



BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.

Landesverband Bayern
des Bundes für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland e.V.

Kreisgeschäftsstelle
Griesbadgasse 1a
85049 Ingolstadt

Tel. 0841/17510
Fax 0841/17511

Mail: ingolstadt@bund-naturschutz.de
Net: www.ingolstadt.bund-naturschutz.de

Wahlprüfsteine

Zur bayerischen Landtagswahl 2023 bitten wir die Direktkandidaten aller demokratischen Parteien aus Ingolstadt Ihre Position zu Fragen darzustellen, die dem BUND Naturschutz wichtig sind.

Die Antworten sollen in einem Pressetermin gegenübergestellt und vor der Wahl veröffentlicht werden

Gern würden wir dann Anfang 2025 wieder auf Sie zukommen, um von Ihnen zu erfahren, welche konkreten Veränderungen und Entwicklungen Sie bezüglich dieser Themen bereits auf den Weg gebracht haben

Thema: Energiewende

26.09.2023

Netzausbau

Hintergrund: Der Hochspannungs-Netzausbau von Nord nach Süd und Ost nach West geht sehr langsam und begleitet von wenig Wissenschaft (welche Bauweise ist die kosteneffektivste) und viel Meinung (lieber unterirdisch) stockend vor sich hin. Der Niederspannungsbereich (in den Gemeinden) ist für die Erfordernisse eines Speicher- Grids mit viel zu kleinen Leitungsquerschnitten ausgestattet und muss massiv ausgebaut werden, um seine Funktion der Pufferung der unsteten PV- und Windenergie zu erfüllen.

Frage 1: Wie stellen Sie sich zum Ausbau der Stromnetze und wie werden Sie sich verhalten, wenn eine Trasse durch ihr Zuständigkeitsgebiet führt und Sie gegen den Widerstand der Bevölkerung eine Stromtrasse umzusetzen haben? Wie setzen Sie sich für den Niederspannungs-Netzausbau ein?

CSU Alfred Grob	Ingolstadt ist von den derzeit geplanten überregionalen Stromtrassen nicht betroffen. Grundsätzlich unterstütze ich den Netzausbau als wertvollen Teil der Energiewende. Sicher muss er auch im Einklang mit der Bevölkerung einhergehen. Die Energiewende zu fordern, sich dann aber gegen die erforderlichen Maßnahmen zu stellen, passt nur schwer zusammen.
Die Grünen Merlin Nagel	Als studierter elektrischer Energietechniker ist die Energiewende ein Kernthema meiner politischen Arbeit. Aus dem Studium bringe ich ein sehr gutes technisches Verständnis über das Zusammenspiel der Komponenten und auch der Wirtschaft im Energietechnischen Bereich mit und habe auch vor es für den Klima- und Umweltschutz zu nutzen. Die Stromtrassen sind essenziell wichtig um eine eigene Strompreiszone in Bayern zu verhindern. Die Trassen bringen Windstrom von den Nordsee Feldern und den besser ausgebauten Regionen nach Bayern. Leider wurde der Widerstand der Bevölkerung über das letzte Jahrzehnt durch Desinformationskampagnen erzeugt. So wurde vielen erzählt, dass es die Stromtrassen einen dezentralen Ausbau der Erneuerbaren ausschließen würden. Auch wenn es schwierig sein wird diesen Vorurteilen zu begegnen, muss hier aufgeklärt werden. Was sicherlich helfen würde, wäre eine Beteiligung der betroffenen Kommunen an den Netzabgaben. Das ist aber ein Thema für den Bund. Ich stehe voll hinter dem Bau der Trassen, auch gegen den Widerstand eines Teils der Bevölkerung. In den Ausbau der Niederspannungs- und Mittelspannungsnetze ist in den letzten Jahrzehnten zu wenig investiert worden. Besonders in kleinen Gemeinden ist viel Nachholbedarf bei der Modernisierung der Umspannwerke und Leitungen. Hier setze ich mich dafür ein, dass der Freistaat den lokalen Versorgern unter die Arme greift und die

	<p>Modernisierung mitfinanziert. Ob es sinnvoll ist für Stadtwerke die eigenen Netze zurück zu kaufen muss im Einzelfall geprüft werden. Der Ausbau von Speichern, ob als Kleinspeicher oder auch Quartier- oder Gemeindespeicher muss unbedingt vom Freistaat vorangetrieben werden, so kann der lokal erzeugte Strom auch mit möglichst wenig Verlusten weiterverwendet werden. Lokale Speicher dienen auch der Netzstabilität und können auch bei regionalen Stromausfällen die Lichter am Leuchten halten. Die Einbindung der Elektromobilität als Speicher mag zwar wie Zukunftsmusik klingen, wird im nächsten Jahr Wirklichkeit. Die Bundesregierung hat die Rahmengesetzgebung dafür schon auf den Weg gebracht. Die Anbieter machen sich auch schon fertig. Was dann notwendig wäre, wäre eine Subvention, die Bidirektionale Ladestationen auf ein Preisniveau bringt wie die klassischen Ladestationen.</p>
<p>SPD Markus Rößler</p>	<p>Grundvoraussetzung für eine zuverlässige Stromversorgung sind leistungsfähige Netze. Insbesondere als Industriestandort sind wir in Bayern darauf angewiesen, dass der Strom aus den Windparks im Norden in die Industriezentren im Süden transportiert wird. Daher wollen wir uns für einen bedarfsgerechten Ausbau der Verteilnetze einsetzen, zum Beispiel durch eine Vereinheitlichung und Beschleunigung der Genehmigungsprozesse. Wichtig dabei ist, die Menschen frühzeitig bei der Planung mitzunehmen. Außerdem brauchen wir einen Ausbau der technologieoffenen Speicherkapazitäten, um bisher abgeregelte Einspeiseleistung bei Photovoltaikanlagen und Windenergie sinnvoll nutzen zu können.</p>
<p>Freie Wähler Markus Reichhart</p>	<p>Der Ausbau der Stromnetze hat für Bürger und Wirtschaft nach dem Abschalten der Atomkraftwerke eine sehr hohe Bedeutung bekommen. Keine politische Entscheidung sollte jedoch ohne Einbindung der betroffenen Bürger vorgenommen werden. Daher ist ein ideologiefreier Dialog und eine offene Bürgerbeteiligung Voraussetzung für eine Akzeptanz von Stromtrassen und dem Niederspannungsausbau. Von einer Entscheidung gegen den Bürgerwillen halte ich nichts, insofern werde ich mich für den Dialog in beiden Punkten einsetzen um eine Akzeptanz herbeizuführen.</p>
<p>FDP Jakob Schäuble</p>	<p>Die Bevölkerung muss selbstverständlich intensiv mit einbezogen werden, der Ausbau ist aber von Hubert Aiwanger schon viel zu lange verschleppt worden und muss dringend beschleunigt werden.</p>
<p>ÖDP Franz Hofmaier</p>	<p>Richtig ist, dass bei Hochspannung in Sachen Gesundheitsschutz mit anderen Maßstäben gemessen worden ist als etwa bei der Windkraft mit 10H.</p> <p>Richtig ist aber auch, dass in einer extrem von Strom abhängigen Gesellschaft überregionale Verknüpfungen vorhanden sein müssen. So sind Verknüpfungen der Stromnetze europaweit und innerhalb Deutschlands, wie etwa die zwischen Deutschland West und Deutschland Ost mit der 2017 nach zehn Jahren Bauzeit fertiggestellten „Thüringer Strombrücke“ zwischen Thüringen und Bayern schon von hoher Bedeutung. Und Nord Stream mahnt uns, ja nicht auf ganz wenige Versorgungsstränge zu setzen, die unser ganzes wirtschaftliches und gesellschaftliches Leben bei Störungen elementar in Mitleidenschaft ziehen könnte. Hier wäre eine allein augenblickliche wirtschaftliche Betrachtung zu kurz gegriffen.</p> <p>Dies bedeutet wiederum, dass die Energie- und damit auch die Stromversorgung künftig primär auf relativ kurzem Wege dezentral in der jeweiligen Region zu erfolgen hat. Das heißt: Sonne und Wind nutzen, dazu gerade für den Wärmebereich verstärkt Tiefengeothermie. Im Grunde steht uns ein ganzer Strauß an regenerativen Optionen zur Verfügung und die gilt es nun zu nutzen. Dies heißt aber auch, dass durch einen verstärkten Ausbau der erneuerbaren Energien in Süddeutschland ein Ausbau der Fernleitungen nicht wie vorgesehen überdimensioniert erfolgen muss – und damit auch der Bevölkerung leichter zu vermitteln ist.</p> <p>Damit wird der Niederspannungs-Netzausbau, der leider immer noch so ein Mauerblümchen-Dasein fristet, zu einer der Großbaustellen der Energiewende. Hier stehen die regionalen Versorger vor vollkommen neuen Aufgaben, müssen vor allem die Verteilung dezentral erzeugten PV-Stroms koordinieren. Mehr Erneuerbare werden zu verlorenen Investitionen, wenn das Gesamtsystem nicht mitwächst: Wir brauchen deutlich schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren, wir müssen tangierende rechtliche Vorgaben vereinfachen, standardisieren und damit beschleunigen – und ganz allgemein mehr Tempo bei der Digitalisierung des Netzbetriebs erreichen. Damit unsere Verteilnetze nicht zum Flaschenhals der Energiewende werden.</p>
<p>Die Linke Christian Pauling</p>	<p>Blickt man auf den Bedarf an Energie, unsere Ziele in Sachen Klimaschutz und die Eigenarten von erneuerbaren Energien, komme ich persönlich zu dem Ergebnis, dass wir Trassen UND einen dezentralen Ausbau sowie regionale Speicherkapazitäten benötigen. Den Ausbau der Trassen unterirdisch vorzunehmen verschlingt wertvolles Geld, dass an anderer Stelle sinnvoller investiert wäre. Wir befinden uns diesbezüglich wie bei Windkrafträdern in einem Konflikt zwischen Naturschutz, Umweltschutz und der „Nicht in meinem Hintergarten“ Mentalität. In Anbetracht der rasanten Erderwärmung fällt meine Entscheidung diesbezüglich hin zu Trassen und einer Durchsetzung dieser zum Wohle aller, lokal und global.</p>

Photovoltaik

Hintergrund: Der momentane Ausbau der erneuerbaren Energien ist im Bereich von 7 GW pro Jahr weit weg von dem, was erforderlich wäre, um die von der Bundesregierung gesteckten Ziele zu erreichen. Die bestehenden Möglichkeiten, noch mehr Flächen für PV bereitzustellen sind die Nutzung von bereits versiegelter Fläche wie Dächer, Fassaden, Parkplätzen, aber auch Straßenränder (z.B. Autobahn Randbebauung), Straßen selbst(!) bis hin zur Nutzung von Freiflächen oder Agri-PV. Hier ist immer die Abwägung zwischen Solarstromerzeugung und Erzeugung von Lebensmittel zu betreiben und dabei möglichst selten gute Ackerböden zuzustellen.

