

BESCHLUSSVORLAGE V0934/19 öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation
	Kostenstelle (UA)	6101
	Amtsleiter/in	Wegmann, Johannes
	Telefon	3 05-23 20
	Telefax	3 05-23 30
	E-Mail	vmg@ingolstadt.de
Datum	31.10.2019	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie, Digitalisierung und Wirtschaftsförderung	19.11.2019	Vorberatung	
Finanz- und Personalausschuss	28.11.2019	Vorberatung	
Stadtrat	05.12.2019	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Beauftragung einer Massenverkehrsmittelstudie
- Anträge Themenbereich Massenverkehrsmittel -
Festlegungen zur Angebotseinholung
(Referentin: Renate Preßlein-Lehle)

Antrag:

1. Der Leistungsbeschreibung mit den Arbeitspaketen 1, 2, 3, 6 und den optionalen Arbeitspaketen 4, 5, 7 wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH Angebote von fachkundigen Ingenieurbüros und Instituten für eine Massenverkehrsmittelstudie einzuholen.
3. Folgende Anträge werden dadurch behandelt:

Anschluss des Bayernoil-Geländes per Bahn

- Antrag der B90/Die Grünen-Stadtratsfraktion vom 04.03.2015 V0197/15 -

Bahnhalt Zuchering

- Antrag der ödp-Stadtratsgruppe vom 05.04.2019 V0268/16 -

Bedarfsanalyse für ein öffentliches Massenverkehrsmittel

- Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 09.10.2017 V0800/17 -

Fortführung Bahnhalt Zuchering

- Antrag der ödp-Stadtratsgruppe vom 28.03.2018 V0312/18 -

Gutachten neues ÖPNV-System

- Antrag der UDI-Stadtratsfraktion vom 17.04.2019 V0346/18 -

Schienengebundenes Verkehrsmittel im Straßenraum

- Ergänzungsantrag zu V0346/18 der B90/Die Grünen-Stadtratsfraktion vom 08.05.2018 V0415/18 -

Haushalt 2019

- Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.11.2018 V1015/18 -

Nachhaltigkeit im ÖPNV

- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 14.02.2019 V0271/19 -

Asphalttram

- Antrag von Stadtrat Ettinger, FDP vom 19.03.2019 V0276/19 -

Einrichtung weiterer Bahnhalte in Ingolstadt und der Region

- Änderungsantrag der ÖDP-Stadtratsgruppe zu V0206/19 vom 22.03.2019 V0265/19 -

Städtebaulicher Planungswettbewerb INquartier in Ingolstadt - Rieter Areal

- Änderungsantrag der ÖDP-Stadtratsgruppe vom 23.07.2019 V0666/19 -

Städtebaulicher Planungswettbewerb INquartier in Ingolstadt - Rieter Areal

- Prüfantrag der ÖDP-Stadtratsgruppe vom 23.07.2019 V0668/19 -

gez.

Renate Preßlein-Lehle
Stadtbaurätin

gez.

Dr. Robert Frank
Geschäftsführer
Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH
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.		

Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt: ja nein

Kurzvortrag:

Im Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie und Wirtschaftsförderung (PLA) vom 14.11.2017 wurde ein Antrag der SPD Stadtratsfraktion zur „Bedarfsanalyse für ein öffentliches Massenverkehrsmittel“ thematisiert. Die SPD fordert in ihrem Antrag vom 09.10.2017 die Beauftragung eines unabhängigen Verkehrsplanungsbüros mit einer Untersuchung, ob im Großraum Ingolstadt das nötige Potenzial für die Implementierung eines neuen, öffentlichen Massenverkehrssystems vorliegt. Dieses Massenverkehrssystem soll dabei straßenunabhängig funktionieren und möglichst schnell eine große Anzahl von Menschen befördern können. Das Ergebnis der Untersuchung soll als Zielvorgabe für weitere verkehrspolitische Entscheidungen der Stadt Ingolstadt herangezogen werden.

