



# Situationsanalyse 2014

Bericht zum ÖPNV in Ingolstadt







# Der ÖPNV in Ingolstadt

## Situationsanalyse 2014

Bericht

Im Auftrag der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH

Mai 2014

Bearbeiter: Maike Dörfler, Dipl.-Geogr.  
Erik Meder, Dipl.-Geogr.

gevas humberg & partner  
Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrsplanung und  
Verkehrstechnik mbH  
München – Essen – Karlsruhe – Augsburg  
Grillparzerstraße 12a  
81675 München

Telefon 089 / 489085 0  
Telefax 089 / 489085 55  
E-Mail muenchen@  
gevas-ingenieure.de  
www.gevas-ingenieure.de

© gevas humberg & partner



**Inhaltsverzeichnis**

1	Aufgabenstellung	5
2	Entwicklung des Liniennetzes, Fahrgastzahlen	7
2.1	Allgemeines	7
2.2	Gesamtergebnis Montag – Freitag	13
2.3	Tageszeitlicher Verlauf der Nachfrage	22
2.4	Linienbezogene Analyse	25
2.5	Gemeindebezogene Analyse	41
	2.5.1 Ingolstadt	41
	2.5.2 Gemeinden, alphabetisch	41
	2.5.3 Gemeinden im Vergleich	47
2.6	Haltestellenvergleich	49
2.7	Wochenende	68
3	Empfehlungen zum Jahresfahrplan 2015	71

**Abbildungen**

Abbildung 1	Entwicklung der Fahrgastzahlen [in Tausend] im INVG-Verbundgebiet 1989 – 2014	14
Abbildung 2	Nachfrageentwicklung Februar 2012 – März 2014 gemäß INVG-Verkaufsstatistik	17
Abbildung 3	Nachfrageentwicklung Dezember 2013 – März 2014 je Fahrkartenart	17
Abbildung 4	Nachfrageentwicklung Dezember 2013 – März 2014 bei Erwachsenen-Zeitkarten	19
Abbildung 5	Tageszeitlicher Verlauf der Nachfrage Montag - Freitag	24
Abbildung 6	Durchschnittliche Anzahl Einsteiger N-Linien Mo - Fr	39
Abbildung 7	Einsteiger in Summe N-Linien Mo – So (mit Vergleich zu 2013)	39

**Tabellen**

Tabelle 1	Linienübersicht	8
Tabelle 2	Fahrgastzahlen im INVG-Verbundgebiet 2013 und 2014	13
Tabelle 3	Entwicklung der Fahrgastzahlen pro Linie 1988 - 2014	15
Tabelle 4	Fahrgäste nach Binnenverkehr in Ingolstadt und Quell-/Ziel-Verkehr	21
Tabelle 5	Tageszeitlicher Verlauf der Nachfrage je Linie Montag - Freitag	23
Tabelle 6	Gemeindebezogene Einsteigerzahlen	42
Tabelle 7	ÖPNV–Nutzung in den Umlandgemeinden	48
Tabelle 8	Einsteigerzahlen je Haltestelle ab 200 Einsteigern je Werktag	50
Tabelle 9	Ein- und Aussteigerzahlen der INVG-Haltestellen	51
Tabelle 10	Fahrgastzahlen 2014 im INVG-Verbundgebiet am Wochenende	69
Tabelle 11	Fahrgastzahlen am Wochenende 2013 und 2014	70

**Pläne**

Plan 1	Linienetz der INVG (Jahresfahrplan 2014)	12
Plan 2	Linienetz der INVG-Nachtlinien (Jahresfahrplan 2014)	40
Plan 3	Einsteiger je Haltestelle März 2014, Übersichtskarte Stadtgebiet Ingolstadt	61
Plan 4	Einsteiger je Haltestelle März 2014, Ingolstadt Innenstadt	62
Plan 5	Einsteiger je Haltestelle März 2014, Ingolstadt Ausschnitt Süd	63
Plan 6	Einsteiger je Haltestelle März 2014, Ingolstadt Ausschnitt West	64
Plan 7	Einsteiger je Haltestelle März 2014, Ingolstadt Ausschnitt Nord	65
Plan 8	Einsteiger je Haltestelle März 2014, Ingolstadt Ausschnitt Ost	66
Plan 9	Entwicklung der Einsteigerzahlen an den Haltestellen in Ingolstadt 2013 – 2014	67

## 1 Aufgabenstellung

Der ÖPNV in Ingolstadt wird von der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft (INVG) betrieben, die das im November 1987 neu eingeführte Liniennetz stets weiterentwickelte. Um die damit verbundene Nachfrageentwicklung zu erfassen und um diese bewerten zu können, wurden seither jährlich im Frühjahr Fahrgasterhebungen durchgeführt, verbunden mit einer Analyse der Ergebnisse.

Insgesamt stieg die Fahrgastnachfrage bis zum Jahr 2000 kontinuierlich – von knapp 19.000 Fahrgästen/Tag im Jahr 1988 auf über 55.000 Fahrgäste/Tag im Jahr 2000. Aufgrund einer veränderten Innenstadtbedienung kam es danach erstmals zu Fahrgastrückgängen. Nach leichten Fahrgastanstiegen bis 2004 musste aus wirtschaftlichen Gründen zum Fahrplanjahr 2005 eine erhebliche Angebotsreduzierung sowie eine deutliche Tarifierhöhung vorgenommen werden. Dies führte in der Folge zu einem starken Rückgang der Fahrgastnachfrage bis zum Jahr 2007 auf nur noch gut 46.000 tägliche Fahrgäste. Seit 2008 ist bis 2012 die Nachfrage wieder kontinuierlich gestiegen (zwischen +0,4% und +3,7%). Bedingt vor allem durch das „Audi-Maßnahmenpaket“ wurde im Frühjahr 2013 ein starker Fahrgastzuwachs um 6,7% auf insgesamt 53.857 Einsteiger erreicht.

Die vorliegende Situationsanalyse schreibt vor diesem Hintergrund die Nachfrageentwicklung bis zum März 2014 fort. Dabei werden auch die Auswirkungen der Fahrplanänderungen analysiert, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 umgesetzt wurden.

Da zum Jahresende 2013 als große Aufgabe die Einführung des Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL) mit u.a. der Installation zahlreicher elektronischer Anzeigetafeln für Echtzeitinformationen an Haltestellen anstand, wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 nur kleinere Maßnahmen umgesetzt, weitere Maßnahmen aber bereits für eine spätere Umsetzung beschlossen.

Die kleineren Fahrplananpassungen im Dezember 2013 umfassten folgende Punkte:

- S-Linien: Angebotsanpassungen bzw. -erweiterungen wurden hier bereits im Juni 2013 vorgenommen; neben Anpassungen der Fahrzeiten an die Mitarbeiterwünsche bei einigen Fahrten wurden bei der S2, S5 und S8 jeweils die Rückfahrt der Frühschicht ergänzt, bei der S9 kam eine zusätzliche Rückfahrt am späteren Nachmittag hinzu
- X11: Ergänzung eines Fahrtenpaares

- X12: Ergänzung einer Rückfahrt zum Nordbahnhof am frühen Abend
- Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten in der Relation Hauptbahnhof – Audi Forum bei den Linien 11 und 44, zudem bei der Linie 44 auch Direktfahrten zwischen Hagau und dem Schulzentrum Südwest
- Nachtlinien: bei N5 Freitag/Samstag eine zusätzliche Rückfahrt, bei N14 Verlängerung von 2 Fahrtenpaaren bis Hagau, bei N8 dagegen Reduzierung einer Rückfahrt
- neue Haltestellen (und z.T. damit verbunden modifizierte Linienführung) in Eitensheim (Haltestelle Röntgenstraße), Oberbrunnenreuth (Haltestelle Hans-Denck-Straße) und Rothenturm (Erschließung neues Baugebiet „Am Eichelanger“)

Weitere geplante Maßnahmen konnten aus infrastrukturellen Gründen im Dezember 2013 noch nicht umgesetzt werden (Verlängerung der Linie 11 zu Audi TE aufgrund von Engpässen in der Bahnunterführung, veränderte Linienführung der Linie 40 in Kösching aufgrund verspäteter Fertigstellung der notwendigen Verbindungsstraße). Die veränderte Linienführung der Linie 40 in Kösching ist aber Ende Mai 2014 in Betrieb gegangen. Diese Maßnahme wird jedoch für die aktuelle Fahrgastzählung ebenso nicht wirksam, wie die größte beschlossene Maßnahme für das Jahr 2014, die Einführung des 15-min-Taktes auf der Linie 70 (Umsetzung im August 2014).

Insoweit kann zum Zählzeitraum Ende Februar bis Mitte März 2014 von einem weitgehend unveränderten Angebot gegenüber der Zählung 2013 gesprochen werden, weshalb unter diesem Aspekt keine größeren Nachfrageänderungen zu erwarten waren bzw. ggf. veränderte äußere Randbedingungen einen stärkeren Einfluss auf die Nachfrageentwicklung haben können als die Angebotsänderungen selbst.

Unter den genannten Rahmenbedingungen erfolgt nachfolgend die Analyse und Bewertung der aktuellen Fahrgastentwicklung sowie die Ableitung von Maßnahmenvorschlägen.

Die Ergebnisse der Untersuchung werden im vorliegenden Bericht erläutert. Sie sind als Grundlage für die künftige Weiterentwicklung des ÖPNV in Ingolstadt und den Umlandgemeinden von Bedeutung. Die umfangreichen Zahlenunterlagen sind im Anlagenteil zusammengestellt.

## **2 Entwicklung des Liniennetzes, Fahrgastzahlen**

### **2.1 Allgemeines**

Die der Analyse zugrunde liegenden Fahrgastzählungen wurden an allen Werktagen (Montag bis Freitag) zwischen 22. Februar und 16. März 2014 (aber keine Erhebung in den Faschingsferien 01. – 09. März) mit Zählformularen auf allen regulären Linienfahrten (einschließlich Verstärkerfahrten) durchgeführt. Vereinzelt haben danach (außerhalb der Osterferien) noch Nacherhebungen stattgefunden (Ende März und im April). Somit wurden alle Fahrten im INVG-Verbundgebiet nach Ein- und Aussteigern je Haltestelle gezählt.

An Samstagen und Sonntagen wurden alle Fahrten mittels Querschnittszählungen am Omnibusbahnhof bzw. am Rathausplatz (mit Schutterstraße) sowie an der Nordtangente (Linie 70) gezählt. Diese Zählungen fanden am 22./23. Februar und am 15./16. März statt.

Eine Übersicht aller Linien gibt Tabelle 1 sowie Plan 1.

Linie 10	Herschelstraße – ZOB – Hauptbahnhof – Knoglersfreude
Linie 11	Audi – ZOB – Hauptbahnhof – Südfriedhof – Seehof – Urnenfelderstraße
Linie 111	Audi TE – Audi Forum
Linie X11	Hauptbahnhof – Audi-TE
Linie X12	Nordbahnhof – Audi-TE
Linie 15	Wettstetten – Etting – Audi – Nordbahnhof – ZOB
Linie 16	Klinikum – Westpark – ZOB – Hauptbahnhof – Unsernherrn – Manching – Geisenfeld
Linie 17	Hauptbahnhof – Pionierkaserne – Eriagstraße – Steinheilstraße
Linie 18	ZOB – Hauptbahnhof – Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Langenbruck (– Pörnbach)
Linie 20	(Ingolstadt Village –) Goethestraße – ZOB – Ringsee
Linie 21	Mailing – Regensburger Straße – Rathausplatz – Manchinger Straße – Audi Sportpark
Linie 25	ZOB – Großmehring – Theißing (– Oberdolling) – Pförring
Linie 26	ZOB – Großmehring – Irsching – Vohburg – Pförring
Linie 30	(Stammham – Hepberg –) Lenting – Oberhaunstadt – ZOB – Ringsee – Rothenturm (– Manchinger Straße) – Niederfeld
Linie 31	Oberhaunstadt – Nordbahnhof/Ost – Rathausplatz – Hauptbahnhof

**Tabelle 1      Linienübersicht**

Linie 40	Kösching – Unterhaunstadt – ZOB – Haunwöhr – Hundszell
Linie 41	Römerstraße – Nordbahnhof – ZOB – Rathausplatz – Schulzentrum SW – Wallensteinstraße
Linie 44	Audi-GVZ – Nordbahnhof – ZOB – Hauptbahnhof – Zuchering – Hagau (– Pöttmes)
Linie 50	Lippertshofen – Gaimersheim – Friedrichshofen – Klinikum – ZOB – Nordbahnhof
Linie 51	ZOB – St. Monika – Auwaldsee – Audi Sportpark
Linie 52	ZOB – Rathausplatz – Saturn Arena – St. Monika
Linie 53	ZOB – Westfriedhof – Humboldtstraße
Linie 55	Böhmfeld – Gaimersheim – Etting – ZOB
Linie 60	Irgertsheim – Gerolfing – Klinikum – ZOB
Linie 65	Tauberfeld – Buxheim – Klinikum – ZOB
Linie 70	Klinikum – Westpark – Richard-Wagner-Straße – Theodor-Heuss-Straße – Goethestraße – Regensburger Straße – Mailing
Linie X80	ZOB – Friedrichshofen (– Pietenfeld – Eichstätt)
Linie 85	(Hofstetten – Hitzhofen –) Eitensheim – Gaimersheim – ZOB
Linie 9221	(Bettbrunn –) Kasing – Kösching – Lenting – Oberhaunstadt – ZOB (– Hauptbahnhof)
Linie 9226	Appertshofen – Stammham – Hepberg – Lenting – Oberhaunstadt – ZOB (– Hbf)

**Tabelle 1: Linienübersicht, Teil 2**



S1	Seehof – Unterbrunnenreuth – Unsernherrn – Ringsee – Audi
S2	Hundszell – Knoglersfreude – Haunwöhr – ZOB – Audi
S4	Irgertsheim – Gerolfing – Klinikum – Friedrichshofen – Audi
S5	Mailing – Goethestraße – Theodor-Heuss-Straße – Stadtwerke – Audi
S6	(Karlskron –) Hagau – Zuchering – Oberbrunnenreuth – Hauptbahnhof – Rathausplatz – Nordbahnhof – Audi
S7	Kasing – Kösching – Unterhaunstadt – Theodor-Heuss-Straße – Audi
S8	Hepberg – Lenting – Oberhaunstadt – Audi
S9	Lippertshofen – Gaimersheim – Gewerbegebiet Gaimersheim – Audi TE

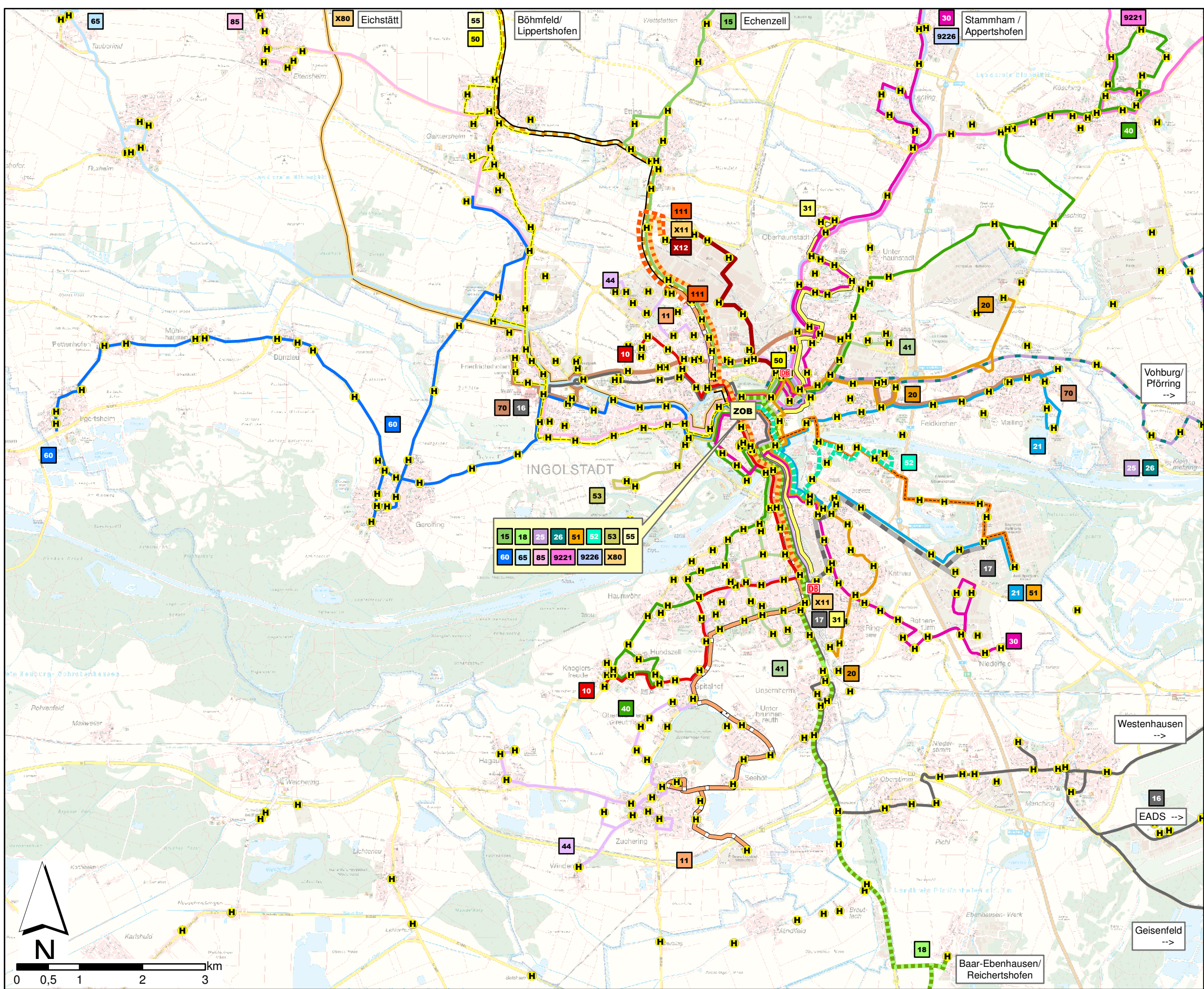
**Tabelle 1: Linienübersicht, Teil 3**

N1	Irgertsheim – Gerolfing – Klinikum – ZOB – Nordbahnhof
N2	Lippertshofen – Gaimersheim – Klinikum – Westpark – ZOB
N3	Herschelstraße – Gaimersheimer Straße – ZOB
N4	Wettstetten – Etting – Audi – ZOB
N5	(Stammham – Hepberg –) Lenting – Oberhaunstadt – ZOB
N6	(Kasing –) Kösching – Unterhaunstadt – ZOB
N7	Goethestraße – Nordbahnhof – ZOB
N8	(Vohburg – Großmehring –) Mailing – Regensburger Straße – Rathausplatz – ZOB
N9	Auwaldsee – St.-Monika – ZOB
N10	Ringsee – ZOB
N11	Niederfeld – Ringsee – Rathausplatz – Universität/Kreuztor – ZOB
N12	Urnenfelderstraße – Unterbrunnenreuth – Hauptbahnhof – ZOB
N14	Hagau – Zuchering – Oberbrunnenreuth – Hauptbahnhof – ZOB
N15	Knoglersfreude – Hundszell – Haunwöhr – Rathausplatz – ZOB
N19	Ringsee – St.Monika – Rathausplatz – ZOB

**Tabelle 1: Linienübersicht, Teil 4**

# Liniennetz der INVG

## (Jahresfahrplan 2014)



- Linie 10 (15-min-Takt)
- Linie 11 (15-min-Takt, An der Lagerschanze - Urnenfelderstr. außerhalb HVZ 30-min-Takt)
- Linie 111 (15-min-Takt in HVZ)
- Linie X11 (3 Expressfahrtenpaare Hauptbahnhof - Audi TE)
- Linie 15 (30-min-Takt [in HVZ 15-min.-Takt])
- Linie 16 (30-min-Takt)
- Linie 17 (7 Fahrtenpaare in HVZ)
- Linie 18 (Stundentakt)
- Linie 20 (15-min-Takt)
- Linie 21 (30-min-Takt)
- Linie 25 / Linie 26 (weitgehend 1-h-Takt, bedarfsorientiert)
- Linie 30 (30-min-Takt)
- Linie 31 (2,5 Fahrtenpaare im Schülerverkehr)
- Linie 40 (30-min-Takt [außerhalb HVZ Unterhaunstadt-Kösching Stundentakt])
- Linie 41 (auf Schülerverkehr ausgerichtet, 5,5 Fahrtenpaare)
- Linie 44 (30-min-Takt)
- Linie 50 (30-min-Takt)
- Linie 51 (30-min-Takt)
- Linie 52 (30-min-Takt)
- Linie 53 (5 Fahrtenpaare)
- Linie 55 (4,5 Fahrtenpaare)
- Linie 60 (15-min-Takt, Gerolfing - Irgertsheim Stundentakt mit Verstärkern)
- Linie 65 (4 Fahrtenpaare)
- Linie 70 (20-min-Takt)
- Linie 85 (3 Fahrtenpaare)
- Linie 9221 (weitgehend Stundentakt)
- Linie 9226 (weitgehend Stundentakt)
- Linie X80 (30-min-Takt in HVZ, sonst Stundentakt)
- Linie X12 (5,5 Fahrtenpaare)
- H INVG-Bushaltestelle

Die Angaben zum Takt und zur Fahrtenhäufigkeit beziehen sich auf das Angebot tagsüber an Werktagen. Die S-Linien und Nachtlinien werden nicht dargestellt.



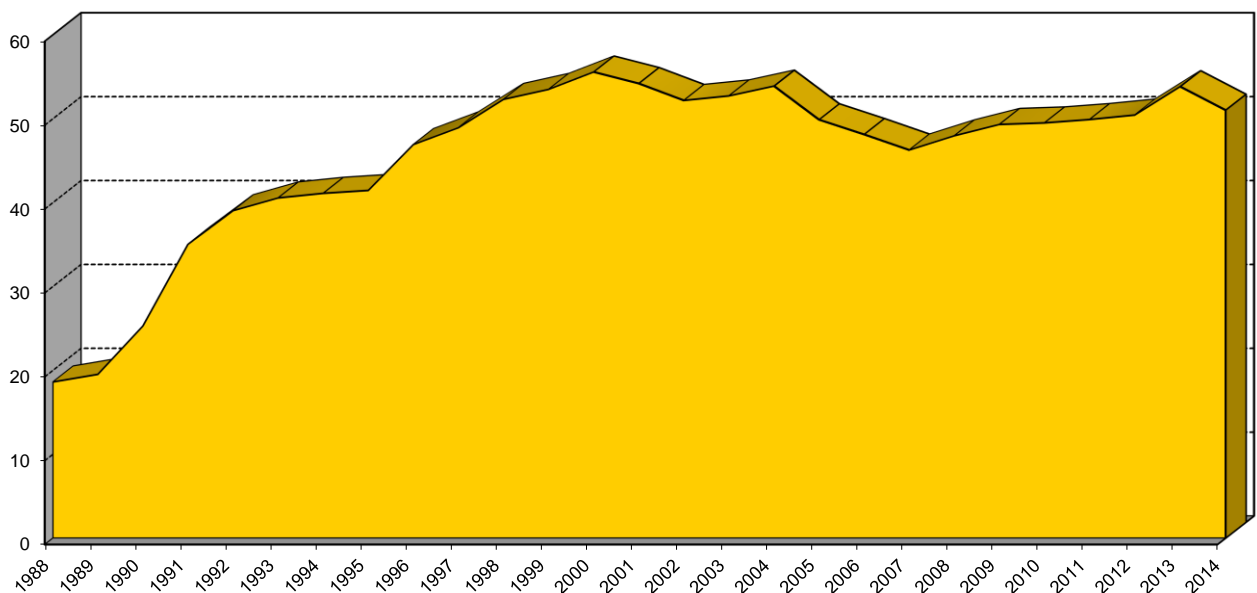
## 2.2 Gesamtergebnis Montag – Freitag

Im März 2014 wurden als Durchschnittswert für die Tage Montag bis Freitag 51.332 Fahrgäste (Einsteiger) pro Tag gezählt, davon 51.243 Einsteiger innerhalb des INVG-Verbundgebietes (die Differenz ergibt sich aus der Linie 6008, die nicht voll in die INVG integriert ist). Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem deutlichen Fahrgastrückgang um 4,7% bzw. 2.525 Fahrgästen. Die Einzelwerte der Linien werden in Tabelle 2 dokumentiert. Die ausführliche Analyse jeder einzelnen Linie erfolgt in Kapitel 2.4.

