

V0782/22

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

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit vom 18.10.2022

Im Vorfeld habe es bereits eine Infoveranstaltung zum Thema Massenverkehrsmittelstudie für die Stadträte gegeben, erinnert Oberbürgermeister Dr. Scharpf. Diese habe man veranstaltet, da es sonst den Rahmen einer normalen Ausschusssitzung gesprengt hätte. Heute würden die Gutachter, Herr Wenzel und Herr Kühn, nochmal einen Kurzvortrag zu dem Thema halten.

Der Kurzvortrag solle die wesentlichen Erkenntnisse, die Zwischenstände und den aktuellen Arbeitsstand zur Massenverkehrsmittelstudie erläutern, informiert Herr Wenzel. Im Folgenden geht er auf die Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beiliegt, ein. Hinsichtlich Folie 3 fügt er hinzu, dass in der Übersicht u. a. auch die weiteren Systeme aufgelistet seien, die in der weiteren Vertiefung ausgeschieden seien. So wäre z. B. die Regional-Stadtbahn eine mögliche Option gewesen, die aber aufgrund der beschränkten Kapazitäten im Eisenbahnnetz und auch aufgrund der wenig dichten Haltestellenmöglichkeiten nicht in Frage kommt. Ein weiteres mögliches System sei die Kleinprofil-U-Bahn gewesen, die aber mit hohen Baukosten verbunden sei und entsprechend der vergleichsweise geringen Einwohnerzahl Ingolstadts, ausscheidet. Auch die Seilbahn sei nicht zielführend, weil diese lediglich als Zubringersystem eine Rolle spielen könne und auch aufgrund der schwierigen städtebaulichen Integration mit gewissen Nachteilen im Sinne eines Massenverkehrssystems verbunden sei. Auf Folie 4 „Potenzialabschätzung“ sei ein Auszug aus dem Verkehrsmodell der Stadt Ingolstadt zu sehen, der die wesentliche Grundlage für die Potenzialabschätzung darstelle. Auf diesem Auszug seien die einzelnen Verkehrsbezirke mit dem jeweiligen Fahrgast- und Verkehrsaufkommen abgebildet. Das bedeute, dass dies die Grundpotenziale seien, die im Prinzip mit einem Massenverkehrsmittel erreicht werden könnten und bei denen man versucht, diese miteinander zu verknüpfen, um auch eine hohe Verkehrswirksamkeit des neuen Systems zu erzielen. Die Schwerpunkte lägen im Bereich des Klinikums, des Westparks, der Altstadt und Hauptbahnhof, aber auch der INCampus als künftiges Entwicklungsgebiet. Ein erster Ansatz sei die mögliche erste Linie, die die größtmöglich verkehrliche Wirksamkeit erzielen sollte. Vor allem komme es aber auch auf die Zusammenwirkung der Netzäste an, wie die Vorstudie ergeben habe. So sollten die Linien weiterhin möglichst direkt geführt werden, um hohe Reisezeiten zu erzielen, um auch nicht in Konkurrenz mit den Alternativen, wie dem PKW, zu treten.

Herr Kühn betont, dass diese erste mögliche Linie eher eine theoretische Wunschlinie von Hauptaufkommenszielen sei, die man dann anhand des konkreten Straßennetzes und der zur Verfügung stehenden Korridore in Ingolstadt für die beiden weiter vertieften Systeme untersuchen wolle. Im weiteren Verlauf geht er auf die Präsentation ein. Hinsichtlich Folie 5 fügt er hinzu, dass das nicht ein normaler Bus sei, der am Straßenrand eine Busspur bekommt, sondern das sei eigentlich ein Bus, der die gleiche Trassenqualität wie eine Straßenbahn aufweist, also eine mögliche unabhängige Führung vom sonstigen Verkehr, um auch die entsprechenden Reisezeiten zu erreichen. Gleiches gelte dann auch für die Haltestellenqualität. Bei einem höherwertigen Bussystem hat man dann den Anspruch, einen barrierefreien Einstieg in die entsprechenden Fahrzeuge, zu erreichen. Die maximale Fahrzeuglänge von 25 m, also ein Doppelgelenkbus, den man so in Ingolstadt noch nicht habe, sei das Maximum an Kapazität. Das Straßenbahnsystem kann dagegen pro Fahrzeug

