

Diskussionspunkte im Stadtrat

Bearbeitungsstand: 19.05.2021

Sachverhalt	Antwort
Überprüfung Schulbusse bzgl. Überfüllung - TÜV konform (Sitz- u. Stehplätze). Ist das künftige 50/50 Taxi auch für Schüler verfügbar.	Steuerung und Planung liegt beim Aufgabenträger und erfolgt gemäß staatl. Vorgaben. Bei zusätzlichen Bussen hat der Besteller die Kosten zu tragen. Beim Schülerverkehr kommen zu Hauptzeiten große Busse, in den Nebenzeiten kleine Busse zum Einsatz.
Einbruch Schülermonatskarte Statistik 2019	Zurückzuführen auf die Einführung des VGI Tarifs September 2018
Verhältnis von Einwohnerzahlen zu Kfz-Zulassungen im gesamten Landkreis und Eichstätt	Der Einwohnerzuwachs liegt weit unter den Zuwächsen der Kfz-Zulassungszahlen.
Muss Stadtlinie in den VGI Verbund mit eingegliedert werden oder ist die Stadtlinie davon losgelöst zu sehen.	Derzeit ist eine Teilintegration in den VGI umgesetzt. Es gelten die Stadtlinien-Preise bei Anerkennung der VGI-Tickets. Künftig soll ein eigener VGI-Stadtтариф eingeführt werden.
Aufstellung der Kosten und Erträge der Parkeinnahmen	Aufstellung liegt vor und wurde in das Ratsinformationssystem eingestellt.
Kostensteigerung der Stadtlinie bei gleichbleibender Leistung, es fehlt die Selbstkritik.	Die Erhöhung der Kosten wird hauptsächlich durch steigende Personalkosten verursacht (tarifliche Steigerungen). Die spezifischen Fahrgastzahlen liegen in Eichstätt nach wie vor über dem Durchschnitt anderer Kommunen.
Ist eine Verkürzung der Wartezeiten im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens möglich. Was geschieht, wenn kein Angebot abgegeben wird.	Der zeitliche Ablauf ist durch die EU-Verordnung vorgegeben. Die Wahrscheinlichkeit, dass kein Angebot abgegeben wird, ist gering. Entscheidend für den Wettbewerb ist vor allem eine ausreichend bemessene Rüstzeit.
Beginnt der Umsetzungszeitraum für die Neuplanungen ab 2024 oder früher.	Bis zum 31.01.2024 ist keine Systemänderung möglich, da die Fa. Jägle Konzessionsinhaber ist. Bis 2024 besteht aber z.B. die Möglichkeit einer angemessenen Erhöhung der Fahrpreise. Ebenfalls könnten Optimierungen an der Streckenführung vorgenommen werden (z.B. Weinleite West).
Haben die Förderungen des Landkreises bzw. des Staates Auswirkungen auf den Regelbetrieb der Stadtlinie.	Eine Förderung des bestehenden Regelbetriebes ist nicht möglich.
Ist die Ablehnung einer Buchung beim Bedarfsverkehr möglich.	Nein, es ist keine Ablehnung der Buchung möglich. Es besteht eine Beförderungspflicht nach Fahrplan.
Ablauf bei mehreren Anmeldungen beim Bedarfsverkehr	Bei mehreren Anmeldungen auf der Strecke kann keine unmittelbare Fahrt zum Ziel des einzelnen Fahrgasts umgesetzt werden. Die Fahrt folgt dann dem Verlauf der Bedarfslinie.
Besteht die Gefahr, dass durch zu viele Anmeldungen die Ankunftszeiten nicht eingehalten werden können.	Dies wird durch die Aufstellung eines entsprechenden Linienfahrplans verhindert.
Ist die Fahrt über das Gewerbegebiet Preith möglich.	Dies erfordert eine gesonderte Bestellung der Gemeinde beim Aufgabenträger sowie eine finanzielle Beteiligung der Gemeinde. Aufgrund der Nähe zum Gewerbegebiet Lüften West, welches angebunden wird, ist jedoch eine Erreichbarkeit für das Gewerbegebiet Zachenäcker bereits gegeben.

