

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>  <b>V0126/20</b> öffentlich	Referat	OB
	Amt	INVG
	Kostenstelle (UA)	800900
	Amtsleiter/in	Dr. Robert Frank
	Telefon Telefax E-Mail	
Datum	10.02.2020	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Finanz- und Personalausschuss	12.02.2020	Vorberatung	
Stadtrat	13.02.2020	Entscheidung	

### Beratungsgegenstand

Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH;  
Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr Oktober 2019 bis September 2020  
sowie Mittelfristplanung bis 2022/2023  
(Referent: Oberbürgermeister Dr. Lösel)

### Antrag:

1. Es sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:
  - a. Einführung des 15-Minuten-Takts auf dem gesamten Linienvverlauf der Linie 21 Montag bis einschließlich Freitag.
  - b. Einführung des 10-Minuten-Takts auf der Linie 70 zwischen Klinikum und Haltestelle Regensburger Straße Montag bis einschließlich Freitag.
  - c. Einführung einer neuen Tangentiallinie 59 von Etting über Westpark/LGS 2020 bis Klinikum im 30-Minuten-Takt Montag bis einschließlich Samstag.
  - d. Einführung des 30-Minuten-Takts auf allen Nachtlinien zwischen 21:00 und 24:00 Uhr Montag bis einschließlich Samstag.
  - e. Der Fahrplan der Linie 17 wird um zusätzliche Kurse zur Tangentiallinie ausgebaut, was kostenneutral durch eine integrierte Dienst- und Wagenlaufplanung umgesetzt werden kann.
  
2. Die Geschäftsführung wird beauftragt, ein Konzept zur Weiterführung geeigneter Linien, insbesondere Linie 59, sowie N-Linien auf die INVG-Nachbargemeinden zu erstellen.

3. Die Geschäftsführung wird beauftragt, zur Verbesserung des Umweltverbunds mit dem Fahrrad einen Vorschlag zur erleichterten Mitnahme von Fahrrädern und zum Aufbau von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen in 2020 zu erstellen.
4. Die Geschäftsführung wird beauftragt, sämtliche Leistungsausweitungen auf ihre wirtschaftliche Effizienz zu überprüfen und dem Aufsichtsrat hierüber zu berichten.
5. Die Geschäftsführung wird beauftragt, im Rahmen der für März 2020 angesetzten Situationsanalyse detaillierte Reisezeitmessungen für eine Expressbuslinie vom Ingolstädter Nordwesten in den Südwesten durchzuführen.
6. Die Geschäftsführung wird beauftragt, sämtliche Kostenauswirkungen des vorgeschlagenen Maßnahmenpakets ÖPNV Initiative 2020 Plus in den am 23.04.2020 zu beschließenden Wirtschaftsplan der INVG für das Wirtschaftsjahr 2019/20 und in die Mittelfristplanung einzuarbeiten.

gez.

Dr. Christian Lösel  
Oberbürgermeister

**Finanzielle Auswirkungen:**

**Entstehen Kosten:**             ja                     nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben	Veranschlagung im laufenden Wirtschaftsplan	
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input type="checkbox"/> im VMH bei HSt:	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:	
	<input checked="" type="checkbox"/> über INKB Verlust Anmeldung zum Haushalt 2021 Anmeldung zum Haushalt 2022 Anmeldung zum Haushalt 2023 Anmeldung zum Haushalt 2024	Euro: 12,5 Mio. € 14,9 Mio. € 15,5 Mio. € 15,9 Mio. €
<input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von            Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von            Euro müssen zum Haushalt 20            wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

**Bürgerbeteiligung:**

**Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt:**     ja                     nein

**Kurzvortrag:**

Der Aufsichtsrat der INVG beschloss am 11.12.2019 das „Maßnahmenpaket ÖPNV Initiative 2020 Plus“ (V1066/19) und am 06.02.2020 weitere flankierende Maßnahmen (V0125/20 und V0137/20). Bei Umsetzung dieser Maßnahmen, die im Wirtschaftsplan mit einer jährlichen Gesamtkostenbelastung von 3,2 Mio. € zu berücksichtigen sind, ergeben sich voraussichtlich folgende nicht gedeckte Kosten für den ÖPNV von:

<b>Wirtschaftsjahr</b>	<b>nicht gedeckte Kosten</b>
2019/20	12,5 Mio. €
2020/21	14,9 Mio. €
2021/22	15,5 Mio. €
2022/23	15,9 Mio. €

Sofern der steuerliche Querverbund weiter besteht kann eine Steuerersparnis von 30 % zur Finanzierung herangezogen werden.

Dem Stadtrat wird am 23.04.2020 der Wirtschaftsplan final vorgelegt.

## **ÖPNV-Initiative 2020 Plus**

Der ÖPNV steht seit einiger Zeit verstärkt im Fokus des öffentlichen Interesses in ganz Deutschland. Sowohl der Bund, als auch der Freistaat Bayern haben es sich zum Ziel gesetzt, in Kooperation mit den Kommunen, den ÖPNV in den nächsten Jahren deutlich zu verbessern. Ziel ist hierbei Ausbau und Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV als Gesamtsystem, also im Hinblick auf Infrastruktur, Angebot und Vertrieb. Im Aufsichtsrat der INVG wurden diesbezüglich von allen Fraktionen verschiedene Anträge gestellt. Zur vertieften Befassung der komplexen Themen wurde am 11.10.2019 durch die Civity Management Consultants ein ÖPNV-Workshop durchgeführt, an dem auch Vertreter der Stadtverwaltung, des INVG-Fahrgastbeirats sowie der INVG-Verwaltung teilnahmen. Die Geschäftsführung hat unter Würdigung der Ergebnisse des ÖPNV-Workshops und unter Berücksichtigung der Ingolstädter Rahmenbedingungen mehrere Maßnahmen identifiziert, die zusammen unter der Bezeichnung „**ÖPNV-Initiative 2020 Plus**“ großes Potential zur Verbesserung des ÖPNV in Ingolstadt und der gesamten Region aufweisen.