eine höhere Kapazität anbieten, was sich in der betriebswirtschaftlichen Betrachtung trotz höherer Infrastrukturkosten zugunsten der Straßenbahn niederschlagen könne. Der Bus braucht als eigene Fahrbahn eine Straße. Das sei im Grunde eine Straße in der Straße für den Bus, was wiederum relativ viel versiegelte Fläche im Querschnitt bedeute, bei der man gestalterisch relativ wenig Möglichkeiten habe. Bezüglich Folie 8, bestehe zum höherwertigen Bussystem der große Unterschied darin, dass sich die Straßenbahn aufgrund der Spurführung auch in sehr viel engeren Bereichen bewegen könne. Es gebe zahlreiche gelungene Beispiele für die Integration von Straßenbahnen in Fußgängerzonen. Das sei also problemlos möglich. Der Platzverbrauch sei auch geringer. Herr Kühn betont, dass eine Begrünung der Trassen, welche z. B. auch in vorhandene Grünbereiche integriert werden könne, möglich sei, ohne dass dort der Bau einer Straße notwendig sei. Auch Engstellen und Gebäudedurchfahrten könnten mit diesem System problemlos befahren werden. Man habe bei diesem Projekt mit einem System begonnen, jedoch sich im weiteren Verlauf auf diese beiden Systeme, dem höherwertigen Bussystem und dem Straßenbahnsystem spezialisiert, weil diese beiden für Ingolstadt vom erwartbaren Fahrgastpotenzial her in Reichweite lägen. Das Zwischenergebnis sei, dass ein höherwertiges Bussystem in jedem Fall für Ingolstadt in Reichweite sei. Die Zahlen die bisher ermittelt worden seien, zeigten das bereits ganz deutlich. Bezüglich der Machbarkeit einer Straßenbahn seien die Zahlen zumindest im Grenzbereich, wenn etwas Benchmarking betrieben werde. Deswegen gäbe es gute Gründe, das sei auch der Vorschlag von ihm und Herrn Wenzel gewesen, diese beiden Systeme einer vertieften Untersuchung zu unterziehen, mit der man sich bereits befasst habe.

Stadtrat Dr. Schuhmann bittet um eine kurze Erklärung, warum die U-Bahn und die Seilbahn als mögliche Systeme ausgeschlossen worden seien.

Es gebe durchaus interessante und gute Beispiele im Rahmen von multimodalen Verkehrsnetzen für Großstädte, auch einer Seilbahn eine Aufgabe zuzuweisen, erklärt Herr Kühn an Stadtrat Dr. Schuhmann gerichtet. Das seien aber in aller Regel rein radiale Verbindungen. Das bedeute, wenn z. B. das Krankenhaus auf einem Hügel läge und man wollte dieses direkt mit dem Hauptbahnhof verbinden, wäre eine Seilbahn sinnvoll. Aber das Massenverkehrsmittel für die Gesamtstadt zu nutzen, sei aus rein technischer Ausgestaltung nicht sinnvoll. Die U-Bahn sei rein kostentechnisch ein sehr aufwendiges System und erfordere zur Sicherstellung eines ausreichenden Nutzen-Kosten-Quotienten. Man unterliege hier der Abhängigkeit, dass dieses Konzept hinterher vom Bund und Land gefördert werde. Dafür sei ein Nutzen-Kosten-Quotient von größer 1 sicherzustellen. Je größer die Kosten seien, desto mehr Potenzial müsse man beibringen. Wenn man sich bereits bei der Straßenbahn im Grenzbereich bewege, bei der noch etwas optimiert werden müsse, um den Grenzwert zu erreichen, brauche man über eine U-Bahn nicht nachzudenken.

