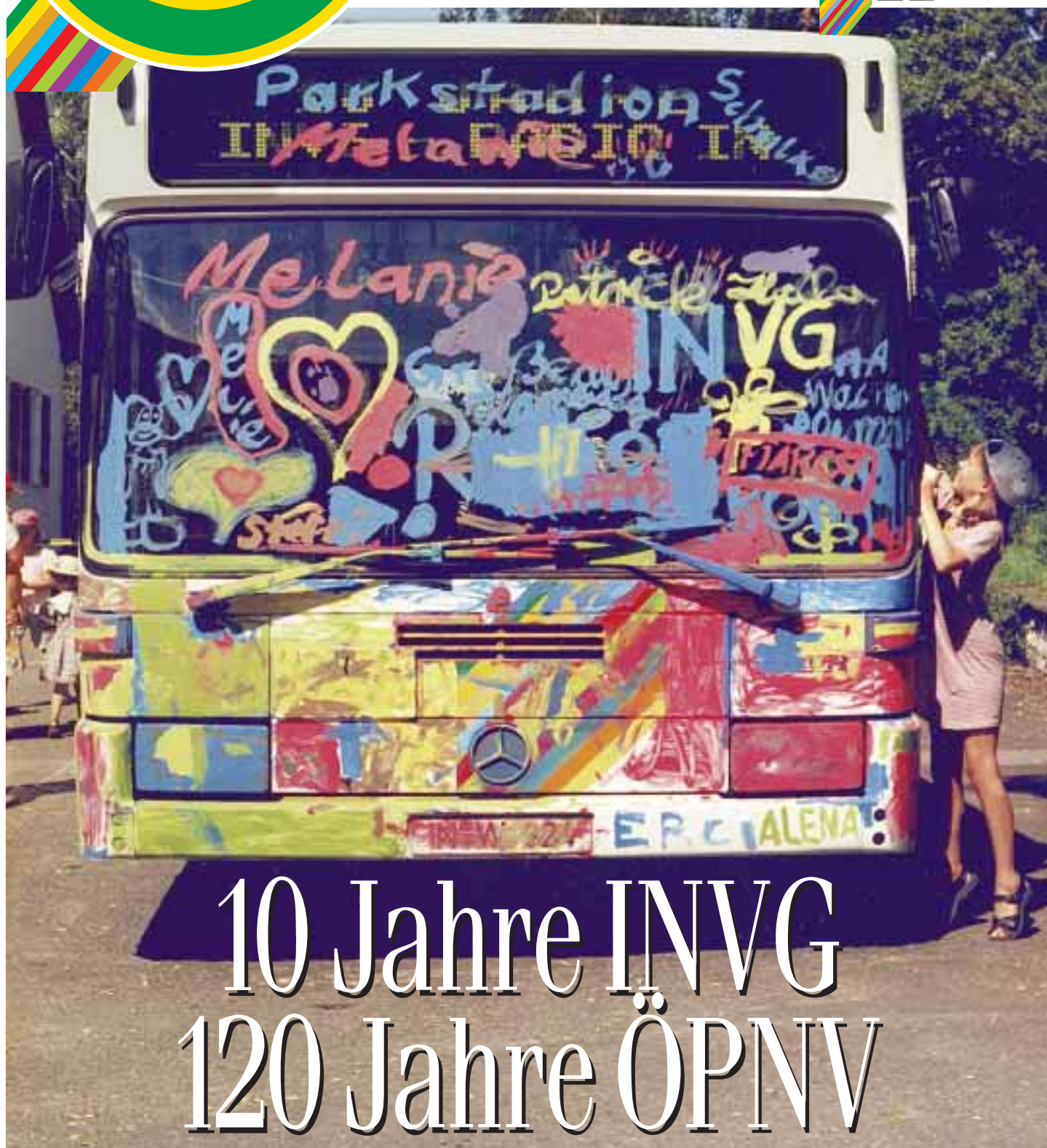


Haltestelle

<http://www.invg.ingolstadt.de>



10 Jahre INVG
120 Jahre ÖPNV

Große Jubiläumsparty auf dem Rathausplatz am 24. Oktober
Die Zeiten ändern sich - neue Fahrpläne 1998/2000



Peter Schnell

Oberbürgermeister Peter Schnell

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

rund sechs Milliarden Mal nutzen die Menschen in Deutschland alljährlich den Bus. Sicherheit, Umweltbewußtsein, Zuverlässigkeit und Mobilität mit Komfort sind auch heute in unserem technischen Zeitalter, mit seinen fast rasend schnellen Veränderungen, mehr denn je maßgebende Kriterien für den Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV).

Blickt man zurück auf die 120jährige Geschichte des ÖPNV in Ingolstadt, so wird ersichtlich, daß von Anfang an über viele Jahrzehnte hinweg ein hohes Maß an Akzeptanz in der Bevölkerung für diesen Service zur Förderung der Lebensqualität geweckt wurde.

Auch in der heutigen "Autostadt" Ingolstadt (mit derzeit rund 114.000 Einwohnern) und in der Bevölkerung der Region bestätigt die beeindruckende Zahl von 17 Millionen Bus-Fahrgästen pro Jahr im ÖPNV die Attraktivität der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft (INVG). Dieses gilt es zu bewahren und zugleich offen zu sein für Neuerungen und zukunftsweisende Projekte.

Ich wünsche allen Beteiligten am ÖPNV weiterhin ein gutes Gelingen.

**Peter Schnell,
Oberbürgermeister von Ingolstadt**



Helmut Chase

INVG-Geschäftsführer Helmut Chase

Sehr verehrte Leserinnen und Leser,

seit nunmehr zehn Jahren fährt der ÖPNV unter dem Namen Ingolstädter Verkehrsgesellschaft. Die in diesem Jahrzehnt durchgeführten regelmäßigen Untersuchungen zeigen, daß der verkehrspolitische Weg der Stadt, den öffentlichen Personenverkehr durch eine eigene Managementgesellschaft zu verwirklichen, der richtige Weg ist. Denn kontinuierlich von Jahr zu Jahr fahren immer mehr Menschen der Region mit den Bussen - bei bundesweit stagnierenden bis leicht zurückgehenden Fahrgastzahlen. So kann die INVG heuer bereits mit rund 52.300 Busbenutzer je Werktag rund sieben Prozent mehr Fahrgäste bilanzieren wie im Jahr zuvor.

Stetiger Ausbau des Liniennetzes, kürzere Taktfolge sowie computergesteuerte elektronische Busbeschleunigung - um nur einige wenige verbesserte Serviceleistungen zu erwähnen, tragen zu dieser hohen Akzeptanz in der Bevölkerung bei. Ein Meilenstein auf dem Weg in eine weiter erfolgsorientierte Zukunft soll mit der Einführung eines regionalen Gemeinschaftstarifes gesetzt werden. Ingolstadts Oberbürgermeister und die Landräte der Region haben bereits erste Zeichen dafür gesetzt.