Quelle: https://www.bund.net/service/publikationen/detail/publication/naturvertraegliche-freiflaechen-solaranlagen-fuer-strom-und-waerme/?tx_bundpoolpublication_display%5Bfilter%5D%5Btopic%5D=4&cHash=03c5c4012cd4634c9841ab0f0c140b8d

Frage 2: Wie werden Sie sich einbringen, um unseren Beitrag für die erforderlichen 20 -25GW alleine bei der Photovoltaik pro Jahr zu erreichen?

CSU Alfred Grob	In einer Stadt wie Ingolstadt ist die Förderung von PV-Anlagen eine Herausforderung. Der Nutzung von Dachflächen stehe ich offen gegenüber. Viel Potenzial steckt noch in Freiflächen wie beispielsweise über großen Parkplätzen. Die CSU-Stadtratsfraktion hat außerdem den Antrag gestellt, auch bei Lärmschutzwänden im Stadtgebiet die Installation von PV-Anlagen zu prüfen.
Die Grünen Merlin Nagel	Ich werde zu allererst dafür sorgen, dass alle Dächer auf den Immobilien des Freistaats schnellstmöglich mit PV ausgestattet werden. Zudem will ich mich dafür einsetzen, dass der Genehmigungsstau bei den Netzbetreibern aufgelöst wird. Wir sollten natürlich bereits versiegelte Flächen vor Freiflächen vorziehen. Besonders weil sie in der Regel auch von der Netzerschließung einfacher sind. Ich halte aber trotzdem Agro-PV für eine sinnvolle Komponente. Die Flächeneffizienz von PV im Gegensatz zu Agrofuels (Brennstoffe für Fahrzeuge aus Weizen, Raps etc.) ist extrem hoch. Ein mit Strom aus Agro-PV angetriebenes Fahrzeug braucht umgerechnet auf derselben Strecke 97% weniger Ackerfläche als ein Fahrzeug, dass mit Agrofuels angetrieben wird. Wenn wir als dieselbe Energie mit Freiflächen PV produzieren, wie wir in Deutschland (und weltweit) derzeit für Agrofuels verwenden, werden fast 450.000 Hektar Ackerfläche allein in Deutschland für Lebensmittel, Renaturierung, Biotope, Moorschutz etc. wieder frei. (Diese Zahl stammt von Briefing zu Agrokraftstoffe der DUH).
SPD Markus Rößler	Das Potenzial der Sonnenenergie muss vollständig genutzt werde. Und Bayern hat noch erhebliches Ausbaupotenzial bei der Sonnenenergie. Ich persönlich halte eine Förderung für PV-Anlagen auf Wohngebäuden einen guten Anreiz, um den Ausbau zu beschleunigen. Zudem brauchen wir einen beschleunigten Ausbau auf staatlichen Dächern wie auch auf anderen versiegelten Orten, wie Parkplätzen und Parkhäusern oder am Autobahnstraßenrand.
Freie Wähler Markus Reichhart	Soweit mir bekannt ist gibt es eine ganze Reihe von staatlichen Maßnahmen und kommunale Initiativen die den PV-Ausbau vorantreiben. Diese Aktivitäten erhalten meine Unterstützung um den Ausbau zu verstetigen. Die zeitlichen Zielvorgaben halte ich für zu hoch, diese sind aus meiner Sicht weder technisch noch praktisch zu erreichen.
FDP Jakob Schäuble	In Ingolstadt liegt das Potential vor allem in den Dachflächen. In der Region gibt es aber auch Potential für Agri-Photovoltaik oder Lösungen auf Wasserflächen. Für den Ausbau setzte ich mich im Stadtrat bereits seit langem ein.
ÖDP Franz Hofmaier	Auf allen Neubauten muss PV zur Pflicht werden. Auch alle Bestandsbauten sollen mit höherer Priorität als landwirtschaftliche Flächen einer solaren Nutzung zugeführt werden. Wie in Frankreich ist dafür zu sorgen, dass künftig Großparkplätze mit PV überdacht werden.
Die Linke Christian Pauling	Um die nötige Leistung an erneuerbaren Energien im Photovoltaikbereich zu installieren müssen wir neben dem staatlich geförderten Ausbau Flächenbesitzer in die Pflicht nehmen bspw. über eine Pflicht Solarpaneele auf Industriedächern und größeren Parkplätzen zu installieren. Auch Straßen, Stauseen sowie Seen von Kieswerken bieten sich an. Letzteres ist besonders interessant, da die von der Industrie benötigte Energie direkt vor Ort hergestellt und verwendet werden könnte und zudem durch das Wasser eine höhere Effizienz zum Tragen kommt. Allgemein müssen wir beim Ausbau wir darauf Acht geben, dass wir nicht fruchtbarste Ackerflächen opfern, obwohl wir nach wie vor versiegelte, ungenutzte Flächen zur Verfügung haben. Diese gilt es prioritär in den Blick zu nehmen.

Windkraft

Hintergrund: Kann prinzipiell überall aufgebaut werden, ist dezentral und verringert so die Probleme beim Netzausbau. Windkraft macht pro Fläche gerechnet am meisten Energie und versiegelt nur geringe Flächen. Rückbau der Anlagen ist viel besser zu handeln als Atomkraftwerke. Gesteuerungskosten je kWh nur 5-10ct, schnelle Amortisation. Zugvogel- Nachteile können durch sorgfältige Standortplanung ausgeglichen werden. Die 10-h Regelung oder andere Regelungen ähnlichen Anspruchs verhindern den möglichen Ausbau der Windenergie.

Quelle: <https://www.bund.net/energiewende/erneuerbare-energien/windenergie/?wc=25438>

Frage 3: Wie stehen Sie zum Ausbau der Windkraft und wie setzen Sie sich dafür ein, die Windkraft auch in Ihrem Bereich zu forcieren?

CSU Alfred Grob	Ein Windrad im Stadtgebiet scheint mir nicht umsetzbar.
Die Grünen Merlin Nagel	Wir Grüne haben als ein wichtiges Projekt die Nutzung der Staatsforste für den Bau von WKA. Wir wollen auch schon schnellstmöglich die 2% der Landesfläche für den Windkraftausbau festlegen, vor der im Wind an Land Gesetz gesetzten Frist. Ich will mich für den Bürokratieabbau und die Beschleunigung der Projekte einsetzen. Besonders liegt mir am Herzen, dass der Freistaat Gemeinden unterstützt, in denen aufgrund der Blockade durch Bundesbehörden der Bau verhindert wird. Die Beispiele Ingolstadt und Neuburg dürften bekannt sein, die auf Grund von Radaranlagen pauschal ausgeschlossen werden.
SPD Markus Rößler	Wir wollen die Windenergie in Bayern massiv ausbauen. Dafür müssen mehr Gebiete für Windkraft ausgewiesen werden. Wichtig ist dabei aber auch, Beteiligungsmöglichkeiten für Anwohner zu schaffen, um die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger vor Ort zu bekommen. Ein gutes Beispiel ist der Bürgerwindpark in Denkendorf, den ich mir gemeinsam mit Vertreter*innen der SPD angesehen habe. Den Ausbau solcher Bürgerwindparks möchte ich gerne forcieren. Deswegen müssen wir Hindernisse, wie sie zum Teil im bayerischen Windenergieerlass verankert sind überprüfen und reduzieren.
Freie Wähler Markus Reichhart	Grundsätzlich halte ich die Windkraft für eine wichtige Säule der Energieerzeugung. Allerdings zeigt der Windatlas Bayerns, dass es nicht unbegrenzt mögliche gute Windstandorte gibt. Die 10H Regel wurde bereits gelockert. Im Bezug zur Windkraft habe ich noch gut aus meiner Landtagszeit (2008 – 2013) in Erinnerung, dass der Bund Naturschutz die Windräder massiv bekämpft hatte. Die FREIE WÄHLER Landtagsfraktion hatte damals eine Roadshow in Bayern durchgeführt, leider konnten wir damals weder die Bürger und Bürgermeister, noch den Naturschutz von der Windkraft überzeugen.
FDP Jakob Schäuble	In Ingolstadt ist das Potential sehr begrenzt, auf ganz Bayern bezogen liefert die Windkraft aber einen wertvollen Beitrag und muss weiter ausgebaut werden.
ÖDP Franz Hofmaier	Bedauerlicherweise wurde der Ausbau der Windkraft in Bayern durch die 10H-Abstandsregelung so gut wie gänzlich abgewürgt. Dass im Freistaat trotzdem neun lange Jahre fast unverändert an dieser Regelung festgehalten wurde, ist die wohl gravierendste Fehlleistung der Regierungskoalition von CSU und FW in der zu Ende gehenden Legislaturperiode. Andererseits hat auch die Regierung in Berlin den Bundesländern zu viel Zeit zugestanden mit der Ausweisung von Windkraft-Vorranggebieten: 1,1% bis Ende 2026 und 1,8% bis Ende 2032. Haben wir für die Energiewende wirklich so üppig Zeit? Hinzu kommen die bürokratischen Hürden für die Windkraft, da vom aufwändigen Planungsverfahren bis zur Inbetriebnahme im Schnitt etwa sieben Jahre vergehen. Bedenklich ist, dass sich auch in unserer Region 10 die Suche nach Vorranggebieten als schwierig erweist. Hier können wohl nur Runde Tische helfen, initiiert vom Freistaat für jede Planungsregion, zu Gespräche mit allen Beteiligten bis hin zu Bundeswehr. Mit Blick auf den Bayerischen Windatlas muss man davon ausgehen, dass die Wirtschaftlichkeit bei PV-Anlagen zumindest bei uns im Donautal in aller Regel höher einzuschätzen ist als die Windkraft. Dennoch sollte man Windkraftanlagen auch bei uns nicht aus den Augen verlieren, oftmals ergänzen sie sich hervorragend mit PV-Anlagen. Insofern könnten selbst in Städten wie Ingolstadt auf Hochhäusern und an anderen exponierten Stellen Kleinwindanlagen sinnvoll sein.

Die Linke Christian Pauling	Absolut
-----------------------------------	---------

Effizienzsteigerung

Hintergrund: Je effizienter die Anlagen zur Energiegewinnung und je effizienter die Verbrauchs-Anlagen sind, umso weniger Energie an der Quelle wird benötigt.

