

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>  <b>V0071/21/1</b> öffentlich	Referat	OB
	Amt	Beteiligungsmanagement
	Kostenstelle (UA)	800900
	Amtsleiter/in	Steinherr, Andrea
	Telefon	3 05-12 71
	Telefax	3 05-12 79
	E-Mail	beteiligungsmanagement@ingolstadt.de
Datum	08.03.2021	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH, Aufsichtsrat	09.02.2021	Vorberatung	
Stadtrat	25.03.2021	Entscheidung	

### Beratungsgegenstand

Maßnahmen zur Busbeschleunigung;  
-Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 17.11.2020-  
Stellungnahme der Verwaltung  
(Referent: Oberbürgermeister Dr. Scharpf)

### Antrag:

Der Stadtrat beschließt, die von der Geschäftsführung der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH vorgeschlagenen Prüfschritte durchzuführen. Für die Prüfung durch externe Berater werden zusätzliche Mittel aus dem städtischen Haushalt 2022 von ca. TEUR 200 benötigt. Vor der Auftragsvergabe sind Vergleichsangebote einzuholen. Eine sorgfältige Prüfung von möglichen Förderprogrammen von Bund und Ländern ist durchzuführen.

gez.

Dr. Christian Scharpf  
Oberbürgermeister

## Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten:  ja  nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
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 Anmeldung zum Haushalt Verlust 2022	TEUR 200
<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:

### Ausgangssituation

Die Stadt Ingolstadt war unter Federführung der INVG eine der ersten Städte in Bayern, die ein Busbeschleunigungsprogramm entwickelt und umgesetzt hat.

Die Einführung erfolgte dabei in zwei Baustufen (LSA = Lichtsignalanlage, FSA = Fußgängerschutzanlage):

- 1. Baustufe: 1993 – 2006 (34 LSA, 2 FSA, 3 Linien)
- 2. Baustufe: 2003 – 2009 (45 LSA, 28 FSA, alle übrigen Linien, außer S- und N-Linien)

Im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms erfolgte vor allem eine flächendeckende ÖV-Priorisierung an LSA sowie die Einrichtung von Busspuren in kurzen Abschnitten. Bauliche Maßnahmen (auf der Strecke oder an Haltestellen) bzw. die Einrichtung von Busspuren oder eigenen Busstraßen in längeren Abschnitten erfolgten nicht, mit Ausnahme der Busstraße Hollerstauden (Adam-Smith-Straße).

Seit der Einführung des Busbeschleunigungsprogramms wurden zahlreiche Weiterentwicklungen vorgenommen, so z.B.:

- Integration neuer LSA und Linienwege,
- Einbindung weiterer Regionalbusunternehmen (2013),
- Weiterentwicklung Funktelegramm (2013),
- Einführung RBL (Rechnergestütztes Betriebsleitsystem) bzw. ITCS (Intermodal Transport Control System) und Leitstelle (2013), Erneuerung Bordrechner, Anschlusssicherungen
- Maßnahmen an Haltestellen (DFI-Dynamisches Fahrgastinformationssystem, z.T. Ticketautomaten zur Reduzierung des Fahrerverkaufs)
- Schnellbuslinien (gleicher Fahrweg, weniger Haltestellenaufenthalte):
  - X 11: Hauptbahnhof – Stadtzentrum – AUDI
  - X 12: (Kurt-Huber-Str.) – Nordbahnhof – AUDI

Insgesamt konnte mit den dargelegten Maßnahmen eine weitgehend flächendeckende Busbeschleunigung mittels ÖV-Priorisierung an LSA (allerdings ohne S-Linien und Nachtlinien) mit grundsätzlich relativ hohen Eingriffsmöglichkeiten der Busse in die LSA-Steuerung realisiert werden. Allerdings konnte in den letzten Jahren aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität von Rad- und Fußgängerverkehr sowie der Blindensignalisierung und auch der weiterhin hohen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs (Grüne Wellen in den Straßenzügen) der Priorisierungsgrad des ÖPNV in Ingolstadt nicht weiter gesteigert werden.

