

V0628/24

**Untersuchung zur Einführung eines neuen öffentlichen Verkehrssystems in Ingolstadt
(Massenverkehrsmittelstudie)**

(Referenten: Frau Wittmann-Brand, Herr Dr. Frank)

Antrag:

1. Der Endbericht zur Massenverkehrsmittelstudie wird bekannt gegeben.
2. Aufgrund des fehlenden Fahrgastpotentials eines Massenverkehrsmittels wird derzeit von weiteren sowohl finanziell als auch personell aufwendigen Untersuchungen abgesehen.
3. Die Verwaltung und die SBI werden beauftragt, auf Basis der Ergebnisse der Haushaltsbefragung des MiD (Mobilität in Deutschland), sowie der derzeitigen Entwicklungen im Öffentlichen Verkehr die Datenbasis zu aktualisieren. Aufbauend auf der aktualisierten Datenbasis sowie den Erkenntnissen der Massenverkehrsmittelstudie soll geprüft werden, inwiefern das vorhandene Bussystem innovativ und strategisch weiterentwickelt werden kann.

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	10.10.2024	Vorberatung
Stadtbus Ingolstadt GmbH, Aufsichtsrat	10.10.2024	Vorberatung
Stadtrat	22.10.2024	Entscheidung

**Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit und Stadtbus
Ingolstadt GmbH, Aufsichtsrat vom 10.10.2024**

Frau Wittmann-Brand führt aus, dass der Stadtrat bereits 2019 die Verwaltung per Beschluss ermächtigt habe, eine Studie über die Realisierungschancen eines Massenverkehrsmittels in Ingolstadt zu beauftragen. Der Prüfantrag umfasste mehrere Verkehrsmittel. Die Seilbahn, U-Bahn, Regionalstadtbahn, Straßenbahn und ein höherwertiges Bussystem. Gegenstand der Studie sei gewesen, zu prüfen, ob in den nächsten 15 Jahren ausreichend viele Fahrgäste ein Massenverkehrsmittel nutzen würden. Dieser Prüfauftrag umfasste zahlreiche Dialoge und Beteiligungen innerhalb der Verwaltung, da es sehr viele Schnittstellen gibt. Ein erstes Zwischenergebnis sei dann im November 2022 im ALF Lechner Museum vorgestellt worden. Heute werde der Endbericht von Herrn Wenzel vorgestellt und in diesem Zusammenhang bedankt sich Frau Witmann-Brand bei allen Beteiligten, dem Ingenieurbüro, Herr Kühn als Experte für Straßenbahn, Herrn König der beratend zur Seite stand und vor allen Dingen Frau Rapp-Kaiser die die Federführung des Projektes übernommen habe.

Herr Wenzel teilt anhand einer Präsentation die Ergebnisse der Untersuchung zur Einführung eines neuen öffentlichen Verkehrssystems – Massenverkehrsmittelstudie mit. Die Präsentation wird dem Protokoll beigelegt.

Frau Wittmann-Brand teilt mit, dass die Wachstumsprognosen sowohl was die Bevölkerung betreffe, als auch die Arbeitsplätze sehr optimistisch angesetzt worden seien. Trotzdem sei ersichtlich, dass das notwendige Fahrgastpotential nicht erreicht werde und damit eine sehr unsichere Fördervoraussetzung vorliege. Sie betont, dass man mit dem Massenverkehrsmittel die Chance hätte, Stadträume vor allen Dingen entlang der Trassen neu zu denken und auch für neue Stadtquartiere wie zum Beispiel am Samhof oder am Dachsberg hätten durchaus neue Chancen der Anbindung entstehen können. Ebenso würde sich das Massenverkehrsmittel positiv auf den Modal Split auswirken, der in Richtung Umweltverbund verbessert werden soll. Wichtig zu betonen sei auch, dass dieses Potential auf dem Prognosezeitraum bis 2035 abziele und auch eingerechnet sei, dass das Staudinger-Areal komplett umgesetzt sei sowie auch das IN-Quartier. Die Wachstumspotenziale, die auch den im ISEK für einen Prognosezeitraum bis 2040+ zugrunde gelegt wurden, wurden auch für die Massenverkehrsmittelstudie zugrunde gelegt. Frau Wittmann-Brand weist darauf hin, dass selbst in der Volllastung die Verkehrswürdigkeit nicht erreicht werde. Dennoch ist sie der Meinung, dass alles was in der Untersuchung geprüft worden sei absolut hilfreich für die weitere Erstellung des nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanes sei. Die Mobilität sei ein zentrales Thema der Stadtentwicklung und ein grundlegendes Bedürfnis von jedem. Mit Blick auf den Klimawandel sei es wichtig die Frage zu stellen, wie man sich in Zukunft möglichst umweltfreundlich fortbewegen kann.

