

Regio Bahn Ingolstadt

Ziel der Maßnahme:

Die **SPD Ingolstadt** fordert die konsequente Aufnahme von Planungen zur Schaffung einer **Regio Bahn Ingolstadt** und leistet hierfür vorbereitende Arbeit. Die Regio Bahn Ingolstadt soll der Stärkung des Schienennahverkehrs im Ballungsraum Ingolstadt dienen und den Bürgern ein attraktives Angebot auf den Schienen der DB AG bieten. Die Region soll besser mit dem Regionalzentrum Ingolstadt verknüpft werden.

Als Option werden gegebenenfalls auch Überlegungen zu einer Ausweitung der Regio Bahn auf geeignete Stadtbahnlinien angestellt.

Besondere Hinweise zur Umsetzung der Maßnahme:

Es besteht ganz offensichtlich der vielfache Wunsch in und um Ingolstadt einen verdichtenden Ballungsraumverkehr auf den Gleisen der DB AG einzuführen. **Die Stadt Ingolstadt hat diesen Gedanken aufgegriffen** und dieser Wunsch ist auch wiederholt von den **verschiedenen Stadtratsparteien**, wenn auch nur in Form von punktuellen Anträgen oder Absichtserklärungen, vorgetragen worden. Auch im **Verkehrsentwicklungsplan von 2017** ist diese Zielsetzung als „kurzfristige Maßnahme 1. Priorität“ aufgeführt, allerdings ohne irgendwelche genauere, geschweige denn fundierte Planungsabsichten darzulegen. **Die SPD Ingolstadt** will die **Regio Bahn Ingolstadt** als Projekt nun konkret ansprechen und damit einen eindeutigen Schritt Richtung Prüfung, Planung und Realisierung machen.

Die Schaffung der Regio Bahn Ingolstadt wird sicherlich **große bauliche Maßnahmen** erfordern, da die vorhandene betriebliche Infrastruktur kaum Spielräume für zusätzlichen Verkehr zulässt. Es wird neben den Investitionen für den Wagenpark und die Werkstätten eine hohe Investitionssumme für den Gleisbereich und die damit zusammenhängenden Sicherungs- und Steuerungsmaßnahmen nötig sein. Angaben für den **notwendigen Investitionsumfang** können aber gegenwärtig seriös noch nicht gemacht werden. Die umfassenden **vorbereitenden Untersuchungen** (Fahrgast- Potenzial, Machbarkeit, Kosten- Nutzen- Prüfungen), die nicht einfachen **Abstimmungen mit den vielen Beteiligten** (Stadt, Landkreise und Umlandgemeinden, die BEG, die beteiligten Verkehrsunternehmen), die langen Planungszeiträume und einzuplanenden Finanzierungssummen bedingen einen **sehr langen Umsetzungszeitraum und viel Geduld und Hartnäckigkeit**.

Ohne ein zentrales Management wird eine solche Maßnahme nicht oder nicht angemessen realisiert werden können.

Zudem ist es notwendig die **künftige „Regio Bahn Ingolstadt“ als Marke einzuführen, mit einem Logo**, mit dem dieses Verkehrsmittel bereits beim Entstehen beworben wird. Dieses Logo wollen wir gerne bereits jetzt vorstellen.

Vorbemerkungen:

1. Beweggründe für die Überlegungen zur Planung und Realisierung einer Regio Bahn Ingolstadt

Die Bemühungen gegen die Umwelt- und Klimakrise sollen auch den Verkehrssektor mit wirksamen Maßnahmen einschließen. Eine **Verkehrswende** soll sowohl die Reduzierung der Schadstoffemission durch den Motorisierten Individualverkehr betreffen als auch eine gleichzeitige Förderung des **Umweltverbundes** beinhalten. Dazu gehört auch die **Stärkung des Eisenbahnverkehrs**, sowohl des Fernverkehrs (auch als Alternative zum regionalen Flugverkehr) als auch des Regional- und Ballungsverkehrs. Mit einem Ballungsraumverkehr (Regio Bahn Ingolstadt) soll die Erschließung des Regionalzentrums verbessert und mit den städtischen Verkehrsmitteln des ÖPNV ein Verbund hergestellt werden.