Sachverhalt	Antwort
Werden bei Bedarfsverkehren behindertengerechte Fahrzeuge eingesetzt bzw. die Mitnahme von Kinderwagen ermöglicht.	Behindertengerechte Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit Abstellplätzen für Kinderwagen sind unumgänglich. Dies wird in der Ausschreibung festgelegt werden.
Besteht beim Bedarfsverkehr der Linie Buchenhüll auch die Möglichkeit, Passagiere aus dem Bereich Seidlkreuz zu befördern.	Der Bedarfsverkehr Buchenhüll ist gesondert vom Linienverkehr Seidlkreuz zu betrachten.
Gibt es eine Kostenschätzung für die Bereitstellung der Disposition bzw. Buchungszentrale.	Die Abwicklung soll insgesamt über die VGI-Zentrale in Ingolstadt erfolgen. Die Kosten werden durch den Aufgabenträger übernommen. Eine Kostenangabe liegt nicht vor.
Muss über die Zusatzbausteine schon bei der Ausschreibung entschieden werden.	Ja, die Festlegung ist bereits in der Vorabbekanntmachung notwendig.
Berechnung des Defizites beim Bedarfsverkehr	Die Berechnung erfolgt nach Zeit, Linien-km und mit einer Abrufquote von schätzungsweise 30 - 40 %.
Besteht die Möglichkeit der Umstellung von einem Bedarfsverkehr auf einen regulären Linienverkehr mit gleichem Takt (60 min).	Dies ist möglich, aber dadurch ist mit einer höheren Kostenbelastung zu rechnen.
Müssen die DFI-Anzeigen und die Haltestelleninfrastruktur in die Ausschreibung aufgenommen werden.	Diese Bausteine sind nicht Teil der Ausschreibung. Die Umsetzungs-Zuständigkeit liegt bei der Stadt z.B. in Verbindung mit Straßenausbaumaßnahmen.
Für den Ausbau, den Umbau und die Sanierung von Haltestellen sollten Wartehäuschen mit angeschafft werden.	Dies wird durch die Stadt bei Straßenbaumaßnahmen zu berücksichtigen sein.
Im Hinblick auf den Technologiefortschritt soll bei Beschaffung von Bussen der Faktor Erneuerbare Energien nicht unberücksichtigt bleiben.	Es gibt bislang keinen ÖPNV, der komplett auf alternative Antriebstechnologien umgestellt ist. Betrieben werden i.d.R. nur einzelne Versuchslinien. Die weitere technologische Entwicklung ist abzuwarten.
Sind Kleinbusse/Sprinter bei Bedarfsverkehren mit Elektroantrieb möglich.	Dies wäre mit höheren Kosten verbunden, da die begrenzte Reichweite eine größere Anzahl an Bussen erforderlich machen würde sowie die Ladeinfrastruktur aktuell entlang der Linienführung nicht vorhanden ist und ebenfalls weitere Kosten verursachen würde.
Können Busse mit alternativen Antrieben auch im Nachgang zur Ausschreibung beschafft werden.	Dies ist grundsätzlich möglich. Nach einer bestimmten Betriebszeit werden die Busse grundsätzlich zu erneuern sein. Dies kann aber insgesamt zu deutlich höheren Kosten führen, da der Bieter seine Fahrzeuge dann in der verbleibenden Vertragslaufzeit abschreiben würde.
Die Busse sollen mit einer Einrichtung zur Vorrangschaltung von Ampelanlagen ausgestattet werden um Verspätungen zu vermeiden.	Dies kann technisch in den Bussen nachgerüstet werden. Grundvoraussetzung ist die entsprechende Umrüstung der Ampelanlagen.
Zentraler Punkt der Stadtlinie sollte der Stadtbahnhof werden.	Aus der Stadtlinienumfrage geht eindeutig hervor, dass dies von den Fahrgästen keinesfalls gewünscht ist. Hauptziel ist weiterhin die Innenstadt.

