

INGOLSTÄDTER VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH

BESCHLUSSVORLAGE	
V0916/16 öffentlich	Geschäftsführer Dr. Frank, Robert Telefon 97439-300 Telefax 97439-399 E-Mail info@invg.de Datum 08.12.2016

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH, Aufsichtsrat	15.12.2016	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Fahrplanmaßnahmen Sommer 2017

Antrag:

Der Aufsichtsrat wolle beschließen:

Die ÖPNV-Bedienung des Neubaugebiets Friedrichshofen West erfolgt vorbehaltlich der Befahrbarkeit gemäß der im Sachvortrag vorgeschlagenen Option 3 ab September 2017. Ab der Fertigstellung einer Bustrasse zur Ochsenmühlstraße erfolgt die ÖPNV-Bedienung gemäß der Option 1. Die Mittelfristplanung ist hinsichtlich der dargestellten Zusatzkosten von jährlich TEUR 125 fortzuschreiben.

Der Vortrag zur Anbindung des Gewerbeparks Interpark wird zur Kenntnis genommen.



Dr. Robert Frank
Geschäftsführer

Sachvortrag:

I. Fahrplanwechsel allgemein

Im Rahmen der Fahrplanbearbeitung für das Jahr 2017 wurde entsprechend des Beschlusses des Aufsichtsrats vom 12.07.2016 die Bedienung für die AUDI AG zum 2. November 2016 umgesetzt. Dabei wurde die Werksdurchfahrt für die Linien 11, S 7 und S 8 im Einvernehmen mit der AUDI AG realisiert. Im Gegenzug wurde die Linie 111 zeitgleich eingestellt. Diese Maßnahme hat sich in den ersten Wochen bereits bewährt, die Rückmeldungen seitens der Audi-Mitarbeiter sind durchwegs positiv.

Aufgrund eines erhöhten Anforderungsprofils an den ÖPNV im Zuge von städtebaulichen Veränderungen (z.B. Erschließung neuer Baugebiete) sind flexible, linienbezogene Anpassungen inzwischen die Regel. Auch in der Abstimmung mit den INVG-Verbundgemeinden und den weiteren Fahrplanpartnern, z.B. große Arbeitgeber und Eisenbahnen, hat sich bewährt, Fahrplanänderungen anlassbezogen vorzunehmen, ohne einen fixen Stichtag für sämtliche Linien im Verkehrsverbund festzulegen. Notwendige Fahrplananpassungen erfolgen im Einzelfall im laufenden Betrieb, die Informationswege für die Kunden sind eingespielt, so dass ein „großer Fahrplanwechsel“ häufig nicht mehr erforderlich ist.

Schulbedingte Fahrplananpassungen werden in aller Regel zum Schuljahresbeginn umgesetzt, um optimal auf die jeweils aktuellen Schulanfangs- und Endzeiten reagieren zu können.

Diese flexible Vorgehensweise wird durch die nun zur Verfügung stehende Technik möglich gemacht. Wo früher jeder Bus mit den neuen Fahrplandaten zeitaufwendig und personalintensiv per Datenmodul versorgt werden musste, reicht heute ein systemübergreifender Datenexport um alle Busse im Liniennetz der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mit den geänderten Daten zu versorgen.

Darüber hinaus stellt sich die grundsätzliche Frage nach der Sinnhaftigkeit eines Fahrplanwechsels am 2. Sonntag im Dezember, wenn die Rahmenbedingungen für die technische Umsetzung wetterbedingt am ungünstigsten sind. Der Fahrplanwechsel im Winter hing in den vergangenen Jahren mit dem Fahrplanwechsel der DB zusammen. Die Erfahrungen haben jedoch gezeigt, dass „bahnspezifische“ Änderungen häufig nur geringen bis gar keinen Einfluss auf den Fahrplan der INVG hatten bzw. so spät erfolgten, dass eine Berücksichtigung zeitlich nicht mehr umgesetzt werden konnte.

Fahrgastinformationen für den Kunden sind durch analoge und digitale Informationen zu jeder Jahreszeit gewährleistet. Fahrplanänderungen werden grundsätzlich über die Homepage, den INVG-Newsletter, die INVG-APP und das ITCS-System „just in time“ zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus werden in begrenztem Umfang neben den digitalen Vertriebswegen Linienfahrpläne als Ausdruck und weiter über die örtlichen Medien den Kunden zur Verfügung gestellt.

