

BESCHLUSSVORLAGE V0189/21 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	02.03.2021	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Stadtrat	25.03.2021	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH (INVG)
Wirtschaftsplan vom 01. Oktober 2020 bis 30. September 2021
sowie Mittelfristplanung bis 2023/24
(Referent: Oberbürgermeister Dr. Scharpf)

Antrag:

1. Fahrplanmaßnahmen
 - a) Die aktuelle Linienführung der Linie 52 wird auch nach dem 12. April 2021 beibehalten.
 - b) Der Verknüpfung der beiden INVG-Linien 14 und 22 zu einer einheitlichen Linie wird zugestimmt. Die Geschäftsführung wird beauftragt, die Maßnahme zum Fahrplanwechsel am 12. April 2021 umzusetzen und die Fahrgäste hierüber rechtzeitig zu informieren.
2. Öffentlicher Dienstleistungsauftrag zur Sicherstellung der Linie 44
Der Notvergabe eines bis maximal Mitte 2022 befristeten öffentlichen Dienstleistungsauftrages an den bisherigen Betreiber der Linie 44 wird zugestimmt. Die Vergütung des auf das Stadtgebiet entfallenden Linienanteils soll analog dem Betreibervertrag, der bis 2. Dezember 2019 galt, erfolgen.
3. Für den Wirtschaftsplan vom 1. Oktober 2020 bis 30. September 2021 werden im Rahmen des Erfolgsplans der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH

bei Kosten von	TEUR 35.819
Sicherstellung Linie 44 (April-Sept 2021)	TEUR 500
und Erlösen von	TEUR 19.814
nicht gedeckte Kosten von	TEUR 16.505 genehmigt.

Für Investitionen der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH und der Stadtbus Ingolstadt GmbH wird für 2020/21 ein Budget von TEUR 8.467 bewilligt.

Für die Bestellung von 29 Bussen in 2020/21, die in 2021/22 geliefert werden, wird eine Verpflichtungsermächtigung über TEUR 9.984 erteilt, soweit eine Zusage für öffentliche Fördermittel von mind. TEUR 1.438 vorliegt.

4. Der Stadtrat nimmt die Mittelfristplanung bis 2024 für den ÖPNV zur Kenntnis.

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 Verlust 2023 Verlust 2024 Verlust 2025	Euro: TEUR 11.238 TEUR 12.208 TEUR 11.948 TEUR 11.901
<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:

Fahrplanmaßnahmen

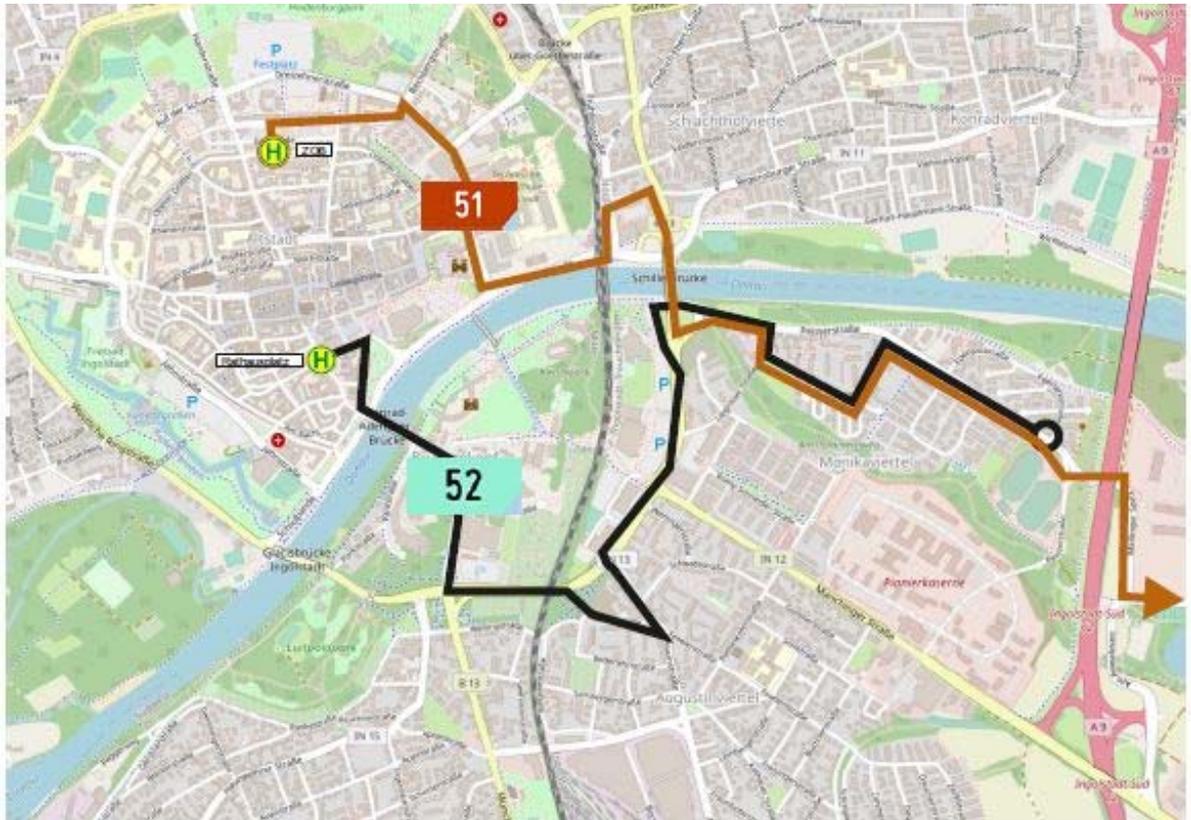
In der Stadtratssitzung vom 14. Dezember 2020 wurden bereits zwei Fahrplanmaßnahmen beschlossen. Zum einen, dass mit Abschluss der **Baumaßnahmen Roßmühlstraße** die **Baustellenumleitungen** ab 12. April 2021 wieder rückgängig gemacht werden und zum anderen, dass die Umsetzung des Maßnahmenpakets „**ÖPNV-Initiative 2021 Plus**“ auf den Fahrplanwechsel zum 12. September 2021 verschoben wird.