Linie	Einsteiger / Tag		Veränderung			
	2013	2014	abs.		in %	
10	5.844	5.455	-	389	-	6,7 %
11	5.859	5.762	-	97	-	1,7 %
111	286	261	-	25	-	8,7 %
X11	265	256	-	9	-	3,4 %
X12	141	128	-	13	-	9,2 %
15	1.996	1.854	-	142	-	7,1 %
16	4.676	4.474	-	202	-	4,3 %
17	115	156	+	41	+	35,7 %
18	1.681	1.567	-	114	-	6,8 %
20	4.167	3.939	-	228	-	5,5 %
21	2.420	2.461	+	41	+	1,7 %
25	566	567	+	1	+	0,2 %
26	808	686	-	122	-	15,1 %
30	3.061	2.946	-	115	-	3,8 %
31	228	242	+	14	+	6,1 %
40	2.900	2.761	-	139	-	4,8 %
41	226	202	-	24	-	10,6 %
44	2.945	2.658	-	287	-	9,7 %
50	2.251	2.112	-	139	-	6,2 %
51	680	661	-	19	-	2,8 %
52	941	920	-	21	-	2,2 %
53	62	49	-	13	-	21,0 %
55	252	213	-	39	-	15,5 %
60	3.874	3.798	-	76	-	2,0 %
65	184	139	-	45	-	24,5 %
70	2.697	2.483	-	214	-	7,9 %
85	111	99	-	12	-	10,8 %
9221	1.042	839	-	203	-	19,5 %
9226	1.213	1.212	-	1	-	0,1 %
S-Linien	1.060	939	-	121	-	11,4 %
Nachtlinien	1.078	1.295	+	217	+	20,1 %
X80 *	143	109	-	34	-	23,8 %
Sonstige (6008)	85	89	+	4	+	4,7 %
<b>Summe</b>	<b>53.857</b>	<b>51.332</b>	-	<b>2.525</b>	-	<b>4,7 %</b>
* nur Fahrgäste innerhalb Ingolstadts						

**Tabelle 2 Fahrgastzahlen im INVG-Verbundgebiet 2013 und 2014**

Während in den letzten Jahren (seit 2007) jeweils eine leichte Zunahme der Fahrgastzahlen zu beobachten war, wurde im Vorjahr ein sehr starker Fahrgastzuwachs erzielt. Der diesjährige Fahrgastrückgang ist mit -4,7% zwar deutlich, allerdings liegt das Ergebnis immer noch um 1,7% über dem Ergebnis von 2012, d.h., die grundsätzlich positive Tendenz seit 2007 besteht fort. Auf den Vergleich zum Vorjahr wird nachfolgend näher eingegangen, die langjährige Fahrgastentwicklung wird in Abbildung 1 und Tabelle 3 deutlich.



**Abbildung 1** Entwicklung der Fahrgastzahlen [in Tausend] im INVG-Verbundgebiet 1989 – 2014

Linie	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
10	6.081	6.069	6.405	8.257	8.632	8.459	8.037	4.580	4.814	4.985	5.295	5.077	5.646
11								4.167	4.377	4.669	4.725	5.447	6.001
111													
X11													
X12													
15	1.153	1.551	1.437	2.770	3.442	3.265	3.479	3.518	3.819	3.642	4.021	3.953	4.454
16	1.378	1.239	1.032	1.624	2.143	2.472	2.471	2.446	2.427	3.035	3.239	3.952	4.119
17				94	92	125	101	128	94				
18													
20	2.492	2.212	2.254	3.384	2.993	3.471	3.337	3.297	3.558	3.722	3.707	3.779	4.037
21	756	867	1.152	1.773	1.585	1.725	1.563	1.695	1.856	1.885	1.934	2.149	2.330
25					447	760	744	684	743	717	1.100	1.094	1.266
26													
30	1.338	1.143	3.336	3.169	3.346	3.277	3.669	3.104	3.341	3.344	3.353	3.404	3.301
31													
40	1.970	2.091	2.172	3.189	3.598	3.552	3.453	3.589	3.314	3.882	3.725	3.737	3.722
41									1.237	1.505	1.545	1.054	1.057
44	646	912	988	1.365	1.532	1.731	1.868	1.976	2.429	2.242	2.960	2.462	2.673
50	1.538	1.532	3.237	3.260	4.374	3.805	3.970	3.685	4.134	4.230	4.379	4.375	4.378
51													
52													
53	57	60	63	73	85	124	120	148	139	152	140	143	127
55				272	477	496	470	280	341	263	331	331	319
60	1.205	1.776	1.920	2.352	2.845	3.122	3.396	3.639	4.871	4.802	5.669	6.133	5.859
61												122	112
62													
65				258	316	337	334	318	350	358	355	331	349
70			470	802	770	1.035	1.001	1.297	1.602	2.257	2.556	2.671	2.716
71													
85				265	330	296	324	330	381	366	348	353	328
9221				560	447	786	981	992	892	947	903	985	893
9226				682	700	793	978	990	932	1.009	1.128	1.147	1.175
S-Linien			570	788	772	802	700	764	760	757	868	666	607
Nachtlinien													
X80													
Sonstige		74	260	100	113	126	115	108	574	84	98	137	109
Summe	18.614	19.526	25.296	35.037	39.039	40.559	41.111	41.455	46.924	48.931	52.311	53.502	55.578

Linie	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
10	5.476	5.415	5.766	5.724	5.234	5.488	5.217	5.267	5.232	5.513	5.768	5.758	5.844	5.455
11	5.494	5.411	5.802	6.040	4.640	4.259	4.595	4.745	5.084	5.169	5.290	5.454	5.859	5.762
111												247	286	261
X11										34	83	195	265	256
X12													141	128
15	3.887	3.472	3.624	3.521	3.459	3.107	3.158	3.365	3.181	3.293	3.447	1.802	1.996	1.854
16	4.560	4.090	4.006	4.447	4.301	4.257	3.758	3.866	4.601	4.164	4.346	4.573	4.676	4.474
17		61	72	72								34	115	156
18												1.711	1.681	1.567
20	3.733	3.410	3.506	3.578	3.878	3.747	3.458	3.224	3.546	3.139	3.529	3.815	4.167	3.939
21	2.355	2.531	2.778	2.676	2.719	2.318	2.176	2.363	2.628	2.590	2.422	2.377	2.420	2.461
25	1.201	1.387	1.340	1.272	1.310	1.379	1.238	574	490	521	628	584	566	567
26								656	659	742	792	752	808	686
30	3.136	2.854	2.705	2.624	2.859	2.878	2.759	2.756	2.810	2.823	2.673	2.838	3.061	2.946
31		755	842	811	220	238	176	290	274	210	151	261	228	242
40	3.584	3.461	3.141	3.195	3.020	3.054	2.615	2.972	2.969	2.986	2.810	2.442	2.900	2.761
41	1.170	1.122	1.225	1.034	335	317	295	292	365	258	230	263	226	202
44	2.178	2.120	2.112	2.294	2.933	2.606	2.630	2.860	2.556	2.996	2.748	2.977	2.945	2.658
50	4.187	3.626	3.421	3.624	2.834	2.727	2.611	2.743	2.746	2.675	2.685	2.248	2.251	2.112
51												669	680	661
52												1.020	941	920
53	97	101	110	110	103	65	58	55	56	63	57	59	62	49
55	329	284	342	362	372	359	372	381	334	334	274	238	252	213
60	5.937	5.809	5.445	6.225	4.474	4.722	4.466	4.520	4.670	4.605	4.317	3.443	3.874	3.798
61	344	312	337	343	822	890	944	967	967	910	1.042			
62								17	22					
65	348	410	307	255	249	202	270	221	220	209	202	169	184	139
70	3.017	2.723	2.994	3.006	2.477	2.156	2.054	2.016	2.031	1.905	1.977	2.552	2.697	2.483
71												489	450	
85	369	358	296	139	139	173	129	178	153	128	145	84	111	99
9221	1.022	826	808	879	955	944	1.033	1.023	1.081	1.094	1.008	990	1.042	839
9226	1.104	1.005	1.095	993	1.181	998	1.055	1.202	1.228	1.184	1.270	1.246	1.213	1.212
S-Linien	572	568	574	600	388	381	358	411	391	371	414	416	1.060	939
Nachtlinien					903	793	778	914	896	951	960	1.034	1.078	1.295
X80								34	64	80	116	118	143	109
Sonstige	103	74	78	73	80	69	69	57	69	69	74	84	85	89
Summe	54.203	52.185	52.726	53.897	49.885	48.127	46.272	47.969	49.323	49.505	49.908	50.453	53.857	51.332

fett = bestes Ergebnis dieser Linie, rot = stärkste INVG-Linie des jeweiligen Jahres

Tabelle 3 Entwicklung der Fahrgastzahlen pro Linie 1988 - 2014

In den folgenden Kapiteln wird die Nachfrageentwicklung näher analysiert und es werden, soweit erkennbar, linienspezifische Gründe für die im Einzelnen auftretenden Entwicklungen genannt (s. Kap. 2.4).

Diese linienspezifischen Entwicklungen lassen sich aber, wie in Kap. 1 bereits erwähnt, in diesem Jahr überwiegend nicht auf wesentliche Angebotsänderungen zurückführen. Wichtiger für das Gesamtergebnis sind einige allgemeine Tendenzen bzw. konkret geänderte Randbedingungen. Zwar hat die Entwicklung einzelner Randbedingungen (z.B. weiter gestiegene Einwohnerzahl, weiterhin stabile wirtschaftliche Entwicklung) einen grundsätzlich positiven Einfluss auf die ÖPNV-Nachfrage, offenbar wird aber die Entwicklung der Fahrgastnachfrage 2014 im Vergleich zum Vorjahr massiv durch einen Sondereinfluss überlagert. Dieser Sondereinfluss ist in dem Umstand zu sehen, dass in Oberbayern insgesamt und auch in Ingolstadt seit Dezember 2013 bis April 2014 jeder Monat drei bis vier Grad zu warm war. Diese in ihrer Langfristigkeit sehr ungewöhnliche Abweichung hat offenbar zu erheblichen Änderungen in der Verkehrsmittelwahl (vor allem Nutzung des Fahrrads statt des ÖPNV) geführt. Diese Abweichungen traten auch im Zählzeitraum auf, der im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls von deutlich höheren Temperaturen und keinerlei Niederschlag (im Vorjahr z.T. Schneefall) gekennzeichnet war.

Diese offenbar seit Dezember 2013 stark von der Witterung abhängigen Veränderungen werden auch durch eine Analyse der INVG-Verkaufstatistik bestätigt. Dabei wurden die Fahrkartenverkäufe je Monat in Beförderungsfälle umgerechnet und mit dem jeweiligen Vorjahresmonat verglichen. Das Ergebnis wird in Abbildung 2 für den Zeitraum seit der letzten Fahrgastzählung im März 2013 dargestellt.

Zwischen April 2013 und November 2013 verlief die Entwicklung der Fahrgastnachfrage mit Ausnahme des Oktobers gemäß Verkaufstatistik im Vergleich zum Vorjahr noch positiver als während des Zählzeitraumes im Februar/März 2013, die Zunahmen gegenüber dem Vorjahr lagen zwischen 7,8% und 14,6%. Der geringere Zuwachs im Oktober (+4,5%) ist darauf zurückzuführen, dass das Ergebnis im Oktober 2012 ungewöhnlich hoch war. Der im Vorjahr für Februar/März festgestellte starke Fahrgastanstieg hat sich somit auch danach fortgesetzt, überwiegend aufgrund erhöhter Werte bei den Zeitkarten für Erwachsene.

Ab Dezember 2013 zeigt sich eine wesentlich ungünstigere Entwicklung, der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr beträgt nur noch 1 – 2%. Da im Dezember keine nennenswerten Angebotsänderungen vorgenommen wurden, liegt die Vermutung nahe, dass äußere Umstände diese Entwicklung bedingt haben, zumal (s. oben) seit Dezember die Witterung ungewöhnlich warm und trocken ist.

Deshalb wird für diese Zeit, in der auch der Zählzeitraum lag, in Abbildung 3 die (unterschiedliche) Entwicklung bei den Zeitkarten Schüler, Zeitkarten Erwachsene und im Bartarif aufgezeigt.

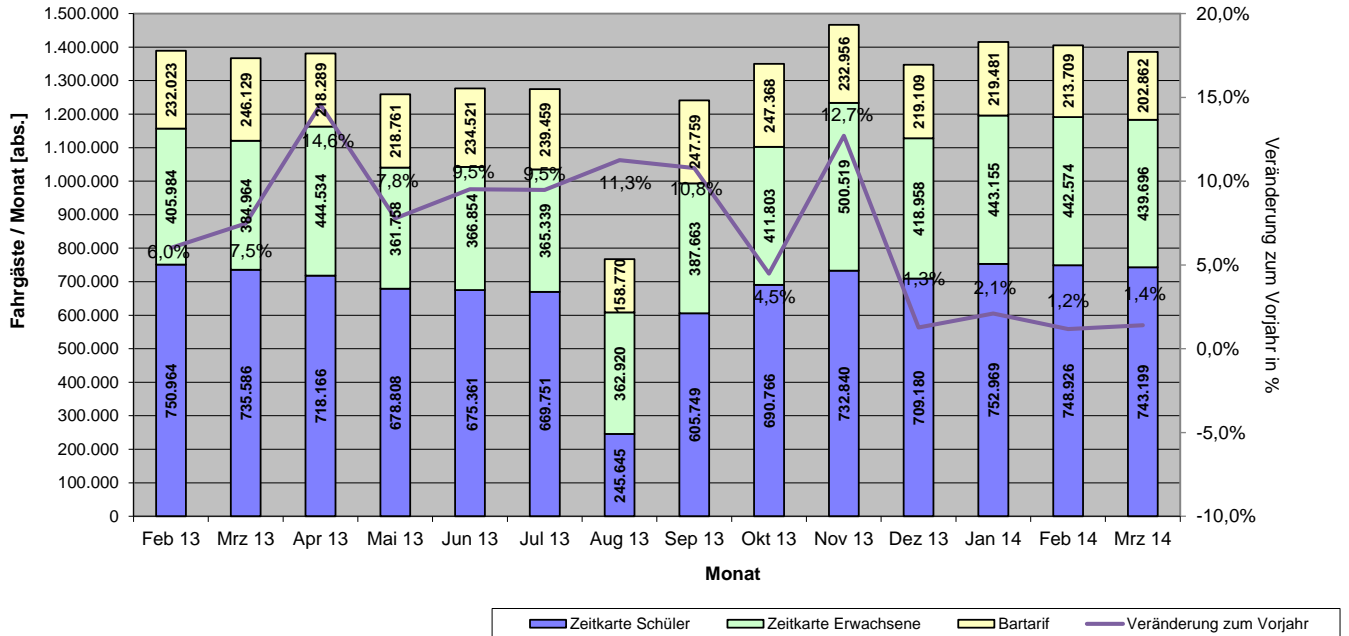


Abbildung 2 Nachfrageentwicklung Februar 2012 – März 2014 gemäß INVG-Verkaufsstatistik

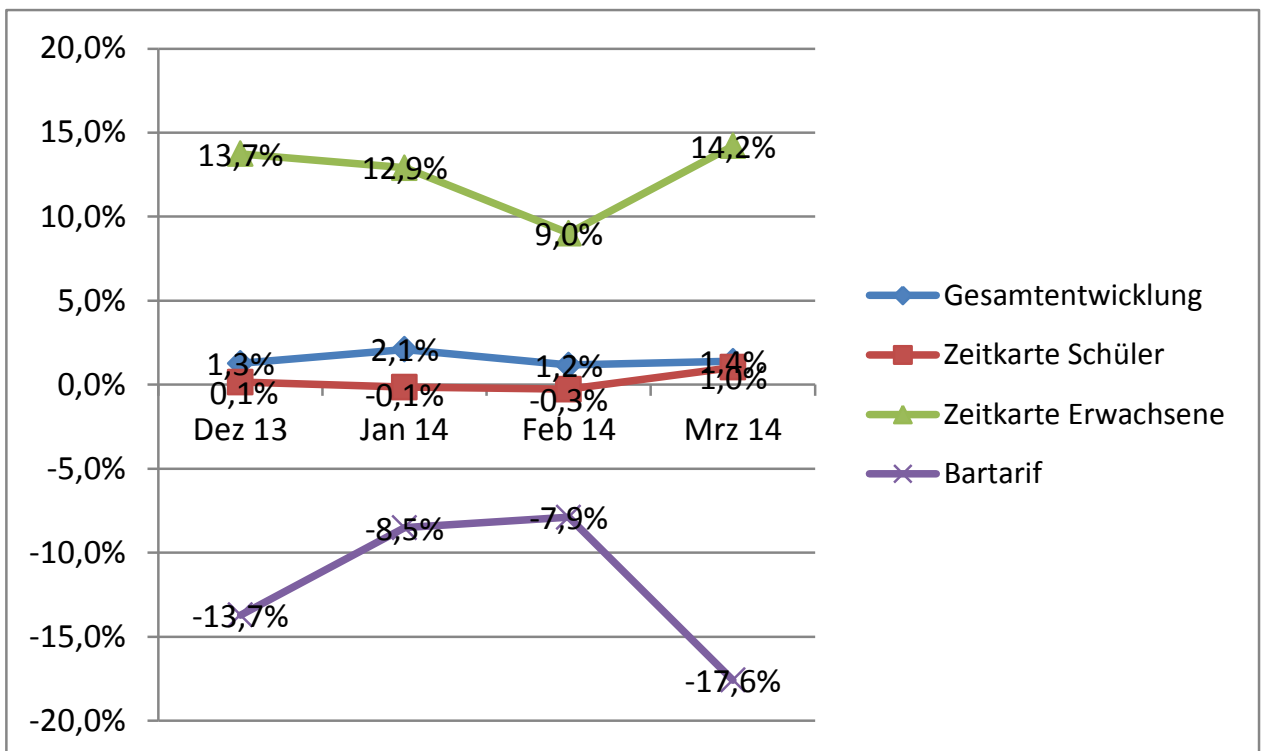


Abbildung 3 Nachfrageentwicklung Dezember 2013 – März 2014 je Fahrkartenart



Während sich bei den Zeitkarten für Schüler kaum Unterschiede im Vergleich zum Vorjahr zeigen, haben sich im Bartarif massive Rückgänge zwischen 7,9% und 17,6% ergeben. Dies deutet darauf hin, dass Gelegenheitskunden in größerem Umfang aufgrund des guten Wetters auf ÖPNV-Fahrten verzichtet haben, die sie bei schlechterem Wetter im Vorjahr durchgeführt hatten.

Die Gesamtentwicklung gemäß Fahrausweisstatistik liegt mit +1,2% (Februar) bzw. +1,4% (März) über der bei der Zählung festgestellten Entwicklung von -4,7%. Dies ist offenbar darauf zurückzuführen, dass die aus den verkauften Zeitkarten abgeleitete Fahrgastnachfrage mit konstanten Nutzungshäufigkeiten errechnet wird. Da für Jahreskarten, insbesondere aber auch für Jobtickets die Nutzungen über die gesamte Geltungsdauer angesetzt wird, gehen in die Werte für den März 2014 z.B. alle ab April 2013 gekauften Jahreskarten und Jobtickets ein, d.h., der für das erste Halbjahr 2013 aufgezeigte, erhebliche Anstieg der Verkaufszahlen insbesondere der Zeitkarten wirkt rechnerisch bis in den Erhebungszeitraum, unabhängig von der tatsächlichen Nutzung.

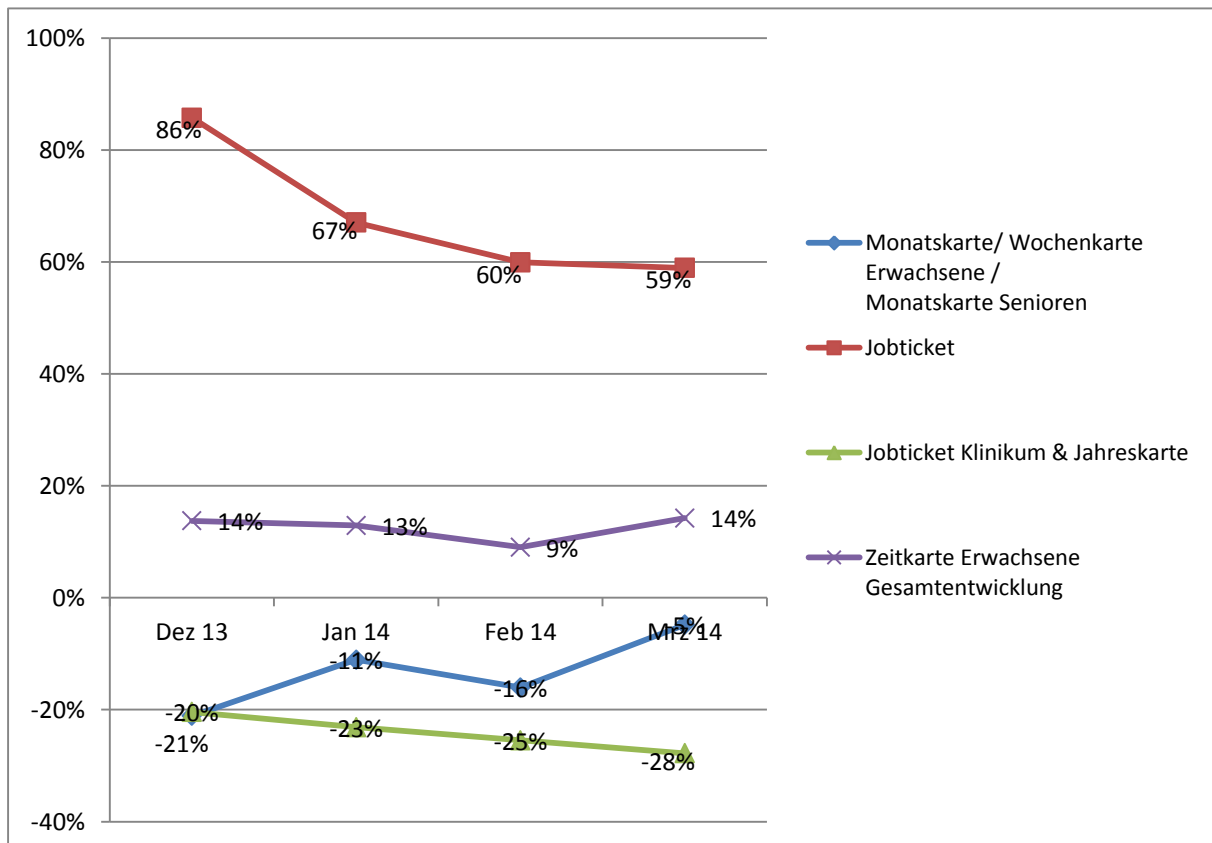
Angesichts der lange anhaltenden, ungewöhnlich warmen und trockenen Witterung ist aber offenkundig eine geringere Nutzungshäufigkeit der Zeitkartennutzer eingetreten, insbesondere bei Jobticket-Nutzern, die sich aufgrund des sehr günstigen Tarifes ggf. weniger „verpflichtet“ fühlen, das erworbene Ticket bestmöglich zu nutzen und deshalb z.B. das Fahrrad bei schönem Wetter nutzen, soweit dies von der Fahrtstrecke her möglich ist.

Diese These wird durch zwei Entwicklungen gestützt:

- einerseits zeigt die differenzierte Betrachtung der Zeitkartennutzung, dass bei allen Zeitkarten die Verkaufszahlen nach unten gegangen sind, nur nicht bei den Jobtickets
- andererseits zeigen die Zählergebnisse der S-Linien, die mit einem sehr hohen Anteil von Jobticket-Inhabern genutzt werden, dass hier bei kurzen Strecken (mit der Alternative Fahrrad) die Fahrgastzahlen gesunken sind, nicht jedoch bei längeren Strecken.

Die differenziertere Analyse der Zeitkarten-Verkäufe wird in Abbildung 4 dargestellt und verdeutlicht, dass insbesondere bei den „Kurzfrist-Zeitkarten“ (Monatskarten, Wochenkarten) ein erheblicher Rückgang gegenüber dem Vorjahr zu beobachten ist, während die kumulierten Jobticket-Verkäufe um über 50% zugenommen haben. Da die Jobtickets mehr als die Hälfte der aus den Zeitkarten-Verkäufen errechneten Fahrten ausmachen, hat diese unterschiedliche Entwicklung entsprechend deutliche Auswirkungen auf die errechnete Gesamtnachfrageentwicklung.

Insoweit haben offenkundig auch bei den Zeitkarten-Nutzern aufgrund der absehbar guten Witterung einige sich „spontan“ gegen die Busnutzung entschieden (die Rückgänge bei Wochenkarten-Nutzern waren besonders hoch) und zum Fahrgastrückgang beigetragen.



**Abbildung 4 Nachfrageentwicklung Dezember 2013 – März 2014 bei Erwachsenen-Zeitkarten**

Zur Diskrepanz zwischen errechneter und gezählter Fahrgastnachfrage tragen dagegen im Wesentlichen die Jobticket-Nutzer bei, die offenbar im Erhebungszeitraum eine erheblich reduzierte Nutzungshäufigkeit aufwiesen. Dies kann dadurch untermauert werden, dass die gezählte Nachfrage bei den S-Linien eine sehr unterschiedliche Entwicklung gezeigt hat:

- insgesamt Rückgang von täglich 1.060 auf 939 Fahrgäste (-11,4%)
- innerhalb Ingolstadts (mit einem höheren Anteil an kurzen, „ersetzbaren“ Fahrten) Rückgang von 676 auf 469 Fahrgäste (-30,6%), bei Fahrten zwischen dem Audi-Werk und Umlandgemeinden dagegen Zuwachs von 384 auf 470 Fahrgästen (+22,4%)
- bei den in die Umlandgemeinden führenden S-Linien weist einzig die S9 von/nach dem ebenfalls „fahrradfreundlich“ zu erreichenden Markt Gaimersheim rückläufige Fahrgastzahlen auf.