2. Eisenbahnknoten Ingolstadt

Ingolstadt ist gut an das **Fernnetz des Bahn AG** angebunden. **Drei ICE- Linien** (L 25, 28 und 41) werden über Ingolstadt geführt aber nur die Linie 25 (Hamburg – München) hat einen Systemhalt in Ingolstadt Hbf. (wenn auch nicht zu 100 %). Bei der Linie 41 (Dortmund – Frankfurt – München) halten nur 30 % der Züge in Ingolstadt, bei der Linie 28 (Berlin – Nürnberg – München) nur 35 %. Insgesamt halten etwa 70 ICE pro Tag. Ingolstadt wird im Vergleich zu anderen Großstädten in Deutschland außerordentlich schlecht behandelt. Wiederholte Bemühungen, insbesondere der SPD (Widuckel und MdB Burkert) und des örtlichen CSU- MdB Brandl, eine Verbesserung der Situation zu erreichen, waren erfolglos. Die DB AG, die den Fernverkehr sehr zentralistisch plant, reagiert auf Beschwerden und Vorschläge nur unzulänglich. Gegenwärtig sind leichte Verbesserungen vorgesehen. Für weitere Angebote des Fernverkehrs wird die SPD gerne kämpfen. Trotz der geschilderten kritikwürdigen Situation hat **Ingolstadt** im Fern- und Regionalverkehr eine **wichtige zentrale Funktion**.

Im **Regionalverkehr** besteht in Ingolstadt Hbf. ein Angebotsknoten mit zahlreichen Umsteigemöglichkeiten im Hauptbahnhof zur vollen Stunde. Drei eingleisige Strecken (Donauwörth – IN, Regensburg – IN und Augsburg – IN) und drei zweigleisige Strecken (München – IN, Treuchtlingen – IN und Neubaustrecke Nürnberg – IN) führen die Verkehre im Hbf. zusammen. Die Verkehre werden gegenwärtig durch die DB Regio, die agilis und die BRB gefahren. Es besteht jeweils ein Stundentakt („Bayerntakt“), zum Teil verdichtet (Donautalbahn durch die ag- Züge, Ingolstadt – München durch RB und RE- Züge). Der stark nachgefragte „Nürnberg – München – Express“ müsste wesentlich häufiger fahren.

Beim **Güterverkehr** hatte Ingolstadt früher als Rangierbahnhof und dann als Knotenpunktbahnhof umfangreiche Rangier- und Zugbildungsaufgaben. Auch heute bestehen noch wichtige Aufgaben, in besonderem Maße für die AUDI AG. Die dreigleisige Achse Ingolstadt Hbf. – Ingolstadt Nord ist dabei besonders belastet. Auf den verschiedenen Strecken von Ingolstadt nach München, Augsburg, Donauwörth, Nürnberg und Regensburg fahren Güterzüge im Nah- und Fernverkehr, auf den Anschlussgleisen zur Raffinerie Gunvor, zum Interpark und zum Kraftwerk Großmehring verschiedene Bedienungsfahrten im Empfang und Versand.

3. Hinweise auf S- Bahn- Systeme in Bayern

Eigene S- Bahn-Systeme mit eigenem Fahrzeugpark gibt es in Bayern nur in **München und Nürnberg**. Das Nürnberger S- Bahn – System sollte nach einer Ausschreibung bereits von einem englischen Verkehrsunternehmen (VU) betrieben werden, blieb aber dann bei der DB Regio. In München gibt es nur vage Vorüberlegungen ob das Netz in Teilen ausgeschrieben werden soll.

