

BESCHLUSSVORLAGE V0782/22 öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Referat für Stadtentwicklung und Baurecht
	Kostenstelle (UA)	
	Amtsleiter/in	Wittmann-Brand, Ulrike
	Telefon	3 05-21 00
	Telefax	3 05-21 09
E-Mail	stadtentwicklung+baurecht@ingolstadt.de	
Datum	28.09.2022	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungsergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	18.10.2022	Vorberatung	
Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH, Aufsichtsrat	19.10.2022	Vorberatung	
Stadtrat	25.10.2022	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Untersuchung zur Einführung eines neuen öffentlichen Verkehrssystems Ingolstadt
(Massenverkehrsmittelstudie)
(Referentin: Frau Wittmann-Brand)

Antrag:

1. Der Stadtrat nimmt den Sachstand zur Massenverkehrsmittelstudie zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat beschließt die Durchführung einer Bürgerbeteiligung (Phase 1 und 2). Die Kosten trägt die Stadtbus Ingolstadt GmbH.
3. Der Stadtrat stimmt dem weiteren Vorgehen zu.

gez.

Ulrike Wittmann-Brand
Stadtbaurätin

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

wenn ja,

<input checked="" type="checkbox"/> freiwillig	<input type="checkbox"/> gesetzlich vorgeschrieben
<input type="checkbox"/> einstufig	<input checked="" type="checkbox"/> mehrstufig
<p>Wenn bereits bekannt, in welcher Form und in welchem Zeitraum soll die Beteiligung erfolgen:</p> <p>Phase 1: Bürgerinformationsveranstaltung (kurzfristig) Phase 2: Bürgerbeteiligung zur Einbindung in die Systementscheidung im Rahmen der derzeit laufenden Projektbearbeitung der Stufe 2 (in geeigneter Form, im Detail noch festzulegen). Phase 3: Kontinuierliche Bürgerbeteiligung im Anschluss an die derzeit laufende Projektbearbeitung über den gesamten Planungs- und Realisierungszeitraum hinweg</p>	

Kurzvortrag:

Anlass und Rückblick

Die Stadt Ingolstadt hat auf Initiative des Stadtrates zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) die Durchführung einer Studie beauftragt, mit der die potenziellen Einsatzmöglichkeiten eines öffentlichen Massenverkehrsmittels im Stadtgebiet Ingolstadt überprüft werden sollten.

Auf der Grundlage vorhandener Daten, zur Verfügung gestellter Unterlagen und vorliegender Stadtratsanträge mehrerer Fraktionen war zu untersuchen, ob und inwieweit sich im Stadtgebiet Ingolstadt unter Berücksichtigung der bestehenden und künftig zu erwartenden Siedlungsstrukturen das Potential für ein neues, weitgehend auf besonderen Trassenkörpern bzw. priorisiert geführtes Massenverkehrsmittel gegeben ist.

Bisherige Arbeiten: Netzbildung und Potenzialabschätzung (Stufe 1)

Um sich der Frage zu nähern, welche Verkehrssysteme für die Stadt Ingolstadt grundsätzlich am geeignetsten sind, erfolgte eine Zusammenstellung der jeweiligen Systemkomponenten, der Möglichkeiten und der Einsatzgrenzen. Hierbei spielen neben Platzansprüchen und fahrgeometrischen Eigenschaften im Sinne einer Kosten-Nutzen-Abwägung insbesondere das erforderliche Fahrgastpotenzial, die zu erwartenden Baukosten und die Systemkapazität eine Rolle.

Für eine erste Potenzialabschätzung wurden unter Verwendung des städtischen Verkehrsmodells bedeutende Quelle-Ziel-Relationen herausgearbeitet und hieraus mögliche Korridore für ein Massenverkehrsmittel abgeleitet. Um diese Korridore auf ihre grundsätzliche technische Machbarkeit hin zu überprüfen, wurde eine gemeinsame Befahrung des Streckennetzes unter Beteiligung der Stadt Ingolstadt, der VGI und des Gutachters durchgeführt. Damit war es möglich, die vorab entwickelten Korridore und Teilstrecken zu einem sinnvollen Gesamtnetz zusammenzufügen und für dieses, differenziert nach möglichen schrittweisen Umsetzungsstufen und in Frage kommenden Verkehrssystemen, die erreichbaren Fahrgastpotenziale abzuschätzen und auf einzelne Linien herunterzubrechen.