Ich glaube, wir haben guten Grund am 24. Oktober mit einem bunten Programm auf dem Rathausplatz das zehnjährige erfolgreiche Bestehen der INVG und zugleich das 120jährige Jubiläum des öffentlichen Personenverkehrs in Ingolstadt zu feiern. Ich wünsche Ihnen allen viel Freude dabei.

**Helmut Chase,
INVG-Geschäftsführer**

"Nulltarif" und ein großes Jubiläumsfest 10 Jahre INVG und 120 Jahre ÖPNV

Zum Jubiläum ein Fest für die Bevölkerung: "10 Jahre INVG und 120 Jahre ÖPNV" ist am Samstag, 24. Oktober '98, auf dem Rathausplatz in Ingolstadt angesagt. Wenn der Öffentliche Personen-Nahverkehr von 10 Uhr bis 16 Uhr mit seinen Partnerunternehmen feiert, ist dazu die ganze Region recht herzlich eingeladen.

Dabei wird auch der öffentliche Linienverkehr in seiner Vielfalt sowie Attraktivität vorgestellt und ein besonderes "Schmanckerl" dazu serviert - zum "Nulltarif" können an diesem Tag auf allen INVG-Linien die Fahrgäste die vielen Vorzüge für sicheres, umweltbewußtes und komfortables Reisen mit den Bussen genießen.

Los geht die Jubiläumsparty mit der Eröffnung durch Ober-

bürgermeister Peter Schnell und INVG-Geschäftsführer Helmut Chase. Dann wird den Besuchern der Feier ein buntes Programm geboten mit viel Spaß, Unterhaltung und Information bei dem auch die Kinder und Jugendlichen nicht zu kurz kommen.

Die Sensation: Nach 77 Jahren fährt die Ingolstädter Pferdebahn wieder und die Besucher der INVG-Feier können auf einem restaurierten Original-Wagen durch die Straßen der Altstadt fahren.

Die DEKRA, Verkehrswacht und Polizei leisten Informations- und Aufklärungsarbeit - am Fahrsimulator und auf einem Polizeimotorrad kann die Geschicklichkeit getestet werden. Auch haben die Besucher Gelegenheit eine Reihe



Aktion und Information wird auf dem Jubiläumsfest der INVG geboten.

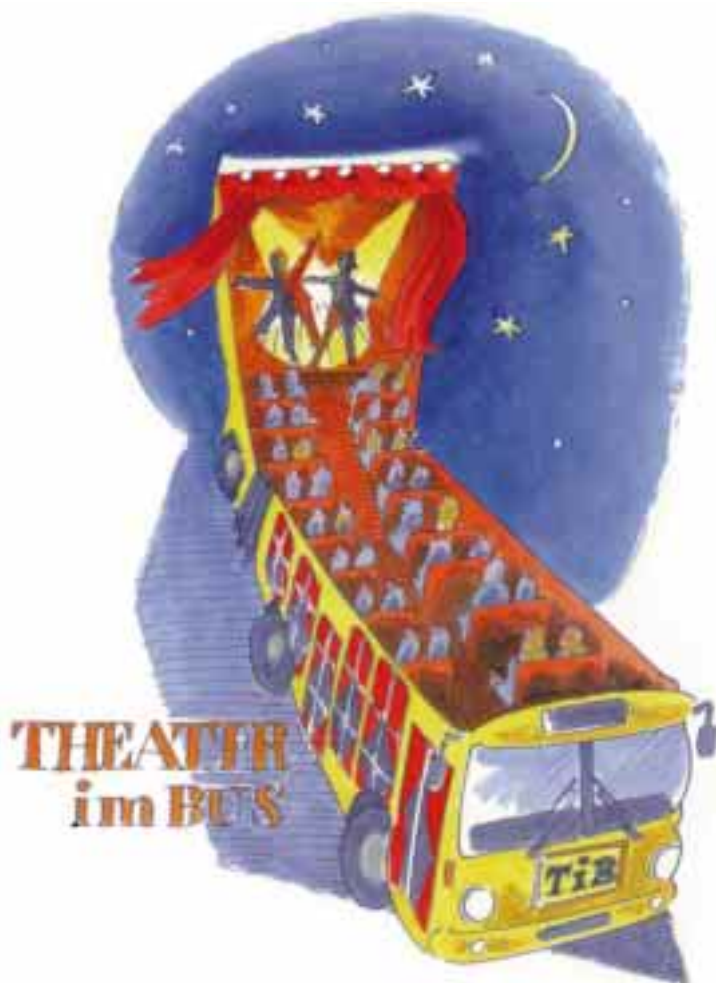
von Oldtimer- und moderne "High-Tech"-Busse zu bestaunen.

"Theater im Bus"

Für Kurzweil sorgt das "Theater im Bus" um 10.45 Uhr, 12.45 Uhr und 14.45 Uhr. "Kasperl-Theater" wird von

Josef Schwarz - bei vielen Kindern besser bekannt als "Josch" aus einer der erfolgreichsten Kinderserien im Fernsehen - und seinem Team aufgeführt.

Auch das tiefsinnige, melancholische Märchen "Der kleine Prinz" von Antoine de Saint Exupéry wird von Puppen und





Sabine und Petra demonstrieren ihre Malkunst auf dem INVG-Jubiläumsfest.

Schauspielern erzählt und soll gleichermaßen Jugendliche wie junggebliebene Erwachsene begeistern. Texte und Lieder aus dem 19. Jahrhundert vom Wiener Komiker und Komödienschreiber Johann Nepomuk Nestroy stehen ebenso auf dem Programm des "Theater im Bus".

Attraktives Gewinnspiel

"Elefanten, Löwen und grimmige Monster" können während der INVG-Party auf dem Rathausplatz herumtoben: Das lustige Kinderschminken - von der Sparkasse Ingolstadt initiiert - macht es möglich. "Sabine & Petra" verwandeln mit

ihrer Malkunst die jüngsten Besucher in ihre Traumgestalten. Auch mit einem attraktiven Gewinnspiel lockt die INVG: Ab 12 Uhr werden stündlich jeweils zehn Eintrittskarten (insgesamt 50 Stück) für das "Haindling-Konzert" in Ingolstadt verlost. An die begehrten Tickets kann man kommen, wenn man einen Coupon aus dieser "Haltestelle"-Ausgabe ausschneidet und in der INVG-Geschäftsstelle in

der Dollstraße 7 in Ingolstadt abgibt oder in eine Lostrommel auf dem Rathausplatz am 24. Oktober einwirft. Radio IN wird das Fest begleiten und auch mit einem Infostand auf dem Rathausplatz vertreten sein. Für das leibliche Wohl ist auf der Jubiläumsfeier selbstverständlich auch bestens gesorgt: Bäcker Erhard und Nordbräu werden mit ihren Köstlichkeiten die Party-Gäste verwöhnen.



