

Der Öffentliche Nahverkehr in Ingolstadt

Kritische Bestandsaufnahme mit konkreten Forderungen

Eine Klimawende gibt es nur mit einer Verkehrswende

Die dramatisch anwachsende Klima- und Umweltkrise erfordert sofortige **hochwirksame Maßnahmen**, um die allgegenwärtige **Schadstoffbelastung** zu reduzieren und insbesondere den weiteren allgemeinen **Temperaturanstieg** zu begrenzen, wenn nicht zu stoppen.

Zudem **ersticken die Innenstädte der großen Metropolen im Verkehr**, mit negativen Folgen für die Umwelt, für die Wirtschaft und das tägliche Leben, durch nicht mehr beherrschbare Verkehrsstaus und zu starken Parksuchverkehr, mit bedrohlichen Auswirkungen für die Stadtstruktur und die Beeinträchtigung der Lebensqualität durch den Lärm und die hohen Schadstoffemissionen.

Der Verkehr steht in den Ranglisten der die Umwelt **belastenden Bereiche an dritter Stelle hinter der Energiegewinnung und der Industrie**. Die Ausweitung des Verkehrs in den letzten Jahren und die große Zurückhaltung an wirklich helfenden Maßnahmen zur Erreichung vereinbarter Klimaziele führt dazu, dass **wir in Deutschland heute noch das Schadstoff- Niveau von 1990 haben**.

Bis zum Jahr 2030 muss die Senkung des CO₂- Ausstoßes um gut 40 % erfolgen!

In der Konsequenz bedeutet dies, dass der Motorisierte Individualverkehr (MIV) in den Kernbereichen der Ballungsräume stark reduziert werden, also auf andere Verkehrsbereiche verlagert werden muss, dass die belastenden Antriebsarten der Kfz auf **umweltfreundliche Antriebe** umgestellt werden müssen (in Zukunft Elektromobilität oder Wasserstofftechnik) und die Verkehrsströme durch **die Digitalisierung optimiert werden müssen, bis hin zum autonomen Fahren**.

Maßnahmen im Verkehrssektor

Die Mobilität ist ein unverzichtbarer Bestandteil für ein prosperierendes Gemeinwesen. Die „autogerechte Stadt“ hat sich als Lösung aber als ein Irrweg erwiesen. Deshalb muss der MIV reduziert werden und künftig mit Nachdruck auf die alternativen Verkehre, den ÖPNV und die Fußgänger- und Fahrradverkehre gesetzt werden, gegebenenfalls auch gegen starke Protesthaltungen.

Der sogenannte Umweltverbund ist deshalb massiv zu fördern

Dabei ist der konsequente Ausbau des ÖPNV, sowohl der Bussysteme wie auch, sofern vorhanden, der schienengebundenen Massenverkehrsmittel mit attraktiven Angeboten als auch mit möglichst geringen Zugangshemmnissen ein Gebot.

Die SPD Ingolstadt hat bereits seit vielen Jahren entsprechende Anträge gestellt, die aber immer von der Stadtratsmehrheit CSU/ FW abgelehnt wurden.

Für jede Kommune und für jeden Ballungsraum stellt sich die Frage, welche **Verkehrsmittel** in einem ausgewogenen Verbund geeignet sind. Dabei geht es um die **Omnibusse und die schienengebundenen Massenverkehrsmittel** in verschiedenen Ebenen, also auch im Untergrund und in der Luft. Daneben ist natürlich auch der Fahrradverkehr, dem durch die E- Mobilität eine neue Dimension eröffnet wird, und der Fußgängerverkehr gleichermaßen voran zu treiben. Die momentan in größeren Städten eingeführten **E- Scooter wie auch die in der Entwicklung befindlichen, schon stark beworbenen Luft- Taxis sind sicherlich keine geeignete Lösung für eine Verkehrswende.**

Maßnahmen zum Verkehrsverbund in Ingolstadt

Ingolstadt hat beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) einen ungewöhnlich **hohen Anteil am Gesamtverkehr mit 53 %**. Ingolstadt ist eine „Autostadt“ sowohl was die Zahl der Fahrzeuge mit über 700 Kfz/ je 1000 Ew (In Deutschland ca. 550 Kfz/ 1000 Ew) angeht, als auch die Neigung dem MIV bei allen Überlegungen immer die Priorität einzuräumen. Der Anteil an E- PKW beträgt in Ingolstadt derzeit nur 0,85 %. Der **ÖPNV**, der vom Bussystem der INVG (und dem Regionalschienenverkehr im Bayerntakt) getragen wird, ist **sehr ausbaufähig und in seinem Angebot wenig attraktiv**, auch der Fahrradverkehr ist in seiner Umsetzung gemäß dem Mobilitätskonzept sehr zögerlich und ohne wirkliche Konsequenz.