Die genannten S- Bahn- Systeme werden auf eigenen Gleisen oder bei ausreichend gutem Ausbauzustand auch in einem Mischbetrieb mit dem SPNV betrieben.

In **Augsburg** gibt es einen verdichteten Regionalverkehr, ursprünglich nur von der DB AG betrieben, mittlerweile in Teilen auch von anderen VU übernommen.

4. Aktivitäten zur Diskussion und Planung eines regionalen Ballungsverkehrs in Ingolstadt

Im aktuellen **Verkehrsentwicklungsplan von 2017** wird im Kap. 5.2.2 der Ausbau des Regionalen Schienenverkehrs als „kurzfristige Maßnahme“ aufgeführt. Die SPD stellte in ihrem Wahlprogramm 2014 eine „Umlandbahn“ vor.

Im Laufe der Jahre 2014 bis 2018 werden diverse Anträge durch die politischen Parteien gestellt. ÖDP: Erstellung eines Haltepunkt Weiherfeld; durch BEG negativ beschieden; Bündnis 90/ Die Grünen: Anschluss des IN Campus über die Gleise der DB oder durch eine Straßenbahn; UDI: Antrag zu einer Stadtbahn oder Straßenbahn.

Die SPD beantragt am 09.10.2017 eine Bedarfsanalyse für ein öffentliches Massenverkehrsmittel. Zustimmender Beschluss des Stadtrats am 26.07.18. Mit dieser Bedarfsanalyse werden auch die Anträge der Grünen und der UDI bearbeitet.

5. Aktuelle Bemühungen der Stadt Ingolstadt

Auf **Empfehlung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)** wird die Stadt Ingolstadt mit Vertretern der Umlandgemeinden und Landkreisen abklären ob Bereitschaft besteht eine gemeinsame Studie zur Entwicklung des regionalen Schienenverkehrs in Auftrag zu geben. Die BEG regt an, durch eine Untersuchung die Reisenden- Potenziale der bestehenden und auch neuer Massenverkehrsmittel in der Region zu ermitteln.

Die **Stadt Ingolstadt** wird die Auftragsvergabe für die Massenverkehrsmittelstudie entsprechend des Stadtratsbeschlusses vom 26.07.2018 vorbereiten. Besteht eine Bereitschaft zur Beteiligung auf Regionsebene (siehe Abfrage oben) wird die Erstellung eines regionalen Gutachtens vorbereitet.

Die **Inbetriebnahme des AUDI Bahnhalts** im Dezember 2019 wird als Einstieg in einen regional verdichteten Schienenverkehr gesehen. Der Ausbau im Bf. Gaimersheim, notwendig für den Halbstundentakt am Haltepunkt AUDI, erfolgt laut Aussage der BEG im Jahr 2024.

Die BEG wird im Jahr 2020 den neuen Bahnhof Brunnen (Strecke IN – A) in Betrieb nehmen. Ganz allgemein wird in Bayern ein Stundentakt bis Juni 2019 planerisch vorbereitet und bis zum Sommer 2021 umgesetzt.

