

BESCHLUSSVORLAGE V0584/22 öffentlich	Referat	OB
	Amt	INVG
	Kostenstelle (UA)	800900
	Amtsleiter/in	Frank, Robert, Dr.
	Telefon	97439-300
	Telefax	97439-399
	E-Mail	info@invg.de
Datum	24.06.2022	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Stadtrat	26.07.2022	Kenntnisnahme	

Beratungsgegenstand

ÖPNV-Offensive Ingolstadt

-Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19. Januar 2022-

-Ergänzungsantrag ÖDP-Stadtratsgruppe vom 15. Februar 2022-

Stellungnahme der INVG

(Referent: Oberbürgermeister Dr. Scharpf)

Antrag:

Der Stadtrat nimmt den Sachstandsbericht der INVG Geschäftsführung 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 type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 20	Euro:
<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:

SPD-Antrag:

1. Die INVG gleicht die Zielvorstellungen des Nahverkehrsplans mit dem Angebot der INVG ab. Der Schwerpunkt des Abgleichs liegt auf der Bedienungshäufigkeit.

2. Die INVG erstellt ein Konzept für die Umsetzung einer schrittweisen Angleichung des Angebots der INVG an die Zielvorstellungen des Nahverkehrsplans auf Sicht der nächsten 5 Jahre.

Folgende Punkte sollen abgeleitet aus dem Nahverkehrsplan Einzug in das Konzept finden:

- Die Bedienungshäufigkeit des bestehenden Premiumnetzes (15-min-Takt in der Normalverkehrszeit – dies entspricht dem Grenzwert der „Leitlinie der Nahverkehrsplanung in Bayern“ für die Bedienungshäufigkeit in Oberzentren) soll auf alle im Nahverkehrsplan aufgeführten Unterbezirke des Kernbereichs ausgeweitet werden.
- Samstags soll zu den üblichen Ladenöffnungszeiten (10-18 Uhr) ausnahmslos das Angebot der Normalverkehrszeit werktags vorgehalten werden.

- Die räumliche Erschließung soll gemäß der Analyse des Nahverkehrsplans optimiert, d.h. auf die noch nicht vollständig erschlossenen Gebiete in den Stadtteilen Haunwöhr, Unsernherrn, Gerolfing und Mailing ausgeweitet werden.
- Folgender Punkt soll abgeleitet aus dem Nahverkehrsplan modifiziert Einzug in das Konzept finden:
- Da im Kernbereich der Grenzwert für die Schwachverkehrszeit (30-min-Takt) nur ausnahmsweise erreicht wird, soll das bestehende Nachtliniennetz (ab 21 Uhr) von Sonntag bis Mittwoch betrieben werden, von Donnerstag bis Samstag aufgrund erhöhter Nachfrage in den späten Abendstunden erst ab 23 Uhr.

3. Die INVG ermittelt eine Kostenschätzung für die Umsetzung der Maßnahmen, zudem bemüht sich die INVG frühzeitig um Fördermittel.

4. Sobald die Maßnahmen umgesetzt sind, wird eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans in Auftrag gegeben.

ÖDP-Ergänzungsantrag:

Die ÖDP-Stadtratsgruppe bittet um einen Statusbericht zu ihrem Ergänzungsantrag zu V1066/19 Beschluss des Maßnahmenpakets ÖPNV Initiative 2020 Plus zur Verbesserung des ÖPNV in Ingolstadt und Region, mit dem die Einführung einer Express-Buslinie zwischen dem Südwesten und dem Nordwesten der Stadt beantragt wurde.

Stellungnahme der INVG-Geschäftsführung:

I. Allgemeines

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 2. Juni 2022 das „Integrierte Klimaschutzkonzept Ingolstadt (IKSK)“ um-fassend beraten. Im Rahmen dieser Beratungen wurden auch die Anträge der SPD und ÖDP behandelt.

Aktuell arbeiten die INVG, der VGI und die Landkreise im Rahmen des Bundes-Förderprogramms „VGI new MIND“ an der detaillierten Umsetzung der Einzelmaßnahmen. Dabei werden wesentliche Positionen aus den beiden Anträgen abgearbeitet.

