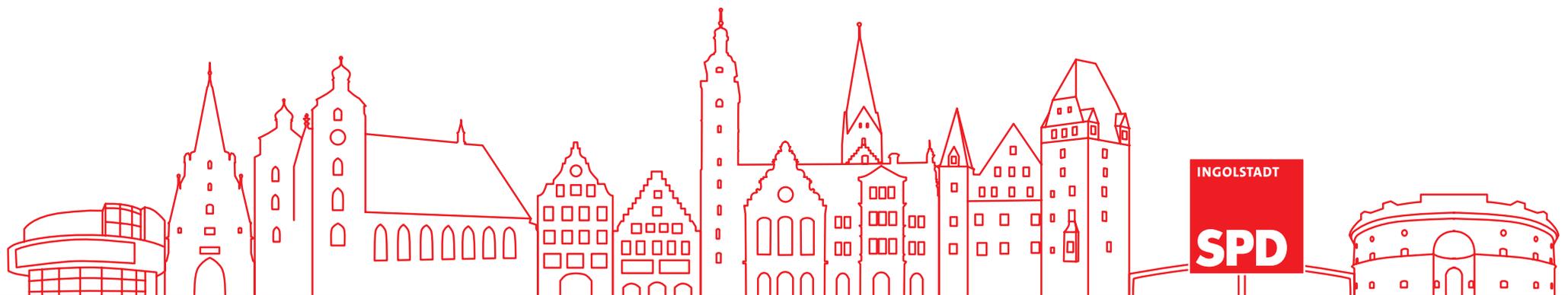


Wie bewegt sich Ingolstadt in Zukunft?

**Verkehrswende durch Ausbau des
öffentlichen Personennahverkehrs**



Zukunft der Mobilität für Ingolstadt

Ein paar Zahlen:

- Einwohnerzahl Ingolstadts von 1989 bis 2019 in 30 Jahren um fast 40% gestiegen von 100.000 auf fast 140.000 Einwohner
- Die Zahl der Einpendler ist von 2000 bis 2019 in knapp 20 Jahren um fast 60% gestiegen von 40.000 auf 64.000 Einpendler

Folgen und Politik der Stadtführung:

- ➔ Die Straßen sind voller geworden, es gibt mehr Verkehr, mehr Staus v.a. im Berufsverkehr und mehr Umweltbelastungen
- ➔ Credo der Stadtführung in all den Jahren: „Wir sind eine Autostadt!“. Der ÖPNV wurde in all den Jahren stark vernachlässigt. Thema Alternative Massenverkehrsmittel zu den Bussen wurde überhaupt nicht angegangen.
- ➔ Anfang der Nuller-Jahre: Angebotsreduzierung und starke Erhöhung der Fahrpreise.
- ➔ Seit 2000 ist die Bevölkerung um 20,9% gestiegen, die Zahl der Reisenden in den Bussen nur um 4,4%

