

BESCHLUSSVORLAGE V1088/23 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	27.11.2023	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Stadtbus Ingolstadt GmbH, Aufsichtsrat	28.11.2023	Entscheidung	
Stadtrat	12.12.2023	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Haushaltskonsolidierung

Vorschläge zur Begrenzung des Betriebskostendefizits im Stadtverkehr Ingolstadt
(Referentin: Bürgermeisterin Kleine)

Antrag:

Der Stadtrat beauftragt die vom Aufsichtsrat befürwortete Umsetzung der im Sachvortrag unter

- Punkt I dargestellten Fahrplanmaßnahmen bis 10. September 2024.
- Punkt II dargestellte Fortführung Pakt Zukunft SBI
- Punkt III dargestellte Erhöhung des Subunternehmereinsatzes
- Punkt IV in grün dargestellten Tarifmaßnahmen
- Punkt V dargestellte Reduktion der allgemeinen Kosten
- Punkt VI dargestellte begleitende Fahrgastinformation.

Die Maßnahmen sind mit ihren dargestellten Einsparpotenzialen im Umfang von 4,3 Mio. EUR p.a. in die Wirtschaftspläne der Stadtbus Ingolstadt GmbH für die Geschäftsjahre ab Oktober 2024 aufzunehmen.

gez.

Petra Kleine
Bürgermeisterin
Aufsichtsratsvorsitzende der Stadtbus Ingolstadt GmbH

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.		

Wurde eine Nachhaltigkeitseinschätzung durchgeführt: ja nein

Begründung: finanzieller Beschluss

Sachvortrag:

In der Stadtratssitzung vom 17.10.2023 (V0871/23) wurde die Geschäftsführung der Stadtbuss Ingolstadt beauftragt, Maßnahmen mit einem Potential zur Reduzierung der erforderlichen jährlichen Ausgleichsleistungen an die Stadtbuss Ingolstadt GmbH für die Verkehrsleistungserbringung im Umfang von mindestens 3 Mio. EUR aufzuzeigen.

Hintergrund für diesen Beschluss ist die dramatische Verschlechterung der kommunalen Haushaltslage einerseits sowie das Erfordernis die Struktur des ÖPNV-Angebots und den Wirkungsgrad nach den Leistungserweiterung der letzten Jahre zu überprüfen.

Seit Oktober 2023 hat sich die wirtschaftliche Situation im ÖPNV weiter angespannt. Ohne defizitreduzierende Maßnahmen wird der Zuschussbedarf im städtischen ÖPNV auf ca. 26 Mio. EUR im Jahr 2025 steigen. Leider ist festzustellen, dass auch von Seiten der Fördergeber Bund und Freistaat Bayern keine Aussicht auf Entlastung von den stark gestiegenen Kosten im ÖPNV besteht. Im Gegenteil, der Bund plant sogar ab 2024

- eine Reduktion der Fördermittel für die Beschaffung von emissionsfreien Bussen um 70%
- keine allgemeine Anhebung der ÖPNV-Fördertatbestände
- ein Einfrieren der Ausgleichsmittel für das Deutschland-Ticket auf 1,5 Mrd. EUR

Die Geschäftsführung der Stadtbus Ingolstadt GmbH stellte im Aufsichtsrat am 28.11.2023 Konsolidierungspotentiale zur grundsätzlichen Umsetzung bis 10. September 2024 vor. Die vorgestellten Einsparmaßnahmen würden den durch die Stadt Ingolstadt zu leistenden Defizitausgleich für das Geschäftsjahr 2024/2025 mit Wirkung auf den städtischen Haushalt im Haushaltsjahr 2026 vermindern.

I. Fahrplan

Der größte Hebel zur Beeinflussung der Kosten im ÖPNV besteht bei der Ausgestaltung des Fahrplan-Angebots.

Die Geschäftsführung stellte nachstehende Fahrplanmaßnahmen zur Straffung und Optimierung dar, bei denen die Angebotsqualität nahezu vollständig erhalten bleibt bzw. modifiziert wird.