Es ist auch in Ingolstadt höchste Zeit für eine wirkliche Wende im Verkehr

Ingolstadt hat in seinem neuen **Verkehrsentwicklungsplan** (VEP) aus dem Jahr 2017 einige **Leitsätze** verabschiedet, darunter die **Stärkung des Umweltverbundes und die Steigerung der Lebens- und Umweltqualität.**

Die Klimakrise und die wachsende Umweltbelastung führen weltweit zu heftigen Protesten. Als Zeichen der Klimakrise seien genannt u.a. die massiven, negativen Änderungen im Klima, mit ungewöhnlich vielen Katastrophen, das Abschmelzen der Eiskappen der Pole und der Gletscher, dadurch das Ansteigen des Meeresspiegels, die dramatischen Ernteeinbußen und deshalb auch die neuen Migrationsströme. Bei den überfälligen Gegenmaßnahmen muss auch der **Verkehrssektor seinen Beitrag leisten.**

Dies gilt natürlich auch für Ingolstadt.

Im Verkehrsentwicklungsplan sind dazu ausgeführt:

- Minimierung der Lärm- und Schadstoffbelastung
- Verlagerung von Verkehrsanteilen vom MIV auf den Umweltverbund
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität in Straßen
- Verbesserung der Attraktivität der städtischen Wohnstandorte
- Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Steigerung der Nachhaltigkeit und Schonung der natürlichen Ressourcen
- Minimierung des Flächenverbrauchs für die Verkehrsinfrastruktur
- Reduzierung der Quartiersfremden Schleichverkehre
- Reduzierung der Abgas- und CO2 Emissionen.

Dementsprechend ist die Weiterentwicklung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs mit Nachdruck und strikter Konsequenz zu betreiben.

Die Stadtratsmehrheit CSU/ FW hat bisher keine wirklichen Aktivitäten erkennen lassen, diese Verkehrswende wirklich zu wollen.

Wenn sich in der neuesten Wahlaussage der CSU/ FW Ingolstadt nicht nur „Autostadt“ sondern jetzt auch noch „ÖPNV- Stadt“ nennen kann (wie dreist!) und ab 2022 ein Bus- Premiumnetz verspricht und wenn sich Ingolstadt darüber hinaus auch „Fahrradfreundliche Kommune“ nennt, sind alle verkehrspolitischen Felder gleichzeitig besetzt und es wird nach jahrelanger Blockade plötzlich eine großartige Zukunft versprochen. Ein, angesichts des bisherigen Agierens, politisch wahrlich dreister Umschwung, der jeglicher Glaubwürdigkeit entbehrt.

Dass sich das gleichzeitige Engagement für alle drei Sparten widerspricht scheint keine Rolle zu spielen.

Busverkehr in Ingolstadt (INVG)

Ergebnisse des Busverkehrs

Der ÖPNV wird in Ingolstadt für die Stadt und 15 Partnergemeinden von der INVG betrieben. Die Leistungen werden durch die Stadtbus Ingolstadt GmbH (ca. zu 2/3) und sieben Vertragspartner gefahren. Im Jahr werden etwa 15,5 Mio. Fahrgäste (Einsteiger) befördert und gut 6300 Mio. Wagenkilometer gefahren. Das **Wirtschaftsergebnis** ist, wie allgemein bei Nahverkehrssystemen, negativ. Der **Verlustrausgleich** der Stadt beträgt etwa 30 % der anfallenden Kosten und zurzeit ca. 12 Mio. €

Die **Fahrgastentwicklung** war vom Jahr 2000 an (ca. 55000 Fahrgäste pro Werktag) in zwei deutlichen Stufen rückläufig, durch Fahrplanänderungen und insbesondere durch eine im Jahr 2004 gleichzeitige massive Leistungsreduzierung und deutliche Preiserhöhung bedingt. Im Jahr 2007 betrug die Fahrgastzahl nur noch 47000. Ab 2007 ist bis heute ein kontinuierlicher sachter Anstieg auf die bisherige Höchstzahl von 57383 erfolgt. Je nach dem Betrachtungshorizont kann man einen Erfolg oder aber auch **einen erheblichen Handlungsbedarf** sehen:

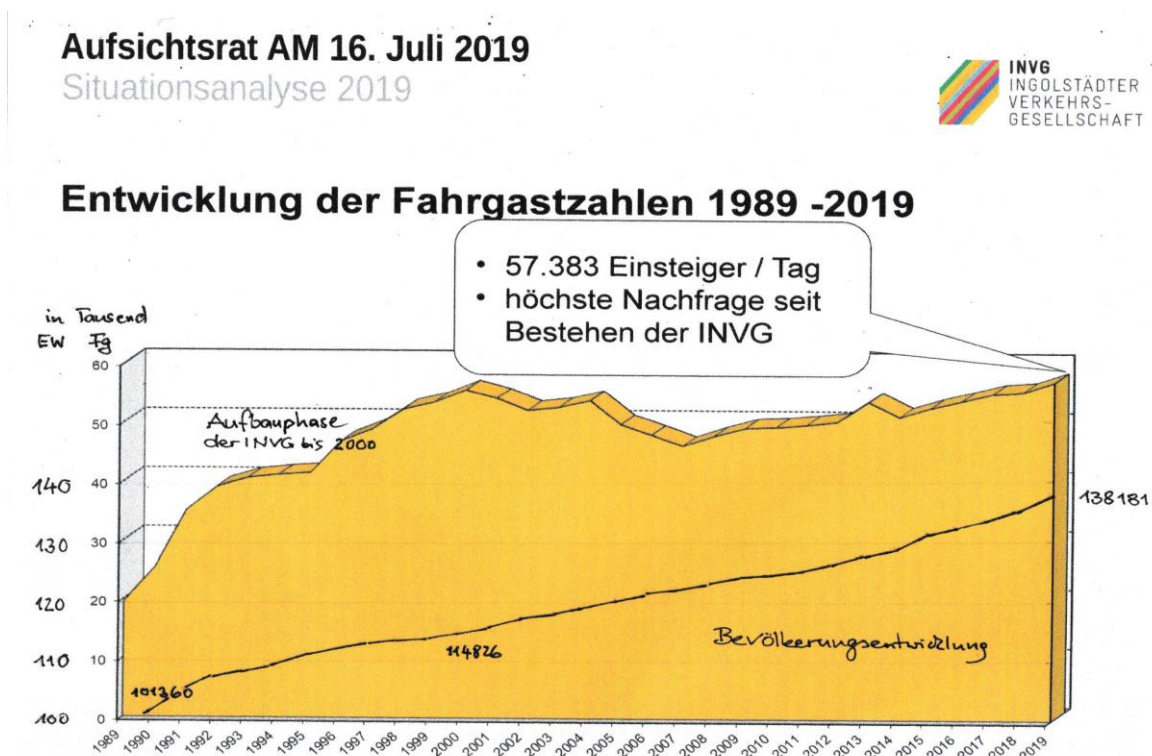
Seit dem Jahr 2007 steht ein Bevölkerungswachstum von 13 % ein Wachstum bei den Fahrgästen von 24,8 % gegenüber.

Aber: Seit 2000 steht einem Bevölkerungswachstum von 20,9 % eine Steigerung der Reisenden Zahl von nur 4,4 % gegenüber.

Siehe hierzu die nachstehende Graphik.

Chart 3 a

Entwicklung der Fahrgastzahlen der INVG und der Einwohnerzahl von Ingolstadt



Die aktuelle **positive Entwicklung der Fahrgastzahlen** ist in erster Linie auf die hohe Nachfrage auf dem **Premiumnetz** mit dem 15 – Minuten- Takt und auch auf die Strecken mit starkem **Schülerverkehr** und die wachsende Nachfrage auf den **Nachtlinien** zurückzuführen.

Auch die Wochenend- Verkehre haben eine verbesserte Nachfrage zu verzeichnen.

Die **Steigerungstendenz** ist in Einzelfällen der Verbesserung der Taktfolge, der guten Einbindung des Verkehrs zur AUDI AG, der besseren Information durch das dynamische Informationssystem, der höhere Schülerzahlen, der guten Annahme der Nachtverbindungen, der allgemeinen Tendenz Richtung Umweltverbund (ÖPNV und Fahrrad) und dem neue Verbundtarif zu verdanken.

Trotz der Steigerungen müssen wir, gerade auch im Vergleich zum Jahr 2000 erheblich zulegen.

Städtevergleich für den ÖPNV

Bei der Angebotsdichte liegt die **INVG** im „Premiumnetz“ beim 15 min- Takt, beim „Basisnetz“ bei 30 min, beim Ergänzungsnetz bei 60 min. Am Samstag wird meist im 30 min- Takt und am Sonntag in einem 60 min- Takt bedient.

Demgegenüber hat Regensburg meist einen 20- min- Takt (auch 10 - min- Takt!), Würzburg 10, 15 und 20 -min- Takte, vereinzelt auch einen 30 - min- Takt. Bamberg fährt überwiegend im 10 - und 15 min Takt, aber auch 20 und 30 - min- Takte. Erlangen fährt meist im 10/ 15 min Takt.