Herr Dr. Frank schließt sich seiner Vorrednerin Frau Wittmann-Brand an und teilt mit, dass der Gutachter eine pro Massenverkehrsmittelsichtweise habe und damit sei unterstrichen, dass man nicht das Szenario heute und in zehn Jahren vergleiche, sondern mit einem Aufwuchs aller auch möglichen Erweiterungsszenarien bei gutem wirtschaftlichem Umfeld verbunden habe. Es könne seiner Meinung nach auch als Best Case Szenario bezeichnet werden, um deutlich zu machen, dass man nicht aus der Situation heraus plane, sondern ein Generationenprojekt anstreben würde. Doch wenn selbst dieses Best Case plus Szenario unter Einrechnung aller positiven Faktoren unterhalb der Grenze von 2.000 bleibe, dann bedeute dies, dass auf Dauer der Betrieb einer Straßenbahn unwirtschaftlich sei und zu wenig Fahrgäste im System seien und die Fahrgastzahl sei nicht ausreichend. Dies sei eine dramatische Situation, die auf Jahrzehnte hinaus den Betrieb einer Straßenbahn belaste, deswegen sei es in der jetzigen Situation angesichts des sich eintrübenden wirtschaftlichen Umfeldes und das geänderte Mobilitätsverhalten vieler Bürgerinnen und Bürger auch der Beschäftigten der Pendlerströme nicht für den richtigen Weg, dieses Projekt fortzusetzen. Des Weiteren teilt Herr Dr. Frank die Vorgehensweise der Städten Regensburg und Erlangen mit und wie dort entschieden worden sei. Ebenso ergänzt er, wie nun in Ingolstadt damit umgegangen werde. Der Gutachter habe ein sehr detailliertes und dauerhaft angelegtes Fachwerk an Erkenntnisse über Trassenführungen angelegt aber auch Befahrbarkeit und Potenziale. Es sei zu erkennen, dass das bisherigen Busliniennetz dies bereits in den Grundzügen abbilde. Bei den Achsen zwischen Hauptbahnhof, Innenstadt und Klinikum gebe es bereits das Premium Linienetz im 15 Minuten Takt. Somit biete man mit dem heutigen Bussystem bereits die Leistung, wo die meisten Fahrgäste nachfragen. Dennoch denkt Herr Dr. Frank, dass aus der Studie weitere Erkenntnisse zu ziehen seien. Man könne die genauen Auswertungen quartiersbezogen ergänzen, um das Taktsystem besser zu prüfen, sowohl um Effizienz zu gewinnen angesichts der schwierigen Haushaltslage, als auch an der richtigen Stelle zukünftig eine Verbesserung vorzunehmen.