Aus den genannten Gründen empfiehlt die Geschäftsführung die Beschlussfassung für umfangreiche Fahrplanmaßnahmen wie bisher in dem Monat Juli durchzuführen, um im 3. Quartal des Folgejahrs die Änderungen im Fahrplan umzusetzen. Durch eine solche Verfahrensweise besteht ausreichend Zeit für die erforderliche Abstimmung mit den Gemeindegremien, für das Genehmigungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern, für die Beteiligung der Betriebsräte der jeweiligen Unternehmen und insbesondere auch für die

zeitintensive Dienst- und Umlaufplanung. Letzteres ist für die Erreichung eines hohen Wirkungsgrads im Dienstplan und im Wagensumlaufplan zur Vermeidung von Betriebskosten von hoher Wichtigkeit.

II. Fahrplanmaßnahmen Sommer 2017:

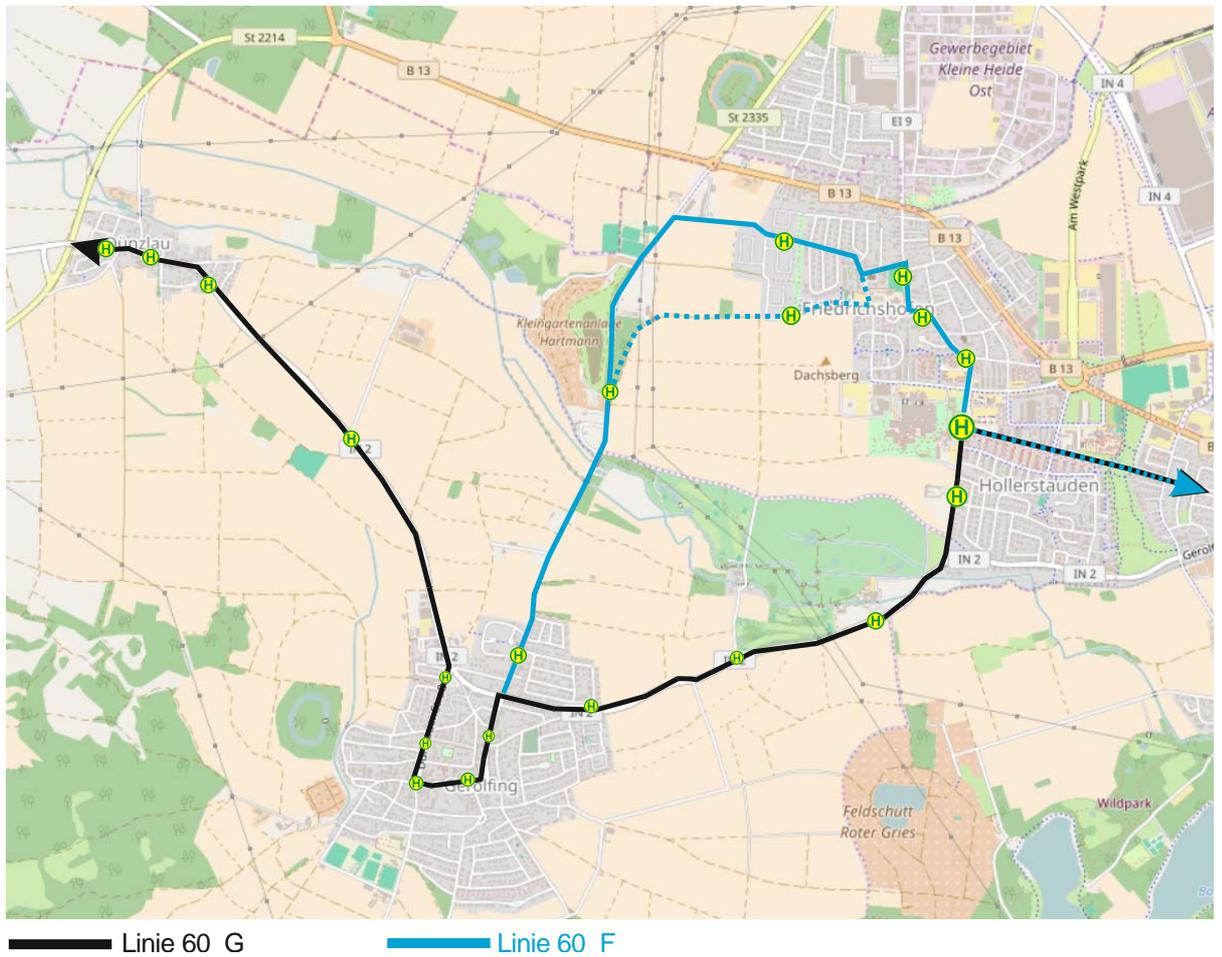
1. Anbindung des Neubaugebietes Friedrichshofen West:

Im Zuge der voranschreitenden Bebauung des Neubaugebietes Friedrichshofen West ist der Bedarf nach einer Anbindung durch den öffentlichen Nahverkehr stärker geworden. Aktuell ist eine Anbindung aufgrund der regen Bautätigkeit noch sehr behinderungsanfällig, jedoch empfiehlt die Geschäftsführung ein Fahrplanangebot ab dem Schulbeginn für das neue Schuljahr 2017/2018 zur Verfügung zu stellen. Sofern die Behinderungen durch Baufahrzeuge und –Arbeiten anhalten, ist der Zeitpunkt der Bedienungsaufnahme entsprechend zu verschieben.