Jubiläumsmaßkrüge von INVG und Radio IN sind erhältlich in der INVG-Geschäftsstelle und am 24. Oktober auf dem Rathausplatz. Ein Krug kostet 5,- DM, drei Stück sind für 12,- DM zu haben.

INVG und Radio IN feierten mit Sommerfest

INVG und Radio IN wurden vor zehn Jahren gleichsam aus der Taufe gehoben. Das war ein Grund für den Ingolstädter Lokalsender Anfang August auf dem Brauereigelände von Nordbräu in

Oberhaunstadt ein Sommerfest für die ganze Familie zu geben und auch die INVG konnte schon für ihren "Jubeltag" vorfeiern. Bei Live-Musik, Torwandschießen, Ponyreiten, Kutschfahrten,

Gewinnspielen und jeder Menge kulinarischer Köstlichkeiten hatte die Bevölkerung ihre Freude an dieser Geburtstagsfeier. Damit die Gäste bequem das Festgelände erreichen und sich auch

das süffige Nordbräubier schmecken lassen konnten, hatte die INVG eine Sonderlinie eingerichtet, die alle 20 Minuten vom Rathausplatz über den Busbahnhof zum Brauereigelände fuhr.



Ein Elton-John-Imitator und Live-Bands "heizten" an einem der heißesten Sommertage dem Publikum noch zusätzlich ein. Der Kreativität der Kinder waren keine Grenzen gesetzt - ein INVG-Bus in voller Größe stand zum Bemalen zur Verfügung.

Auf dem INVG-Fest zum Jubiläum mitmachen + gewinnen!

Verlosung von 50 Eintrittskarten für das „Haindling“-Konzert

Kommen Sie am Sa., 24. Oktober '98, auf den Rathausplatz in Ingolstadt zur großen INVG-Jubiläumsfeier und gewinnen Sie eine Freikarte für das "Haindling"-Konzert, das am 29. Oktober im Festsaal des Theaters stattfindet.

Der Veranstalter hat 50 Eintrittskarten zur Verfügung gestellt. Schreiben Sie Ihren Namen und Ihre Adresse auf den unten stehenden Coupon und geben Sie diesen Teilnahmechein in der INVG-Geschäftsstelle in 85049 Ingolstadt, Dollstraße 7, ab oder werfen Sie den Coupon am 24. Oktober in eine Lostrommel am Rathausplatz. Ab 12 Uhr ist stündlich auf dem INVG-Fest eine öffentliche Ziehung der Gewinne. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



INVG-Jubiläumsfeier

Sa. 24.10.'98

**Verlosung Eintrittskarte
für das "Haindling"-Konzert**

Name

Vorname

Straße

Wohnort

Telefon

Bitte Ausschneiden und in der INVG-Geschäftsstelle IN, Dollstr. 7, abgeben
oder am 24. Oktober in eine Lostrommel am Rathausplatz einwerfen.

Eine Pferdestärke brachte Nahverkehr auf Trab Jährlich 17 Mio. Fahrgäste nutzen heute INVG

*"In Ingolstadt is'zünfti',
do gibt's a Pferdebahn,
da oane Gaul, der ziagt net,
der andre, der is lahm!
Da Kutscha, der is' buckl't,
de Radl, de san krumm,
und olle fimf Minut'n
fliagt's Trambahnwagerl um!"*

Als die Ingolstädter Lausbuben 1919 den damaligen "Personennahverkehr" in der Stadt mit ihrer "Hymne" liebevoll "derbleckten" stand eine erste Epoche in der Personenbeförderung bereits kurz vor dem Ende, denn das Zeitalter der Motorisierung war abzusehen und kündigte sich lautstark in Form von Bussen an.

Blättert man noch weiter zurück in den Annalen und vielfältigen Veröffentlichungen über den Ingolstädter Nahverkehr, so findet man den Ursprung auf den 10. November 1878 datiert. Damals fuhr die erste Ingolstädter Pferdebahn über die Theresienstraße zum "Centralbahnhof" (heutiger Hauptbahnhof).



Eine der ältesten Aufnahmen vom Beginn der Ingolstädter Pferdebahn: ein Wagen vor dem „Centralbahnhof“.

Die Zugreisenden von Ingolstadt nach München und die aus München ankommenden mußten in den Jahren zuvor die rund drei Kilometer lange Strecke vom und bis zum Stadtzentrum in einem halbstündigen Fußmarsch bewältigen oder konnten ab Juni 1874 (Eröffnung des Bahnhofes) Kutsche und den sogenannten Pferdeomnibus des Kutschers Otto Forster benutzen.

Mit steigendem Interesse der Bevölkerung an der Eisenbahn

wuchsen die Anforderungen in Bezug auf Sicherheit und Pünktlichkeit der Verbindung

und der Magistrat der Stadt resp. König Ludwig II. erteilte Ende September 1878 dem



Bahnhof zehn Kilometer entfernt

Die Entstehungsgeschichte des Ingolstädter Nahverkehrs ist sehr eng mit dem in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts durchgeführten Ausbau der Stadt zur bayerischen Landesfestung verknüpft. Aufgrund dessen durfte der Bahnhof nicht in der Stadt gebaut werden, nachdem Ingolstadt 1867 an das Schienennetz angeschlossen worden war. Neben den Politikern und Technikern hatte auch das Militär ein gewichtiges Wort mitzusprechen. Zunächst sollte der "Centralbahnhof" in einer Entfernung von zehn Kilometern südlich bei Oberstimm errichtet werden. Ein Kompromiß und das Machtwort von König Ludwig II. führte dann zu dem heutigen Standort. So mußte eine öffentliche Verkehrsanbindung des "Centralbahnhofs" - der eben nicht zentral lag - an die Stadt geschaffen werden.



Ingolstadt - Partie beim Donautor.

Regensburger Pferdebahnunternehmer Hermann Reuß die Konzession zum Betrieb einer Pferde-Trambahn, die nach dem Vorbild der Münchener Pferdestraßenbahn erbaut werden sollte. In wenigen Wochen wurden die Schienen verlegt und dann war es

soweit: Der öffentliche Nahverkehr in Ingolstadt (die Stadt zählte damals etwa 14.000 Einwohner) konnte beginnen. Mit der sogenannten Tramway nahm die erste Pferdestraßenbahn in einer Kleinstadt des damaligen deutschen Reiches den Betrieb auf.