Der **Aufsichtsrat befürwortete** die Umsetzung nachstehender **Fahrplanmaßnahmen**:

Straffung und Optimierung des Fahrplans

Linie 60: Die Linie 60 verkehrt Montag bis Freitag vom Nordbahnhof über den ZOB bis Gerolfing alle 15 Minuten, im weiteren Verlauf bis Irgertsheim alle 30 Minuten. Die sogenannten kurzen Fahrten bis Gerolfing durchfahren den engen Kern des Stadtteils zwei Mal, einmal in stadtauswärtiger Richtung und einmal in stadteinwärtiger Richtung. Die Linie 60 soll einer Effizienzsteigerung unterzogen werden. Die Fahrten der Linie 60 beginnen zukünftig generell am ZOB. Der Abschnitt Nordbahnhof – ZOB entfällt, dort verkehren die Linien 15, 30, 40 und 44 zeitgleich parallel. Fahrten bis Gerolfing werden durch den Ortskern Gerolfing als Ring (analog Kösching) geführt. Das reduziert die Verkehrsbelastung im Ortsteil und führt zu Straffung der Umlaufzeit. Auf die betrieblich ungünstige Wendeschleife Handwerkerhof (viel zu eng, oft durch parkende Fahrzeuge blockiert) kann verzichtet werden. Die Fahrten ZOB – Irgertsheim bleiben unverändert.

Einsparpotenzial: ca. 543 TEUR

Linien 10 /44 /45: Der Ingolstädter Südwesten mit dem Antonviertel, dem Bahnhofsviertel und dem Stadtteil Haunwöhr wird maßgeblich von den drei genannten Linien erschlossen. Auf vielen Abschnitten gibt es Parallelverkehr, ohne dass die Fahrgastzahlen dies rechtfertigen würden. Die Parallelverkehre werden beseitigt, anstatt drei Linien verkehren neu zwei Linien. Diese kreuzen sich neu an der Haltestelle Schrobenhausener Straße, anstatt im rechten Winkel abzubiegen, wie bisher. Die Neuordnung bringt signifikante Konsolidierungspotentiale, bei ansonsten fast unveränderter Bedienqualität in den Stadtteilen. Die Haltestelle Hundsbergerstraße wird um ca. 200m nach Westen verlegt, die Haltestellen Caspar-Schoppe-Straße und Am Pulverl werden nurmehr von der Linie X44 bedient. Zudem ist zu betonen, dass seit dem Fahrplanwechsel im September 2023 der Südwesten durch die Linien X 44 und X 441 zusätzlich erschlossen wird. Für das westliche Haunwöhr bedeutet die neue Linienführung sogar eine Verbesserung, da der Ortsteil erstmals umsteigefrei an den Hauptbahnhof angebunden wird.

Einsparpotenzial: ca. 1,02 Mio. EUR

Linien 40 /51: Beide Linien verkehren aktuell als Radiallinien ZOB – Kösching bzw. ZOB – Audi-Sportpark. Die Umlaufzeit beider Linien ist geringfügig größer als das Vielfache der Taktzeit, womit die Wendezeiten an der/den Endhaltestelle(n) sehr lang sind. Beide Linien sollen am ZOB verknüpft werden, so dass es nurmehr eine Endhaltestelle am Audi-Sportpark gibt (in Kösching besteht Ringverkehr). Damit können die ineffektiven Standzeiten am ZOB und am Audi-Sportpark reduziert werden, es entstehen zudem neue Direktverbindungen Kösching – Gewerbegebiet Manchinger Straße bzw. Unterhaunstadt – St. Monika. Die neue kombinierte Linie 40 Kösching – ZOB – Audi-Sportpark fährt in Ingolstadt zukünftig über die Westachse (Auf der Schanz – Jahnstraße – Schloßlande) und kompensiert dort den Wegfall der Linie 45 (siehe Punkt 4.).

Einsparpotenzial: ca. 156 TEUR

Linie 59: Die Linie kann eingestellt werden. Das Fahrgastaufkommen ist mit insgesamt nur ca. 120 Einsteigern pro Tag je Richtung nach Ende der Landesgartenschau zu gering, um eine Fortführung rechtfertigen zu können. Fahrgäste in der Relation Etting – Westpark – Klinikum können mit einmaligem Umsteigen und den Linien 15 und 70 ihre Ziele erreichen. Die Umsteigesituation wurde zudem durch dynamische Fahrgastinformations-Anzeiger und moderne Haltestellen verbessert. Der Umsetzungszeitpunkt für eine Einstellung der Linie 59 ist noch mit dem Fördergeber Regierung von Oberbayern abzustimmen mit Blick auf die erhaltene FIONA-Förderung.