Von Seiten der Verwaltung war hierfür eine Fortschreibung der ursprünglichen Studie des Fraunhofer IVI von 2001 vorgesehen. Diese Vergabe wurde jedoch durch das Rechnungsprüfungsamt abgelehnt, da aufgrund der Auftragssumme drei Angebote eingeholt werden müssen, die anhand einer vorab definierten Leistungsbeschreibung vergleichbar und bewertbar sein müssen. Da das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation keine Personalkapazitäten und keine vertieften Kenntnisse im Bereich von Massenverkehrsmitteln hat, kann die Vergabe nicht ohne die Hilfe eines externen Büros stattfinden. Um die Verwaltung personell zu entlasten, wurde in der Stadtratsitzung am 26.07.2018 die Stadtverwaltung sowie die INVG betraut, zunächst ein Verkehrsplanungsbüro mit der Erstellung einer Leistungsbeschreibung zu beauftragen. Hier kam es ebenfalls zu Verzögerungen, da kein Büro ein entsprechendes Angebot abgeben wollte. Erst nach wiederholter Angebotsanfrage konnte das Ingenieurbüro Vössing (München) beauftragt werden.

Das Ziel der zu beauftragenden Massenverkehrsmittelstudie ist die Untersuchung, ob es in Ingolstadt Relationen gibt, in denen ausreichend Personen ein mögliches Massenverkehrsmittel nutzen könnten. Die umfassende Potentialanalyse soll hierbei zahlreiche Anfragen aller Fraktionen und Interessensgruppen betrachten, aber auch aufzeigen, inwiefern eine Optimierung des bestehenden Busnetzes zu einem Erfolg führen könnte.

Mit dem integrierten, aktualisierten Verkehrsmodell sollen in der Massenverkehrsmittelstudie nachfragebasierte Potentiale ermittelt werden. Neben der Potentialuntersuchung soll ein Systemvergleich unterschiedlicher Massenverkehrsmittel durchgeführt werden.

Leistungsbeschreibung

Um die unterschiedlichsten Anfragen abdecken zu können, ist die vom beauftragten Planungsbüro erstellte Leistungsbeschreibung daher in Arbeitspaketen aufgebaut, die aufeinander aufbauen. Eine Kurzfassung der Leistungsbeschreibung ist der Sitzungsvorlage beigelegt (Anlage 1)

Arbeitspaket 1, Bestandsanalyse:

zunächst werden in einer detaillierten Bestandsanalyse die derzeitigen im Verkehrsmodell hinterlegten Quell-Ziel-Verkehre der Verkehrsarten motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) dargestellt.

Arbeitspaket 2, Potentialanalyse:

mit Hilfe des Verkehrsmodells soll für das Jahr 2035 ermittelt werden, zwischen welchen möglichen Standorten im Stadtgebiet eine ausreichende Zahl an Fahrgäste das Angebot nutzen könnte. Neben den Vorschlägen des bearbeitenden Büros werden in diesem Paket auch die verschiedenen Vorschläge der Fraktionen und Interessensgemeinschaften untersucht. Im Einzelnen beinhaltet die Untersuchung folgende Vorschläge:

- Ehemalige Bahntrasse vom Hauptbahnhof hin zur Manchinger Straße und IN Campus
- Nordbahnhof über Audi, GVZ, LGS-Gelände zum Klinikum
- Erschließung des INquartier (Rieter Areal) über die frühere Trasse Nordbahnhof / Friedrich-Ebert-Straße / Goethestraße mit P&R an der Autobahnausfahrt IN Nord
- Trasse vom Hauptbahnhof zum Audi-Gelände durch die Innenstadt
- Trasse vom Audi-Gelände über die Staustufe zu einer P&R-Anlage nahe Zuchering
- Trasse vom Nordbahnhof über die Altstadt

In der Potentialanalyse werden auch unterschiedliche zukünftige verkehrliche Aspekte, wie z.B. Auswirkungen eines optimierten ÖPNV-Systems, die Entwicklung der Elektromobilität, autonomes Fahren, der Einfluss von Carsharing und Homeoffice-Modellen und die Entwicklungen der digitalen Wirtschaft, usw. berücksichtigt. Um auch möglichen regionalwirtschaftlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen, wird die Potentialanalyse sowohl für das Szenario „moderates Wachstum“ als auch für das Szenario „Stagnation“ erstellt.

Arbeitspaket 3, Systemvergleich:

in diesem Arbeitspaket werden unterschiedliche Massenverkehrsmittel hinsichtlich folgender Aspekte miteinander verglichen:

- Baukosten
- Leistungsfähigkeit des Systems
- Emissionen und Energieverbrauch
- Betriebskosten
- Erweiterbarkeit des Systems
- Förderfähigkeit
- rechtliche Grundlagen.

Folgende Massenverkehrsmittel sollen in dieser Gegenüberstellung betrachtet werden:

- Straßenbahn
- Seilbahn
- Spurführter Bus bzw. Asphalttram
- U-Bahn
- zusätzlich ein von dem bearbeitenden Büro gewähltes Verkehrsmittel.