Hier wird sehr deutlich, dass die Fahrgastverluste vor allem bei kürzeren, bei schönem Wetter nicht zwingend mit dem Bus durchzuführenden Fahrten aufgetreten sind und zudem dies bei den Jobticket-Nutzern zu einer Differenz zwischen gezählten und errechneten Nachfragewerten führt.

Ein weiterer Effekt, der zu diesen beiden Entwicklungen beigetragen hat, zeigt sich bei den Linien 10 und 11. Hier wurden besonders hohe Fahrgastverluste bei Fahrten von/zur Haltestelle Harderstraße festgestellt (knapp 150 Fahrgäste weniger in beiden Richtungen, das sind 30% des Fahrgastverlustes dieser beiden Linien). Da diese Haltestelle am Nordende der Fußgängerzone nur mit den Linien 10 und 11 erreicht werden kann, steigen in der Regel viele Fahrgäste anderer Linien am ZOB und am Rathausplatz in diese Linien um, um ihren Zielbereich innerhalb der Innenstadt zu erreichen. Die starken Rückgänge bei den Linien 10 und 11 gerade an dieser Haltestelle lassen vermuten, dass sich die Anzahl der Umsteiger für eine derartige Kurzstreckenfahrt bei schönem Wetter erheblich verringert hat. Dies führt wiederum bei den gezählten Werten zum dargestellten Fahrgastrückgang und zudem zu einer Differenz zwischen gezählten und errechneten Nachfragewerten, da die betroffenen Fahrgäste ja weiterhin ihre Fahrkarte für die Fahrt zum ZOB oder Rathausplatz gekauft, lediglich die Zusatznutzung unterlassen haben.

Insgesamt wurden im Verbundgebiet der INVG montags bis freitags pro Tag über 51.300 Fahrgäste gezählt, wovon gut 44.900 Fahrgäste im Stadtgebiet von Ingolstadt einstiegen. Hierin enthalten sind aber auch solche Fahrgäste, die das Ziel ihrer Fahrt außerhalb von Ingolstadt haben.

Da die Nachfrage dieser Fahrgäste vor allem durch das von den Umlandgemeinden bestellte Angebot im Stadt-Umland-Verkehr abhängt, wird in der folgenden Tabelle 4 dargestellt, wie sich die Nachfrage auf Fahrten innerhalb Ingolstadts, die von der Stadt Ingolstadt beeinflusst werden können, und auf Fahrten mit Quelle und/oder Ziel außerhalb Ingolstadts aufteilt.

Im Vergleich zum Vorjahr zeigen sich hier zwar bei einigen Linien unterschiedliche Entwicklungen hinsichtlich der Verteilung auf die Stadt Ingolstadt und das Umland, insgesamt ist die Entwicklung aber sehr ähnlich (-4,6% innerhalb Ingolstadts, -4,9% bei den übrigen Fahrten).

Linie	Einsteiger 2014 / Tag				
	insg.	nur innerhalb IN		außerh. IN	
		abs.	in %	abs.	in %
10	5.455	5.455	100%	-	0%
11	5.762	5.762	100%	-	0%
111	261	261	100%	-	0%
X11	256	256	100%	-	0%
X12	128	128	100%	-	0%
15	1.854	1.180	64%	674	36%
16	4.474	2.354	53%	2.120	47%
17	156	156	100%	-	0%
18	1.567	261	17%	1.306	83%
20	3.939	3.939	100%	-	0%
21	2.461	2.461	100%	-	0%
25	567	77	14%	490	86%
26	686	58	8%	628	92%
30	2.946	2.353	80%	593	20%
31	242	242	100%	-	0%
40	2.761	2.304	83%	457	17%
41	202	202	100%	-	0%
44	2.658	2.646	100%	12	0%
50	2.112	739	35%	1.373	65%
51	661	661	100%	-	0%
52	920	920	100%	-	0%
53	49	49	100%	-	0%
55	213	46	22%	167	78%
60	3.798	3.782	100%	16	0%
65	139	22	16%	117	84%
70	2.483	2.483	100%	-	0%
85	99	10	10%	89	90%
9221	839	88	10%	751	90%
9226	1.212	75	6%	1.137	94%
<b>S-Linien</b>	939	469	50%	470	50%
<b>Nachtlinien</b>	1.295	1.050	81%	245	19%
X80	109	109	100%	-	0%
6008	89	0	0%	89	100%
<b>Summe</b>	51.332	40.598	79%	10.734	21%
<b>Summe 2013</b>	53.857	42.575	79%	11.282	21%
<b>Differenz 2014-2013</b>	-2.525	-1.977		-548	
<b>Entwicklung 2014-2013 in %</b>	-4,7	-4,6		-4,9	

Tabelle 4 Fahrgäste nach Binnenverkehr in Ingolstadt und Quell-/Ziel-Verkehr

### 2.3 Tageszeitlicher Verlauf der Nachfrage

Der tageszeitliche Verlauf der Nachfrage wird in Abbildung 5 dargestellt. Die Nachfrage wird jeweils in Stundenintervallen zusammengefasst, für die Zuordnung zur jeweiligen Stundengruppe ist die Abfahrtszeit in der Innenstadt (Rathausplatz/ZOB) entscheidend.

Die weitaus höchsten Einsteigerzahlen treten, wie auch in allen Vorjahren, mit 10.675 Einsteigern (21% des Tageswertes) in der Stunde zwischen 7.00 und 8.00 Uhr auf, die durch die Überlagerung von Schüler- und Berufsverkehr gekennzeichnet ist. Die Mittagsspitze (Schülerverkehr) zwischen 13.00 und 14.00 Uhr folgt mit 6.724 Einsteigern.

Im Vergleich zum Vorjahr zeigt sich eine tageszeitlich recht unterschiedliche Entwicklung: die stärksten absoluten Fahrgastverluste sind in den beiden Stunden zwischen 6.00 und 8.00 Uhr zu verzeichnen (-1.541 Einsteiger, -10,8%), dazu wurden ähnlich starke Rückgänge zwischen 12.00 und 14.00 Uhr festgestellt (-1.175 Einsteiger, -10,8%). Da die Mittagsspitze, die stark vom Schülerverkehr geprägt ist, in gleicher Weise wie die Morgenspitze von den Rückgängen betroffen ist, deutet dies darauf hin, dass auch im Schülerverkehr bei nahezu unveränderten Verkaufszahlen durch erheblich geringere Nutzungshäufigkeiten bei schönem Wetter es zu den erhobenen Fahrgastverlusten gekommen ist. Auch hier ist, wie schon bei den Jobtickets (s. Kap. 2.2), als ein Hintergrund zu sehen, dass die Fahrkarten die Schüler überwiegend selbst nichts kosten und deshalb die Wahl des Verkehrsmittels (Bus, Fahrrad, zu Fuß, Mitfahrt etc.) zumindest bei kürzeren Strecken nach wetterbedingten persönlichen Präferenzen erfolgt.

In den vier Stunden der „ÖPNV-Hauptverkehrszeiten“ 6.00 – 8.00 Uhr und 12.00 – 14.00 Uhr betragen die Fahrgastverluste insgesamt 2.716 Fahrgäste, bei einem Fahrgastrückgang am gesamten Werktag von 2.525 Fahrgästen. Dies bedeutet, dass in den übrigen Tageszeiten sogar eine leichte Steigerung der Fahrgastzahlen festzustellen ist. Vor 18.00 Uhr treten zwar auch in den übrigen Stunden außerhalb der Hauptverkehrszeiten überwiegend leichte Fahrgastverluste auf, nach 18.00 Uhr sind die Fahrgastzahlen aber (mit Ausnahme der Stunde 24.00 – 1.00 Uhr) durchwegs gestiegen, insgesamt um 261 Fahrgäste bzw. 4,8%. Auch diese Entwicklung dürfte auf die außergewöhnliche Witterung zurückzuführen sein, da nach 18.00 Uhr freizeitorientierte Fahrten überwiegen, die bei schönem Wetter häufiger durchgeführt werden und deshalb, selbst bei einem ggf. unterdurchschnittlichen ÖV-Anteil an diesen Fahrten, auch in den INV-G-Bussen zu einem erhöhten Aufkommen führen.

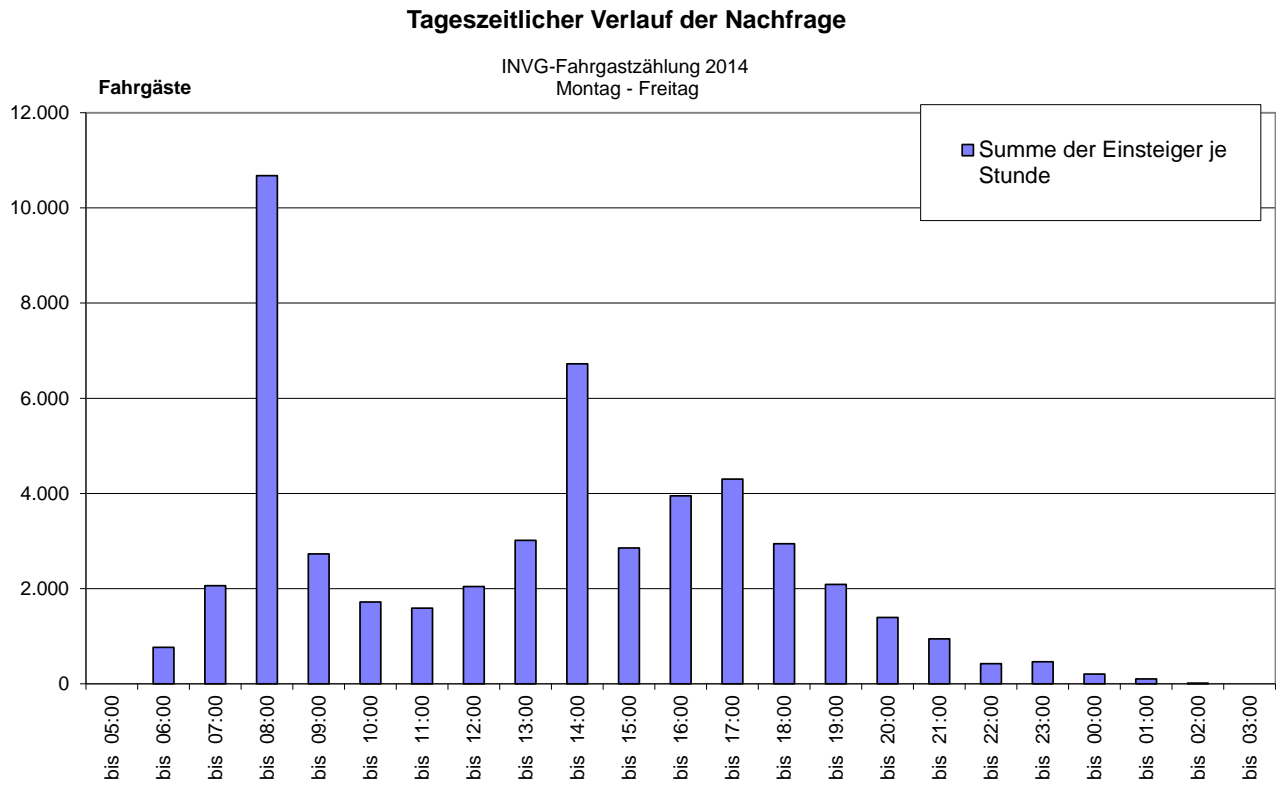
Die Summe der in Tabelle 5 dargestellten Einsteiger weichen geringfügig von den in Kap. 2.2 genannten Zahlen ab, da hier auch die Vorbesetzungen der aus dem Umland kommenden Fahrten enthalten sind, zudem für die Nachtlinien nur die Mittwochs-Werte eingehen, nicht die Durchschnittswerte Montag – Freitag.

Einsteiger je Linie und Stunde																		
Uhr \ Linie	10	11	15	16	17	18	20	21	25	26	30	31	40	41	44	50	51	52
bis 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bis 06:00	38	227	38	35	0	0	45	17	0	0	33	0	15	0	22	32	11	0
bis 07:00	160	338	94	199	9	129	131	67	11	35	66	0	127	1	95	48	24	1
bis 08:00	1.064	830	507	962	39	361	631	438	243	227	669	141	613	134	532	522	94	264
bis 09:00	284	323	92	212	21	141	213	205	17	33	155	0	161	4	143	201	37	21
bis 10:00	225	262	43	179	8	25	179	82	9	0	79	0	108	0	104	73	24	45
bis 11:00	204	244	32	136	0	34	171	90	0	0	88	0	152	0	93	61	42	18
bis 12:00	257	231	47	185	0	41	157	143	0	14	132	0	124	26	128	89	40	40
bis 13:00	368	317	54	278	0	123	332	169	25	24	191	46	192	8	141	96	90	28
bis 14:00	786	496	256	618	0	202	380	350	125	110	378	55	276	26	392	269	49	204
bis 15:00	359	382	132	212	7	83	223	162	49	7	211	0	167	0	161	106	31	50
bis 16:00	427	532	154	271	3	91	306	182	19	54	232	0	185	3	181	198	45	45
bis 17:00	470	483	161	372	29	128	376	177	47	64	210	0	256	0	278	142	90	92
bis 18:00	329	387	107	294	27	68	264	144	1	58	131	0	161	0	121	120	38	36
bis 19:00	238	268	94	230	11	49	208	89	6	23	153	0	71	0	108	86	27	33
bis 20:00	173	261	21	71	2	39	173	86	1	0	124	0	85	0	100	37	18	28
bis 21:00	61	124	22	108	0	15	149	60	0	22	94	0	68	0	59	32	1	15
bis 22:00	12	57	0	74	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bis 23:00	0	0	0	10	0	34	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bis 00:00	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bis 01:00	0	0	0	3	0	4	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0
bis 02:00	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bis 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>5.455</b>	<b>5.762</b>	<b>1.854</b>	<b>4.474</b>	<b>156</b>	<b>1.567</b>	<b>3.939</b>	<b>2.461</b>	<b>567</b>	<b>686</b>	<b>2.946</b>	<b>242</b>	<b>2.761</b>	<b>202</b>	<b>2.658</b>	<b>2.112</b>	<b>661</b>	<b>920</b>

Einsteiger je Linie und Stunde																	
Uhr \ Linie	53	55	60	65	70	85	6008	9221	9226	X11	X12	X80	111	S-Linien	N-Linien	Summe	[%]
bis 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bis 06:00	0	0	10	0	59	0	7	1	0	0	0	0	0	176	0	766	1,5%
bis 07:00	0	24	96	0	120	0	56	49	35	0	0	27	45	75	0	2.062	4,0%
bis 08:00	21	63	797	64	321	43	0	270	473	101	59	46	48	98	0	10.675	20,9%
bis 09:00	0	11	176	6	118	3	0	22	15	43	9	11	21	32	0	2.730	5,4%
bis 10:00	0	0	103	0	139	0	0	0	22	0	0	9	0	0	0	1.718	3,4%
bis 11:00	0	0	88	0	123	0	0	5	8	0	0	2	0	0	0	1.591	3,1%
bis 12:00	5	0	163	0	146	0	0	31	41	0	0	4	0	0	0	2.044	4,0%
bis 13:00	2	0	271	0	142	13	0	44	42	0	0	18	0	0	0	3.014	5,9%
bis 14:00	10	33	744	20	210	20	0	245	307	0	0	35	0	128	0	6.724	13,2%
bis 15:00	4	14	260	6	165	2	12	10	1	0	0	22	0	19	0	2.857	5,6%
bis 16:00	4	28	420	18	178	0	0	66	108	0	14	24	27	137	0	3.952	7,7%
bis 17:00	3	0	273	16	230	18	10	43	107	53	15	32	50	76	0	4.301	8,4%
bis 18:00	0	23	183	9	189	0	0	33	29	30	25	25	54	58	0	2.944	5,8%
bis 19:00	0	17	122	0	151	0	4	18	23	22	6	7	16	11	0	2.091	4,1%
bis 20:00	0	0	67	0	98	0	0	2	1	7	0	0	0	0	0	1.394	2,7%
bis 21:00	0	0	25	0	76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	946	1,9%
bis 22:00	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	264	426	0,8%
bis 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	129	277	464	0,9%
bis 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	196	208	0,4%
bis 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	82	104	0,2%
bis 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0,0%
bis 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
<b>Summe</b>	<b>49</b>	<b>213</b>	<b>3.798</b>	<b>139</b>	<b>2.483</b>	<b>99</b>	<b>89</b>	<b>839</b>	<b>1.212</b>	<b>256</b>	<b>128</b>	<b>262</b>	<b>261</b>	<b>939</b>	<b>834</b>	<b>51.024</b>	<b>100,0%</b>

Tabelle 5 Tageszeitlicher Verlauf der Nachfrage je Linie Montag - Freitag



**Abbildung 5 Tageszeitlicher Verlauf der Nachfrage Montag - Freitag**

## 2.4 Linienbezogene Analyse

Die Fahrgastentwicklung Montag – Freitag insgesamt und einige allgemeine Tendenzen bzw. Gründe hierfür wurden in den Kap. 2.2 und 2.3 erläutert. Nachfolgend erfolgt die linienbezogene Analyse, in der derartige, allgemeine Entwicklungen nur dann eigens erwähnt werden, wenn die jeweilige Linie in besonderem Ausmaß davon betroffen war.

### Linie 10

- Angebot Montag – Freitag unverändert
- 5.455 Einsteiger statt 5.844 Einsteiger (2013), deutliche Fahrgastverluste um 6,7% (-389 Einsteiger)
- Nachfrageentwicklung auch gemeinsam mit z.T. parallel verlaufender Linie 11 negativ (s. dort, insgesamt 2014 11.217 Fahrgäste, -4,2% gegenüber 2013), allerdings weniger stark
- Fahrgastverluste konzentrieren sich stark auf drei Haltestellen: weitaus höchste Fahrgastverluste am Hauptbahnhof (-246 Einsteiger), dort u.a. Verlagerung zu zusätzlichen Fahrten Hauptbahnhof – Audi der Linien 11 und 44; ebenfalls starke Fahrgastverluste im Schülerverkehr (allein am Schulzentrum Südwest -93 Einsteiger), dazu auch an der Haltestelle Harderstraße (-87 Einsteiger, überwiegend vermutlich auf verringerte Zahl an Umsteigern von anderen Linien zurückzuführen, s. Kap. 2.2); im übrigen Linienvverlauf weitgehend stabile Fahrgastentwicklung

### Linie 11

- Angebot Montag – Freitag überwiegend unverändert, aber morgens zwei neue Fahrten Hauptbahnhof - Audi
- geringfügige Fahrgastverluste um 97 Einsteiger auf 5.762 Fahrgäste pro Tag (-1,7%), drittbesten Wert seit Bestehen der Linie
- stärkste INVG-Linie in diesem Jahr
- stärkste Fahrgastverluste betreffen das Schulzentrum Südwest (-40 Einsteiger), sonst Ettinger Straße, aber auch Harderstraße (s. Linie 10)



- Zuwachs am Hauptbahnhof (+38 Fahrgäste), insbesondere durch gut angenommene Verstärkerfahrten Hbf – Audi (+116 Fahrgäste im relevanten Zeitbereich zwischen 7.15 und 7.45 Uhr)

#### **Linie 111**

- keine Angebotsänderungen gegenüber dem Vorjahr
- 261 Einsteiger, damit geringfügiger Fahrgastverlust (-25 Einsteiger); Rückgänge nur morgens Richtung TE (-50 Einsteiger), Richtung Forum leichte Zuwächse (+25 Einsteiger), diese Richtung mit 167 Einsteigern generell wesentlich stärker genutzt als Richtung TE
- erstmals nennenswerte Nutzung auch der Haltestelle Tor 10 (14 Einsteiger)

#### **Linie X11**

- die bisher drei Fahrtenpaare wurden durch ein weiteres Fahrtenpaar (Hinfahrt 7.24 Uhr ab Hauptbahnhof, Rückfahrt 19.35 Uhr ab Audi TE) ergänzt
- Nachfrage mit 256 Einsteigern (Vorjahr 265 Einsteiger) weitgehend unverändert, leichter Rückgang ausschließlich in Richtung Audi
- Zunahmen am Forum und an Tor 10, Rückgänge am Hauptbahnhof und bei Audi TE
- neues Fahrtenpaar zunächst unterdurchschnittlich ausgelastet

#### **Linie X12**

- gegenüber erstem Betriebsjahr weitgehend unverändertes Angebot, eine zusätzliche Abendfahrt Audi - Nordbahnhof
- leichter Fahrgastrückgang von 141 Einsteigern auf 128 Einsteiger pro Tag

- keine wesentlichen Verschiebungen, neben Nordbahnhof (61 Einsteiger) weiterhin Haltestelle Audi – T35 / T23 mit 35 Einsteigern am wichtigsten, daneben nur Haltestelle Tor 9 / TE mit zweistelligen Einsteigerzahlen (12 Einsteiger)
- neue Abendfahrt zum Nordbahnhof bisher nur von 6 Fahrgästen genutzt

### Linie 15

- Angebot Montag – Freitag unverändert
- nach erheblichem Fahrgastzuwachs im Vorjahr nun deutlicher Fahrgastrückgang: 1.854 Einsteiger pro Tag (-142 Einsteiger, -7,1%); Wert liegt aber über 2012
- nennenswerte Zuwächse nur am ZOB (+38 Einsteiger, vor allem bei morgendlichen Schülerfahrten Richtung Hauptbahnhof), starke Verluste am Brückenkopf (-72 Einsteiger, d.h., die Hälfte der Fahrgastverluste der gesamten Linie, Schülerheimfahrten)
- im letzten Jahr neue Fahrt zur TE am Morgen wird weiterhin nur schwach angenommen (5 statt 3 Fahrgäste im Vorjahr)

### Linie 16

- keine Angebotsänderung
- im Vorjahr bestes Ergebnis seit Bestehen der Linie, nun mit 4.474 Einsteigern erhebliche Fahrgastverluste (-202 Einsteiger, -4,3%)
- stärkste Rückgänge an der Haltestelle Manching, Donaufeld (-106 Einsteiger), dazu auch an den Haltestellen ZOB, Brückenkopf und Hauptbahnhof jeweils zwischen 40 und 60 Einsteiger weniger als im Vorjahr
- sonst überwiegend leichte Rückgänge, stärkster Zuwachs an der Haltestelle Audi-Ring/Am Westpark (+35 Einsteiger)

### Linie 17

- Wiedereinführung der Linie 17 im Februar 2012, seither keine wesentliche Änderung
- mit 156 Einsteigern (+41 Einsteiger gegenüber 2013) wurde der höchste Wert seit Bestehen der Linie erreicht
- insgesamt starker Zuwachs, besonders bei Fahrt um 7.36 Uhr ab Hauptbahnhof
- außer am Hauptbahnhof Ost (+20 Einsteiger) verteilt sich der Nachfragezuwachs relativ gleichmäßig, stärkste Haltestelle (nach Hauptbahnhof Ost) ist weiterhin die Eriagstraße (46 Einsteiger, +8 Einsteiger gegenüber 2013)

### Linie 18

- keine Angebotsänderung
- 1.567 tägliche Einsteiger, gegenüber 2013 spürbarer Fahrgastverlust (-114 Einsteiger, -6,8%)
- Fahrgastverluste vor allem bei den morgendlichen (Schüler-)Fahrten, somit insbesondere in Reichertshofen (-80 Einsteiger) und auch Baar-Ebenhausen (-24 Einsteiger), daneben aber auch am Schulzentrum Südwest (-22 Einsteiger)
- nur vereinzelt Zunahmen, am stärksten am Brückenkopf (+23 Einsteiger)

### Linie 20

- keine Angebotsänderung
- nach sehr starkem Anstieg der Nachfrage im Vorjahr nun erheblicher Fahrgastverlust: 3.939 Einsteiger pro Tag bedeuten Rückgang um 228 Fahrgäste (-5,5%), dennoch zweithöchster Wert seit Bestehen der Linie
- uneinheitliche Entwicklung im Linienerlauf: starke Abnahmen (zwischen jeweils 60 und 110 Einsteiger) an den Haltestellen ZOB, Kurt-Huber-Straße, Rathausplatz und Gutenbergstraße, dagegen Zunahmen am Brückenkopf (+56 Einsteiger) sowie im Abschnitt Rechbergstraße – Geibelstraße (insgesamt +139 Einsteiger)