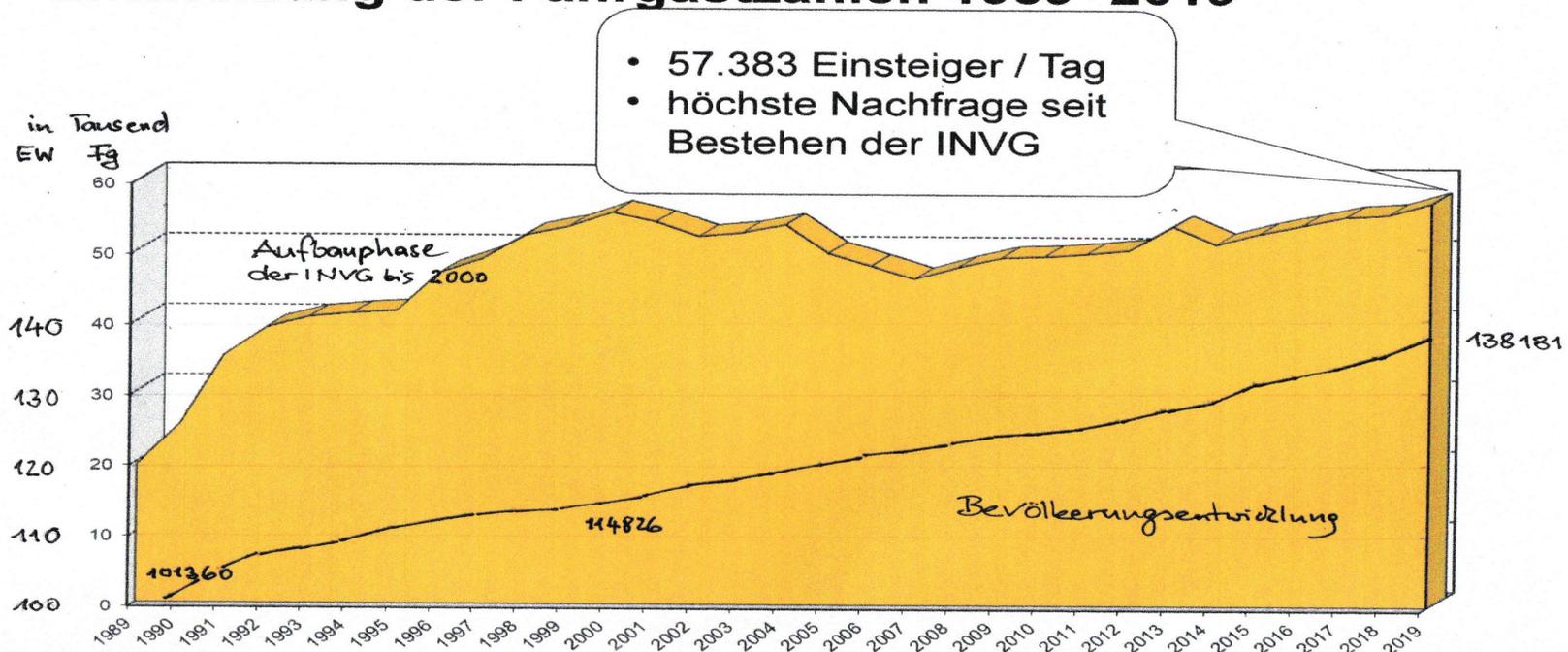


ÖPNV – Busverkehr in Ingolstadt

Aufsichtsrat AM 16. Juli 2019
Situationsanalyse 2019



Entwicklung der Fahrgastzahlen 1989 -2019



Zukunft der Mobilität für Ingolstadt

- Der Modal Split für den ÖPNV liegt nach der letzten Erhebung bei 7%. Im Vergleich: Regensburg 14%, Würzburg 16%, Erlangen 12%, Nürnberg 22%, München 23%, also deutlich zweistellig.
- Busse der INVG befördern im Jahr ca. **15,5 Mio. Fahrgäste**
- Die **anfallenden Kosten** werden zu 50 % durch Fahrgasteinnahmen, 20 % durch Zuschüsse und 30 % durch den Verlustausgleich durch die Stadt gedeckt.
- Der **Verlustausgleich beträgt ca. 12 Mio. €** pro Jahr. Zum Vergleich: **Regensburg** finanziert als Verlustausgleich **ca. 20 Mio. €** pro Jahr.
- Steigerung bei Fahrgastzahlen insbesondere im Premiumnetz mit 15 min Takt!
- Das Angebot ist zu schlecht, die Taktdichte ist unbefriedigend und alternative Massenverkehrsmittel zu den Bussen gibt es nicht: Wer von Spitalhof zum Klinikum 1 Stunde mit dem Bus braucht, der steigt gar nicht erst ein.
- Die SPD hat sich all die Jahre vehement für einen stärkeren ÖPNV eingesetzt. Die entsprechenden Anträge blieben ohne Resonanz und ohne Erfolg.



