

V1088/23

**Vorschläge zur Begrenzung des Betriebskostendefizits im Stadtverkehr Ingolstadt**  
**(Referentin: Frau 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.

Stadtrat	12.12.2023	Entscheidung
----------	------------	--------------

**Stadtrat vom 12.12.2023**

Es sei klar, dass Einsparungen mit einem Fahrgastrückgang verbunden seien, so Stadtrat Köstler. Dies sei seines Erachtens kontraproduktiv und schwierig, wenn eigentlich eine Verkehrswende eingeleitet werden solle um die Leute mehr zum ÖPNV zu bewegen. Die ÖDP-Stadtratsgruppe werde diesem Vorschlag nicht zustimmen, weil viele Maßnahmen für sie nicht in Ordnung seien. Für Stadtrat Köstler gehe das Ganze zu schnell und eine Umsetzung sei zu kurzfristig. Er bemängelt, dass keine Vorberatung in den Ausschüssen stattgefunden habe. Er hätte sich mehr Mitsprache bei den einzelnen Vorschlägen gewünscht. Die ÖDP-Stadtratsgruppe halte das Thema für noch nicht entscheidungsreif.

Stadtrat Dr. Meyer stimme seinem Vorredner insoweit zu, als es auch für ihn zu schnell gehe. Eine Diskussion habe zwar im Aufsichtsrat bereits stattgefunden, aber es müsse ein großes Volumen beschlossen werden. Stadtrat Dr. Meyer verweist auf die Erfahrungen der Vergangenheit. Bei den Angebotskürzungen habe man nicht nur Fahrgäste verloren, sondern es musste auch immer wieder in die Attraktivität des ÖPNV investiert werden. Insofern glaube Stadtrat Dr. Meyer schon, dass die mittel- und langfristige Finanzierbarkeit wichtig sei, um eine mittel- und langfristige Effizienz der Maßnahmen zu erzielen. Von daher komme Stadtrat Dr. Meyer die Folgenabschätzung auch aus finanzieller Sicht etwas zu kurz. Ihm sei wichtig, dass die heute beschlossenen Maßnahmen evaluiert werden und auch die Fahrgastentwicklung der betroffenen Linien betrachtet werde. Weiter verweist er auf weitere Punkte. Das erste sei, dass durch den Wegfall der Verbindung zwischen dem ZOB und dem Nordbahnhof auf der Linie 60 sich die Anbindung des Nordbahnhofs verschlechtere. Hinsichtlich dessen bittet er die Geschäftsführung, nochmals ein Augenmerk darauf zu legen. Die Attraktivität der Anbindung des Nordbahnhofs, welcher als Knotenpunkt wichtig ist, dürfe nicht leiden. Des Weiteren solle trotz der Einschränkungen im Südwesten gerade

zur Hauptverkehrszeit den Schülerverkehr nicht vernachlässigt werde. Dies sollte nochmals dargelegt und gesichtet werden.

Die Durchfahrung der Nord-Süd-Achse sei ein Dauerthema und Stadtrat Köhler verweist hier auf zahlreiche Anträge seiner Fraktion. Da die Fertigstellung der Straßen erst für das Frühjahr 2025 geplant sei, sei dieses Thema nicht so brisant. Stadtrat Köhler bittet hier auch das Thema Nord-Süd-Achse, die Durchquerung mit großen Bussen, zurückzustellen und nochmals Überlegungen zu einer geänderten Verkehrsführung zu treffen. Die UWG-Stadtratsfraktion habe hier entsprechende Pläne eingereicht wie bei der Umgehung des Stadtkerns noch Zeit und damit auch Kosten eingespart werden könne. Es solle hier eine Lösung gefunden werden, die von den Bürgern akzeptiert werden können. Auch Großbusse, die mit Elektroantrieb ausgestattet seien, stellen immer ein Gefahrenpotential dar. In einer verkehrsberuhigten Zone solle eigentlich die Aufmerksamkeit der Bürger nicht ständig auf den Verkehr gelegt sein müssen. Dabei verweist er auf den Streckenabschnitt „Am Stein“, wo es teilweise zu einem Gefahrenpotential kommen könne und auch in Zukunft kommen werde, wenn große Busse dort durchfahren.