### **I. ÖPNV-Initiative 2020 Plus: Fahrplan**

Im ÖPNV-Workshop am 11.10.2019 wurden verschiedene Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Fahrplanangebotes im Stadtgebiet Ingolstadt diskutiert. Dabei soll der Schwerpunkt auf Maßnahmen liegen, die die Ingolstädter Verkehrsgesellschaft im Auftrag der Stadt Ingolstadt als zuständiger Aufgabenträger in eigener Verantwortung kurzfristig realisieren kann.

Auch ist bei den vorzuschlagenden Maßnahmen zu beachten, dass diese unabhängig von den Baumaßnahmen Kongresszentrum/Roßmühlstraße umgesetzt werden können. Maßnahmen, die über die Umleitungsstrecken vollzogen würden, wären sehr aufwändig zu gestalten und würden in Bezug auf Fahrplan, Personal und Fahrzeugpark unverhältnismäßig kostenintensiv auf den Wirtschaftsplan der INVG wirken. Auch ist davon auszugehen, dass die verkehrliche Wirkung aufgrund der während der Baumaßnahmen erforderlichen zeitaufwändigen Umleitungen nur begrenzt zu einem Erfolg führen würde.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen die erste Stufe einer strategischen Aufwertung des INVG-Linienangebots in mehreren Stufen in den nächsten Jahren dar: Konkret wird das 15-Minutentakt-Angebot im Premiumnetz der INVG erweitert, eine neue Tangentiallinie eingeführt und zugleich markiert es erstmalig in Ingolstadt den Einstieg in den 10-Minutentakt durch die Verdichtung auf der Linie 70. Zudem sollen die Nachtlinien in der Zeit von 21:00 bis 24:00 Uhr von Montag mit Samstag allesamt im Halbstundentakt gefahren werden, um der steigenden Nachfrage der Fahrgäste zu entsprechen.

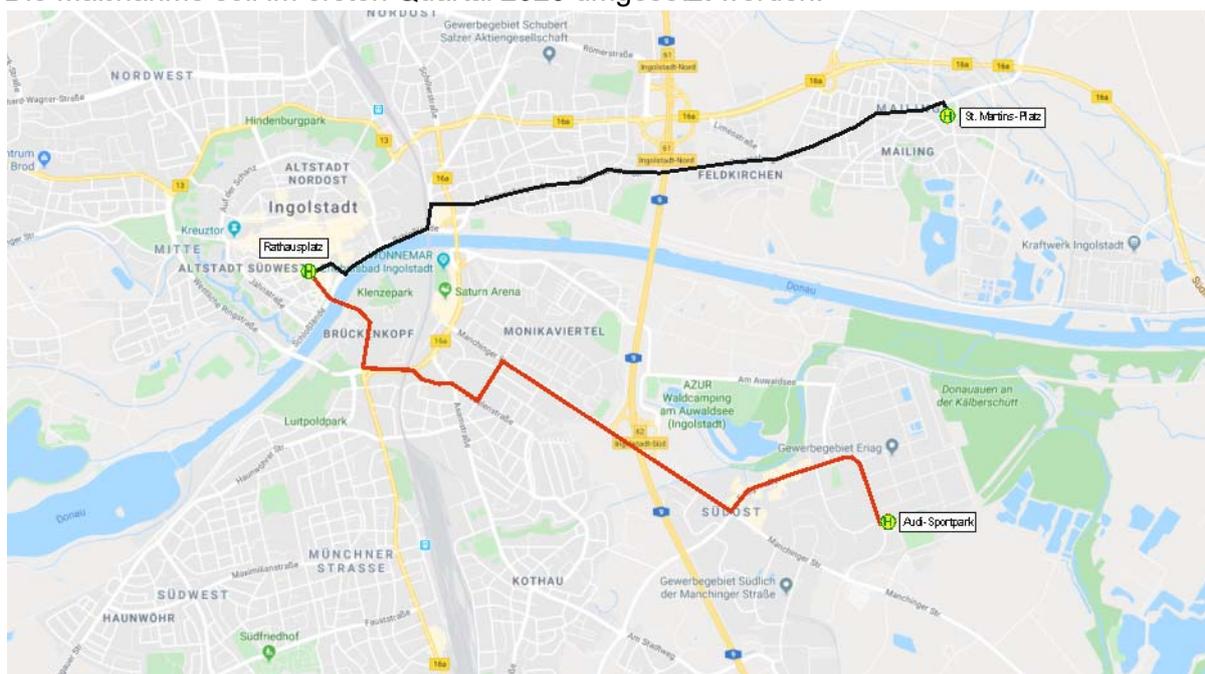
Perspektivisch eignen sich die Linien 10 und 11 nach Umbau der Roßmühlstraße ebenfalls für die Einführung des 10-Minutentakts, um zusammen mit der Linie 70 ein Ingolstädter ÖPNV-Stammkreuz mit einer exzellenten Taktanbindung für nahezu sämtliche Haupt-Quell-Zielbeziehungen in allen vier Himmelsrichtungen zu bilden. Eine zukünftige weitere Ergänzung des Premiumnetzes im 15-Minuten-Takt wie z.B. auf der stark frequentierten Linie 58 steht hierzu nicht im Widerspruch, sondern würde die gesamte Attraktivität des ÖPNV-Systems noch weiter stärken. Selbstverständlich müssen solche kostenintensiven Maßnahmen unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Finanzierbarkeit erwogen werden.

## 1. Linie 21 15-Minuten-Takt

Die Linie 21 konnte in 2019 insgesamt 2.667 tägliche Einsteiger aufweisen, Der Zuwachs seit dem Jahr 2017 mit 2.176 Einsteigern ist beständig. Vorgesehen ist die Schaffung eines 15-Minuten-Takts auf der gesamten Linie. Es ist zu erwarten, dass nach der Einführungsphase dieser Fahrplanmaßnahme ein Fahrgastzuwachs von ca. 480 Nutzern erreicht wird. Die Bedienung des Südstads der Linie 21 soll erfolgen, um der Entwicklung insbesondere des IN-Campus zu entsprechen.