D.h. jede nicht benötigte Kilowattstunde spart Fläche, Ressourcen und schließlich CO₂ und kommt auf diese Weise dem Klima unmittelbar zu Gute. Beispiele sind hier auch die im Gebäudebereich steckenden Einsparpotentiale durch eine effektive Dämmung.

Frage 4: Welche Ideen haben Sie hierzu und wie werden Sie hier aktiv werden, um die Energien effizienter zu nutzen?

CSU Alfred Grob	Energieeffizienz ist zu fördern. Die konkreten Maßnahmen und Vorschläge sollten hier aber von Technikern aus der Praxis kommen, nicht von Politikern.
Die Grünen Merlin Nagel	Eine Maßnahme, die in vielen Gemeinden überfällig ist, ist die Modernisierung der Straßenbeleuchtung. Hierdurch können Gemeinden schnell viel Strom einsparen, und auch durch intelligente Schaltungen die Lichtemissionen reduzieren. Wir Grüne wollen umgehend ein Modernisierungsprogramm für alle öffentlichen Schulen im Freistaat auf den Weg bringen, um so möglich schnell viel Energie einsparen zu können. Bei der Beschaffung von Gerätschaften für alle öffentlichen Einrichtungen sollten die Energieeffizienz und die dadurch sinkenden Folgekosten als zentrales Merkmal in die Ausschreibung und Beschaffung aufgenommen werden. In der Wirtschaft ist es bereits weit verbreitet, nicht erst seit dem Energiekostenschock durch den russischen Angriffskrieg. Im Bereich wohnen wollen wir Grüne sozialverträgliche Modernisierungen der Sozialwohnungen vorantreiben. Für Haushalte mit geringen Einkommen soll ein Fördertopf eingerichtet werden. Persönlich werde ich ein Sofortmaßnahmen Programm einbringen, dass Haushalten, die von Sozialhilfe leben müssen, energiehungrige Haushaltgeräte unbürokratisch und schnell ersetzt.
SPD Markus Rößler	Wir müssen die Menschen bei der Sanierung des Gebäudebestands unterstützen. Um die Klimaziele zu erreichen, muss die Sanierungsquote bei Wohngebäuden, die für rund zwei Drittel des Gebäudeenergiebedarfs verantwortlich ist, deutlich erhöht werden. Über die Sanierung der Gebäudehüllen können deutliche Einsparquoten erzielt werden. Das führt dazu, dass wir nicht nur einen Beitrag zur Klimawandel leisten, sondern auch zu einer Stabilisierung der Energiepreise für Privathaushalte. Deswegen wollen wir das „10-Häuser-Programm“ neu aufsetzen, weiterentwickeln und mit ausreichend Mitteln des Freistaates ausstatten.
Freie Wähler Markus Reichhart	Aus meiner Sicht ist es ein Fehler pauschal alle Gebäude dämmen zu wollen. Hier müsste darauf geachtet werden zunächst nur Gebäude zu dämmen die deutlich unter dem Durchschnitt des Energiebedarfes liegen. Aus meiner Sicht sollte vorrangig massiv der Geschoßwohnungsbau im Passivhausstandard (oder Energie Plus) gefördert werden. Damit wäre dem Wohnungsmangel und der Energieeffizienz gleichermaßen gedient.
FDP Jakob Schäuble	Bei der Sanierung von Altbauten sollten wir uns auf die Maßnahmen mit der höchsten Wirksamkeit konzentrieren. Budget und Handwerkerkapazitäten sind knapp und müssen maximal effektiv eingesetzt werden.
ÖDP Franz Hofmaier	Eine gesteigerte Effizienz wird vorrangig durch einen wirtschaftlichen Anreiz attraktiv. Diese Anreizpolitik muss wesentlicher Baustein für die Energiewende werden und sollte aufgrund der ohnehin engen wirtschaftlichen Verknüpfungen innerhalb Europas mehr abgestimmt werden. Für die Gewährung von Fördermitteln muss die Politik Rahmenbedingungen vorgeben, vor allem zur Energie- und Materialeffizienz, die absolute Verbrauchsminderungen an Ressourcen als Ziele vorgeben. Hierzu können verpflichtende Umwelt- und Energiemanagementsysteme hilfreich sein, die längst existieren, aber bislang eben nur auf freiwilliger Basis zum Einsatz kommen.
Die Linke Christian Pauling	Es gibt viele Stellen an denen Energie ungenutzt verschwendet wird. Diese Potentiale gilt es aufzuspüren und einzubinden. Ein Beispiel für innovative Möglichkeiten wäre bspw. auch die Nutzung von Kühltruhen- und Räumen von großen Supermärkten als Speicher, oder deren Einbindung in Nahwärme- und Kältenetze. Um dieses Potential auszuschöpfen muss Anreiz, Forschung, Förderung und gesetzliche Verpflichtung Hand in Hand gehen.

Weniger Verbrauchen

Hintergrund: Natürlich trifft hier auch zu, was für die Effizienz gesagt wurde. Jeder Verzicht auf klimaschädliches Verhalten (z.B. Zug statt Flugzeug, mit dem Auto in D Urlaub machen statt mit dem Flugzeug nach Hawaii) ist natürlich ein Gewinn auf dem Energiesektor, da die nicht verbrauchten Kilowattstunden auch nicht erzeugt werden müssen und keine Erhöhung des CO2 Ausstoßes zu Folge haben. Das Thema ist also auch Verzicht.

Frage 5: Wie werden Sie diesen Verzicht versuchen der Bevölkerung beizubringen? Welche Maßnahmen können Sie sich hier vorstellen, die nicht gleich eine sofortige Abwahl zur Folge haben?

CSU Alfred Grob	Es ist nicht die Aufgabe der Politik, der Bevölkerung etwas beizubringen.
Die Grünen Merlin Nagel	Das Thema Verzicht ist ein doppelschneidiges Schwert. Wie soll ich jemanden seinen hart ersparten Urlaub auf Hawaii verbieten, wenn die Dienstflüge innerhalb von Deutschland weiter ungebremst weitergehen? Ich finde es wichtig zuerst die Klimaschädlichen Subventionen abzubauen und das Tempo 120 auf den Autobahnen einzuführen. In den kommenden Jahren wird der steigende CO2 Preis noch deutliche Auswirkungen auf den Flugverkehr haben. Bis dahin müssen wir alles daransetzen, möglichst viele Reisende in die Bahn zu locken. Das geht nur mit ausreichenden Investitionen und einen zuverlässigen Service. Auch wenn wir insgesamt die Anzahl an Flügen reduzieren müssen, ist es auch wichtig CO2 freie Formen des Fliegens zu entwickeln, ob mit E-Fuels (an dieser Stelle sogar sinnvoll) oder Kerosin aus Klärschlamm. Wie in der Frage schon angedeutet, bringt es wenig Maßnahmen und Verbote auszusprechen, die zur Abwahl führen und die Aufhebung durch folgende Regierungen führen. Zum Thema 'weniger Verbrauchen' müssen wir über Konsumverhalten und Fast Fashion reden. Hier muss tatsächlich die Politik eingreifen, da viele Konsument*innen kaum eine Möglichkeit haben für jedes Kleidungsstück zu bewerten, ob ein Zertifikat das bedeutet, was es suggeriert.
SPD Markus Röbler	Ich glaube, dass es wichtig ist die Menschen mitzunehmen und Initiativen zu erläutern. Grundsätzlich möchte ich niemanden vorschreiben wie und wo er seinen Urlaub verbringen soll. Aber ein Anliegen, welches mir durchaus wichtig ist, ist die Stärkung des ÖPNVs und der Schiene. Ich bin mir sicher, mit einem verbesserten Zugangebot würden die Menschen sicher öfters mit der Bahn in den Urlaub fahren.
Freie Wähler Markus Reichhart	Ich halte Zwangsmaßnahmen für nicht zielführend. Ohne Akzeptanz der Bürger wird jede Zumutung scheitern und die Politikverdrossenheit erhöhen. Allerdings kann ich mir durchaus vorstellen die Energie zu verteuern, da das erwiesenermaßen zu hohen Einsparungen geführt hat. Wichtig aber dabei ist die Erträge wiederum in erneuerbare Energien zu investieren.
FDP Jakob Schäuble	Ich halte nichts von dem Thema Verzicht beibringen. Vielmehr leistet die Bildung einen wertvollen Beitrag zur Ressourcenschonung, in dem Menschen aufklärt, die sich dann freiwillig und bewusst entscheiden können. Prinzipiell halte ich Innovation und einen Zertifikatehandel für das besserer System als die Idee von Verzicht.
ÖDP Franz Hofmaier	Wenn wir die Lebensdauer vor allem gerade unserer Elektrogeräte spürbar erhöhen, erreichen wir gleich mehrere Ziele: Der Müll wird weniger, unsere Straßen und selbst die Schiene wird durch weniger Güterverkehr entlastet. Weniger Verbrauchen heißt auch weniger Verkehr, und das lässt sich durchaus dem Bürger positiv verkaufen. Dass dies natürlich Produktionsbetrieben, die uns alle zwei Jahre etwa ein neues Handy verkaufen wollen, weniger gefällt und man Vorwürfen von Arbeitsplatzgefährdungen ausgesetzt ist, das muss uns bewusst sein und wird zu Gegenwind führen. Hier gilt es deshalb schrittweise vorzugehen und nicht sofort mit zu radikalen Forderungen einen Gegenwind zum Sturm werden zu lassen.
Die Linke Christian Pauling	Verzicht ist politisch schwierig zu vermitteln, man könnte aber auch von der anderen Seite ansetzen: Die Reduzierung der Bedürfnisschaffung bspw. durch Werbeverbote von Fernreisen, die Bewerbung und attraktive Gestaltung von Freizeitmöglichkeiten in der näheren Umgebung sowie aktive Förderung Ressourcensparender Initiativen, Reparaturcafes, lokaler Währungen etc. Den Menschen und uns allen gilt es zu vermitteln, dass ein erfülltes Leben auch ohne ressourcenintensive Erfahrungen möglich ist.

Wasserstoff Erzeugung und Methanisierung (E-Fuels)

Hintergrund: Die Energiebilanz bei der Herstellung von E-Fuels ist sehr schlecht. Die erforderlichen Prozesse zur Herstellung von Wasserstoff und dann von Methan sind mit vielen Zwischenschritten versehen und überall geht von den 100% Strom bis hin zur Verbrennung in konventionellen Motoren der Wirkungsgrad in den Keller. Wenn man die E-Autos mit durch E-Fuels betriebene Fahrzeuge vergleicht, dann ist der Wirkungsgrad beim E-Fahrzeug mit 77% deutlich besser als die 13% beim E-Fuel betriebenen Fahrzeug. Das würde jeder normal denkende Mensch nur machen, wenn er Energie im Überfluss verfügbar hätte.