Da es sich hier um einen sehr großen Posten handelt, verweist Stadtrat Witty auf die ausführlichen Diskussionen im Aufsichtsrat. Denn hier spreche man von mehreren Millionen Euro pro Jahr. Weiter weist er darauf hin, dass die von Stadtrat Dr. Meyer angesprochenen Einsparungen gerade nicht beim Schülerverkehr vorgesehen seien. Stadtrat Witty verweist weiter auf ein paar Fakten und teilt mit, dass im Jahr 2009 das Defizit von 9,5 Mio. Euro der Stadtbus immer von Seiten der Stadt ausgeglichen werden musste. Bei den Jahren 2023 und 2024 handelt es sich um 21,6 Mio. Euro und die Prognose für die Jahre 26 bis 27 liege bei 24,3 Mio. Euro. Stadtrat Witty merkt an, dass sehr viel Geld aus dem städtischen Haushalt in den ÖPNV fließe. Dies sei natürlich sehr wichtig für die Mobilitätswende und hier sei er bei seinem Stadtratskollegen Köstler. Auf der anderen Seite glaube er aber, dass es aufgrund der Haushaltskonsolidierungsbemühungen genau der richtige Zeitpunkt sei, um inne zu halten und die Maßnahmen dahingehend zu bewerten, was sie im Endeffekt bringen und welches Kostennutzenverhältnis sich ergebe. Insofern unterstütze die SPD-Stadtratsfraktion den Vorschlag der Geschäftsführung und verbinde dies mit der Aufforderung gemeinsam in die Zukunft zu schauen, welche Angebote künftig geschaffen werden können. Hier und heute spreche man über die ÖPNV-Angebote, die nicht so sehr angenommen werden, aber durch die Kosten viele Bürger betreffen. Aber genauso wichtig sei jetzt schon der Blick in die Zukunft, wie nachgeschärft und wo Maßnahmen für den ÖPNV-Ausbau gefunden werden können. Dies sei genau das Signal, das an die Öffentlichkeit gesandt werden müsse. Man habe die Finanzen im Blick, wolle aber den ÖPNV nachhaltig mit Angeboten stärken, welche der Stadt zu gute kommen.

Es sei klar, dass Einsparungen weh tun und man dem nicht so leicht zustimme, zumal man den ÖPNV stärken wolle. Stadtrat Wittmann sei dem Aufsichtsrat und der Geschäftsführung der Stadtbus für die intensive Beschäftigung des Themas sehr dankbar. Die Vorgabe des Stadtrates sei drei Millionen Euro einzusparen, die Vorschläge der Geschäftsführung gehen darüber hinaus. Man habe es sich mit Sicherheit nicht leicht gemacht, was die Zahlen ja aufzeigen. Er verweist auf die Erhöhung des Defizits der Jahre 2020 bis 2026 und merkt an, dass es sich hier um mehr als eine Verdoppelung handelt. Dies könne in den Zeiten wo der Verwaltungshaushalt nicht mehr ausgeglichen werden könne nicht gut gehen. Man spreche hier nicht von Investitionen, welche mit Krediten finanziert werden können. Dies betreffe alleine den Verwaltungshaushalt und würde bedeuten, dass der Verwaltungshaushalt, mit 9,7 Mio. Euro im Jahr 2020 auf 24,2 Millionen im Jahr 2026 belastet werde. Dies müsse der Verwaltungshaushalt erst einmal aushalten. Stadtrat Wittmann glaube nicht, hier schon am Ende der Bemühungen zu sein. Es müsse darauf geachtet werden, wie der Verwaltungshaushalt konsolidiert werden könne. Dies sei ein ganz wichtiger Beitrag. Was die Fahrgastzahlen anbelange merkt er an, dass keine genauen Zählungen vorgenommen worden seien.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf verweist auf den im Oktober 2023 gefassten Grundsatzbeschluss und die Notwendigkeiten der Einsparungen. Es sei klar, dass diese auch bei den Beteiligungsgesellschaften erfolgen müssen. Was nun beim ÖPNV geleistet worden sei, sei absolut anerkennenswert. Hier seien die Hausaufgaben in einer vorbildlichen Art und Weise gemacht worden. Es müsse erst mal geschafft werden, über vier Mio. Euro einzusparen, ohne den Bürgern übermäßig weh zu tun. Oberbürgermeister Dr. Scharpf sichert hier seine volle Unterstützung zu. Weiter verweist er auf die bereits genannten Zahlen. Der Defizitenausgleich und die Investitionen in den ÖPNV seien seit 2020 verdoppelt worden, da die Verkehrswende vorangebracht werden solle. Weiter verweist er auf die Zahlen für das nächste Jahr wo die Prognose darauf hindeute, dass die Fahrgastzahlen im Vergleich zu vor Corona deutlich und signifikant gestiegen seien. Dies bedeute, dass was getan worden sei lohne sich und solle für die Zukunft fortgesetzt werden. Aber in wirtschaftlich schwierigen Zeiten müsse mit Vernunft und Augenmaß herangegangen werden, damit die Defizite nicht davon galoppieren. Es müsse aufgepasst und eine vernünftige Balance gewahrt werden, damit der Verwaltungshaushalt nur in einem vertretbaren Maß belastet werde. Oberbürgermeister Dr. Scharpf glaube hier auf den richtigen Weg zu sein. Weiter spricht er seinen Dank an die Geschäftsführung und die Mitarbeiter für die die hervorragende Arbeit aus.