Diese Maßnahme wird einen zusätzlichen **jährlichen** Kostenaufwand von voraussichtlich **€ 530.000,00** mit sich bringen.

Die Maßnahme soll im ersten Quartal 2020 umgesetzt werden.



## **2. Neue Linie 59**

**(Wettstetten) – Etting – Bahnhof Ingolstadt Audi – Westpark – Klinikum  
Montag mit Freitag 30-Minuten-Takt – Samstag, Sonn- und Feiertag 60-Minuten-Takt**

Sowohl aus den Fraktionen, als auch aus dem zuständigen Bezirksausschuss Etting wird eine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen Etting und dem Klinikum angeregt.

Mit der Inbetriebnahme des neuen innerstädtischen Bahnhofs Ingolstadt Audi bietet es sich nunmehr an, diesem Wunsch zu entsprechen und diese Linie neu in das Angebot des INVG-Verbundverkehrs aufzunehmen. Die direkte Anbindung an den Bahnhof Ingolstadt Audi wird für die aus der nordwestlichen Region kommenden Bahnkunden eine schnelle und direkte umsteigefreie Verbindung zum Westpark und insbesondere zum Klinikum bieten. Die neue Tangentiallinie stellt eine attraktive ÖPNV-Nutzung für Beschäftigte im Klinikum und Westpark dar, zudem ist sie für Kunden mit Ziel Einkauf, Freizeit und Krankenbesuch interessant.

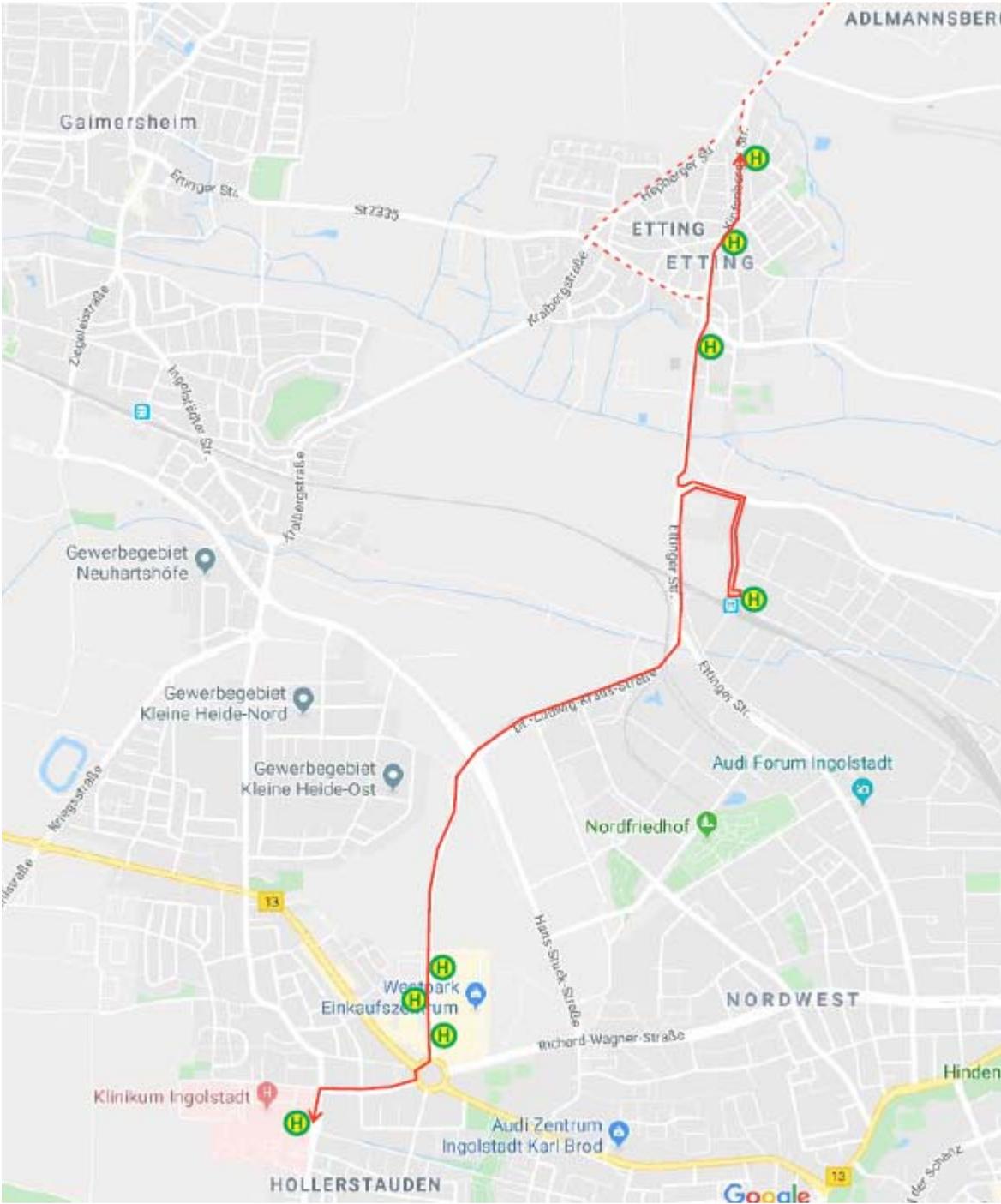
Mit einer solchen neuen Linie in den Relationen Etting – Bahnhof Ingolstadt Audi – Westpark und Klinikum werden wesentlich kürzere Fahrzeiten möglich, etwa die Hälfte der derzeitigen Zeiten, zudem umsteigefrei.