Bezüglich der beiden zur Weiterbehandlung empfohlenen Systeme habe man zwei Seiten, führt Stadtrat Dr. Meyer aus. Die eine Seite sehe die Potenziale für die Stärkung des ÖPNV und die andere Seite stelle Infrage, ob die massiven Investitionen in die Infrastruktur für die Größe der Stadt gerechtfertigt seien. Er fragt, was die Vorteile für die Bürger gegenüber einer guten Busverbindung seien, wann man mit Aussagen dazu rechnen könne, wie sich die Fahrzeit entlang dieser Trasse ausnehme, die Stand heute bisher sehr vage dargestellt sei und wann man mit belastbaren Aussagen über die Fahrzeitleistungen z. B. vom INCampus in die Innenstadt oder weiter zu Audi, bekomme. Diese Fragen und Aussagen hält Stadtrat Dr. Meyer für sehr wichtig und müssten unbedingt in der Bürgerbeteiligung angesprochen werden. So wisse man zwar über die theoretischen Vorzüge der Systeme Bescheid, aber es fehlten welche praktischen Vorteile in der täglichen Anwendung des Verkehrsmittels damit eigentlich verbunden seien. Er bittet um zügige Darlegung der Antworten, um dies neben den Fragen zur Investitionshöhe und den Fördermitteln, auf jeden Fall in die Bürgerbeteiligung mitaufnehmen zu können.

In der vertiefenden Studie sei eine intermodale Verkehrswirksamkeitsberechnung vorgesehen, bei der man Umstiege vom motorisierten Individualverkehr auf das neue

Massenverkehrsmittel auf Basis des Verkehrsmodells, wo auch Streckenattribute, Spurenanzahl im Straßenbereich und Fahrgeschwindigkeit auch im belasteten Netz hinterlegt seien, berechnet werden können, antwortet Herr Wenzel auf Stadtrat Dr. Meyers Frage. Das heiÙe, wenn man diese intermodale Verkehrswirksamkeitsberechnung gemacht habe, könne man klare Aussagen zum Reisezeitgewinn treffen. Gerade der Reisezeitgewinn sei neben Komfortvorteilen ein grundlegendes Kriterium, warum man vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umsteige. Diese Ergebnisse würden in dieser Wirksamkeitsberechnung ermittelt, die Stand jetzt, im Frühjahr nächsten Jahres wohl vorliegen werden.

Das sei elementarer Bestandteil der Vertiefung, die im Augenblick laufe, fügt Herr Kühn an Herrn Wenzels Wortbeitrag hinzu. Gerade konzentriere man sich bei der Trassenentwicklung darauf, den Aspekt der Reisezeit stark im Auge zu behalten. Die Verbindung in Richtung INCampus stammte zunächst aus den Ideen, welche zum Teil auch aus dem politischen Raum kamen, die alte Bahntrasse als Anbindung für den INCampus zu reaktivieren. Diese Anbindung hätte in Prinzip über den Hauptbahnhof unten abzweigend in den INCampus geführt. Dabei habe man jedoch im Hinblick auf die Reisezeit schnell festgestellt, dass dies nicht konkurrenzfähig sei. Aufgrund dessen sei nun ein wesentlicher Bestandteil ihrer Arbeit, direktere und konkurrenzfähigere Verbindungen zu finden, um den INCampus östlich direkt dem Hauptbahnhof und weiter in Richtung Innenstadt, anzubinden. Des Weiteren weist Herr Kühn daraufhin, dass die Reisezeit, auch wenn sie in der Modellbetrachtung ein wichtiger Aspekt sei, auch ein wenig relativiert werden müsse. Wenn man sich beispielsweise Besançon oder andere französische Städte anschauere, seien dies keine Städte, in denen mit hohen Reisezeiten operiert werde. Stattdessen zögen sie ihren Erfolg aus der attraktiven Verknüpfung aller wesentlichen Ziele miteinander und würden dafür auch um zwei Ecken fahren, nur um alles Wichtige anbinden zu können. Es gebe zwei Planungswelten, erklärt Herr Kühn, eine eher erreichbarkeitsorientierte und eine streng reisezeitorientierte Planung, welche beide bei der aktuellen Arbeit berücksichtigt werden.