Die INVG führt laufend Qualitätsprüfungen durch. Hierbei wird insbesondere die ordnungsgemäße Funktion der ÖV-Priorisierung an LSA geprüft, zudem werden Auswertungen zu Verspätungen durchgeführt.

### **Ansatzpunkte für weitere Maßnahmen zur Busbeschleunigung**

Um konkrete Maßnahmen zur Optimierung der Busbeschleunigung sowie Einrichtung von Busspuren in Ingolstadt zu ermitteln, sind eine intensive Bestandsaufnahme und eine Schwachstellenanalyse erforderlich.

Grundsätzlich können Ansätze zur weiteren Busbeschleunigung die Teilbereiche betriebliche Maßnahmen, Maßnahmen an Haltestellen, streckenbezogene Maßnahmen sowie Maßnahmen an Knotenpunkten umfassen.

In Ingolstadt sind dabei insbesondere folgende Maßnahmenansätze zu sehen:

- Einführung weiterer Expresslinien (über X 11 und X 12 hinaus), dabei nicht nur weniger Halte, sondern auch sehr direkte Verbindungen und, wo möglich, bauliche Maßnahmen (an Haltestellen, z.B. Rückbau von Busbuchten; auf der Strecke, z.B. Einrichtung von Busspuren über längere Abschnitte, gegebenenfalls auch eigene Busstraßen)
- Optimierung der ÖV-Priorisierung an besonders wichtigen LSA mit hohen Verlustzeiten (Hotspots), dabei ggf. auch Einrichtung von Sonderphasen für Busse; in einer zweiten Stufe auch Optimierungen an weiteren Knotenpunkten mit Verbesserungspotenzial
- Einbindung der S-Linien und Nachtlinien in die ÖPNV-Priorisierung
- Modernisierung der technischen Infrastruktur sowie Einsatz neuer Technologien, wie z.B. neuer Übertragungsstandards (Bluetooth, WLAN, 5G) sowie Datenaustausch mit Infrastruktur und Fahrzeugen (Car2x-Technologie, vgl. Forschungsprojekt KIVI - Künstliche Intelligenz im Verkehrssystem Ingolstadts).

## Prüfschritte

1. Bestandsaufnahme: auf Basis vorliegenden Datenbestands sowie Vor-Ort-Prüfungen vertiefende Analysen und zusätzliche Auswertungen (z.B. Geschwindigkeits- und Stauanalysen, Ermittlung Hotspots, Prüfung der Auswahl geeigneter Expresslinien)
2. Schwachstellenanalyse mit Ableitung von Handlungsfeldern
3. Erarbeitung Maßnahmenkatalog unter Berücksichtigung von Kosten und Nutzen sowie der Ergebnisse des Forschungsvorhabens KIVI
4. Umsetzungskonzept, Kostenschätzung
5. Evaluation, Dokumentation und laufende Information der INVG-Aufsichtsräte

## Kostenrahmen für die Prüfschritte

Das in Betrieb befindliche Busbeschleunigungsprogramm der INVG wird aufgrund des spezifischen technischen Know-how bereits heute in Kooperation mit einem externen Ingenieurbüro administriert und gesteuert. Für die Durchführung der o.g. Prüfschritte werden somit zusätzliche Beraterkosten anfallen, die in Summe einmalig ca. **TEUR 200** betragen. Die Umsetzung der aus der Analyse folgenden baulichen Maßnahmen sowie Software-Erweiterungen ist darin noch nicht enthalten. Die Geschäftsführung empfiehlt eine sorgfältige Prüfung von möglichen Förderprogrammen des Bundes und des Freistaats, um den Eigenanteil der INVG sowohl in der Planungs-, als auch in der Umsetzungsphase zu begrenzen.