Auch würde eine solche Linienverbindung zu den Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Bahnhof Ingolstadt Audi bei kurzfristiger Realisierung eine direkte Verbindung zur Landesgartenschau 2020 ermöglichen. Die Erschließung der Landesgartenschau würde über die Omnibushaltestellen Westpark erfolgen, die sich in unmittelbarer Nähe zum Eingang West befinden.

Im ersten Schritt ist ein 30-Minuten-Takt von Montag mit Freitag, 60-Minuten-Takt Samstag und Sonntag/Feiertag vorgesehen. Zu einem späteren Zeitpunkt sollte bei dieser neuen Linie geplant werden, auch das Gewerbegebiet an der Friedrichshofener Straße und in der Mittleren Heide zu erschließen.

Diese Maßnahme wird zusätzliche **jährliche** Kosten von voraussichtlich **€ 500.000,00** verursachen.

Die Maßnahme soll zum 24. April 2020 umgesetzt werden.



### **3. Linie 70**

**Klinikum – Westpark – Richard-Wagner-Straße – Theodor-Heuss-Straße – Goethestraße – Mailing**

**10-Minuten-Takt zwischen Klinikum und Regensburger Straße**

**20-Minuten-Takt bis Mailing**

Die Linie 70 ist die Haupteerschließungsachse für das Klinikum Ingolstadt und die Versorgungszentren im Ingolstädter Nordwesten. Die Linie 70 verbindet die beiden bevölkerungsstarken Stadtbezirke Nordwest und Nordost sowie Mailing-Feldkirchen als Tangentiallinie. Die Linie 70 wies in 2007 noch 2.054 Einsteiger/Werktag auf, in 2019 hat sich diese Einsteigerzahl auf 3.661 erhöht.

Vorgesehen ist die Schaffung eines 10-Minuten-Takts werktags zwischen dem Klinikum, dem Nordwest-Viertel und dem Nordost-Viertel, Haltestelle Regensburger Straße. Durch diese Taktverkürzung profitieren auch die Fahrgäste der Linien 10, 11, 15 und 44, die den Ost-West-Verlauf der Linie 70 von Nord-Süd kreuzen, da die Umsteigezeiten erheblich reduziert werden. Mittelfristig bietet die Einführung des 10-Minuten-Takts bei den Linien 10 und 11 in Ergänzung des 10-Minuten-Takts auf der Linie 70 ein hochattraktives Ingolstädter ÖPNV-Stammkreuz

Es ist davon auszugehen, dass ein weiterer Zuwachs von bis zu 900 Einsteigern pro Tag erreicht wird. Diese Maßnahme wird **jährliche** Kosten von voraussichtlich **€ 600.000,00** verursachen.

Die Maßnahme soll im Herbst 2020 umgesetzt werden.

### **4. Nachtlinien**

**30-Minuten-Takt von 21:00 Uhr mit 24:00 Uhr**

Seit Einführung der Nachtlinien haben sich die Fahrgastzahlen deutlich gesteigert mit einem Allzeithoch in 2019. Bereits zum Fahrplanwechsel am 03.12.2019 werden die Nachtlinien von Samstag auf Sonntag zu einer durchgängigen 24-Stunden-Bedienung verdichtet. Zur weiteren Attraktivitätssteigerung schlägt die Geschäftsführung vor, die Nachtlinien in der Zeit von 21:00 Uhr mit 24:00 Uhr an den Tagen Montag mit Samstag vom 60-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt zu verdichten. Dieses Angebot richtet sich sowohl an Arbeitnehmer, die im Schichtbetrieb tätig sind, als auch an Kunden zur Freizeitgestaltung. Die Geschäftsführung empfiehlt die gleichzeitige Taktverbesserung auf allen Nachtlinien unter Beibehaltung des bewährten und leicht merkbaren Taktknotens zur vollen Stunde, um allen Stadtteilen einen höherwertigen ÖPNV anbieten zu können.

Diese Maßnahme wird zusätzliche Kosten von voraussichtlich **jährlich € 550.000,00** bedeuten.

Die Maßnahme soll im ersten Quartal 2020 umgesetzt werden.

## 5. Ausbau der Linie 17 zur Tangentiallinie

Die Linie 17 fährt aktuell vormittags vom Hauptbahnhof-Ost in das Gewerbegebiet Manchinger Straße, abgestimmt auf die Zugankünfte am Hauptbahnhof. Am Nachmittag erfolgen die entsprechenden Fahrten vom Gewerbegebiet Manchinger Straße zum Hauptbahnhof-Ost.

Aufgrund der Fahrplanmaßnahmen können einige Rückfahrten zum/vom Hauptbahnhof nach Auswertung aus dem ITCS-System nunmehr durch die Optimierung der Wagnenumlaufpläne als Fahrplanfahrten **kostenneutral** angeboten werden.

Im Hinblick auf die Neuansiedlung von Firmen im Umfeld der Eriagstraße und den Entwicklungen im IN-Campus ist es sinnvoll, diese Linienfahrten in das Fahrplanangebot der Linie 17 aufzunehmen. Weiter können die Bereiche Feselenstraße und südlich der Manchinger Straße direkt an den Hauptbahnhof angeschlossen werden, was auch die Erreichbarkeit des Bahnhofs Ingolstadt Audi verbessert. Mit der Aufnahme der Rückfahrten übernimmt die Linie 17 die Funktion einer weiteren Tangentiallinie und stärkt somit strategisch das INVG-Gesamtnetz.



## 6. Erweiterung der Linien in die Region

Die Geschäftsführung sieht erhebliches Potential zur Fahrgastgewinnung in der Weiterführung geeigneter Linien über das Stadtgebiet Ingolstadt hinaus in die Nachbargemeinden. Aus verkehrlicher Sicht kann die Erhöhung des ÖPNV-Nutzeranteils gerade in der Region die Stadt Ingolstadt am besten von Pkw-Fahrten entlasten.