Option 1: Neuer Linienast der Linie 60 via Friedrichshofen West nach Gerolfing

Mit einem Ausbau der Straße Pflingstäcklerweg bzw. einer Verlängerung der Steigerwaldstraße zur Ochsenmühlstraße wäre eine Anbindung im 30-Minuten-Takt von Friedrichshofen West ohne nennenswerte Nachteile für den Ortsteil Gerolfing möglich (Linienlauf neu siehe unten Skizze 60 F „blau“, Bestand Linie 60 G schwarz). Entfallen würden bei der Hälfte der Fahrten lediglich die Haltestellen Efferstraße (wird jedoch auch von Linie 50 bedient), Spitzmühle, Schaumühle und Wilhelm-Busch-Straße.

Bei dieser Variante müssen die straßenbaulichen Voraussetzungen erst noch geschaffen werden, um die Befahrung durch Busse zu ermöglichen. So ist die Straße „Pflingstäcklerweg“ aktuell nur eine Behelfsstraße, die für den öffentlichen Verkehr nicht freigegeben ist. Testfahrten vor Ort haben zudem erhebliche Risiken im Hinblick auf die Verkehrssicherheit offenbart, insbesondere durch die Nutzung der landwirtschaftlichen Wege durch Kinder, Fahrradfahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge. Nach Einschätzung Tiefbaureferat und Stadtplanung wird eine Befahrbarkeit als Bustrasse voraussichtlich in frühestens 3-4 Jahren möglich sein.