Zukunft der Mobilität für Ingolstadt

- Wer Auto fahren will soll Auto fahren. Da soll niemand bevormundet werden.
- Aber: Wir müssen die Angebote im ÖPNV schaffen. Nur wenn die Angebote stimmen und der ÖPNV eine echte Alternative zum Auto ist, wird er Akzeptanz in der Bevölkerung finden.
- Der Ingolstädter ÖPNV hat im Vergleich zu anderen Städten ein **deutlich schlechteres Angebot mit längeren Taktpausen**. In anderen Städten viel mehr 10-, 15- oder 20 min Takte.
- **Es besteht ein großer Handlungsbedarf!**

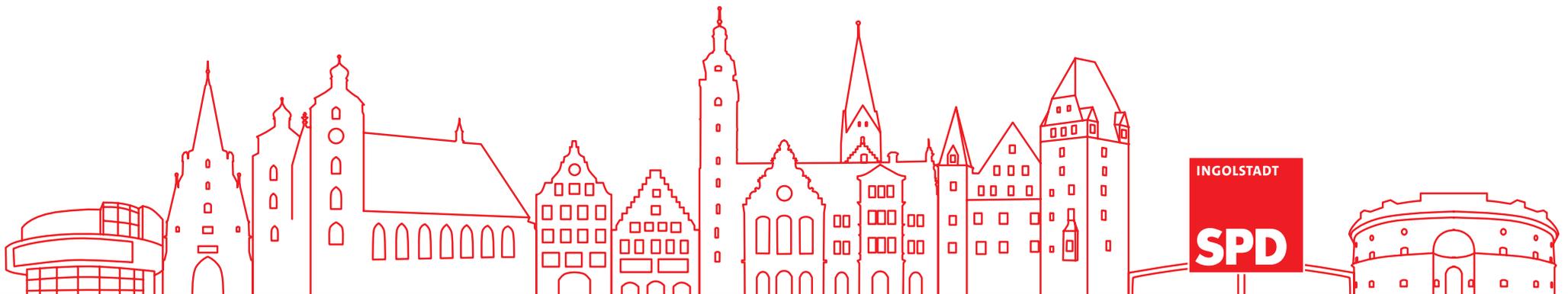
Ziel:

**Mittel- bis langfristig Verdoppelung des
Modal Split von 7% auf 14%!**



Zukunft der Mobilität für Ingolstadt

**Wie soll die Verkehrswende
im ÖPNV gelingen?**



Zukunft der Mobilität für Ingolstadt

Verbesserte Finanzierung:

- Keine verordnete Begrenzung des Verlustausgleichs
- Es ist kein betriebswirtschaftliches Defizit sondern ein volkswirtschaftlich sinnvoller Beitrag
- Höhe nach verkehrlicher Notwendigkeit und nicht nach Kassenlage festlegen

Taktverdichtungen

- 15- Minuten Takt für das ganze Basisnetz (neben Premiumnetz)
- An Samstagen 15- Minuten- Takt auf ausgewählten Strecken von 9 Uhr bis 14 Uhr
- An Sonntagen auf ausgewählten Strecken ein 30- Minuten- Takt



Zukunft der Mobilität für Ingolstadt

Nachtlinien

- Abschaffung des eigenen Nachtliniennetzes: Linien des Tagbetriebs auch nachts mit gegenwärtigem Standard der Nachtlinien fortführen. Verbesserungen für Nächte Frei/Sa und Sa/So werden befürwortet.
- Alternativ: Verschiebung des Nachtliniennetzes von 21h auf 23h.

Busbeschleunigungen

- Zur Beschleunigung der Busse eigene Busspuren anlegen wo möglich.
- Zusätzlich durch besondere Ampelschaltungen.
- Weitere Digitalisierung des Streckennetzes.

Linienenerweiterungen

- Die diskutierte **neue Linie** von **Wettstetten über Etting** wird befürwortet.
- Als weitere **Tangentiallinie** fordern wir eine **Buslinie über die Staustufe**.