Für den Raum Ingolstadt sieht die BEG angesichts der bereits stark ausgelasteten

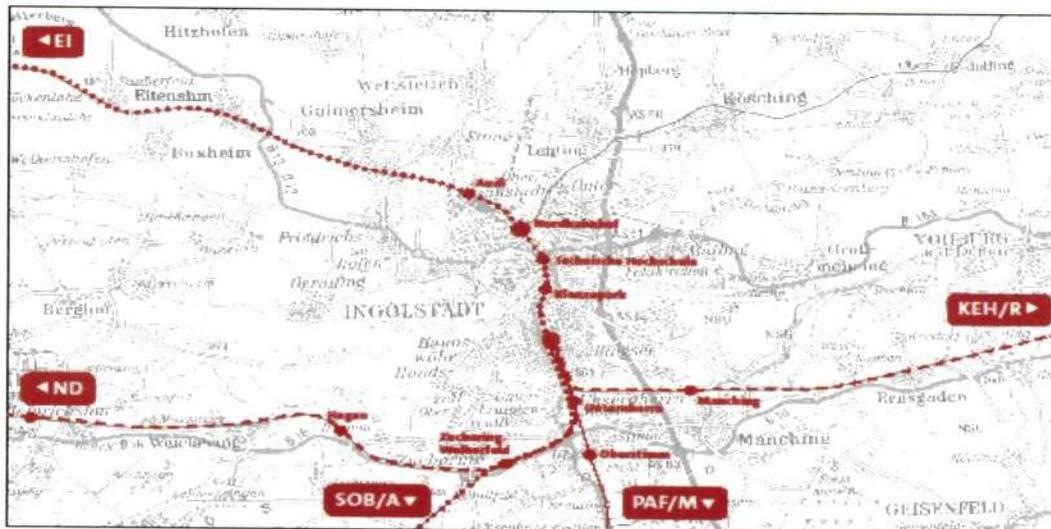
Schieneninfrastruktur wenig Spielraum **für zusätzliche Verkehre** ohne gleichzeitige Ausbaumaßnahmen.

Hinweise auf die Regio Bahn Ingolstadt:

Die **Regio Bahn Ingolstadt** soll eine **Verdichtung des SPNV** aus der näheren Region um Ingolstadt ins Regionalzentrum herstellen. Die Verkehre sollen getaktet sein und gegebenenfalls mit den vorhandenen Nahverkehrszügen eine Zugfolge von mindestens 30 min, in einem weiteren Ausbau besser einen Takt von 15 oder 20 min herstellen.

Die **Ausdehnung des Netzes** soll bis zu den Mittelzentren der Region Pfaffenhofen, Schrobenhausen, Neuburg/ Donau (ggf. Donauwörth), Eichstätt und Saal/ Do erfolgen.

Siehe hierzu die Anlage 1



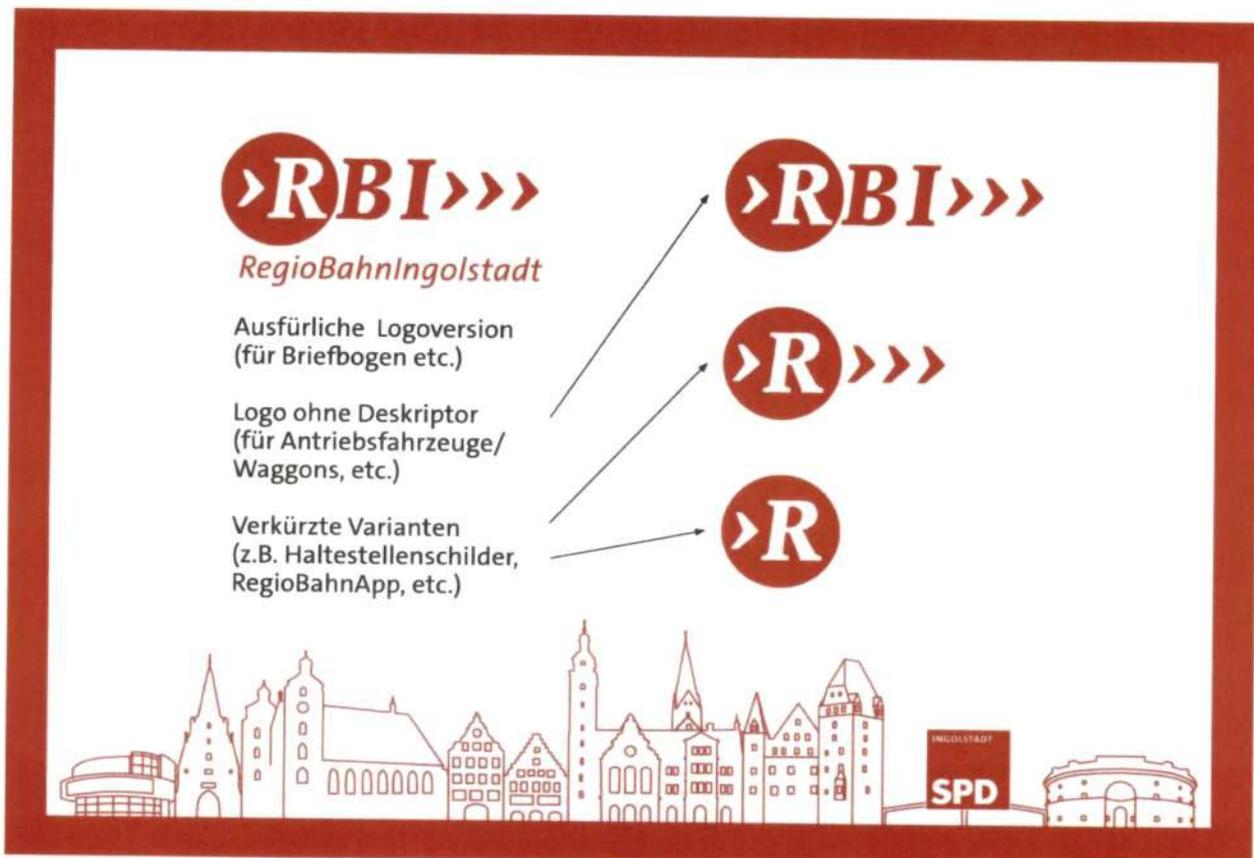
- 1-Std-Takt, Verstärkung in der Hauptverkehrszeit
- - - - 1-Std-Takt, Verstärkung in der Hauptverkehrszeit, zusätzlich Eilzüge »a«
- 1-Std-Takt, Verstärkung in der Hauptverkehrszeit, zusätzlich Fernverkehr