Vom Poppenbräu zum Centralbahnhof

Die Strecke führte vom Poppenbräu (beim Münster) über die Theresienstraße zum Schliffelmarkt, von dort ging es nach einer Rechtskurve die Moritzstraße hinunter zur Don-

austraße und über die Donau-
brücke Richtung Süden zum
"Centralbahnhof". Fast 25
Minuten dauerte die Reise -
wenn die Schienen trocken
waren. Bei Regen oder
Schnee kam es auch vor, daß
die Fahrgäste an der Donau-
brücke den Wagen schieben
mußten. Im Laufe der Zeit ent-
puppten sich die Ingolstädter
als begeisterte Pferde-Tram-
wayfahrer und es konnten
jährlich etwa 200.000 Fahrgä-
ste gezählt werden.

Ab 1921 übernehmen Busse den Nahverkehr

Nach Ende des 1. Weltkrieges
scheiterte die geplante Elek-
trifizierung der Bahn und der
private Betreiber der inzwi-
schen nicht mehr zeit-
gemäßen Pferdebahn gab
auf. Die Stadt führte sie noch
bis 1921 wenige Monate wei-
ter und dann bahnte sich
modernste Technik den Weg
durch die Stadt: Ab 4. März
1921 wurden Busse einge-
setzt. Volksfeststimmung herr-
schte damals auf dem Rat-



Die Pferdebahn führt durch die Theresienstraße zum Endbahnhof Poppenbräu (Bildmitte im Hintergrund).

hausplatz und am "Central-
bahnhof" in Ingolstadt, als die
neuen Fahrzeuge vorgestellt
wurden. Die Omnibusse soll-
ten eigentlich nur ein Proviso-
rium bis zur Einrichtung der

elektrischen Straßenbahn
sein - doch diese Pläne wur-
den 1927 endgültig aufgege-
ben.
Die Kraftverkehr Bayern
GmbH (KVB) übernahm 1932

den Omnibusbetrieb und
baute ihn und das Liniennetz
im Laufe der Jahre im Stadt-
gebiet weiter aus. Im Jahr
1938 zählte Ingolstadt knapp
über 30.000 Einwohner.



Drei Omnibusse übernahmen ab 23. März 1921 die Aufgaben der Pferdebahn im Personenverkehr. Das Foto entstand am Tag der Eröffnungsfahrt beim „Centralbahnhof“.
Foto: Sammlung Bergsteiner

Wirtschaftlicher Aufschwung

In den 50er Jahren kam es zu einem ständigen Anwachsen der Bevölkerungszahl auf etwa 50.000 Einwohner. Die Auto Union siedelte sich in Ingolstadt an und auch mittelständi-

sche Handels- und Produktionsbetriebe brachten wirtschaftlichen Aufschwung. 1960 kamen die Raffinerien, Gewerbegebiete im Südosten und Nordosten wurden erschlossen, neue Wohngebiete entstanden im Westen der Stadt. Das alles trug dazu bei, daß

neue Verkehrsbeziehungen entstanden, auf die der öffentliche Personenverkehr reagieren mußte. Die KVB GmbH betrieb Mitte der 60er Jahre den Linienverkehr eigenverantwortlich mit bereits 30 Bussen.

Die Gebietsreform im Jahre

1972 brachte der Stadt einen Flächenzuwachs von rund 150 Prozent und 16.000 neue Einwohner. Der mittlerweile viel zu kleine Omnibusbahnhof vor der Franziskanerbasilika wurde dann an seinen heutigen Standort vor der Friedenskaserne verlegt.

Ein Problem stellte sich, da Teile des neu hinzugekommenen Stadtgebietes von drei anderen Busunternehmen bedient wurden. Auf Intervention des Stadtrates begann dann 1973 eine Zusammenarbeit zwischen den Firmen Stempf, Spangler sowie dem KVB. Es kam zur Tarifangleichung und 1979 zur Gründung einer Verkehrskooperation - später wurde auch eine Linie der Bundesbahn mit einbezogen.

Stellenwert des ÖPNV gestärkt

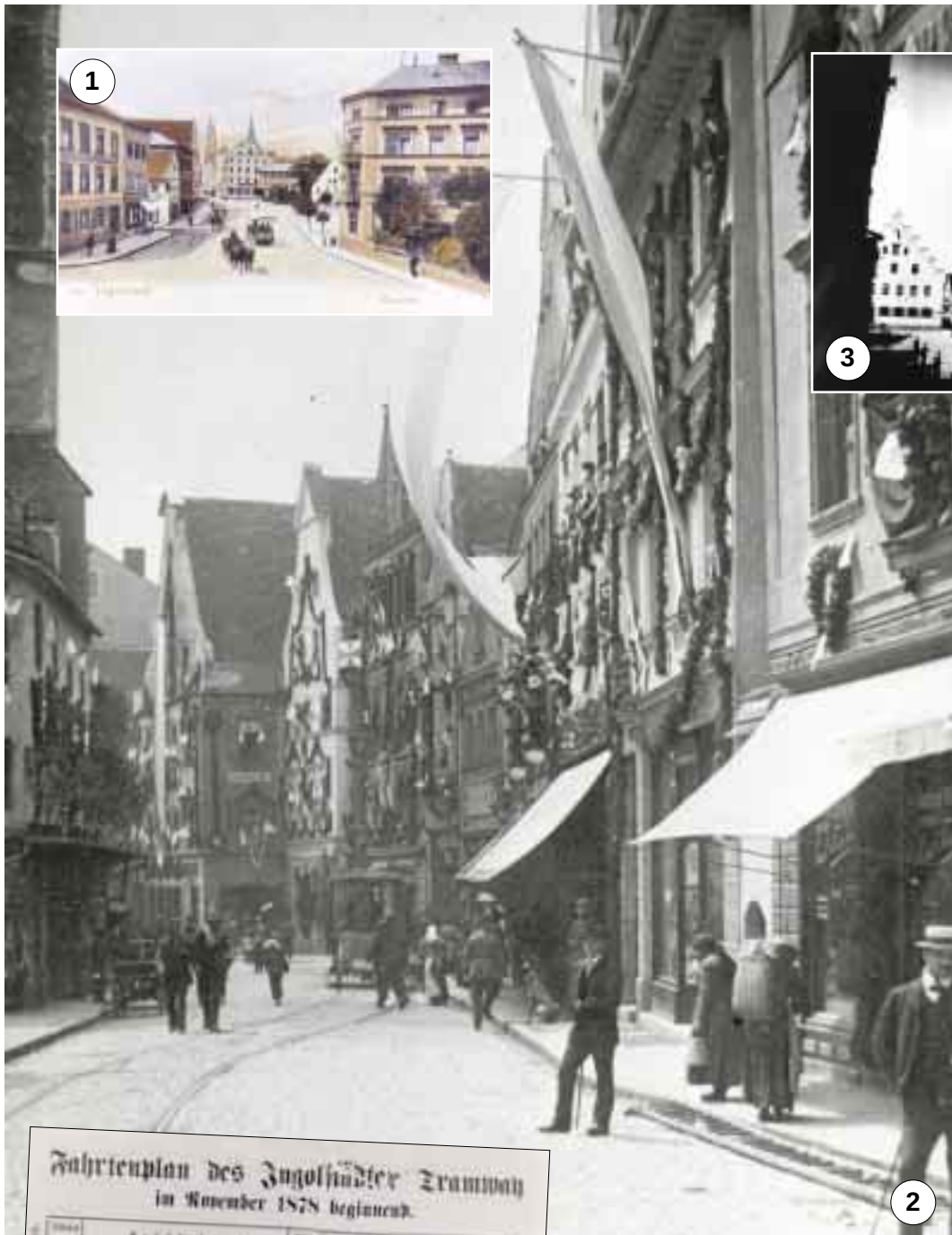
Der Stadtrat der Stadt Ingolstadt beschloß am 25. Juli 1985, die Firma GEVAS mit der Überplanung des Linienetzes des öffentlichen Nahverkehrs in Ingolstadt zu beauftragen. Es sollte so auf die veränderten Rahmenbe-