Die Geschäftsführung sieht ebenfalls Handlungsbedarf, den aktuellen Nahverkehrsplan aus 2017 fortzuschreiben. Als geeigneter Zeitpunkt könnte die vollständige Umsetzung der gesamten Maßnahmen aus dem Förderprogramm VGI newMIND angesetzt werden. Nach Auslaufen des Bundesförderprogramms kann sowohl die Wirksamkeit der eingeführten Maßnahmen, als auch die dauerhafte Finanzierung ohne Förderprogramm bewertet werden. Mit ersten Vorarbeiten zur Neufassung des Nahverkehrsplans könnte daher in 2024 begonnen werden, eine gesonderte Sitzungsvorlage wird vorbereitet und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Die Umsetzung aller Ziele des Nahverkehrsplans steht unter Vorbehalt der Finanzierbarkeit durch die Stadt Ingolstadt. Vor diesem Hintergrund kommt der Unterstützung durch weitere Förderprogramme von Bund und Freistaat sehr hohe Bedeutung zu. Die Geschäftsführung befindet sich hierzu in einem intensiven und stetigen Austausch mit den zuständigen Ministerien.

II. Sachstand zu den Einzelmaßnahmen

Angesichts der eingangs dargestellten Rahmenbedingungen wird im Folgenden ein Zwischenbericht zu den Einzelpunkten der Anträge abgegeben:

- 1. Die INVG gleicht die Zielvorstellungen des Nahverkehrsplans mit dem Angebot der INVG ab. Der Schwerpunkt des Abgleichs liegt auf der Bedienungshäufigkeit.**
 - 2. Die INVG erstellt ein Konzept für die Umsetzung einer schrittweisen Angleichung des Angebots der INVG an die Zielvorstellungen des Nahverkehrsplans auf Sicht der nächsten 5 Jahre.**
- Die Bedienungshäufigkeit des bestehenden Premiumnetzes (15-min-Takt in der Normalverkehrszeit – dies entspricht dem Grenzwert der „Leitlinie der Nahverkehrsplanung in Bayern“ für die Bedienungshäufigkeit in Oberzentren) soll auf alle im Nahverkehrsplan aufgeführten Unterbezirke des Kernbereichs ausgeweitet werden.**

Grundsätzlich ist diese Zielesetzung zu begrüßen und sollte mittelfristig umgesetzt werden. Das entscheidende Kriterium für die Attraktivität des ÖPNV ist das aus Fahrgastsicht zur Verfügung stehende Angebot. Basis für die Nutzung ist die Gewährleistung der Primärstandards Sicherheit, Sauberkeit und Pünktlichkeit. Auf dieser Grundlage bauen die Bedienungshäufigkeit sowie die multimodale und digitale Vernetzung des Angebots auf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Umsetzung nur Zug um Zug erfolgen kann. Zum einen ist der Mehrbedarf an Fahrzeugen und Fahrpersonal zu bestimmen, ebenso der Bedarf an Betriebshöflächen und die daraus entstehenden Mehrkosten. Auch ist zu beachten, dass im Stadtgebiet der 15-Minuten-Takt nicht auf allen Linien sinnvoll ist. Die Überschneidung bestimmter Linien mit anderen Linien erfüllt bereits heute die angesprochenen Taktverdichtungen, z.B. Linie 51 und Linie 52 im St-Monika-Viertel. In bestimmten Ortsteilen ist aufgrund der Einwohnerzahl und der Sozialstruktur eine Verdichtung nur begrenzt sinnvoll, z.B. Linie 53, Richtung Baggersee, hier ist die Einrichtung eines 60-Minuten-Taktes mit punktueller Verstärkung ausreichend, Linie 60, Dünzlau – Mühlhausen – Pettenhofen – Irgertsheim, hier reicht der 30-Minuten-Takt mit entsprechenden Verstärkungen in den Hauptverkehrszeiten aus.

- Samstags soll zu den üblichen Ladenöffnungszeiten (10-18 Uhr) ausnahmslos das Angebot der Normalverkehrszeit werktags vorgehalten werden.**

Bis 2004 wurde an Samstagen in der Zeit von ca. 9:00 Uhr mit 16:00 Uhr annähernd der Fahrplan Montag mit Freitag wie an Nicht-Schultagen angeboten, um den Arbeitnehmern und Kunden in der Stadt ein angemessenes Nahverkehrsangebot zu bieten. Zur Erreichung der damaligen kommunalen Einsparziele im Jahr 2005 wurde das Taktangebot auf den heutigen Stand modifiziert. Aus Sicht der Geschäftsführung sollte neben dem beantragten Fahrplan zudem geprüft werden, ob alternativ durch eine gezielte Taktverstärkung auf einzelnen Achsen eine spürbare ÖPNV-Verbesserung zu wirtschaftlichen Konditionen machbar ist.