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

Auf mögliche Anbindungen **in Ingolstadt als Stadtbahn** (z. B. zum IN Campus) wird am Ende der Darstellungen kurz eingegangen.

Obwohl die **Realisierung der Regio Bahn Ingolstadt** erst mittel- bis langfristig erfolgen kann, soll dieses Vorhaben bereits jetzt mit dem Namen „**Regio Bahn Ingolstadt**“ versehen werden und damit gut merkbar als **Markenzeichen** eingeführt werden.

Siehe hierzu die Anlage 2



Aus der Bezeichnung leitet sich ab, dass die **Regio Bahn Ingolstadt** als **eigenes System** von einem durch eine **Ausschreibung** **ermitteltes Verkehrsunternehmen** betrieben wird. Der Betrieb wird auf den Anlagen der DB AG abgewickelt.

Voraussetzungen für die Regio Bahn Ingolstadt

Durchführung einer Potenzialuntersuchung

Rund um das Stadtgebiet befindet sich ein stärkeres Siedlungsband von Nachbargemeinden, insbesondere im angrenzenden Landkreis Eichstätt. Die für eine Erschließung an sich günstige Strecke nach Altmannstein – Riedenburg ist vor vielen Jahren leider eingestellt und deren Gleisanlagen abgebaut worden. Die Anlagen waren allerdings bautechnisch in einem schlechten Zustand.

In wieweit ein **ausreichendes Fahrgastpotenzial für die Regio Bahn Ingolstadt** vorhanden ist oder durch weitere Siedlungstätigkeit entlang der Gleisstrecken mittelfristig zu erwarten ist, muss in Abstimmung mit den Umlandgemeinden und Landkreisen in einer **Potenzialuntersuchung**, geprüft werden.

Erstellung einer Machbarkeitsstudie

In einem **zweiten Schritt ist in einer Machbarkeitsstudie** zu ermitteln, inwieweit die Regio Bahn Ingolstadt auf den vorhandenen Gleisen neben dem vorhandenen Nahverkehr (RB, RE, agilis, BRB) sowie Fernverkehr und Güterverkehr planbar ist.