An Herrn Dr. Frank gerichtet, spricht Stadtrat Stachel seinen Dank für den Mut aus, dort hinzuschauen, wo Sparpotential gegeben sei. Es bringe nichts, wenn hier oder dort ein paar Euro eingespart werden. Es müsse nun reflektiert werden, so dass das Angebot gut sei und auch wo es reduziert werden könne. Irgendwann werde man sich die Frage stellen müssen, wo etwas getan werden könne um das Angebot zu verbessern. Es sei nicht zielführend, die Kosten zu verdoppeln.

Der ÖPNV habe in den letzten Jahren enorm von der Abarbeitung eines millionenschweren Förderprogramms, welches der Bund zur Verfügung gestellt habe, profitiert. Dies habe viele Leistungsverbesserungen ermöglicht, so Stadträtin Klein. Wie im Aufsichtsrat jedes Mal deutlich vor Augen geführt, arbeite das Team ein Mordsprogramm ab. Es gebe seit Jahren eine Taktung die bemerkenswert hoch sei. Die nun unterbreitenden Vorschläge setzen diesen Trend fort. Es sei wirklich beeindruckend zu sehen, wie man nach einer ausführlichen Auseinandersetzung im Aufsichtsrat mehr oder weniger einhellig zu dem Ergebnis gekommen sei, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht nur dazu führen, dass man viereinhalb Mio. Euro einsparen könne, sondern auch dazu führen, dass der Fahrgast nur minimal beeinträchtigt werde. Denn diesem müsse man sich stellen. Wenn die Zahlen aussagen, dass bestimmte Linien kaum angenommen werden, dann könne man nicht jahrelang daran festhalten. Dies gehöre sowohl zur Entscheidung des Aufsichtsrats, aber auch des Stadtrats. Sie merkt an, dass sich der Stadtrat in Zukunft wohl auch mit Einsparvorschlägen anderer städtischer Tochtergesellschaften befassen müsse. Ende 2024 laufe das große Förderprogramm des Bundes aus und spätestens dann müsse man sich damit befassen, was die Stadt alleine stemmen könne. Auch wenn sich alle einen leistungsfähigen und maximal ausgebauten ÖPNV wünschen, müsse man dennoch die Finanzen im Blick behalten. Dies bedeute, dass dieses Thema den Stadtrat weiter beschäftigen werde. Die Vorlage zeige deutlich die Mehrkosten von 624.000 Euro bei der Umfahrung der Nord-Südachse auf. Dies sei zu bedenken, auch wenn in Zukunft die Nordachse aufgrund von Tiefbaumaßnahmen gesperrt werden müsse. Wenn ein Shuttleverkehr mit kleineren Bussen durch die Nord-Süd-Achse zusätzlich eingeführt werde, belaufe sich dies auf Mehrkosten von weiteren 500.000 Euro pro Jahr. Dies sei in Zeiten der Haushaltskonsolidierung mehr als bedenklich. Es solle mitbedacht werden, wenn man an der Sperrung der Nord-Süd-Achse dauerhaft festhalten wolle.

Das meiste sei gesagt, so Stadtrat Semle. Die Einschnitte betreffen die Linie 59 auch in Anbetracht der geringen Fahrgastzahlen. Weiter wolle er noch auf zwei Aspekte verweisen. Er merkt an, dass von vielen Beteiligungsgesellschaften ähnliche Vorschläge erfolgen müssen. Stadtrat Semle halte dies für beispielhaft und deswegen habe auch seine Fraktion

im Aufsichtsrat hier zugestimmt. Ein weiterer Punkt sei, dass nichts übersehen werde und die Weiterentwicklung nicht beeinträchtigt werde. Dies sei ein Quantensprung und der Busverkehr werde nicht mehr nur im Stadtgebiet, sondern in der Region ganzheitlich betrachtet. Im Zuge dessen sei eine gewisse Einsparung zu liefern.

