedeute auch, dass man die Randsteine entferne, um einen großen Platz zu schaffen. Stadtrat Köstler sieht allerdings in Ingolstadt die Gefahr, dass wenn man einen großen Platz schaffe, dieser im Nachhinein als Parkplatz genutzt werde. Vor allem, wenn die Verkehrsüberwachung nicht genauso aufrüste, um dafür zu sorgen, dass dieser Platz ein Shared Space bleibe. Denn dann sei es ein Versuch, der nach hinten losgehe, so Stadtrat Köstler.

Auf den Redebeitrag von Stadtrat Dr. Spaeth bezogen, erklärt Stadtrat Wöhrl, dass die CSU-Stadtratsfraktion in ihrem Denken immer noch selbstständig sei. Deshalb benötige man hierzu auch keine Beurteilung. Des Weiteren möchte Stadtrat Wöhrl es auch nicht so stehen lassen, dass der Einsatz der CSU-Stadtratsfraktion für den Fahrradverkehr einfach so umgemünzt werde. Man kümmere sich nicht nur um die Autofahrer, sondern man sehe auch die Gefahr, dass sich die Fahrradfahrer in der Harderstraße durchzwängen müssen.

Frau Wittmann-Brand möchte noch einmal auf die grundsätzliche Planung zur Neugestaltung der Harderstraße eingehen. Der Stadtrat habe in seiner Sitzung am 28.10.2021 den Grundsatzbeschluss gefasst, die Fahrbahn der Harderstraße auf 6,50 Meter zu reduzieren.

Denn die Fahrbahnbreite von 6,50 Meter würde noch die gegenseitige Begegnung von Bussen erlauben. In dieser Sitzung sei im Übrigen auch der Antrag der UWG-Stadtratsfraktion zum Franziskanerplatz behandelt worden, erklärt Frau Wittmann-Brand. Die Stadtverwaltung habe dann die Planungen auf diesen Beschluss aufgesetzt. Nach der Ansicht von Frau Wittmann-Brand handle es sich grundsätzlich und auch im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung bei der Harderstraße um ein sehr wichtiges Projekt für die Altstadtentwicklung. Allerdings mache die Stadtverwaltung immer mehr die Erfahrung, dass wenn man Stellplätze im öffentlichen Raum für eine erhöhte Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern hergebe, oftmals ein düsteres Zukunftsszenario beschrieben werde. Dieses Szenario reiche von der sofortigen Schließung der Geschäfte bis hin zum langsamen, aber stetigen Rückgang des Einzelhandels. Die grundsätzliche Ausgangslage für die Neugestaltung der Harderstraße bilden die notwendigen Spartensanierungen, erläutert Frau Wittmann-Brand. Aufgrund dieser notwendigen Maßnahmen seien sehr wohl gemeinsam mit dem Stadtrat und mit einer digitalen Bürgerbefragung Überlegungen angestellt worden. Außerdem habe man sich auch noch einmal sämtliche Beiträge aus dem European 13, der sich damals mit der nördlichen Altstadt beschäftigt habe, angesehen. Auch das Thema „Waldstraße“, das jedoch leider nicht auf die Aspekte wie Anlieferung, Spartenlagen und Stellplätze eingehe, sei noch einmal betrachtet worden. Des Weiteren habe man sich auch mit der Historie der Harderstraße beschäftigt, bei der man die damalige boulevardartige sowie alleeartige Gestaltung der Straße erkennen konnte. Frau Wittmann-Brand ist der Meinung, dass man in der heutigen Zeit noch ganz andere Themen berücksichtigen müsse. Dabei handle es sich um Themen wie die Mobilitätswende, die Klimaanpassung und den innerstädtischen Strukturwandel. Diese Themen habe man in ein Zielbild für den urbanen Raum in Ingolstadt überführen wollen. Dabei sei man allerdings nicht so radikal vorgegangen wie bei dem Thema „Waldstraße“. Trotzdem habe man durchaus versucht, eine konsensfähige Lösung zu finden. Dabei seien auch Gedanken zu den bereits genannten anstehenden Themen gemacht worden, erklärt Frau Wittmann-Brand. Es sei auch richtig, dass solche Planungsaufgaben nur in der Kooperation mit den Beteiligten gelingen können. Es wird auch in der Innenstadt immer klarer, dass sich die Kundenansprüche sicher verändern würden. Insgesamt gehe es um Angebot, Vielfalt, Erlebnis und um Service. Diese Dinge haben sich schon vor der Pandemie, aber auch danach zunehmend verändert. Frau Wittmann-Brand führt aus, dass man für die Anliegerbeteiligung 600 Einladungen verteilt habe. Dazu seien auch die Fraktionen, der Bezirksausschuss, das Jugendparlament und die Taxivereinigung eingeladen worden. Außerdem seien fast alle Geschäftstreibenden bei der Anliegerbeteiligung anwesend gewesen. Auch im Fahrradbeirat habe man die Harderstraße vorab intensiv diskutiert. Im Nachgang seien dann noch mit den Eigentümern Einzelgespräche geführt worden, bei denen man noch einmal gemeinsam konsensfähige Lösungsansätze gefunden habe. Eine Lösung stellen zum Beispiel die flexibel nutzbaren Zonen für die Be- und Entladung dar, die am Abend auch von Taxis genutzt werden können. Selbstverständlich sei auch die Erreichbarkeit immer ein wichtiges Thema gewesen, berichtet Frau Wittmann-Brand. Dabei sei es aus ihrer Sicht nicht mehr zeitgemäß, die Attraktivität des Einzelhandels und die der Altstadt an der Anzahl der Parkplätze vor der Tür festzumachen. Dies zeige sowohl die gesellschaftliche Debatte als auch die Diskussionen in den einschlägigen Fachgremien wie zum Beispiel im Bayerischen oder Deutschen Städtetag. Deshalb ist Frau Wittmann-Brand der Meinung, dass dieses Umdenken auch in der kommunalen Praxis in Ingolstadt ankommen sollte. Denn eine nachhaltige Stadtentwicklung sei ihrer Meinung nach sowohl für das Thema der Verkehrs- und Energiewende als auch für den innerstädtischen Strukturwandel unabdingbar. Beim Thema Shared Space pflichtet Frau Wittmann-Brand der Aussage von Stadtrat Dr. Lösel bei, dass man erst einmal klären sollte, was man tatsächlich möchte. Es werde einfach nicht funktionieren, separate Fahrradstreifen oder Busbuchten mit einem Shared Space zu verbinden. Denn die grundsätzliche Idee eines Shared Space sei es, die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer zu fördern. Zusätzlich gehe es darum, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern sowie ein Gleichgewicht zwischen den räumlichen Funktionen, die natürlich unterschiedliche Bedarfe haben, herzustellen. Dies zu bewerkstelligen sei selbstverständlich eine sehr große Herausforderung, der man sich allerdings gerne stelle, führt Frau Wittmann-Brand aus. In der

