

V0170/24/1

Umgestaltung der Schloßländer
(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 Schloßländer zwischen Frühlingstraße und Roßmühlstraße.
2. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses vom 11.05.2021 (V0303/21 „Umgestaltung Schloßländer“) damit, den Rückbau der Schloßländer (Spurreduktion) sowie den Einbau einer Fußgängerquerung mit Ampelanlage an der Kreuzung Schloßländer/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

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit vom 11.07.2024

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

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

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

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

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

Seines Erachtens erziele man in den sechs Monaten im Winter ein besseres Ergebnis für eine Echtzeit-Simulation.

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

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

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

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

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

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

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

Herr Brodersen habe eine äußerst wichtige Information geliefert, so Stadträtin Leininger. Das Kernthema sei die Veränderung der Verkehrsflüsse, ob die Altstadt erreichbar bleibe und ob eine Verlagerung auf eine nicht gewünschte Verlagerung z. B. auf die Ringstraße erfolge. Positiv sei, dass dies durch diesen digitalen Zwilling abgebildet werden könne und keine jahrelange Untersuchung erfolgen müsse. Es liege nun ein valides Ergebnis vor mit dem man umgehen könne. Es sei eine geringe Verkehrsverlagerung ersichtlich und auch das die Ringstraße relativ frei bleibe. Weil sich dort die Schule befindet, sei dies von Anfang an das Anliegen ihrer Fraktion gewesen. Es wäre nicht gut, wenn dort mehr Verkehr hinzukomme und es dann bei den Stoßzeiten, zu Staus komme. Weiter spricht sie sich positiv für den Termin mit den Bürgern aus. Hier habe es einen enormen Zuspruch gegeben, denn dies sei ein Thema, dass die Leute bewege. Das eine sei der Verkehr, die Erreichbarkeit der Altstadt aber das andere auch immer der Wunsch an die Donau zu kommen. Es handelt sich bei diesem Abschnitt um den einzigen, den man habe. Dieser ist nun mal direkt vor der Altstadt

und wo anders ist dies nicht mehr möglich. Frau Leininger ist überzeugt, dass viel Platz durch die Verschmälerung der Straße gewonnen werde. Stadträtin Leininger spricht sich für die Variante zwei aus, wo man möglichst viel Platz an dem Ort gewinnen könne. Für ihre Fraktion sei das Wegfallen der Unterführung eine Verbesserung. Diese sei ein Angstraum und auch ein Unfallschwerpunkt, weil diese unübersichtlich sei. Bei Stilllegung der Zufahrt zum Theater könne noch mehr Platz gewonnen werden. Es solle schon der maximale Gewinn, bzw. das maximale Potential aus diesem Ort geschöpft werden. Da dieses Thema schon lange auf der Agenda stehe, wäre die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und auch viele Leute die darauf warten sehr froh, wenn dies endlich begonnen werde.

Hier gehe es nicht nur um die verkehrliche Situation, sondern auch um die Umgestaltung der Schloßlände, die nach den Worten von Stadtrat Witty ein Sehnsuchtsort für viele Ingolstädter sei. Dies sei der Traum näher an die Donau zu kommen am südlichen Rand der Altstadt. Die Frage sei allerdings inwiefern man mit dieser Planung und diesem Traum näherkommen könne. Hier gehen die Meinungen auseinander und man komme erst zum Realisierungswettbewerb, wo man seriöse Kostenschätzungen erhalte. Stadtrat Witty fragt nach, ob schon Aussagen zu den Zuschüssen für dieses Projekt getroffen werden können. Dies sei ein entscheidender Faktor, um in der Bevölkerung eine Akzeptanz herzustellen. Denn wenn es zu einem möglichen Umbau komme, werde die Schloßlände komplett gesperrt werden. Stadtrat Witty gehe hier von etlichen Monaten aus. Er fragt nach, ob dies dann nur mit einer Totalsperrung möglich sei, die zu einer Verkehrsverlagerung führe. Weiter fragt er nach, ob man nicht in der Zeit bis zu einer möglichen Umgestaltung wieder ein Konzept wie die „Donaulust“ durchführen könne. Diese sei in den Sommermonaten sehr gut angenommen worden. Kritik erfolgte zwar hinsichtlich der Kosten, aber die Resonanz sei durchaus positiv gewesen. In den Sommermonaten habe man den Vorteil, dass man nicht die Verkehrsverlagerung aufgrund des problematischen Schülerverkehrs habe. So könnte die Zeit bis zu einer möglichen Umgestaltung mit solchen Projekten an Attraktivität für diejenigen die ihren Urlaub in Ingolstadt verbringen, gewonnen werden.