Seit der Stadtratssitzung am 14. Dezember 2020 haben sich zusätzlich die beiden folgenden Fahrplanmaßnahmen ergeben, die zum Fahrplanwechsel am 12. April 2021 umgesetzt werden sollen und bereits vom Aufsichtsrat befürwortet und vom Fahrgastbeirat begrüßt wurden.

a) Linie 52 zum Rathausplatz

Die Linie 52 wurde vor der Sperrung der Roßmühlstraße vom Süden kommend bis zum ZOB über die sog. Westtangente entlang der Jahnstraße und Auf der Schanz geführt. Mit Beginn der Baustellenumfahrung im Mai 2019 endet die Linie 52 an der Haltestelle Rathausplatz/Schutterstraße. Die Kernfunktion der Linie 52 ist die Erschließung des St. Monikaviertels im Südosten der Stadt Ingolstadt im 30-Minuten-Takt (Montag – Samstag). Die Linie 51 verläuft weitestgehend parallel zur Linie 52, verkehrt aber zeitlich versetzt, so dass für den Großteil der Fahrgäste ein 15-Minutentakt zur Verfügung steht. Die neue Linienführung der Linie 52 mit End- und Anfangspunkt Rathausplatz/Schutterstraße erhielt in den vergangenen zwei Jahren eine gute Akzeptanz von den Fahrgästen. Betrieblich konnten erhebliche Vorteile realisiert werden:

Aufgrund der günstigen Linienführung konnte ein gesamter Wagenumlauf (im Ergebnis 1 Bus weniger) eingespart werden, was einen Effekt von ca. 80 TEUR bedeutet. Des Weiteren wurde der stark frequentierte ZOB von ca. 80 Busfahrten werktätlich entlastet. Für die Fahrgäste aus dem Monikaviertel mit Fahrtziel ZOB steht zum einen die Schwesterlinie 51 zur Verfügung, zudem bestehen an der Haltestelle Rathausplatz/Schutterstraße zu vielen Linien und auch zum ZOB sehr gute



Umsteigebeziehungen.