### Linie 21

- keine Angebotsänderungen
- 2.461 Einsteiger bedeuten einen Zuwachs um 41 Einsteiger (+1,7%)
- Zuwächse vor allem in Mailing (+78 Einsteiger) und im Abschnitt Rathausplatz – Feselenstraße (+64 Einsteiger)
- Rückgänge vor allem im Abschnitt Heysestraße – Stadttheater (-115 Einsteiger)
- Nachfrage am Audi-Sportpark etwas gestiegen (10 statt 6 Einsteiger)

### Linie 25

- keine Angebotsänderung
- die Fahrgastrückgänge der Vorjahre konnten gestoppt werden: 567 Einsteiger bedeuten eine unveränderte Nachfrage (+1 Einsteiger)
- Zuwächse treten überwiegend bei den Rückfahrten an den Haltestellen Universität (+44 Einsteiger) und ZOB (+33 Einsteiger) auf, dagegen wurden in Pförring (-11 Einsteiger) und Großmehring (-33 Einsteiger) leichte Fahrgastverluste festgestellt

### Linie 26

- keine Angebotsänderung
- nachdem im Vorjahr der höchste Wert seit Bestehen der Linie erreicht wurde, ist die Linie 26 nun von erheblichen Fahrgastrückgängen betroffen: 686 Einsteiger pro Tag kommen einem Rückgang um 122 Einsteiger (-15%) gleich
- die stärksten Rückgänge betreffen vor allem den Schülerverkehr an den Haltestellen Universität (-77 Einsteiger, ggf. Verlagerung zu Linie 25), Hartacker, Schule (-36 Einsteiger) und Christoph-Scheiner-Gymnasium (-22 Einsteiger); größere Nachfragesteigerungen gab es nicht

### Linie 30

- keine grundlegenden Angebotsänderung, aber veränderte Linienführung in Rothenturm
- 2.946 Einsteiger pro Tag bedeuten zwar einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr (-115 Einsteiger, -3,8%), bedeuten aber dennoch das zweithöchste Ergebnis seit 2001 (seither Einführung der parallelen Linie 31)
- Zunahmen nur am ZOB und am Schulzentrum Südwest (einzelne Schülerfahrt), Rückgänge in Lenting (-43 Einsteiger) und weitgehend gleichmäßig verteilt im Ingolstädter Stadtgebiet
- neue Haltestelle Am Eichelanger mit 27 Einsteigern recht gut genutzt, an den benachbarten Haltestellen Rothenturm und Rothenturmer Straße aber Fahrgastrückgänge in ähnlicher Größenordnung

### Linie 31

- keine Angebotsänderung
- mit 242 Einsteigern ist die Nachfrage dieser vor allem dem Schülerverkehr dienenden Linie gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen (+14 Einsteiger, +6%)
- deutliche Nachfragesteigerungen am Brückenkopf und Rathausplatz, Rückgänge dagegen am Hauptbahnhof

### Linie 40

- keine Angebotsänderungen, da veränderte Linienführung in Kösching noch nicht umgesetzt werden konnte
- aktuell wurden 2.761 Einsteiger gezählt, dies sind 139 Einsteiger weniger als im Vorjahr (-4,8%)
- Fahrgastverluste vor allem in Kösching (-49 Einsteiger) und am ZOB (-87 Einsteiger), zudem im Abschnitt Unterhaunstädter Weg – Unterhaunstadt (Semmerseeweg, -59 Einsteiger); Zunahmen dagegen am Christoph-Scheiner-Gymnasium (+39 Einsteiger) und am Brückenkopf (+27 Einsteiger)

#### Linie 41

- unverändertes Angebot
- mit 202 Einsteigern (-24 Einsteiger bzw. -10,6% gegenüber 2013) wurde die geringste Nachfrage seit Bestehen dieser auf den Schülerverkehr ausgerichteten Linie festgestellt
- stärkste Rückgänge am südlichen Linienende und am Brückenkopf

#### Linie 44

- keine grundlegende Angebotsänderung, aber morgendliche Verstärkerfahrten zu Audi und Direktfahrten Schulzentrum Südwest – Hagau, zudem neue Haltestelle Hans-Denck-Straße
- nach dem sehr guten Ergebnis der letzten beiden Jahren nun mit 2.658 Einsteigern spürbarer Fahrgastrückgang (-287 Einsteiger, -9,7%)
- starke Rückgänge vor allem am Hauptbahnhof, Rathausplatz und ZOB Richtung Norden/Audi (-145 Einsteiger, vermutlich u.a. Verlagerung zu anderen, parallel verlaufenden Linien), am ZOB auch Richtung Süden (-43 Einsteiger), nennenswerte Rückgänge zudem an den GVZ-Hallen (-52 Einsteiger) und in der Harderstraße (-23 Einsteiger)
- Zuwächse nur vereinzelt, am stärksten in Hagau (+24 Einsteiger), an der Karlskroner Straße und am Nordbahnhof (je +16 Einsteiger)
- die neuen Direktverbindungen Schulzentrum Südwest – Hagau wurden mit 25 bzw. 16 Fahrgästen recht gut angenommen, an der neuen Haltestelle Hans-Denck-Straße sind 5 Einsteiger und 7 Aussteiger gezählt worden

#### Linie 50

- keine Angebotsänderung
- täglich 2.112 Einsteiger stellen einen spürbaren Nachfragerückgang gegenüber dem Vorjahr dar (-139 Einsteiger, -6,2%)

- größte Verluste in der Ingolstädter Innenstadt (ZOB -83 Einsteiger, Rechbergstraße/ Nordbahnhof -31 Einsteiger, Universität -25 Einsteiger), daneben auch in Gaimersheim im Gewerbegebiet und am Magnusweg (je -24 Einsteiger), sonst Fahrgastrückgänge relativ gleichmäßig im Linienvverlauf
- erhebliche Zunahmen am Gymnasium Gaimersheim (+90 Einsteiger)
- die im Vorjahr neuen Fahrten Gymnasium Gaimersheim – Alban-Berg-Straße sind nun wesentlich besser ausgelastet, insbesondere die erste Fahrt um 15.33 Uhr (82 Einsteiger)

#### Linie 51

- keine Angebotsänderungen
- 661 tägliche Fahrgäste bedeuten eine nahezu unveränderte Nachfrage (-19 Einsteiger, -2,8%)
- Fahrgastverluste betrafen vor allem den ZOB (-23 Einsteiger) und die Haltestelle Frühlingstraße (-13 Einsteiger), Zuwächse zeigen sich dagegen am südöstlichen Liniende (Abschnitt Am Franziskanerwasser – Audi-Sportpark, +25 Einsteiger)

#### Linie 52

- keine wesentlichen Angebotsänderungen
- es wurden 920 Einsteiger pro Tag gezählt, dies bedeutet einen Fahrgastrückgang um 21 Einsteiger bzw. 2,2%
- Zu- und Abnahmen verhalten sich umgekehrt proportional zu der (partiell) parallel verlaufenden Linie 51: Richtung Südosten kam es zu Zunahmen (bei der Linie 51 zu Abnahmen), Richtung ZOB zu Abnahmen (bei der Linie 51 zu Zunahmen), d.h., es ist zwischen diesen beiden Linien offenbar zu Verlagerungen gekommen
- die höchsten Zunahmen betrafen die Haltestellen ZOB (+46 Einsteiger), Schulzentrum Südwest (+31 Einsteiger, neue Schülerfahrt zur Peisserstraße), Saturn-Arena (+24 Einsteiger) und Brückenkopf (+23 Einsteiger)

- besonders starke Abnahmen betrafen die Haltestellen Wenningstraße (-74 Einsteiger) und Pettenkoflerstraße (-25 Einsteiger, Schülerverkehr), aber auch das Monikaviertel (Abschnitt Liegnitzer Straße – Peisserstraße/Egerlandstraße, -30 Einsteiger)

### Linie 53

- unverändertes Angebot
- es wurden nur 49 Einsteiger gezählt, dies sind 13 Einsteiger weniger als 2013 und die geringste Nachfrage seit Bestehen der Linie
- die Fahrgastrückgänge betrafen nahezu ausschließlich die für den Schülerverkehr relevanten Fahrten und traten vor allem an den Haltestellen Universität (-6 Einsteiger) sowie ZOB und Humboldtstraße (jeweils -4 Einsteiger) auf

### Linie 55

- keine Angebotsänderungen
- täglich nutzen aktuell 213 Fahrgäste die Linie 55, dies sind 39 Einsteiger weniger als im Vorjahr und bedeutet die geringste Nachfrage seit Bestehen der Linie; Hintergrund dürfte u.a. die zum Fahrplanjahr 2012 vorgenommene Angebotskürzung sein
- während in Böhmfeld die Nachfrage weitgehend unverändert blieb bzw. leicht stieg (+8 Einsteiger), konzentrieren sich die Fahrgastverluste auf den ZOB (-24 Einsteiger) und Etting (-17 Einsteiger) sowie Gaimersheim (-5 Einsteiger)

### Linie 60

- keine Angebotsänderungen
- es wurden 3.798 tägliche Fahrgäste gezählt, dies entspricht zwar einem leichten Fahrgastrückgang gegenüber dem Vorjahr (-76 Einsteiger, -2,0%), liegt aber immer noch erheblich über der Nachfrage 2012, die im ersten Jahr nach der Linienkürzung (Wegfall des südöstlichen Linienabschnittes, jetzt Linie 52) festgestellt wurde



- im Linienverlauf zeigen sich recht unterschiedliche Entwicklungen: erhebliche Fahrgastgewinne wurden am Gymnasium Gaimersheim (+175 Einsteiger) und am ZOB (+91 Einsteiger) festgestellt; im übrigen Linienverlauf traten dagegen überwiegend leichte Fahrgastrückgänge auf, die stärksten Abnahmen betrafen das östliche Gerolfing (Eichenwaldstraße – Wilhelm-Busch-Straße, -79 Einsteiger), den Abschnitt Klinikum – Schatzgerstraße (-112 Einsteiger) und den Abschnitt Universität – Auf der Schanz (-113 Einsteiger)

#### Linie 65

- keine Angebotsänderungen
- 139 tägliche Einsteiger bedeuten die geringste Nachfrage seit Bestehen der Linie (-45 Einsteiger gegenüber 2013)
- am stärksten betroffen von den Rückgängen waren die beiden morgendlichen (Schüler-)Hinfahrten zum ZOB (-15 Einsteiger) und die Mittagsrückfahrt um 13.25 Uhr ab ZOB (-13 Einsteiger); die Vermutung liegt insoweit nahe, dass ein wesentlicher Grund hierfür in Verlagerungen zum Gymnasium Gaimersheim zu sehen ist
- besonders starke Rückgänge wurden an den Haltestellen Buxheim, Frankenring (-12 Einsteiger) und ZOB (-17 Einsteiger) festgestellt

#### Linie 70

- keine wesentliche Angebotsänderung
- es wurden 2.483 Einsteiger pro Tag gezählt, dies ist ein Fahrgastverlust gegenüber dem Vorjahr von 214 Einsteigern bzw. 7,9%
- die Fahrgastverluste traten vor allem in drei Abschnitten der Linie 70 auf: Klinikum – Westpark (-107 Einsteiger), Richard-Wagner-Straße – Lanner-/Hindemithstraße (-99 Einsteiger) und Geibelstraße – Kurt-Huber-Straße (-38 Einsteiger); die beiden erstgenannten Abschnitte, in denen die weitaus höchsten Fahrgastverluste festgestellt wurden, sind durch überwiegend kurze Wege z.B. vom/zum Westpark charakterisiert, insoweit liegt die Vermutung nahe, dass gerade bei der Linie 70 witterungsbedingte Einflüsse das Ergebnis wesentlich mitbestimmt haben

- die Anschlussfahrten vom Mailinger Marienplatz zum Ostfriedhof wurden, wie schon im Vorjahr, an den Erhebungstagen von keinem Fahrgast genutzt

#### **Linie 85**

- keine Angebotsänderung
- 99 tägliche Einsteiger bedeuten einen geringfügigen Fahrgastrückgang gegenüber dem Vorjahr (-12 Einsteiger)
- da die Fahrgastverluste ausschließlich bei den für den Schülerverkehr relevanten Fahrten auftraten, ist, wie schon bei Linie 65, zu vermuten, dass hierfür Verlagerungen zum Gymnasium Gaimersheim eine wesentliche Ursache sind
- die höchsten Fahrgastverluste betrafen den ZOB (-8 Einsteiger), die neue Halterstelle Eitensheim, Röntgenstraße wurde von 7 Einsteigern genutzt

#### **Linie 9221**

- keine Angebotsänderung
- mit täglich 839 Einsteigern hat sich ein erheblicher Fahrgastverlust eingestellt (-203 Einsteiger, -19,5%), dies ist die geringste Nachfrage seit dem Jahr 2003
- offenbar witterungsbedingt sind die Fahrgastverluste ganz überwiegend bei Schülerfahrten innerhalb Köschings (von/zur Realschule sowie Grund- und Mittelschule) aufgetreten, es wurden hier ca. 150 Fahrgäste weniger als im Vorjahr gezählt; im übrigen Linienerlauf haben sich vergleichsweise geringe Veränderungen ergeben, die stärksten Rückgänge betrafen die Haltestellen ZOB (-36 Einsteiger) und Universität (-21 Einsteiger)

### Linie 9226

- keine Angebotsänderung
- mit 1.212 täglichen Einsteigern blieb die Nachfrage auf der Linie 9226 unverändert (-1 Einsteiger)
- Fahrgastverluste sind überwiegend in Lenting (-90 Einsteiger) und Hepberg (-20 Einsteiger) aufgetreten, in Stammham (+67 Einsteiger ohne Appertshofen, dort keine Veränderung; mit +33 Einsteigern besonders starke Zunahme an der Haltestelle Schulstraße) und an der Realschule in Kösching (+40 Einsteiger) wurden die größten Zuwächse festgestellt

### S-Linien

- gegenüber dem vorjährigen Erhebungszeitraum wurde (bereits im Juni 2013) das Angebot der S-Linien nochmals verbessert, neben vereinzelt Anpassungen der Fahrzeiten wurden bei der S2, S5 und S8 jeweils die Rückfahrt für die Frühschicht ergänzt, bei der S9 eine zusätzliche Rückfahrt am späteren Nachmittag
- insgesamt wurden 939 Fahrgäste gezählt, das ist der zweithöchste Wert seit Bestehen der S-Linien, bedeutet allerdings gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 121 Einsteiger (-11%)
- die neuen Fahrten wurden wie folgt genutzt:
  - S2: 6 Einsteiger (Fahrt Audi ab 14.48 Uhr)
  - S5: 6 Einsteiger (Fahrt Audi ab 14.48 Uhr)
  - S8: 12 Einsteiger (Fahrt Audi ab 14.48 Uhr)
  - S9: 4 Einsteiger (Fahrt Audi ab 17.55 Uhr)
- wie bereits in Kap. 2.2 erläutert wurde, hat sich bei den S-Linien eine unterschiedliche Entwicklung ergeben, je nach Entfernung zum Werk und der damit unterschiedlich gegebenen Möglichkeit, bei schönem Wetter z.B. mit dem Fahrrad statt dem Bus zu fahren:
  - innerhalb Ingolstadts (mit einem höheren Anteil an kurzen, „ersetzbaren“ Fahrten) Rückgang von 676 auf 469 Fahrgäste (-30,6%), bei Fahrten zwischen dem Audi-Werk und Umlandgemeinden dagegen Zuwachs von 384 auf 470 Fahrgästen (+22,4%)
  - bei den in die Umlandgemeinden führenden S-Linien weist zudem einzig die S9 von/nach dem ebenfalls „fahrradfreundlich“ zu erreichenden Markt Gaimersheim rückläufige Fahrgastzahlen auf.

- Fahrgastzahlen im Einzelnen:
  - S1 (Audi – Ringsee – Unsernherrn – Unterbrunnenreuth – Seehof)  
117 Einsteiger (-37 Einsteiger, -32%)
  - S2 (Audi – Haunwöhr – Knoglersfreude – Hundszell)  
49 Einsteiger (-35 Einsteiger, -42%)
  - S4 (Audi – Friedrichshofen – Klinikum – Gerolfing – Irgertsheim)  
173 Einsteiger (-99 Einsteiger, -36%)
  - S5 (Audi – Theodor-Heuss-Straße – Goethestraße – Mailing)  
61 Einsteiger (+7 Einsteiger, +13%)
  - S6 (Audi – Nordbahnhof – Hauptbahnhof – Zuchering – Hagau – Karlskron)  
101 Einsteiger (+17 Einsteiger, +20%)
  - S7 (Audi – Unterhaunstadt – Kösching – Kasing)  
210 Einsteiger (+9 Einsteiger, +4%)
  - S8 (Audi – Oberhaunstadt – Lenting – Hepberg)  
169 Einsteiger (+22 Einsteiger, +15%)
  - S9 (Audi TE – Gewerbegebiet Gaimersheim – Gaimersheim – Lippertshofen)  
96 Einsteiger (-5 Einsteiger, -11%)

### Linie X80

- keine Angebotsveränderung
- bei den Fahrten innerhalb Ingolstadts wurden 109 Fahrgäste gezählt, gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Rückgang um 34 Einsteiger
- mit der Vorbesetzung der aus Eichstätt kommenden Fahrten sowie den Richtung Eichstätt Ingolstadt verlassenden Fahrgästen waren es insgesamt 380 Einsteiger (Vorjahr 397 Einsteiger)
- innerhalb Ingolstadts haben die Fahrgastzahlen vor allem am ZOB abgenommen (-18 Einsteiger), an der Universität dagegen zugenommen (+10 Einsteiger)

### Nachtlinien

- Darstellung des Nachtliniennetzes in Abbildung 7

- keine wesentliche Angebotsänderung, lediglich bei N5 eine zusätzliche Rückfahrt Freitag/Samstag, bei N14 Verlängerung von 2 Fahrtenpaaren bis Hagau, bei N8 dagegen Reduzierung einer Rückfahrt
- 1.295 Einsteiger, gegenüber 2013 Anstieg der Nachfrage um (im Mittel Montag – Freitag) +217 Einsteiger bzw. +20%, damit deutlich höchste Nachfrage seit Bestehen der Nachtlinien
- Nachfragesteigerung dürfte generell mit erhöhten Freizeitaktivitäten bei dem ausgeprägt schönen Wetter verbunden sein
- überwiegend erhebliche Fahrgastzuwächse, am stärksten Montag – Freitag bei den Linien N3 (ZOB – Gaimersheimer Straße – Herschelstraße, +43 Einsteiger) und N1 (Nordbahnhof – ZOB – Klinikum – Gerolfing – Irgertsheim, +40 Einsteiger)
- Abbildung 6 zeigt die durchschnittliche Nachfrage Montag – Freitag der einzelnen Linien, die sechs aufkommensstärksten Linien mit mehr als 100 Fahrgästen sind N2, N7, N12, N1, N3 und N14
- schwächste Nachfrage bei den Linien N11 und N19 (nur Montag – Donnerstag)
- Abbildung 7 stellt den Wochenverlauf der Nachfrage dar (mit Vergleich zum Vorjahr); die Nachfrage ist an fast allen Tagen gegenüber dem Vorjahr gestiegen (Ausnahmen: Montag und Dienstag)

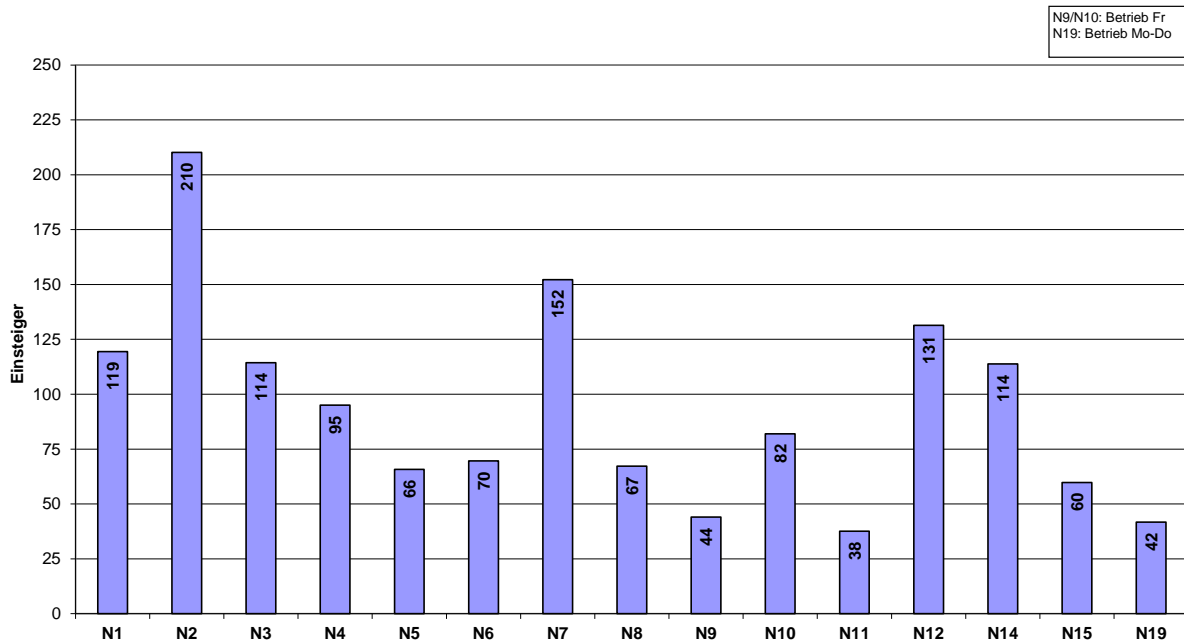


Abbildung 6 Durchschnittliche Anzahl Einsteiger N-Linien Mo - Fr

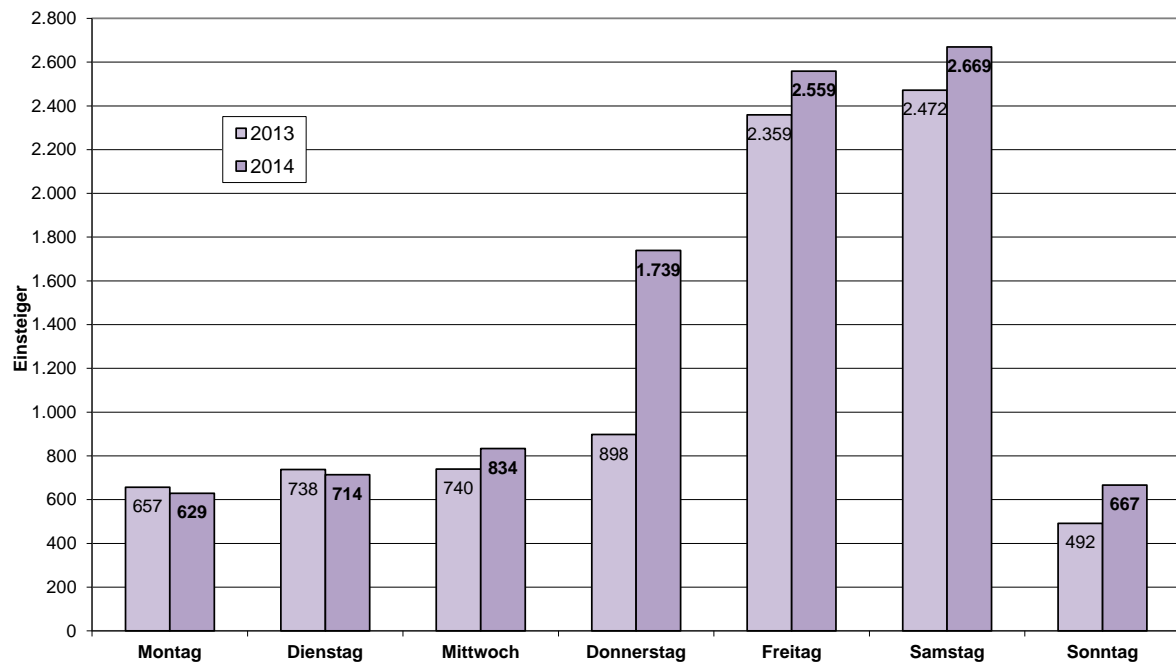
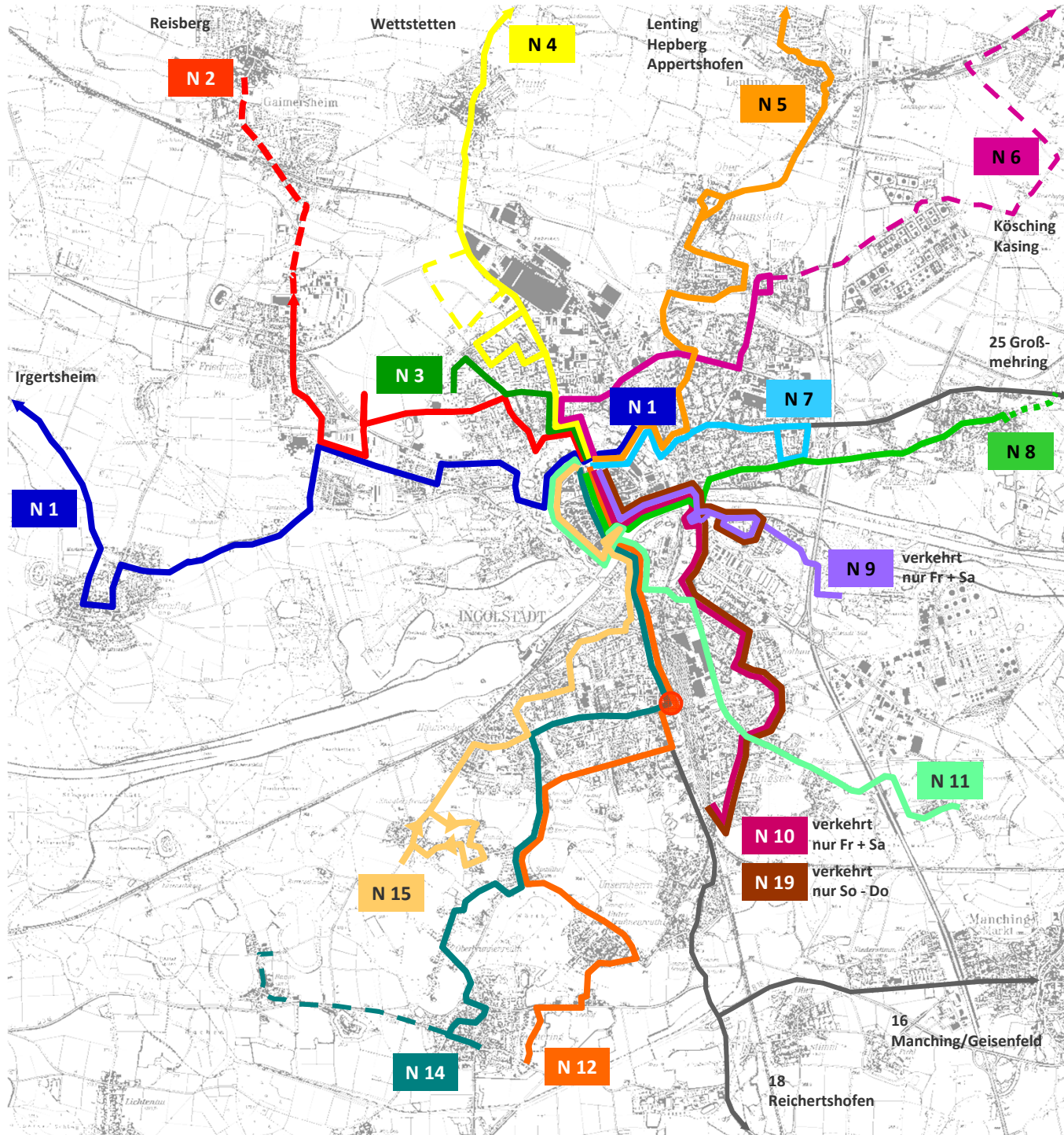