Fortsetzung Seite 12



Mitte der 60er Jahre wurde der traditionsreiche Omnibusbahnhof vor der Franziskanerbasilika (auf den Archivfotos zu sehen) zum Platz bei der ehemaligen Friedenskaserne verlegt.





- 1 Die Pferdebahn unterwegs in der Donaustraße
- 2 Blick in die Moritzstraße - im Hintergrund ein Sommerwagen mit Gepäckanhänger
- 3 Vor dem Poppenbräu in der Theresienstraße war die Endhaltestelle der Pferdebahn
- 4 Der erste Fahrplan
- 5 Die Pferdebahn als beliebtes Motiv für Postkartenmaler
- 6 Buspionier Georg Stempf in den 20er Jahren mit seinem Linienfahrzeug
- 7 Busunternehmer Ludwig Kössl mit Gattin Elisabeth und seinem ersten Busfahrer Waldemar Paril am 1. September 1948, dem Tag der Firmengründung für den Linienverkehr Ingolstadt-Reichertshofen.

Fahrtenplan des Ingolstädter Tramway
im November 1878 begonnen.

NACH REICHERTSHOFEN		NACH DINGOLFING	
Abfahrtsort	Abfahrtszeit	Abfahrtsort	Abfahrtszeit
Ingolstadt	7:00	Reichertshofen	7:00
Ingolstadt	8:00	Reichertshofen	8:00
Ingolstadt	9:00	Reichertshofen	9:00
Ingolstadt	10:00	Reichertshofen	10:00
Ingolstadt	11:00	Reichertshofen	11:00
Ingolstadt	12:00	Reichertshofen	12:00
Ingolstadt	13:00	Reichertshofen	13:00
Ingolstadt	14:00	Reichertshofen	14:00
Ingolstadt	15:00	Reichertshofen	15:00
Ingolstadt	16:00	Reichertshofen	16:00
Ingolstadt	17:00	Reichertshofen	17:00
Ingolstadt	18:00	Reichertshofen	18:00
Ingolstadt	19:00	Reichertshofen	19:00
Ingolstadt	20:00	Reichertshofen	20:00
Ingolstadt	21:00	Reichertshofen	21:00
Ingolstadt	22:00	Reichertshofen	22:00
Ingolstadt	23:00	Reichertshofen	23:00
Ingolstadt	24:00	Reichertshofen	24:00



4

5



6

8 Busverkehr in der Stadtmitte von Ingolstadt in den 60er Jahren

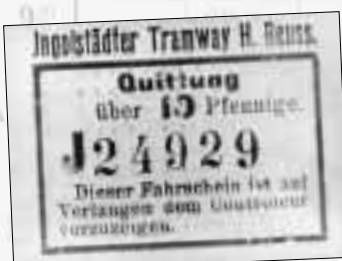
9 Poppenbräu - Theresienstraße - Moritzstraße - Donaustraße - Münchnerstraße - Centralbahnhof und zurück, das war die Wegstrecke der Ingolstädter Pferdebahn.



8



7



9



Fortsetzung von Seite 9

dingungen reagiert werden. Das Angebot der vier Unternehmer, die den Busbetrieb aufrecht erhielten, - KVB, Bundesbahn sowie die Firmen Stempf und Spangler - sollte koordiniert und entsprechenden Anforderungen angepaßt werden.

Die Stärkung des Stellenwertes des ÖPNV, Verbesserung und Erweiterung des Angebotes ohne nennenswerte Kostensteigerung wurde beabsichtigt und ebenso eine Attraktivitätssteigerung durch verbesserte Linienführung sowie verringerte Reisezeiten. Auf diese Weise wollte man Erreichen, daß die Benutzerzahlen erhöht werden.

Fünf zentrale Maßnahmen galt es zu verwirklichen:

- Neugestaltung des Liniennetzes
- Verbesserung des Fahrplans
- Begleitmaßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs
- Information und Werbung
- Verstärkung der Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen.

INVG gegründet

Die mit der Neuordnung des Liniennetzes im Herbst 1987 verbundenen Maßnahmen haben in kurzer Zeit zu einer wesentlichen Steigerung des Fahrgastaufkommens geführt. Bereits im März 1988 war die Fahrgastzahl bei 18.614 (Vorjahr 14.535) je Werktag angelangt. Diese Entwicklung beflügelte den Stadtrat der Stadt Ingolstadt, im Herbst 1988 die INVG zu gründen. Mit einstimmigen Stadtratsbeschluß wurde am 15. November 1988 die Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH, INVG, aus der Taufe gehoben.

Die INVG ist eine 95 prozentige Tochter der Stadt Ingolstadt. Die privatwirtschaftliche Betriebsform gestattet es der Stadt Ingolstadt, auf verkehrspolitische Erfordernisse schnell und konsequent zu reagieren. Der Nahverkehr konnte nun kontinuierlich entwickelt werden. Im Frühjahr 1989 bezog die INVG ihre eigenen Geschäftsräume in der Dollstraße 7 in Ingolstadt.