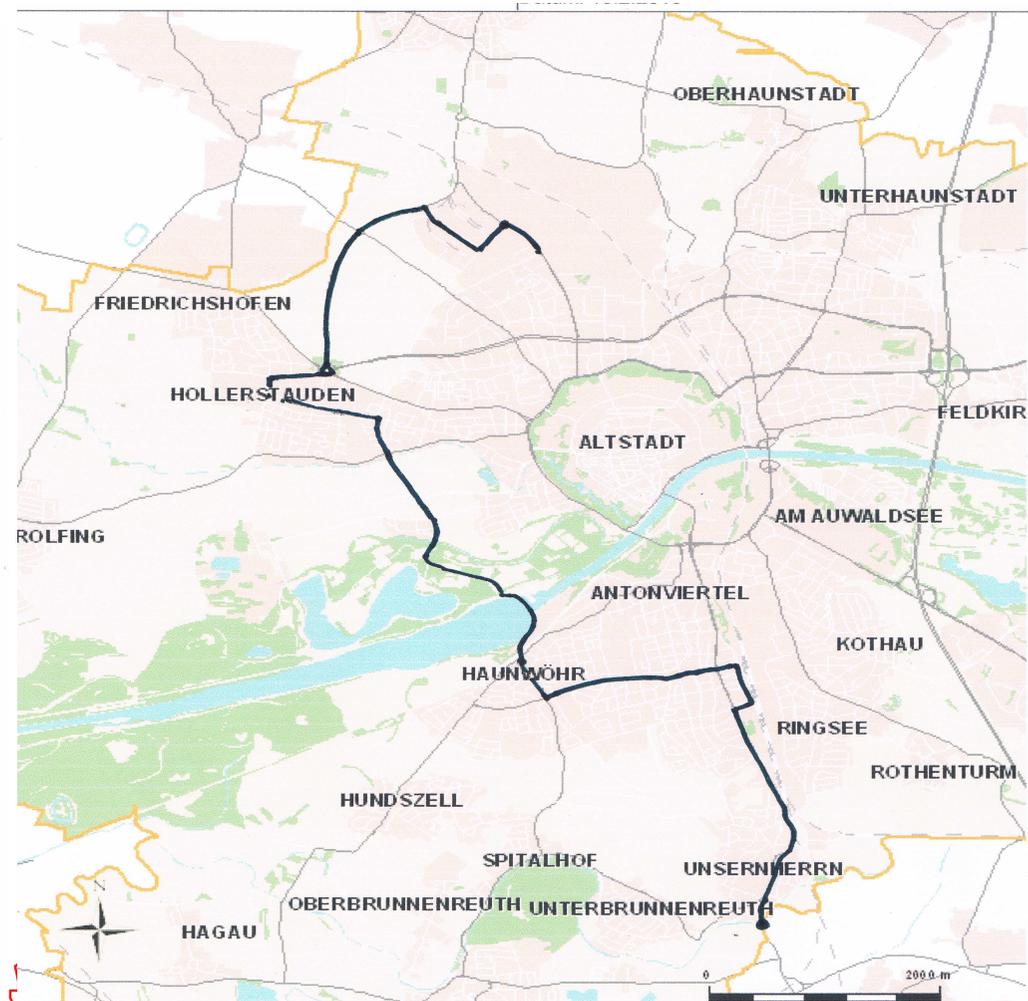
Zukunft der Mobilität für Ingolstadt

Buslinie über die Staustufe

- Eine Buslinie **vom Südwesten** über die Staustufe **zum Nordwesten** Ingolstadts ist im Bus-Netz der INVG **dringend erforderlich**
- Sie ist auch eine **geeignete Antwort** auf die Diskussion um die sogenannte **vierte Donau-Querung**.
- **Schwer erklärlich, die sehr kostspielige Straßenverbindung durch den Auwald weiter zu verfolgen und das wesentlich billigere und kurzfristig umsetzbare Vorhaben „Staufufe“ abzulehnen.**
- Die Umsetzung der Staustufenvariante ist trotz der notwendigen Ergänzungsmaßnahmen für die Fußgänger / Radfahrer **schnell zu realisieren** und beschleunigt sicherlich auch die wünschenswerte Verlagerung der TBI.
- Die Trassenführung über die Antoniusschwaige – Degenhardstr. oder alternativ weiter westlich zur Krumenauerstr. Muss geklärt werden.
- Hbf – AUDI über das Zentrum bzw. über die Staustufe. Entscheidend ist aber der unbestreitbare Vorteil für die Staustufen- Variante für die wichtige Verbindung Südwest (Haunwöhr)- Staustufe- Klinikum / Westpark.



Busverbindung über die Staustufe



Dieser Ausdruck unterliegt dem Urheberrecht der Stadt Ingolstadt, Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation, bitte beachten Sie unsere Nutzungsbedingungen.
<http://www.ingolstadt.de/Geoportal/Nutzungsbedingungen>



Zukunft der Mobilität für Ingolstadt

Alternative Massenverkehrsmittel

- Prüfung für den Bau von Massenverkehrsmittel als Ergänzung für Omnibusse
- Erforderlich sind eine Potentialuntersuchung, eine Machbarkeitsstudie und eine Kosten- Nutzen- Analyse
- In Frage kommen als alternative Massenverkehrsmittel für eine Untersuchung eine **Stadtbahn, Straßenbahn, Seilbahn oder Regio S-Bahn.**