Ein wichtiger Punkt sei auch die Antriebswende, denn auch in Ingolstadt setzte man sukzessive immer mehr Busse ein, die einen der typischen Vorteile der Straßenbahn habe, denn sie haben einen elektrischen und damit emissionsfreien Antrieb. Dies sei sehr wichtig für die urbane Qualität. Der nächste Meilenstein soll sein, dass die seit einigen Jahren in Erprobung befindlichen autonomen Systeme mit den On Demand Fahrten vernetzt werden, sodass es die Möglichkeit gebe, flächendeckend solche innovativen Verkehrssysteme in den Wirkbetrieb zu bringen. Es gebe bereits einige Vorläufer, z. B. in Bad Birnbach sei die Deutsche Bahn seit sechs Jahren dabei, ein funktionierendes System zu haben, das momentan aber noch aufgrund des deutschen Rechtes einen Sicherheitsfahrer mit an Bord benötige. Mann hoffe, dass man auch in Deutschland soweit komme, wie in China oder in einzelnen Bundesstaaten der USA, dass ein Betrieb über die Leitstelle oder Notfahrer in den Fahrzeugen erübrige. Dann komme es auch zu erheblichen Einspareffekten, die dann genutzt werden können, um ein On Demand innovativ autonomes System ergänzend zum bisherigen Bussystem aufbaue, sodass es einen deutlichen Mehrwehrt gebe bei deutlich geringeren Kosten. Weiter teilt Herr Dr. Frank mit, dass es momentan auch Sharing Modelle gebe. Dabei werden verschiedene Fahrten vernetzt, gebündelt mit einer autonomen Steuerung. Die Erkenntnisse aus der Massenverkehrsmittelstudie sollen genutzt werden, um über solche innovativen Projekte im ÖPNV zukünftig noch nachzudenken und sie dann auch auf die Straße bringen. Zum Schluss teilt er mit, dass er nachvollziehen könne, dass es Enttäuschung gibt, doch in der Beschlussvorlage stehe, dass dieses Projekt zunächst erst einmal nicht weiterverfolgt werde, denn derzeit sei nicht die Zeit, um dieses Projekt voranzutreiben.

Stadtrat Witty glaubt, dass zu Beginn dieses Projektes nicht der Traum im Vordergrund gestanden sei, sondern die Erkenntnis, dass der ÖPNV in Ingolstadt einen sehr geringen Modal Split habe im Vergleich zu anderen Großstädten. Und die zweite Erkenntnis, dass der ÖPNV streckenweise an seinen Leistungsfähigkeiten angelange, denn der Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Rathausplatz sei die Taktung sehr dicht und die Busse sehr voll. Dies sei ein Indiz dafür, dass der ÖPNV an seine Leistungsfähigkeit gelange, insbesondere dann, wenn die Einwohnerzahl in Ingolstadt weiter steige. Daher denkt Stadtrat Witty, dass es der richtige Schritt gewesen sei, dieses Gutachten in Auftrag gegeben zu haben. Er sei froh, die Erkenntnis zu haben, dass das Potential für ein höherwertiges Bussystem gegeben sei, doch es sei schade, dass keine Förderfähigkeit bestehe. Des Weiteren möchte er von Herrn Wenzel wissen, ob es die Möglichkeit gebe, dass eine Straßenbahn dennoch Förderfähigkeit erlange oder sei dies in der Prognose 2035 Plus ausgeschlossen. Ebenso möchte er wissen, in wieweit die Novellierung der standardisierten Bewertung eingeflossen sei und ob damit zu rechnen sei, dass es in naher Zukunft zu einer Novellierung komme und wie die erschlossene Potentiale definiert wurden, welche Grundlagen hergenommen worden seien und von welchen Zahlen gesprochen werde. In Bezug auf das weitere Vorgehen im ÖPNV sei die allgemeine Frage, welche Systeme förderfähig seien und welche nicht. Es ist bekannt, dass der ÖPNV in Ingolstadt bereits sehr teuer sei, man konsolidiere beim ÖPNV was sehr schade sei aber in der aktuellen Situation notwendig. Deshalb sei es sehr wichtig, dass die langfristige Perspektive bewahrt werde und auch Systeme auf lange Frist verfolgt werden, die dann hoffentlich irgendwann förderfähig seien. Stadtrat Witty möchte bezüglich den Systemkosten wissen, wie diese Investitionskosten abgeschrieben werden und wie mit den Betriebskosten aussehe. Er ist der Meinung, dass dieses Projekt ein Bürgerprojekt sein soll, das von der Gesellschaft getragen werde und am Ende durch einen Bürgerentscheid manifestiert werden müsse, denn es sei ein Stadtentwicklungsprojekt von großer Bedeutung und es soll nicht nur ein Projekt des Stadtrates sein, sondern auch ein Projekt der Bürgerschaft. Er hofft, dass