b) Verknüpfung der Linien 14 und 22

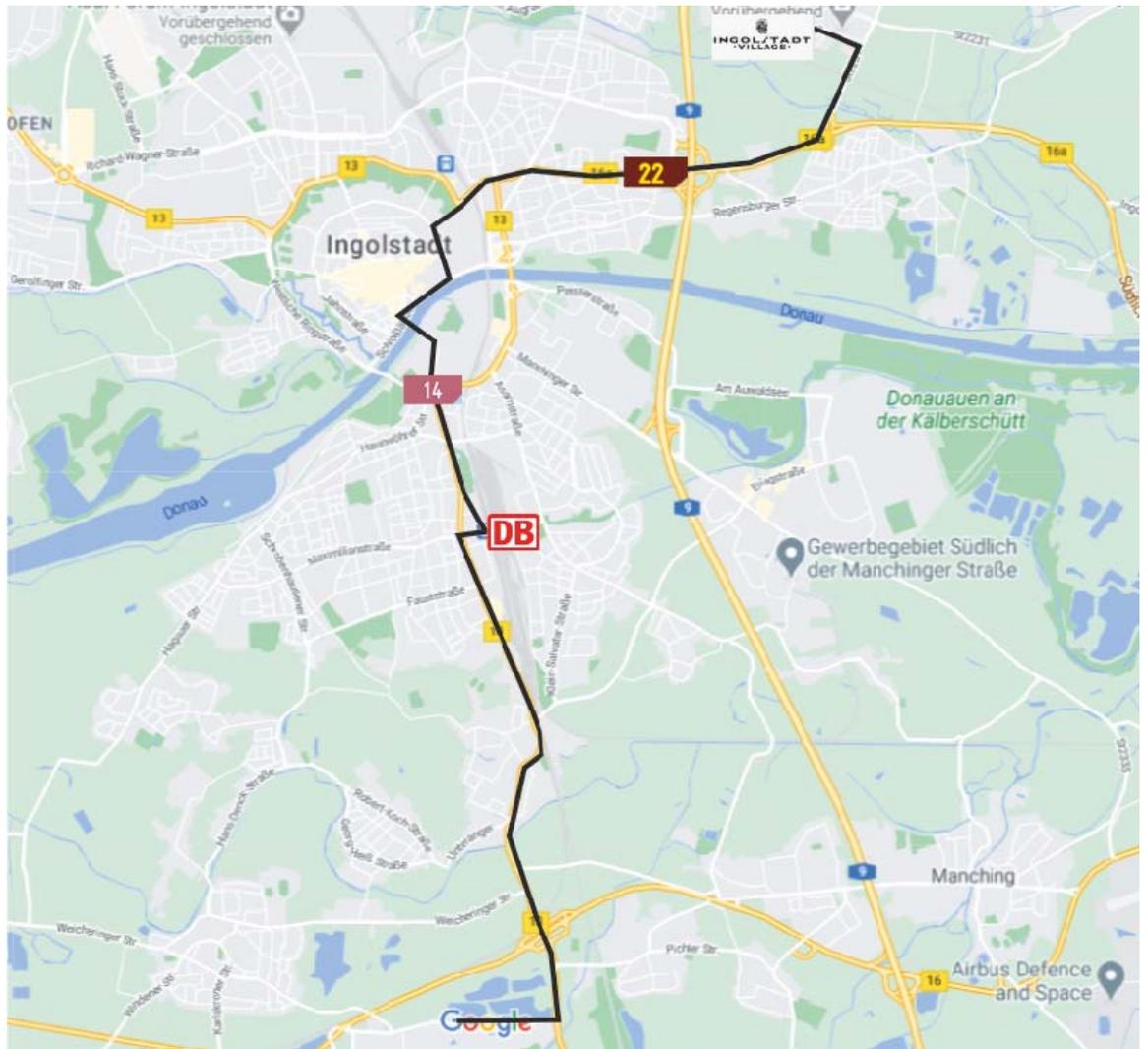
Die **Linie 14** fährt aktuell ab dem Gewerbegebiet Weiherfeld via Unsernherrn, Hauptbahnhof zum Rathausplatz und zurück im 60-Minuten-Takt (Montag – Samstag).

Die **Linie 22** fährt aktuell ab dem Existenzgründerzentrum via Goethestraße und Nordbahnhof zum ZOB und zurück im 60-Minuten-Takt (Montag – Samstag).

Beide Linien wurden in das Angebot der INVG aufgenommen, um insbesondere den Anforderungen der Bewohner im Ankerzentrum in der Marie-Curie-Straße und in der Asylunterkunft in der ehemaligen Max-Immelmann-Kaserne gerecht zu werden. Im Hinblick auf die ärztliche Versorgung, die Sprach- und Berufsausbildung und soziale Kontakte zwischen den Bewohnern an beiden Standorten gibt es ein erhebliches Potenzial für die Busnutzung. Durch die Verknüpfung der beiden Linien besteht erstmals eine umsteigefreie Direktverbindung zwischen den beiden größten Asylunterkünften in Ingolstadt. Die Geschäftsführung beabsichtigt eine rechtzeitige Information über das neue Linienangebot vor der Einführung.

Mit der Verknüpfung der bestehenden Radiallinien 14 und 22 wird zudem eine **neue Durchmesserlinie** geschaffen, welche umsteigefrei Direktverbindungen zwischen den südlichen Stadtteilen Unsernherrn, Südviertel, dem Hauptbahnhof und der östlichen Altstadt sowie dem neuen Kongresszentrum auf dem ehemaligen Gießereigelände ermöglicht. Gleichzeitig erhalten die Bewohner der südlichen Stadtteile eine direkte Fahrtmöglichkeit in die nordöstlichen Stadtteile entlang der Goethestraße und können neu den Nordbahnhof und das Ingolstadt Village auf direktem Wege umsteigefrei erreichen. Diese Direktverbindung ist zudem auch für Mitarbeiter und Pendler in den beiden Gewerbegebieten Ingolstadt Nord-Ost und Weiherfeld vorteilhaft. Ebenfalls profitieren Besucher und Touristen des Ingolstadt Village, die erstmalig ab Hauptbahnhof eine umsteigefreie INVG-Buslinie dorthin nutzen können. Durch die direkte Linienführung vom Nordbahnhof über die Rechbergstraße und die Roßmühlstraße zum Rathausplatz ohne ZOB-Bedienung verkürzt sich die Fahrzeit. Umsteigeziele können über die Haltestellen Nordbahnhof und Rathausplatz/Schutterstraße sehr komfortabel erreicht werden.