Theorie bedeute ein Shared Space, dass man auf Hochborde verzichte und durch Bäume, Poller, niedrige Borde oder auch durch Sitzbänke den Raum funktional gliedere. Dazu gehöre auch eine aufeinander abgestimmte Oberflächengestaltung, damit klar sei, wo sich die Fahrbahn und wo sich der Fußgängerbereich befinde. Ziel dabei sei es, weitestgehend auf eine Beschilderung zu verzichten. In der Praxis dürfe man allerdings in Deutschland verkehrsrechtlich keinen klassischen Shared Space anordnen. Hierbei behelfe man sich dann mit der Ausweisung eines sogenannten verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit reduzierter Geschwindigkeit. Meist werde dabei eine Höchstgeschwindigkeit von 30 oder 20 km/h festgesetzt. Zusätzlich dürfe es auch keine expliziten Querungsstellen wie beispielsweise Zebrastreifen oder Drückampeln geben. Auch ein gesonderter Radweg sei in solch einem Bereich nicht mehr möglich. Nachdem der Antrag der CSU-Stadtratsfraktion eingegangen sei, habe sich die Verwaltung noch einmal beraten und dabei festgestellt, dass der vorliegende Ausbau der Harderstraße die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zulasse. Deshalb schlägt Frau Wittmann-Brand vor, die Anordnung eines solchen Bereiches für das erste Jahr auszuprobieren und dabei die Geschwindigkeit in der Harderstraße auf 20 km/h zu reduzieren. Dieses Geschwindigkeitslimit gelte im Übrigen dann auch für Busse und E-Bikes. Die Einhaltung dieses Tempolimits würde natürlich auch entsprechend kontrolliert und anschließend evaluiert werden. Allerdings würde dies auch etwas kosten, erklärt Frau Wittmann-Brand. Sie betont, dass man am vorliegenden Ausbauplan nichts ändern müsste, da dieser durchaus zukunftsorientiert sei. Von den vorgeschlagenen Busbuchten würde Frau Wittmann-Brand jedoch absehen, da sich die Verkehrsteilnehmer bei diesem Versuch tatsächlich auf der Straße befinden sollten. Sollten die 20 km/h zu einem späteren Zeitpunkt als zu langsam erscheinen, sei die Beschilderung schnell wieder auf 30 km/h umgeändert, erklärt Frau Wittmann-Brand.