Erster großer Schritt für regionalen Verkehrsverbund

Bereits zum 1. November 1989 konnte die INVG eine Erweiterung des Verkehrsgebietes erreichen. Mit dem Markt Gaimersheim, dem Markt Kösching, der Gemeinde Lenting, dem Markt Manching und der Gemeinde Wettsteden wurden fünf wichtige Nachbargemeinden der Stadt Ingolstadt in die INVG integriert. Die Firma Buchberger in Denkendorf wurde in die Nahverkehrsbedienungs aufgenommen. Der erste große Schritt hin zu einem regionalen Verkehrsverbund war getan. 1989 sowie 1990 wurden von den Städten Ingolstadt und Augsburg Geschäftsanteile der Kraftverkehr Bayern GmbH erworben.

Die Geschäftsräume in der Dollstraße 7 wurden um weitere Räume im Gebäude Dollstraße 5 erweitert. Im wesentlichen wird an der Optimierung des innerstädtischen Liniennetzes gearbeitet. Zum anderen ist ein Schwerpunkt die Untersuchung der Beschleunigungsmaßnahmen durch Bus-Sonderspuren und Vorrangschaltungen an den Lichtsignalanlagen.

Die INVG in Zahlen

INGOLSTÄDTER VERKEHRSGESELLSCHAFT
85049 INGOLSTADT · DOLLSTRASSE 7
POSTFACH 21 01 65 · 85016 INGOLSTADT
TELEFON: (0841) 934 18-0 · TELEFAX: (0841) 934 18 22

Geschäftsführer:	Helmut Chase, Wolfgang Eisoldt
Geschäftsstellenleiter:	Hans-Jürgen Binner
Betriebseröffnung	1988
Linienlänge:	548,15 km
Fahrzeuge gesamt:	183
Fahrgäste:	1997 gesamt 17,089 Mio.
Personen-km in Mio.:	101,446
Wagen-km in Mio.:	6,005
Zahl der Buslinien:	28
Mitarbeiter:	13
Verkehrsunternehmen:	7
Fahrpersonal:	280
Einwohner im Verkehrsgebiet der INVG:	188.768

Umfassende Erweiterung des Verbundgebietes

Im Laufe des Jahres 1990 erfolgte wiederum eine umfassende Erweiterung des Verbundgebietes. Diesmal wurden die Gemeinden Baar-Ebenhausen, Böhmfeld, Buxheim, Egweil, Eitensheim, Hepberg, Hitzhofen, der Markt Nassenfels, der Markt Reichertshofen und die Gemeinde Stammham in den Verbund neu aufgenommen. Innerhalb des Stadtge-

bietes erfolgten umfangreiche Ergänzungen im Fahrplanangebot. Auch die Busunternehmen Kössl und Sigl wurden zu Verbundunternehmen.

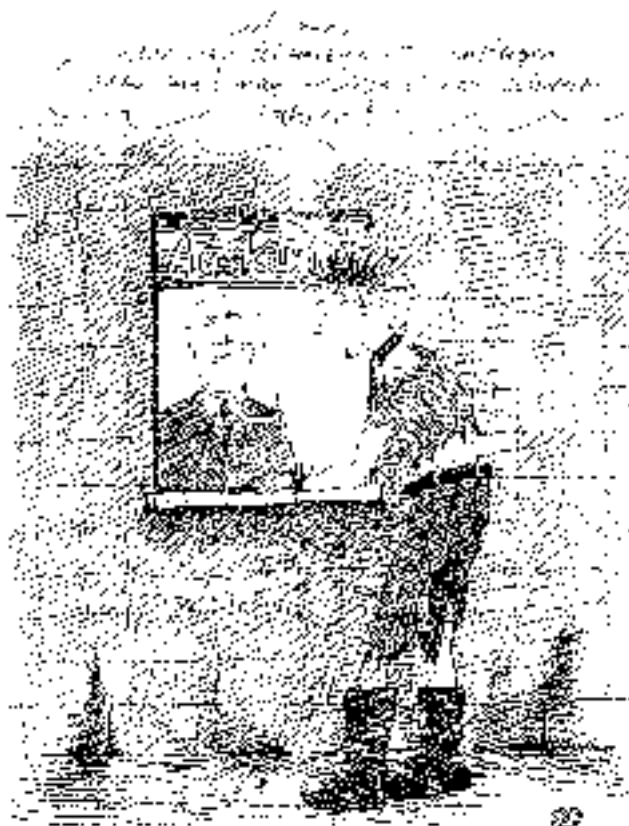
Im Dezember 1990 wird das erste elektronische Fahrscheindrucker-System eingerichtet.

Die Gemeinden Egweil und der Markt Nassenfels haben den Verbund zum 1. November 1991 wieder verlassen, was aber wegen der geografischen Lage und der Einwohnerzahl nicht besonders ins Gewicht viel. Dafür konnte die Gemeinde Großmehring als neuer Partner der INVG gewonnen werden.

Zum 1. November 1991 wurden von der INVG 14 Nachbargemeinden mit rund 165.000 Einwohnern versorgt. 1992 waren bereits 170.000 Einwohner im Versorgungsgebiet zu verzeichnen. Täglich bedienten 203 Fahrer mit 141 Omnibussen auf 27 Linien rund 40.000 Fahrgäste. Im gesamten Jahr 1992 waren es bereits 11.911.000. Gegenüber 1991 lag der Fahrgastzuwachs bei rund zehn Prozent.

"Airport-Express"

Die INVG beteiligt sich in diesem Jahr auch an der Regionalbus Augsburg GmbH. Der Ingolstädter "Airport-Express" wird mit Inbetriebnahme des neuen Flughafens München eingerichtet. Bereits



im ersten halben Jahr werden zwischen Ingolstadt und dem Flughafen über 20.000 Reisen durchgeführt.

Im Jahr 1993 wurden die ersten Weichen für das Buspräferenzsystem gestellt. Der INVG-Beirat beauftragte die Geschäftsführung, ein Konzept für die Schaffung einer Grünen Welle für den Bus zu erarbeiten. Die verkehrstechnischen Untersuchungen zeigten ein Einsparpotential von gut 20 Prozent der Reisezeit auf. Alle Busse wurden nach und nach an jeder Tür mit einem Entwerter ausgestattet. Einsteigen an allen Türen ist möglich. Bei der Neubeschaffung von Linienbussen ist der Kauf von Niederflurbussen - Busse mit besonders niedrigem Einstieg - obligatorisch.

"Papst-Mobil"

1994 ist die Fahrgastzahl je Werktag auf 41.111 gestiegen. Die Linie 10 - Hauptachse zwischen Zentralem Omnibusbahnhof und Hauptbahnhof - wird geteilt. Künftig wird die Linie 10 die Herschelstraße mit



Ingolstadts Oberbürgermeister Peter Schnell begrüßte Brigitte Scherm aus Bergen bei Neuburg als 200.000 Fahrgast des Airport-Express.