Die angedachte Maßnahme ist aus betrieblicher Sicht kostenneutral. Die zusätzliche Fahrstrecke Rathausplatz – Rechbergstraße kann durch Anpassung der an beiden Endpunkten vorhandenen Wendezeit problemlos in die beiden notwendigen Fahrzeugumläufe der Stadtbus Ingolstadt integriert werden. Für Pausenhaltung kann der nahe am südlichen Endpunkt gelegene Betriebshof Oberstimm genutzt werden.



Notvergabe zur Sicherstellung der Linie 44

Die Genehmigung für den Betrieb der Nachtlinie N 14 konnte bereits in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern auf die SBI übertragen werden. Die Linie S 6 wird entgegen der ursprünglichen Einschätzung weiter eigenwirtschaftlich durch den Verkehrsunternehmer betrieben. Bei der im 30-Minuten-Takt betriebenen Linie 44 zwischen Ingolstadt – Zuchering – Karlshuld – Pöttmes sieht sich der Verkehrsunternehmer zu einer eigenwirtschaftlichen Bedienung nicht mehr in der Lage. Aus Sicht der INVG ist diese Einschätzung plausibel, insbesondere auch wegen des erforderlichen Einsatzes von mehreren zeitgleich verkehrenden Schulverstärker-Bussen im Stadtgebiet Ingolstadt. Für die Linie 44 beantragt der Verkehrsunternehmer daher derzeit bei den beiden zuständigen Regierungen von Schwaben und Oberbayern die dauerhafte Entbindung von der Betriebspflicht und die Erteilung einer neuen, eigenwirtschaftlichen Genehmigung für einen Teil der bisherigen Verkehrsleistung auf der Linie 44. Diese neue Genehmigung soll mit einer beschleunigten Linie X 44 nachfrageorientiert ca. 25% der bisherigen Verkehrsleistung abdecken, allerdings ohne die Schulverstärkerbusse. Zur Vermeidung einer Bedienungslücke im gesamten Südwesten des Ingolstädter Liniennetzes ist eine übergangsweise Bedienung auf Basis eines sog. Not-Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (Not-ÖDA) statthaft. Hierdurch ist sichergestellt, dass für die Dauer des Not-ÖDAs der durchgehende 30-Minutentakt und alle Schulverstärker erhalten bleiben.

Die Geschäftsführung sieht das öffentliche Verkehrsinteresse für die Linienabschnitte im Stadtgebiet als zwingend gegeben an. Eine Reduzierung der Linie 44 ausschließlich auf das Kernangebot der zukünftig eigenwirtschaftlich bedienten Linie X 44 hätte schwerwiegende verkehrliche Folgen im Ingolstädter Südwesten: vor allem den massiven Anstieg des Pkw-Verkehrs mit erheblichen Staus und damit einhergehender steigender Lärm- sowie Schadstoff-Emission. Des Weiteren würden die Stadtteile Hagau, Zuchering und Oberbrunnenreuth vom Ingolstädter Takt- und Schülerverkehr abgehängt werden und auf das Niveau eines regionalen Rumpf-Fahrplans reduziert werden.

Sofern die Regierungen von Oberbayern und Schwaben zu einer vergleichbaren Einschätzung des Sachverhalts kommen sollten, würde im ersten Schritt der Verkehrsunternehmer nach Entbindung von der Betriebspflicht zeitgleich eine einstweilige Erlaubnis für den weiteren Betrieb der Linie 44 im Stadtgebiet Ingolstadt für die Dauer von maximal 12-15 Monaten erhalten. Als Beginn dieser einstweiligen Erlaubnis wird derzeit der 01.04.2021 angestrebt. Voraussetzung für die Erteilung der gemeinwirtschaftlichen einstweiligen Erlaubnis für den Betrieb der Linie 44 im Stadtgebiet Ingolstadt als Notmaßnahme begrenzt auf voraussichtlich maximal 12 Monate ist das Vorliegen einer Notbetrauung des Verkehrsunternehmers durch den Aufgabenträger Stadt Ingolstadt im Vorfeld des avisierten 01.04.2021. Dieser Not-ÖDA regelt die Finanzierung der Fahrleistung, die vom Verkehrsunternehmer nicht mehr eigenwirtschaftlich erbracht werden kann. Als Bemessungsgrundlage für die Finanzierung bietet sich der vom Bayerischen Kommunalen Prüfungsverband ermittelte und testierte Kostensatz aus dem bis zum 02.12.2019 geltenden Betreibervertrag an. Es ist von monatlichen nicht erlösgedeckten Kosten von rund TEUR 80 auszugehen.

