

BESCHLUSSVORLAGE V0733/22 öffentlich	Referat	OB
	Amt	Beteiligungsmanagement
	Kostenstelle (UA)	800900
	Amtsleiter/in	Steinherr, Andrea
	Telefon	3 05-1270
	Telefax	3 05-1279
	E-Mail	beteiligungsmanagement@ingolstadt.de
Datum	13.09.2022	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Stadtrat	25.10.2022	Kenntnisnahme	

Beratungsgegenstand

Bahnhalt Eisenbahnbrücke
- Gemeinschaftsantrag der Ausschussgemeinschaft UWG/LINKE/ÖDP vom 14.06.2022
(Referent: Oberbürgermeister Dr. Scharpf)

Antrag:

Der Stadtrat nimmt den Sachstandsbericht 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.		

Kurzvortrag:

Seitens des zuständigen Amtes für Verkehrsmanagement und Geoinformation wurden im Jahr 2021 zwei Untersuchungen angestoßen, welche sich im weitesten Sinne mit der Errichtung von schienengebundener Infrastruktur im Stadtgebiet Ingolstadt bzw. im unmittelbaren Umland beschäftigen:

1. Massenverkehrsmittelstudie

Mittels gutachterlicher Unterstützung wird untersucht, in welcher Art und Weise zukünftig ein neues Massenverkehrsmittel mehr Menschen im Stadtgebiet Ingolstadt weg vom eigenen PKW hin zu einem qualitativ hochwertigen ÖPNV locken kann. Untersucht werden hierbei primär zwei Zukunftsszenarien im Vergleich zum Ist-Zustand des vorhandenen innerstädtischen VGI-Liniennetzes. Die beiden Zukunftsszenarien sind:

- a. Schaffung eines höherwertigen Omnibussystems auf den Haupttrouten der Stadt teilweise auf autarken Fahrspuren um unabhängig vom übrigen Verkehrsgeschehen schnell und in dichter Taktfolge große Verkehrsströme abwickeln zu können.
- b. Schaffung eines schienengebundenen Verkehrsmittels (Straßenbahn) auf den Hauptachsen der Stadt, um mit größeren, spurgeführten Fahrzeugen schnelle, dicht getaktete Mobilität anbieten zu können.

Die Massenverkehrsmittelstudie ist aktuell in gutachterlicher Bearbeitung, eine abschließende gutachterliche Empfehlung wird voraussichtlich Anfang / Mitte 2023 vorliegen.

2. Gleistechnische Untersuchung

Mittels gutachterlicher Unterstützung soll zukünftig untersucht werden, ob und wenn ja, wie die bundeseigene Schieneninfrastruktur im Stadtgebiet Ingolstadt und in den umliegenden drei Landkreisen so ausgebaut werden kann, dass durchgängig von allen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten von Montag bis Freitag von ca. 05:00 Uhr bis ca. 19:00 Uhr ein 30-Minuten-Takt mit Zügen des Nahverkehrs zum bzw. ab dem ICE-Knoten Ingolstadt Hbf. angeboten werden kann.

Um diese theoretische Grundüberlegung in die Tat umsetzen zu können, sind Ausbauten an der Schieneninfrastruktur unumgänglich. Die Ausbauten werden nicht nur Erweiterungen an der Gleisinfrastruktur erfordern, sondern auch die Errichtung bzw. die Umstellung auf ein neues Zugsicherungssystem, mit welchem eine dichtere Streckenbelegung möglich wird und somit die vorhandene Schieneninfrastruktur besser ausgenutzt werden kann.

Für die genannten Ausbauten bzw. Umbauten ist der Bund als Eigentümer der Schieneninfrastruktur zuständig. Ebenso fallen Planungsarbeiten, Machbarkeitsprüfungen und Grundsatzentscheidungen über die Aufnahme einzelner Projekte in den Bundesverkehrswegeplan in die Entscheidungshoheit des Bundes.