Arbeitspaket 4, Einsatz Massenverkehrssystem (optional zu beauftragen nach Vorliegen der Arbeitspakete 1 bis 3):

auf Basis der Ergebnisse der Arbeitspakete 2 und 3 wird optional untersucht, ob ein Massenverkehrsmittel in bestimmten Trassenkorridoren bzw. Relationen wirtschaftlich zu realisieren ist.

Arbeitspaket 5, Auswirkungen neuer Massentransportmittel (optional zu beauftragen nach Vorliegen der Arbeitspakete 1 bis 3):

der im optionalen Arbeitspaket 4 ausgearbeitete Einsatzbereich eines Massenverkehrsmittels ist in einem weiteren Arbeitspaket hinsichtlich seiner Auswirkungen zu untersuchen. Dabei sollen insbesondere folgende Fragestellungen berücksichtigt werden: Veränderungen der Verkehrsmittelwahl (Modal Split), Entlastung des MIV einhergehend mit einer Entlastung des Straßennetzes, Anbindungsmöglichkeiten an den bestehenden ÖPNV, Rückkoppelungen im veränderten Verkehrsraum.

Arbeitspaket 6, weitere DB-Haltepunkte:

aufbauend auf dem Arbeitspaket 2 werden verschiedene zusätzliche DB-Haltepunkte, wie an der THI, an der Saturnarena, in Friedrichshofen West, in Zuchering/Weiherfeld und in Unsernherrn auf ihr verkehrliches Potential hin untersucht.

Arbeitspaket 7, optimierter ÖPNV: (optional zu beauftragen nach Vorliegen der Arbeitspakete 1 bis 3 und 6):

zusätzlich zu einem neuen Massenverkehrsmittel wird in diesem Arbeitspaket das Potential eines optimierten ÖPNVs untersucht. Anhand geeigneter Linien werden Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNVs untersucht und bewertet. Bestandteile dieses Konzepts sind insbesondere eine Verkürzung der Taktzeiten, die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten, eine Optimierung des Streckennetzes, eine Modernisierung der Fahrzeugflotte, die Schaffung weiterer Vorrangstrecken für den ÖPNV sowie eine Beurteilung der Lage des Zentralen Omnibusbahnhofs.

In der Leistungsbeschreibung enthalten sind zudem Präsentationstermine in den einzelnen Fraktionen, in den Gremien, eine Öffentlichkeitsveranstaltung sowie eine entsprechende Dokumentation aller Ergebnisse. Die Leistungsbeschreibung ist mit der Interessensgemeinschaft Straßenbahn rund um Person A besprochen und Trassenvorschläge zur Prüfung in der Potentialanalyse aufgenommen. Aus Datenschutzgründen wird der Name in der öffentlichen Vorlage nicht genannt.

Zeitplan

Um das Potential für ein Massenverkehrsmittel sowie dessen Auswirkungen auf das bestehende Gefüge des ÖPNV auf Basis der Verkehrsnachfrage der Ingolstädter Bevölkerung untersuchen zu können, ist eine aktuelle Datengrundlage sowie ein integriertes Verkehrsmodell, das sowohl den Motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch den öffentlichen Verkehr (ÖV) beinhaltet, von wesentlicher Bedeutung. Daher wird derzeit parallel zur Ausschreibung der Massenverkehrsmittelstudie das Verkehrsmodell der Stadt Ingolstadt fortgeschrieben und erweitert.

Auf Basis der Leistungsbeschreibung wird eine Ausschreibung der Leistungen mit anschließendem Vergabeverfahren durchgeführt. Derzeit ist ein Projektstart nach Vorliegen des geprüften Verkehrsmodells (derzeit Mai 2020) vorgesehen. Es wird mit einer Bearbeitungsdauer von ca. 12 Monaten gerechnet.

Danach kann über die weitere Beauftragung der optionalen Arbeitspakete beschlossen werden.

Kosten

Die Kosten für die Erstellung der Massenverkehrsmittelstudie werden je zur Hälfte von der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH und dem Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation getragen. Der geschätzte Auftragswert der einzelnen Arbeitspakete wird aus Wettbewerbsgründen in der öffentlichen Vorlage nicht dargestellt.

Die Verwaltung schlägt vor, anhand der vom Ingenieurbüro Vössing erarbeiteten Leistungsbeschreibung Angebote von Büros einzuholen. Nach Prüfung und Wertung der Angebote wird eine gesonderte Beschlussvorlage erstellt und dem FPA zur Entscheidung vorgelegt.