Sachverhalt	Antwort
Besteht überhaupt die Notwendigkeit, in der Ausschreibung den Wunsch nach alternativen Antrieben aufzunehmen oder ergibt sich das aus den künftigen rechtlichen Vorschriften.	Die künftigen rechtlichen Vorschriften werden auch bei der Stadtlinie umzusetzen sein.
Es sollte geprüft werden, ob in der Ausschreibung eine Bevorzugung der Anbieter mit erneuerbaren Antrieben möglich ist.	Denkbar ist, Anbietern, die Fahrzeuge mit alternativen Antrieben anbieten, einen Ausgleich der Mehrkosten anzubieten. Dies muss in den Ausschreibungsunterlagen bereits benannt werden, damit der Bieter dies in seiner Kalkulation berücksichtigen kann.
Eichstätt sollte eine Vorreiterrolle beim Einsatz künstlicher Intelligenz einnehmen und daher auch an autonom fahrende Busse denken. Damit könnten auch Personalkosten gespart werden.	Die derzeitige Technik ermöglicht keinen Fahrbetrieb ohne Überwachungsperson (Operator). Zur Steuerung wäre der 5G Funkstandard notwendig. Die Fahrgeschwindigkeit autonomer Busse ist sehr gering.
Vertragsdauer Regio - Deutsche Bahn bzgl. Anschluss Wasserzell. In Wasserzell ist keine barrierefreie Zughaltestelle vorhanden.	Der Vertrag wurde bis 2030 geschlossen. Die verkehrliche Verbesserung der Anbindung der Haltestelle Wasserzell ist nicht Teil der Ausschreibung, sondern müsste über eine eigene Baumaßnahme der Stadt erfolgen.
Es besteht noch Diskussionsbedarf zu einzelnen Linien und Haltestellen. Eine Haltestelle oberhalb der Berufsschule bzgl. zur Anbindung der Willibaldsburg sollte geprüft werden.	Das durch plan:mobil entwickelte Konzept zur Anbindung der Willibaldsburg über einen Shuttleverkehr wurde dargelegt. Es besteht keine sinnvolle Möglichkeit zur Integration in den ÖPNV. Beim Shuttleverkehr zur Willibaldsburg kann insbesondere bei Besuchergruppen, die mit dem Reisebus anreisen, schnell die Kapazitätsgrenze des im Bedarfsverkehr vorgesehenen 8-Sitzers erschöpft sein. Daher ist ein Betrieb des Burgshuttles über ein Taxiunternehmen sinnvoller, da hier ggf. mit weiteren Taxi-Fahrzeugen schneller nachgesteuert werden kann.
Die Kalkulation der Kapazität des Schulverkehrs sollte nur auf die Sitzplätze abgestellt werden und nicht auf die Anzahl der Steh- und Sitzplätze.	Es besteht keine Möglichkeit, nur auf die Anzahl der Sitzplätze abzustellen. In der Coronakrise wird die Aufteilung der Schüler auf Verstärkerbusse so gut wie nicht angenommen.
Das geplante Fifty-Fifty-Taxi solle auch für Kinder, Schüler und Senioren sowie zur Hausabholung und zur Anbindung angrenzender Ortschaften (z.B. Ochsenfeld) angeboten werden.	Die Ausweitung des Nutzerkreises für das Fifty-Fifty-Taxi ist nicht vorgesehen. Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis. Für die Anbindung umliegender Gemeinden ist jeweils eine Bestellung der Gemeinde beim Aufgabenträger notwendig.
Die Einführung eines Bedarfsverkehrs zwischen Wasserzell und Eichstätt sollte unabhängig von der bestehenden Bahnverbindung geprüft werden.	Aufgrund der langfristigen vertraglichen Bindung mit der Bahn (2030), welche bereits eine stündliche Verbindung von 365 Tagen im Jahr garantiert, ist dies zum aktuellen Zeitpunkt nicht notwendig oder sinnvoll.
Gibt es Erfahrung zum Fahrgastaufkommen bei Bedarfsverkehren.	Es ist von einer Stabilität der Fahrgastzahlen auszugehen. Dies zeigen u.a. die Erfahrungen in Passau. Bedarfsverkehre sind auch mit dem möglichen Vorteil der Direktbeförderung der Fahrgäste verbunden.

Sachverhalt	Antwort
Auf welcher Grundlage wurden die angegebenen km-Preise berechnet.	Den angegebenen Werten liegen Erfahrungswerte aus anderen Ausschreibungen zugrunde.
Kann der Bedarfsverkehr auch durch einen Taxiverkehr unterstützt werden.	Dies wäre mit erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden.
Was geschieht, wenn sich ein Fahrgast für eine Bedarfsfahrt anmeldet und nicht erscheint.	Dies kann vereinzelt vorkommen, ist aber aufgrund der Erfahrungen bei anderen Verkehren kein flächendeckendes Problem. Wiederholungstäter können von der Beförderung ausgeschlossen werden.
Ist das Beilngrieser-Modell auf die Stadt Eichstätt übertragbar.	Dies ist insgesamt nicht möglich, da in Beilngries keine Überplanung vorliegt, sondern die Neueinführung eines ÖPNV.
Wurde bei der Kostenberechnung die zu erwartende Erhöhung des Dieselpreises berücksichtigt.	Bei den vorgestellten Preisfortschreibungen sind Kostensteigerungen bei Personal- und Kraftstoffkosten berücksichtigt.
Die Fahrzeiten der Stadlinie sollten an die Fahrzeiten des Schnellbusses nach Ingolstadt angeglichen werden.	Die Fahrplankonzeption wird ein Kompromiss aus Anschlüssen an den Schienenverkehr, die Linie X80 und zwischen den STADTLINIEN untereinander sein.
Für die Buchung- und Dispositionszentrale soll ein Qualitätsstandard festgelegt werden, wie z.B. die Auswahl mehrerer Sprachen in einer Buchungs-App.	Dies wird mit dem Aufgabenträger zu vereinbaren sein.
Es wurden Varianten aufgezeigt, die den ÖPNV in Eichstätt in der Zukunft attraktiver erscheinen lassen. Dennoch ist unbedingt sicherzustellen, dass bei der Auswahl der möglichen Ergänzungs- u. Ausbausteine auch die begrenzte Verfügbarkeit staatlicher Förderungen nicht aus den Augen verloren wird.	Die Bestellung von zusätzlichen Bedarfsverkehren muss zwingend unter der Voraussetzung und Verfügbarkeit von Fördermitteln bewertet und entschieden werden.
Besteht die Möglichkeit, die Stadlinie über die Martinsgasse Richtung Domplatz zu leiten.	Die Durchfahrt gestaltet sich extrem eng und als verkehrsrechtlich und technisch sehr problematisch. Es müsste auch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs erfolgen. Die Haltestellen im Bereich Residenzplatz würden nicht mehr bedient werden.
Ist für die Entlastung des Domplatzes / Markplatzes eine Linienführung über Luitpoldstraße/Gabrielstraße bzw. über die Pfahlstraße möglich (Altstadtfest).	Eine Aufgabe der Haltestellen Markt-/Domplatz würde dem Ergebnis der Stadlinienumfrage widersprechen (80% Ziel Innenstadt). Auch die Einzelhändler im Bereich Domplatz / Marktplatz halten dies für notwendig.