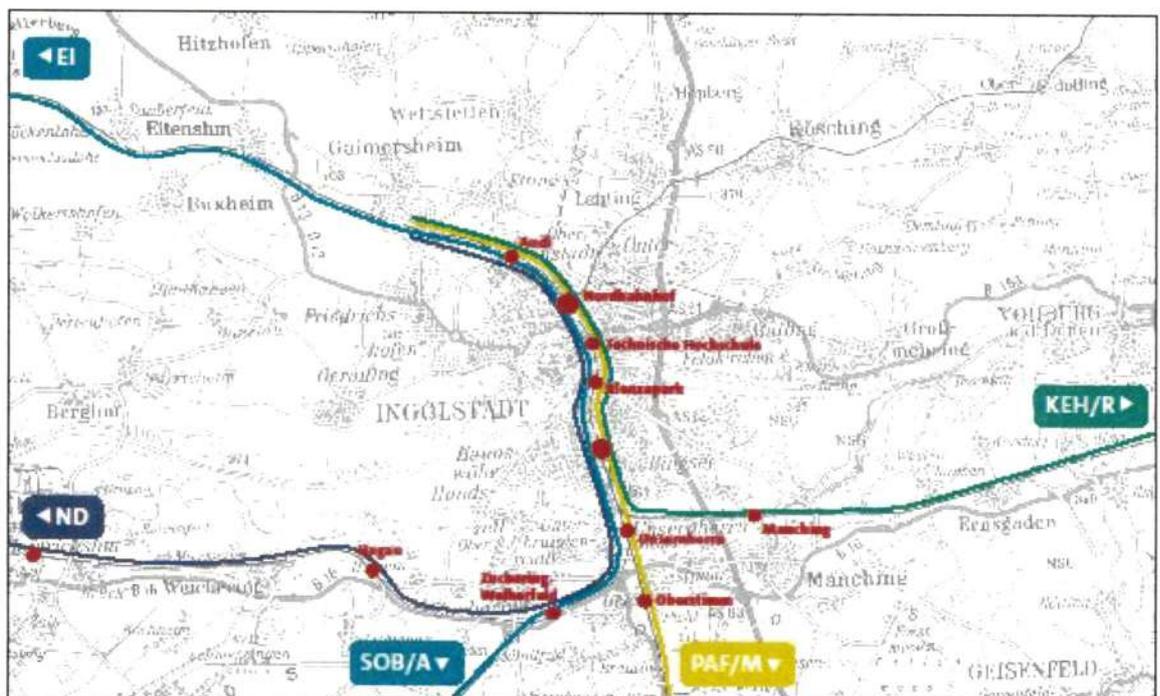
Außerdem muss die Auswirkung der einzuplanenden zusätzliche Bahnhalte auf den vorhandenen Verkehr und den neuen Ballungsverkehr ermittelt werden.

Aus der Untersuchung ist auch ein notwendiger Ausbau der Gleisinfrastruktur abzuleiten.

Linienstruktur

Für die Regio Bahn Ingolstadt schlagen wir die nachstehende Linienstruktur vor:

Siehe Anlage 3



- 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

Linie 1 Schrobenhausen – IN Hbf. – In Nord – AUDI - Eichstätt

Linie 2 Neuburg – IN Hbf. – IN Nord – AUDI – Gaimersheim (ggf. von Donauwörth)

Linie 3 Saal/ Do – Neustadt/ Do – IN Hbf. – IN Nord – AUDI - Gaimersheim

Linie 4 Pfaffenhofen – IN Hbf. – IN Nord – AUDI – Gaimersheim

Die Linien 2 und 3 können für die Triebwagenumläufe verbunden werden.

Die Linien 2, 3 und 4 sollen über Ingolstadt Nord in jedem Fall zum AUDI Bahnhalt weitergeführt werden und damit auch nach Gaimersheim, um dort die Wende durchführen zu können.