dieses Projekt nicht in die Schublade gesteckt werde, sondern vielleicht in ein paar Jahren, wenn man förderfähig sei, dieses Projekt wieder ausgegraben werde und fortgeschrieben werde.

Herr Wenzel teilt zur Förderfähigkeit mit, dass die Straßenbahn einen Richtwert habe, doch es sei kein Gesetzeswert, denn mit den 1.000 Personen Fahrten pro Tag und Kilometer, sei es ein Anhaltswert, der Richtung Wirtschaftlichkeit gehe. Wenn dieser Wert nicht erreicht werde, bedeute dies, dass man künftig auf den Mehrkosten sitzen bleibe. Somit müsse es mehr Zuschuss geben, um das System am Laufen halten zu können. Die im Gutachten ausgewiesene Förderfähigkeit von 90 Prozent gehe davon aus, dass ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor werde. Wenn er aber nicht erreicht werde, könne es dazu führen, dass der Förderprozentsatz geringer ausfalle und dadurch die Kosten für die Stadt höher ausfallen. Bezüglich der Novellierung der standardisierten Bewertung führt Herr Wenzel aus, dass dort diverse Themen wie z. B. Klimaschutz, CO₂-Minderung eingeflossen sei, die wichtig seien zu betrachten. Im Rahmen dieser Potenzialstudie sei dies noch nicht tiefgehend betrachtet worden, und seien nicht mit eingeflossen. Dennoch denkt er, dass das Thema Förderung künftig flexibler gehandhabt werden müsse, weil die Themen in den Städten zunehmend ernster werden. Das bedeute, dass man mit dem Raum klarkommen müsse und ein neues System wie die Straßenbahn benötige auch Platz. Es gebe auch viele innovative Ansätze, die zur zeitlichen und räumlichen Bevorrechtigung des ÖPNV beitragen können, durch mehr Restriktion für den MIV, dass konsequent Bus-Bevorrechtigung geschaltet werde, denn solche Maßnahmen seien auch förderfähig oder man überlege, ob Spuren reduziert werden können, um den MIV besser lenken zu können. Dies seien seiner Meinung nach Themen, die großes Potenzial haben und die ein Stückweit aus der Studie rauszuziehen seien, denn man habe sich auch die Straßenverdichtung angeschaut, wie diese umgestaltet und verändert werden kann. Dabei sei vor allem bei einigen Querschnitten die Erkenntnis gewesen, dass man auch im Betriebsquerschnitt durchaus reduzieren könne, zugunsten von Spuren, Bus oder Straßenbahn. Herr Wenzel glaubt, dass dies ein Thema sei, das unbedingt aufgegriffen werden muss. Es spreche nichts dagegen, künftig dann diese Studie zu nehmen und noch einmal zu aktualisieren, denn die Grundlage sei bereits vorhanden und sei erarbeitet worden, um dann noch einmal die Verkehrswürdigkeit zu prüfen. Da der ÖPNV-Anteil in Ingolstadt relativ gering sei, sei dieser Systemsprung höherwertiger Bus oder Straßenbahn sehr wirksam, um diesen Anteil deutlich zu erhöhen. Doch wenn man in aller Konsequenz auch Maßnahmen ergreife, den Busverkehr zu modernisieren, zu bevorzugen, zu attraktiveren, können auch wesentliche Sprünge erreicht werden, die aber mit restriktiven Maßnahmen für den MIV einhergehen müssen, denn es muss immer begleitend sein und auch die Abstimmung mit Fuß- und Radweg sei wichtig zu beachten.