Quellen: Dr. Watson: Was die Ölindustrie dir über E-Fuels verschweigt
<https://www.youtube.com/watch?v=G2yfrqfVW78>

Quellenliste E-Fuels

https://docs.google.com/document/d/1VSOeL0s62itt_mp9U1is0IUtS9y-amKOyuKLDXoaV6k/edit

Lesch: Freiheit mit E_Fuels...?

<https://www.youtube.com/watch?v=MnrudYCzh2E>

Frage 6: Wie stehen Sie zu den E-Fuels und welche Aktivitäten werden Sie in ihrer Arbeit unterstützen und welche nicht?

CSU Alfred Grob	Wenn E-Fuels so ineffizient sind, wie es die Zahlen des Bund Naturschutz suggerieren, muss man sie nicht verbieten. Dann erledigt sich die Nutzung oder Nicht-Nutzung von selbst.
Die Grünen Merlin Nagel	E-Fuels und Wasserstoff haben in einigen Nischenanwendungen ihren berechtigten Platz. In PKW und LKW haben sie nichts verloren. Die Elektromobilität überzeugt durch die Energieeffizienz alleine. Ich werde mich umgehend dafür einsetzen, dass die öffentliche Mittel, die derzeit in E-Fuel- und Brennstoffzellenprojekte für LKW und PKW investiert werden in die Elektromobilität fließen.
SPD Markus Rößler	In der Europäischen Union werden ab 2035 keine Diesel- und Benzin-PKW mehr zugelassen. Darauf einigten sich die EU-Umweltministerinnen- und -minister in Brüssel. Die grundsätzliche Entscheidung, ab 2035 auf Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ohne CO ₂ -Ausstoß zu setzen, ist richtig und wichtig zur Erreichung unserer Klimaziele. Sollten unerwartet und entgegen aller Prognosen bis 2035 sehr große und kostengünstige Mengen an synthetischen Kraftstoffen verfügbar sein, so gibt es nun auch die Möglichkeit diese dann für Neufahrzeuge einzusetzen. Als realistisch sieht der SPD-Bundestagabgeordnete Detlef Müller den Einsatz von E-Fuels aufgrund begrenzter Mengen jedoch prioritär bei Sonderfahrzeugen wie etwa der Feuerwehr, dem Schwerlastverkehr oder auch dem Luftverkehr, der Schifffahrt sowie der Landwirtschaft. Im Pkw-Bereich führt aus seiner Sicht in Zukunft kein Weg an der Elektromobilität vorbei.
Freie Wähler Markus Reichhart	Für mich ist es wichtig, dass eine technologieoffene Diskussion darüber geführt wird. Dazu gehört auch die Frage der E-Fuels. Bevor Windräder und PV – Anlagen vom Netz genommen werden, ist es allemal sinnvoller diesen Strom in eine speicherfähige Energieform umzuwandeln. Insbesondere die Möglichkeit Wasserstoff/Methan/E-Fuels zu lagern kompensiert einen Teil des schlechten Wirkungsgrades. Die Forschung, Entwicklung und Pilotprojekte sollen weiterhin gefördert werden.
FDP Jakob Schäuble	Klimaneutrale E-Fuels werden am Markt zeigen müssen, ob sie einen Beitrag leisten. Wenn sie nicht effizient sind, sind sie entsprechend teuer. Hier muss die Politik nicht zusätzlich zum Zertifikatehandel regulieren.
ÖDP Franz Hofmaier	Der Klimawandel fordert von uns ein vollständiges Umdenken, gerade im Verkehrsbereich. „E-Fuels sind nicht sinnvoll für den großflächigen Einsatz bei Pkw und Lkw“ befand erst kürzlich ein Diskussionspapier des Fraunhofer-Instituts und bestätigt damit absolut die im Hintergrund der BN-Wahlprüfsteine aufgeführten Argumente. Soweit gehe ich gerne voll und ganz mit. Allerdings gibt es schon auch Punkte, die mitbeachtet werden sollten: <ul style="list-style-type: none"> • Da wäre etwa die massive Rohstoff-Abhängigkeit Europas vor allem von China, das etwa zwei Drittel der weltweiten Verarbeitungskapazitäten für Lithium stellt. Und daran wird sich wohl trotz Bemühungen für

	<p>wenigstens ein Jahrzehnt noch nichts Gravierendes verändern.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wir werden mit mehr erneuerbaren Energien zukünftig immer mehr Stromspitzen zur Verfügung haben, die man in Power-to-Gas-Anlagen weaternutzen sollte. Etwa für Wasserstoff oder synthetisches Methan. Wie man diese Produkte dann weaternutzt, muss man jetzt nicht vorwegnehmen, das kann man einer Marktentscheidung überlassen. • Auch wenn wir für Bayern, Deutschland und Europa eine weitestgehende Selbstversorgung mit erneuerbarer Energie anstreben, so verbleibt doch die Wahrscheinlichkeit, dass man am Ende, und sei es vorrangig nur zur Versorgungsabsicherung, auf einen importierten „Restbedarf“ – etwa in Form von synthetischem Methan aus Nordafrika und der Sahel-Zone – zurückgreifen muss. Dazu wäre die Weaternutzung ohnehin vorhandener Erdgasleitungen nach Europa interessant. <p>Eine gewisse Technologievielfalt - und sei es letztlich nur für Marktnischen - sollte daher aus heutiger Sicht beibehalten werden, sie lässt uns flexibler und resilienter in die Zukunft schauen als eine „all electric world“.</p>
Die Linke Christian Pauling	<p>Ich halte E-Fuels für eine gefährliche Illusion, dass wir weitermachen können, wie zuvor. Eine Mobilität aufbauend auf diesem Energieträger ist aufgrund seines schlechten Wirkungsgrads schlichtweg nicht für die Masse möglich. Zudem sprechen auch gesundheitliche Auswirkungen und Lärmemissionen gegen den Einsatz in Autos. In gewissen Industrien oder bspw. dem Flugverkehr kann ein Einsatz sinnvoll sein, jedoch nicht in der Alltagsmobilität. Genau wie in Wasserstoff Heizungen erkenne ich im Lobbyismus für diese Technologien den Versuch der fossilen Industrie ihr Geschäftsmodell auf lange Sicht beizubehalten. Ich werde mich aktiv dafür einsetzen, diesen auch für die Bürger:innen finanziell gefährlichen Irrglauben entgegenzutreten.</p>

Flugtaxi

Hintergrund: Ein Flugtaxi (z.B. ein Drohnen- artiger Senkrechtstarter) braucht physikalisch bedingt rund 3 mal so viel Energie (zum Starten und zum Fliegen) im Vergleich zu einem Kleinflugzeug.

Im Vergleich zu einem Diesel Auto (2,6kg CO₂) schaut die CO₂ Bilanz für 10km Strecke in der Stadt so aus, dass (wenn man vom Strommix Stand Herbst 2019 ausgeht) das E-Auto 0,5kg CO₂, das Zweisitzer Kleinflugzeug 1,6kg und das Einsitzer Flugtaxi 5,2kg CO₂ ausstoßen würde (jeweils besetzt mit nur einer Person).

Diese Bilanz verschlechtert sich zu Ungunsten des Flugtaxis und des Flugzeugs, wenn diese ebenso wie die Automobile mit 4 Personen besetzt werden sollen oder auch noch Gepäck transportieren sollen, weil sie dann deutlich größer und schwerer sein müssten. **Im Vergleich zeigt sich für eine Strecke von 10km in der Stadt, dass das Flugtaxi alleine schon bei einer Person etwa 10 mal so viel CO₂ ausstößt wie ein E-Fahrzeug.**

Wenn man das Flugtaxi so groß macht, dass ebenso 4 Personen Platz haben, kann man davon ausgehen, dass sich dieser Faktor nochmal deutlich verschlechtert. Das bedeutet für die Idee der von verschiedenen Gruppierungen favorisierten urbanen Mobilität per Flugtaxi, dass deren Betrieb extrem ineffizient ist und aus Klimaschutz Gründen ausschließlich mit erneuerbaren Energien betrieben werden dürfen. Dieser zusätzliche Bedarf bedeutet eine nicht zu vernachlässigende Menge an zusätzlichen Wind- und Solaranlagen.

Quelle: <https://www.zeit.de/2019/39/strassenverkehr-flugtaxis-energie-physik-verkehrswende>

Frage 7: Welche Haltung haben Sie zu dieser Technologie und wie denken Sie, dass diese zusätzlich erforderlichen Strombedarfe befriedigt werden können? Welche Aktivitäten hierzu werden Sie persönlich dazu beitragen, welche Maßnahmen werden Sie unterstützen?

CSU Alfred Grob	Unbemanntes bzw. automatisiertes Fliegen ist ein spannendes Zukunftsfeld. Hier steht die Forschung noch sehr am Anfang. Die Technik wird den Massenverkehr sicher nicht ersetzen. Aber der schnelle und unkomplizierte Transport kritischer Güter wäre ein echter Gewinn. Das könnte beispielsweise für eilige Medikamente, Spender-Organen oder später auch Notärzten zutreffen. Ob dies in Zukunft effizient erledigt werden kann, ist wieder eine Aufgabe der Techniker und Ingenieure. Ich finde es gut, dass die Staatsregierung die Forschung in diesem Bereich gerade auch im Großraum Ingolstadt unterstützt.
Die Grünen Merlin Nagel	Als Ingenieur sage ich: Unter Umständen können Flugtaxis sinnvoll sein und wir den Strombedarf decken. Aber das ist derzeit nicht die Realität, wir haben derzeit noch sehr begrenzt Strom und deutlich wichtigere Strombedürfnisse. Derzeit sind Flugtaxis oder auch Drohnen nur dort sinnvoll, wo Hubschrauber im Sinne der Allgemeinheit eingesetzt werden. Hinzu kommt noch das Problem, dass die Concorde am Ende gekillt hat: Der Überflug über bewohnte Gebiete wird stark eingeschränkt bleiben. Ich finde es sinnvoll, dass die KU zum Thema Akzeptanz und Rahmenbedingungen forscht, und auch dass im Sinne der Freiheit der Forschung die THI daran forscht. Ich sehe derzeit die Rahmenbedingungen für eine weite Verbreitung nicht gegeben. Die Technikfolgenabschätzung müsste vor einer breiten Einführung genau betrachtet werden.
SPD Markus Rößler	Grundsätzlich befürworte ich Forschung und Technologieoffenheit. Meines Wissens ist die Entwicklung der Flugtaxis noch nicht soweit, um als „Massenverkehrsmittel“ eingesetzt werden zu können. Sollte es vermehrt im Verkehr eingesetzt werden, sollte natürlich eine klimaneutrale Energieversorgung gewährleistet sein. Ich habe keine konkreten Maßnahmen, die ich in dem Bereich unterstützen möchte.
Freie Wähler Markus Reichhart	Grundsätzlich bin ich für alle neuen Mobilitätsansätze offen. Voraussichtlich ist das Flugtaxi nur eine Nische. Dennoch ist auch hier die Forschung und Entwicklung wichtig. Zum Beispiel im Bereich der Medikamenten- und möglicherweise der Notarztversorgung könnten diese Transportmittel in Zukunft eine größere Rolle spielen. Da es sich derzeit im Wesentlichen um Prototypen handelt und eine Serienfertigung noch in weiter Ferne ist, stellt sich aus meiner Sicht die Frage nach dem Strombedarf derzeit nicht.