Zur Einschätzung der Verkehrswürdigkeit eines Systems wurde die durchschnittliche Fahrgastanzahl pro Tag und Kilometer als Parameter verwendet. Hierzu liegen umfangreiche Benchmark-Ergebnisse vor, die eine Verwendung im Sinne von Orientierungswerten erlauben.

Als für Ingolstadt sinnvolle und aussichtsreiche Verkehrssysteme ergaben sich die Straßenbahn („Tramway“) und das höherwertige Bussystem („Busway“). Ein Metrosystem läge für einen volkswirtschaftlich sinnvollen Betrieb deutlich oberhalb der hier relevanten Fahrgastpotenziale und ist zudem durch sehr lange Bauzeiten und hohe Investitionskosten geprägt. Ein Regionalstadtbahnssystem würde ausreichende Kapazitäten auf den relevanten Bahnstrecken voraussetzen, was nicht gegeben ist, und zudem nachteilige Folgewirkungen für die hier prioritäre innerstädtische Bedienung haben (z.B. bezüglich Niederflrigkeit bzw. Bahnsteighöhen, Fahrzeugbreite). Eine Seilbahn kann in Einzelfällen eine Lösung für Punkt zu Punkt-Verbindungen sein, nicht aber für ein Netz, das zudem wesentliche Attraktivität durch die Einbindung und Erschließung der Altstadt erlangt, was ein städtebaulich gut integrierbares System verlangt.

Die in der Anlage dargestellten Ergebnisse dieser ersten Bearbeitungsstufe lassen sich im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen:

- Die entwickelten Korridore sind grundsätzlich weitgehend für beide Systeme geeignet. Die Straßenbahn kann dabei über dieselben Strecken wie der höherwertige Bus geführt werden. Der höherwertige Bus hingegen kann nicht über alle Strecken der Straßenbahn geführt werden, dies betrifft v.a. Strecken mit beengten Straßenräumen bzw. Grünzüge.
- Beide Systeme bedürfen zu ihrer Realisierung eines zum Teil deutlichen Eingriffs in Bestands-Straßenquerschnitte – die Gewinnung der erforderlichen Trassenbreiten erfordert eine Reduzierung für andere Nutzungen, insbesondere den MIV, aber auch die weiteren Verkehrsmittel des Umweltverbunds wie etwa den Radverkehr. Absehbar ist der Platzbedarf des nicht spurgeführten Systems „Busway“ dabei größer. Auftretende Zielkonflikte bedürfen in weiteren Planungsschritten einer detaillierten Betrachtung.
- Das erreichbare Fahrgastpotenzial des Straßenbahnsystems liegt über dem des höherwertigen Bussystems. Dies ist insbesondere auf die Möglichkeit einer direkteren Führung durch die Altstadt zurückzuführen.
- Die Verkehrswürdigkeit eines höherwertigen Bussystems ist deutlich gegeben. Die abgeschätzten Potenziale eines Straßenbahnsystems befinden sich „in Reichweite“ der für Straßenbahnsysteme ansetzbaren Orientierungswerte der Verkehrswürdigkeit.
- Beide Verkehrssysteme können wesentlich zu einer künftigen nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen. Zudem kann die Anbindung neuer Entwicklungsgebiete (z.B. INcampus) an das Netz des Massenverkehrsmittels entscheidend zur Beschleunigung der jeweiligen Siedlungsentwicklung beitragen.

Vertiefende Arbeiten (Stufe 2)

Im Zuge der Bearbeitung und nach intensiven Diskussionen in der Lenkungsgruppe und in Fachgesprächen haben sich weitere zu klärende Fragen und zu vertiefende Themen ergeben, die aktuell in einer 2. Bearbeitungsstufe behandelt werden.