Einsparpotenzial: ca. 830 TEUR

Linie 21: Die Linie verkehrt von Montag bis Freitag auf ganzer Länge im 15-Minuten-Takt. Der Süd-Ost-Abschnitt zum Audi Sportpark ist deutlich schlechter ausgelastet als der Nord-Ost-Ast nach Mailing. Im Süd-Osten verkehren zusätzlich noch die Linien 20, 30 und 51 auf Teilabschnitten parallel. Der 15-Minuten-Takt von Montag bis Freitag soll daher im Abschnitt Rathausplatz – Mailing beibehalten werden, im Abschnitt Rathausplatz – Audi-Sportpark soll zum 30-Minuten-Takt, wie früher, zurückgekehrt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist aufgrund der Förderung durch VGI newMIND erst ab 2025 möglich.

Einsparpotenzial: ca. 358 TEUR

Nord-Süd-Achse: Der Straßenzug Harderstraße – Am Stein – Moritzstraße – Rathausplatz kann derzeit aufgrund von Bauarbeiten nicht bedient werden, die betroffenen Linien 10 und 11 werden über die sog. Ostachse (Esplanade – Roßmühlstraße – Schloßlände – Schutterstraße) umgeleitet. Die Fahrzeit ist deutlich länger, womit der bisherige Fahrplan nicht mehr eingehalten wird. Beide Linien werden aktuell mit einem zusätzlichen Fahrzeug betrieben, um den Fahrplan aufrecht erhalten zu können (Zuganschlüsse Hauptbahnhof). Nach Beendigung der Bauarbeiten sollten beide Linien wieder ihren ursprünglichen Linienweg durch die Nord-Süd-Achse erhalten. Für die Bedienung der Linien 10 und 11 sind dann Elektrobusse vorgesehen, um die Aufenthaltsqualität der Bürgerinnen und Bürger in der Altstadt deutlich zu erhöhen und um auf die beiden unnützen und teuren Zusatzbusse wieder verzichten zu können. Die Fahrzeit verkürzt sich zudem um ca. 5-7 Minuten, was für alle Fahrgäste einen hohen Komfortgewinn darstellt.

Einsparpotenzial: ca. 624 TEUR

Linie X 11: Die Linie wurde im Jahr 2011 eingeführt, bevor der Audi-Bahnhof in Betrieb ging, um den Bereich der TE im Audiwerk Ingolstadt erstmalig direkt an den Hauptbahnhof anzubinden. Die Linie kann vollständig entfallen, da mit der parallellaufenden Linie 11 eine ebenfalls umsteigefreie Bedienung per Bus zur Verfügung steht. Zusätzlich gibt es seit dem Bahnfahrplan 2022 die verbesserte Möglichkeit zur Nutzung der Regionalbahnen bis Ingolstadt Nord. Betrieblich ist die Linie X 11 sehr aufwändig, da drei Fahrzeuge in der Hauptverkehrszeit gebunden sind und geteilte Dienste gefahren werden müssen. Die Fahrgastzahlen betragen im Schnitt nur noch 7 Einsteiger pro Fahrt. Aus den drei eingesparten morgendlichen Diensten könnte eine Verstärkerfahrt zwischen Hauptbahnhof und AUDI Bahnhof generiert werden, um mehr Kapazität in der Hauptverkehrszeit zur Verfügung zu stellen.

Einsparpotenzial: Schätzwert ca. 150 TEUR

Kombination Linie X 12 und S 5: Derzeit erschließen die beiden Linien weitgehend parallel den Ingolstädter Osten mit dem Audiwerk Ingolstadt. Die S 5 fährt darüber hinaus bis Großmehring. Aus Sicht der Geschäftsführung könnten die beiden Linien zu einer zusammengefasst werden: Die neue X 12 wird bis Großmehring rückverlängert, die Linie S 5 kann sodann eingespart werden.