Abbildung 7 Einsteiger in Summe N-Linien Mo – So (mit Vergleich zu 2013)



# Nachtbusnetz

So - Do 21 - 1 Uhr

Fr + Sa 21 - 3 Uhr

- Stundentakt
- 30-Minuten-Takt durch Linienüberlagerung (+2 weitere Fahrtenpaare N12)
- - - Zweistundentakt
- Fahrten in Umlandgemeinden auf bisherigen Linien



Plan-Nr.: 2



## **2.5 Gemeindebezogene Analyse**

### **2.5.1 Ingolstadt**

Im Stadtgebiet von Ingolstadt wurden gut 44.900 Einsteiger pro Tag gezählt. Gegenüber dem Vorjahr ergibt sich hieraus ein erheblicher Rückgang um 4,7% (2.213 Einsteiger). Die Einsteigerzahlen in den Umlandgemeinden sind ähnlich gesunken (insgesamt -312 Einsteiger bzw. -4,7%, s. unten). Bei dieser Berechnung wurden alle Einsteiger je Gemeinde berücksichtigt, woraus sich Unterschiede zu der in Tabelle 4 dargestellten Entwicklung des Binnenverkehrs in Ingolstadt bzw. des Verkehrs mit Quelle und/oder Ziel außerhalb Ingolstadts ergeben.

### **2.5.2 Gemeinden, alphabetisch**

Im Folgenden werden die Umlandgemeinden, die in die INVG integriert sind, mit ihren Einsteigerzahlen dargestellt und verglichen.

Das Ergebnis der aktuellen Zählung für die im INVG-Verbundgebiet eingebundenen Gemeinden wird in Tabelle 6 zusammengefasst. Insgesamt sind in den 16 Gemeinden 6.402 Fahrgäste eingestiegen. Somit ergibt sich gegenüber dem Vorjahr ein Fahrgastverlust von knapp 5% bzw. über 300 Einsteigern. Die größten absoluten Fahrgastgewinne wurden in Gaimersheim (+158 Einsteiger) und Stammham (+64 Einsteiger) erzielt, daneben gab es geringfügige Steigerungen der Nachfrage nur noch in Geisenfeld und Böhmfeld. In allen übrigen Gemeinden traten Fahrgastrückgänge auf, am stärksten in Lenting (-135 Einsteiger), Kösching (-128 Einsteiger) und Reichertshofen (-79 Einsteiger).



Gemeinde	Einsteiger je Werktag			Veränderungen						
	2012		2013		2014		2014 zu 2012		2014 zu 2013	
							(%)		(%)	
Baar-Ebenhausen	295		330		307		+ 4%		- 7%	
Böhmfeld	38		32		40		+ 5%		+ 25%	
Buxheim	69		76		59		- 14%		- 22%	
Eitensheim	34		42		42		+ 24%		0%	
Gaimersheim	889		1.079		1.237		+ 39%		+ 15%	
Geisenfeld	135		143		156		+ 16%		+ 9%	
Großmehring	319		313		288		- 10%		- 8%	
Hepberg	188		195		170		- 10%		- 13%	
Kösching	948		1.181		1.053		+ 11%		- 11%	
Lenting	465		544		409		- 12%		- 25%	
Manching	1.235		1.213		1.178		- 5%		- 3%	
Pförring	97		108		78		- 20%		- 28%	
Reichertshofen	475		493		414		- 13%		- 16%	
Stammham	310		347		411		+ 33%		+ 18%	
Vohburg	207		231		205		- 1%		- 11%	
Wettstetten	374		387		355		- 5%		- 8%	
<b>Umland insges.</b>	<b>6.078</b>		<b>6.714</b>		<b>6.402</b>		<b>+ 5%</b>		<b>- 5%</b>	

**Tabelle 6 Gemeindebezogene Einsteigerzahlen**

Auf die Entwicklung in den einzelnen Gemeinden wird nachfolgend stichpunktartig eingegangen. Zu beachten ist dabei, dass diese Ergebnisse bei den Nachtlinien auf dem Mittwochabend beruhen (kein Durchschnittswert Montag – Freitag, da dieser eine räumliche Zuordnung erschwert). Überwiegend wurde das Angebot nicht oder nur marginal geändert, weshalb hierauf nicht gesondert eingegangen wird.

#### **Baar-Ebenhausen**

- 307 Einsteiger (-23 Einsteiger bzw. -7% gegenüber dem Vorjahr)
- gleichmäßige Verteilung der Fahrgastverluste über die drei Haltestellen in Baar-Ebenhausen

#### **Böhmfeld**

- 40 Einsteiger (+8 Einsteiger, +25%)
- Zuwächse an den Haltestellen Sportplatz und Sparkasse

#### **Buxheim**

- 59 Einsteiger (-17 Einsteiger, -22%), geringste Nachfrage seit Integration in die INVG
- schwächere Nachfrage in den letzten Jahren ist vermutlich auf die Beförderung von Buxheimer Schülern mit Regionalbussen zum Gymnasium Gaimersheim zurückzuführen
- besonders starke Rückgänge an Haltestelle Frankenring

### **Eitensheim**

- es wurden 42 Einsteiger gezählt, keinerlei Änderung zum Vorjahresergebnis
- die insgesamt geringere Nachfrage in Eitensheim in den letzten Jahren ist, wie in Buxheim und anderen Gemeinden des Landkreises Eichstätt, vermutlich darauf zurückzuführen, dass die Beförderung der Schüler zum Gymnasium Gaimersheim vielfach mit nicht in die INVG integrierten Regionalbussen durchgeführt wird
- neue Haltestelle Röntgenstraße von 7 Einsteigern genutzt, dafür Rückgänge an Haltestellen Bräuweg und Kirchplatz

### **Gaimersheim**

- in Gaimersheim wurden 1.237 Einsteiger gezählt (+158 Einsteiger, +15%), dies ist das weitaus beste Ergebnis seit Integration in die INVG
- Zuwächse betreffen nahezu ausschließlich die Schülerfahrten der Linie 60 vom/zum Gymnasium Gaimersheim (+203 Einsteiger, auch Gewerbegebiet Gaimersheim), sonst war die Nachfrage je Linie weitgehend unverändert bzw. bei der S4 (-26 Einsteiger) und der N2 (-13 Einsteiger) wurden Rückgänge festgestellt
- Zuwächse von +265 Einsteigern betrafen das Gymnasium Gaimersheim, ansonsten sind bei den übrigen Haltestellen nahezu durchgängig leichte Fahrgastrückgänge zu verzeichnen

### **Geisenfeld**

- 156 Einsteiger pro Tag bedeuten Nachfragesteigerung um 13 Fahrgäste, somit wurde die höchste Fahrgastzahl seit Integration in die INVG erreicht
- höchster Zuwachs in Geisenfeldwinden

### Großmehring

- 288 Einsteiger bedeuten gegenüber dem Vorjahr einen deutlichen Rückgang (-25 Einsteiger, -8%), dies ist die schwächste Nachfrage seit Integration in die INVG
- die Abnahmen betreffen ausschließlich die Linie 25 und den Schülerverkehr, höchste Rückgänge je Haltestelle in Demling (-16 Einsteiger) sowie an der Ahornstraße (-11 Einsteiger) und Köschinger Straße (-12 Einsteiger), an der Kriegsstraße dagegen Zunahmen (+26 Einsteiger)

### Hepberg

- 170 Einsteiger (-25 Einsteiger, -13%)
- je Linie konzentriert sich der Rückgang auf die Linie 9226 (-20 Einsteiger)
- höchste Rückgänge an Haltestelle Kapellenweg (-14 Einsteiger) und an Haltestelle Schulstraße  
-8 Einsteiger

### Kösching

- 1.053 Einsteiger bedeuten gegenüber Vorjahr deutlichen Rückgang (-128 Einsteiger, -11%), stellen in der langjährigen Entwicklung aber ein eher überdurchschnittliches Ergebnis dar
- die Rückgänge betreffen am stärksten die Linien 40 (-45 Einsteiger) und 9221 (-130 Einsteiger), vor allem bei der Linie 9221 sind insbesondere innergemeindliche Fahrten von/zu den Schulen (Realschule, Grund- und Mittelschule) hierfür ursächlich, die offenbar witterungsbedingt nicht mit dem Bus durchgeführt wurden
- die stärksten Rückgänge je Haltestelle betreffen deshalb die Schule (Grund- und Mittelschule, -55 Einsteiger) und die Realschule (insgesamt -33 Einsteiger, wobei die hohen Rückgänge bei den innergemeindlichen Fahrten der Linie 9221 durch Zuwächse bei der Linie 9226 Richtung Lenting/Hepberg/Stammham vermindert werden), Rückgänge sonst vor allem an den Haltestellen Feuerwehrhaus (-30 Einsteiger) sowie Bahnhofstraße und Lentinger Straße (je -15 Einsteiger)

### **Lenting**

- 409 tägliche Einsteiger wurden gezählt, gegenüber dem sehr guten Vorjahreswert ist dies ein erheblicher Rückgang um 135 Einsteiger und der geringste Wert seit Integration in die INVG
- von den Rückgängen sind überwiegend die Linien 9226 (-90 Einsteiger) und 30 (-43 Einsteiger) sowie Schüler- und Kurzstreckenfahrten (witterungsbedingt) betroffen
- innerhalb der Gemeinde verteilen sich die Fahrgastverluste weitgehend gleichmäßig, am stärksten sind die Rückgänge an der Haltestelle Jurastraße (-36 Einsteiger)

### **Manching**

- 1.178 Einsteiger wurden gezählt (-35 Einsteiger, -3%)
- gravierende Fahrgastverluste betreffen die Haltestelle Donauefeld (-106 Einsteiger), ansonsten ist die Nachfrage weitgehend unverändert, in Oberstimm (+26 Einsteiger) und Pichl (+27 Einsteiger) ist die Nachfrage gestiegen

### **Pförring**

- 78 tägliche Einsteiger stellen einen erheblichen Rückgang um 30 Einsteiger gegenüber dem Vorjahr dar (damals aber höchster Wert seit Integration in die INVG)
- die Rückgänge betreffen die Linien 25 (-11 Einsteiger) und 26 (-19 Einsteiger) in ähnlicher Weise
- stärkste Rückgänge an der Haltestelle Schule (-23 Einsteiger) und auch sonst im Schülerverkehr

### **Reichertshofen**

- 414 Einsteiger pro Tag (-79 Einsteiger, -16% gegenüber Vorjahr)

- außer in Stockau, an der Schule und in Agelsberg durchgehend Rückgänge, am stärksten in Langenbruck (-27 Einsteiger)

### **Stammham**

- 411 gezählte Einsteiger pro Tag bedeuten die höchste Nachfrage seit Integration in die INVG (+64 Einsteiger, +18% gegenüber 2013)
- Zunahmen vorwiegend im Schülerverkehr, je Haltestelle am stärksten an der Schulstraße (+33 Einsteiger) und an der Jurastraße (+17 Einsteiger)

### **Vohburg**

- 205 Einsteiger (-26 Einsteiger), im Bereich der Werte von 2011 und 2012
- Rückgang konzentriert sich auf Haltestelle Hartacker Schule (-36 Einsteiger), dazu auch Menning (-10 Einsteiger), sonst ausgeglichene Entwicklung bzw. leichte Zunahmen

### **Wettstetten**

- mit 355 täglichen Einsteiger ist ein leichter Rückgang (-32 Einsteiger, -8%) zu verzeichnen
- Rückgänge vor allem an der Haltestelle Ingolstädter Straße (-25 Einsteiger) und am Unteren Wirt (-10 Einsteiger)

### **2.5.3 Gemeinden im Vergleich**

Die wichtigsten Kennwerte der einzelnen Gemeinden werden in Tabelle 7 zusammengefasst. Um die Intensität der ÖPNV-Nutzung in den einzelnen Gemeinden einschätzen zu können, werden nicht nur die Einsteiger je Werktag dokumentiert, sondern auch in Relation zu relevanten Einflussgrößen (Einwohnerzahl, Fahrtenzahl) gesetzt. So kann die erzielte Fahrgastnachfrage auch im Verhältnis zur Größe der jeweiligen Gemeinde und zum bestehenden ÖPNV-Angebot dargestellt werden.

Gemeinde	Einwohner (HW, 2012)	Einsteiger je Werktag	ÖPNV-Nutzung (gezählte Einsteiger je 100 Einwohner)	Fahrtenangebot pro Tag und Richtung	Einsteiger pro Fahrt
	(1)	(2)	(2) / (1)*100	(4)	(2)/(4)
Baar-Ebenhausen	5.029	307	6%	20	15
Böhmfeld	1.599	40	3%	5	8
Buxheim	3.501	59	2%	4	15
Eitensheim	2.904	42	1%	3	14
Gaimersheim	11.339	1.237	11%	67	18
Geisenfeld	10.138	156	2%	14	11
Großmehring	6.655	288	4%	23	13
Hepberg	2.518	170	7%	32	5
Kösching	9.101	1.053	12%	49	21
Lenting	4.710	409	9%	82	5
Manching	11.430	1.178	10%	67	18
Pförring	3.528	78	2%	12	7
Reichertshofen	7.684	414	5%	23	18
Stammham	3.721	411	11%	18	23
Vohburg	7.518	205	3%	16	13
Wettstetten	4.754	355	7%	48	7

**Tabelle 7**            **ÖPNV-Nutzung in den Umlandgemeinden**

## 2.6 Haltestellenvergleich

In Tabelle 8 werden alle Haltestellen mit mehr als 200 Einsteigern pro Tag in der Reihenfolge ihrer Bedeutung angegeben.

Gegenüber dem Vorjahr sind lediglich die Haltestellen Hochschule und Frühlingstraße aufgrund gesunkener Nachfragezahlen nicht mehr in dieser Liste enthalten, neu hinzugekommen ist dafür das Gymnasium Gaimersheim.

Die stärksten absoluten Zunahmen je Haltestelle im Vergleich zum Vorjahr betreffen mit Abstand das Gymnasium Gaimersheim (+265 Einsteiger), nennenswerte Zunahmen waren zudem an folgenden Haltestellen festzustellen: Nordbahnhof (+76 Einsteiger), Brückenkopf (+71 Einsteiger), Rathausplatz (+33 Einsteiger) und Gaimersheimer Straße (+31 Einsteiger).

Starke Fahrgastrückgänge sind dagegen an folgenden Haltestellen aufgetreten: Hauptbahnhof (-350 Einsteiger), ZOB (-271 Einsteiger), Universität (-176 Einsteiger), Klinikum (-142 Einsteiger), Harderstraße (-134 Einsteiger), Auf der Schanz (-116 Einsteiger) und Manching, Donaufeld (-106 Einsteiger).

Die Ein- und Aussteigerzahlen Montag – Freitag werden im Einzelnen in Tabelle 9 dargestellt. Plan 3 zeigt zudem für das Stadtgebiet Ingolstadt einen Überblick über die Zahlen der Einsteiger je Haltestelle, während die detaillierte Darstellung in den Plänen 4 bis 8 erfolgt.

In Plan 9 wird für die Kernstadt zusätzlich dargestellt, wie die Fahrgastentwicklung je Haltestelle im Vergleich zum Vorjahr verlaufen ist.



Rang	Haltestelle				
		Mrz 11	Mrz 12	Mrz 13	Mrz 14
1	Omnibusbahnhof (ZOB)	8.171	9.074	9.088	8.817
2	Rathausplatz	5.286	5.063	4.924	4.957
3	Hauptbahnhof	2.329	2.347	2.605	2.255
4	Brückenkopf	1.820	1.856	1.859	1.930
5	Klinikum	1.445	1.411	1.462	1.320
6	Schulzentrum SW	1.365	1.208	1.356	1.310
7	Universität (Kreuztor)	1.108	1.057	1.276	1.100
8	Harderstraße	1.219	1.120	1.178	1.044
9	Audi (Forum u. Parkplatz)	556	829	1.065	972
10	Nordbahnhof (West u. Ost)	200	239	618	694
11	Am Westpark (1-3 u. Audi-Ring)	464	454	556	567
12	Christoph-Scheiner-Gymnasium	653	502	478	484
13	Kurt-Huber-Straße	435	524	534	455
14	Weningstraße	421	415	428	356
15	Gaimersheim, Gymnasium	66	50	76	341
16	Manching, Donaufeld	342	391	446	340
17	Audi - TE	132	155	330	323
18	Stadtwerke / Continental	187	235	278	286
19	Geibelstraße	220	243	287	278
20	Hindemith-/Lannerstraße	264	265	339	261
21	Rankestraße	226	247	299	255
22	Regensburger Straße	210	292	271	255
23	St. Anton	271	260	278	252
24	Ettinger Straße	306	293	312	249
25	Auf der Schanz	327	319	361	245
26	Kösching, Realschule	256	215	275	242
27	Richard-Strauss-Straße	221	273	231	241
28	St. Markus	205	226	223	239
29	Ungernederstraße	220	211	275	239
30	Gaimersheimer Straße	169	230	206	237
31	Feselenstraße	245	292	249	236
32	Richard-Wagner-Straße	260	234	255	226
33	Schatzgerstraße	162	127	211	222
34	Herschelstraße	244	213	241	211
35	Bei der Hollerstaude	208	182	279	200

**Tabelle 8 Einsteigerzahlen je Haltestelle ab 200 Einsteigern je Werktag**

Haltestelle	Einsteiger 2013	Einsteiger 2014	Aussteiger 2013	Aussteiger 2014
Adlmannsberger Weg	66	91	83	91
Agelsberg, Müllerweg	5	7	1	8
Alban-Berg-Straße	59	46	47	42
Altwasserweg	62	54	55	42
Am Augraben	43	41	41	48
Am Auwaldsee	2	2	3	1
Am Dachsberg	143	147	143	127
Am Eichelanger		27		26
Am Franziskanerwasser	6	28	15	25
Am Gwendt	25	14	3	43
Am Hasenberg	35	13	13	23
Am Kirchberg	72	77	76	69
Am Neubruch	10	7	7	5
Am Pulverl	13	43	12	14
Am Stadtweg	47	44	16	16
Am Sunder	72	68	78	58
Am Westerberg	45	54	34	32
Am Westpark 1	203	150	71	46
Am Westpark 2	39	54	8	6
Am Westpark 3	36	39	6	8
An der Breite	42	34	41	43
An der Lagerschanze	45	45	54	49
Argulastraße	7	4	2	1
Asamstraße	58	45	49	31
Aubürgerstraße	35	48	49	55
Audi - A 56	10	4	17	13
Audi - August-Horch-Straße	46	35	49	43
Audi - Forum	856	772	1.125	1.020
Audi - GVZ	142	113	185	96
Audi - GVZ, Halle G	9	7	10	12
Audi - GVZ, Halle H	82	64	18	13
Audi - GVZ, Halle O	52	29	39	25
Audi - N 56 / Tor 7	1	4	0	1
Audi - Parkplatz	209	200	142	137
Audi - Senefelderstraße	154	128	135	136
Audi - T35 / T23	44	35	41	33
Audi - Tor 9 / TE	330	323	370	273
Audi - Tradition	12	9	13	7
Audi Tor 3	1	5	6	8
Audi Tor 7	31	40	38	41
Audi-Ring/Am Westpark	278	324	671	582
Audi-Sportpark	13	15	10	13
Audi-Tor 10	87	75	99	104
Auenstraße	35	40	43	46
Auf der Schanz	361	245	428	300
Aufeldstraße	12	21	5	11
Aventinstraße	0	0	3	1
Baar-Ebenhausen, Altes Rathaus	92	96	64	68
Baar-Ebenhausen, Ingolstädter Straße	84	75	83	70
Baar-Ebenhausen, Kirche	82	74	72	66
Baar-Ebenhausen, Werk	72	61	58	70
Bajuwarenweg	76	56	79	64
Barthlgasserstraße	9	17	4	14

**Tabelle 9 Ein- und Aussteigerzahlen der INVG-Haltestellen**

Haltestelle	Einsteiger 2013	Einsteiger 2014	Aussteiger 2013	Aussteiger 2014
Bei der Hollerstaude	279	200	237	198
Beilngrieser Straße	76	76	98	85
Beim Schmalzbuckel	148	158	190	191
Berliner Straße	127	134	101	94
Bezirkssportanlage Nord-West	163	167	119	118
Blücherstraße	179	162	187	175
Böhmfeld, Dorfplatz	13	11	9	11
Böhmfeld, Sparkasse	11	16	16	16
Böhmfeld, Sportplatz	8	13	6	9
Boschstraße	46	46	64	48
Breslauer Straße	176	173	190	180
Brodmühlweg	6	5	0	0
Brückenkopf	1.859	1.930	1.754	1.777
Brunnerstraße	4	13	10	20
Buchnerstraße	142	151	138	152
Bunsenstraße	20	10	15	13
Buxheim, Dorfplatz	0	0	26	29
Buxheim, Eitensheimer Straße	16	15	19	12
Buxheim, Frankenring	23	11	21	11
Buxheim, Wolkertshofener Straße	25	22	0	0
Buxheimer Weg	29	29	29	47
Buxheim-Tauberfeld, Kirche	3	3	0	1
Buxheim-Tauberfeld, Post	9	8	11	5
Canisiusstraße	91	88	88	66
Caspar-Schoppe-Straße	31	21	36	32
Christoph-Scheiner-Gymnasium	478	484	440	409
Degenhartstraße	20	24	22	29
Deschinger Straße	28	31	29	49
Donautherme Wonnemar	3	3	8	8
Dorfplatz, Oberhaunstadt	9	13	0	0
Dr.-Maier-Straße	33	24	0	8
Dünzlauer Straße	82	74	116	132
Echzellener Weg	77	70	68	56
Effnerstraße	30	30	26	47
Egerlandstraße	5	5	5	5
Eichenwaldstraße	119	93	99	169
Eigenheimstraße	58	62	43	46
Einbogen	27	25	41	20
Eitensheim, Ahornweg	1	3	2	2
Eitensheim, Bräuweg	14	5	7	4
Eitensheim, Drosselstraße	1	1	1	1
Eitensheim, Feuerwehr	10	12	9	8
Eitensheim, Kirchplatz	8	4	2	2
Eitensheim, Lindenstraße	8	10	8	6
Eitensheim, Röntgenstraße		7		6
Elisabethstraße	154	136	151	130
Erchanstraße	51	38	67	46