- Die räumliche Erschließung soll gemäß der Analyse des Nahverkehrsplans optimiert, d.h. auf die noch nicht vollständig erschlossenen Gebiete in den Stadtteilen Haunwöhr, Unsernherrn, Gerolfing und Mailing ausgeweitet werden.**

Für die Linienplanung ist ausschlaggebend, dass im Kerngebiet eine angemessene Erschließung gewährleistet ist, wenn die Wohngebiete mit einem Radius von 300 Metern Luftlinie erreicht werden können. In den Ortsteilen ist der Einzugsradius mit 650 Metern festgelegt.

In **Unsernherrn** ist mit den Linien 16, ZOB – Hauptbahnhof – Unsernherrn – Manching – Geisenfeld, 18, ZOB – Hauptbahnhof – Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Langenbruck, und 22, Existenzgründerzentrum – Goethestraße – Nordbahnhof – Hauptbahnhof – Weiherfeld, bereits ein enges Fahrtenangebot gewährleistet.

In **Haunwöhr** ist zu prüfen, ob eine Wiedereinführung der Bedienung über die Haunwöhrer Straße und Hagauer Straße zielführend ist.

Gerolfing, Linie 60, Irgertsheim – Pettenhofen – Mühlhausen – Dünzlau – Gerolfing – Klinikum – ZOB – Nordbahnhof, ist mit dem durchgängigen 15-Minuten-Takt bereits heute ausreichend erschlossen. Weiter werden mit der Linie S 4, Audi – Friedrichshofen – Klinikum – Gerolfing – Irgertsheim, Direktverbindungen zur AUDI AG und dem GVZ arbeitnehmergerecht vorgehalten. Im südlichen Gerolfing ist die Befahrbarkeit der Wohnstraßen mit Linienbussen nicht gegeben. Durch die Anordnung von ausreichenden Fahrradabstellanlagen an den wichtigen Omnibushaltestellen ist eine angemessene Erschließung mit Bike+Ride gewährleistet.

Mailing wird ab September 2022 mit der Linie 21, MVA – Mailing – Regensburger Straße – Rathausplatz – Manchinger Straße – Audi Sportpark, durchgängig im 15-Minuten-Takt erschlossen, weiter bedient die Linie 70, Klinikum – Westpark – Richard-Wagner-Straße – Theodor-Heuss-Straße – Goethestraße – Mailing, in Mailing im 20-Minuten-Takt und die Linie S 5, Audi – Theodor-Heuss-Straße – Goethestraße – Mailing – Großmehring gewährleistet die direkte Verbindung zur AUDI AG und GVZ.

Auch ist zu berücksichtigen, dass in den Linienplanungen immer die Befahrbarkeit der Straße ein Kriterium für die Angebotsstruktur ist. Gegebenenfalls sind Ergänzungen durch On-Demand-Verkehre im Einzelfall zu prüfen.

• Folgender Punkt soll abgeleitet aus dem Nahverkehrsplan modifiziert Einzug in das Konzept finden:

Da im Kernbereich der Grenzwert für die Schwachverkehrszeit (30-min-Takt) nur ausnahmsweise erreicht wird, soll das bestehende Nachtliniennetz (ab 21 Uhr) von Sonntag bis Mittwoch betrieben werden, von Donnerstag bis Samstag aufgrund erhöhter Nachfrage in den späten Abendstunden erst ab 23 Uhr.

Seit dem 20. März 2022 wurde auf allen Nachtlinien bis Mitternacht der 30-Minuten-Takt eingeführt. Die Maßnahme wird durch das Förderprogramm VGI newMIND unterstützt.

3. Die INVG ermittelt eine Kostenschätzung für die Umsetzung der Maßnahmen, zudem bemüht sich die INVG frühzeitig um Fördermittel.