Sachverhalt	Antwort
<p>Es ist zu überprüfen, ob Schulbusse über die B13 und Pirckheimer Brücke geführt werden können anstatt des Leonrodplatzes.</p>	<p>Soweit hier mit „Schulbusse“ die ein- und ausbrechenden öffentlichen Regionalbuslinien angesprochen werden, ist zu berücksichtigen, dass diese Verkehre nicht Gegenstand der ÖPNV-Überplanungen „Stadtverkehr Eichstätt“ sind. Allenfalls können etwaige Überprüfungen bei den laufenden Fahrplanausarbeitungen zum Schülerverkehr innerhalb des Stadtgebiets berücksichtigt werden.</p> <p>Ergänzend ist hierzu anzumerken, dass bereits mit dem Umzug der Maria-Ward-Realschule zum Schuljahr 2014/2015 nach Rebdorf seitens des Landkreises eine Auslagerung einzelner Verkehre aus der Altstadt angeregt wurde, um einerseits regelmäßige Verkehrsstörungen in den Spitzenzeiten zu mindern und andererseits auch zum Schutz der angrenzenden historischen und sehenswerten Bausubstanz. In einer großen Gesprächsrunde mit einer Vielzahl an Beteiligten wurde seinerzeit insbes. von den verantwortlichen Verkehrsunternehmen leider keine Möglichkeit gesehen, sinnvoll den Bereich Leonrodplatz, Residenzplatz und Spitalbrücke großflächig zu meiden. Insofern verkehren seither lediglich einzelne Verstärkerbusse vom Stadtbahnhof über die B13 zum Schulzentrum Schottenau bzw. umgekehrt und meiden dieses „Nadelöhr“.</p>
<p>Kann ein Beispiel aufgezeigt werden, wie die zukünftige Anbindung von Wasserzell in die Innenstadt bzw. in das Industriegebiet ist.</p>	<p>Die Anbindung von Wasserzell erfolgt über die Regionalbahn (in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich, sonst stündlich). Am Stadtbahnhof besteht alle halbe Stunde Anschluss zur Linie 130 und 140 zum Leonrodplatz und mit Linie 140 zum Industriegebiet Sollnau (und umgekehrt). Die Reisezeit von Wasserzell in das Industriegebiet beträgt in der Hauptverkehrszeit rund 22 Minuten (Beispiel Abfahrt Wasserzell 8.05 Uhr mit Regionalbahn, Umstieg am Stadtbahnhof um 8.17 Uhr in den Bus der Linie 140, Ankunft Sollnau 8.27 Uhr). Zurück ist die Reisezeit etwas länger, da eine Umstiegszeit vom Bus zur Regionalbahn 9 Minuten betragen (Beispiel Abfahrt Sollnau 15.57 Uhr, Umstieg am Stadtbahnhof um 16.16 Uhr in die Regionalbahn, Ankunft Wasserzell um 16.22 Uhr).</p>
<p>Ist eine Haltestelle „Am Wald“ trotz der Anbindung Weinleite West möglich.</p>	<p>Beim derzeitigen Einsatz der Busse ist eine Befahrung der Straße „Am Wald“ nicht möglich, wenn das Wohngebiet Weinleite-West angebunden wird. Die Fahrzeit für den Umlauf, den die Busse den ganzen Tag fahren sollen, reicht dafür dann nicht mehr aus. Eine Bedienung beider Bereiche würde einen zusätzlichen Bus erfordern, was zu deutlichen Mehrkosten führen würde.</p> <p>Eine Bedienung der Straße „Am Wald“ ist mit dem für den Stadtteil Blumenberg vorgesehenen Rufbus denkbar. Die Einführung des Rufbusses dort soll jedoch erst umgesetzt werden, wenn die Besiedlung des Neubaugebietes in einem ausreichenden Umfang erfolgt ist.</p>