Die neue Tangentiallinie 59 bietet sowohl nach Westen, als auch nach Norden gute Erschließungsmöglichkeiten. Nach Ende der Landesgartenschau 2020 könnte die Linie 59 durch geänderte Linienführung das Gewerbegebiet Gaimersheim mit mehreren Tausend Arbeitsplätzen erschließen. Im Norden wäre durch eine Verlängerung des Linienlaufs die Anbindung von Wettstetten zweckmäßig, so dass auch dort Pendler und Freizeitnutzer in den ÖPNV integriert werden könnten.

Eine weitere Perspektive für eine regionale Stärkung des ÖPNV besteht in der verbesserten Busanbindung des Interparks, z.B. durch die Linie 25 IN-ZOB bis Pförring, sowie des

Gewerbegebiets Fliederbuckel in Großmehring.

Zudem beabsichtigt die Geschäftsführung, die Intensivierung der Nachtlinien auf den Nachtlinien N 2 (Gaimersheim), N 5 (Stammham) und N 6 (Kösching) mit den jeweiligen Gemeinden zu erörtern, um diese in den verbesserten Takt einzubinden.

Die Betriebskosten der Weiterführung außerhalb des Stadtgebiets müssen grundsätzlich vom Landkreis Eichstätt und den jeweiligen Gemeinden getragen werden, so dass insoweit noch Abstimmungsbedarf besteht. Aufgrund des neuen EU-Rechtsrahmens EU-VO 1370 ab dem 03. Dezember 2019 müssen komplizierte und zeitaufwändige Verfahren eingehalten werden, um die Genehmigungen durch die Reg. von Oberbayern zu erhalten. Ungeachtet dessen wird die Geschäftsführung diese potentiellen Erweiterungen aufgrund des hohen zu erwartenden Entlastungseffekts für Ingolstadt mit Nachdruck verfolgen, um spätestens in 2021 die regionale Anbindung zu realisieren.

#### **7. Gesamtkosten Fahrplanmaßnahmen:**

Die dargestellten Kosten sind aufgrund von Fahrzeugmehrungen und veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen Näherungswerte. Die Geschäftsführung wird zudem die Fördermöglichkeiten auch für die Betriebskosten beim Freistaat Bayern prüfen, die insbesondere die INVG-Partnergemeinden teilweise entlasten könnten.

Linie 21	€ 530.000,00
Linie 59	€ 500.000,00
Linie 70	€ 600.000,00
<u>Nachtlinien</u>	<u>€ 550.000,00</u>
<b><u>Summe</u></b>	<b><u>€ 2.180.000,00</u></b>

## II. ÖPNV-Initiative 2020 Plus: Tarif

Die Fortentwicklung des VGI-Tarifs als regionaler Gemeinschaftstarif ist ein kontinuierlicher Prozess, der in Abstimmung mit den Partnern im Zweckverband Verkehrsgemeinschaft Region Ingolstadt/VGI erfolgt.

Initiativen, die auf der Ebene der Kommunalen Aufgabenträger eingebracht werden, bedürfen der Abstimmung mit den weiteren kommunalen Partnern.

Ein Deutschland-weiter Vergleich der wichtigsten Tarifsegmente im ÖPNV-Workshop vom 11. Oktober 2019 hat ergeben, dass in Ingolstadt ein insgesamt ausgesprochen günstiges Tarifniveau besteht. Zudem gibt es eine Vielzahl von Sonderregelungen, die eine soziale Komponente aufweisen:

Die freiwillige Schülerbeförderung ermöglicht zum Preis von nur € 246,- pro Jahr eine ÖPNV-Nutzung für alle Ingolstädter Azubis, Studenten und Schüler, die nicht in den Anwendungsbereich der kostenlosen Schülerbeförderung fallen.

Die Job-Tickets weisen einen hohen Rabatt von bis zu 45% auf den Regeltarif aus und ermöglichen seit 2018 auch eine Bündelung mehrerer Arbeitgeber

Die kostenlose Mitfahrt von Kindergarten- und Schülergruppen werktags ermöglicht eine Teilhabe an einer Vielzahl von kulturellen Veranstaltungen

Des Weiteren gibt es attraktive Kombiticket-Angebote bei Kultur- und Sportveranstaltungen, die für den ÖPNV-Nutzer weniger als € 1,- kosten.

Aktuell wird auf Anregung des Freistaats Bayern die Einführung eines 365-Euro-**Jugend**-Tickets diskutiert und bereits im VGI-Arbeitskreis der Aufgabenträger erörtert. Jedoch liegen derzeit die für eine Entscheidungsfindung erforderlichen staatlichen Entscheidungsgrundlagen noch nicht vor. Die bisherigen Hinweise sehen vor, dass dieses 365-Euro-Jugend-Ticket für Schüler, Auszubildende, Beamtenanwärter, Teilnehmer FSJ, FÖJ, Bufdi verbundweit in allen Verkehrsmitteln, Bus + Bahn, angeboten wird. Ausdrücklich nicht enthalten sind Studenten.

Der Freistaat Bayern bietet an, die durch dieses zusätzliche Tarifangebot entstehenden Mindererlöse zu zwei Drittel zu finanzieren, das verbleibende Drittel ist von den örtlich zuständigen Aufgabenträgern zu bezahlen. Diese Finanzierungszusage gilt jedoch nur, wenn das gesamte Verbundgebiet der VGI in die Anwendung einbezogen ist. Dies bedeutet, dass die einseitige Festlegung z.B. durch den Stadtrat Ingolstadt nicht ausreicht, um die staatlichen Ausgleichsbeträge zu erhalten. Dabei ist zu prüfen, wie mit den bisherigen Angeboten z.B. in Ingolstadt und vielen Nachbargemeinden zur „Freiwilligen Schülerbeförderung mit Eigenbeteiligung“ umgegangen wird.