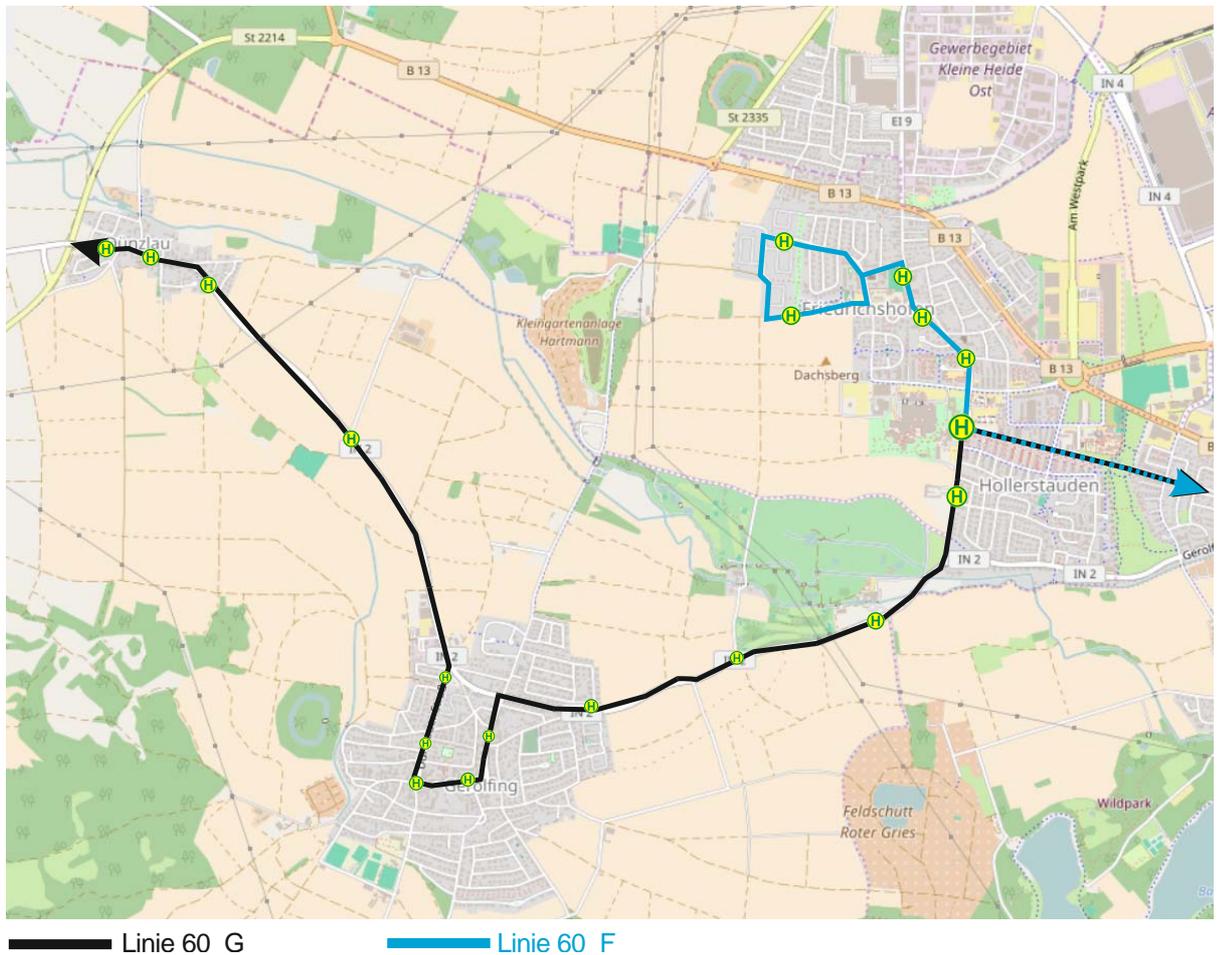


Kosten:

Ca. 32.000 EUR pro Jahr

Option 2: Linienaufteilung Linie 60 ab Klinikum

Zur Erschließung des Neubaugebietes Friedrichshofen/West bietet sich unter Anderem ab der Haltestelle Klinikum eine Teilung der jetzigen Linie 60 an. Ab Klinikum bedient die Linie 60 (G) auf dem gewohnten Linienlauf Gerolfing im 30-Minutentakt, jede zweite Fahrt wird sodann als neuer Linienlauf 60 (F) ebenfalls im 30-Minutentakt nach Friedrichshofen geführt und bedient ab Klinikum die neuen Haltestellen Pfingstäckerweg und Steigerwaldstraße.



Allerdings ist mit dieser Variante auch eine Angebotsverschlechterung für den Ortsteil Gerolfing verbunden, welches in der Folge werktags auf einen 30-Minutentakt reduziert würde. Aufgrund der Neuausweisung von Neubaugebieten und eines ebenso fortschreitenden Wachstums u.a. Neubaugebiet“ Am Gwendt“ ist mittelfristig mit erhöhten Fahrgastaufkommen und Angebotsbedarf aus diesem Ortsteil zur rechnen.

Des Weiteren besteht das Risiko, dass aufgrund der Taktverlängerung in der morgendlichen Hauptverkehrszeit vor 08:00h voraussichtlich 1, ev. 2 Verstärkerbusse im Schülerverkehr aus Gerolfing erforderlich wären, so dass weitere 50 TEUR Kosten pro Bus jährlich hinzukämen. Vor dem gleichen Kostenrisiko steht die ursprüngliche Konzeption, die Linienaufteilung ab Klinikum erst ab 08:00h vorzunehmen. In diesem Falle wären zwar keine zusätzlichen Schulverstärker aus Gerolfing notwendig, allerdings müsste das Neubaugebiet Friedrichshofen/West ja auch vor 08:00h angebunden werden, so dass bei dieser Untervariante ebenfalls Mehrkosten von ca. 50-100 TEUR möglich wären.