- Lufttaxi (Urban Air Mobility) noch Zukunftsprojekt, sicher als Massenverkehrsmittel nicht geeignet. Eher ein Nischenprodukt. Dennoch an der Entwicklung beteiligen aber richtig einzuordnen.



Zukunft der Mobilität für Ingolstadt

Stadtbahn

Für Ingolstadt deutlich überdimensioniert. ZU teuer und für die Erschließung der Stadt ungeeignet.

Straßenbahn

Eine Prüfung wird angestrebt. Hoher Fahrkomfort und hohe Leistungsfähigkeit, aber auch höhere Kosten bei der Erstellung und dem Betrieb (30% teurer als beim Bus). Führung durch die Innenstadt sehr fraglich. Ein Netz außerhalb der Innenstadt zwischen Punkten hohen Aufkommens (Klinikum, Westpark, AUDI etc.) sicherlich gut möglich (analog Regensburg).

Seilbahn

Als urbanes Verkehrsmittel erprobt und gegenwärtig auch in Deutschland nachgefragt. Eignung in IN für Westtangente besonders naheliegend. Weitere Überlegungen zu einem Gesamtnetz aber notwendig. Voraussetzung ist eine Potentialuntersuchung, Machbarkeitsstudie und Kosten- Nutzen- Analyse. Antrag der SPD liegt vor.





RegioBahnIngolstadt



Regiobahn Ingolstadt RBI



Regiobahn Ingolstadt RBI

Ziel:

SPD IN fordert die Planung der RBI zur Stärkung des SPNV im Ballungsraum Ingolstadt und zur besseren Verknüpfung der Region mit dem Regionalzentrum IN.

Wunsch zur Umsetzung der Maßnahme:

- Bei der SPD IN , verbunden mit konkreten Überlegungen
- Bei der Stadt IN; erste Überlegung gestartet
- Aufnahme in den Verkehrsentwicklungsplan 2017 als „kurzfristige Maßnahme“

Maßnahmen und Aufgaben bei der Realisierung

- Mit der Umsetzung der RBI bauliche Maßnahmen bei der Gleisinfrastruktur nötig
- Umfangreiche Abstimmungen mit Stadt, Umlandgemeinden, Landkreisen, beteiligten Verkehrsunternehmen, der DB AG (Infrastruktur) und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft
- Beschaffung von voraussichtlich 30 Triebwagen nötig; Abstellmöglichkeiten und ein Betriebswerk nötig