Stadträtin Leininger denkt, dass die Klimakrise und die Notwendigkeit der Verkehrswende genügend Argument und Rechtfertigung für diese Studie seien. Solche Aspekte, wie der Reisezeitvergleich, welcher auch tageszeitabhängig sei, sollte dabei erstmal in den Hintergrund rücken. Schließlich gehe es darum, das Auto als Verkehrsmittel Nummer 1 in dieser Stadt, auf den zweiten Platz zu bekommen. Eine Vorfestlegung, eine Favorisierung oder sogar eine grundsätzlich Festlegung auf Bus- oder Tram-Variante seien zum jetzigen Zeitpunkt, bevor man in die Bürgerbeteiligung gehe, unnötig. Stadträtin Leininger möchte wissen, wann bzw. ob die Bürgerbeteiligung vielleicht noch vor Weihnachten starten könne. Gerade über die Themen wie Reisezeit und eine gute Bahnanbindung könnten die Bürger gut diskutieren.

So wie es in der Vorlage bereits erfasst sei, solle die erste Bürgerbeteiligung mehr eine Bürgerinformation sein, weil es noch nicht so viel gebe, um eine echte Beteiligung herzustellen, erklärt Oberbürgermeister Dr. Scharpf und fügt hinzu, dass man schauere, diese Bürgerinformation noch dieses Jahr zu veranstalten. Die Bürgerbeteiligung solle im ersten Halbjahr 2023 stattfinden.

Stadtrat Witty glaubt, dass das Wichtigste heute sei, dass man einen Zwischenbericht erhalten habe und nun weiß, dass die Strecken- und Potenzialuntersuchung bald beginnen werde. Dann könne man Fragen z. B. zur Reisezeit oder zur standardisierten Bewertungen stellen. Er betont, dass man nun kühlen Kopf bewahren solle. Dann könne man in den nächsten Schritt, die Bürgerinformation, einsteigen, um auch die Bürgerschaft an der Sache zu beteiligen und zum Schluss eine Systementscheidung treffen. Er stimmt Stadträtin Leininger zu, dass die Untersuchung wichtig sei, da man ein Klimaschutzkonzept verabschiedet habe, in dem die Mobilität ein wichtiger Bestandteil sei. Bei der Massenverkehrsmittelstudie habe man es allerdings mit einem langfristigen Projekt zu tun, bei dem auch in der Zwischenzeit weitere Ausbaumaßnahmen beim ÖPNV notwendig seien,

appelliert Stadtrat Witty. Man könne sich nicht nur auf das „Aushängeschildprojekt“ und die Gutachter, die das Projekt betreuen, verlassen und währenddessen den ÖPNV weiterhin so lassen wie er ist.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf stimmt Stadtrat Witty zum weiteren Ausbau des ÖPNV zu. Man werde sich auf der Studie über ein attraktives Massenverkehrsmittel nicht ausruhen können. Man sei mittendrin den ÖPNV weiter zu stärken und auszubauen. Am Ende müsse eine Systementscheidung getroffen werden, die so ausfallen könnte, dass man sich für eines der beiden, Tram oder Bus, oder keines davon entscheidet und sich lieber weiter auf den Ausbau und die Optimierung des bestehenden Systems konzentriert. Vielleicht könnte man auch eigene Busspuren einführen. Schließlich müssten die Vorteile des Massenverkehrsmittels für die Bürger klar erkennbar sein. Die Bürgerschaft werde es nur akzeptieren, wenn ein echter Vorteil besteht, z. B. bei der Reisezeit, und das sollte das Ziel sein.