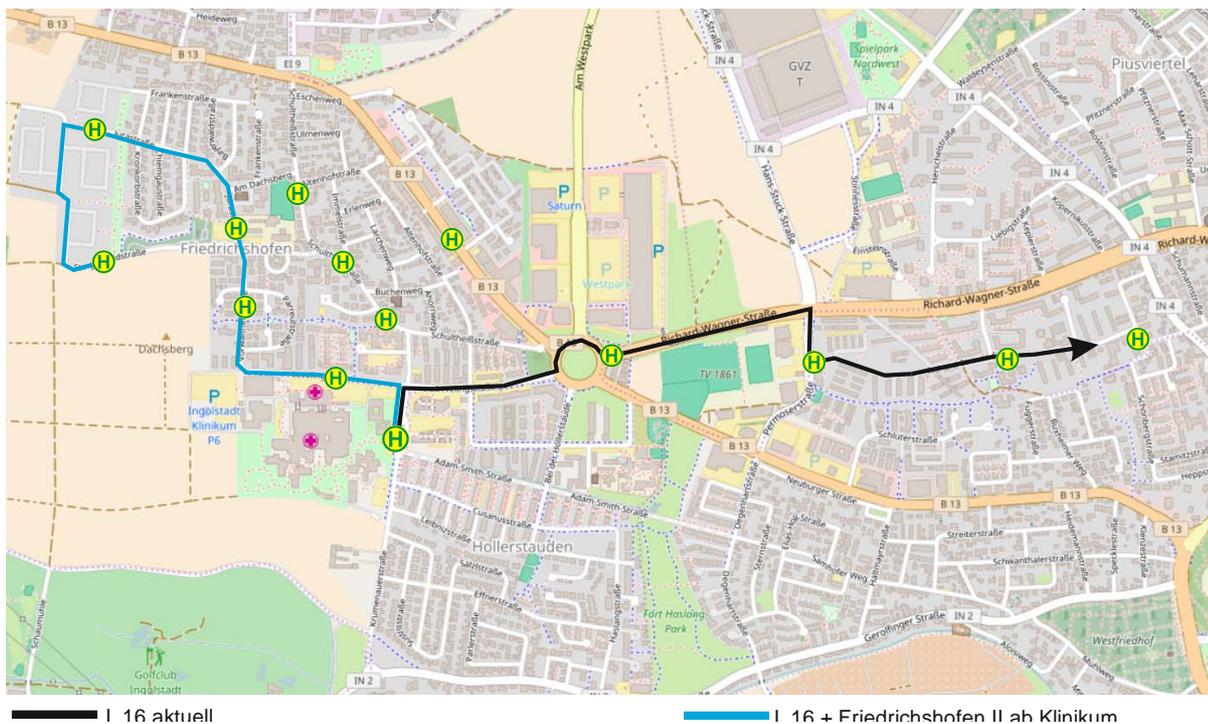
Kosten:

Ca. 32.000 EUR bis 132.000 EUR pro Jahr

Option 3: Verlängerung der Linie 16

Die Linie 16, die aktuell via Richard-Strauss-Straße, Westpark und Klinikum den Nordwesten Ingolstadts bedient, könnte in das Neubaugebiet Friedrichshofen West über die westliche Trasse Levelingstraße-Vorwaltnerstraße-Jurastraße verlängert werden. Dadurch wird eine Angebotsverbesserung für den Westen des Ortsteils Friedrichshofen auf einen durchgängigen 30-Minuten-Takt wochentags erreicht. Aufgrund der bereits bestehenden Linienführung bis zum Klinikum kann der zusätzliche Linienweg mit nur einem weiteren Umlauf gestaltet werden, so dass die Defizitmehrung begrenzt werden kann.

Die Linie 16 bedient im Südast den Rathausplatz, Hauptbahnhof, den Markt Manching und bedarfsorientiert die Stadt Geisenfeld. Eine zusätzliche Verlängerung des Linienlaufwegs erhöht die Verspätungsanfälligkeit. In Abhängigkeit weiterer detaillierter Prüfungen könnte daher eine Trennung der Linie ab ZOB eine zweckmäßige Option sein. Vergleichbares wurde erfolgreich in der Vergangenheit bei den Linien 15, 50 und 60 durchgeführt. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass einige Fahrgäste mit Quell-Ziel-Verkehr Hauptbahnhof/Rathausplatz/Westpark/Klinikum zukünftig am ZOB umsteigen müssen. Aufgrund der guten Erschließung des Ingolstädter Westens mit der Linie 60 im 15-Minutentakt ist dies aus Sicht der Geschäftsführung jedoch hinnehmbar.