Zum vorgelegten Paket sei viel gesagt worden. Herr Dr. Frank wolle noch einige Punkte ergänzen. Er könne den Dank an sein Team auch an den Aufsichtsrat zurückspeiegeln. Man habe sich mit viel Zeit zu jeder einzelnen Maßnahme Gedanken gemacht. Hier gehe es nicht um Einschnitte und um einen Rückbau, oder gar um ein Programm wie vor 20 Jahren, als die Gewerbesteuer in Ingolstadt dramatisch abgefallen sei. Er betont, dass damals wirklich harte Maßnahmen umgesetzt werden mussten. Die Takte seien damals insgesamt gestreckt und die Anbindungen in einigen Stadtteilen insgesamt gelockert worden. Auch sei ein neues Nachtsystem eingeführt worden. Im Kern gehe es dagegen bei den heute vorgeschlagenen Maßnahmen um eine Straffung des Liniennetzes und die Rücknahme von nicht angenommenen Teilangeboten. Wenn eine Linie nur zu 15 Prozent das Potential habe und statt 1.500 Fahrgästen nur 240 mitfahren, dann sei dies ein sehr geringer Wert. Wenn dann bei dieser Linie auch noch eine Alternative zur Verfügung stehe, konkret mit einem Umsteigevorgang auf eine weitere Linie, die im Zehn-Minuten-Takt verkehre, wie bei der Linie 70, welche fortgeführt werden solle, dann verfüge der Fahrgast über gute Alternativen. Weiter verweist Herr Dr. Frank auf das Förderprogramm des Bundes VGI newMIND, welches nun im dritten Jahr umgesetzt werde. Dank der Unterstützung des Stadtrates habe man davor schon mit der Zielsetzung, den ÖPNV deutlich voranzubringen, begonnen. Dabei verweist er auf die komplette Modernisierung der Busflotte. Mittlerweile habe man einen sehr hohen Standard mit einer Fahrgastinformation, Gelenkbussen, einer Echtzeit-Info an den Haltestellen, einer kompletten Ausstattung mit vollklimatisierten Anlagen und auch antiviralen Schutzeinrichtungen. Herr Dr. Frank verweist hier auf einen einhundert Prozentigen Standard. Bei einer erneuten Corona-Welle sei man von Tag eins an gerüstet. Es sei auch umgesetzt worden, was im Angebot am teuersten sei. Die Linien seien noch besser vertaktet worden. Dabei verweist Herr Dr. Frank auf zwei Punkte. Die Nachtlinien fahren seit März 22 im Halbstundentakt von 21 Uhr bis 24 Uhr. Dies sei ein sehr attraktives Angebot für alle Fahrgäste. An der Linie 70 habe sich gezeigt, dass es in Ingolstadt ein zehn Minuten Premium Angebot gebe. Diese Standards sollen weitergeführt und erhalten bleiben. Weiter verweist Herr Dr. Frank auf die wichtige Anbindung des Klinikums. Hier habe man seit letztem September trotz parallellaufender Überlegungen, wo betriebliche Einsparungen vorgenommen werden könne, die Linie 58 auf den Weg gebracht. Es gebe nun einen Halbstunden-Takt vom Hauptbahnhof bis zum Klinikum. Weiter gebe es ab 8. Januar 2024 im Ingolstädter Nordwesten ein neues Flexi-Bus-Angebot für alle Beschäftigten des Klinikums. Dies sei eine deutliche Verbesserung des ÖPNV. Herr Dr. Frank wäre froh heute einen Konsens zu finden. Er nehme den Appell mit, dass selbstverständlich die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft werden. Voraussichtlich werden im Sommer nächsten Jahres flächendeckend alle Fahrzeuge der Region und im Stadtgebiet mit einheitlichen Bordrechnern ausgestattet. So könne kontinuierlich die Auslastung gemessen werden. Dies sei ein ganz wichtiger Informationskanal, der helfen werde Nachfrage-orientiert das Angebot anzupassen. Zum Thema Nordbahnhof merkt er an, dass alle Bahnhöfe wichtige Übergangspunkte seien, die besonders angebunden werden müssen. Deswegen habe man auch mit der Linie 58 den Hauptbahnhof weiter gestärkt. Aber auch der Nordbahnhof bleibe weiterhin gut angebunden. Es gebe vier Linien, die trotz einer Kürzung der Linie 60 bis zum ZOB, weiterhin die Verbindung zwischen ZOB und Nordbahnhof sicherstellen. Dies beinhaltet die Linie 15, welche in der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt fahre. Dies sei immer noch ein gutes paralleles Angebot. Sollte es aber hier Beschwerden geben und es sei ersichtlich, dass die Gesamtattraktivität zurückgefahren sei, dann sei Herr Dr. Frank gerne bereit weitere Maßnahmen vorzuschlagen um mögliche Schwächen zu beheben. Sonst sei er zuversichtlich und glaube, dass das vorgeschlagene Paket Elemente enthalte, die den Fahrplan und die Linien straffen. Nicht angenommene Angebote werden zurückgefahren, aber gleichzeitig solle der hohe Leistungsstandard, der in den letzten Jahren gemeinsam aufgebaut worden sei weiterhin gelten.