Herr Kühn ergänzt zu den Wortbeiträgen seiner letzten Vorredner, dass er bereits in der Onlineveranstaltung gesagt habe, dass viel von der Ambition und dem Ziel, das man erreichen wolle, abhängen. Hinsichtlich der französischen Herangehensweisen, fügt er hinzu, seien die dortigen Straßenbauprojekte keine reinen Verkehrsprojekte. Es seien vielmehr ganze Stadtentwicklungsprojekte, bei denen das Verkehrsprojekt miteingebunden sei. Gerade das sei der erfolgversprechende Weg. Wenn ein Massenverkehrsmittel, ob Bus oder Straßenbahn, in bestehende Straßen untergebracht werden solle, dann werde die Straße nicht breiter, sondern es gäbe eine Umverteilung. Sonst komme man zwischen bestehenden Häuserschluchten ohne das Abreißen von Gebäuden nicht durch. Dies sei zwangsläufig die Folge, wenn man das Ziel habe, eine gewisse Unabhängigkeit vom Individualverkehr und damit auch Reisezeitvorteile zu schaffen.

Stadtrat Pauling bezieht sich auf den Redebeitrag von Stadtrat Dr. Meyer bezüglich Bewertungskriterien. Er bittet darum, das zukünftige Potenzial mit in den Blick zu nehmen. Frau Wittmann-Brand solle prüfen, was sich in diesem Streckenabschnitt hinsichtlich des Wohnbaupotenzials zukünftig durch das stetige Wachstum der Stadt ergeben könne. Wenn große Projekte wie am Nordbahnhof geplant würden, seien diese der Berechnung betreffend momentan noch nicht sinnvoll, würden sich aber vielleicht in zehn Jahren besser rechnen. Ebenfalls betont er, dass Infrastruktur vom Staat meistens geschaffen werde, um mit Blick in die Zukunft Möglichkeiten zu schaffen. Er betont, dass die SPD-Stadtratsfraktion bei diesem Thema immer einen Weitblick besessen habe und erinnert an Helmut Schmidt, welcher in den 80ziger Jahren ein Glasfaser-Ausbauprojekt voranbrachte, welches letztendlich von Herrn Kohl nicht weitergeführt wurde. Bei der Massenverkehrsmittelstudie handle es sich um ein Zukunftsprojekt, welches sich zum jetzigen Zeitpunkt vom Potenzial her noch nicht rechnen müsse. An Frau Wittmann-Brand gerichtet fragt er sich, was in der Umgebung hierzu als Zukunftsprojekt möglich sei.

Hinsichtlich des Themas Potenzial sei es so, dass man der Bevölkerungsprognose betreffend, ca. 1.000 Einwohner pro Jahr und insgesamt 160.000 Einwohner miteinberechnet und entsprechend verortet habe, antwortet Frau Wittmann-Brand an Stadtrat Pauling gewandt. Insofern sei dies bereits mit abgebildet.

Stadtrat Pauling bittet um Auskunft, welche großen Bauprojekte es konkret gäbe, da der Umstieg von Individual- auf Massenverkehr, also ob der Bürger sein Auto behalten wolle oder nicht, meistens beim Umzug entschieden werde. Es sei bekannt, dass gerade die benötigten Stellplätze die Bauvorhaben um ein Vielfaches verteuern würden. Er könne sich vorstellen, dass man das Wohnen bei Großbauprojekten verbilligen könnte, wenn ein Mobilitätskonzept bestehe und es an diesen Standorten z. B. eine Buslinie gäbe.