Da in Ingolstadt **die Ausgleichszahlungen seit Jahren „gedeckelt“ werden**, Verbesserungen im Angebot also i.d.R. durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden müssen, ist **das ÖPNV- Angebot in Ingolstadt schlechter als in vielen vergleichbaren Städten**. Dies drückt sich in dem obenstehenden Vergleich zur **jeweils gefahrenen Angebotsdichte aus und auch im Verkehrsanteil des ÖPNV am Gesamtverkehr** (Modalsplit).

Der Wert im **Modalsplit** ist in der „Autostadt“ Ingolstadt für den Ingolstädter ÖPNV mit einem **Verkehrsanteil von derzeit 7 %** ausgesprochen dürftig.

Zum Vergleich die Zahlen für Städte ähnlicher Größe: Regensburg 14 %, Würzburg 16 %, Bayreuth und Erlangen je 12 %. Weitere Zahlen: Nürnberg: 22 %, München 33 %, Berlin 27 %.

Vergleichszahlen aus dem Jahr 2014 belegen weiterhin: In Ingolstadt wurden in diesem Jahr als Zuschuss pro Bürger im Jahr ca. 75 € aufgewendet, in Regensburg dagegen ca. 95 € und in Würzburg ca. 140 €. Die Ausgleichszahlen für 2019 betragen in Ingolstadt 12 Mio. € und in Regensburg dagegen 20 Mio. €.

München befördert auf die Größe der Stadt bezogen im Vergleich zu Ingolstadt dreimal so viele Fahrgäste!

Ingolstadt hat durch die Verkehrspolitik von CSU/ FW einen erheblichen Handlungsbedarf zu verzeichnen.

Forderungen zur Verbesserung des ÖPNV

Es besteht ein Bedarf für ein besseres Angebot bei der Taktfolge der Busse auf etlichen Linien und einer Erweiterung des Liniennetzes.

Das eigene Netz der Nachtlinien soll aufgehoben werden.

Außerdem soll das Busangebot mit großen Bussen durch Alternativangebote erweitert werden.

Geänderte Politik beim ÖPNV

Die Ausgleichszahlung der Stadt wird offensichtlich als Defizit gesehen und „abgedeckelt“. Dies geschieht schon seit vielen Jahren. Änderungswünsche der Opposition wurden immer abgeschmettert.

Es darf aber keine prinzipielle Deckelung des Verlustausgleichs geben.

Es handelt sich nicht um ein betriebswirtschaftlich zu definierendem Defizit, sondern um ein volkswirtschaftlich sinnvoller Verlustausgleich, da ein besser ausgestatteter ÖPNV für den gesamten Verkehrssektor und im Kampf um die Senkung der Umweltbelastung deutliche (leider nicht quantifizierbare) Vorteile birgt. **Der ÖPNV ist verkehrspolitisch und werbewirksam zu fördern und deutlich zu verbessern.**

Wenn die CSU/ FW mit ihren Wahlversprechungen Kosten verursachende Takt- und Linienverbesserungen verspricht, verabschiedet sie sich „heimlich“ von ihrem bisherigen Finanzierungsgrundsatz.

Taktverdichtungen

Wir stellen die Forderung einen 15- min- Takt an den Tagen Montag bis Freitag auf allen Linien des Basisnetzes einzuführen. _

An Samstagen soll der 15- min- Takt- Verkehr auf ausgewählten Linien (z. B. 10, 20 und 60) von 9 Uhr bis 14 Uhr, und an Sonntagen auf stärkeren Linien der 30- Minuten- Takt eingeplant werden.

Mittelfristig sollte die Änderung der Taktstruktur auf 10/ 20/ 40 min geändert werden.

Nachtlinien

Die eigenen Nachtlinien sollen abgeschafft werden. Der Bruch um ca. 21 Uhr sowie die schlechtere Bedienungsqualität und Merkbarkeit der Nachtlinien spricht gegen die eigene Struktur.

Es sollen die Linien des Tagesverkehrs auch in der Nacht verkehren, wobei die bisherigen und auch die vorgesehenen Verbesserungen (Planung des Stundentaktes in den Nächten Frei/ Sa und Sa/ So für die ganze Nacht) **auch für diese Linien gelten sollen.** Sollte diese Änderung abgelehnt werden so ist zumindest der Umstellungszeitpunkt von 21 Uhr auf 23 Uhr zu verlegen.

Busbeschleunigungen

Um zu vermeiden, dass die Busse im Verkehrsstau des MIV hängen bleiben muss geprüft und wenn irgend möglich auch umgesetzt werden **den Bussen eine eigene Fahrspur** einzuräumen. **Besondere Schaltungen der Verkehrsampeln** und die Einrichtung **zusätzlicher Halteverbotszonen** sollen die **Beschleunigung unterstützen.**

Die Forderungen sind in jedem Einzelfall zu prüfen und, wenn es angemessen und vertretbar ist, auch gegen Widerstände durchgesetzt werden.