Herr Hoffmann möchte zum Redebeitrag von Frau Wittmann-Brand lediglich zwei Aspekte ergänzen. Zum einen wirke ein Boulevard optisch in seiner ganzen Breite und nicht nur die Fahrbahn. Zum anderen möchte Herr Hoffmann noch einmal auf die geplante Fahrbahnbreite im Detail eingehen. Mit einer Breite von 6,50 Meter habe man bei der Harderstraße nach den Regularien für die Anlage von Stadtstraßen eine Hauptverkehrsstraße angenommen. Um die Thematik auch noch einmal mit Zahlen zu hinterlegen, erklärt Herr Hoffmann, dass ein Pkw eine durchschnittliche Breite von 1,90 Meter besitze. Die Breite von einem normalen Lkw liege bei rund 2,60 Meter zuzüglich der Breite der Spiegel auf beiden Seiten von ca. 20 cm, was eine Gesamtbreite von 3 m ergibt. Und in der Harderstraße spreche man selbstverständlich nicht von großen Sattelzügen, sondern eher von einem Begegnungsverkehr von kleineren Lieferfahrzeugen. Somit haben zwei aneinander vorbeifahrende Lkws bei einer Straßenbreite von 6,50 Meter in der Mitte noch einen Freiraum von 0,50 Meter. Herr Hoffmann führt aus, dass es nicht die Absicht sei, in der Harderstraße ein Verkehrschaos zu produzieren. Man hätte die Straße auch noch deutlich enger gestalten können. Hiervon habe man allerdings abgesehen und den vorliegenden Vorschlag unterbreitet, so Herr Hoffmann. Dieser sehe vor, dass die Harderstraße wie bereits erwähnt als Hauptverkehrsstraße angelegt werde. Zusätzlich beabsichtige man, die Straße dann optisch so zu gestalten, dass sie durch Bäume begrenzt werde. So lasse sich beispielsweise ein Raum für Cafés, Fußgänger und Radfahrer schaffen. Die Idee, die vorliegenden Planungen mit einem Shared Space zu kombinieren und einen Erprobungszeitraum festzulegen, finde Herr Hoffmann sehr gut. Allerdings ist er der Meinung, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h für solch einen Bereich zu gering sein werde und man deshalb das Tempo früher oder später auf Schrittgeschwindigkeit begrenzen müsse. Dann sei es auch einem Fahrradfahrer zuzumuten, dass dieser hinter einem stehenden Bus kurz warte. Gleichwohl wisse Herr Hoffmann auch, dass sich die Radfahrer in der Realität trotzdem an einem stehenden Bus vorbei mogeln werden, obwohl sie eigentlich dahinter warten müssten, bis dieser weiterfahre. Diese Situation sei auch schon im Fahrradbeirat diskutiert worden, berichtet Herr Hoffmann. Bezüglich der generellen Planung der Neugestaltung der Harderstraße ist Herr Hoffmann der Ansicht, dass diese gut gelungen sei. Denn es seien sehr spannende und schöne Verbesserungen im Vergleich zur

aktuellen Situation in der Planung enthalten. Abschließend betont er noch einmal, dass die Lieferfahrzeuge bei einer Straßenbreite von 6,50 Meter aneinander vorbeikommen werden.

Da vorhin das Thema Schloßlände genannt worden sei, möchte Frau Wittmann-Brand noch erklären, dass die Harderstraße grundsätzlich zweispurig und damit in jede Richtung befahrbar bleibe und man somit nichts von der verkehrlichen Funktion wegnehme. Dies sei bei der Schloßlände anders, so Frau Wittmann-Brand. Aus diesem Grund überprüfe man derzeit noch einmal die Verkehrsverlagerungen. Zusätzlich beschäftige man sich auch mit dem Mobilitätskonzept für die Altstadt, bei dem man die flächenhafte Verkehrsberuhigung beziehungsweise die grundsätzliche Erschließung der einzelnen Quartiere noch einmal evaluiere. Der Vorteil bei diesem Konzept sei es, dass man bei Einzelprojekten dann nicht immer wieder neu in die Diskussion einsteigen müsse, erklärt Frau Wittmann-Brand.

Stadtrat Stachel möchte noch in Erfahrung bringen, ob die Fahrbahnbreite von 6,50 Meter nach einem Beschluss in der heutigen Stadtratssitzung in Stein gemeißelt seien.

Frau Wittmann-Brand bestätigt, dass die Fahrbahnbreite dann fixiert sei.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf fasst zusammen, dass der Ergänzungsantrag der CSU-Stadtratsfraktion zur Einführung eines Shared Space in der Harderstraße dahingehend in den Antrag der Verwaltung übernommen werde, dass man eine Testphase für einen Shared Space nach der Neugestaltung der Harderstraße durchführe.

Abstimmung über den Antrag der Verwaltung **V0020/23**:

Gegen fünf Stimmen:

Entsprechend dem Antrag genehmigt mit der Maßgabe, dass man nach dem Abschluss der baulichen Maßnahmen eine Testphase zum Shared Space in der Harderstraße durchführe.