Frau Wittmann-Brand führt auf, dass das Staudinger-Areal eine Entwicklungsfläche auf einem gewissen Planungshorizont darstelle und auch mit eingerechnet sei. Ebenfalls sei das

Rieter-Areal als Erweiterungsmöglichkeit vorgesehen, müsse jedoch nochmals genauer betrachtet werden. Der INCampus berge zudem großes Potenzial, was mögliche Arbeitskräfte betreffe. Insofern seien die großen Entwicklungsflächen auf diesen Verkehrsstrassen, welche auch die Nachverdichtung beträfen, wie zum Beispiel die Münchener Straße, mit abgebildet.

Stadträtin Klein betont, sie sei nicht so euphorisch wie ihre Vorredner. Nach dem Onlinevortrag sehe sie die aktuelle Situation des ÖPNV sehr angespannt. Sie findet, dass die Stadt mit stetig steigenden Kosten für Personal und Treibstoff, aber auch der immer weiter steigenden Erwartungshaltung in der Bürgerschaft an die Qualität und den Preis, konfrontiert sei. Fraglich sei, ob der Bund und das Land gewillt seien, Ausgleichsleistungen komplett zu tragen oder auch die Kommunen einen Teil tragen müssten. Sie fragt sich, ob sich der Vorschlag für die Stadt Ingolstadt überhaupt eigne und im Bereich des Realisierbaren läge. Es sei noch eine dritte Option verfügbar, welche der Oberbürgermeister erklärt habe. Diese bestünde darin, in das aktuell bestehende Netz zu investieren, dieses auszubauen, zu optimieren und es damit für die Bürgerschaft praktikabler zu machen. Sie wendet ein, dass bei beiden Massenverkehrsmittel-Modellen Probleme auf die Stadt zukommen würden, welche im Rahmen der Bürgerbeteiligung nicht diskutiert werden könnten. Dies sei bei der Tram-Variante der Bedarf an Betriebshöfen, welche an der Strecke liegen müssten. Sie könne sich bei der Dichte der Stadt nicht vorstellen, wo hierfür Platz sei. Diese Fragen müssten vor der weiteren Planung geklärt werden. Zwischen der Konrad-Adenauer-Brücke und dem Zentralen Omnibusbahnhof befinde sich ein städtebaulich kritischer Bereich, welcher z. B. streckenweise ohne Oberleitung, allerdings nur mit großen Batterien, befahren werden könne. Dabei ist jedoch fraglich, ob das Gerät dann so leistungsfähig sei, wie man es sich vorstelle. Stadträtin Klein fügt hinzu, dass man in Regensburg bereits erfahren habe, wie Planungen dazu aussähen. Dort habe es geheißen, dass es eventuell keine Förderung für die Überquerung von Brücken gebe, obwohl gerade dort mit intensiven Kosten zu rechnen seien, welche für Kommunen möglicherweise nicht zu stemmen seien. Insbesondere bei der Bus-Variante sieht sie Schwierigkeiten darin, dass es dies in Deutschland bisher nicht gäbe, keine Förderung vorgesehen und keine Durchfahrt der Altstadt vorstellbar seien. Sie bezweifle, dass die Haupttrasse, welche mitten durch die Stadt führe, realisierbar sei, da durch die Belastungen das Pflaster alle paar Jahre erneuert werden müsse und diese Dinge in einer Bürgerbeteiligung nicht nivelliert werden könnten. Es sei fraglich, ob genug Fahrgäste mobilisiert werden könnten, um am Schluss ein zukunftsfähiges und visionswürdiges Projekt zu erhalten. Stadträtin Klein findet, dass das Thema Reisezeitgewinn durchaus großer Bedeutung beigemessen werden könne und unbedingt in der Bürgerbeteiligung zur Sprache kommen müsse. Denn gerade dabei könne jeder mitreden. Ebenfalls gibt Stadträtin Klein zu bedenken, dass sich der Trassenbau auf das bestehende Busnetz auswirke, da sich die bestehenden Linien verändern würden, da diese auf die Trassen abgestimmt werden würden. Dadurch entstünden gebrochene Verkehre in der Peripherie, weil nicht alle Bürger direkt an einer Trasse wohnten, sondern erst dorthin kommen müssten. Unter Einbeziehung dieser Umsteigezeiten habe man einen Reisezeitverlust und infolgedessen einen Interessensverlust bei den Bürgern. Sie fragt an die beiden Gutachter Herrn Wenzel und Herrn Kühn gewandt, wie sie das beurteilten und ob man dies mit einrechnen müsse oder könne. Schließlich könne der Fall eintreten, dass man sich das gesamte Netz erst neu ausdenken müsse, was ohne Weiteres wohl nicht machbar sei. Sie interessiert, welche Erfahrungen die Gutachter aus anderen Städten zu den angesprochenen Themen gemacht hätten.