Die aktuellen Bestrebungen in München können als Vorbild dienen!

Linienenerweiterungen

Neben der Einführung der bereits diskutierten Linie von Wettstetten über den Bahnhof AUDI zum Klinikum sollte die von der **SPD vorgeschlagene neue Buslinie vom Südwesten über die Staustufe zum Nordwesten realisiert werden!**

In Ingolstadt gibt es derzeit neben den vielen Radiallinien nur **zwei Tangentiallinien, der L 70 und der L 17.** Beide Linien haben einen gesteigerten Zuspruch.

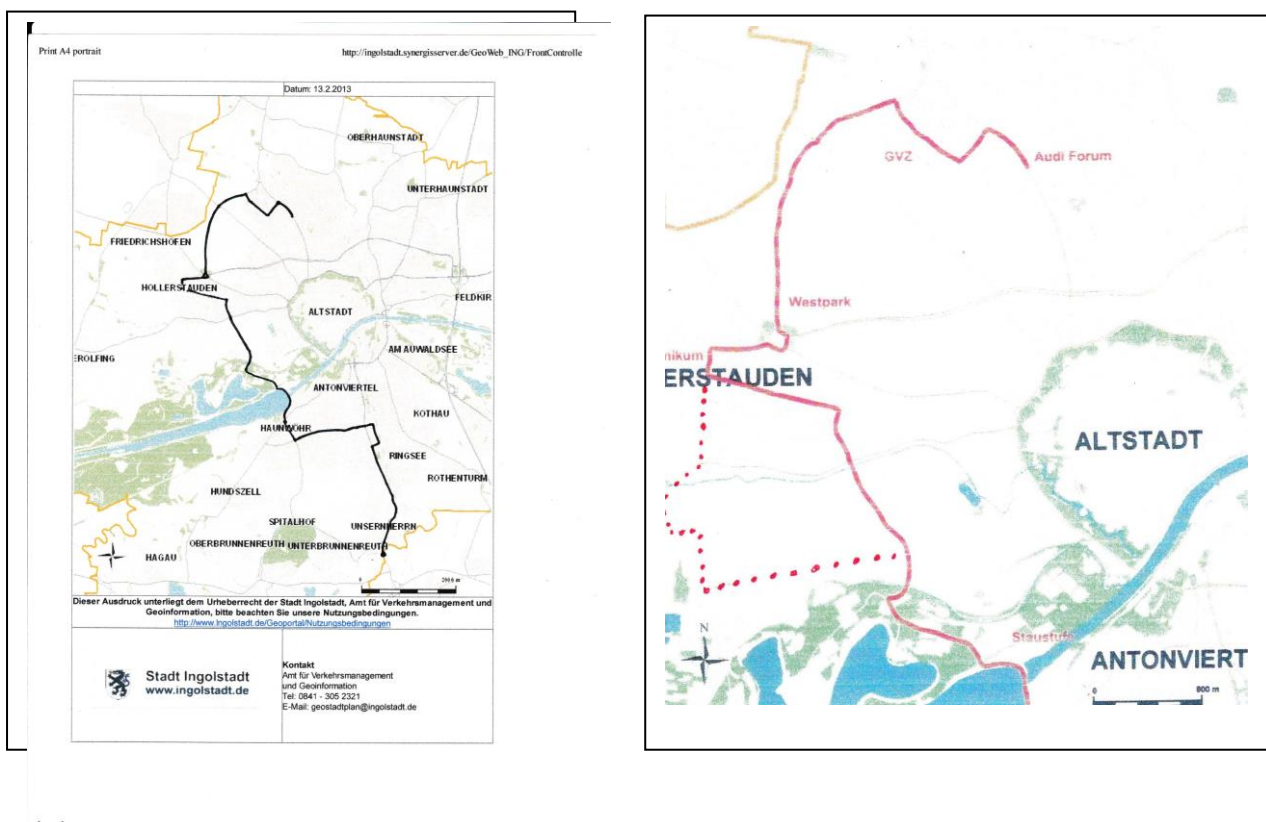
Geplant ist eine **neue Linie Wettstetten - Etting – AUDI Hp – Klinikum** im Zusammenhang mit dem neuen AUDI- Bahnhof. Die Diskussion im Aufsichtsrat und in der Geschäftsführung der INVG wird ausdrücklich befürwortet.