Mit Ablauf des Not-ÖDA voraussichtlich zwischen April und Juni 2022 darf der Verkehrsunternehmer die entsprechende Verkehrsleistung nicht mehr erbringen, sondern letztere sollte im Wege der Direktvergabe bei der SBI integriert werden. Aus Sicht der Geschäftsführung kann jedoch die entfallende Verkehrsleistung nicht einfach durch Fahrten der SBI aufgefüllt werden, vielmehr ist bis zu diesem Zeitpunkt eine Neuordnung der gesamten Linienbedienung im Ingolstädter Südwesten erforderlich und auch sinnvoll. Hierbei müssen die betrieblichen Anforderungen, die Interessen der Fahrgäste und die finanziellen Auswirkungen in ein ausgeglichenes Verhältnis zueinander gebracht werden. Die INVG wird hierzu in enger Abstimmung mit der SBI einen Lösungsvorschlag erarbeiten und dem Stadtrat zur Genehmigung vorlegen.

Zielsetzung ist hierbei der Erhalt des bisherigen Taktangebots (30 Minuten) und eine umfassende Sicherstellung der Schülerbeförderung in den Stadtteilen Hagau, Zuchering und Oberbrunnenreuth. Parallel wird angestrebt, bisherige Schwachpunkte der Linienbedienung zu beseitigen und in Kombination mit der Linie X 44 ein insgesamt attraktiveres ÖPNV-Gesamtangebot für den Ingolstädter Südwesten zu konzipieren.

Wirtschaftsplan 2020/21 und Mittelfristplanung 2021/22 bis 2023/24

Die jeweiligen Aufsichtsräte der INVG und der SBI haben in ihren Sitzungen am 09.02.2021 die von der Geschäftsführung vorgelegte Wirtschaftsplanung für das Geschäftsjahr vom 01. Oktober 2020 bis 30. September 2021 verabschiedet, vorbehaltlich der entsprechenden Mittelbereitstellung aus dem städtischen Haushalt.

Für die Mittelfristplanung 2021/22 bis 2023/24 wurde mit einem Normalbetrieb und vollem „Maßnahmenpaket ÖPNV Initiative 2021 Plus“ geplant. Auswirkungen der Corona-Pandemie und den sich dadurch ergebenden Einschränkungen wurden nicht berücksichtigt. Diese sind auf Grund der Dynamik des Themenkomplexes aus aktueller Sicht nicht planbar. Hinsichtlich des Wirtschaftsplans 2021/22, der im September 2021 vorgelegt wird, werden die zu diesem Zeitpunkt aktuellen Rahmenbedingungen final gewürdigt und über die zeitliche Umsetzung abschließend beschlossen.

Erfolgsplan ÖPNV	Prognose	Plan	Mittelfristplanung		
	2019/20 TEUR	2020/21 TEUR	2021/22 TEUR	2022/23 TEUR	2023/24 TEUR
Fahrleistung					
Stadtbus Ingolstadt GmbH	20.047	21.109	23.549	23.586	23.828
fremde Verkehrsunternehmer	4.672	3.725	3.916	4.014	4.134
	24.719	24.834	27.465	27.600	27.962
Ausgleichsleistungen Bahnen	1.012	966	1.116	1.172	1.230
Ausgleichsleistungen für einbrechende Linien	1.198	1.253	1.324	1.364	1.405
Erstattung Einnahmeausfälle an Verkehrsunternehmer	0	437	672	684	696
Gesamtkosten Fahrleistungserbringung	26.929	27.490	30.577	30.820	31.293
Infrastrukturkosten INVG	7.570	8.329	8.302	8.409	8.491
Kosten ÖPNV	34.499	35.819	38.879	39.229	39.784
Kosten der Sicherstellung Linie 44	0	500	1.000	1.000	1.000
Erlöse ÖPNV	20.530	19.814	22.984	23.513	24.070
nicht gedeckte Kosten ÖPNV	-13.969	-16.505	-16.895	-16.716	-16.714
Anteil an den Gesamtkosten	-40,5%	-46,1%	-43,5%	-42,6%	-42,0%
erforderlicher Verlustausgleich durch SWI-B	-13.969	-16.505	-16.895	-16.716	-16.714
zeitversetzte Erfassung bei SWI-B GmbH	-50	0	0	0	0
Ergebniswirkung bei SWI	-14.019	-16.505	-16.895	-16.716	-16.714
Steuerersparnis Querverbund	4.206	4.952	4.381	4.471	4.518
Auflösung Rücklagen bei INKB	251	251	243	237	237
Verzinsung Rücklagen bei INKB	25	21	17	14	10
Steuern auf Zinsgutschrift Rücklagen	-6	-6	-5	-4	-3
Ergebnisanteil Allgemeine Verwaltung	44	49	51	50	51
ÖPNV Belastung für städtischen Haushalt	-9.499	-11.238	-12.208	-11.948	-11.901

Für das Geschäftsjahr 2020/21 sieht der Plan **nicht gedeckte Kosten von TEUR 16.505** vor. Gegenüber der Prognose 2019/20 ist ein Anstieg von TEUR 2.536 zu verzeichnen; der Anteil der nicht gedeckten Kosten an den Gesamtkosten steigt auf 46,1 %.