Diese Zielsetzung wird, gegenüber dem Bauvorhaben 2024, dafür sicherlich zusätzliche Umbauten und Erweiterungen erforderlich machen. Als Endpunkt könnte in einem ersten Schritt der Bahnhof Ingolstadt Nord festgelegt werden.

Problembereiche

Die folgenden Bemerkungen basieren alle auf **ganz groben Überlegungen und Prüfungen** und ersetzen keine seriöse Machbarkeitsstudie. Die Verkehrenden Güterzüge sind bei den Überprüfungen nicht berücksichtigt worden.

Kernbereich Ingolstadt Hbf. – Ingolstadt Nord

Der Kernbereich IN Hbf. – IN Nord wird nicht nur von zahlreichen Nahverkehrszügen, sondern auch von den ICE, durchfahrenden Güterzügen und auch den internen Pendelverkehren der AUDI zwischen den Werksbahnhöfen (IN Nord) und dem Güterbereich (ehemals Rangierbahnhof) IN Hbf. belastet.

Die ursprünglich zweigleisige Strecke über die Donau wurde ab dem Jahr 2002/ 2004 durch eine zusätzliche eingleisige Brücke ergänzt und alle drei Gleise signaltechnisch ausgerüstet, um im Gleiswechselbetrieb fahren zu können.

Durch eine digitale Gleisüberwachung (European Train Control System; ETCS 2) soll die Kapazität dieses Engpasses künftig verbessert werden.

Angesichts der zusätzlichen acht Züge der Regio Bahn Ingolstadt pro Stunde bei einem 30 Minuten Takt je Richtung **ist aber der Bau eines vierten Gleises** (inklusive der notwendigen Brücke) unabdingbar.

Eingleisige Zulaufstrecken:

- (Donauwörth -) Neuburg – IN

Die Regio Bahn IN ist nur unter Verschlechterung der Betriebsqualität einzubauen. Sowohl beim 30 min als auch beim 20 min – Takt kommen Kreuzungen zwischen den Bahnhöfen Weichering – Ingolstadt bzw. zwischen Rohrenfeld und Weichering zu liegen. Dadurch müsste der Taktfahrplan „verbogen“ werden, deshalb sind Baumaßnahmen vorzusehen.

- (Augsburg -) Schrobenhausen – IN

Die Regio Bahn IN ist nur unter Verschlechterung der Betriebsqualität einzubauen. Die Inbetriebnahme des Haltepunkts Brunnen im Jahr 2020 beeinträchtigt die Situation zusätzlich. Bei einem 30 min – Takt verspäten einige in Ingolstadt ankommende Züge die Ausfahrt des Gegenzugs. Beim 20 min – Takt kommt es zu Kreuzungen auf der Strecke zwischen SOB und IN. Gegebenenfalls können die Kreuzungen an den vorhandenen Ausweichstellen stattfinden, sicherlich aber mit Einfluss auf die Betriebsqualität.

- (Regensburg -) Saal/ Donau – IN

Die Regio Bahn Ingolstadt ist nur unter Verschlechterung der Betriebsqualität einzubauen. Die Fahrplanerstellung war auf dieser eingleisigen Strecke schon immer schwierig. Durch den Einbau der Regio Bahn IN entstehen im Abschnitt Neustadt – Abensberg zusätzliche Kreuzungen, die rein fahrplantechnisch nicht befriedigend gelöst werden können. Bei einem 20 min – Takt verschärfen sich die Zwänge. Ohne bauliche Maßnahmen wird es keinen befriedigenden Betrieb geben.

Zweigleisige Zulaufstrecken:

- (Nürnberg -) Treuchtlingen – Eichstätt Bf. – IN

Der Einbau der Regio Bahn IN wird auf dieser Strecke kein Problem sein, wohl auch beim 20 min – Takt.