Linie über die Staustufe von Haunwöhr zum Klinikum/ Westpark

Im Westen von IN fehlt eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen der Glacisbrücke und der Staustufe Bergheim. Die Glacisbrücke und die Westliche Ringstraße sind staugefährdet (besonders in Nord- Süd- Richtung). Die im VEP geplante Maßnahme einiger Linksabbiegeverkehre zu unterbinden wird Erleichterungen bringen. Die Realisierung einer vierten Donaubrücke (Auwald, FFH- Bereich) wird aus Umweltschutzgründen (Brücke) oder aus Kostengründen (Tunnel) scheitern, eine Öffnung der Staustufe für den Individualverkehr nicht umsetzbar sein.

Da es aber einer zusätzlichen Verkehrsverbindung bedarf und der ÖPNV gefördert werden muss, besteht die Forderung **eine Busverbindung vom Südwesten in den Nordwesten der Stadt über die Staustufe** einzurichten. Diese Maßnahme lässt sich kurzfristig und auch kostengünstig umsetzen. Das Brückenbauwerk ist für den Busverkehr (und Noteinsätze) geeignet, setzt aber das Einverständnis des Energieunternehmens EON voraus. Es muss ein zusätzlicher Rad- und Fußweg an der Brücke geschaffen und der Engpass an der Antoniusschwaige beseitigt werden. Die Absiedelung der TBI ist ohnehin überfällig, seitdem die unmittelbare Lage am Baggersee nicht mehr erforderlich ist und der auf das Werk bezogene Verkehr (Betonfertigung und Baustofflager) für Haunwöhr eine Belastung bedeutet. Die eingesetzten Busse müssten Hybridbusse sein und zu einem späteren Zeitpunkt natürlich E-Busse.

Chart 5a und 5b Darstellung der Linienführung der vorgesehenen Busverbindung über die Staustufe



Der Antrag der SPD Ingolstadt vom 04.06.2013 eine Buslinie über die Staustufe einzurichten wurde im Stadtrat mit Stimmenmehrheit abgelehnt. Maßgeblich war auch die vergleichende Untersuchung für die Verbindung Hauptbahnhof – AUDI mit den Alternativen „Staufufe“ und „Gerade Führung Süd- Nord durch die Innenstadt“, die keinen Vorteil für die Staustufenlinie zeigten. Obwohl der SPD- Antrag von einer Linie (Unsernherrn -) Hauptbahnhof – AUDI sprach, war aber im Schwerpunkt die Verbindung Haunwöhr (IN Südwest) – Hollerstauden/ Friedrichshofen (IN West) angedacht, was für diese Verkehre einen deutlichen Vorteil beinhalten

Es ist schwer erklärlich warum das sehr teure Projekt der Straßenverbindung mit der vierten Donaubrücke weiterhin verfolgt wird, aber das unvergleichlich kostengünstigere und kurzfristig umsetzbare Projekt „Bus über die Staustufe“ angesichts einer verfälschenden Vergleichsbetrachtung abgelehnt wird.

Eine Ringlinie gemäß dem (vom Stadtrat mehrheitlich abgelehnten) Antrag der SPD Ingolstadt vom 04.11.2014., wird derzeit nicht gefordert, da ein ausreichender Bedarf aktuell nicht erkennbar ist. Der westliche Teil der Ringlinie entspricht ohnehin dem Antrag zur Einrichtung einer Busverbindung vom Südwesten zum Nordwesten der Stadt über die Staustufe.

Fahrkartenpreise

Die Beteiligung, an der vom Freistaat propagierten und bezuschussten **Jahreskarte zu 365 €** soll signalisiert und verfolgt werden. Zuerst muss aber der Test beim VGN in Nürnberg laufen...

Ein **Nulltarif**, der gegenwärtig wiederholt gefordert wird, würde bundesweit zu einer finanziellen Belastung von ca. 12 Mrd. € führen. Da viele Verkehrsverbünde bereits überlastet sind (z. B. der MVV) oder in anderen Fällen das bescheidene Fahrangebot auch bei einem Nulltarif kaum zusätzliche Resonanz erzeugen würde, müsste also gleichzeitig massiv investiert werden. Dieser Ausbau der Infrastruktur und des Angebotes müsste einer Senkung oder einem Wegfall der Fahrpreise vorangehen!

Also keinen Nulltarif. Ein gutes Angebot mit schneller Busfolge steht an erster Stelle.

Die INVG soll ihren guten Weg bei der Rabattierung von Dauerkarten, den Angeboten von günstigen Jobtickets und Seniorenkarten sowie den Mitnahme- Regelungen weiter gehen.