Maßgeblich für den 18 %igen Anstieg der nicht erlösgedeckten Aufwendungen sind die Erlöseinbrüche aufgrund der Corona-Pandemie und die Kostenzuwächse für die Fahrleistungserbringung sowie die Kosten zur Sicherstellung der Linie 44, die vom Verkehrsunternehmer nicht mehr eigenwirtschaftlich fortgeführt werden kann.

Die **Kosten** im ÖPNV werden 2020/21 gegenüber der Prognose 2019/2020 um 1,3 Mio. EUR anwachsen.

Der **Gesamtkosten der Fahrleistungserbringung** werden im Planjahr um 0,6 Mio. EUR (2,1 %) auf 27,5 Mio. EUR ansteigen. Dies beruht im Wesentlichen auf der Erstattung von Einnahmeausfällen an die fremden Verkehrsunternehmer von 0,4 Mio. EUR. Gemäß der allgemeinen Vorschrift stehen den Verkehrsunternehmern Ausgleichsleistungen zu, wenn die Fahrpreise nicht entsprechend der Kostenerhöhungen angehoben werden. Für die ausgesetzte Tarifanhebung und die Verlängerung der Gültigkeit des Jobtickets sind im Geschäftsjahr 2020/21 voraussichtlich jeweils 0,2 Mio. EUR zu erstatten. Mit der Einführung des 365 EUR-Tickets ab dem Geschäftsjahr 2021/22 sind jährlich weitere 0,3 Mio. EUR Ausgleichszahlungen zu leisten.

Der Planung liegt nachstehendes Fahrleistungsvolumen zugrunde.

Fahrleistung	Prognose	Plan	Mittelfristplanung		
	2019/20 km	2020/21 km	2021/22 km	2022/23 km	2023/24 km
Stadtbus Ingolstadt GmbH	3.403.482	3.603.662	4.135.900	4.135.900	4.135.900
andere Verkehrsunternehmen	926.311	1.026.023	1.084.355	1.084.355	1.084.355
Öffentlicher Dienstleistungsauftrag	4.329.793	4.629.685	5.220.255	5.220.255	5.220.255
Anstieg Fahrleistung in %		6,9%	12,8%		
Airport Express	715.235	730.000	730.000	730.000	730.000
		2,1%			

Während des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 war ein ausgedünnter Fahrplan gefahren worden. Für die Zeit der Landesgartenschau in 2021 wird die Sonderlinie 205 mit rund 41.000 km eingerichtet. Ab dem Geschäftsjahr 2021/22 soll das Maßnahmenpaket „ÖPNV Initiative 2021 Plus“ mit Angebotsverbesserungen auf den Linien 21, 59, 70 sowie den Nachtlinien umgesetzt werden.

Die Verkehrsleistungen der fremden Verkehrsunternehmen wurden mit Wirkung zum Dezember 2019 zu deutlich günstigeren Konditionen neu vergeben. Vor diesem Hintergrund soll geprüft werden, ob die Vergabe der neu hinzukommenden Fahrleistungsvolumina an fremde Verkehrsunternehmen wirtschaftlicher ist als die Eigenerbringung durch die Stadtbus Ingolstadt GmbH.

Die **Infrastrukturkosten** der INVG steigen im Planjahr 2020/21 um 0,7 Mio. EUR auf 8,3 Mio. EUR an. Neben dem tarifbedingten Anstieg der Personalaufwendungen (0,1 Mio. EUR) sowie der Abschreibungen und Zinsen (0,1 Mio. EUR) beruht dies auf dem Eigenanteil der geförderter Projekte On-demand Verkehre (0,2 Mio. EUR) und KI Verkehr Ingolstadt (0,1 Mio. EUR). Auch Wartung und Instandhaltungskosten steigen um 0,2 Mio. EUR.

Für die **Sicherstellung der Linie 44**, die voraussichtlich ab April 2021 nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben wird, werden jährliche Kosten von rund 1 Mio. EUR erwartet.

Für das Planjahr 2020/21 ist gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang der **Gesamterlöse** um 0,7 Mio. EUR auf 19,8 Mio. EUR angesetzt. Sowohl der Fahrscheinverkauf im städtischen Linienverkehr als auch der des Airport Express mussten drastische Einbußen hinnehmen. Ein größerer Einnahmenverlust konnte durch die Erlösausfall-Übernahme aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (ca. 90 % Schadenssumme) vermieden werden. Der Erlösrückgang betrifft auch den Wegfall von Verkaufsgewinnen für abgegebene Busse (0,3 Mio. EUR).