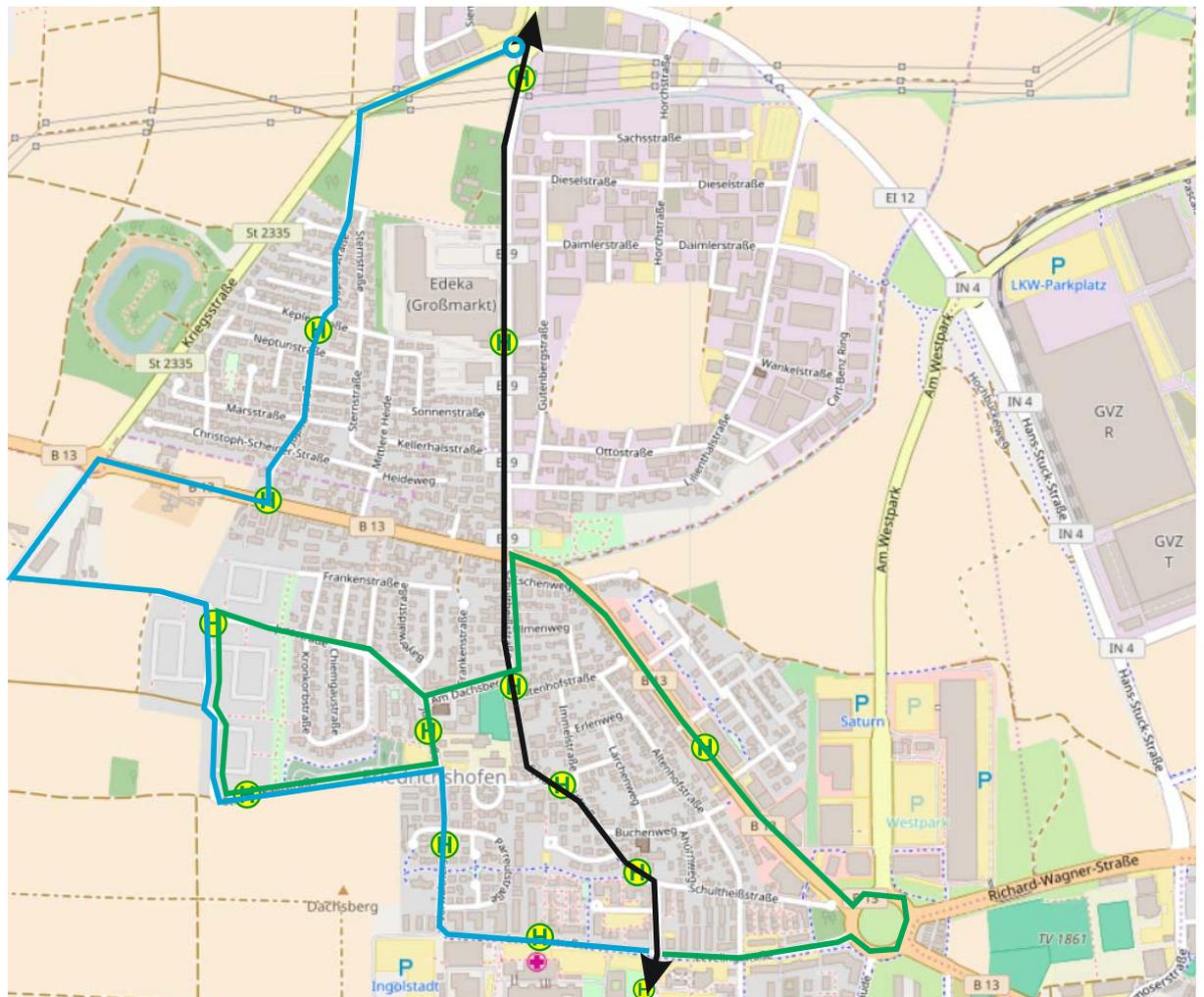


Kosten:

Ca. 125.000 EUR pro Jahr

Option 4: Kurze Linie 50 zur Angebotsverbesserung für den Ortsteil Friedrichshofen

Denkbar für eine Erschließung wäre eine neue „kurze“ Linie 50 ab Klinikum über das Neubaugebiet Friedrichshofen West bis zum Gewerbegebiet Gaimersheim/Lana-Grossa-Kreisel. Hier sind mehrere Varianten denkbar, allerdings bedeutete dies auch eine Sicherstellung der bisherigen Anbindungsqualität von Gaimersheim an Ingolstadt. Im Ergebnis müsste als auch eine weitere Linienführung mit Gaimersheim und den betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmt werden, die in diesem Bedienungsgebiet Konzessionen haben. Der verbesserten Anbindung stünden zudem dauerhaft hohe Kosten entgegen.



— 50 aktuell — 50 mit Friedrichshofen II — 50 mit „Westlich Westpark“ + FII

Kosten:

Ca. 260.000 EUR pro Jahr

Zusammenfassende Bewertung der Optionen:

Die Geschäftsführung empfiehlt die Umsetzung der Option 1 ab dem Zeitpunkt einer sicheren und dauerhaften Befahrbarkeit für den ÖPNV. Dies wird voraussichtlich ab 2019/20 der Fall sein. Die Option 2 könnte eine kostengünstige Linienführung sein, aber nur so lange kein oder max. nur ein zusätzlicher morgendlicher Verstärkerbus eingesetzt werden muss. Zudem bedeutet dies auch eine Verschlechterung des werktäglichen Angebots im weiteren Linienlauf der Linie 60 ab Klinikum nach Richtung Gerolfing.

Bis zum Zeitpunkt der Befahrbarkeit der Bustrasse gemäß Option 1 **befürwortet die Geschäftsführung daher die Erschließung des Baugebiets Friedrichshofen West durch eine erweiterte Linie 16 nach Maßgabe der Option 3.** Gegen die Option 4 sprechen die hohen Kosten sowie der schwierige konzessionsrechtliche Abstimmungsbedarf mit anderen Verkehrsunternehmen und der Gemeinde Gaimersheim. Abschließend ist ein entscheidendes Argument für die Option 3 neben der direkten Linienführung in das Stadtzentrum unter Anbindung des Westparks gerade im Vergleich zur Option 4 die deutlich bessere Wirtschaftlichkeit.