FDP Jakob Schäuble	Aktuell sehe ich den Einsatzbereich in Bayern eher im Ersatz von Rettungshelikoptern und anderen Spezialdisziplinen.
ÖDP Franz Hofmaier	Kurze Antwort: Ich will diese ineffizienten Fluggeräte nicht in der Luft sehen.
Die Linke Christian Pauling	Ich halte diese Technologie für einen Brandbeschleuniger in Sachen Klimawandel. Selbst wenn die Energie für derartige Gefährte nachhaltig hergestellt wird, so verbrauchen sie ein Vielfaches von Bus, Bahn oder gar Auto. Derartige Spielereien mögen einen Markt haben und auch ich stelle es mir aufregend vor derartige Fortbewegungsmittel zu nutzen, aus Sicht des Ressourcenschutzes dürfen wir derartiges jedoch weder fördern noch auch nur irgendwie in unseren Mobilitätsmix integrieren und folgend keine öffentliche Infrastruktur und Ressourcen darauf verwenden. Das werde ich an allen Ecken anbringen, weil ich derlei „Innovation“ für einen absoluten Wahnsinn halte in unserer jetzigen globalen Situation.

Thema: Klimaschutz – Donaumoos

Donaumoos

Hintergrund: Mit dem altbayerischen Donaumoos liegt das größte Niedermoor Bayerns direkt vor der Haustür. Dort werden jährlich 400.000 t CO₂ Äquivalente durch das degradierte Moor emittiert. Um die Klimaziele von Paris einzuhalten brauchen wir dringend mehr natürlichen Klimaschutz.

Frage 8: Wie wollen Sie den Moorschutz in Bayern voranbringen?

CSU Alfred Grob	Ich unterstütze die Vorhaben der Bayerischen Staatsregierung zum Moorschutz im Donaumoos. Ingolstadt ist hier aber nicht konkret von Maßnahmen betroffen.
Die Grünen Merlin Nagel	Zum Moorschutz gibt es vielerorts bereits Pläne, die jedoch nie ernsthaft von einer Staatsregierung in Angriff genommen wurde. Als schnelle Maßnahme sollten diese Pläne sofort angegangen werden. Auf mittlere Frist ist es wichtig die Degradierung des Moors zu stoppen. Um die Akzeptanz und Bereitschaft der Landwirtschaft zu steigern wird es notwendig sein, die Umstellung auf adäquate Landwirtschaftsmethoden zu subventionieren. Die Wiedervernässung der Moore und Palikulturen sind zentrale Bausteine im Moorschutz. Biotope und Schutzzonen sind notwendig um die Artenvielfalt des Moors zu erhalten.
SPD Markus Rößler	Moorschutz ist Klimaschutz. Daher begrüße ich es sehr, dass man sich im Bund auf eine Nationale Moorschutzstrategie geeinigt hat, um intakte Moore zu schützen und bisher entwässerte Moorböden wiederherzustellen und in eine nachhaltige Bewirtschaftung zu überführen. So sollen bis 2030 die CO ₂ -Emissionen aus Moorböden jährlich um mindestens 5 Millionen Tonnen reduziert werden. Die Umsetzung der Strategie kann damit einen signifikanten Beitrag zur angestrebten Klimaneutralität bis 2045 leisten. In Bayern haben wir auch Ziele festgelegt, aber denen hinken wir mal wieder hinterher. Deswegen müssen wir auch in diesem Bereich besser werden.
Freie Wähler Markus Reichhart	Die Bayr. Staatsregierung und der Staatsminister für Umwelt, Thorsten Glauber, hat sich mit dem Thema Moorschutz bereits intensiv befasst. Soweit mir bekannt wird im Donaumoos, wie auch in anderen Moorgebieten Bayerns, an einer Wiedervernässung der Moore gearbeitet. Dies gilt es zu verstetigen, gerne setze ich mich dafür ein.
FDP Jakob Schäuble	Dazu braucht es ein bayernweites Konzept, denn Moores sind wertvolle CO ₂ -Senken und Ökosysteme.
ÖDP Franz Hofmaier	Im Grunde hat der Freistaat ja schon den ersten Schritt gemacht, indem er für Moorschutz eine Menge Geld reserviert hat. Es befremdet allerdings sehr, dass es mit dem „doing“ noch gar nicht weit her ist – obwohl es um einen sehr gewichtigen Punkt beim Klimaschutz geht. Also: Machen, und zwar schnell!
Die Linke Christian Pauling	Moore sind ein wichtiger Faktor in Bezug auf Einlagerung von CO ₂ Emissionen, daher hat der Moorschutz und die Wieder Vernässung von Mooren als eine der effektivsten Klimaschutzmaßnahmen für mich hohe Priorität. Als Maßnahmen würde ich daher das ganze Repertoire staatlichen Handelns in Betracht ziehen: Finanzielle Förderung von Moorschutz, gesetzliche Einschränkung moorschädigender Praktiken in der Landwirtschaft sowie das Ausweisen von Schutzgebieten, das Verbot von Torfabbau, Bildungskampagnen für Landwirte, Restaurierung und Renaturierung.

Thema: Flächenverbrauch - Biotopverbund

Flächenverbrauch

Hintergrund: Ingolstadt, so das Ergebnis einer Untersuchung der VdS Schadenverhütung GmbH im Auftrag des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), ist unter den 10 größten Städten Bayerns die Kommune mit dem höchsten Anteil versiegelter Flächen. Rund 60 % des Siedlungsgebietes sind bebaut, betonierte oder asphaltiert. Auch im bundesweiten Durchschnitt nimmt Ingolstadt eine unrühmliche Führungsrolle ein, Platz 10 von 134 untersuchten Kommunen.

Außerdem ist der Hunger nach Gewerbeflächen groß in unserer Stadt, allein bis 2041 errechnet die IFG einen Bedarf von weiteren 60 bis 81 Hektar.

Die B16, als Beispiel, ist nur eine von vielen Straßen die lt. Bundesverkehrswegeplan in Bayern, teilweise prioritär, ausgebaut werden sollen. Damit einher geht eine gigantische Flächenversiegelung, allein im Bereich Ingolstadt werden auf ca. 20 km Strecke 85 ha, größtenteils Ackerland, versiegelt.

Quellen: Versiegelungsstudie

<https://www.gdv.de/gdv/medien/medieninformationen/versiegelungsstudie-ludwigshafen-ist-die-am-staerksten-versiegelte-stadt-in-deutschland--133126>

Entwicklungskonzept: Erheblicher Mangel an Gewerbegebieten in Ingolstadt

<https://www.donaukurier.de/lokales/ingolstadt/entwicklungskonzept-erheblicher-mangel-an-gewerbegebieten-in-ingolstadt-12325674>

Frage 9: Wie sind diese Bauvorhaben und Pläne vereinbar mit dem 5 ha/Tag Ziel der Landesregierung?

CSU Alfred Grob	Der Ausbau der Bundesstraße B 16 liegt in der Verantwortung des Bundes. Die Straße ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen in Bayern. Sie ist schon jetzt stark belastet. Auch ohne Ausbau werden die Verkehrszahlen stark zunehmen. Mit dem Ausbau kommt endlich ein Lärmschutz für die Bevölkerung und auch die Verkehrssicherheit wird verbessert. Das unterstütze ich.
Die Grünen Merlin Nagel	In Ingolstadt muss mehr in die Nachverdichtung bei Gewerbeflächen getan werden. Ebenerdige Parkplätze und einstöckige Bebauung sind die größten Flächenfresser. Die Vorgabe muss sein: vorhandene versiegelte Flächen besser nutzen. Dass muss auch im Baurecht so verankert werden. Auf Landesebene setzen wir Grüne uns schon seit langem für die Eindämmung des Flächenfraßes ein. Es ist unverständlich, dass in jeder Gemeinde ein Gewerbegebiet gebaut werden muss. Eine Maßnahme, die aber nicht auf Landesebene geregelt werden kann, ist die Reform der Gewerbesteuer, so dass die Gemeinden es nicht als wirtschaftlich nachteilig erleben, ihre unversiegelten Flächen zu erhalten.
SPD Markus Rößler	Wie das miteinander vereinbar ist, müssen die Vertreter von CSU und Freien Wählern beantworten. Für mich ist es nur ein weiteres Beispiel, dass die Landesregierung ihre selbstgesteckten Ziele nicht einhält.
Freie Wähler Markus Reichhart	Die im Hintergrund benannten Daten berücksichtigen nicht, dass unser größter Gewerbebetrieb in Ingolstadt seit Jahrzehnten eine Fläche einer Kleinstadt bewirtschaftet. Und dass die Stadt Ingolstadt neben der unbestreitbar starken Versiegelung, eines der größten zusammenhängenden Biotope Europas in der Nachbarschaft hat, und wegen seiner Grüngürtel zu Recht als grüne Stadt bezeichnet wird. Dennoch sind weitere Versiegelungen kritisch zu prüfen. Hierbei müssen die Effizienz der Flächennutzung und ökologische Aspekte stärker einfließen. Die 5ha/Tag bezieht sich auf ganz Bayern insofern ist der Bezug nur auf Ingolstadt nicht zielführend.