- (München-) Pfaffenhofen – IN

Der Regionalverkehr belegt weitgehend die Trassen im Halbstundentakt. Die Regio Bahn IN müsste um 15 min versetzt alle 30 Minuten verkehren (nicht wie bei den übrigen Strecken zur Ergänzung der Nahverkehrszüge zum 30 min oder 20 min – Takt). Durch die Kombination Nahverkehrszüge – Regio Bahn IN ergibt sich quasi ein 15 min – Takt. Nicht berücksichtigt sind die vielen notwendigen Trassen für die ICE (mit und ohne Halt in IN) und die Güterzüge. Ohne Streckenausbau wird es hier nicht gehen. Der genaue Umfang des Ausbaus wird durch eine detaillierte Fahrplanstudie zu ermitteln sein.

Angaben und Überlegungen zur Regio Bahn Ingolstadt (RBI)

Umsetzung der Regio Bahn Ingolstadt ohne große Ausbaumaßnahmen

Die Einführung der Regio Bahn Ingolstadt ist nur auf der Strecke Ingolstadt – Treuchtlingen ohne größere Baumaßnahmen möglich. Sicherlich sind weitere Ausbaumaßnahmen im Bf. Gaimersheim wegen notwendiger Zugwenden und von Abstellungen der Linien 2, 3 und 4 erforderlich.

Auf den Strecken Neuburg – Ingolstadt und Schrobenhausen – Ingolstadt wäre ein Betrieb ohne Ausbau nur mit starken Qualitätseinbußen zu ermöglichen.

Ausbaunotwendigkeiten

Ein Ausbaubeglehen besteht eigentlich auf allen Strecken, insbesondere IN – Pfaffenhofen und Ingolstadt – Saal, sowie besonders wichtig, auf dem Abschnitt Ingolstadt Hbf. – Ingolstadt Nord mit einem zusätzlichen Brückenbauwerk.

Voraussichtliche Zahl der Triebwagen

Beim 30 min – Takt (je nach Strecke in Kombination mit den Nahverkehrszügen bzw. als echter 30 min – Takt) sind voraussichtlich etwa **30 bis 35 Triebwagen erforderlich**.

Anlagen für Abstellungen und die Unterhaltung der Triebwagen

Im Gelände des Betriebswerks von DB Cargo AG im Ingolstädter Hauptbahnhof stehen sicherlich Gleise für die Abstellungen bereit. Weitere Abstellungen müssen in Gaimersheim vorgesehen werden und ggf. an den Endpunkten der Linien. Das dürfte kein großes Problem sein.

Die Unterhaltung der Triebwagen kann unter Umständen im Betriebswerk der DB AG erfolgen oder in einem neu zu errichtendem Werk auf dem genannten Gelände.

Gedanken zur Finanzierung und Realisierung

Eine Finanzierung müsste über einen Zweckverband erfolgen, wobei der wesentliche Anteil der Finanzmittel aus Bundeszuschüssen und/ oder Landeszuschüssen kommen müsste. Die Realisierung müsste über eine Projektgruppe des Zweckverbandes erfolgen.

Kurze Anmerkungen zu ergänzenden Erschließungen mit einer Stadtbahn

Eine Ergänzung der Regio Bahn Ingolstadt durch zusätzliche Erschließungen mit einer Stadtbahn kommt **wohl nur für den Anschluss von IN Campus in Frage**. Da das frühere Anschlussgleis zur Raffinerie Eriag bereits abgebaut ist müsste der Gleisanschluss neu erstellt werden. Inwieweit diese Erschließung sinnvoll ist hängt vom Verkehrsbedürfnis für diesen Campus ab und außerdem vom Ergebnis eines Kosten- Nutzen- Vergleichs zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Busshuttle, Seilbahn oder Stadtbahn). **Die Bedienung des Fußballstadions über eine Stadtbahn ist nicht sinnvoll.**

Auch **andere angesprochenen Stadtbahnprojekte** (z. B. Anbindung des Klinikums, Westpark und GVZ über Gaimersheim) geben in der angedachten Linienführung und im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln **keinen Sinn**.