**Tabelle 9 Ein- und Aussteigerzahlen der INVG-Haltestellen, Teil 2**

Haltestelle	Einsteiger 2013	Einsteiger 2014	Aussteiger 2013	Aussteiger 2014
Eriagstraße	180	183	148	167
Erletstraße	187	125	209	137
Ernsgaden, Kirche	0	0	3	3
Ettinger Straße	312	249	300	285
Fauststraße	99	88	77	84
Feldschlößl	66	88	81	92
Feselenstraße	249	236	266	238
Fraunhoferstraße	20	17	17	18
Friedhof, Oberhaunstadt	35	22	38	20
Friedhof, Zuchering	6	11	2	10
Friedrich-Ebert-Straße	3	1	1	3
Friedrichshofener Straße	23	16	20	29
Frueaufstraße	77	74	85	78
Frühlingstraße	228	183	259	179
Gabelsbergerstraße	65	68	96	84
Gaimersheim, Bahnhof	5	11	5	4
Gaimersheim, Dohlenstraße	5	4	0	0
Gaimersheim, Eitensheimer Straße	70	73	91	85
Gaimersheim, Feuerwehrhaus	48	62	97	108
Gaimersheim, Friedhof	23	12	4	1
Gaimersheim, Gewerbegebiet	58	62	66	48
Gaimersheim, Gymnasium	76	341	94	90
Gaimersheim, Händelstraße	74	63	73	64
Gaimersheim, Hindemithstraße	22	19	10	9
Gaimersheim, Horchstraße	20	2	6	13
Gaimersheim, Jupiter/Keplerstraße	94	74	5	7
Gaimersheim, Kraibergstraße	61	70	44	70
Gaimersheim, Magnusweg	112	95	81	61
Gaimersheim, Mittlere Heide	197	178	248	211
Gaimersheim, Rathaus	62	44	76	47
Gaimersheim, Schule	0	0	72	72
Gaimersheim, Seniorenheim	1	1	15	9
Gaimersheimer Straße	206	237	220	265
Gaimersheim-Lippertshofen	86	74	50	53
Gaimersheim-Lippertshofen, Sperlingweg	22	25	14	19
Gaimersheim-Reisberg	43	27	19	7
Ganghoferstraße	116	145	112	105
Geibelstraße	287	278	326	331
Geisenfeld, Bahnhofstraße	15	22	7	11
Geisenfeld, Geisenfeldwinden, Augsburgs Straße	7	6	10	8
Geisenfeld, Maximilianstraße	17	26	15	26
Geisenfeld, Stadtplatz	9	6	0	2
Geisenfeld, ZOB Nöttinger Straße	33	20	43	13
Geisenfelder Straße	76	56	81	76
Geisenfeld-Feilenmoos, Haus Feilenmoos	0	0	0	0
Geisenfeld-Geisenfeldwinden, Im Aufeld	27	52	22	37
Geisenfeld-Zell - Ainau, Dekan-Trost-Straße	6	5	5	5
Geisenfeld-Zell, Gadener Straße	9	8	5	6
Geisenfeld-Zell, Moosweg	18	9	13	11
Georg-Heiss-Straße	76	71	71	76
Georgstraße	137	107	115	106
Gerolfing, Handwerkerhof	10	13	12	8
Gerolfing, Schule	60	67	9	47
Greutweg	32	32	43	38
Großmehring, Ahornstraße	57	46	33	35
Großmehring, Köschinger Straße	49	37	35	24

**Tabelle 9 Ein- und Aussteigerzahlen der INVG-Haltestellen, Teil 3**

Haltestelle	Einsteiger 2013	Einsteiger 2014	Aussteiger 2013	Aussteiger 2014
Großmehring, Kriegsstraße	39	65	42	38
Großmehring, Marienplatz	48	41	55	74
Großmehring, Mühlweg	60	60	73	67
Großmehring-Bayernwerk	5	7	6	4
Großmehring-Demling, Tulpenweg	39	23	26	30
Großmehring-Katharinenberg, Abzweigung	6	7	6	8
Großmehring-Knopfmühle	2	1	4	3
Großmehring-Pettling	3	0	1	3
Großmehring-Straßhausen	0	0	0	0
Großmehring-Theißing, Kirche	7	6	13	11
Großmehring-Tholbath	3	2	0	0
Grundnerstraße	20	14	0	2
Gutenbergstraße	181	126	193	184
Hackenschwaige	22	16	38	34
Hackerstraße	96	132	116	107
Hagauer Straße	2	1	7	7
Halbriterstraße	0	0	0	0
Haltmayrstraße	120	83	165	122
Hanfgartenstraße	23	17	15	33
Hans-Böckler-Straße	37	47	59	37
Hans-Denck-Straße		5		7
Hans-Kuhn-Straße	101	82	102	97
Hans-Mielich-Straße	92	86	92	89
Harderstraße	1.178	1.044	1.142	1.119
Haslangstraße	55	39	37	27
Haunwöhrer Straße	37	30	45	42
Hauptbahnhof	2.619	2.255	2.271	2.426
Hauptbahnhof Ost	48	68	51	61
Hegnenbergstraße	19	16	14	9
Heidemannstraße	4	11	5	4
Heindlmühle	6	3	1	10
Hennenbühlstraße	101	102	92	79
Hepberg, Kapellenweg	44	30	24	41
Hepberg, Römerstraße	64	61	41	52
Hepberg, Schulstraße	87	79	80	108
Herschelstraße	241	211	282	208
Heydeckstraße	6	12	2	0
Heysestraße	131	98	121	100
Hindemithstraße	177	106	156	136
Hochschule	163	171	254	211
Hofmarkstraße	26	24	20	28
Hölderlinstraße	93	65	63	77
Hugo-Wolf-Straße	48	53	45	45
Humboldtstraße	5	1	7	3
Hundsbergerstraße	43	32	36	45
Ilmendorf, Abzw	2	2	1	2
Ingolstadt Village	84	96	130	93
Isidor-Stürber-Straße	33	32	25	28
Johann-Michael-Sailer-Straße	59	47	81	60
Jupiterstraße	21	21	16	16
Jurastraße	64	40	40	70
Kälberschüttstraße	104	108	113	115

**Tabelle 11 Ein- und Aussteigerzahlen der INVG-Haltestellen, Teil 4**

Haltestelle	Einsteiger 2013	Einsteiger 2014	Aussteiger 2013	Aussteiger 2014
Karlshuder Straße	158	166	195	194
Karlskron-Brautlach, Aretinstraße	0	0	0	0
Karlskron-Brautlach, B 13	15	19	26	24
Karlskron-Brautlach, Münchener Straße	2	0	0	0
Karlskron-Brautlach, Wolfsiedlung	2	0	0	0
Karlskroner Straße	70	90	98	95
Käthe-Kruse-Straße	8	12	4	4
Keplerstraße	74	66	90	78
Kipfenberger Straße	77	65	34	37
Kirchstraße	63	39	47	36
Kleingartenanlage, Etting	8	9	13	16
Klinik - Dr. Reiser	36	31	54	67
Klinikum	1.462	1.320	1.537	1.412
Knoglersfreude	67	85	73	59
Körnerstraße	103	113	113	120
Kornstraße	63	90	86	109
Kösching, Am Stegbach	5	6	8	22
Kösching, Andreas-Schmeller-Straße	67	61	81	82
Kösching, Bahnhofstraße	33	18	50	40
Kösching, Feuerwehrhaus	89	59	123	114
Kösching, Hans-Sachs-Straße	37	29	24	9
Kösching, Horschstraße	94	93	84	77
Kösching, Ingolstädter Straße	39	53	40	39
Kösching, Kasinger Straße	19	19	12	11
Kösching, Klinik	15	14	24	10
Kösching, Lentinger Straße	30	15	53	26
Kösching, Ludwig-Ganghofer-Ring	32	41	39	58
Kösching, Rathaus	101	112	91	106
Kösching, Realschule	275	242	289	249
Kösching, Schule	126	71	124	58
Kösching, Untere Marktstraße	16	14	5	6
Kösching, Westring	41	33	13	10
Kösching-Bettbrunn, Ortsmitte	20	36	0	0
Kösching-Desching, Ortsmitte	10	10	8	8
Kösching-Desching, Raffineriesiedlung	11	8	11	8
Kösching-Desching, Raffinerietor	0	0	3	2
Kösching-Kasing, Gasth. Pauliwirt	63	44	44	55
Kösching-Kasing, Kirchplatz	26	34	41	24
Kösching-Kasing, Köschinger Straße	43	49	48	39
Kurt-Huber-Straße	534	455	536	475
Langer Oberfeldweg	16	11	3	0
Langgasse	51	52	60	45
Langgässerstraße	47	41	36	47
Lannerstraße	162	155	136	107

**Tabelle 9 Ein- und Aussteigerzahlen der INVG-Haltestellen, Teil 5**

Haltestelle	Einsteiger 2013	Einsteiger 2014	Aussteiger 2013	Aussteiger 2014
Laubenstraße	56	62	37	32
Lechermannstraße	12	11	9	14
Leharstraße	15	14	18	17
Lena-Christ-Straße	164	148	199	177
Lenting, Alte Landstraße	46	32	57	40
Lenting, Bahnhofstraße	11	8	10	15
Lenting, Beethovenstraße	137	114	124	120
Lenting, Blockhaus	20	0	0	0
Lenting, Ernst-Rauwolf-Straße	104	88	113	151
Lenting, Hofmark	107	87	102	76
Lenting, Jurastraße	108	72	32	74
Lentinger Straße		18		6
Levelingstraße	0	0	4	0
Liegnitzer Straße	101	94	47	42
Lindberghstraße	0	7	0	10
Linnestraße	14	12	20	17
Mailing, Schule	107	147	111	144
Manching, Bräu	80	93	140	151
Manching, CASSIDIAN 1	60	57	66	61
Manching, CASSIDIAN 2	3	6	4	4
Manching, CASSIDIAN 3	5	6	4	7
Manching, Donaufeld	446	340	302	262
Manching, Hauptschule im Lindenkreuz	5	0	0	0
Manching, Ingolstädter Straße	27	12	42	34
Manching, Lindenstraße	149	166	130	96
Manching, Max-Immelmann-Kaserne	3	4	2	0
Manching, Ost	128	129	158	144
Manching, Realschule	64	76	103	121
Manching, Schloßberg	51	39	23	45
Manching, WTD 61	2	0	3	0
Manching-Forstwiesen, Ortsmitte	3	5	7	9
Manching-Lindach, Ortsmitte	0	2	6	2
Manching-Oberstimm, B 13	14	14	36	30
Manching-Oberstimm, Friedhof	29	53	38	50
Manching-Oberstimm, Kapellenstraße	98	101	104	82
Manching-Pichl, Stephanstraße	29	56	45	50
Manching-Westenhausen, Erlenstraße	8	8	5	9
Manching-Westenhausen, Kirche	6	6	1	8
Mariengarten	6	9	14	10
Marienplatz	146	118	137	135
Martin-Hemm-Straße	55	60	47	32
Mauern, Oberfeldweg	2	3	1	1
Maximilianstraße	89	49	90	56
Meinlettenstraße		0		2
Mendlstraße	72	30	66	47

**Tabelle 9 Ein- und Aussteigerzahlen der INVG-Haltestellen, Teil 6**

Haltestelle	Einsteiger 2013	Einsteiger 2014	Aussteiger 2013	Aussteiger 2014
Messerschmittstraße	83	101	88	80
Mühlackerweg	41	32	42	42
Müllverwertungsanlage	19	12	14	7
Münchsmünster, ev. Kirche	1	0	1	0
Münchsmünster, Kaiserweg	1	1	2	1
Münchsmünster, Schwaiger Straße	0	0	0	0
Münchsmünster-Forstpriel	4	5	2	3
Neustadt/Donau, Bahnhof	10	9	39	25
Niederfeld	51	48	45	43
Niederfelder Straße		1		1
Nobelstraße	36	42	37	32
Nordbahnhof / Ost	23	28	24	44
Nordbahnhof / West	595	666	575	705
Nordfriedhof	71	71	77	60
Nürnberger Straße	87	99	54	20
Oberdolling, Hagenstetten Ortsmitte	0	0	0	3
Oberdolling, Oberdolling	0	0	1	4
Oberdolling-Unterdolling, Ortsmitte	0	0	0	0
Oberer Grasweg	130	131	110	121
Oberringstraße	45	34	29	37
Oberstimmer Straße	38	23	40	40
Oberwöhr, Abzw	0	0	0	0
Ochsenmühle	1	0	0	4
Ochsenmühlstraße	0	3	1	20
Osnabrücker Straße	25	25	0	13
Ostfriedhof	0	0	0	0
Parreutstraße	1	0	48	0
Paul-Wegmann-Halle	32	22	37	47
Peisserstraße	151	130	168	149
Peringerstraße	1	2	0	5
Permoserstraße	93	115	152	179
Pestalozzistraße	144	167	193	216
Peter-Steuart-Heim	94	102	0	0
Pettenkoferstraße	135	88	141	108
Pettostraße	45	35	56	42
Pfitznerstraße	87	86	77	64
Pförring, Dekan-Rösl-Straße	21	13	18	26
Pförring, Marktstraße	3	20	8	17
Pförring, Sattlerbrücke		18		15
Pförring, Schule	30	7	10	14
Pförring-Dötting	3	3	11	2
Pförring-Etting, Ortsmitte	2	1	2	2
Pförring-Forchheim, Ortsmitte	11	7	5	5
Pförring-Wackerstein, Am Schloßweg	9	4	15	3
Pförring-Wackerstein, Kreuz	11	5	5	5
Pionierkaserne	29	24	21	20
Plunder	75	63	65	65

**Tabelle 9 Ein- und Aussteigerzahlen der INVG-Haltestellen, Teil 7**



Haltestelle	Einsteiger 2013	Einsteiger 2014	Aussteiger 2013	Aussteiger 2014
Pömbach, Pömbach	2	24	9	12
Puch, Puch	1	2	3	2
Rankestraße	299	255	251	270
Rathausplatz	4.924	4.957	4.743	4.719
Rechbergstraße	67	81	152	88
Regensburger Straße	271	255	120	118
Reichertshofen, Kellerweg	119	103	105	74
Reichertshofen, Münchener Straße	53	43	49	40
Reichertshofen, Schloßgasse	68	48	25	36
Reichertshofen, Schule	20	32	105	112
Reichertshofen, Wacker Straße	28	12	19	16
Reichertshofen-Agelsberg	18	12	11	8
Reichertshofen-Langenbruck, Pömbacher Str.	80	53	69	58
Reichertshofen-Stockau	37	45	49	48
Reichertshofen-Winden, Dorfplatz	65	58	45	38
Richard-Strauss-Straße	231	241	173	167
Richard-Wagner-Straße	255	226	257	274
Rockolding, Abzw. Bhf. Vohburg	1	1	0	1
Rockolding, Ortsmitte	1	0	2	0
Röntgenstraße	58	49	73	64
Rosenschwaigstraße	20	19	16	15
Rothenturm	101	59	107	70
Rothenturmer Straße	37	27	39	31
Saturn-Arena	32	62	27	73
Schatzgerstraße	211	222	193	166
Schaumühle	1	7	18	7
Schellingstraße	70	87	113	97
Schergweg	20	26	22	18
Scherzerstraße	77	98	109	111
Schneiderbauerstraße	81	57	68	53
Schölnhammerstraße	3	1	0	3
Schöne Au	32	24	41	39
Schrobenhausener Straße	156	194	183	200
Schröplerstraße	56	55	60	64
Schultheißstraße	57	39	60	61
Schulzentrum SW	1.356	1.310	1.238	1.368
Schwäblstraße	29	36	31	36
Schwaig, Hauptstr.	41	44	23	26
Schwanenstraße	56	37	80	57
Seehof	77	76	70	78
Seidelbaststraße	77	103	107	126
Semmerseeweg	76	68	86	71
Silesiusstraße	50	69	90	76
Speckweg	15	13	1	9
Spitalhofstraße	70	90	59	86
Spitalwaldstraße	34	23	32	33
Spitzmühle	2	5	3	3
St. Anton	278	252	233	271
St. Johannes / Ettinger Straße	177	181	182	210
St. Markus	223	239	222	218

**Tabelle 9 Ein- und Aussteigerzahlen der INVG-Haltestellen, Teil 8**

Haltestelle	Einsteiger 2013	Einsteiger 2014	Aussteiger 2013	Aussteiger 2014
St. Pius / Kropfstraße	106	105	54	58
St. Pius / Mozartstraße	76	73	92	98
St. Salvator	110	94	15	14
St.-Martins-Platz	163	143	139	123
St.-Michael-Straße	114	100	157	142
Stadttheater	97	45	125	79
Stadtwerke / Continental	278	286	315	332
Stammham, Gewerbegebiet	24	28	26	49
Stammham, Jurastraße	47	64	50	53
Stammham, Kirchgasse	17	21	18	23
Stammham, Nürnberger Straße	39	42	39	38
Stammham, Osteranger	19	24	21	17
Stammham, Schulstraße	87	122	74	79
Stammham-Appertshofen, Abzweigung	0	0	13	14
Stammham-Appertshofen, Alte Landstraße	14	19	4	2
Stammham-Appertshofen, Dorfstraße	80	70	65	50
Stammham-Appertshofen, Kirche	20	21	29	30
Stargarder Straße	0	3	43	51
Südfriedhof	71	82	79	93
Sustrisstraße	7	5	6	3
Taschenturm	37	32	94	35
Tassilostraße	174	188	170	164
Telemannstraße	105	121	154	148
Theodor-Heuss-Brücke	182	178	153	156
Theodor-Heuss-Straße	101	97	102	95
Umlandstraße	97	103	106	103
Ungernerstraße	275	239	302	277
Universität (Kreuztor)	1.276	1.100	1.552	1.435
Unserherrn, Schule	18	16	96	99
Unteranger	0	0	0	0
Unterer Grasweg	80	60	84	80
Unterhaunstädter Weg	113	98	123	112
Urfelderstraße	121	129	92	134
Vohburg, Bahnhofstraße	2	0	0	2
Vohburg, Fa Stangl	3	5	2	2
Vohburg, Vohburg	45	53	38	35
Vohburg-Dünzing, Am Weiher	5	6	4	4
Vohburg-Hartacker, Gewerbestraße	15	14	5	24
Vohburg-Hartacker, Karpfenstraße	21	22	17	21
Vohburg-Hartacker, Neumühlstraße	14	21	24	11
Vohburg-Hartacker, Schule	78	42	52	44
Vohburg-Hartacker, Wasserwerkstraße	6	9	9	5
Vohburg-Irsching, Ortsmitte	9	5	17	4
Vohburg-Menning, Ortsmitte	19	9	22	10
Vohburg-Oberdünzing, Ziegeleistraße	10	15	23	26
Waldeysenstraße	61	57	37	26
Wallensteinstraße	79	63	89	96

**Tabelle 9 Ein- und Aussteigerzahlen der INVG-Haltestellen, Teil 9**

Haltestelle	Einsteiger 2013	Einsteiger 2014	Aussteiger 2013	Aussteiger 2014
Wallmeisterstraße	50	46	98	85
Weckenweg	65	67	50	53
Weicheringer Straße	86	90	121	122
Weichering-Lichtenau	0	0	0	0
Weihersfeld	2	0	6	5
Weihersstraße	34	61	58	62
Weismannstraße	2	3	3	2
Weningstraße	428	356	404	330
Werdenfelder Straße	76	56	80	45
Westenhausen, Abzw. Erlenstr.	0	0	2	1
Westenhausen, Ortsmitte	3	5	4	3
Westfriedhof	34	42	45	39
Westfriedhof / Brodmühlweg	17	0	4	6
Wettstetten, Echenzell, Kirche	17	18	4	10
Wettstetten, Ingolstädter Straße	137	112	114	94
Wettstetten, Schelldorfer Straße	32	31	31	51
Wettstetten, Schule	22	25	52	62
Wettstetten, Unterer Wirt	179	169	164	176
Wielandstraße	33	40	34	26
Wilhelm-Busch-Straße	192	149	196	226
Wittelsbacher Straße	63	49	37	42
Zeppelinstraße	45	44	64	46
ZOB	9.088	8.817	8.900	8.261
Zoo Wasserstern	5	14	11	5
Zuchering, Schule	91	88	112	106
Zucheringer Straße	32	22	34	36
Zuchering-Winden, Glöckelweg	17	8	14	9

**Tabelle 9 Ein- und Aussteigerzahlen der INVG-Haltestellen, Teil 10**

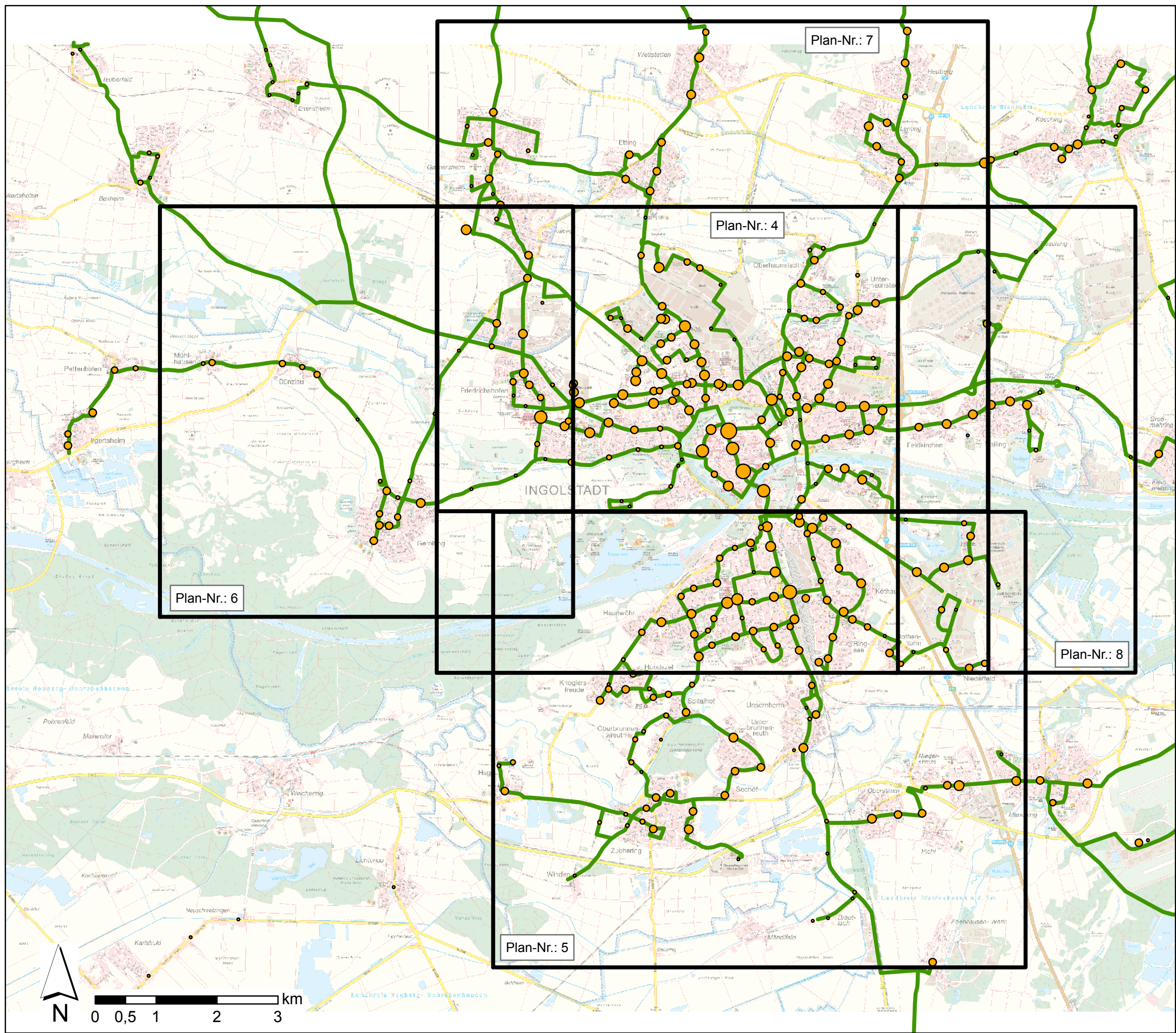


# INVG-Situationsanalyse

**Einsteiger je Haltestelle**

Februar/März 2014

Übersichtskarte  
Stadtgebiet Ingolstadt



**Einsteiger pro Werktag**

- 0 - 10
- 11 - 20
- 21 - 30
- 31 - 50
- 51 - 100
- 101 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 4000
- 4001 - 6000
- 6001 - 8840