2. Anbindung des Gewerbegebiets „Interpark“:

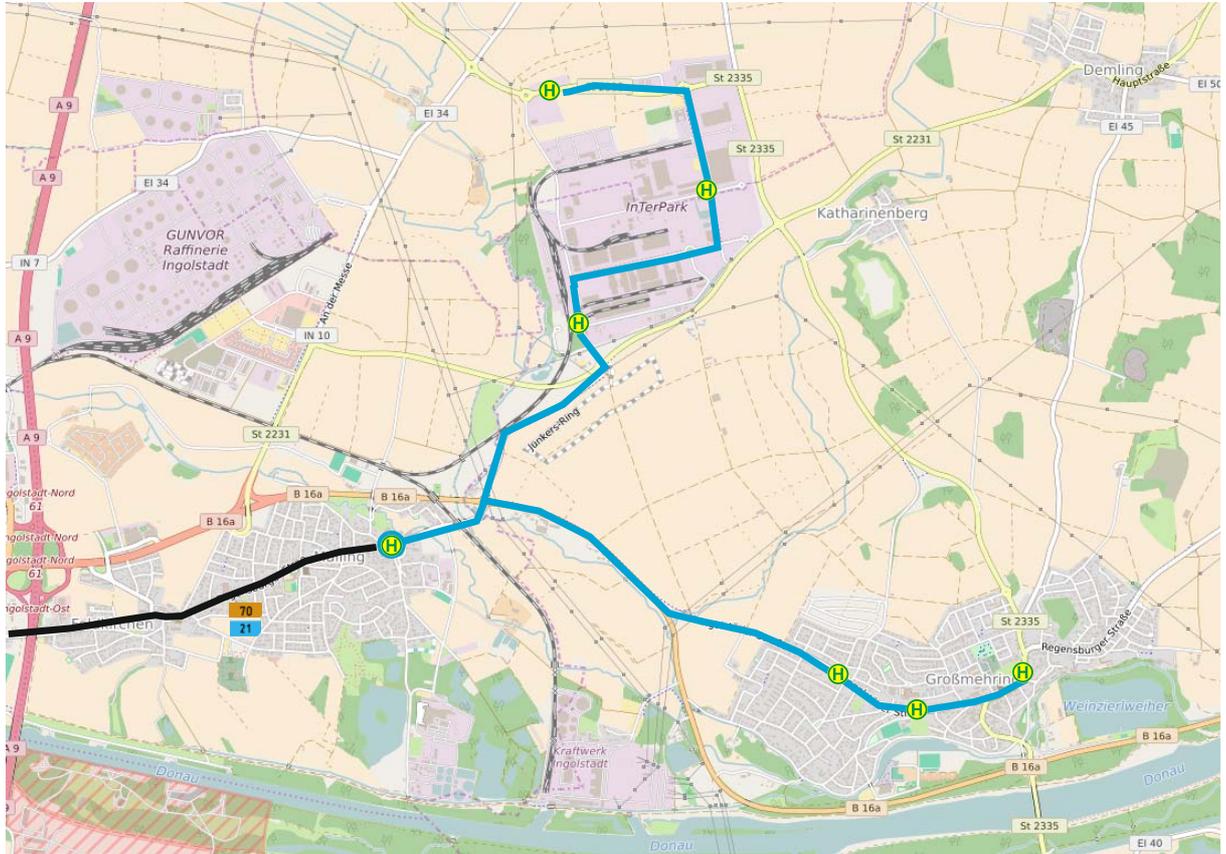
Im Hinblick auf das stete Wachstum durch vermehrte Ansiedlung von Firmen, verbunden mit zunehmenden Parkplatzmangel, ist der Bedarf einer nahverkehrlichen Anbindung des Gewerbeparks, insbesondere im Zuge des Wettbewerbs um Auszubildende, gestiegen. Das Interpark Management ist daher an die Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mit der Bitte herangetreten, den „Interpark“ für den ÖPNV erstmalig zu erschließen.

Aktuell wird erwogen, im ersten Schritt ab 01.09.2017 die Gemeinden Großmehring und Kösching durch jeweils 3 Fahrten, abgestimmt auf die Arbeitszeiten der Auszubildenden, an den Interpark gemäß Skizzen anzubinden. Die Linienführung Interpark – Großmehring und zurück verläuft über die Haltestelle St. Martin in Mailing-Feldkirchen, so dass mit den Linien 21 und 70 gute Umsteigebeziehungen an das städtische Busnetz bestehen. Die Kostenträgerschaft für die Linienanbindung liegt bei den Gemeinden Großmehring und Kösching, die bereits hohe Investitionen in den ÖPNV leisten. Aus diesem Grunde wird eine Beteiligung der Firmen im Interpark an den ÖPNV-Kosten angestrebt, hierzu werden aktuell mehrere Modelle der anteiligen Finanzierung diskutiert.