Bürgermeisterin Kleine bittet um eine Berichterstattung zum Sommerferienfahrplan.

Dies sei ein Novum in Ingolstadt, was man sich von den Regensburgern abgeschaut habe, so Herr Dr. Frank. Die Premium-Taktlinien sollen ganztägig in den Sommerferien auf den Halbstundentakt überführt werden. Der Fahrplan solle so gestaltet werden, dass alle Pendler, die während dieser Zeit in die Arbeit gehen, eine angemessene ÖPNV-Anbindung haben. Die Bahnhöfe sollen gut angebunden bleiben und dadurch können mehrere Dienste eingespart werden, die besonders für den Fahrdienst der SBI und auch der privaten Unternehmen sehr wichtig seien. Weiter verweist er auf den Fachkräftemangel auch im Busbereich. Durch diese Umsetzung sei man in der Lage, bis zu 30 Beschäftigte aus dem Fahrdienst in den Sommerferien in den Urlaub zu schicken. Dies nehme den Druck welcher auf dem Fahrdienst laste und spare dabei auch noch Geld. Dies sei in einer Zeit, wo ohnehin die Auslastung des ÖPNV nur bei bis zu ca. 40 Prozent liege eine chirurgische präzise Maßnahme. Dies ermögliche auch weiterhin, in den Sommerferien den ÖPNV zu nutzen.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf merkt an, dass es dies bereits vor 40 Jahren schon mal gegeben habe. Aus seiner Sicht mache dies wirklich Sinn.

Nachdem der Klimaschutz und die Verkehrswende angesprochen worden seien, teilt Bürgermeisterin Kleine mit, dass sie voll und ganz hinter der von ihr eingebrachten Vorlage stehe. Wie bereits von Herrn Dr. Frank klargemacht, sei die eine oder andere Linie rausgenommen worden, die nicht ausreichend genutzt worden sei. Auch von drei auf zwei Linien runterzugehen sei eine Verbesserung und sie merkt an, dass man solche Phasen alle paar Jahre habe um Maßnahmen einzubringen. Bürgermeisterin Kleine weist darauf hin, dass zum Thema Klimaschutz der Airport-Express nun im Stundentakt fahre. Nicht nur weil sie dies für eine wichtige Maßnahme halte sondern auch, weil sich dieser immer positiver entwickle und bald wieder schwarze Zahlen geschrieben werden können. Dies sei ein durchaus positiver Effekt. Den Verkehr zum Klinikum wolle sie auch ausdrücklich nochmals hervorheben. Die Dinge die früher nicht getan worden seien, machen diese Flexi-Busse möglich und helfen gerade die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Klinikum zu verbessern. Dies halte Bürgermeisterin Kleine für einen ganz wichtigen Erfolg, der mit diesem Paket gelungen sei. Insofern auch Unterstützung ihrerseits für dieses Paket. Weiter verweist sie auf nächsten Dienstag, wo die ersten batterie-elektrisch betriebenen Busse vorgestellt werden. Hierzu lade sie die Stadratsmitglieder herzlich ein. Insofern sei die nächste Haltestelle der Klimaschutz und Bürgermeisterin Kleine bittet um Unterstützung dieser Vorlage.

Die bisher vorgetragenen Argumente zur Nord-Süd-Achse seien sicherlich stichhaltig genug. Auf der anderen Seite müsse man dies abwägen, so Stadtrat Lange. Die Abwägung der UWG-Stadratsfraktion sei zu dem Ergebnis gekommen, dass sie nicht wollen, dass die Einsparmaßnahmen dazu führen, dass wieder große Busse durch die Innenstadt fahren. Deswegen beantragt Stadtrat Lange die Ziffer sechs des Maßnahmenpaketes getrennt abzustimmen.

Abstimmung über den Änderungsantrag von Stadtrat Lange  
Keine Befahrung von großen Bussen der Nord-Süd-Achse

Der Antrag wird gegen 12 Stimmen **abgelehnt**.

Abstimmung über den Antrag der Verwaltung **V1088/23**

Gegen 1 Stimme (Stadtrat Köstler):  
Entsprechend dem Antrag genehmigt.