— Liniennetz der INVG

Plan-Nr.: 3

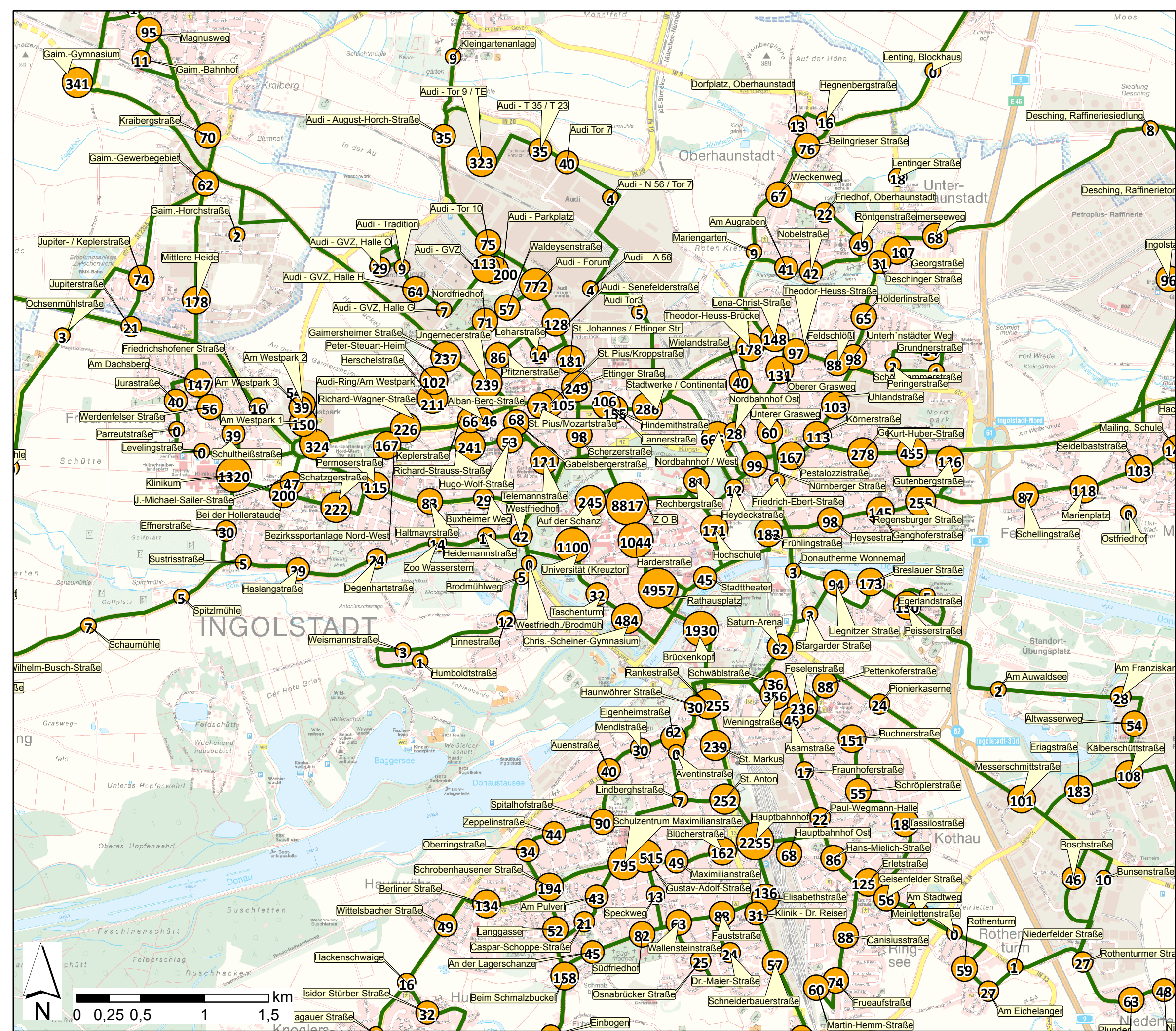


# INVG-Situationsanalyse

**Einsteiger je Haltestelle**

Februar/März 2014

Ingolstadt  
Innenstadt

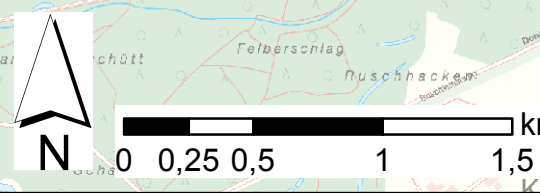


## Einsteiger pro Werktag

- 0 - 10
- 11 - 20
- 21 - 30
- 31 - 50
- 51 - 100
- 101 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 4000
- 4001 - 6000
- 6001 - 8840

— Linienetz der INVG

Plan-Nr.: 4



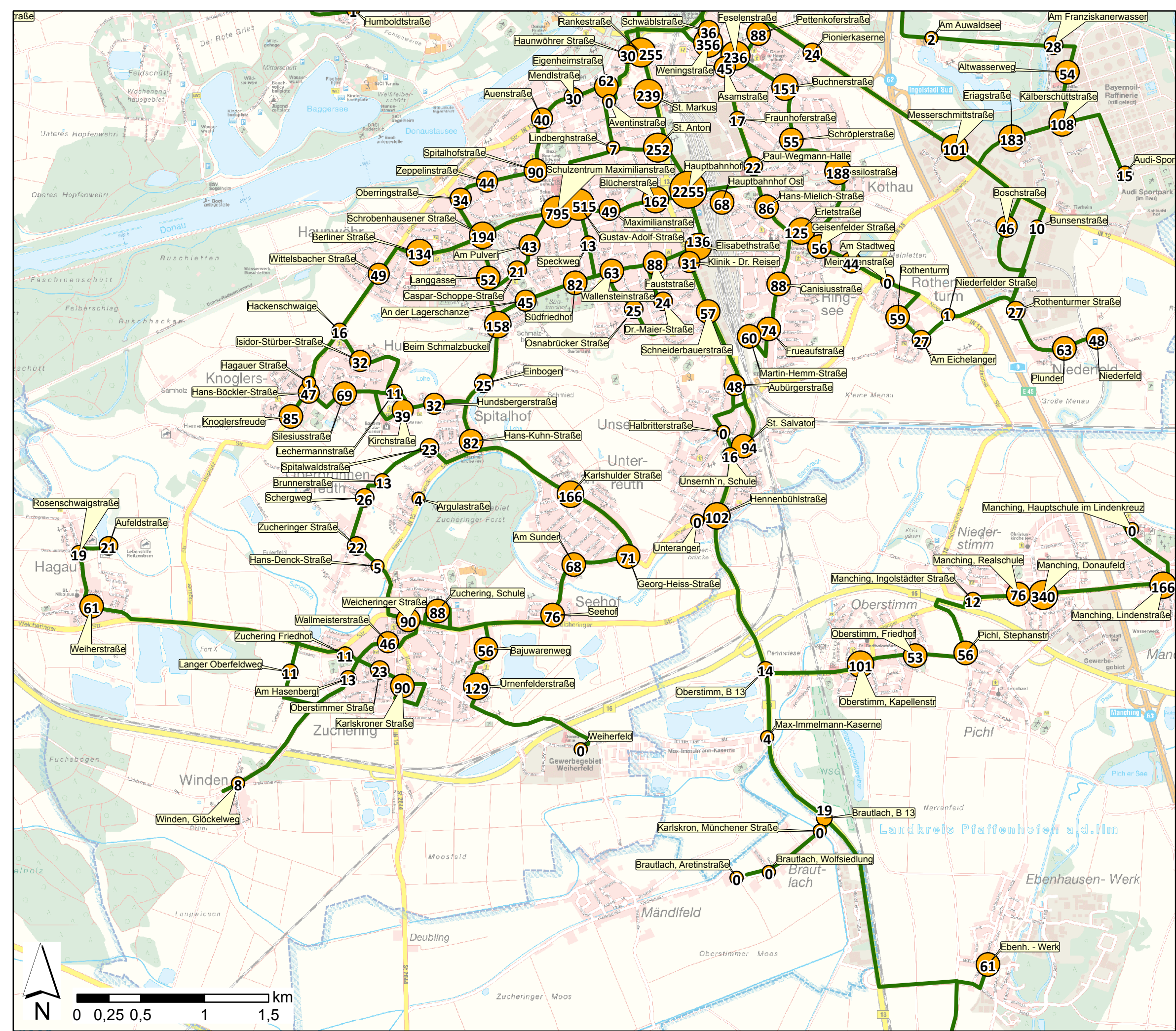


# INVG-Situationsanalyse

**Einsteiger je Haltestelle**

Februar/März 2014

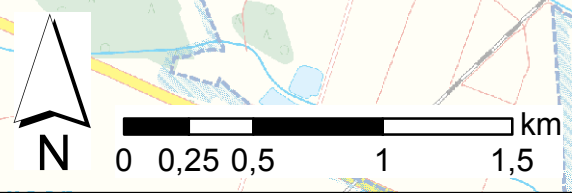
Ingolstadt  
Ausschnitt Süd



## Einsteiger pro Werktag

- 0 - 10
- 11 - 20
- 21 - 30
- 31 - 50
- 51 - 100
- 101 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 4000
- 4001 - 6000
- 6001 - 8840

Liniennetz der INVG



Plan-Nr.: 5

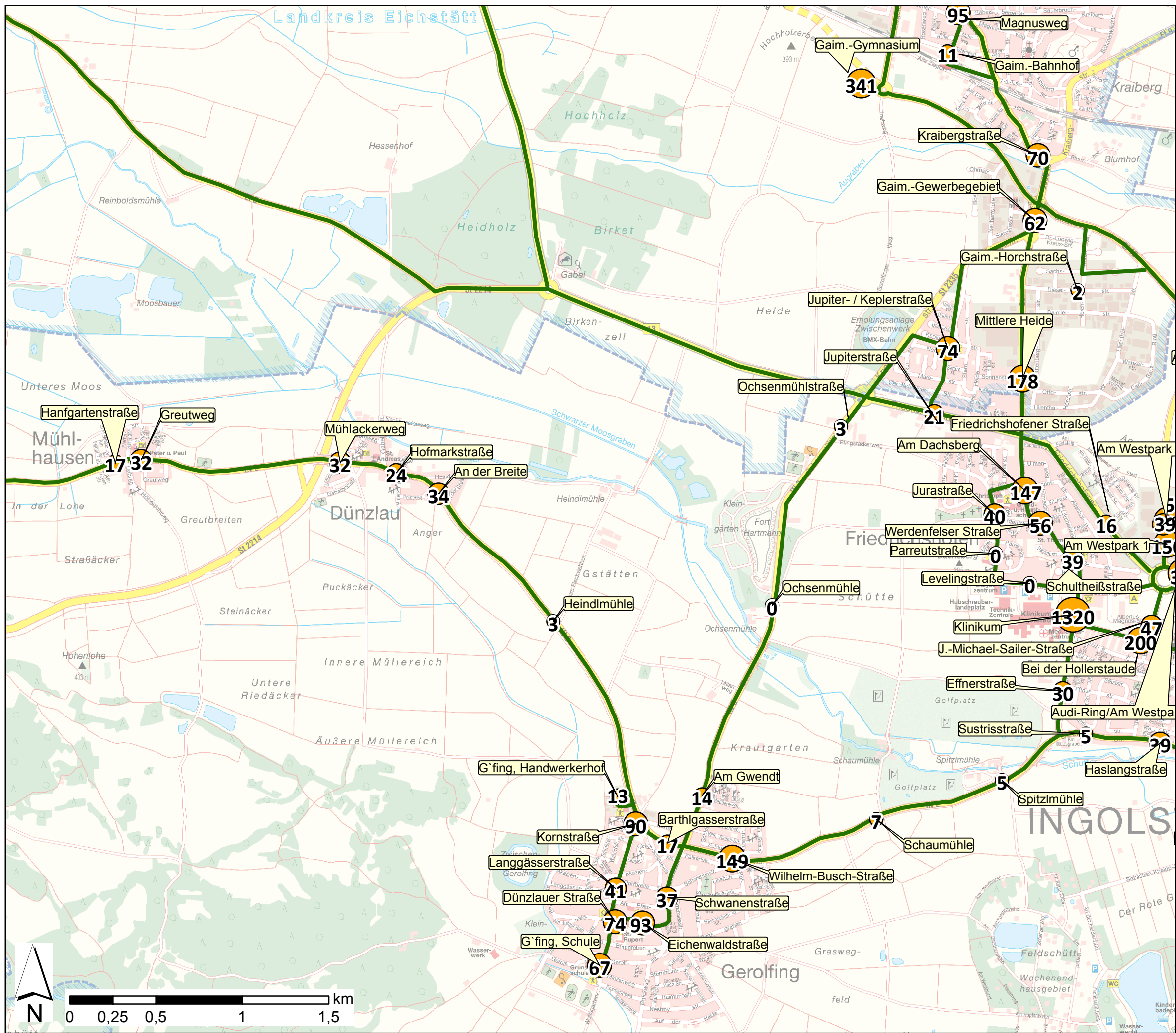


# INVG-Situationsanalyse

**Einsteiger je Haltestelle**

Februar/März 2014

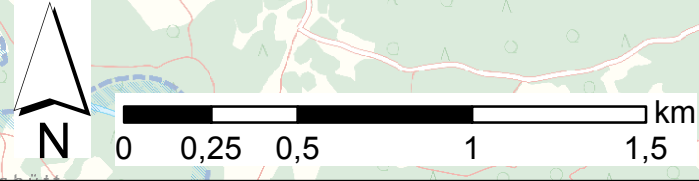
Ingolstadt  
Ausschnitt West



**Einsteiger pro Werktag**

- 0 - 10
- 11 - 20
- 21 - 30
- 31 - 50
- 51 - 100
- 101 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 4000
- 4001 - 6000
- 6001 - 8840

Liniennetz der INVG



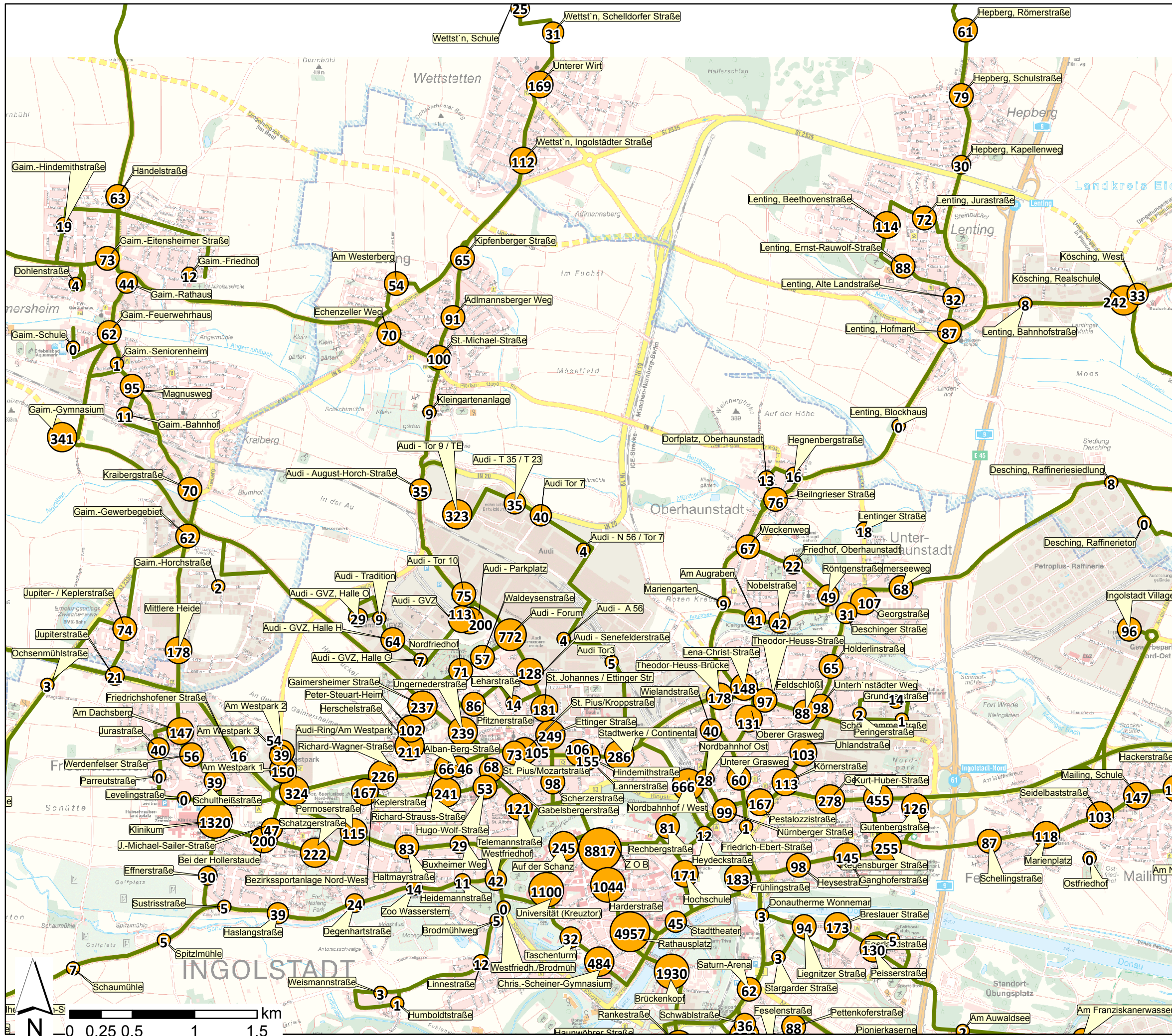


# INVG-Situationsanalyse

**Einsteiger je Haltestelle**

Februar/März 2014

Ingolstadt  
Ausschnitt Nord



## Einsteiger pro Werktag

- 0 - 10
- 11 - 20
- 21 - 30
- 31 - 50
- 51 - 100
- 101 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 4000
- 4001 - 6000
- 6001 - 8840

— Liniennetz der INVG



# INVG- Situationsanalyse

**Einsteiger je  
Haltestelle**

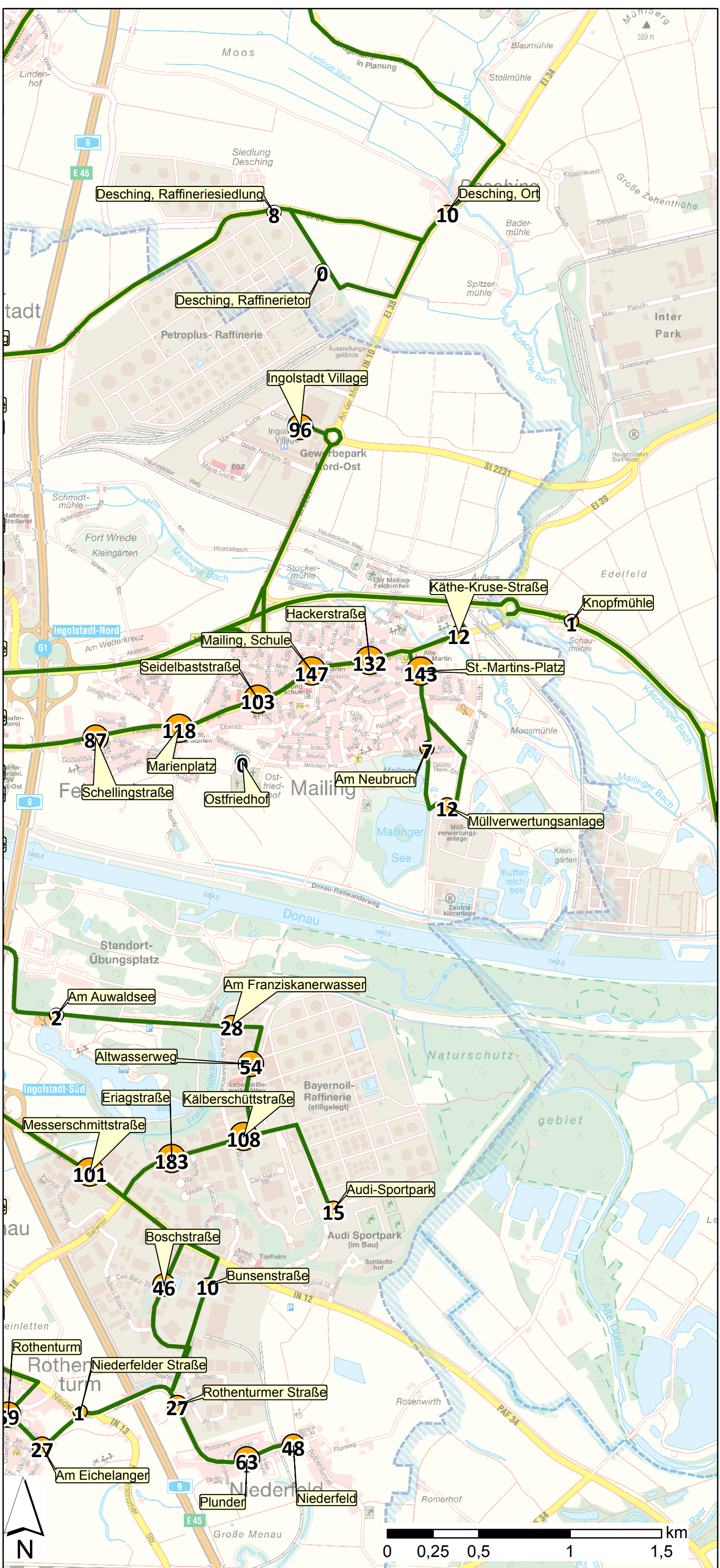
Februar/März 2014

Ingolstadt  
Ausschnitt Ost

## Einsteiger pro Werktag

- 0 - 10
- 11 - 20
- 21 - 30
- 31 - 50
- 51 - 100
- 101 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 4000
- 4001 - 6000
- 6001 - 8840

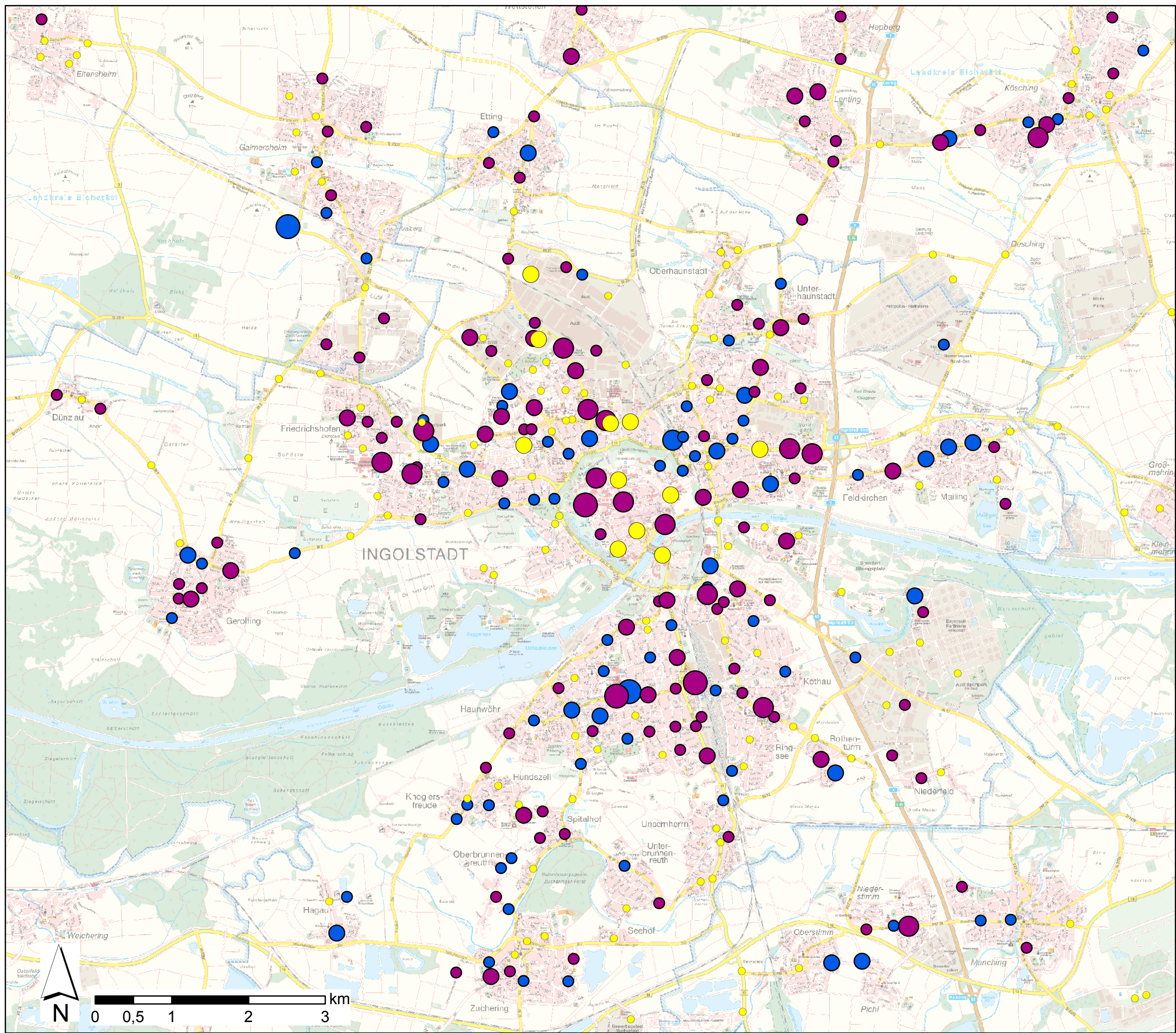
Liniennetz der INVG





# INVG- Situationsanalyse

Entwicklung der Einsteigerzahlen  
an den Haltestellen in Ingolstadt  
2013 - 2014



### Zunahme absolut

- 5 bis 20
- 21 bis 50
- 51 bis 150
- ab 151

### Abnahme absolut

- ab -151
- -51 bis -150
- -21 bis -50
- -5 bis -20

### Haltestelle ohne relevante Veränderung

- relative Zu-/Abnahme max. +/-5%  
und absolute Zu-/Abnahme  
mind. +/-5
- absolute Zu-/Abnahme -4 bis 4



## 2.7 Wochenende

Die Fahrgastnachfrage an den Wochenenden wurde am 22./23. Februar und am 15./16. März erhoben. Sowohl samstags als auch sonntags wurden Querschnittszählungen durchgeführt. Als Querschnitte wurden dabei, wie schon in den Vorjahren, in der Innenstadt die Querschnitte nördlich des ZOB und südlich der Haltestellen Rathausplatz bzw. Rathausplatz/Schutterstraße ausgewählt, zudem wurde die Querschnittszählung für die Linie 70 in Höhe Mozart-/Kropfstraße durchgeführt.