Den Abschnitt bis Großmehring übernimmt zu relevanten Zeiten die X 12. Ein Großteil der Fahrten wird dabei über die B16a geführt und ermöglicht dadurch eine günstigere Reisezeit für unsere Fahrgäste. Durch die Optimierung und Zusammenlegung beider Linien lässt sich ein effizienterer Wagenumlaufplan abbilden. Zudem können durch Berücksichtigung von Anschlüssen zu den Linien 25 / 26 für Großmehring und der Linie 70 zur Anbindung nach Mailing in der Goethestraße ggf. weitere parallele Fahrten reduziert bzw. verkürzt werden.

Einsparpotenzial: Schätzwert ca. 200 TEUR

Für die Maßnahme **Sommerferienfahrplan** erbat der Aufsichtsrat die **Bezifferung der Einsparpotenziale** hinsichtlich der einzelnen Teilmaßnahmen **in der Stadtratssitzung** für die weitere Beratung.

Während der bayerischen Sommerferien in der Zeit von August bis Mitte September sinken die Fahrgastzahlen um ca. 50%. Zusätzlich zur deutlich geringeren Pendlernutzung des ÖPNV wegen der allgemeinen Urlaubszeit, insbesondere auch Audi-Werksferien, sorgen die sommerlichen Temperaturen für einen drastischen Einbruch der Fahrgastzahlen in den 6 Wochen der Sommerferien. Die Geschäftsführung schlägt daher vor, in dieser Zeit einen nachfrageangepassten Ferienfahrplan neu zu entwickeln, der folgende Komponenten aufweist:

- Betriebsbeginn ist wie an normalen Werktagen 4:15h, so dass die Pendler uneingeschränkt den ÖPNV nutzen können
- Umstellung der werktäglich im 15-Minutentakt fahrenden Linien auf einen 30-Minutentakt, dadurch Einsparung erheblicher Betriebskosten
- Aussetzen der S-Linien für Schichtdienst-Beschäftigte
- Prüfung der Einführung eines **Baggersee-Shuttles** für die ÖPNV-Anbindung des Baggersees an den ZOB.

Der vorgenannte Punkt stellt ein **neues Busangebot** dar, das bedarfsorientiert für Ingolstädterinnen und Ingolstädter eine Möglichkeit eröffnet, mit dem ÖPNV das Naherholungsgebiet Baggersee zu nutzen.

Einsparpotenzial: Zahlen werden bis zur Stadtratssitzung 12.12.2023 vorgelegt werden.

Diese vorgeschlagenen Maßnahmen stellen im Kern den Abbau von Parallelbedienungen und die Rücknahme von sehr schwach angenommenen ÖPNV-Angeboten dar. Das grundsätzliche Leistungsangebot hinsichtlich Netzabdeckung, Takt und Umsteigemöglichkeiten bleibt erhalten, punktuell wird es sogar verbessert, z.B. mit der Anbindung von Haunwöhr an das Premium-Taktangebot.

II. Fortführung Pakt für Zukunft SBI

Zur Vorbereitung der SBI auf die erste sog. Betrauung nach dem neuen EU-Recht ab Dezember 2019 haben die Geschäftsführung und der Betriebsrat eine Vereinbarung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit geschlossen, den sog. Pakt für Zukunft SBI. Die Geschäftsführung erachtet es als zielführend, einen ähnlichen Pakt neu anzugehen und wird versuchen mit dem Betriebsrat Vereinbarungen zu schließen, um den internen Verwaltungsaufwand zu reduzieren und ggf. durch Bonus- /Malus Systeme die Dienstleistung am Kunden, einen sparsamen Umgang mit Verwaltungsressourcen sowie eine energiesparende und vorausschauende Fahrweise zu fördern. Entscheidend für die tatsächliche Umsetzung von Maßnahmen ist in diesem Bereich eine ausreichende Personalkapazität im Fahrdienst. Die vom Betriebsrat geforderten Änderungen der Parameter für die Dienstplangestaltung wirken hierzu kontraproduktiv, da die Reduzierung der wöchentlichen Regelarbeitszeit durch mehr Beschäftigte aufgefangen werden muss. Eine Umsetzung der **Fahrplanmaßnahmen** schafft wiederum Entlastung durch eine Verringerung der zu fahrenden Dienste.

Einsparpotenzial: ca. 100 TEUR p.a.