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

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

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

Nun sei man im Detail bei der Straßenführung und der Verkehrsentwicklung. Stadtrat Dr. Meyer wolle aber einen Schritt zurückgehen und stellt die Frage, warum dies eigentlich umgesetzt werden solle. Die Stimmungslage sei durchaus ambivalent. Auf der einen Seite komme der Wunsch, dass die Altstadt näher an die Donau rücke. Auf der anderen Seite, stelle sich die Frage warum man sich eigentlich um den Norden kümmere, wo doch der Süden die Sonnenseite sei und diese aufgewertet werden solle. Stadtrat Dr. Meyer sei der Meinung, dass eine Straßenverlagerung nicht zum Selbstzweck erfolgen dürfe. Es sei klar, dass eine Flächenentsiegelung gerade im urbanen Bereich ein Wert sei. Dies sei ihm aber für dieses Großprojekt ein bisschen zu wenig und für die Akzeptanz des gesamten Projektes schon entscheidend. Es solle nicht nur eine schöne Flaniermeile geschaffen werden, denn ein Flanierbereich sei nicht unbedingt ein Besuchermagnet. Aus seiner Sicht brauche es gestalterische Elemente, die nicht nur zum drüber gehen einladen, sondern auch zum Aufenthalt. Insofern fragt er nach, ob im Realisierungswettbewerb ausreichend berücksichtigt worden sei Vorschläge zu erhalten, damit sich die Menschen dort aufhalten können.

In dieser Spurreduzierung und dem Verschwenk der Schloßlände sei eine technische Beschreibung des Projektes durchaus eine große Chance die Altstadt klimaangepasster zu machen und die Identifikation zu erhalten. Ein großes Privileg sei Ingolstadt als Stadt an der Donau, auch touristisch und die Aufenthaltsqualität am Nordufer, zu stärken. Die Stadtbaurätin verweist auf die steigenden Bewohnerzahlen in der Altstadt. Auch die Studentenzahlen steigen an und zahlreiche Arbeitsplätze gebe es in der Altstadt. Durch die Entwicklung des Quartiers sei es ganz wichtig, an dieser Nordseite mehr Aufenthaltsqualität für einen Klima angepassten Raum zu schaffen. Die Altstadt sei ein Hitzespot und insofern sei eine Begrünung, auch in Form von begrünten Stufen sinnvoll. Dabei verweist die Stadtbaurätin auf die Sitzstufen am Brückenkopf die hervorragend angenommen werden. Dies sei auch eine Möglichkeit um besser zu verweilen und die Innenstadt entsprechend zu fördern. Frau Wittmann-Brand informiert zum Förderprogramm des Ministeriums „Klimawandel(t) Innenstadt“ mit einer Städtebauförderungsquote von bis zu 80 Prozent. Erfahrungsgemäß fördere der Freistaat oder der Bund keine Maßnahmen die nicht in die Zukunft gerichtet seien. Insofern beantworte sich die Frage, ob die Maßnahme zukunftsgewandt und nachhaltig sei, von selbst. Die Kosten seien getrennt voneinander von Herrn Goldbrunner und Herrn Hoffmann berechnet worden und beide seien auf ca. sechs Millionen Euro plus Planungskosten gekommen. Dies strecke sich über einen Planungszeitraum von acht Jahren. Begonnen werden solle mit dem

Realisierungswettbewerb, für den ungefähr 180.000 Euro kalkuliert werden. Die Frage sei, was an der Donau passieren solle. Wie bereits angekündigt solle eine umfassende Beteiligung mit einer entsprechenden Bürgerbefragung erfolgen. Die Eckdaten und die Kosten des Realisierungswettbewerbs werden dem Stadtrat noch einmal vorgelegt. Auch dann habe dieser die Möglichkeit die Dinge genauer zu schärfen. Die Ergebnisse des Realisierungswettbewerbs werden mit entsprechender Öffentlichkeitsbeteiligung nochmals evaluiert. Insofern handelt es sich um Planungsprozesse, die bei einem IBA-Format selbstverständlich seien. Auch stelle sich die Frage was eine Straße in Zukunft könne. Dabei verweist sie auf die Energiegewinnung und Power Roads. Dies seien alles Fragen die nochmals getestet werden können. Hier helfe auch der Austausch mit anderen Kommunen. Frau Wittmann-Brand fände es für eine vertane Chance, wenn bereits jetzt eine Entscheidung getroffen würde, denn es handelt sich um einen Prozess. Der Realisierungswettbewerb laufe voraussichtlich im nächsten und übernächsten Jahr. Für die Entwurfs- und Ausführungsplanung habe man zwei Jahre und die Dauer der Realisierung in Bauabschnitten wären drei Jahre. Eine Vollsperrung werde nicht benötigt, da zumindest der ÖPNV auf der Trasse verbleiben solle. Die Stadtbaurätin meint, wenn sich Ingolstadt bei der IBA als Gesellschafterin beteilige, müssen auch Projekte gezeigt werden können. Hier sei ihr der digitale Zwilling zu wenig. Diesem müsse man aber auch Glauben schenken, ansonsten nütze dieser nichts. Es handelt sich nun mal um eine internationale Bauausstellung und um keine Planungsausstellung.

