

BESCHLUSSVORLAGE V0482/13 öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation
	Kostenstelle (UA)	6101
	Amtsleiter/in	Herr Johannes Wegmann
	Telefon	3 05-23 20
	Telefax	3 05-23 30
E-Mail	vmg@ingolstadt.de	
Datum	17.09.2013	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie und Wirtschaftsförderung	08.10.2013	Kenntnisnahme	

Beratungsgegenstand

Errichtung einer Seilbahn mit Großkabine
(Referentin: Frau Preßlein-Lehle)

Antrag:

1. Der Sachstandsbericht zur Errichtung einer Seilbahn mit Großkabine wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Errichtung einer Seilbahn als zusätzliches Verkehrsmittel wird nicht weiter verfolgt.

gez.

Renate Preßlein-Lehle
Stadtbaurätin

Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten: ja nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input type="checkbox"/> im VMH bei HSt:	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt: <input type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 20	Euro:
<input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von Euro müssen zum Haushalt 20 wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

Kurzvortrag:

In Bezug auf den Antrag der SPD-Fraktion vom 04.06.2013 erfolgte eine Prüfung, unter welchen Voraussetzungen eine Seilbahn als urbanes Transportmittel im Stadtgebiet Ingolstadt errichtet werden könnte. Im Antrag wurden mehrere Beispiele aus Deutschland genannt, wo Seilbahnen realisiert oder geplant wurden. Im Regelfall liegen hierbei gewisse topographische Hindernisse vor, wie große Höhenunterschiede oder weitere, die konventionellen Verkehrsmittel einschränkende Elemente. Dies ist in Ingolstadt nicht der Fall.

Als bekanntes Beispiel in Deutschland kann die Seilbahn in Koblenz genannt werden, welche im Rahmen der Bundesgartenschau 2011 errichtet wurde. Dabei handelt es sich um eine Pilotanlage des österreichischen Seilbahnherstellers Doppelmayr mit einer sehr hohen Dauertransportleistung (3.800 Personen pro Stunde und Richtung). Sie überwindet dabei mit dem Rhein und einem Höhenunterschied von 112 m zwei prägende topographische Hindernisse im Stadtgebiet von Koblenz. Auch wenn vielfach von einem urbanen Verkehrsmittel die Rede ist, so ist die Bahn in Koblenz als reine touristische Bahn in Betrieb (nur Sommerbetrieb, ca. 10-19 Uhr), um die Festung Ehrenbreitstein mit dem BUGA-Gelände sowie vorhandenen musealen Einrichtungen besser erreichbar zu machen. Die Bahn überfährt dabei auf 890 m Länge ausschließlich unbewohntes Gelände. Die eingesetzten Gondeln sind barrierefrei benutzbar und vergleichbar mit konventionellen städtischen Transportmitteln.

Andere Beispiele, welche zwar als urbane Systeme ausgelegt, jedoch über die reine Projektidee nicht hinausgekommen sind, sind Marburg und Ulm. In Marburg soll eine Seilbahn ca. 160

Höhenmeter zwischen der Innenstadt und dem Universitätscampus überwinden und somit den zeitintensiven Busverkehr auf kurvenreichen Straßen obsolet machen. Momentan ist unklar, wie mit der Projektidee weiter verfahren werden soll. In Ulm besteht eine ähnliche Situation. Eine Seilbahn soll die Innenstadt mit den Kliniken, der Universität sowie der Wissenschaftsstadt verbinden. Mit dem klaren Beschluss des Ulmer Gemeinderates für den Bau einer Straßenbahn ist die Projektidee inzwischen vom Tisch. Die Planungen für eine Seilbahn in Hamburg laufen auf reine private Initiative. Dabei geht es um eine Verbindung der Innenstadt über die Elbe mit den Musicaltheatern, d.h. um eine reine touristische Seilbahn.

Die Seilbahn in Ingolstadt

In Bezugnahme auf den Antrag der SPD-Fraktion erfolgte auch eine Prüfung, inwiefern sich eine Seilbahn in Ingolstadt in Abhängigkeit des Bahnhalts Audi realisieren ließe. Die von der SPD-Fraktion vorgeschlagene „Trasse“ vom Nordbahnhof in das Werksgelände der AUDI AG und weiter zum GVZ bietet insbesondere zur Beförderung der dort tätigen Arbeitnehmer Vorteile. Eine Seilbahn hat je nach technischer Ausführung sehr hohe Transportkapazitäten. In Abhängigkeit der verwendeten Kabinengrößen können so etwa 3.600 bis 5.000 Personen pro Stunde befördert werden. Konventionelle Transportmittel wie der Stadtbus oder die Straßenbahn erreichen diese Transportleistung auch bei hoher Taktung im Regelfall nicht. Der unbestrittene Vorteil von Bus und Tram ist jedoch die hohe Anpassbarkeit der Taktung auf die üblichen Spitzenzeiten der Nachfrage zur Hauptverkehrszeit am Morgen. So kann die Nachfrage insbesondere zu den Schichtwechselzeiten der AUDI-Mitarbeiter sowie zu den üblichen Bürobeginnzeiten mit konventionellen öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich effizienter abgewickelt werden. Eine Seilbahn erreicht ihre maximale Transportleistung hingegen nur bei zeitlich gleichmäßig verteilter Nachfrage, welche die vorgeschlagene Trassenführung nicht erzeugen würde.