Nachfolgend wird in Tabelle 10 das Ergebnis dieser Wochenenderhebungen dargestellt. Um die Wochenend-Ergebnisse einordnen zu können, wird zudem der entsprechende Querschnittswert in der Tabelle ergänzt, der Montag – Freitag festgestellt wurde. Der Summenwert, der für Montag bis Freitag ausgewiesen wird, liegt deutlich unter dem in Kapitel 2.2 für alle Fahrten und Haltestellen genannten, da bei den Querschnittszählungen nur diejenigen Fahrgäste mit Quelle oder Ziel in der Innenstadt erfasst werden.

An den ausgewählten Querschnitten wurden Montag bis Freitag insgesamt täglich durchschnittlich 34.434 Fahrgäste gezählt, davon entfallen 33.912 Fahrgäste auf die Linien, die auch am Wochenende verkehren. Samstags waren es insgesamt 14.910 Fahrgäste, dies entspricht einem Anteil der Samstagswerte am werktäglichen Wert von 43% (bezogen auf alle Linien) bzw. 44% (bezogen nur auf die auch am Samstag verkehrenden Linien). Sonntags wurden 4.224 Fahrgäste an den Querschnitten erfasst, dies sind 12% des werktäglichen Wertes.

Am Samstag weisen (wie im Vorjahr) die Linien 16, 10, 11, 44, 20 und 40 sowie die Nachtlinien das höchste Fahrgastaufkommen auf. Die aufkommensstärksten Linien am Sonntag sind die Linien 16, 11 und 10 sowie wiederum die Nachtlinien, auch am Sonntag haben sich diesbezüglich keine Änderungen gegenüber dem Vorjahr ergeben.

Fahrgäste / Tag an den Querschnitten ZOB und Rathausplatz					
Linie	Montag - Freitag (Durchschnitt pro Tag)	Samstag		Sonntag	
		abs.	in% von Mo. - Fr.	abs.	in% von Mo. - Fr.
10	4.464	1.618	36	441	10
11	5.139	1.310	25	580	11
15	1.351	297	22	92	7
16	3.266	2.018	62	613	19
17	--	--	--	--	--
18	639	254	40	36	6
20	3.477	1.162	33	306	9
21	959	339	35	41	4
25	480	96	20	12	3
26	582	60	10	20	3
30	2.135	972	46	341	16
31	163	--	--	--	--
40	2.439	1.013	42	261	11
41	75	--	--	--	--
44	1.869	1.198	64	339	18
50	907	343	38	99	11
51	488	146	30	43	9
52	606	337	56	76	13
53	2	--	--	--	--
55	163	--	--	--	--
60	2.057	482	23	157	8
65	75	--	--	--	--
70	1.043	890	85	210	20
85	44	--	--	--	--
9221	562	48	9	15	3
9226	597	91	15	26	4
X80	195	20	10	--	--
N-Linien	657	2.216	337	516	79
<b>Summe gesamt</b>	<b>34.434</b>	<b>14.910</b>	<b>43</b>	<b>4.224</b>	<b>12</b>
<b>Teilsumme (nur Linien Mo-So)</b>	<b>33.912</b>	<b>14.910</b>	<b>44</b>	<b>4.224</b>	<b>12</b>

\* Querschnitt St. Pius / Mozartstraße, St. Pius / Kropfstraße

**Tabelle 10** Fahrgastzahlen 2014 im INVG-Verbundgebiet am Wochenende

Fahrgäste / Tag an den Querschnitten ZOB und Rathausplatz								
Linie	Samstag				Sonntag			
	2013 [abs.]	2014 [abs.]	Entwicklung 2013-2014		2013 [abs.]	2014 [abs.]	Entwicklung 2013-2014	
			[abs.]	[%]			[abs.]	[%]
10	1.698	1.618	-80	-4,7%	513	441	-72	-14,0%
11	1.427	1.310	-117	-8,2%	564	580	16	2,8%
15	411	297	-114	-27,7%	97	92	-5	-5,2%
16	2.162	2.018	-144	-6,7%	617	613	-4	-0,6%
18	267	254	-13	-4,9%	52	36	-16	-30,8%
20	1.176	1.162	-14	-1,2%	312	306	-6	-1,9%
21	435	339	-96	-22,1%	36	41	5	13,9%
25	96	96	0	0,0%	3	12	9	300,0%
26	61	60	-1	-1,6%	19	20	1	5,3%
30	1.073	972	-101	-9,4%	352	341	-11	-3,1%
40	1.158	1.013	-145	-12,5%	290	261	-29	-10,0%
44	1.167	1.198	31	2,7%	371	339	-32	-8,6%
50	437	343	-94	-21,5%	153	99	-54	-35,3%
51	196	146	-50	-25,5%	65	43	-22	-33,8%
52	370	337	-33	-8,9%	109	76	-33	-30,3%
60	497	482	-15	-3,0%	154	157	3	1,9%
70*	947	890	-57	-6,0%	324	210	-114	-35,2%
9221	56	48	-8	-14,3%	10	15	5	50,0%
9226	56	91	35	62,5%	32	26	-6	-18,8%
N-Linien	2.032	2.216	184	9,1%	385	516	131	34,0%
X80	56	20	-36	-64,3%	--	--	--	--
<b>Summe</b>	<b>15.778</b>	<b>14.890</b>	<b>-888</b>	<b>-5,6%</b>	<b>4.458</b>	<b>4.224</b>	<b>-234</b>	<b>-5,2%</b>

\* Querschnitt St. Pius / Mozartstraße, St. Pius / Kropfstraße

**Tabelle 11 Fahrgastzahlen am Wochenende 2013 und 2014**

Im Vergleich zum Vorjahr (s. Tabelle 11) hat sich auch am Wochenende ein deutlicher Fahrgastrückgang ergeben. Samstags ist die Nachfrage um 5,6% gegenüber 2013 gesunken, sonntags um 5,2%. Damit wird die für Montag – Freitag festgestellte, rückläufige Fahrgastentwicklung auch am Wochenende bestätigt.

Eine positive Entwicklung zeigt sich am Samstag nur bei den Nachtlinien sowie der Linie 9226 und (geringfügig) bei der Linie 44. Alle anderen Linien waren von mehr oder weniger großen Fahrgastverlusten betroffen.

Sonntags sind die positiven und negativen Abweichungen der Nachfrage gegenüber dem Vorjahr bei den einzelnen Linien wesentlich geringer als samstags. Den (absolut) höchsten Fahrgastzuwachs weisen die Nachtlinien auf, größere Fahrgastrückgänge betreffen vor allem die Linien 70, 10 und 50.

### 3 Empfehlungen zum Jahresfahrplan 2015

Das Liniennetz und Fahrtenangebot der INVG wurde in den letzten Jahren, auch vor dem Hintergrund stagnierender, z.T. rückläufiger Schülerzahlen, so weiterentwickelt, dass gezielt Marktsegmente angesprochen wurden, die für die künftige Akzeptanz des ÖPNV von entscheidender Bedeutung sind. Dies gilt in besonderem Maße für den Berufsverkehr, aber auch den Einkaufs- und Freizeitverkehr gilt es entsprechend zu fördern.

Vor diesem Hintergrund wurden zahlreiche Maßnahmen initiiert, insbesondere das „Audi-Maßnahmenpaket“, das im Dezember 2012 umgesetzt und anschließend (Juni 2013) punktuell optimiert wurde, ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen. Zudem wurden generelle Qualitätsverbesserungen des ÖPNV-Angebotes erzielt, neben Investitionen in neue Fahrzeuge ist hier vor allem die Inbetriebnahme des Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) zu erwähnen, das für den Fahrgast u.a. die Möglichkeit von Echtzeitinformationen bietet. Auf dieser Grundlage wurden auch an zahlreichen wichtigen Haltestellen entsprechende Anzeigen eingerichtet, die neben der verbesserten Kundeninformation auch einen erhöhten Aufmerksamkeitswert für den ÖPNV erzielen.

Da die Umsetzung des RBL erhebliche Kräfte gebunden hat, wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 nur kleinere, punktuell wirkende Maßnahmen umgesetzt. Auch dies war ein Grund dafür, dass die Fahrgastentwicklung im Jahr 2014 bislang stärker durch ungewöhnliche externe Faktoren in Gestalt der über vier Monate weit überdurchschnittlich warmen und trockenen Witterung geprägt war, als durch größere Auswirkungen aktuell umgesetzter Maßnahmen.

Der unter diesen Randbedingungen festgestellte Fahrgastverlust gegenüber dem Vorjahr sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass dennoch seit dem Jahr 2007 eine mehr oder weniger kontinuierliche Aufwärtsentwicklung der Nachfrage eingetreten ist und deshalb der eingeschlagene Weg fortgesetzt werden sollte. Dieser Weg, der eine stufenweise gezielte Weiterentwicklungen des gewachsenen Angebotes verfolgt, sollte auch unter dem Aspekt weitergeführt werden, dass die Stadt Ingolstadt weiterhin stark wächst und somit das ÖPNV-Angebot adäquat ausgestaltet werden sollte.

In diesem Sinne zeichnen sich folgende Maßnahmenschwerpunkte für das Fahrplanjahr 2015 ab:

- Ausbau des „Premium-Netzes“ im 15-min-Takt als Rückgrat des ÖPNV in Ingolstadt und entsprechende Profilierung
- erneute Weiterentwicklung des Audi-Maßnahmenpakets durch Optimierungen auf Grundlage bisheriger Betriebserfahrungen und weiterer Entwicklungspotenziale

- bei konkreten betrieblichen Erfordernissen und spezifischen Entwicklungen der Randbedingungen (z.B. Neubaugebiet) auch weiterhin Einzeloptimierungen von Linien oder Teilräumen
- Erweiterung des INVG-Verbundtarifes bzw. -raumes zum Abbau von Nutzungshemmnissen insbesondere für Umsteiger
- perspektivische Weiterentwicklung des Liniennetzes zur Erschließung neuer Potenziale.

Nachfolgend werden diese prinzipiellen Ansätze für den Jahresfahrplan 2015 konkretisiert, um als Grundlage für die anstehenden politischen Beschlüsse zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Ingolstadt und Umgebung dienen zu können.

#### **Ausbau des „Premium-Netzes“ im 15-min-Takt**

Wichtigste Maßnahme zum Ausbau des Premium-Netzes, das bislang aus den im 15-min-Takt verkehrenden Linien 10, 11 (nur Audi – An der Lagerschanze ganztägiger 15-min-Takt), 20 und 60 besteht, ist die Einführung eines durchgehenden 15-Minuten-Taktes auf der **Linie 70**. Diese Maßnahme ist bereits für die Einführung im August 2014 vorgesehen und ist aus folgenden, bereits im Vorjahr angeführten Gründen sinnvoll:

- Die Linie 70 weist ein großes Fahrgastpotenzial auf, bei entsprechenden Angebotsverbesserungen müsste ein erheblicher Fahrgastzuwachs möglich sein.
- Die Linie 70 ist derzeit die einzige Linie im 20-Minuten-Takt (Taktfamilie 10-/20-/40-/60-min-Takt), während alle anderen Linien im 15-min-Takt oder 30-min-Takt verkehren (Taktfamilie 15-/30-/60-min-Takt). Deshalb würde eine vollständige Umstellung der Linie 70 auf einen durchgängigen 15-Minuten-Takt die Umsteigebeziehungen zu den im 15- sowie 30-min-Takt querenden Linien erleichtern. Hiervon profitiert eine Vielzahl von Fahrgästen, insbesondere Pendler zur AUDI AG, aber auch die Fahrgäste mit Fahrtziel Klinikum und Westpark.
- Die Maßnahme ist betrieblich effizient umsetzbar und verursacht vergleichsweise geringe operative Zusatzkosten.
- Durch die Maßnahme würde das bislang vorhandene „Premium-Netz“ der Linien im 15-min-Takt deutlich erweitert.

Bei dieser Maßnahme wird es, gerade vor dem Hintergrund der positiven Erfahrungen mit dem „Audi-Maßnahmenpaket“, für wichtig erachtet, die Angebotsverbesserung nicht als isolierte Einzelmaßnahme darzustellen, sondern auch dazu zu nutzen, das „Gesamtpaket Premium-Netz“ zu bewerben und somit stärker in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rufen, dass mit den Linien im durchgehenden 15-min-Takt auf den Hauptachsen ein sehr gutes Grundgerüst für das ÖPNV-Angebot in Ingolstadt besteht.

Dies würde auch dadurch erleichtert, wenn auf der **Linie 11** der 15-min-Takt ganztägig im gesamten Linienverlauf angeboten würde. Die derzeitige Lösung, dass außerhalb der Hauptverkehrszeiten jede zweite Fahrt an der Lagerschanze endet bzw. beginnt, führt u.a. immer wieder zu Irritationen bei Fahrgästen, die „versehentlich“ in nicht bis zur Urnenfelderstraße führende Fahrten einsteigen. Durch einen durchgehenden 15-min-Takt würde die Übersichtlichkeit des ÖPNV-Angebotes insgesamt erhöht und die Anbindung der betroffenen, südwestlichen Stadtteile gestärkt.

#### **Weiterentwicklung des Audi-Maßnahmenpakets**

Die **Weiterentwicklung des Audi-Maßnahmenpakets** bezieht bisherige Betriebserfahrungen, Ergebnisse durchgeführter Fahrgast- bzw. Mitarbeiterbefragungen, seitens der AUDI AG geäußerte Wünsche sowie absehbare Entwicklungspotenziale ein.

Zielsetzung ist es dabei, erkennbare zusätzliche Fahrgastpotenziale innerhalb Ingolstadts sowie von/nach den Umlandgemeinden bestmöglich zu nutzen. Dies kann durch eine verbesserte Direktanbindung für Audi-Mitarbeiter wichtiger Wohngebiete an das Audi-Werk erfolgen, zudem ist eine Verbesserung der Erschließung der GVZ-Hallen und ggf. auch des Gewerbegebietes Gaimersheim anzustreben.

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen hierzu vorgeschlagen:

- Verbesserungen bei den Linien 11, 44, X11 und X12
- Verbesserungen bei den S-Linien

Bei der **Linie 11** wurde bereits im Vorjahr vorgeschlagen, diese Linie zwischen Audi-Forum und Audi TE durch das Werksgelände zu führen. Diese Maßnahme konnte bislang nicht umgesetzt werden, da zunächst eine bauliche Optimierung der Bahnunterführung vorgenommen werden muss. Sofern die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden können, ist diese Maßnahme weiterhin anzustreben.



Die Einrichtung eines durchgehenden 15-min-Taktes bis Unterbrunnenreuth bzw. bis zum Urnengräberfeld (s. oben) würde auch den Wünschen von Audi-Mitarbeitern entgegenkommen und insoweit auch eine Ergänzung des Audi-Maßnahmenpakets darstellen.

Für die **Linie 44** wird vorgeschlagen, durch eine erweiterte, ganztägige Bedienung der GVZ-Hallen und (perspektivisch) ggf. einer Verlängerung zum Gewerbegebiet Gaimersheim diesen gerade für Zulieferer wichtigen Bereich besser zu erschließen.

Die **X11** und **X12** stellen Direktverbindungen zwischen dem Hauptbahnhof bzw. Nordbahnhof und dem Audi-Werk dar, die in den letzten Jahren neu eingeführt und schrittweise verbessert wurden. Folgende weitere Ergänzungen werden für diese Linien vorgeschlagen:

- Bei der X11 wären vor allem weitere Rückfahrten sinnvoll mit einer ersten Rückfahrtmöglichkeit um 16.00 Uhr und einem 30-min-Takt bis 18.35 Uhr, hierfür wären drei zusätzliche Fahrten nötig; evtl. sollte zudem eine frühere erste Hinfahrt ergänzt werden.
- Die X12 sollte eine frühere erste Hinfahrt zu Audi anbieten (ca. 6.20 Uhr ab Nordbahnhof), zudem wären zwei weitere Rückfahrten sinnvoll, eine frühere erste mit Ankunft am Nordbahnhof um ca. 15.30 Uhr, dazu eine Vervollständigung des 30-min-Taktes durch eine Fahrt mit Abfahrt bei der TE um ca. 17.45 Uhr. Zudem wäre im Sinne einer verbesserten Erschließung des Ingolstädter Nordostens mit direkter Anbindung an das Audi-Werk auch eine Verlängerung der X12 vom Nordbahnhof zur Regensburger Straße anzustreben. Auf diese Maßnahme wird unten im Zusammenhang mit den für die S-Linien vorgeschlagenen Ergänzungen nochmals eingegangen.

Bei den S-Linien steht die verbesserte Anbindung noch unzureichend erschlossener, für Audi-Mitarbeiter wichtiger Wohngebiete im Vordergrund, sowohl in Ingolstadt, als auch im Umland. Folgende Vorschläge werden hierzu gemacht:

- **S5:** die S5 verbindet Mailing und das Audi-Werk und führt bislang über Goethe-/Friedrich-Ebert-/Theodor-Heuss-Straße; sie umfasst derzeit nur zwei Fahrtenpaare für Schichtarbeiter; auf dieser Grundlage werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:
  - Einführung der 5 Fahrtenpaare für Angestellte (wie bei S4, S7, S8 und S9), da im Ingolstädter Nordosten hierfür ein sehr großes Potenzial zu erkennen ist
  - Führung der S5 künftig über die Römerstraße und das Rosner-Gelände, entsprechend Wohn- und Produktionsstandorten
  - zur Gewährleistung der weiteren Erschließung von Goethestraße und Regensburger Straße Führung der neuen S10 (s. unten) durch die Goethestraße und Verlängerung

- der X12 vom Nordbahnhof zur Regensburger Straße (s. oben)
- Verlängerung der S5 bis Großmehring mit allen Fahrten (wichtiger Wohnstandort für Schichtarbeiter und Angestellte), mit geringerer Priorität weitere Verlängerung bis Vohburg (nur die beiden Fahrtenpaare für Schichtarbeiter)
- **S7:** in Abstimmung mit dem Markt Kösching Verlängerung auch der Fahrten für Angestellte von Kösching bis Kasing (derzeit nur Fahrtmöglichkeiten für Schichtarbeiter)
- **S8:** Verlängerung der S8 von Hepberg nach Stammham (wichtiger Wohnstandort für Audi-Mitarbeiter, vergleichsweise geringer Aufwand für die Verlängerung)
- **S10:** Einführung einer neuen S10 von/nach Manching, dabei Beginn der Linie in Oberstimm/Pichl/Niederstimm, dann über Manching auf die BAB 9 bis Ingolstadt Nord, von dort über die Goethestraße wie bisher die S5 zu Audi oder (besser) über den Nordbahnhof zu Audi, um auch die Anbindung Nordbahnhof – Audi zusätzlich zu verstärken.

### Einzelmaßnahmen

Ergebnisse der Fahrgastzählung, Kundenwünsche, Wünsche der Gemeinden sowie Betriebserfahrungen lassen eine Reihe von Einzelmaßnahmen sinnvoll erscheinen, die nachfolgend näher beschrieben werden:

- Einstellung der Kleinbusfahrten Marienplatz – Ostfriedhof im Rahmen der **Linie 70** aufgrund der extrem geringen Nachfrage, die im Vorjahr detailliert erhoben wurde und sich auch in diesem Jahr bestätigt hat.
- Die **Linie 40** wird seit Ende Mai 2014 in Kösching mit einer veränderten Linienführung (über die neue Haltestelle Köschinger Tor und mit Erschließung der Verbrauchermärkte im Westen Köschings) betrieben, die jedoch aufgrund der immer noch bestehenden Schleifenfahrt weiter optimiert werden sollte; Voraussetzung hierfür ist die Teilung der Linie 40 in einen Nord- und Südast, um insbesondere Verspätungsübertragungen von einer Richtung in die Gegenrichtung bei dieser sehr langen Linie ohne Pufferzeit am nördlichen Linienende (Schleifenfahrt in Kösching) künftig weitgehend vermeiden zu können; auf dieser Grundlage sollte in Abstimmung mit dem Markt Kösching eine grundlegende Optimierung unter Wegfall der Schleifenfahrten angestrebt werden.
- Verlängerung der **Linie 60** zum Nordbahnhof (statt Linie 50), um eine direkte Anbindung der westlichen Ingolstädter Stadtteile an den Nordbahnhof zu erreichen; bei **Linie 50** stattdessen Optimierung der Anbindung des Bahnhofs und des Gewerbegebietes Gaimersheim

- Die Bedienung der westlichen Stadtteile zwischen Gerolfing und Irgertsheim erfolgt derzeit durch die **Linie 60** mit einem Stundentakt als Basis, der nachmittags in der Hauptverkehrszeit (15.30 – 18.30 Uhr) auf einen 30-min-Takt verdichtet wird, vormittags in der Hauptverkehrszeit sowie mittags aber lediglich durch (überwiegend dem Schülerverkehr zuzurechnenden) Verstärkerfahrten ohne Takt ergänzt wird; perspektivisch sollte im Sinne eines möglichst übersichtlichen und attraktiven Angebotes eine generelle Verdichtung auf einen 30-min-Takt geprüft werden; kurzfristig könnte die Einführung des nachmittags schon bestehenden 30-min-Taktes in der morgendlichen Hauptverkehrszeit eine Verbesserung bewirken, zumal hierfür nur 1 – 2 zusätzliche Fahrten notwendig wären, sofern einige bestehende Fahrten im Minutenbereich verschoben werden können.
- Prüfung der Herausnahme der Linie 20 aus dem ZOB zur Beschleunigung der Linie, dies würde durch eine Verlängerung der Linie 60 im 15-min-Takt zum Nordbahnhof ggf. durch verbesserte Umsteigemöglichkeiten erleichtert werden.
- generelle Prüfung der ÖPNV-Anbindung größerer Neubaugebiete, eine Erschließung des Baugebietes Friedrichshofen II durch die Linie 50 (oder weitere Linien) dürfte aber erst im Jahr 2016 erforderlich werden.

### **Erweiterung des INVG-Verbundtarifes**

Seit geraumer Zeit wird ein Gemeinschaftstarif für die gesamte Region Ingolstadt angestrebt. Ein solcher Gemeinschaftstarif ist auch weiterhin eine wesentliche Zielsetzung, um den ÖPNV als Gesamtsystem im Raum Ingolstadt voranzubringen. Da insbesondere die Integration von Bus und Bahn erhebliche Potenziale aufgrund des vergleichsweise hohen Umsteigeranteils aufweist, sollten die hierfür entwickelten Lösungsvorschläge schnellstmöglich umgesetzt werden.

In diesem Zusammenhang sollten auch weitere partielle Lösungen, wie die Integration des seitens Stadtbus Ingolstadt bedienten Pörnbachs zur Umsetzung kommen.

### **Weiterentwicklung des Liniennetzes**

Insbesondere bei einer Veränderung der für den ÖPNV wichtigen Randbedingungen (z.B. Neubaugebiete, neue Straßenverbindungen, sonstiger infrastruktureller Ausbau) sollten die daraus erwachsenden Möglichkeiten für sinnvolle Netzergänzungen kontinuierlich geprüft werden. Neben den konkreten baulichen und strukturellen Veränderungen und Möglichkeiten ist dabei auch abzuwägen, inwieweit z.B. bislang fehlende Direktverbindungen unter neuen Voraussetzungen realisiert werden können und welche Potenziale hierfür bestehen.

In diesem Sinne sollte unter aktuellen bzw. sich ggf. für die Zukunft abzeichnenden Randbedingungen überprüft werden, ob die Realisierung einer Busverbindung über die Staustufe unter der Voraussetzung infrastruktureller Verbesserungen eine sinnvolle Netzergänzung sein kann und inwieweit hierdurch z.B. attraktive Verbindungen für Audi-Mitarbeiter aus dem Ingolstädter Südwesten geschaffen werden können.