Eine Festlegung auf die Übernahme des 365-Euro-Jugend-Tickets in das Tarifangebot des VGI kann erst erfolgen, wenn die verbindlichen staatlichen Richtlinien vorliegen. Eine Bezifferung der Kosten ist im Hinblick auf die noch nicht vorliegenden detaillierten Regelungen schwer möglich, ein Ansatz von bis zu ca. **€ 500.000 für die Stadt Ingolstadt** erscheint plausibel, wobei die Landkreise voraussichtlich mit höheren Einnahmeausfällen rechnen müssen.

Da die Semester-Tickets ausdrücklich nicht unter diese Regelung fallen, ist hierfür mit dem örtlich zuständigen Studentenwerk Nürnberg-Erlangen eine Lösung zu finden, die für die Studenten ebenfalls eine Tariflösung bietet. Die Geschäftsführung sieht in der Einführung eines neuen VGI-weiten Semester-Tickets eine weitere Attraktivitätssteigerung des Hochschulstandorts Ingolstadt sowie der gesamten Region.

Des Weiteren hat sich auf Initiative von Herrn Oberbürgermeister Dr. Lösel die Stadt Ingolstadt mit

dem Zweckverband VGI als eine von 10 Modellregionen zur besonderen Förderung durch den Bund im Rahmen des Klimapakets der Bundesregierung beworben. Im Falle einer Auswahl durch den Bund könnten Ingolstadt und die Region in den Genuss von weiteren Fördermaßnahmen bei Tarifen gelangen. Mit einer Entscheidung ist ab zweites Quartal 2020 zu rechnen, bis dahin sollten aus Sicht der Geschäftsführung keine weiteren einseitigen und damit potentiell förderschädlichen Tarifmaßnahmen erfolgen.

### **III. ÖPNV-Initiative 2020 Plus: Digitalisierung**

#### **1. Ausbau DFI**

Die Geschäftsführung plant den Aufbau von ca. 80 neuen DFI Anzeigen im VGI-Verkehrsgebiet. Im Stadtgebiet Ingolstadt werden insgesamt 47 DFI-Anzeigen an 26 Haltestellen und in 3 Indoor-Bereichen eingeplant. In der Gemeinde Baar-Ebenhausen, im Markt Gaimersheim und in der Gemeinde Lenting werden ebenfalls DFI Anzeigen errichtet.

Derzeit werden gemeinsam mit der Firma BLIC die Ausschreibungsunterlagen erarbeitet, die Grunddaten und die entsprechenden Masseberechnungen für den Tiefbau zusammengestellt. Die Vertragsentwürfe und die Entwürfe für die Leistungsbeschreibung werden entsprechend den technischen Vorgaben und den EU-Vorgabe-Richtlinien erstellt. Die Abstimmung mit dem Zuschussgeber erfolgt zeitgleich. Ziel ist es im Januar/Februar 2020 die EU-Ausschreibung zu beginnen, sodass der Abschluss der Maßnahme voraussichtlich bis Ende 2. Quartal 2021 erfolgen kann. DFI-Anzeiger erhöhen die Qualität des ÖPNV durch die Angabe der tatsächlichen Abfahrtszeiten der Busse, was insbesondere im Verspätungsfall wichtig ist.

Für den Aufbau der DFI sind Investitionskosten von **ca. € 500.000** angesetzt, die bereits im Wirtschaftsplan berücksichtigt sind.

#### **2. Internet und APP**

Für die weitere Digitalisierung und Verbesserung der Internet- und App-Angebote sind vielfältige Maßnahmen in Vorbereitung. Im Kern ist beabsichtigt, die INVG-App weiter qualitativ zu verbessern und sie parallel zu einer VGI-weiten Verbund-App auszuweiten:

##### **a) Kooperation Google-Maps und Co.**

Die INVG bereitet aktuell die Erstellung einer digitalen offenen Schnittstelle für Datenabnehmer vor, so dass z.B. auf Google-Maps die Echtzeitdaten für INVG-Haltestellen und vor allem Fahrplanauskünfte verfügbar sind. Entscheidend ist hierbei die kontinuierliche Versorgung mit jeweils aktuellen Daten, um den Kunden auch Verspätungen und durch Baustellen bedingte Umleitungen mobil anzeigen zu können. Die Programmierung der offenen Schnittstelle ist diskriminierungsfrei und ermöglicht daher sowohl den Google-Nutzern, als auch Kunden von innovativen Start-ups faire Chancen im Wettbewerb untereinander.

##### **b) Einbindung verschiedener „Cluster“ in die INVG-App**

Die technische Erweiterung der App bezweckt die Integration von zusätzlichen online-Mobilitätsangeboten, um z.B. einen Radwege- und PKW-Vergleich vornehmen zu können. Des Weiteren fällt hierunter auch die mögliche Kooperation mit Anbietern von New-Mobility-Services wie die Miete von E-Scootern. Die Nutzung der INVG-App hierfür verbessert zum einen die Reichweite des traditionellen ÖPNV-Angebots, zum anderen bleiben die relevanten Daten in der

Hoheit der kommunalen Sphäre.

### **c) Airport-Express Integration**

Besondere Bedeutung hat die Integration des Verkaufs von Airport-Express Tickets in die INVG App. Dies erhöht die Attraktivität des Ingolstädter Airport-Express im Vorverkauf und erleichtert die Nutzung gerade auch für internationale Fahrgäste aus dem Ausland. Die Fokussierung des Handy-Ticketings beim Ingolstädter Airport-Express auf die bestehende INVG-App vermeidet hohe Einführungskosten einer eigenständigen Lösung, erweitert die Nutzungsmöglichkeiten aller User und wertet in der Folge die INVG-App als umfassende Mobilitäts-App weiter auf.

