

# INGOLSTÄDTER VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>	
<b>V0181/15</b> öffentlich	Geschäftsführer Frank, Robert Telefon 3 05-4 63 00 Telefax 3 05-4 63 99 E-Mail info@invg.de  Datum 03.03.2015

<b>Gremium</b>	<b>Sitzung am</b>	<b>Beschlussqualität</b>	<b>Abstimmungs- ergebnis</b>
Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH, Aufsichtsrat	12.03.2015	Kenntnisnahme	

## Beratungsgegenstand

Zwischenbericht Ringlinie  
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.11.2014

### Antrag:

Der Aufsichtsrat wolle beschließen:

Der Zwischenbericht der Geschäftsführung zur Ringlinie wird zur Kenntnis genommen.



Dr. Robert Frank  
Geschäftsführer

## **Sachvortrag:**

Der Antrag geht von einer in beiden Richtungen befahrenen Ringlinie mit Donauquerung über die Staustufe aus. Die Prüfung der Befahrbarkeit der Staustufe und der jeweiligen Zuwegung durch Busse erfolgt bereits ohnehin, ein abschließendes Ergebnis liegt aber noch nicht vor. Deshalb wird im Rahmen der Prüfung des vorliegenden Antrags die Befahrbarkeit der Staustufe unterstellt, um die verkehrlichen Wirkungen grob abschätzen zu können. Alle Aussagen stehen aber unter dem Vorbehalt der abschließenden Prüfung der Staustufen-Befahrbarkeit durch Busse.

### **Technische Befahrbarkeit**

Die Einrichtung der im Antrag skizzierten Ringlinie erfordert durchgängig für den ÖPNV zur Verfügung stehende Trassen. Neben der Donauquerung setzt dies vor allem im nordwestlich Teil der Linienführung bis zum Klinikum die Herstellung und den Ausbau von Straßen voraus, die für den ganzjährigen Buseinsatz tauglich sind. Dazu müssen zunächst die Eigentumsverhältnisse geklärt werden und beim ggfs. erforderlichen Neubau von Straßen die allgemeinen rechtlichen Rahmenbedingungen gegeben sein. Dies bezieht die Umweltverträglichkeit, z.B. den Gewässerschutz, und die Rücksichtnahme auf die bisherigen Nutzungen der Grundstücksflächen ein. Hierzu sind die zuständigen Behörden, insbesondere Bauordnungsamt, Amt für Verkehrsmanagement sowie Umweltamt und staatliches Wasserwirtschaftsamt zu beteiligen. Erfahrungsgemäß ist hier mit erheblichen, im jetzigen Stadium nur schwer bezifferbaren Investitionskosten zu rechnen.

### **Prüfung Angebotsausgestaltung**

Es wird bei der Ringlinie von einem Verkehr in beiden Richtungen ausgegangen, der mindestens im 30-min-Takt betrieben werden sollte. Als Variante werden zudem die mit einem 15-min-Takt verbundenen Kosten geschätzt.

Für die im Antrag festgelegte Linienführung werden die voraussichtlichen Fahrzeiten überschlägig berechnet. Es ergibt sich eine Fahrzeit für die gesamte „Runde“ der Ringlinie von mindestens 56 Minuten. Für den Buseinsatz bedeutet dies, dass bei einem werktäglichen 30-min-Takt (Variante 1) 6 zusätzliche Busse, bei einem 15-min-Takt (Variante 2) insgesamt 10 zusätzliche Busse benötigt würden. Die jährlichen Betriebsleistungen würden bei ca. 440.000 km (Variante 1) bzw. 770.000 km (Variante 2) liegen, die damit verbundenen ungefähren Betriebskosten auf Basis der Km-Sätze 2015 bei ca. 1,9 Mio. €/Jahr (Variante 1) bzw. ca. 3,3 Mio. €/Jahr (Variante 2) liegen.

### **Prüfung Nachfragepotenzial**

Durch die Ringlinie würden sich auf einigen Relationen zwischen den im Antrag definierten dezentralen Busknoten erwartungsgemäß Fahrzeitvorteile gegenüber den bisherigen (Umsteige-) Verbindungen ergeben.

Die größten Nachfragepotenziale im Ingolstädter ÖPNV bestehen allerdings auf den Radialbeziehungen von/zur Innenstadt und von/zu gewerblich geprägten Bereichen am Stadtrand, insbesondere zum Audiwerk, die für die Ringlinie kaum relevant sind.

Eine detaillierte Betrachtung des Fahrgastpotenzials für alle Relationen, die grundsätzlich für die Ringlinie interessant sein könnten, erfolgte bislang nicht. Dies wäre sehr aufwändig und sollte deshalb erst dann durchgeführt werden, wenn die technische Realisierbarkeit der Ringlinie bzw. der damit verbundene Aufwand näher geklärt ist.

## **Einordnung weiterer Angebotskomponenten**

Die zusätzliche Einrichtung von „Peripherlinien in U-Form“ ist nicht zwingend mit einer Ringlinie verbunden. Vorbehaltlich einer näheren Ausgestaltung zeigt sich die grundlegende Problematik, dass sich hierdurch für die Mehrheit der Fahrgäste ein derzeit nicht bestehender Umsteigezwang ergeben würde.

### **Zusammenfassung:**

Das Kernelement einer neuen Ringlinie ist die Trassenführung über die Staustufe. Hierdurch würde für den ÖPNV eine exklusive Ergänzung zu den stark ausgelasteten bestehenden Donau-Querungen hinzukommen. Insbesondere für die Pendler und andere ÖPNV-Kunden aus dem Ingolstädter Südwesten (Hauwöhr, Knoglersfreude, Hagau) zum Ingolstädter Nordwesten mit Ziel Audiwerk, Klinikum und Westpark würde dies eine deutliche Attraktivitätssteigerung des ÖPNV darstellen.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Geschäftsführung, vor einer weiteren intensiven Befassung die grundsätzliche Klärung hinsichtlich Befahrbarkeit der Staustufe als erste Voraussetzung abzuwarten. Anschließend sind die aufwändigen technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Fragestellungen zu klären sowie die Kostenbelastung zu berücksichtigen.