Frau Wittmann-Brand führt aus, dass für das INquartier circa 3.500 bis 3.800 Einwohner angesetzt worden seien für das Staudingerareal gebe es nur einen groben Vorentwurf für ein urbanes Gebiet mit circa 4.500 Einwohner. Für den In-Camus seien man auf circa 15.000 bis 18.000 Arbeitsplätze gegangen, doch davon sei man im Moment sehr weit entfernt.

Stadtrat Witty möchte wissen, im Startliniennetz das Klinikum angebunden sei und die Audi nicht.

Herr Wenzel merkt an, dass Audi genauso ein wichtiges Ziel wie das Klinikum sei. Letztendlich sei es darum gegangen, bei der Startlinie eine Linie zu belegen, die ungefähr gleichlange Äste habe – IN-Camus, Hauptbahnhof, Klinikum. Dies seien relativ gleichlange

Äste, die auch im Zusammenwirken mit einer Verbindung und Verknüpfung zum Hauptbahnhof relativ wichtig seien, und in Summe auch die meisten Potentiale geboten haben. Der Ast zum Audi-Werk sei relativ kurz und habe auf dem Weg dahin nicht so viel Potenzial, wie die ganze Richard-Wagner-Straße, Klinikum und Friedrichshofen. Dennoch spreche nichts dagegen, dass auch ein Ast zur Audi, dem Hauptbahnhof oder Richtung Haunwöhr zeitnah mitentwickelt werde.

Stadtrat Achhammer ist der Meinung, dass es eine tolle Sache gewesen wäre, doch das Potenzial der Fahrgäste sei nicht vorhanden und daher soll es nicht weiterverfolgt werden. Er ist der gleichen Meinung wie Stadtrat Witty, und würde die Bürger noch einmal bezüglich dem Massenverkehrsmittel befragen. Weiter sei er dafür, dass die Datenbasis weiter vorgenommen werde, denn dies sei die Basis, mit der man arbeiten könne. Bei der zukünftigen Verkehrsentwicklung sei es auch wichtig, dass Trassen für mögliche Straßenbahn oder Bussysteme freigehalten werden.

Stadtrat Böttcher ist der Ansicht, dass die Analyse von Herrn Dr. Frank alles aussage. Die Zahlen sprechen dagegen und damit müsse sich abgefunden werden. Zu beachten seien auch die Aufgaben und Investition, die in der Zukunft kommen, um die Energiewende zu schaffen. Daher sei dieses Objekt nur ein Wunschobjekt, das nicht realisierbar sei.

Stadtrat Mißbeck möchte wissen, ob Audi auch in diese Entwicklung mitintegriert sei.

Stadtrat Semle ist der Meinung, dass es ein großer Irrtum sei zu sagen, die Massenverkehrsmittelstudie bringe die Erkenntnis, dass die Verkehrswürdigkeit nicht erreicht werde, denn für das Bussystem werde die Verkehrswürdigkeit erreicht. Doch die Verkehrswürdigkeit werde nicht für die Straßenbahn erreicht und somit sei für das Bussystem durchaus eine Perspektive gegeben. Stadtrat Semle teilt mit, dass er dieses Verkehrssystem bereits in Frankreich kennengelernt habe. Dies sei eine massive Investition gewesen und habe die gesamte Stadtregierung gestürzt. Er merkt an, dass es eine Stadtentwicklungsaufgabe sei und keine Verkehrsaufgabe. Es seien hochattraktive Systeme, weshalb auch die Enttäuschung durausspürbar sei. Man denke konventionelle, in den bekannten Dimensionen, doch es sei wichtig, daran zu denken, dass der mobile Individualverkehr elektrifiziert werde. Man gehe davon aus, dass in zehn Jahren Elektroautos fahren und somit werde es ruhiger sein und es werden auch weniger fahren, denn nicht jedes Verbrennerauto werde eins zu eins ersetzt werden können, da es zu teuer sei. Er denkt, dass man in zehn Jahren eine ganz andere Mobilität haben werde und deshalb sei es wichtig, nicht mehr über alte Systeme zu diskutieren, sondern es soll über die tatsächlich innovativen Bussysteme gedacht werden. Die Studie zeige ebenso, dass die Neuverteilung von Straßenräume durch die ganze Stadt gedacht werde. Dies sei ein spannender Ansatz, der so zum ersten Mal passieren werde. Dennoch lasse die Finanzlage derzeit keine großen Sprünge zu und deshalb werde die Stadtratsfraktion die Grünen dem Antrag der Stadtverwaltung zustimmen.