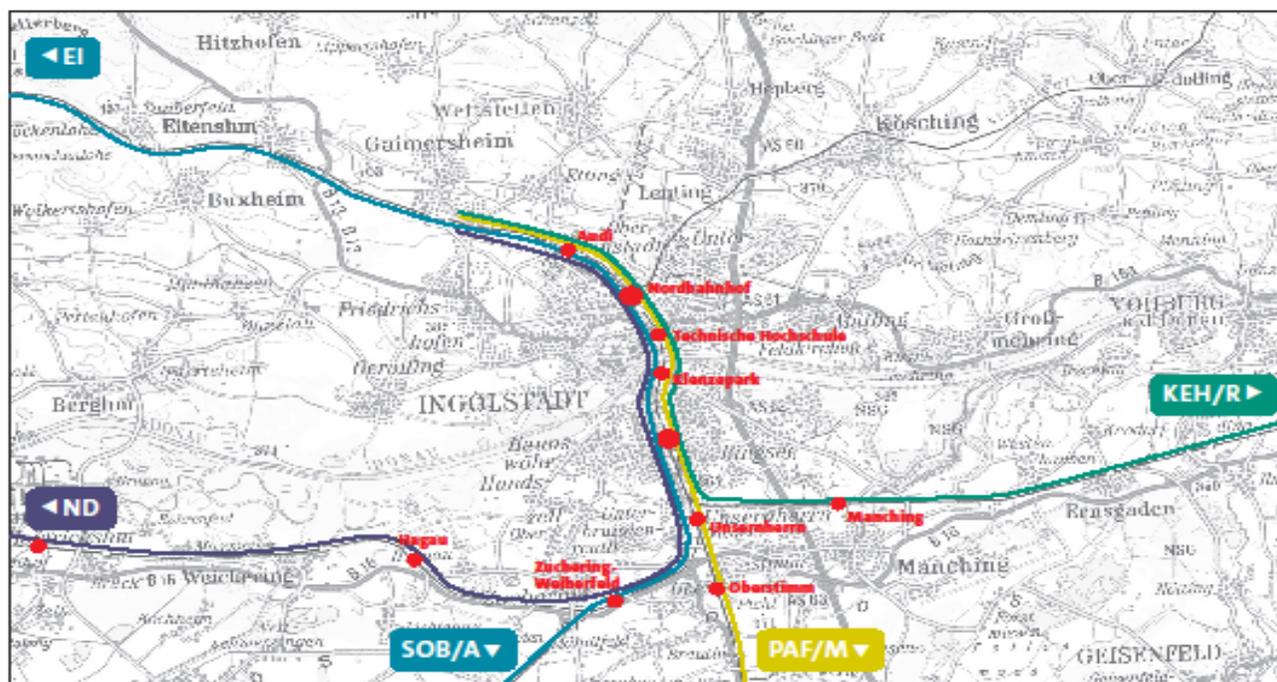


Regiobahn Ingolstadt RBI

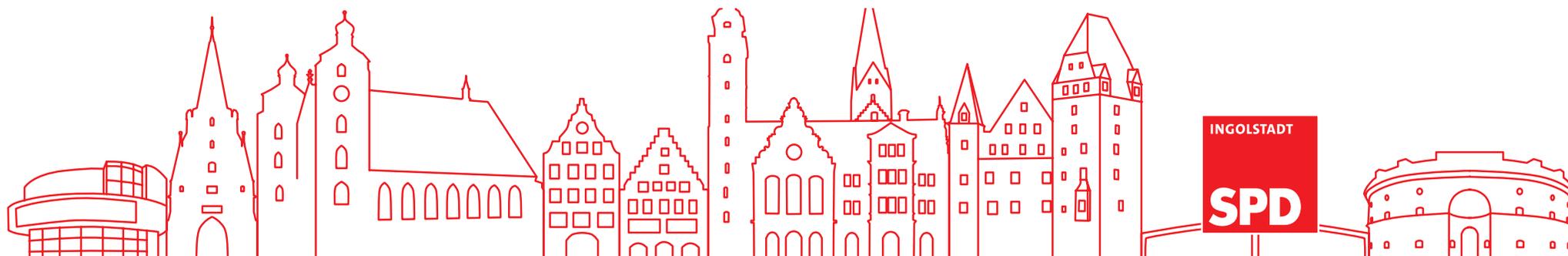
Hinweise zur RegioBahnIngolstadt

- Ausdehnung des Netzes bis zu den benachbarten Mittelzentren; => Chart
- Ausschreibung der RegioBahnIngolstadt als eigenes System; Betrieb auf Anlagen der DB AG
- Betreibergesellschaft mit Umlandgemeinden/-landkreisen oder innerhalb INVG.
- Potentialuntersuchung zur Ermittlung ob eine ausreichende Nachfrage vorhanden ist
- Machbarkeitsstudie zur Überprüfung der Umsetzungsmöglichkeit der Maßnahme, der voraussichtlich notwendigen Ausbaumaßnahmen und der Festlegung von Haltepunkten
- Vorzuschlagende Linienstruktur für die RegioBahnIngolstadt; => Chart





- 1** Linie 1 | Schrobenhausen - Ingolstadt - Eichstätt
- 2** Linie 2 | Neuburg - Ingolstadt - Gaimersheim
- 3** Linie 3 | Saal/Do. - Ingolstadt - Gaimersheim
- 4** Linie 4 | Pfaffenhofen - Ingolstadt - Gaimersheim