Die jeweiligen Länder sind nachgelagert für die Bestellung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf bundeseigener Infrastruktur zuständig. Im konkreten Fall bestellt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) im Auftrag des Freistaates Bayern SPNV-Leistungen auf allen Strecken bayernweit.

Für die Neuerrichtung von sog. Netzzugangsstellen ist also die Interaktion der beiden genannten Akteure notwendig. Der Freistaat Bayern muss einerseits über seine landeseigene Gesellschaft verbindlich erklären, zukünftig dauerhaft SPNV-Leistungen in bestimmtem Umfang bestellen zu wollen, damit die bundeseigene DB Netz AG eine rechtliche Grundlage hat, die nötigen Ausbaumaßnahmen planen, ausschreiben und bauen zu dürfen.

Für Ingolstadt gesprochen heißt das, dass ein zukünftiger neuer Haltepunkt für den Personenverkehr entweder unmittelbar nördlich (Ingolstadt Kongresszentrum) oder unmittelbar südlich (Ingolstadt Klenzepark oder Ingolstadt Donautherme) von der BEG verbindlich bei allen Zügen des Nahverkehrs bestellt werden müsste. Gleichzeitig müsste voraussichtlich im Vorfeld ein 4. Gleis zwischen den Bahnhöfen Ingolstadt Nord und Ingolstadt Hauptbahnhof zugelegt werden, da die bisherige 3-gleisige Bestandstrecke mit überregionalem Fernverkehr, internationalem Güterverkehr und mit bestehendem Nahverkehr bereits ausgelastet ist und keine zusätzlichen Trassen mehr verfügbar sind. Ebenso ist es nicht möglich, bestehende Fahrzeiten zwischen den genannten Bahnhöfen zu verlängern und somit die Kapazität des wichtigen europäischen Nord-Süd-Korridors Berlin / Hamburg / Rhein-Ruhr – München -Verona zu reduzieren.

Sondierungsgespräche mit der BEG zur Bestellung zusätzlicher Züge bzw. eines zusätzlichen Halts auf Ingolstädter Stadtgebiet haben im Beisein von Herrn Oberbürgermeister Dr. Scharpf bereits stattgefunden. Seitens der BEG wurde dem Teilnehmerkreis signalisiert, dass in unmittelbarer Zukunft keine finanziellen Mittel für zusätzliche Bestellungen von SPNV-Leistungen oder zusätzlichen Halten zur Verfügung stehen werden. Dies könne sich ggf. in Zukunft ändern. Man empfahl dem Teilnehmerkreis die Sondierungsgespräche in ca. 12 bis 15 Monaten fort zu führen.

Gleichzeitig gilt es über vorhandenen Einflussmöglichkeiten in die Bundespolitik zu erreichen, dass die ausgelastete 3-gleisige Bestandsstrecke Ingolstadt Nord – Ingolstadt Hbf. zum Ausbau in die nächste Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Ausbau nicht nur die Zulegung eines 4. Gleises incl. Brückenbauwerk umfassen muss, sondern, dass auch die bestehende Zugsicherung Ingolstadt Hbf. in Relais-technik, die noch aus den 1970er Jahren stammt, auf das neue System ETCS (European Train Control System) auszubauen ist. Die Zulaufstrecken München – Ingolstadt und Nürnberg - Ingolstadt (Neubaustrecke) sind ebenfalls zu adaptieren, dort ist derzeit noch das Vorgängersystem LZB (Linienförmige Zugbeeinflussung) verbaut. Eine Kombination aller drei genannten Sicherungssysteme ist sehr aufwendig, da alle einzusetzenden Triebfahrzeuge über alle drei Systeme verfügen müssten.

Zusammenfassung:

Im Ergebnis wird sowohl auf Landesebene, als auch auf Bundesebene in Zukunft noch sehr viel Überzeugungsarbeit von allen Interessenträgern notwendig sein, um die Verbesserung der Schieneninfrastruktur im Stadtgebiet Ingolstadt mit einem zusätzlichen Haltepunkt Realität werden zu lassen.