<p>FDP Jakob Schäuble</p>	<p>Ingolstadt ist das wirtschaftliche Zentrum der Region und damit natürlich besonders stark verdichtet. Wir brauchen diese Wirtschaftskraft dringend, müssen die Nachhaltigkeit aber mitdenken. Konzepte wie der IN Campus sind dabei der richtige Weg in die Zukunft.</p>
<p>ÖDP Franz Hofmaier</p>	<p>Überhaupt nicht!</p> <p>Im Übrigen galt das Ziel für Deutschland mit 30 ha/Tag ursprünglich bis 2020, ehe man erkannte, dass man damit sang- und klanglos scheitert und dann neue Ziele mit „<30 ha/Tag“ für 2030 ausrief – woraus für Bayern ein Anteil von 5 ha/Tag abgeleitet werden. Bayern verbleiben damit sieben Jahre, um seinen Flächenverbrauch mehr als zu halbieren. Doch auch dieses Ziel für 2030 wird krachend verfehlt werden, wenn nicht endlich das 61 Mal genannte Wörtchen „soll“ aus dem Bayerischen Landesplanungsgesetz entfernt und durch ein etwas verbindlicheres Vokabular ersetzt wird. So wird das nichts!</p> <p>Ansonsten hilft, die Gewerbesteuer künftig an die Kreise statt an die Kommune zahlen zu lassen mit Ausgleich für die Gemeinden über die Kreisumlage. Dann entfällt für Gemeinden das Schielen auf vermeintlich hohe künftige Gewerbesteuereinnahmen. Hier denke ich insbesondere an jene – häufig logistischen – Großprojekte, die losgelöst vom früheren Anbindegebot häufig an verkehrsgünstigen Knotenpunkten wie in Nähe von Autobahnausfahrten entstanden sind.</p> <p>Und wenn man das Ziel von 5 ha/Tag wirklich exakt erreichen will, dann helfen nur Flächenverbrauchszertifikate, wie schon ab 2013 in einem mehrjährigen Großversuch gemeinsam mit über 80 Kommunen vom Umweltbundesamt erfolgreich ausgetestet. Jetzt endlich tauchen in Koalitionsvereinbarungen erster Bundesländer diese Zertifikate auf. – Für die ÖDP wäre so etwas unverzichtbar, CSU/FW traue ich einen solchen Schritt für Bayern absolut nicht zu. Wobei: Auch dieser Einstieg in eine Zertifikatelösung darf nur als erste Stufe gesehen werden für ein Endziel Flächenverbrauch netto Null.</p>
<p>Die Linke Christian Pauling</p>	<p>Derartige Pläne beißen sich stark mit den Zielsetzungen in Bezug auf die Minderung des Flächenfraß. Wir haben es in Bezug auf diese Thematik mit einer komplexen Problemstellung zu tun, denn nicht nur für neue, auch potentiell klimaschützende Unternehmen, sondern auch der Bedarf nach Wohnraum, der sich durch Klimaflüchtlinge perspektivisch eher vergrößern als verkleinern wird, gibt es Flächenbedarfe. Um diese Konflikte zu lindern, müssen wir die Transformation bestehender Industrieflächen in den Blick nehmen, in die Höhe bauen, anstatt in die Breite und harte Grenzen für die Neuversiegelung setzen. Erst dann werden sich Wege finden, diese Flächen anderweitig aufzutreiben.</p>

Biotopverbund

Hintergrund: Wir leben in Zeiten des Klimawandels und des Artensterbens. Die Lebensräume der Arten müssen erhalten, vernetzt und ausgebaut werden, fehlt die Verbindungs- und Vernetzungsmöglichkeit der Arten und ihrer Lebensräume, sterben sie aus und wir sehen das zunehmende Syndrom der leeren Biotope.

In Ingolstadt stehen weitreichende Entscheidungen an, eine davon ist die Entwicklung hin zu einer Schwammstadt. Dazu dringend erforderlich ist der Schutz der Niedermoore und anmoorigen Bachauen, z. B. zwischen den Bächen Retzgraben und Oberhaunstädter Mühlbach, weiterer Schutz von Schutterwiesen.

Frage 10: Wie wollen Sie den Biotopverbund stärken und die Zerschneidung der Lebensräume verhindern?

CSU Alfred Grob	Die Umsetzung eines Biotopverbunds ist Aufgabe der Stadt Ingolstadt. Hier verweise ich an gerne an Oberbürgermeister Dr. Scharpf.
Die Grünen Merlin Nagel	Biotopeverbunde sind eine wichtige Säule für den Artenschutz. Ich werde mich dafür einsetzen, dass nicht nur die Biotope als einzelne geschützt werden, sondern auch eine Analyse der notwendigen Verbindungen und angrenzenden Biotope angefertigt wird und bei der Festlegung des Schutzbereichs mit eingebunden werden. In Ingolstadt unterstütze ich das Konzept des BN am Donauufer in der Innenstadt Stepstones als geschützte Zwischenschritte für die Reise der Tierarten entlang der Donau zu schaffen.
SPD Markus Rößler	Die Stärkung des Biotopverbunds ist eine wichtige Aufgabe, die unter Einbeziehung regionaler Besonderheiten erfolgen muss.
Freie Wähler Markus Reichhart	In den angesprochenen Beispielen ist eine Nutzung, soweit mir bekannt, nicht vorgesehen. Bei der Ausweisung als Bauland von Flächen die von besonderer Bedeutung für den Naturschutz sind muss eine sorgfältige Abwägung vorgenommen werden. Dafür setze ich mich gerne ein.
FDP Jakob Schäuble	Das Grünflächenverbundsystem wird laufend gestärkt, siehe z.B. das Lohenprogramm. Wir werden aber weiter intensiv daran arbeiten.
ÖDP Franz Hofmaier	Mit dem Artenschutzvolksbegehren „Rettet die Bienen“ sind Schritte in diese Richtung auf den Weg gebracht worden. Diese gilt es nun weiterzuverfolgen. Und ein überfälliger Flächenverbrauch netto Null wird die Zerschneidung weiterer Lebensräume verhindern: Schließlich kann es nicht ewig so weitergehen, dass alljährlich in Bayern eine Fläche halb so groß wie der Chiemsee zugebaut wird. Hierzu gibt es neben vielen Stellschrauben vor allem auf kommunaler Ebene die schon oben genannten Punkte, die von der Landesebene voranzubringen sind.
Die Linke Christian Pauling	Der Biotopverbund ist wichtig für unsere Biodiversität und ein funktionierendes Ökosystem. Um diesen zu stärken, muss man wie im Bereich der Moore eine Vielzahl an politischen Maßnahmen verknüpfen. Dazu zählt für mich die Erfassung, Kartierung und eine landesweite Raumplanung zur Integration von Biotopverbänden. Daraus abgeleitet und strategisch entwickelt ergibt sich dann die Ausweisung neuer Schutzgebiete. Zudem sollten wir durch Vorgaben, Forschung und Bildung im Bereich der ökologischen Landwirtschaft darauf hinwirken, die industrielle Landwirtschaft mit ihrem massiven Einsatz an Pestiziden hin zu einer an Permakultur orientierterer, nachhaltigen Landwirtschaft zu transformieren. Auch aus Eigeninteresse sollten wir nicht in einem Zustand verharren, bei welchem kleine Schutzschneisen inmitten einer lebensfeindlichen Umwelt existieren. Zudem sollten wir in Zusammenhang mit der Biodiversität in Städten auch die Nachverdichtung so gestalten, dass Häuser in die Höhe und nicht in die breite wachsen. Neue Studien heben die Artenvielfalt in Städten positiv hervor, die es unbedingt zu erhalten und auszubauen gilt.

Thema: ÖPNV und B16

Anbindung an das regionale Verkehrsnetz und an das Fernstraßennetz

Hintergrund: Die IHK-Standortumfrage 2023 hat für Oberbayern, für Ingolstadt und für den Landkreis Neuburg-Schrobenhausen die höchste Zufriedenheit mit der Anbindung an das regionale Verkehrsnetz und an das Fernstraßennetz ergeben.

Quellen: https://www.ihk-muenchen.de/ihk/pictures/Standort/Oberbayern_2023.pdf
https://www.ihk-muenchen.de/ihk/pictures/Standort/Stadt-Ingolstadt_2023.pdf
https://www.ihk-muenchen.de/ihk/pictures/Standort/Landkreis-Neuburg-Schrobenhausen_2023.pdf

Frage 11: Wie bewerten Sie bei diesen Aussagen der Industrie die Notwendigkeit des vierspurigen Ausbaus der B16?

CSU Alfred Grob	Siehe Antwort 9.
Die Grünen Merlin Nagel	Der Ausbau der B16 ist nicht notwendig. Sinnvoller wäre es die Bahnstrecke entlang der B16 auszubauen, was dann auch eine bessere Anbindung der Industrie nach sich ziehen würde. Der Ausbau würde nur mehr Verkehr generieren. Die aufgeführten Ergebnisse zeigen, dass die B16 bereits ausreicht, um die Bedürfnisse der Industrie zu decken.
SPD Markus Rößler	Die Aussagen beziehen sich grundsätzlich auf die Anbindung und nicht auf die Ausbaupläne der B16. Darüber hinaus richtet sich nach meinem Wissenstand der Ausbau von Bundesstraßen nach dem Verkehrsaufkommen. Daher fällt mir eine Bewertung der Aussage schwer. Allerdings kann man die Umfrage so deuten, dass der Ausbau nicht als so vordringlich seitens der Industrie gewertet wird.
Freie Wähler Markus Reichhart	Da nur die Ergebnisse der Umfrage vorliegen kann ich schlecht eine Bewertung vornehmen. Ob die Bewertungen letztlich perspektivisch die nächsten 10 Jahre oder mehr abbilden ist für mich nicht ersichtlich. Diese Abschätzung wäre aber für eine Abwägung Pro oder Contra eines Ausbaues der B16 von sehr hoher Bedeutung.
FDP Jakob Schäuble	Die Bundesstraße ist als Achse zwischen Nordost- und Südwestbayern für die Menschen und die Betriebe in Bayern und in unserer Region unverzichtbar und muss auch weiter gestärkt werden. Aber, ein Straßenausbau bedeutet auch immer Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner. Es gilt daher, diese so gering wie möglich zu halten. Es bedarf deshalb einer aktualisierten Analyse des Verkehrsaufkommens um die Notwendigkeit des Ausbaus mit Fakten zu untermauern.
ÖDP Franz Hofmaier	Danke für diese Aussage.
Die Linke Christian Pauling	Industrievertreter, gerade in unserer durch das Automobil geprägten Region werden natürlicherweise immer den Ausbau von Straßen forcieren. Als sinnvoll erachtet ich das jedoch nicht. Das Projekt entspringt der Denke des 20. Jahrhunderts und gehört abgewickelt. Es ist eine wahnsinnige Ressourcenverschwendung. Die Gelder gehören investiert in die parallel laufende Schiene, auch das kommt der Industrie zugute.

Vierspuriger Ausbau der B16:

Hintergrund: Der Bund Naturschutz (BN) lehnt den vierspurigen Ausbau der B16 ab

Quelle: <https://pfaffenhofen.bund-naturschutz.de/aktuelles/artikel/ausbau-der-b16-zur-autobahn-der-bund-naturschutz-findet-den-ausbau-rechtswidrig>)

Frage 12: Unterstützen Sie die Position des BN? Bitte begründen Sie Ihre Haltung zur Position des BN.