Für das derzeitige Fahrplanangebot werden bei SBI Montag bis Freitag an Schultagen 96 Fahrzeuge benötigt. Zusätzlich ist eine Werkstatt- und Betriebsreserve vorzuhalten. Ab September 2022 werden zusätzlich 5 weitere Fahrzeuge für die Taktverdichtungen auf den Linien 21 und 70 benötigt. Taktverbesserungen auf weiteren innerstädtischen Linien können in den folgenden Monaten geplant und anschließend finanziell bewertet werden. Grundsätzlich soll für die Umsetzung eines Vorhabens zwischen Gremienbeschluss und Verkehrsaufnahme ein Zeitfester von mindestens 24 Monaten liegen. In dieser Zeit müssen EU-Vergabeverfahren, Einstellungen, Fahrzeugbeschaffungen und weitere technische Abstimmungen durchgeführt werden. Voraussetzung für die Umsetzung weiterer Taktverbesserungen über den Stand der mit VGI newMIND geplanten Maßnahmen ist eine Erweiterung der Betriebshofkapazität bis hin zu einem Neubau eines Betriebshofes.

4. Sobald die Maßnahmen umgesetzt sind, wird eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans in Auftrag gegeben.

Die gesetzliche Grundlage für eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans findet sich in Art 13, Abs 2, Satz 3 BayÖPNVG. Danach ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Nach den Empfehlungen ist ein Zeitraum von mindestens 5 Jahren bis zur Fortschreibung zweckmäßig, aus Sicht der Geschäftsführung sollten folgende Parameter die Fortschreibung des aktuellen Nahverkehrsplans beeinflussen:

- Lokale Klimaschutzziele im ÖPNV bis 2030
- Stand der Umsetzung der ÖPNV-Maßnahmen aus der Zielsetzung 2017
- Ergänzungen durch die Maßnahmen aus dem Förderprogramm VGI newMIND
- Verändertes Mobilitätsverhalten durch die Corona-Pandemie (mehr „Home-Office“)
- Finanzierbarkeit des ÖPNV-Ausbaus unter Berücksichtigung der geänderten Förderkulissen von Bund und Freistaat.

ÖDP-Ergänzungsantrag vom 15. Februar 2022 hinsichtlich Express-Buslinie zwischen dem Ingolstädter Südwesten und Nordwesten.

Die grundsätzliche Zielsetzung des Antrags entspricht der strategischen Verbesserung des INVG-Liniennetzes, nämlich Stärkung der Tangentialverbindungen. Beispielhaft hierfür steht die Einführung der Linie 59 von Etting zum Klinikum und die Aufwertung der Linie 17 im Südosten. Eine Tangentialverbindung zwischen dem Nordwest-Viertel und dem Südwest-Viertel über die Staustufe wurde in 2014 detailliert geprüft und darüber auch im INVG-Aufsichtsrat berichtet. Zur angedachten Linienführung über die Westliche Ringstraße und die Glacis-Brücke wurden Fahrzeitmessungen vorgenommen, die einen zeitlichen Mehraufwand von ca. 7 Minuten gegenüber der heutigen Linienführung über ZOB und Nord-Süd-Achse bedeuten. Eine nochmalige verkehrstechnische Untersuchung sollte aus Sicht der INVG daher vorgenommen werden, wenn es zu einer (Teil-)Sperrung der Harderstraße aufgrund der dort geplanten Baumaßnahmen in 2023/2024 kommt. In diesem Falle müssen erhebliche Veränderungen der Linienführung vorgenommen werden, vergleichbar der Sperrung der Roßmühlstraße 2018 - 2020.

III. Zusammenfassung:

Der geltende Nahverkehrsplan 2017 bedarf mittelfristig einer Fortschreibung, bei der anspruchsvolle Rahmenbedingungen für den Ingolstädter ÖPNV zu berücksichtigen sind. Kurzfristig sollte vorrangig das umfassende Maßnahmenpaket des Förderprogramms VGI newMIND abgearbeitet werden und die daraus langfristigen Effekte für den ÖPNV bewertet werden. Aus Sicht der Geschäftsführung könnte darauf basierend eine finanzielle und verkehrliche Bewertung der Zielsetzungen aus dem Nahverkehrsplan 2017 erfolgen, dessen Änderungen sodann in eine Überarbeitung einfließen. Im Hinblick auf die Erreichung der Klimaschutzziele im Mobilitätssektor einerseits und der aktuell stark steigenden Kosten im ÖPNV durch Inflation, Nachwirkungen aus der Corona-Pandemie und negativer Sondereffekte der staatlichen Förderung aus § 45a PBefG andererseits kommt den zukünftigen Fördermöglichkeiten von Bund und Freistaat hohe Bedeutung zu. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr/BMDV hat bis Ende 2022 eine Neufassung der ÖPNV-Förderinstrumente generell in Aussicht gestellt.