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

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

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

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

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

Stadtrat Achhammer verweist auf den heutigen Leitartikel aus dem Donaukurier, dass die Verkaufszahlen von AUDI drastisch runtergehen. Dies müsse bei der heutigen Diskussion im Hinterkopf sein. Auch stelle sich die Frage, wie es mit den Finanzen in Ingolstadt weitergehe und ob dieser Beschluss überhaupt zeitgerecht sei. Stadtrat Achhammer fragt nach, ob es nicht sinnvoller wäre, erst den Süden voranzubringen. Man kämpfe dort schon ewig mit den Toiletten, dem Kühllager und den Aufenthaltsmöglichkeiten. Seine persönliche Meinung sei sich trotzdem damit zu beschäftigen, weil man eine vernünftige Stadtplanung nur machen könne, wenn man auch in die Zukunft denke. Ein bisschen Schärfe werde genommen, wenn die Umsetzung erst bis zum Jahr 2030 stattfinde. Auch der Realisierungswettbewerb solle wohl erst in den Jahren 25 und 26 stattfinden. Dies sei für Stadtrat Achhammer ein Ausschlusskriterium, dass dieser Stadtrat hier noch eine Entscheidung treffe. Eine Projektgenehmigung könne erst nach dem Jahr 26 stattfinden. Dies sei für ihn ganz entscheidend, denn bis dahin sei bekannt, wie es mit den Finanzen weitergehe. Zum Beschluss merkt er an, dass die Beendigung der Verkehrsführung, schon bestätigt worden sei. Er bittet aber trotzdem um Prüfung, ob man diese Vierspurigkeit von der Frühlingsstraße bis zur Roßmühlstraße weiterführen könne. Seine Fraktion sei der Meinung, dass der Fuß- und Radweg der in diesem Bereich gemeinsam stattfindet, so weiterhin stattfinden könne. Die engste Stelle im Norden sei seiner Meinung nach ca. dreißig bis fünfzig Meter östlich von der Einfahrt der Tiefgarage zum Kongresszentrum. Diese habe aber immer noch drei Meter und insofern solle man es wagen und evtl. einen Stadtratsbeschluss ohne großen Umbau herbeizuführen. Ein gemeinsamer Fuß- und Radweg von der Frühlingsstraße bis zur Schutter- und zur Roßmühlstraße auf dem südlichen Bereich solle weitergeführt werden. Wie von Herrn Goldbrunner vorher aufgezeigt, würde seine Fraktion diesen Schritt mitgehen. Diese vierspurige Kfz-gerade in Zusammenhang mit der Sanierung der Schillerbrücke und dann der Eisenbahnbrücke soll man sich nicht wegnehmen lassen. Die Radfahrer und die Fußgänger können trotzdem vernünftig weitergeführt werden, was allerdings im weiteren Bereich nicht der Fall sei. Weiter verweist Stadtrat Achhammer auf den zweiten Teil des Beschlusses. Dabei verweist er auf den Realisierungswettbewerb und das VgV-Verfahren und der Fußgängerampel an der Schutterstraße. Diese Fußgängerampel solle vorzeitig schon umgesetzt werden. Hierzu liegt auch ein Antrag seiner Fraktion vor. Bevor diese Projektgenehmigung und dieser Umbau stattfinden, solle dies überprüft werden. Stadtrat Achhammer bevorzugt beide Varianten zu verfolgen und zu prüfen. Zur Untertunnelung merkt er an, dass diese auch Vorteile habe. Auch der Vorschlag von Trojan solle beim Realisierungswettbewerb einbezogen werden. Es sei schon sinnvoll, auch wenn dieser Entwurf schon einmal verwendet worden sei. Der Vorteil sei, dass man oben nicht nur eine Spielwiese habe und drei Meter weiter unten die Donau fließe, die man dann fast wieder nicht sehe. Es mache schon Sinn, dass man dort vernünftig mit wenig Beton runterkomme. Beim angesprochenen Vorteil der beidseitigen Rad- und Fußwegführung entlang der Schloßlande könne man vernünftig mit dem Rad fahren. Im Norden werde es an der Konrad-Adenauer-Brücke etwas eng. Aber auf der Südseite funktioniere dies ganz gut. Dies seien die Vorteile von diesem Konzept. Weiter merkt er, wie auch sein Stadtratskollege Böttcher an, ob nicht mit Hütchen eine Simulation der Schloßlande eine Zeit lang durchgeführt werden könne. Somit könne man die Bevölkerung hier mitnehmen. Stadtrat Achhammer betont, dass man sich damit schon viele Jahre beschäftige und insofern solle man dies nicht sterben lassen. Er bittet aber die von ihm genannten Einschränkungen und deren Begründungen mit zu bedenken.