Ein großer Nachteil in der baulichen Eigenart von Seilbahnen ist die Notwendigkeit, diese in geraden Trassen zu errichten, was die Realisierung in urbanen Räumen erschwert. Die Kurvenfahrt ist nur in vollwertigen Stationen oder Zwischenstationen (ohne Ein- und Ausstieg) möglich. So lässt es sich bei der Realisierung nicht vermeiden, auch bewohnte Gebiete zu streifen oder zu durchkreuzen. Konflikte hinsichtlich der Privatsphäre der Anlieger sowie Beeinträchtigung und Verschattung durch Stützen und Gondeln entlang der Seilbahntrasse sind insbesondere auch entlang der von der SPD-Fraktion vorgeschlagenen Trasse nicht auszuschließen. Die Trassenführung hängt dabei jedoch auch von der Bereitschaft der Grundstückseigentümer ab, diese Nutzung zuzulassen. Insbesondere zur Errichtung und Wartung der Seilbahnstützen wie ebenso für eine eventuelle Evakuierung müssen auch am Boden gewisse Zufahrten zur Trasse möglich sein. Um die erforderliche barrierefreie Ein- und Ausstiegssituation in den Stationen bieten zu können, sind in Abhängigkeit der Flächenverfügbarkeit mehr oder weniger technisch aufwendige bauliche Anlagen notwendig.

Je nach genauer Trassenführung würde die vorgeschlagene Seilbahn vom Nordbahnhof zur AUDI AG und weiter zum GVZ eine Streckenlänge von ca. 3.000 m aufweisen. Bei durchschnittlichen Kosten von ca. 10 bis 15 Mio. Euro pro Kilometer je nach Ausführung, Kabinen und baulicher Ausführung der Stationen würden Kosten von ca. 30 bis 45 Mio. Euro für den Bau der Seilbahn entstehen. Hinzu kommen Betriebskosten sowie die Kosten für die jährliche Revision, für welche die Bahn ca. 2 Wochen außer Betrieb geht. Ein Stadtbus lässt sich vergleichsweise kostengünstig betreiben. Die Anschaffungskosten für einen üblichen Gelenkbus betragen in etwa 300.000 bis 400.000 Euro. Aktuell kostet der gefahrene Kilometer bei der INVG statistisch etwa 4,50 Euro. Für die vorgeschlagene Route vom Nordbahnhof zur AUDI AG bzw. GVZ sind neben den beiden Start-/Endstationen zwei weitere Stationen notwendig, um die „Kurvenfahrt“ zu ermöglichen. Sinnvollerweise lässt zumindest eine dieser beiden Stationen auch das Ein- und Aussteigen zu. Für eine solche Strecke beträgt die Fahrzeit insgesamt mindestens 10 min. Die INVG Buslinie X12 durch das Werksgelände benötigt auf der Strecke vom Nordbahnhof zur AUDI TE mit zahlreichen Unterwegshalten ca. 15 min.

Um eine hohe Attraktivität, die Akzeptanz bei der Bevölkerung und schließlich entsprechende

Auslastungszahlen zu erreichen, müsste eine Seilbahn mit den INVG Tickets ohne Aufpreis nutzbar sein.

In Bezug auf den Vorschlag, im Rahmen weiterer, möglicher Realisierungsschritte die Seilbahn zum Westpark, Klinikum und bis in den Ingolstädter Südwesten zu verlängern, muss erwähnt werden, dass hierbei die Verkehrsketten stark gebrochen würden. An den jeweiligen Stationen wären große Park&Ride Parkplätze sowie Busanbindungen notwendig.

Fazit

Eine Seilbahn vom Nordbahnhof durch das Werksgelände der AUDI AG und weiter zum GVZ wird einem Vergleich mit konventionellen Verkehrsmitteln nicht standhalten können. Die Kosten für den Betrieb eines an die tatsächliche Nachfrage angepassten Linienbusverkehrs liegen deutlich niedriger.