Für die nicht gedeckten Kosten ist auf der Grundlage des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages von der Stadtwerke Ingolstadt Beteiligungen GmbH eine Ausgleichszahlung an die INVG zu leisten, die mit den Gewinnen aus der Energieversorgung verrechnet wird. Durch diese Verrechnung kann eine **Steuerentlastung** für Gewinne aus der Energieversorgung geltend gemacht werden, die **TEUR 4.952** beträgt. Nach Verrechnung der **Zinserträge (TEUR 21) abzgl. der Steuern auf die Zinserträge (TEUR 6)**, die die INKB aus der Verzinsung der Einlagen, die sie von der Stadt Ingolstadt für ÖPNV-Investitionen in das RBL und die Nahverkehrsdrehscheibe erhalten hat, erzielt und der abschreibungskonformen **Auflösung der Rücklagen (TEUR 251)** sowie der Verrechnung des **Ergebnisanteils, der auf die allgemeine Verwaltung dieses Bereichs entfällt (TEUR 49)**, verbleibt eine **Belastung von TEUR 11.238** aus dem Bereich ÖPNV für den städtischen Haushalt.

Investitionen ÖPNV	Prognose	Plan	Mittelfristplanung		
	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Busse	7.356	10.265	10.334	3.430	3.130
Fördermittel	-1.939	-2.870	-1.438	-1.500	-1.500
	5.417	7.395	8.896	1.930	1.630
Geschäftsausstattung	105	75	50	75	50
Stadtbus Ingolstadt GmbH	5.522	7.470	8.946	2.005	1.680
INVG Infrastruktur	2.694	997	2.933	301	301
Gesamtinvestitionen ÖPNV	8.216	8.467	11.879	2.306	1.981

Das geplante Investitionsbudget der SBI für das Geschäftsjahr 2020/21 ergibt sich aus Busbestellungen, die bereits im abgelaufenen Geschäftsjahr 2019/20 getätigt wurden. Aufgrund der Vorabbescheide für die Förderzusage der Regierung von Oberbayern wurden 20 Hybrid-Gelenkbusse und 10 Solo-Busse mit Hybridkomponenten im Wert von TEUR 10.215 bestellt. Die 30 Busse werden mit TEUR 2.870 gefördert.

Das Durchschnittsalter der Busflotte der SBI inklusive der Airport-Express-Busse beträgt zum 30.09.2020 5,37 Jahre. Langfristiges Ziel ist es, das Durchschnittsalter der Busse bei ca. 6 Jahre zu halten.

Im Geschäftsjahr 2020/21 sollen letztmalig 29 weitere Dieselbusse mit Hybridkomponente im Wert von TEUR 9.984 zur Lieferung im Geschäftsjahr 2021/22 bestellt werden. Für mindestens 15 Busse soll eine Förderzusage der Regierung von Oberbayern über TEUR 1.438 erwirkt werden.

Die INVG beantragt für 2020/21 Mittel von TEUR 997, insbesondere für Buswendeanlage/-buchten und Coronaschutzmaßnahmen in den Bussen. Die jeweiligen Einzelmaßnahmen sind in Anlage 2 dargestellt.

Anlagen:

1. Detaillierte Wirtschaftsplan-Aufstellung Kosten Erlöse ÖPNV
2. Detaillierte Wirtschaftsplan-Aufstellung Investitionen ÖPNV

Anlage 1: Detaillierte Wirtschaftsplan-Aufstellung Kosten Erlöse ÖPNV

Kosten ÖPNV	Prognose	Plan	Mittelfristplanung		
	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24
Geschäftsjahr 01.10. bis 30.09. des Folgejahres	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Treibstoffkosten	1.739	1.912	2.155	2.074	1.994
Instandhaltung/Wartung/Reinigung	2.018	2.201	2.371	2.447	2.524
Personalaufwand	11.382	11.903	13.477	13.733	13.967
Versicherungsprämien	472	454	553	571	589
sonstige Betriebs- und Verwaltungskosten	1.348	1.313	1.487	1.210	1.191
Miete, Nebenkosten für Betriebshöfe und Verwaltung	441	437	435	427	418
Abschreibungen	2.604	2.772	2.891	2.906	2.919
Zinsen	43	117	180	218	226
Fahrleistungserbringung Stadtbuss Ingolstadt GmbH	20.047	21.109	23.549	23.586	23.828
Fahrleistungserbringung fremde Verkehrsunternehmer	4.672	3.725	3.916	4.014	4.134
Fahrleistungserbringung Verkehrsunternehmer	24.719	24.834	27.465	27.600	27.962
Ausgleichsleistungen Bahnen	1.012	966	1.116	1.172	1.230
Ausgleichsleistungen für einbrechende Linien	1.198	1.253	1.324	1.364	1.405
Erstattung Einnahmeausfälle an Verkehrsunternehmen aV	0	437	672	684	696
Gesamtkosten der Fahrleistungserbringung	26.929	27.490	30.577	30.820	31.293
Personalaufwand	2.255	2.334	2.381	2.460	2.543
Raumkosten	259	274	281	287	290
Werbung	236	371	372	373	373
Fahrplan, Fahrkarten, Kundenzeitschrift	212	298	240	240	240
Kosten Gemeinschaftstarif	302	311	313	314	315
Rechnergestütztes Betriebsleitsystem	675	762	788	817	845
bezogene EDV-Leistungen	25	25	25	25	25
Liniennetzplanung/Verkehrsplanung	155	190	120	125	130
Lichtsignalanlagensteuerung, VINStar	35	85	85	85	85
Fahrkartenkontrolle	104	152	153	155	156
Sicherheitsdienst und -vorkehrungen, Cool am Bus	300	297	297	297	297
Haltestellenreinigung	153	160	162	164	166
Wartung/Instandhaltung	327	398	325	327	329
On-demand Verkehre	68	170	125	125	125
KIVI Unteraufträge		115			
Rechts- und Beratungskosten	200	250	150	150	150
Umlage VGI	446	196	200	200	200
übrige Verwaltungskosten	624	623	629	637	644
Abschreibungen	1.155	1.228	1.534	1.493	1.442
Zinsen	38	90	121	135	136
Infrastrukturkosten INVG	7.570	8.329	8.302	8.409	8.491
Kosten ÖPNV	34.499	35.819	38.879	39.229	39.784
Kosten Sicherstellung Linie 44	0	500	1.000	1.000	1.000
Erlöse ÖPNV	20.530	19.814	22.984	23.513	24.070
nicht gedeckte Kosten	-13.969	-16.505	-16.895	-16.716	-16.714
in % der Gesamtkosten	40,5%	46,1%	43,5%	42,6%	42,0%