Herr Dr. Frank geht auf die Frage von Stadtrat Mißbeck ein und führt aus, dass man mit Audi auf mehreren Ebenen in verkehrlicher Diskussion sei und der Audi Mobilitätsabteilung die Grundzüge der Massenverkehrsmittelstudie erklärt worden sei. Darüber hinaus gebe es ständigen Austausch über den normalen ÖPNV, die Linienführungen der S-Linie und der Expressbusse. Die Frage einer Bürgerüberzeugung und der Dimension dieses Projektes

stehe noch, denn man habe sich dafür ausgesprochen, das Projekt erst einmal zurückzustellen.

Bürgermeisterin Kleine fragt nach, ob zu dieser Studie die Daten aus diesem digitalen Zwilling zugrunde gelegt worden sei oder ob eine ganz andere Datenbasis genommen worden sei.

Frau Wittmann-Brand teilt mit, dass die Datenbasis das Verkehrsmodell gewesen sei, das auch die Prognosen rechnet. Der digitale Zwilling könne die Realität abbilden und unterschiedliche Fahrbeziehungen herstellen, doch die Prognosedaten seien im Verkehrsmodell hinterlegt und damit sei es dann berechnet worden.

Stadtrat Witty merkt zur Aussage von Stadtrat Böttcher an, dass er die Meinung teile, dass die notwendigen Investitionen nicht zur aktuellen Haushaltslage passen. Doch es gehe darum, dass man offen dafür sei, welches ÖPNV-System man in der Zukunft haben werde, denn entscheidend seien die langfristigen Kosten, die zu tragen seien.

Stadtrat Deiser fragt nach, ob die Betriebskosten des höherwertigen Bussystems in einen Vergleich zum jetzigen herkömmlichen Bussystem gesetzt werden können. Weiter vermutet er, dass einige Linien entfallen und dann das höherwertige Bussystem eingesetzt werde.

Herr Dr. Frank führt aus, dass ein Teil des bestehenden Bussystems ersetzt werden könne. Das übrige Busnetz muss bleiben, gerade das, wo es wichtige erschließende Funktionen auf langer Strecke gebe. Zum Beispiel von Süden in den Ingolstädter Norden sei das höherwertige Bussystem nach französischem Vorbild auf weitgehend eigenen Trassen mit eigenen Fahrzeugen und mit hochwertigen Haltestellenausstattung deutlich teurer als das bestehende Bussystem. Wenn ein Teil ersetzt werde und dafür ein teures System draufgelegt werde und den Rest weiterführe, sei dies mit einem höheren Kostenfaktor verbunden. Was dies Prozentual ausmache könne Herr Dr. Frank nicht einschätzen, doch evtl. habe Herr Wenzel zahlen dazu.

Herr Wenzel könne dies nicht quantifizieren, ist jedoch der gleichen Meinung wie Herr Dr. Frank, dass das höherwertige Bussystem eine ganz andere Qualität sei, das im Prinzip auch eigene Trassen erfordere und massive Umbauten der Haltestellenanlagen.

Mit allen Stimmen

Entsprechend dem Antrag befürwortet.