CSU Alfred Grob	Siehe Antwort 9.
Die Grünen Merlin Nagel	Ich unterstütze die Position voll umfänglich. Der Informationstermin hat gezeigt, dass der Ausbau nicht notwendig ist, enormen Flächenverbrauch nach sich zieht, eine weitere Lärmbelästigung nach sich zieht und den Abriss fast aller Brücken auf dem Abschnitt nach sich zieht. Anderorts zerbröckeln Brücken und hier sollen fast neue Brücken abgerissen werden. Ich glaube auch nicht, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung dauerhaft bestehen bleiben wird. Wie schon oben gesagt, ist das Geld besser in die Schiene investiert als in dieses Monsterprojekt.
SPD Markus Rößler	Ja. Ich bin gegen den B16- Ausbau. In der heutigen Zeit ist es nicht der richtige Ansatz. Ich fordere daher, dass das Verkehrsaufkommen neu bewertet wird.
Freie Wähler Markus Reichhart	Die Daten die als Quelle angegeben sind haben sich mittlerweile überholt. Aktuell sind nochmal höhere Kosten für den Ausbau benannt worden. Aus meiner Sicht ist der Ausbau sehr kritisch zu hinterfragen. Einerseits aus ökologischen Gründen, andererseits aus finanzieller Sicht. Allerdings bin ich der Meinung, dass die Autobahnzufahrt (Stichwort Kleeblatt) erfolgen muss um die gefährliche Ausfahrt Manching zu entschärfen. Persönlich kann ich mir nicht vorstellen, dass der weitere Ausbau in dem Umfang erfolgt wie bisher geplant.
FDP Jakob Schäuble	Siehe Antwort 11.
ÖDP Franz Hofmaier	Ich unterstütze voll und ganz die Position des BN. Neben vielen Punkten in Sachen Naturschutz: Wir können uns auf Dauer auch finanziell gar keinen weiteren Ausbau unserer Straßennetze mehr leisten, sind schon mit dem Erhalt unserer Infrastruktur (bröckelnde Brücken!) mehr als ausreichend gefordert.
Die Linke Christian Pauling	Absolut. Für mich ergibt sich auch ein folgeschwerer Denkfehler in Hinsicht auf die Planungsgrundlagen. Man extrapoliert eine Verkehrsentwicklung in die Zukunft, die es so aufgrund unserer Klimaschutzziele schlichtweg nicht geben darf. Wir brauchen eine Reduktion des Verkehrs auf der Straße, was bedeutet, dass auch kein Bedarf besteht, die B16 auszubauen. Alles andere würde den gesetzten Klimazielen widersprechen und wäre damit Grundgesetzwidrig, weil es der nachfolgenden Generation die Freiheit nimmt.

Ausbau des Schienengüterverkehrs

Hintergrund: Um die Verkehrswende voranzutreiben, wurde vom Bundesverkehrsministerium das „Zukunftsbündnis Schiene“ und der Deutschlandtakt ins Leben gerufen. Ein relativ preiswertes Projekt darin ist die Ertüchtigung der parallel zur B16 verlaufenden Bahnstrecke Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg – Ulm. Dieses Projekt wird in einer Studie im Auftrag des BUND Naturschutz Bayern ausdrücklich unterstützt.

Quellen: Vorhaben/Maßnahmen in der Region Süd-Ost

https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/3mkYBHv7tO8CmlpFVblBZ2/bfdc74e878c68f84917ffc4e7e116932/Vorhaben_und_Ma_nahmen_Region_S_d-Ost.pdf

Analyse des Bundesverkehrswegeplans und der 181 Zusatzprojekte für den Deutschland-Takt 3

https://www.bund-naturschutz.de/fileadmin/Bilder_und_Dokumente/Presse_und_Aktuelles/2023/Mobilit%C3%A4t/PM-075-23-Deutschlandtakt-Studie.pdf

Frage 13: Wie bewerten Sie dieses Bahnprojekt zur Entlastung der B16 vom LKW-Verkehr? Welche weiteren Vorschläge haben Sie zum Ausbau des ÖPNV und insbesondere des Schienennahverkehrs in der Region?

CSU Alfred Grob	Der Bundesverkehrswegeplan und der Deutschlandtakt sind in erster Linie Aufgaben des Bundes. Grundsätzlich gilt: Mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen, ist gut. Die Praxis zeigt aber, dass der Wunsch mit der Lebenswelt und dem Verhalten der Menschen nicht immer zusammenpasst. Im geplanten Paketzentrum in Weichering ist beispielsweise ein Schienenanschluss nicht vorgesehen. Das ist bedauerlich. An den Bedürfnissen aus der Praxis vorbeizuarbeiten, ist aber auch nicht zielführend.
Die Grünen Merlin Nagel	Ich unterstütze dieses Projekt voll und ganz! Das Anliegen wird auch von unseren Bundestagsabgeordneten voll unterstützt! Er hat eine Initiative gestartet, die sich dafür einsetzt Schienenprojekte Straßenprojekten vorzuziehen. Die weiteren Projekte werde ich im einzelnen Prüfen, schließe mich aber ihrer Einschätzung an, dass es unbedingt weitere Maßnahmen im Ausbau des ÖPNV benötigt. Um als Alternative zum Auto und Flugzeug breit akzeptiert zu werden muss der ÖPNV zuverlässiger werden, und dafür braucht es Investitionen!
SPD Markus Rößler	Als ehemaliger Gewerkschaftssekretär bei der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG unterstütze ich die Forderung mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Das ist nicht nur besser für die Umwelt, es entlastet auch die Straßen. Außerdem unterstütze ich den Antrag der SPD-Stadtratsfraktion zur schnellstmöglichen Umsetzung des Deutschlandtaktes. https://spd-ingolstadt.de/workspace/media/static/antrag_schnellstmoeegliche-umse-6419739d96c97.pdf
Freie Wähler Markus Reichhart	Grundsätzlich bin ich überzeugt, dass es notwendig ist dem Schienenverkehr mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Daher sind alle Anstrengungen für den Erhalt, Ertüchtigung und Ausbau von Schienenstrecken zu begrüßen. Neben günstigen Fahrpreisen muss die Mitnahme von Fahrrädern/Rollern verbessert werden. Das Ruftaxi-System sollte, neben Pendlerparkplätzen weiter ausgebaut werden.
FDP Jakob Schäuble	Der Ausbau der Schiene ist auch von hoher Bedeutung und hat meine Unterstützung. Beim Thema ÖPNV sehe ich sehr viel Potential in On-Demand-Verkehren.
ÖDP Franz Hofmaier	Die Bahn wurde über Jahrzehnte hinweg kaputtgespart und wird selbst bei entsprechender Priorisierung vermutlich genauso lange brauchen, sich davon zu erholen. Folglich hat man auch an praktisch allen Bahnlinien in Bayern das Problem, dass man dringend Investitionen vornehmen müsste, um den gesteigerten Erwartungen an die Bahn im Zuge der Verkehrswende halbwegs gerecht werden zu können. Soweit überhaupt noch möglich: Für einen zweigleisigen Ausbau der Trasse von München nach Garmisch, der im Zusammenhang mit einer Bewerbung für die Winterolympiade 2018 geplant war, wurden nach Scheitern der Bewerbung von der Bahn Flächen für dieses zweite Gleis verkauft. Fall erledigt! Die in erwähnter Deutschlandtakt-Studie im gleichen Abschnitt mitgenannte Strecke Mühldorf-Rosenheim wäre zumindest aus Güterverkehrssicht wohl noch als viel bedeutender einzustufen als die Donautalbahn, da sie als

	<p>„Ostkorridor“ Berlin-Leipzig-Hof-Regensburg-Landshut-Mühlendorf-Rosenheim eine der Hauptachsen im Nord-Süd-Transit auch Richtung Brenner (und mit Abzweig nach Salzburg zur Tauernbahn) darstellen und damit den überlasteten Bahnknoten München spürbar entlasten würde.</p> <p>Aber auch die Donautalbahn hat durchaus Potential, um mehr Verkehre aufnehmen zu können, insofern ist so ein Projekt absolut zu befürworten. Etwas längerfristig wäre auch eine Aufwertung der Paartallinie nach Augsburg wünschenswert, um auch hier wieder nennenswert Güterverkehr mit abwickeln zu können.</p> <p>Absolut wünschenswert wäre es zudem, die Rollende Landstraße mit welchem Startort auch immer wiederzubeleben, um LKWs ab der Region Ingolstadt auf die Schiene nach Südtirol oder ins Trentino zu befördern.</p> <p>Ferner sollte in der Region Ingolstadt nach dem Audi-Bahnhalt als nächstes ein neuer Bahnhalt in Zuchering (-Weiherfeld) angestrebt werden.</p> <p>Kleiner Kritikpunkt an der hier aufgeführten Vieregg-Studie für den BN: Anforderungen für einen Ausbau der Strecke München-Ingolstadt auf vier Gleise werden ausführlich angesprochen, doch für einen weitergehenden Ausbau des Schienennahverkehrs in der Region (Teil der Frage!) wäre eigentlich die Vorabprüfung unumgänglich, ob die Ingolstädter Eisenbahnbrücke mit ihren drei Gleisen für die Zukunft ausreichend ist oder welche Lösungen sind für einen Engpass an der Donau anbieten. Dies wäre zu prüfen, ehe man über weiteren Schienennahverkehr in der Region nachdenkt.</p>
<p>Die Linke Christian Pauling</p>	<p>Positiv. In meinen Augen sollten wir wieder weiter in die Zukunft denken und uns ambitioniertere Pläne in Hinsicht auf nachhaltige Infrastruktur stecken. Es gibt neuerdings wieder vermehrt Unternehmen, die Massenverkehrsmittel und Logistik neu denken. Ein Beispiel wäre das Unternehmen Ottobahn, das Hochbahnen anbietet. Amerikanische Firmen mit ähnlichen Konzepten inkludieren auch die lokale Logistik in derartige Bahnsysteme. Wir müssen uns von dem Irrglauben entfernen, dass wir unseren Straßenverkehr einfach elektrifizieren und damit das CO2 Problem gelöst haben. Das ist die Scheinwahrheit des automobilen Konsenses. Jedoch startet jeder Akku mit einem nicht unerheblichen CO2 Rucksack. D.h. wenn wir ehrlich mit der Situation sind müssen wir uns komplettes Logistiksystem neu denken. Großer Transport über Schienen hin zu lokalen Verteilnetzen über neuartige Technologien wie Hochbahnen als Ottobahn oder mit dezentralen Verteilzentren, die Lastenräder nutzen.</p>

Sanierung vs. Ausbau des Straßennetzes:

Hintergrund: Um das bestehende Fernstraßennetz und insbesondere Autobahnbrücken zu erhalten, müssen in den nächsten Jahren enorme Summen aus dem Bundeshaushalt in die Sanierung investiert werden.