### **d) Erweiterung INVG-App auf VGI**

Von strategischer Bedeutung ist die bereits in Angriff genommene Erweiterung der Echtzeit-Fahrplan- und Tarifauskunft der INVG auf das gesamte VGI-Gebiet. Hierzu müssen die Fahrpläne aller beteiligten Verkehrsunternehmen digital erfasst werden, ebenso müssen alle Haltestellen katalogisiert und digital versorgt werden. Zielsetzung ist hier die vollständige Nutzung aller Echtzeitdaten im VGI-Gebiet für das gesamte ÖPNV-Angebot, von Auskunft über Fahrpreis bis hin zum Handy-Ticketing.

Für die technischen Verbesserungen a)-c) sind Investitionskosten von ca. € 250.000 eingeplant. Die Kosten der Erweiterung der INVG-App auf die gesamten drei Landkreise der VGI werden durch den Zweckverband VGI getragen.

## **3. On-Demand-Verkehre in Ingolstadt und den Landkreisen**

Bedarfsverkehre über digitale Plattformen werden auch als sog. On-Demand-Verkehre bezeichnet und können den traditionellen ÖPNV-Taktverkehr ergänzen. Auf Ebene des Zweckverbands VGI wird aktuell eine Studie erarbeitet, um auf Grundlage der räumlichen Gegebenheiten und unterschiedlicher Rahmenbedingungen in Stadt und Umland einen Vorschlag für Anwendungsszenarien zu erarbeiten. Im Vordergrund steht die Konzeption einer einheitlichen digitalen Plattform, die die bestehenden Fahrzeug-Kapazitäten insbesondere der privaten Busunternehmen bestmöglich zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots nutzbar macht. Bis zur VGI-Verbandsversammlung am 17. Dezember 2019 ist eine Darstellung der Bestandsaufnahme erwartet, die Grundlage für eine funktionale Ausschreibung im 1. Quartal 2020 sein könnte. Die Geschäftsführung sieht in der Organisation von digitalen Angeboten eine Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Systems, das effizienter als die Ausweitung von Taktverkehren in schwach nachgefragten Zeiten/Regionen ist. Wichtig ist die Integration in das VGI-Tarifsystem, so dass auch moderne Anreiz- und Bonussysteme z.B. für Dauerkarten-Nutzer ermöglicht werden. Eine Einführung im VGI-Gebiet sollte 2020/21 unbedingt umgesetzt werden.

Die Kosten für die Einführung digitaler On-Demand-Systeme in Ingolstadt und der Region werden gerade durch einen externen Berater ermittelt. Die Geschäftsführung geht in Abhängigkeit von Fördermitteln von Bund und Land von einem Sockelbetrag von ca. **€ 250.000** pro Jahr aus.

## **IV. ÖPNV-Initiative 2020 Plus: Strategie Busbeschaffung**

Die INVG Tochtergesellschaft Stadtbuss Ingolstadt GmbH verfolgt eine Fuhrpark-Strategie, die bestmöglich Innovation, Kundenkomfort und Wirtschaftlichkeit in Einklang zu bringen sucht. Bereits 2013 kamen Hybridbusse zum Einsatz, die Kapazität der Flotte wurde systematisch erhöht mit einem Anteil von aktuell über 50% Gelenkbusse und einer bestmöglichen qualitativen Ausstattung

für die Fahrgäste mit W-LAN, Vollklimatisierung, USB-Buchsen und Echt-zeitinformation im Bus. Aktuell sind 107 Fahrzeuge für den täglichen Omnibusbetrieb in Ingolstadt und den angrenzenden Nachbargemeinden einsatzbereit. Das aktuelle Durchschnittsalter des Fuhrparks liegt bei knapp über 6 Jahre, 60% der eingesetzten Fahrzeuge werden ab Mitte Dezember Gelenkbusse sein, 40 % Standardlinienbusse. Das Durchschnittsalter der Busflotte ist damit um ca. 2 Jahre jünger als bei den deutschen kommunalen Verkehrsunternehmen bundesweit.

Gegenwärtig erfüllen 37 Busse den aktuell höchsten Standard der Abgasreinigung (Euro 6), die anderen 70 Omnibusse erfüllen die Standards Euro 5 und Euro 5/EEV. Omnibusse mit niedrigerem Abgasreinigungsstandard als Euro 5 werden im kommunalen Fuhrpark nicht mehr eingesetzt.

Die Antriebstechnik mittels Verbrennungsmotor und Wandlergetriebe wird auch in der unmittelbaren Zukunft noch bestimmend sein, über 96 % aller in Deutschland bei kommunalen Verkehrsunternehmen eingesetzten Busse setzen auf die Dieselseltechnologie. Alternative, lokal emissionsfreie Antriebskonzepte mittels Elektromotor und/oder Brennstoffzelle bedürfen wahrscheinlich noch umfangreiche Weiterentwicklung bevor Fahrzeuge mit diesen Antrieben das gleiche Betriebsspektrum abdecken können, wie es heute ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor kann. Von zentraler Bedeutung dürfte hierbei das Thema Reichweite beim Fahrzeugeinsatz sein. Die Energiedichte derzeit am Markt verfügbarer Batterien reicht bei weitem nicht aus, um die Laufleistung incl. Heizung im Winter und Kühlung im Sommer eines Busses mit Verbrennungsmotor abzudecken. Würde der kommunale Fuhrpark derzeit rein aus Elektrobussen bestehen, müssten ca. 50% mehr Omnibusse vorgehalten werden, als dies der Fall ist. Dafür reichen weder die Stellflächen auf den Betriebshöfen aus, noch ist geklärt, mit welcher Infrastruktur die zeitgleiche Ladung dieser dann theoretisch 160 Omnibusse vorantreiben kann. Trotz relativ hoher Fördersätze durch Bund und Land blieben dramatische Mehrkosten bei den kommunalen Verkehrsunternehmen hängen. Bezogen auf Ingolstadt würde das INVG-Defizit um mehrere Millionen Euro pro Jahr steigen, ohne eine ÖPNV-Angebotsverbesserung für die Fahrgäste zu bewirken. Des Weiteren gibt es ungeklärte Fragen zur Lebensdauer der Batterien, Herstellung und Entsorgung derselben sowie Herkunft des Stroms im aktuellen deutschen Strommix.