III. Erhöhung Subunternehmereinsatz

Derzeit erbringt die SBI ca. 80% der Konzessionsleistung selbst, ca. 20% werden durch regionale Verkehrsunternehmen als Subunternehmer auf Basis von Ausschreibungen gefahren. Die Geschäftsführung schlägt vor, im Laufe des Jahres 2024 eine weitere Vergabe von bis zu fünf Diensten auf den Weg zu bringen. Die günstigere Kostenstruktur der privaten Subunternehmer kann zu Einsparungen von ca. 10%-20% im Vergleich zur Eigenerbringung der SBI führen. Kritisch ist allerdings auch der Fahrermangel bei privaten Subunternehmen, so dass der Bestimmung eines leistungsfähigen Subunternehmers hohes Gewicht zukommt.

Einsparpotenzial: ca. 200 TEUR p.a.

IV. Tarif

Die Tarifhoheit insgesamt liegt beim Verkehrsverbund VGI. Bund und Freistaat haben zudem durch die Vorgabe von Tarifen wie Deutschlandticket und 365-Euro-Ticket erheblich auf die Tarifgestaltung Einfluss genommen. Einsparpotenzial besteht jedoch bei den folgenden innerstädtischen Maßnahmen:

Einstellung des City-Tickets: Das City-Ticket wurde in 2013 zur flankierenden Unterstützung des Einzelhandels in der Innenstadt eingeführt. Für die INVG/SBI bedeutet das City-Ticket einen hohen Verwaltungsaufwand in der Abwicklung bei einer Verlangsamung des Zustiegs in die Busse. Des Weiteren gab es in der Vergangenheit mehrfache Fälle von zweckwidriger Verwendung der City-Tickets für die Belegschaft von Einzelhandelsbetrieben statt für die Kunden. Die Geschäftsführung hält daher auch mit Blick auf die steigende Bedeutung von Zeitkarten wie Deutschlandticket einen guten Zeitpunkt für gegeben, das Cityticket zu beenden.

Einsparpotenzial: ca. 80 TEUR p.a.

Verzicht auf das Adventszauberticket: Das Adventszauberticket wird seit 2008 in Fortführung des Weihnachtstickets als rabattierte Wochen- und Monatskarte angeboten, für 2023 zum Preis von 11,50 Euro für die Wochenkarte, zum Preis von 41,00 Euro für die Monatskarte. Mit Einführung der vom Bund und Freistaat subventionierten Zeitkarten, insbesondere Deutschlandticket und bayerisches Ermäßigungsticket, kann aus Sicht der Geschäftsführung auf das Adventszauberticket ab 2024 verzichtet werden.

Einsparpotenzial: ca. 25 TEUR p.a.

Beschränkung Geltung Kombikarten auf das Stadtgebiet: Sog. Kombikarten ermöglichen die Nutzung einer Veranstaltungskarte für die Fahrt mit dem ÖPNV. Die Problematik der Kombikarten besteht zum einen in der Schwierigkeit der Durchsetzung eines auskömmlichen Pauschaltarifs mit dem jeweiligen Partner, zum anderen in der aufwändigen Einnahme-Aufteilung dieser Erlöse auf die Verkehrsunternehmen. Eine Beschränkung auf das Stadtgebiet Ingolstadt verringert das wirtschaftliche Risiko und erleichtert die Einnahmeaufteilung. Betroffen sind in erster Linie die Kombikartenregelungen mit FCI und ERCI sowie mit dem Stadttheater Ingolstadt.

Einsparpotenzial: ca. 80 TEUR p.a.

Nicht befürwortete der Aufsichtsrat die Digitalisierung der Mehrfahrtenkarte: Die Mehrfahrtenkarte wird derzeit nur als Papierticket verkauft und ist damit auch übertragbar. Eine ausschließlich digitale Nutzung über Handy ermöglicht den Verzicht auf die Fahrschein-Entwertergeräte in 450 Bussen und erspart damit einen erheblichen Aufwand bei Investition, Wartung und Ersatzbeschaffung. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die digitale Erweiterung der VGI-App für den Vertrieb von Mehrfahrtenkarten einmalig sehr aufwändig ist.