Neben der o.g. Basisanbindung wurde die INVG gebeten, eine ergänzende Linienbedienung zu den Schichtwechselzeiten mit den sich darauf ergebenden Kosten zu prüfen.

Im Falle einer Realisierung einer ÖPNV-Anbindung des Interparks würde die INVG einmalige Infrastrukturkosten von ca. 30.000 EUR insbesondere für den Aufbau eines neuen DFI-Anzeigers an der Haltestelle St. Martin übernehmen, eine Förderung durch die Regierung von Oberbayern erscheint möglich. Diese anfallenden Kosten werden in Abhängigkeit einer Förderung im Wirtschaftsjahr 2017/18 abgebildet, die Kosten für die Anbindung des Gewerbeparks Interpark sind von den beiden Gemeinden Kösching und Großmehring zu tragen.

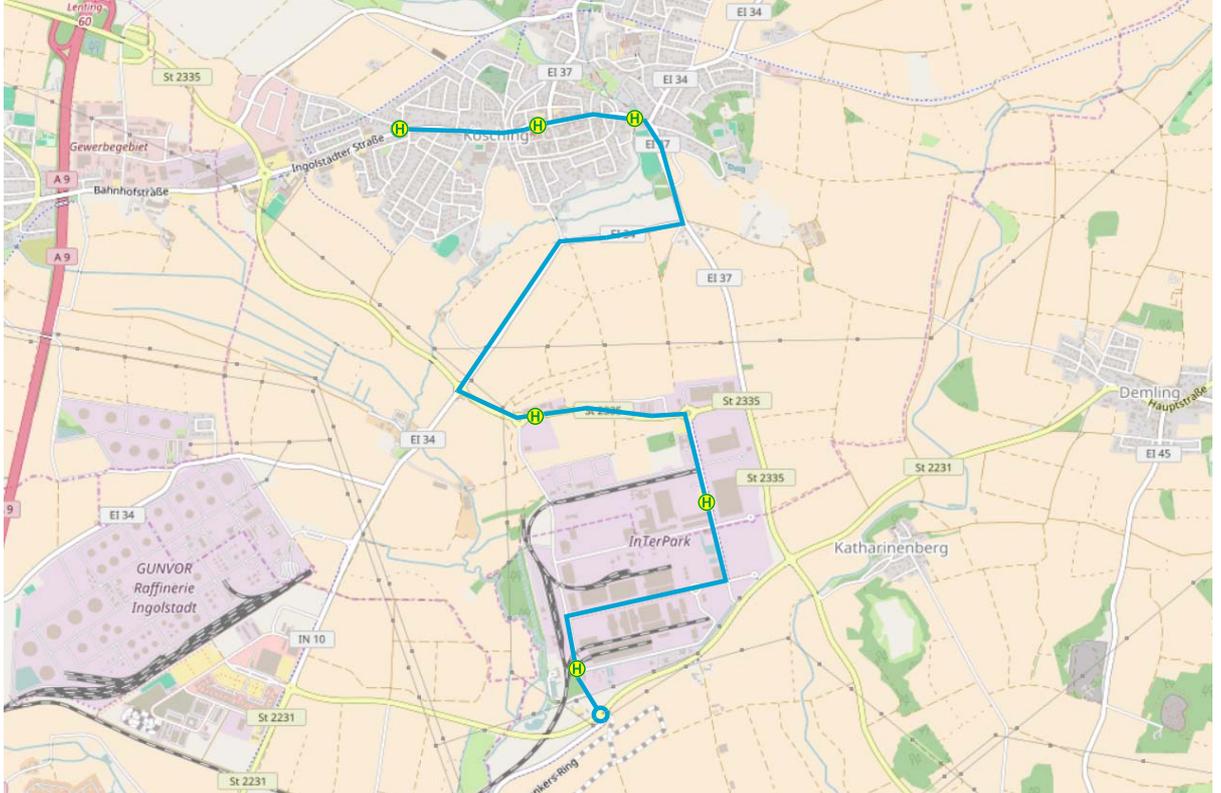
Anbindung Großmehring <=> Ingolstadt <=> Interpark:



— Linien 21 + 70

— neue Linie „Interpark“

Kösching <-> Interpark



— neue Linie „Interpark“