Die Vertiefung in dieser weiterführenden Bearbeitungsstufe dient insbesondere dazu, eine fundierte abschließende Empfehlung für eine Systementscheidung liefern zu können. Die Arbeiten umfassen u.a. eine:

- Strategische Betrachtungen zum Busnetz und zu Systemverknüpfungen
- Vertiefende Betrachtung zu System-Schlüsselementen wie der Anbindung an den Hauptbahnhof Ingolstadt im Zusammenhang mit der Anbindung an den INcampus, zu Lage, Flächenbedarf und städtebaulichen Optionen eines Betriebshofs sowie Detailbetrachtungen ausgewählter Korridore und Trassenabschnitte (bautechnische Überprüfung, Realisierbarkeit, etc.)
- Zusammenfassende vergleichende Betrachtung mit Durchführung einer Multikriterienanalyse für Straßenbahn und höherwertigen Bus und mit Abschätzungen von Kosten-Größenordnungen in Abstimmung mit den betroffenen Fachämtern
- Optimierung und vertiefende Betrachtungen durch eine intermodalen Verkehrsnachfrageberechnung zur Berechnung der erreichbaren Fahrgastpotenziale und Entlastungswirkungen im Kfz-Verkehr

Bürgerbeteiligung

Es wird vorgeschlagen, im Sinne der kontinuierlichen Einbindung der allgemeinen Öffentlichkeit und zur Steigerung der Akzeptanz entsprechend des derzeitigen Bearbeitungsstandes und der weiteren anstehenden Planungs- und Realisierungsschritte eine gestaffelte Bürgerbeteiligung vorzusehen:

- Phase 1: Bürgerinformationsveranstaltung (kurzfristig)
- Phase 2: Bürgerbeteiligung zur Einbindung in die Systementscheidung im Rahmen der derzeit laufenden Projektbearbeitung der Stufe 2 (in geeigneter Form, im Detail noch festzulegen).
- Phase 3: Kontinuierliche Bürgerbeteiligung im Anschluss an die derzeit laufende Projektbearbeitung über den gesamten Planungs- und Realisierungszeitraum hinweg

Eine kurzfristig durchzuführende Bürgerinformation (Phase 1) als Abendveranstaltung dient dazu, den aktuellen Arbeitsstand vorzustellen, erste Stimmungen und Meinungen aus der Bürgerschaft einzufangen und einen Ausblick auf die weiteren Arbeiten und auf die weitere Bürgerbeteiligung zu geben. Den Fachvortrag übernimmt das Gutachterbüro (BERNARD Gruppe mit AXEL KÜHN). Zur fachlichen Unterstützung und Erläuterung städtischer Zielstellungen werden zudem die Stadt Ingolstadt, die VGI, externe Experten und ggf. Mitglieder des Stadtrats beteiligt sein. Begleitet werden soll die Veranstaltung durch einen externen Moderator.

Das Honorar für die Bürgerinformation (Phase 1) umfasst ca. brutto EUR 9.000,00.

Die weitere Bürgerbeteiligung im Rahmen der aktuellen Projektbearbeitung (Phase 2) ist im Weiteren gemeinsam mit der Stadt Ingolstadt und der VGI abzustimmen. Die Kosten werden aktuell auf ca. brutto EUR 20.000 geschätzt.

Die Kosten für die Durchführung der Bürgerbeteiligungsphasen werden von der Stadtbuss Ingolstadt GmbH getragen.

Weiteres Vorgehen

Nach Vorliegen der Ergebnisse der vertiefenden Analyse (Stufe 2) sowie der 2. Phase der Bürgerbeteiligung wird der Stadtrat nochmals informiert, voraussichtlich im 1. Halbjahr 2023. Auf Basis der umfangreichen Ergebnisse der vertiefenden Analyse und der Meinungen der Bürger wird dem Stadtrat eine Vorlage zur Entscheidung vorgelegt, ob und wenn ja, welches System weitergehend untersucht werden soll. Je nach Ergebnis sollen im Rahmen dieser Sitzungsvorlage auch entsprechende Projektstrukturen und -einheiten für das dann folgende mehrjährige Planungs- und Genehmigungs- und Bauverfahren beschlossen werden, das von zahlreichen politischen Beschlussfassungen begleitet werden wird.

Anlage:

Ergebnisse der ersten Bearbeitungsstufe – Netzbildung und Potenzialabschätzung