Busbeschaffung von neuen Bussen und Einsatz von City- Bussen

Bei der INVG verkehren nur Dieselsebusse der Euronorm 6 und einige Hybridbusse. Im Gegensatz zu Regensburg, wo bereits E- Busse verkehren oder auch zu Würzburg und München, wo E- Busse kurzfristig zum Einsatz kommen sollen, **sind b.a.w. in Ingolstadt keine E- Busse vorgesehen**. Augsburg und Nürnberg setzen auf Erdgasbusse. Ingolstadt setzt offensichtlich mittelfristig auf Wasserstoff- Technologie, was durchaus plausibel ist. Die EU aber bereits ab 2021 vor, dass 22,5 % der Neubeschaffungen von Bussen mit emissionsfreien Bussen durchzuführen sind. Die vorgegebene Rate wird sich ab 2025 deutlich steigern. Trotzdem sind im Jahr 2018 in Bayern nur 0,4 % der Busse als E- Busse beschafft worden (bundesweit 0,7 %). 0,9 % waren Erdgasbusse, 5 % Hybridbusse aber 93,7 % Dieselsebusse!

Die INVG wird sich also auch mit der Beschaffung von E-Bussen anfreunden müssen oder neue Busse mit Brennstoffzellen- Technik zeitnah testen und einsetzen müssen.

Neben dem Einsatz von großen Bussen von 12 m, 15 m und 18 m Gelenkbussen sollen auch **Midibusse** mit 8 bis 10 m Länge zum Einsatz kommen.

Es ist deshalb erneut zu prüfen mit diesen Bussen einen Altstadtverkehr einzuführen.

Für die Relation Hbf.- ZOB- Nord-Bhf. ist der Einsatz eines Midi- Bus durch die Nord-Süd- Achse in einem 10 min- Takt prüfen, wobei im Bereich Moritzstraße – Harderstraße ein engerer Haltestellen- Abstand zu schaffen wäre (z.B. Stopps in der Donaustraße, am Schliffelmarkt und ein weiterer Halt in der Harderstraße).

On- Demand-Ridepooling

Obwohl frühere Aktivitäten ohne Erfolg blieben, **Ruftaxis ins Gefüge der INVG** zu integrieren, soll nun im Rahmen des „**On- Demand- Ridepooling**“ ein neuer Einstieg vorgesehen werden. Es gibt genug Anwendungsfälle im Bereich des Verbundes neben den Fahrplan gebundenen Buslinien in besonderen Zeiten oder für besondere Transporte dieses Ridepooling einzusetzen. Die Bestellung erfolgt über das Smartphone mit beliebigen Start- und Zielpunkten und mit einer rechnergesteuerten Routen- Optimierung bei gleichzeitigem Transport verschiedener Fahrgäste.

Wir **unterstützen eine schnelle Einführung als Test** (finanzielle Förderung möglich) mit der Absicht, das System bei Bewährung beizubehalten und ggf. auch auszuweiten.

Überlegungen zu schienengebundenen Massenverkehrsmitteln

Zum partiellen Ersatz oder in Ergänzung zum vorhandenen Bussystem gibt es **Überlegungen ein schienengebundenes Massenverkehrsmittel aufzubauen**. Die Voraussetzung dazu ist aber, dass das vorhandene System überlastet oder in naher Zukunft überfordert sein wird und für das neue Verkehrsmittel ausreichende bauliche und finanzielle Möglichkeiten bestehen.

Welches Verkehrsmittel den Zuschlag bekommt hängt von den erforderlichen und anzubietenden Transportkapazitäten, vom Fahrkomfort und den entstehenden Kosten ab.

Im ersten Schritt ist es notwendig eine **Potentialuntersuchung** durchzuführen, die mögliche Realisierung in einer **Machbarkeitsstudie** zu überprüfen und die Finanzierbarkeit durch eine **Kosten- Nutzen- Analyse** abzufragen.

Zur Diskussion stehen für den städtischen Verkehr **die Stadtbahn, die Straßenbahn oder auch eine Seilbahn**.

In einer vergleichenden Darstellung werden die genannten Verkehrsmittel nachstehend in aller Kürze vorgestellt.

Davor aber ein Hinweis auf die Eisenbahn: Im Verbund mit den städtischen Verkehrsmitteln obliegt der Eisenbahn eine wichtige Aufgabe. Ingolstadt ist ein bedeutender Knotenpunkt im Regionalverkehr und wichtiger Haltepunkt im Fernverkehr.

Diese Eisenbahn- Verkehre sollen im Raum Ingolstadt durch einen zusätzlichen Ballungsverkehr auf den Schienen der DB AG ergänzt werden.

Es ist bei der Stadt Ingolstadt vorgesehen eine diesbezügliche Untersuchung einzuleiten.

Wir fordern ebenfalls diesen verdichtenden Ballungsverkehr für Ingolstadt und machen dazu auch Vorschläge für eine Regio S- Bahn Ingolstadt.

Diese Vorschläge sind einer eigenen Präsentation vorbehalten.