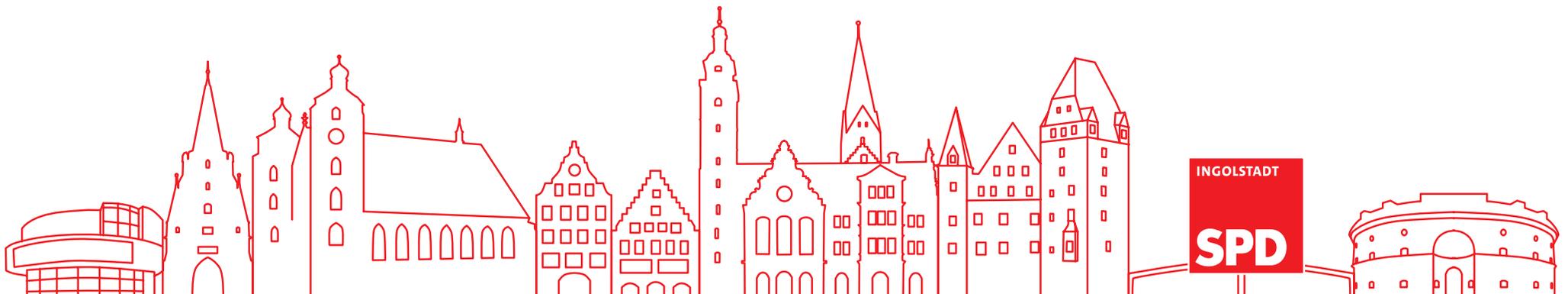


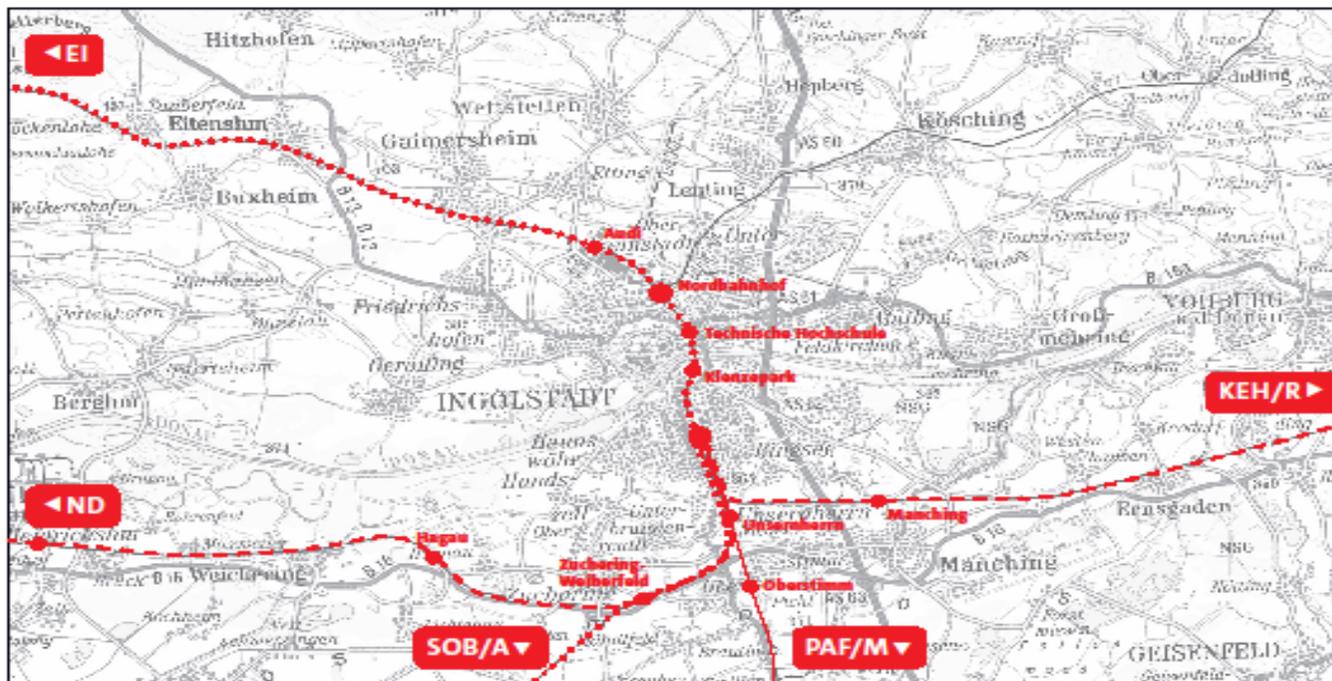
Regiobahn Ingolstadt RBI

Beurteilung der Aufnahmefähigkeit der Strecken

Voraussetzung: Detaillierte Untersuchungen!

- **Kernbereich IN Hbf. – IN Nord**
Starke Belastung; keine weiteren Verkehre möglich; Bau eines vierten Gleises + Donaubrücke
- **Neuburg – Ingolstadt**
Eingleisig; Beeinträchtigt Betriebsqualität; Ausbau nötig
- **Schrobenhausen – Ingolstadt**
Eingleisig; Beeinträchtigt Betriebsqualität; Ausbau nötig
- **Saal/Donau – Ingolstadt**
Eingleisig; Große Beeinträchtigung der Betriebsqualität; Ausbau nötig
- **Eichstätt – Ingolstadt**
Zweigleisig bis Eichstätt Bf.; Umsetzung wohl problemlos; aber Ausbau Gaimersheim
- **Pfaffenhofen – Ingolstadt**
Zweigleisig; ohne Ausbau ist keine RegioBahnIngolstadt aufzunehmen.





- 1-Std-Takt, Verstärkung in der Hauptverkehrszeit
- - - - 1-Std-Takt, Verstärkung in der Hauptverkehrszeit, zusätzlich Eilzüge »as«
- 1-Std-Takt, Verstärkung in der Hauptverkehrszeit, zusätzlich Fernverkehr

Zielsetzung: **RegioBahnIngolstadt** mit durchgehendem 30-Min-Takt



**DANKE FÜR EURE
AUFMERKSAMKEIT**