Die Geschäftsführung von INVG und Stadtbus Ingolstadt präferiert daher für die Zukunft Wasserstoff als Energieträger. H<sub>2</sub> ist als Energieträger hinreichend vorhanden bzw. kann relativ einfach mittels ökologisch erzeugten Stroms aus Wasser elektrolytisch erzeugt werden. INVG und SBI sind bereits Partner beim IFG-Antrag IN2H2 auf Teilnahme an den vom BMVI ausgeschriebenen Projekt HyLand–Regionenförderung des nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie. Kern ist der Einsatz von ersten Fahrzeugen ab 2021, sodann 3 ab 2023 und ab 2025 jährlich 5 Fahrzeuge zur Umrüstung der Busflotte. Das Projekt erfolgt in enger Abstimmung mit dem Fördergeber, der Wissenschaft und den Fahrzeugherstellern.

In der Übergangphase bis zur Serienreife der Brennstoffzellentechnik im Linienomnibus strebt die SBI daher die schnelle und umfassende Erneuerung der Fahrzeugflotte mit modernen Diesel-Hybridbussen der Abgasreinigungsstufe Euro 6d an. Die aktuell 70 vorhandenen Fahrzeuge mit Abgasreinigung Euro 5 bzw. Euro 5/EEV sollen in drei Stufen bis Ende 2022 ersetzt werden. Der Fuhrpark besteht dann ab diesem Zeitpunkt zu 100% aus Fahrzeugen mit Abgasreinigung Euro 6, größtenteils in Kombination mit Hybridtechnik. Diese Busse sind zudem in der Lage, synthetische und Bio-Kraftstoffe neuester Generation zu nutzen, so dass sie bereits die Anforderungen der EU-Richtlinie „Clean Vehicle Directive“ gültig ab 01. August 2021 erfüllen können.

Die über die Mittelfristplanung beabsichtigte Beschaffung von insgesamt 30 Bussen stellt eine Investition von ca. **€ 3,85 Mio.** jährlich dar, in Summe ca. **€ 11,5 Mio.**

## **V. ÖPNV-Initiative 2020 Plus: Stärkung Umweltverbund**

Die stärkere Einbeziehung des Fahrradverkehrs in das Busangebot, z.B. durch die Schaffung zusätzlicher Bike&Ride-Plätze und verbindliche Regelungen zur Fahrradmitnahme werden von der INVG gemeinsam mit der Stadt Ingolstadt, Fahrradbeauftragter, erarbeitet.

Die aktuelle Regelung zur Fahrradmitnahme gilt nur für die Linie 60. Die Geschäftsführung beabsichtigt eine Erweiterung auf das gesamte INVG-Liniennetz Stadtgebiet, wobei die Interessen der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste mit Rollatoren oder Rollstühlen sowie Kinderwägen Vorrang haben. Zweckmäßig ist zudem eine Herausnahme der Hauptverkehrszeiten aus den Mitnahmezeiten. Nach Vorliegen einer auch mit allen Busunternehmen abgestimmten Konzeption wird die Geschäftsführung im Aufsichtsrat im 1. Halbjahr 2020 einen konkreten Vorschlag unterbreiten.

Die Erstellung von modernen, vor allem witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen erhöht die Attraktivität des Gesamtsystems Umweltverbund aus Bus, Bahn und Fahrrad. Hierzu wird in einem ersten Schritt eine Bestands- und Auslastungsanalyse der bestehenden Anlagen erarbeitet. Im zweiten Schritt ist bedarfsorientiert auch unter Berücksichtigung der verlängerten Reichweiten der Pedelecs und E-Bikes der Bedarf an wichtigen INVG-Haltestellen zu ermitteln. Hierbei sind die INVG-Nachbargemeinden einzubeziehen, um ein über die Stadtgrenzen hinausgreifendes Konzept zu erarbeiten. Im Bereich der Fahrradmobilität könnten Fördermittel der beiden zuständigen Bundesministerien für Umwelt und Reaktorsicherheit sowie für Verkehr und digitale Infrastruktur die erforderlichen Investitionen ergänzen. Die Geschäftsführung wird nach Klärung der o.g. Fragen und unter bestmöglicher Einbeziehung von Bund- und Landesförderungen dem Aufsichtsrat einen Vorschlag zum Ausbau der witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen unterbreiten.

Es wird mit Investitionskosten von ca. **€ 250.000,-** in 5 Jahren gerechnet.

### **Zusammenfassung:**

Die Geschäftsführung sieht in den vorgeschlagenen Maßnahmen des Programm ÖPNV Initiative 2020 Plus erhebliches Potential, den ÖPNV in Ingolstadt und in der Region an allen relevanten Stellschrauben strategisch zu verbessern. Zusammen mit der Inbetriebnahme des Bahnhofs Ingolstadt Audi besteht in den nächsten Jahren die Chance, durch ein Premium-Angebot im ÖPNV eine nachhaltige Verkehrswende einzuleiten. Die Maßnahmen bedeuten in Summe eine Investition von jährlich ca. € 6,7 Mio. zusätzlich zur bisherigen Mittelfristplanung in den Ingolstädter ÖPNV. Mit den flankierenden Verbesserungen im VGI-Gebiet ist die ÖPNV-Initiative 2020 Plus das größte und umfassendste Programm zum qualitativen und quantitativen Ausbau des ÖPNV seit Bestehen der INVG.

Kostenübersicht ÖPNV-Maßnahmenpaket pro Jahr ab 2020:

1. Fahrplanmaßnahmen:	€ 2.180.000,-
2. Tarif	€ 500.000,-
3. Digitalisierung:	€ 500.000,-
4. <u>Umweltverbund:</u>	€ 50.000,-
<b>Verkehrliche Maßnahmen p.a.</b>	<b>€ 3.230.000,-</b>