Knoglersfreude verbinden und die neue Linie 11 den Bereich um die Audi AG mit Unterbrunnreuth.

Eine eigene Altstadtlinie, die Linie 14, wurde eingerichtet - mit einem Kleinbus, im Volksmund "Papst-Mobil" bezeichnet, wird die Altstadt in einem großen Ring befahren. Wegen mangelnder Resonanz wurde die Linie nach eineinhalb Jahren wieder eingestellt.

Auch das Jahr 1995 weist einen Fahrgastzuwachs aus, diesmal jedoch nur von einem Prozent. Im Herbst werden neue Linien eingerichtet, die Linie 12 in die Richard-Strauß-Straße und die Linie 41 zwischen der Römerstraße und der Wallensteinstraße. Beide Linien werden im 30-Minuten-Takt gefahren. Die Linien 44, 50, 60 und 70 werden wesentlich ausgebaut. Im 20-Minuten-

Takt fahren nun die Linien 44, 60 und 70, die Linie 50 im 15-Minuten-Takt.

1996 wurde ein Fahrgastzuwachs gegenüber dem Vorjahr um 13 Prozent erreicht. Die bereits 1995 eingeleiteten Verbesserungen im Fahrplanangebot, die sich 1996 in vollem Umfang ausgewirkt haben, zeigen den hohen verkehrspolitischen Stellenwert des ÖPNV in der Region Ingolstadt.

Zum 2. Juni 1996 wurde der Integrale Taktfahrplan Bayern (Bayern-Takt) in die Praxis umgesetzt. Es ist nunmehr gewährleistet, daß Ingolstadt im Rahmen des Bayern-Taktes stündlich mit den Städten München, Augsburg, Nürnberg und Regensburg verbunden ist. Die von der INVG zu gewährleistende Verknüpfung zwischen Bus und Schiene ist am Hauptbahnhof mit einem nahezu 5-Minuten-Takt erreicht.

"Westpark" eingebunden

Das neue Einkaufszentrum "Westpark" wurde 1996 in den

Linienbetrieb eingebunden, die Linie 12 und die Linie 16 verknüpft. Die neuen Laden-schlußzeiten um 20 Uhr werden im Fahrplan berücksichtigt, der Taktverkehr wird bis ca. 20.30 Uhr verlängert. Das neue Baugebiet in Zuchering-Ost erhielt seine regelmäßige Erschließung mit der verlängerten Linie 11.

INVG weiter auf der Erfolgsspur

Die INVG befindet sich auch 1997 unaufhaltsam auf der Erfolgsspur: Um rund 13 Prozent steigt die Zahl der Fahrgäste je Werktag im Vergleich zum Vorjahr, auf knapp 49.000. Am 31. Dezember 1997 waren es genau 17.088.891 Busbenutzer.



In diesem Sommer wurden fünf von der KVB bestellte Van-Hool-Busse nach Ingolstadt überführt. Es handelte sich dabei um drei Gelenkbusse und zwei Solobusse. Diese Fahrzeuge wurden im Laufe des Monats Juli in den Linienbetrieb eingebracht.

Der Ingolstädter Nahverkehr kann auf zehn Jahre beständige Steigerung der Fahrgast-

Mailing wird so um zehn Minuten schneller, weiter wird im Südwesten das Wohngebiet

sen Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen und Pfaffenhofen beginnen die Vorbereitungen

Fahrgaststatistik 1987-1998 • INVG-Fahrgäste je Werktag

*Stand März 1998

1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998*
14.535	18.614	21.351	24.466	35.561	39.039	40.559	41.111	41.455	46.924	48.931	52.311

Der Einstieg in den 15-Minuten-Takt erfolgt mit der Linie 10.

Die INVG brachte Anfang des Jahres auch ihre eigene Zeitung - genannt "Haltestelle" - heraus, die regelmäßig Wissenswertes und Wichtiges über den Nahverkehr in der Region liefert. Mit jeweils 80.000 Exemplaren haben die Kunden fünf Mal im Jahr alle Informationen frei Haus bekommen.

Im Herbst des gleichen Jahres wurde ein neues, vollelektronisches Bordcomputersystem zur LSA-Steuerung und Fahrscheinausgabe angeschafft. Die neuen Bordcomputer können die Ampeln entlang der Goethestraße anfunken und so dem Bus immer eine "Grüne Welle" geben. Die Stadt Vohburg wird am 1. November neuer INVG-Verbandpartner. Mit einer Party auf dem Stadtplatz wurde das Ereignis in Anwesenheit von viel politischer Prominenz und der Bevölkerung der Stadt gefeiert.

Fahrgastzahl bei 53.000 je Werktag

In diesem Jahr wurden bei Fahrgastzählungen im Frühjahr knapp 53.000 Busbenutzer je Werktag gezählt.

zahlen zurückblicken. Im Gegensatz zu allen Vergleichsstädten in Deutschland hat es die INVG geschafft, die Fahrgastzahlen wesentlich auszubauen und dem Nahverkehr in Ingolstadt und Umgebung einen Stellenwert zu verschaffen, der gewährleistet, daß der INVG-Verkehr in der Region zur tatsächlichen Alternative zum Individualverkehr wird.

Mit Inbetriebnahme der Glacisbrücke (3. Donaubrücke) wurden in der Stadt eigene Busspuren eingerichtet. In der Münchener Straße zwischen der sogenannten Querspange und der Alten Donaubrücke werden dem INVG-Linienvverkehr Spuren zur Verfügung gestellt, die gewährleisten, daß der Busverkehr um bis zu zwei Minuten schneller wird. Die Fahrzeit zwischen Zentralem Omnibusbahnhof und Hauptbahnhof kann so auf unter zehn Minuten reduziert werden.

Auch in der Schutterstraße wird eine eigene Busspur eingerichtet. Zwischen Donaustraße und Tränkstorstraße fahren künftig die Linien 21 und 41 entgegen der bisherigen Einbahnrichtung und umfahren dadurch die Altstadt. Die Verbindung von und nach

Vogelfeld mit der verlängerten Linie 21 im 20-Minuten-Takt erschlossen.

Die Linien 11 und 60 erhalten einen 15-Minuten-Takt. Gemeinsam mit den Landkrei-

für einen regionalen Gemeinschaftstarif, der die Grundlage für ein künftig einheitliches Preisangebot für die gesamte Region Ingolstadt bilden wird.

Sehr gutes Ergebnis 1997

Der Verkehrsverbund der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft kann ein sehr positives Ergebnis für das Jahr 1997 vorstellen. 1997 wurden im Bereich des INVG-Verbundverkehrs genau 17.088.891 Fahrgäste und damit 4,55 Prozent mehr als 1996 befördert. Beim Verkauf von Fahrkarten konnte bei Einnahmen von 19.517.398,54 Mark ein Mehrerlös von 16,98 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erzielt werden.