Erlöse ÖPNV	Prognose	Plan	Mittelfristplanung		
	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24
Geschäftsjahr 01.10. bis 30.09. des Folgejahres	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Fahrscheinerlöse Linie	10.334	10.010	11.960	12.286	12.620
Förderung nach § 45 a PBefG	2.140	1.554	1.585	1.617	1.649
Förderung nach § 151 SGB IX	638	440	589	606	624
	13.112	12.004	14.134	14.509	14.893
Gemeindeanteil an Fahrscheinerlösen/Förderungen	-609	0	0	0	0
Kostensatz der Gemeinden für Fahrleistung SBI	2.091	1.291	1.189	1.180	1.185
Fahrscheinerlöse Airport-Express	875	998	2.043	2.146	2.256
Schulbusse	300	349	542	558	575
Gelegenheitsverkehr und Verkehre außerhalb INVG-Gebiet	135	326	354	354	355
Erlöse Verwaltungskosten sonstige Verkehrsunternehmer	862	1.187	1.232	1.255	1.273
Förderung Mobilitätsfond	0	500	500	500	500
ÖPNV Zuweisung	1.636	1.636	1.636	1.636	1.636
Werbeeinnahmen	383	387	393	399	405
übrige Umsatzerlöse	785	610	668	682	697
übrige betriebliche Erträge	960	526	293	294	295
Erlöse ÖPNV	20.530	19.814	22.984	23.513	24.070

Anlage 2: Detaillierte Wirtschaftsplan-Aufstellung Investitionen ÖPNV

Investitionen ÖPNV	Prognose	Plan	Mittelfristplanung		
	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Stadtbus Ingolstadt GmbH					
Busse	7.276	10.215	9.984	3.080	3.080
Zuschüsse	-1.939	-2.870	-1.438	-1.500	-1.500
Ausstattung WLAN, USB-Ports, Schutzmaßnahmen	80	50	50	50	50
Umbau Diesel/Elektrobus	0	0	300	300	0
Busse	5.417	7.395	8.896	1.930	1.630
Geschäftsausstattung	105	75	50	75	50
	5.522	7.470	8.946	2.005	1.680
INVG					
Auskunftssystem/Dienstplanprogramm	188	0	0	0	0
Haltestellenausstattung	275	80	50	50	50
EDV-Ausstattung	90	88	10	10	10
Homepage	65	50	0	0	0
Büroausstattung	15	5	5	5	5
Buswendeanlagen, -buchten	340	320	137	100	100
Entwerter	150	25	25	25	25
RBL	200	80	80	80	80
Abfertigungssystem	47	47	31	31	31
LSA-Steuerung	60	0	0	0	0
DFI Baustufe 2	717	0	0	0	0
Vorverkaufsgeräte	0	0	844	0	0
Fahrkartenautomaten	0	0	1.751	0	0
Kamera-basiertes Sicherheitssystem	94	0	0	0	0
VGI Erweiterung Verbunddaten + Atron	245	0	0	0	0
Mobile Apps, Prüf-App	91	27	0	0	0
Busausstattung Corona	0	250	0	0	0
Shop-System	51	0	0	0	0
sonstige Investitionen	66	25	0	0	0
	2.694	997	2.933	301	301
Gesamtinvestitionen ÖPNV	8.216	8.467	11.879	2.306	1.981