Einsparpotenzial: ca. 75 TEUR p.a.,
allerdings einmaliger Aufwand für Umstellung in Höhe von ca. 250 TEUR

V. Reduktion von allgemeinen Kosten

Die Geschäftsführung sieht ein Potenzial zur Senkung der allgemeinen Verwaltungskosten. Hierbei sollen z.B. die Erfahrungen aus der Corona-Pandemie zur Nutzung von Videokonferenzen und In-House-Schulungen kostensenkend wirken.

Einsparpotenzial: einmalig ca. 50 TEUR

VI. Umfassende Fahrgastinformation

Der Aufsichtsrat befürwortet zur angemessenen Information der Fahrgäste und der allgemeinen Öffentlichkeit über die Änderungen ist ein zusätzliches Marketingbudget von ca. 50-100 TEUR sinnvoll. Umfassende und proaktive Information über geänderte Linienführungen, Fahrzeiten oder auch Umsteigebeziehungen sind entscheidend, um die Akzeptanz bei den Kundinnen und Kunden für die Neuerungen zu erhalten. Dies kann durch Sympathie-steigernde Maßnahmen ergänzt werden, z.B. wie die Ansage von Haltestellen auf bestimmten Linien durch Kinderstimmen.

Mehraufwand: einmalig ca. 50-100 TEUR

Zusammenfassung:

Die Geschäftsführung hält die Umsetzung der unter vorstehend beschriebenen Maßnahmen in den Jahren 2024 und 2025 für geeignet, ein Einsparpotenzial mit einem Gesamtvolumen von ca. 4,3 Mio. EUR p.a. im Hinblick auf die Ausgleichsleistungen für den Stadtverkehr Ingolstadt zu realisieren.

Weitergehende Fahrplanmaßnahmen - insbesondere **hinsichtlich des Takts** - sollen erst bei einer weiteren Verschlechterung der Finanzsituation in Erwägung gezogen werden, da diese eine spürbare Verringerung der ÖPNV-Qualität aus Fahrgastsicht führen würden.

Trotz dieser Maßnahmen bleibt der Ingolstädter ÖPNV auf einem hohen Niveau und wird zudem zielgerichtet weiter verbessert, beispielhaft kann genannt werden:

- Einführung von On-Demand-Verkehren im Stadtgebiet ab 2024
- Start der ersten sechs vollelektrischen MAN-Busse im Stadtgebiet
- Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur durch Dachbegrünung, Fahrradabstellanlagen und Dynamische Fahrgastinformation im Laufe des Jahres 2024
- Einführung der Mitfahr-Funktion über die VGI App, dadurch Erhöhung der Nutzerreichweite

Auch erachtet die Geschäftsführung es für wichtig, typische hohe Ingolstädter Standards im ÖPNV unverändert fortzuführen: Hierzu zählen z.B. der Einsatz von ausreichenden und modernen Verstärkerbussen im Schülerverkehr sowie ein sehr gutes Sicherheitsniveau im ÖPNV durch den bewährten Mix aus Mitnahmeregelung für Polizisten, Kamerabasiertes Sicherheitssystem und Einsatz von Sicherheitsdiensten. Dies wird ergänzt durch eine soziale Verantwortung wie z.B. Sponsoring für die Ausbildung von Blindenhunden im ÖPNV, für die Jugendarbeit im Rahmen der Städtepartnerschaften, für Sympathieveranstaltungen wie Zaubern im Bus und Fahrten für das Ingolstädter Kammerorchester.

Zusammenfassend ist die Geschäftsführung zuversichtlich, bei einer Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen eine gute wirtschaftliche Grundlage für den Erhalt und perspektivisch wieder Ausbau des ÖPNV in Ingolstadt zu legen.

Aufstellung umzusetzender Maßnahmen mit ihrem Einsparpotential

Linien	TEUR		Sonstige	TEUR	Tarif	TEUR
60	543		SBI Pakt	100	Cityticket	80
10/44/45	1.002		Subunternehmer	200	Adventszauber	25
40/51	156		Verwaltung	50	Kombi Stadt	80
59	830					
21	358					
Nord-Süd- Achse	642					
X11	150					
X12/S5	200					
Ferienfahrplan	-					
	-					
	-					
	3.881			350		185
					Fahrgastinfo	-100
					Gesamtsumme	4.316

Anlage:

Präsentation

Fahrplanmaßnahmen zur Begrenzung des Betriebskostendefizits im Stadtverkehr Ingolstadt