Stadtbahn

Eine Stadtbahn hat eine hohe Transportkapazität zwischen 2000 und 25000 Reisenden pro Stunde und Richtung. Dieses Verkehrsmittel ist **für Ingolstadt überdimensioniert** und durch die vergleichsweise hohen Investitions- und Betriebskosten den konkurrierenden Verkehrsmitteln unterlegen.

Im Vergleich mit anderen, gerne angeführten Städten wie Karlsruhe, Heilbronn oder Kassel **fehlt es an ausreichenden Fahrgastpotentialen und Voraussetzungen für eine verträgliche Trassierung** im Innenstadtbereich.

Eine Stadtbahn im Eisenbahn- Betrieb kommt für Ingolstadt deshalb nicht in Frage.

Straßenbahn

Eine Straßenbahn für Ingolstadt ist diskutierbar. Die Notwendigkeit und Angemessenheit dieses Verkehrsmittels muss aber eine Potentialuntersuchung und Machbarkeitsstudie zeigen.

Hohem Fahrkomfort, hoher Transportkapazität und Schnelligkeit mit Unabhängigkeit von Straßenstaus (sofern auf eigenem Fahrkörper geführt) stehen hohe Investitionskosten und um ca. 1/3 höhere Betriebskosten als beim Bus gegenüber.

Die bauliche Realisierungsmöglichkeit ist zu prüfen. Eine sicherlich anzustrebende Erschließung der Innenstadt wirft ähnliche Probleme auf wie gegenwärtig der Busverkehr durch die Nord- Süd- Achse.

Eine Erschließung von wichtigen Publikumszentren wie AUDI, das Klinikum, von Gewerbegebieten oder Einkaufszentren außerhalb der City (wie in Regensburg geplant) wären eine geeignete Grundlage für ein neues Straßenbahnsystem.

Wir fordern eine Untersuchung der Potentiale, der Kosten, der wirtschaftlichen Auswirkungen und der baulichen Umsetzung

Seilbahnbau

Die Seilbahn ist nicht nur ein Transportmittel im Tourismusbereich (Skifahren, Bergwandern, Ausstellungsbahnen) sondern als **urbanes Verkehrsmittel** seit Jahren etabliert. Beim Freistaat Bayern gibt es mittlerweile einen „Leitfaden für die Entwicklung von Seilbahnen an urbanen Standorten“. In München wird derzeit eine Machbarkeitsstudie für eine Seilbahn erarbeitet und ganz aktuell auch in Kempten. In Ingolstadt gibt es Studien der TH Ingolstadt und der AUDI AG.

Seilbahnen sind in schwierigem Gelände (Gewässer, Hindernisse, schwieriges Gelände etc.) meist deutlich günstiger als bodengebundene Verkehrsmittel. Das würde auch für die **Überquerung der Donau zwischen dem Ingolstädter Südwesten und Nordwesten gelten**. Die Seilbahn hat aber eine hohe Kapazität, je nach Bauart, zwischen 2500 und 6000 Reisenden pro Stunde und Richtung und ist **damit derzeit für Ingolstadt wohl überdimensioniert**.

Die Investitionskosten entsprechen etwa den Kosten einer Stadtbahn/ S- Bahn (bei günstigen Verhältnissen) und sind viel günstiger als bei der U- Bahn. Der Betrieb ist kostengünstig und umweltfreundlich und hat damit gegenüber anderen schienengebundenen Systemen offenkundige Vorteile.

Voraussetzung für die Aufnahme einer konkreten Planung ist die Durchführung einer **Potential- Untersuchung und Machbarkeitsstudie**. Diesbezügliche Aktivitäten der SPD

Ingolstadt gibt es seit 2010. **Anträge für Machbarkeitsuntersuchungen blieben in den Jahren 2010 und 2013 erfolglos.** Der erneute Antrag vom **16.08.2017** an den OB der Stadt Ingolstadt ist zwar im Stadtrat abgelehnt worden aber bei der Stadtbaurätin noch anhängig, bisher leider noch ohne Ergebnis. **Eine zügige Behandlung und positive Umsetzung sind dringend erforderlich.**

Lufttaxi

Im Rahmen der Zukunftsentwicklungen im Verkehrsbereich gibt es im Sektor „**Urban Air Mobility**“ vielfältige Aktivitäten aber manche überzogenen Erwartungen. Auch in Ingolstadt bestehen Bemühungen mit Airbus Lösungen voran zu bringen.

Die SPD Ingolstadt hält diese Aktivitäten für richtig, will sie aber in ihrer Bedeutung richtig gewertet wissen.

Experten von der TU München schränken, sicherlich mit Recht ein, dass die Lufttaxis kein massenverkehrstaugliches Transportmittel sein werden, sondern eher für Nischenlösungen geeignet sein werden.