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

Stadtrat Achhammer merkt an, die Zweispurigkeit der Fahrbahn darzustellen.

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

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

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

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

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

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

Die Städtebauförderung sei eine verhältnismäßig konstante Förderung, so die Stadtbaurätin. Ingolstadt sei seit den siebziger Jahren im Städtebauförderprogramm. Mit der entsprechenden Festlegung der Sanierungsgebiete sei hierzu die Grundlage geschaffen worden. Das ISEK schaffe nun die Grundlage die Förderung für die Projekte in der Gesamtstadt in Anspruch zu nehmen. In der Städtebauförderung habe man derzeit eine sechzigprozentige Förderung der förderfähigen Kosten. Das Thema „Klimawandel Innenstadt“ sei ein neues Förderprogramm, welches von der Staatsregierung kürzlich erst aufgelegt worden sei. Hier habe man für diese Klimaanpassungsmaßnahmen in den Innenstädten, in den Hitzespots, eine achtzigprozentige Förderquote. Frau Wittmann-Brand

rechne aber mit der sechzigprozentigen Förderung. Man müsse ja nicht unbedingt um das eine zu tun, das andere lassen. Natürlich werden auch entsprechende Überlegungen das Südufer betreffend getroffen. Beim Thema WC-Anlagen, Gastronomie und Donaubühne solle eine Verbesserung erzielt werden. Diese Dinge seien wichtig, aber kein IBA-Projekt. Man müsse sich nochmals vergegenwärtigen, ob man bei einem zukunftsgerichteten internationalen Bauausstellung 2034 dabei sein wolle. Nach den Worten der Stadtbaurätin sei man derzeit in der Vorbereitungsphase. Die Auslobung für den Wettbewerb werde zum Beschluss vorgelegt und hier könne man nochmals nachjustieren. Um Kosten zu sparen werde die Auslobung verwaltungsintern erstellt werden. Frau Wittmann-Brand glaube, dass man für den Bereich der Schloßländer eine sehr große Expertise im Haus gesammelt habe.

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

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

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

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

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

nah an den Fluss zu kommen. Hier sei er allerdings bei Stadtrat Dr. Meyer, dass dort dann auch etwas stattfinden müsse. Insofern spricht auch er sich für den Wettbewerb aus.

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

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

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

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

oder nicht. Stadträtin Leininger betont, dass sich die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für eine Veränderung ausspreche. Sie wollen das Ufer grüner und die Donau erlebbar machen. Stadträtin Leininger merkt an, dass dies auch in allen Wahlprogrammen aufgeführt sei.

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

An Stadtrat Deiser gewandt verweist die Stadtbaurätin auf den von ihm angesprochenen Antrag. Dieser sei im Planungsausschuss im April 2021 und im Stadtrat im Mai 2021 beantwortet worden. Aufgrund der Haushaltssituation und der personellen Ausstattung für die Planungen, sei dieser bis Ende 2022 zurückgestellt worden. Im Jahr 2023 habe man wieder mit der Bearbeitung begonnen. Sie betont, dass der Rückbau der Schloßlände damals einstimmig beschlossen worden sei.

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

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

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

Herr Goldbrunner teilt mit, dass gleichgerichtete Fahrspuren weggenommen werden können. Er merkt an, dass die Fahrbahnen relativ kurz seien und vorne und hinten gebe es die Kreuzungen, die man so belassen müsse. Dies könne nicht anders simuliert werden, da ansonsten Bäume gefällt werden müssen. Weiter verweist er auf die Bushaltestellen die man nicht einfach hineinrutschen könne. Herr Goldbrunner schlägt vor, bei Simulation der verbleibenden Fahrspuren, müsse dies aus der Mitte rausgenommen werden. Eine der beiden linken Spuren müsse dann vom Parken weggenommen werden. Diese Idee könne auch ohne einen Aufwand weiterverfolgt werden.

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

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

Sodann ergeht folgende Beschlussfassung:

Einstimmig befürwortet:

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

Einstimmig befürwortet:

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