Herr Kühn stimmt zu, dass das Bus-Konzept in Form von Bus- oder Tramway auf ein Massenverkehrsmittel abzustimmen sei. Er betont, dass der sonstige ÖPNV das teure Hauptsystem nicht konterkarieren und konkurrenzieren, sondern synergetisch mit ihm als wesentliche Aufgabe zusammenwirken solle, welche gerade schon durchdacht werde. Er vertritt den Standpunkt, dass es nicht darum gehe, das bestehende System umzuwandeln, sondern dieses im Gesamten innerhalb des ÖPNV im Verkehrskonzept zusammenwirken zu lassen. Hierbei werde es sowohl am MIV-Netz, als auch am ÖPNV-Netz Veränderungen als

elementare Bestandteile geben. Herr Kühn stimmt zu, dass die Kostenträgerfrage eine berechnete sei, da diese spätestens der Zuschussgeber stellen werde. Allerdings erfolge im Moment keine standardisierte Bewertung, bei welcher man bei einem bestimmten Wert entscheide, ob weitergemacht werde oder nicht. Man sei dabei, herauszufinden, welche Möglichkeiten es überhaupt für eine Stadt dieser Größe gäbe. Ebenfalls sei nicht nur die Stadtgröße bei der Entscheidungsfindung ausschlaggebend, sondern auch deren Ambition. Er wendet ein, dass ein Betriebshof ausreichend sei und dieser von der ersten Linie zugänglich sein müsse. Zwar seien Betriebsflächen nicht im Übermaß vorhanden, ein paar Optionen bestünden aber und würden bereits in der Vertiefung diskutiert. Er geht davon aus, dass im kommenden Frühjahr ein Grundgedanke zum Thema Betriebshof in der Gesamtbetrachtung zu erhalten sei.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf schließt sich der Meinung von Herrn Kühn an, dass das Thema grundsätzlich durchdacht und reflektiert werde und dann eine Entscheidung dafür oder dagegen falle. Momentan sei nur die Darstellung des Ersten Zwischenschritts erfolgt. Man müsse jetzt noch nicht zu sehr ins Detail gehen. In der INVG-Aufsichtsratssitzung würden Bus-spezifische Fragen weiter vertieft werden. Er schlägt vor, die Diskussion nicht zu sehr auszuweiten, da es eine extra Infoveranstaltung gegeben habe.

Stadtrat Semle bittet um Auskunft, ob das in der Öffentlichkeit angesprochene elektrische Bussystem, welche durch eine Oberleitung ihre Energie bezögen und in Osteuropa genutzt würden, in diesem Konzept mit bedacht worden sei oder nicht.

Das seien klassische, eher historische Trolleybus-Systeme mit Oberleitung aus doppelten Fahrdrähten, erklärt Herr Kühn an Stadtrat Semle gewandt. Heute gebe es allerdings andere Methoden, elektrische Busse zu betreiben, beispielsweise mit Wasserstoff. Ein Trolleybus im klassischen Sinne sei mit dem höherwertigen Bussystem nicht gemeint.