Frage 14: Welche Priorität weisen Sie bei gleichzeitig begrenzten finanziellen Mitteln dem vierspurigen Ausbau der B16 gegenüber der Sanierung des bestehenden Straßennetzes zu?

CSU Alfred Grob	Der Ausbau der Fernstraßen ist Aufgabe des Bundes. Die Finanzierung hat mit dem Ausbau oder der Sanierung von Bayerischen Staatsstraßen, Kreisstraßen oder Straßen innerorts nichts zu tun.
Die Grünen Merlin Nagel	Wie am Beispiel der zu ersetzenden Brücken im Falle des 4-spurigen Ausbaus zu sehen ist, brauchen wir das Geld an anderen Stellen um marode Brücken zu sanieren und Gefahrenstellen auszubessern.
SPD Markus Rößler	Sanierung vor Ausbau. Grundsätzlich bin ich dafür zunächst marode Straßen und Brücken zu sanieren, bevor weitere ausgebaut werden.
Freie Wähler Markus Reichhart	siehe Antwort zu 12)
FDP Jakob Schäuble	Diese Priorisierung erfolgt sinnvollerweise im Bundesverkehrswegeplan.
ÖDP Franz Hofmaier	Bereits oben angesprochen: Kein weiterer Ausbau des bestehenden Straßennetzes.
Die Linke Christian Pauling	---

ÖPNV Region 10 / Wohnortcluster

Hintergrund: November 2019 hat Audi das Projekt vorgestellt, einige Zeit vorangetrieben und dann an die VGI übergeben. Seitdem scheint es bei diesem Projekt keinen Fortschritt zu geben, obwohl es zur bedarfsgerechten Planung des ÖPNV in der Region 10 wichtig wäre, belastbare Daten über Quelle, Ziel und Zeitpunkte der Verkehrsströme zu erlangen.

Frage 15: Wie stehen Sie zu diesem Projekt und wie werden Sie Ihren Einfluss auf die VGI geltend machen, um dieses grundlegende Projekt voranzubringen?

CSU Alfred Grob	Noch unter der Führung der CSU hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über 28 Millionen Euro Fördergeld für den ÖPNV in unserer Region freigegeben. Unser Bundestagsabgeordneter Dr. Reinhard Brandl hat sich in Berlin sehr hartnäckig dafür eingesetzt. Zu den konkreten Einzelfragen bei der Umsetzung verweise ich an den VGI.
Die Grünen Merlin Nagel	Der VGI ist zwar zuallerst eine Regionale Einrichtung aus Kommunalen Partnern, ich würde aber im Rahmen meiner Möglichkeiten eine bedarfsgerechte Planung vorantreiben und unterstützen. Hierbei würde ich mich natürlich nicht nur auf den VGI begrenzen, dass wir bayernweit vor ähnlichen Herausforderungen stehen und hier auch sicher Synergieeffekte entstehen können. Es ist mir persönlich ein Rätsel, warum es zum Beispiel zwischen der Kaserne und dem Hauptbahnhof zu den Stoßzeiten keine eigene Busverbindung gibt, obwohl Scharen von E-Scootern einen regelmäßigen Bedarf aufzeigen. Die Fahrdaten des Anbieters liegen der Stadt vor.
SPD Markus Rößler	Im Rahmen des Projektes VGI NewMind soll auch das Vorhaben Wohnortcluster weiter untersucht werden. Nach meinem Wissenstand gibt es noch keine abschließende Bewertung. Ich persönlich habe keinen Einfluss auf die VGI und kann ihn somit auch nicht ausüben.
Freie Wähler Markus Reichhart	Aus meiner Zeit im Aufsichtsrat weiß ich, dass die INVG, jetzt VGI durchaus mit Audi AG gearbeitet hat und meiner Meinung nach auch jetzt noch an diesem Thema arbeitet. Falls dies nicht so ist werde ich in meinem Netzwerk die Bedeutung dieser notwendigen Arbeit herausstellen.
FDP Jakob Schäuble	Ein guter ÖPNV braucht eine starke Datengrundlage. Ich unterstütze alle Projekte, die in der VGI in diesem Bereich umgesetzt werden.
ÖDP Franz Hofmaier	Diese Wohnortcluster haben eine Rolle gespielt bei der Ermittlung des Bedarfes für den Audi-Bahnhalt - mit Blick auf die Audi-Mitarbeiter - und hatte da unbestritten eine Wichtigkeit. Für den weiteren ÖPNV-Ausbau in der Region auf Basis eines zu entwickelnden Verkehrsentwicklungsplans für die Region 10 wäre dies ein unverzichtbarer Kernteil.
Die Linke Christian Pauling	---

Verkehrsentwicklungsplan Region 10

Hintergrund: Ingolstadt verzeichnet täglich ca. 62.000 Einpendler und 23.000 Auspendler, in der Hauptsache mit dem PKW, durch die ein Großteil der Staus verursacht werden.

Quelle: <https://www.pendleratlas.de/bayern/ingolstadt/>

Frage 16: Wie stehen Sie zu einem Verkehrsentwicklungsplan für die gesamte Region 10, der alle Verkehrsträger berücksichtigt:

- die Schiene mit zusätzlichen Haltestellen in Manching, Zuchering, ... und entsprechenden Pendlerparkplätzen
- ein Busnetz, das auf die Bedürfnisse der Schüler, der arbeitenden Bevölkerung und der Menschen beim Einkauf, in der Freizeit und bei abendlichen Veranstaltungen Rücksicht nimmt
- ein überörtliches Radwegenetz, möglichst getrennt vom Autoverkehr?

CSU Alfred Grob	Einen regionalen Verkehrsentwicklungsplan zu erarbeiten ist die Aufgabe des Oberbürgermeisters und der umliegenden Landräte. Meine Unterstützung hätten sie. Zusätzliche Bahnhalte begrüße ich. Hierzu stehen ich, meine Landtagskollegen aus dem Umland und Dr. Reinhard Brandl auch im ständigen Austausch mit der Bahn. Hier sind aber viele Aufgaben und Herausforderungen zu bewältigen. Die größten Knackpunkte sind die Donaubrücke mit nur drei Gleisen, die Elektrifizierung der Paartalbahn und die wenigen Kreuzungsmöglichkeiten auf der Donautalbahn. Derzeit kämpfen die Anbieter auch mit Zugausfällen und Personalmangel. Hier müsste also zunächst der Status quo wieder reibungslos laufen. Das Busnetz wird durch „VGI newMIND“ schon jetzt sehr gut ausgebaut und verbessert. Unter Dr. Robert Frank liefert der VGI hier hervorragende Arbeit. Das umliegende Radwegenetz ist eine Gemeinschaftsaufgabe der Stadt und der umliegenden Kommunen. Das neue Radwegeprogramm (Bayerisches Radweggesetz Juli 2023) der Bayerischen Staatsregierung liefert hier gute Unterstützung. Zum Beispiel die Planung und Errichtung von 1.500 Km neuer Radwege in Bayern und entsprechender Förderprogramme für die Kommunen.
Die Grünen Merlin Nagel	Das Problem, dass die Tätigkeitsstätten nicht mit den Wohnstätten zusammengedacht wurden ist ein altbekanntes Problem, dass heute nicht mehr lösbar ist. Die Vorschläge sind alle sinnvoll und eigentlich auch schon längst bekannt. Ich setze mich derzeit schon im BZA für eine bessere Betrachtung des Radnetz ein, da die Pläne der Stadt derzeit oft an der Stadtgrenze enden, besonders im Süden. Ich persönlich fände eine Haltestelle an der Saturn Arena sehr spannend, bin mir aber bewusst, dass diese aus diversen Gründen nicht möglich ist. Ich unterstütze den Ausbau des bedarfsgerechten Busnetzes auch voll. Es gibt viele Wege, die nur mit dem Taxi oder Auto zurücklegbar sind. Oft sind das Arztbesuche, der Weg zur Arbeit oder ins Klinikum. Wenn eine Busfahrt das Vielfache der Autofahrt dauert kann ich verstehen, wenn man sich dafür entscheidet.
SPD Markus Rößler	Ich halte einen Verkehrsentwicklungsplan, der alle Mobilitätsformen berücksichtigt als sehr sinnvoll.
Freie Wähler Markus Reichhart	Ein Verkehrsentwicklungsplan und seine Fortschreibung sind unerlässlich für eine Planung und Steuerung der Verkehrsströme in der Region.
FDP Jakob Schäuble	Vieles davon wird ja laufend geprüft und ich bin offen für jede Art der Weiterentwicklung, sie muss aber im Verbund und für Ingolstadt möglich und sinnvoll sein. Konkret sehe ich viel Potential in On-Demand-Verkehren mit Kleinbussen.
ÖDP Franz Hofmaier	Die Frage in exakt dieser Form erübrigt sich eigentlich, eher schwebt ein Hauch von Berliner Flughafen über einem Regionalen Verkehrsentwicklungsplan für die Region 10: Schon im Februar 2016 stellte die ÖDP – mit mir - im Stadtrat einen entsprechenden Antrag, bekam aber postwendend vom damaligen OB die Rückmeldung, das Thema sei längst erkannt und es sei daher schon seit Juli 2015 mit den Landräten von Eichstätt, Neuburg und Pfaffenhofen vereinbart, einen solchen gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplan zu entwickeln. Man werde erste Zwischenergebnisse, sobald sie vorliegen, dem Stadtrat präsentieren. 2017 wurde dann vom Stadtrat der städtische Verkehrsentwicklungsplan verabschiedet und es wurden dabei auch „weitere Arbeitsschritte“ angekündigt. Leider tat sich weiterhin nichts, weshalb die ÖDP im Februar 2020 beschloss, ihren Antrag nochmals zu erneuern. Und nun kam es im Finanz- und Personalausschuss des Stadtrates tatsächlich zu einem konkreten Beschluss: „Der Antrag wird weiter verwiesen. Vom zuständigen Referat ist eine Vorlage zu erstellen“.

	Nur: Wo um Himmels Willen sitzt nun Ingolstadts Dienstmann Aloisius Hingerl mit den im Ingolstädter Rathaus so dringend erwarteten „göttlichen Eingebungen“ für diese Vorlage? Sachdienliche Hinweise erbeten unter...
Die Linke Christian Pauling	Sehr positiv. Das ist dringend nötig und sollte sich auch in den Haushalten entsprechend wiederfinden.