Stadtrat Achhammer fasst zusammen, dass heute nur der Beschluss zur Weiterführung der Bürgerbeteiligung gefasst werde. Er bezieht sich auf die Aussage von Stadträtin Klein, dass in Erfahrung gebracht werden müsse, für welche Personen das Massenverkehrsmittel bei einer Fläche von 135 m² Stadtgebiet, in Betracht komme. Aufgrund der hohen Pendlerquote müsse vor der Bürgerbeteiligung klar sein, für welche Bürger die neuen Verkehrslinien einen Vorteil bringe. Ansonsten werde Euphorie geschürt, obwohl möglicherweise keine große Zeitersparnis bei Umsteigezeiten vorlägen. Ebenfalls seien auch schon mögliche Trassen festgelegt worden. Diese müsse man in der Bürgerversammlung bereits herauslesen können.

Herr Kühn führt zur Aussage von Herrn Achhammer auf, dass zur Bürgerbeteiligung mehrere Phasen angestrebt seien. Seiner Meinung nach könne die Bürgerinformation noch dieses Jahr mit dem Ergebnis stattfinden, die Bürgerschaft auf den aktuellen Stand zu bringen und eine Möglichkeit zum Austausch zu schaffen. Er betont, dass zur zweiten Phase, der Bürgerbeteiligung, gerade eine Diskussion darüber laufe, wie diese aussehen könne und in welcher Form den Bürgern eine Beteiligung gegeben werden könne. Heute wäre für eine abschließende Auskunft der Gedanke noch nicht ausgereift genug.

Stadtrat Bannert führt auf, dass er die heutige Information als Zwischenbericht sehe und sich dafür bedanke. Er weist daraufhin, dass sich der gesamte Stadtrat die Stadtbahn in Regensburg angesehen und festgestellt habe, dass eine Stadtbahn in Ingolstadt aufgrund des Platzangebotes und der Kosten in Millionenhöhe, nicht in Frage käme. Er führt auf, dass das Problem des ÖPNV seit seiner Amtszeit von 32 Jahren im Stadtrat bestehe und es sich um ein sogenanntes „Draufzahl-Geschäft“ handle. Bemühungen von Seiten der Stadtverwaltung seien vorhanden gewesen, allerdings nicht angenommen worden. Er betont, dass seine Fraktion dem Antrag zustimmen werde, auch wenn er nicht mit einem positiven Ergebnis rechne, da der Kostenfaktor zu hoch sein werde. Die Bürgerbeteiligung koste 30.000 EUR und die Studie werde Extrakosten verursachen. Er fordert dazu auf, dass bei

dieser Studie nicht nur die Fahrgäste und Fahrgastzahlen, sondern auch der Zeitfaktor berücksichtigt werde. Als Beispiel führt Stadtrat Bannert auf, dass er im Süden wohne und in das Klinikum Ingolstadt verhältnismäßig lange mit dem Bus brauche, weshalb diese Möglichkeit für ihn uninteressant sei. Zum Redebeitrag von Stadträtin Klein möchte er sich anlehnen und die Hinweise und Bedenken mittragen.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf legt auf die Feststellung, dass der Gutachter im Auftrag des Stadtrats die Massenverkehrsmittelstudie durchgeführt habe und diese hier abgearbeitet werde, wert. Heute solle nur der Zwischenbericht präsentiert werden.

Stadtrat Witty findet es fahrlässig, wenn man die Studie zum jetzigen Zeitpunkt abbrechen würde.

Stadtrat Pauling ergänzt an Stadtrat Bannerts Aussage, dass man beim ÖPNV 30 Jahre lang draufzahle, dass der Stadtrat die Berechnung gewünscht habe, welche es für Ingolstadt nicht spezifisch gebe. Im Schnitt werde der Individualverkehr von den Kommunen ohne Gegendeckung zwei- bis dreimal höher subventioniert als der ÖPNV, was die Folge habe, dass der ÖPNV im Vergleich deutlich günstiger käme.

Mit allen Stimmen:

Entsprechend dem Antrag befürwortet.