Zwei Kriterien haben diese positiven Ergebnisse maßgeblich unterstützt: Die zum 1. Januar 1997 vorgenommene Tarifierhöhung und eine Ausweitung des Fahrplanangebotes im Verbundraum. Durch die Verbundraumerweiterung hat sich die Anzahl der Einwohner im INVG-Gebiet um etwa 7400 auf knapp 189.000 Einwohner erhöht. Die Entwicklung bei den Fahrgastzahlen ist auf die gute Resonanz der Fahrplanverbesserungen zurückzuführen, auch die Erweiterung des Verbundgebietes nach Vohburg hat im November und Dezember 1997 auf diese Zahlen eingewirkt.

Die insgesamt positive Bilanz der INVG-Zahlen werden nach den Erkenntnissen des 1. Quartals 1998 auch das ganze Jahr 1998 über anhalten. So wird sich auch die Verbesserung bei der Linie 10, "Einstieg in den 15-Minuten-Takt", positiv auswirken.

Auf dem tariflichen Sektor wird die Zusammenarbeit mit den Gebietskörperschaften der Region Ingolstadt und mit der Deutschen Bahn AG von wesentlicher Bedeutung sein. Weiter strebt die INVG an, bei den DB-Angeboten "Schönes Wochenende-Ticket" und "Bayern-Ticket" teilzunehmen um so für diesen Personenkreis auch den INVG-Verkehr zu öffnen.

Sechs Jahre Ingolstädter "Airport-Express" "Nur Fliegen ist schöner, als ..."



... das Reisen in unseren Airport-Express Bussen". Unter diesem Motto startete am 17. Mai 1992 der Airport-Express zum ersten Mal von Ingolstadt mit direkter Linie zum neu errichteten Münchener Flughafen.

Die Attraktivität des Angebotes mit der täglich mehrmaligen Bus-Verbindung beweisen die Beförderungszahlen im Laufe der Zeit. Bereits im fünften Jahr des Bestehens konnte im Herbst vergangenen Jahres der 200.000ste Fahrgast von den Verantwortlichen des Kraftverkehr Bayern (KVB) und Ingolstadts Oberbürgermeister Peter Schnell begrüßt werden.

Natürlich wurde im Laufe der Zeit der Transport-Service immer weiter verbessert und auch für viele, die auf dem Flughafen beschäftigt sind, ist der Airport-Express eine angenehme Alternative um streßfrei zur Arbeit zu kommen - für sie, wie auch für Auszubildende, Praktikanten und Schüler gibt es Sondertarife. Ein Tip: Für Besucher der Neuen Messe besteht ab dem Flughafen eine direkte Verbindung zum Messegelände.

Mit dem neuen Fahrplan zum 1.11.'98 ist der Airport-Express bereits ab 3 Uhr unterwegs - eine halbe Stunde früher wie bisher. Zusätzlich wurde das Angebot erweitert z.B. mit der Abfahrt nach München um 8.30 Uhr - ein Entgegenkommen für Flugreisende nach Übersee (USA, Kanada u.a.) deren Flugzeuge am späten Vormittag abfliegen. Auch für diejenigen, die aus Übersee zwischen 7.30 und 9 Uhr in München ankommen wurde das Angebot verbessert. Übrigens: Wer für sich und die Familie einen Flug in den Urlaub bucht - mit dem "Airport-Express" zum und vom Flughafen gibt es keine Transportprobleme und Parkplatzsorgen. Die Reisebüros geben gerne Auskunft über diesen Bus-Service.



Fahrplan gültig ab 01.11.98

90

Ingolstädter Airport-Express ZOB/Ingolstadt - Flughafen München

alle Tage	4														So	Mo
ZOB/Ingolstadt	03:00	04:30	05:45	07:15	08:30	10:00	11:45	14:00	15:00	16:30	18:00	21:40	22:30			
Hauptbahnhof													21:50	22:40		
Kurt-Huber-Straße	03:05	04:35	05:50	07:20	08:35	10:05	11:50	14:05	15:05	16:35	18:05					
Langenbruck, BAB-AS,																
Tankstelle	03:15	04:45	06:00	07:30	08:45	10:15	12:00	14:15	15:15	16:45	18:15					
Pfaffenhofen, BAB-AS,	03:28	04:58	06:13	07:43	08:58	10:28	12:13	14:28	15:28	16:58	18:28					
Flughafen München,																
Briefz. Freising	03:50	05:20	06:35	08:05	09:20	10:50	12:35	14:50	15:50	17:20	18:50	22:33	23:23			
Flughafen München,																
Besucherpark	03:53	05:23	06:38	08:08	09:23	10:53	12:38	14:53	15:53	17:23	18:53	22:36	23:26			
Flughafen München,																
Zentralbereich	03:56	05:26	06:41	08:11	09:26	10:56	12:41	14:56	15:56	17:26	18:56	22:39	23:29			

4

= nur Montag mit Samstag, auch bei einem Feiertag;

So

= sonntags und am 01.01., 02.04., 05.04., 13.05., 24.05., (nicht am 04.04.99 u. 23.05.99.);

Mo

= nur Montag mit Freitag, auch Hl. Drei Könige, Fronleichnam;

hält an den BAB-Anschlußstellen nur zum Einsteigen;
am 24. und 31. Dezember findet die letzte Fahrt um 18.00 Uhr statt;

90

Ingolstädter Airport-Express Flughafen München - ZOB/Ingolstadt

alle Tage	3		4		1 2 1									
Flughafen München,														
Zentralbereich	06:00	08:30	09:30	10:30	12:00	13:45	15:00	16:30	18:00	19:30	21:15	23:00	00:15	00:40
Flughafen München,														
Besucherpark	06:03	08:33	09:33	10:33	12:03	13:48	15:03	16:33	18:03	19:33	21:18	23:03	00:18	00:43
Flughafen München,														
Briefz. Freising	06:07	08:37	09:37	10:37	12:07	13:52	15:07	16:37	18:07	19:37	21:22	23:07	00:22	00:47
Pfaffenhofen, BAB-AS,	-	08:57	09:57	10:57	12:27	14:12	15:27	16:57	18:27	19:57	21:42	23:27	00:42	01:07
Langenbruck, BAB-AS,														
Tankstelle	-	09:07	10:07	11:07	12:37	14:22	15:37	17:07	18:37	20:07	21:52	23:37	00:52	01:17
Kurt-Huber-Straße	-	09:20	10:20	11:20	12:50	14:35	15:50	17:20	18:50	20:20	22:05	23:50	01:05	01:30
Hauptbahnhof	06:52													
ZOB/Ingolstadt	07:00	09:27	10:27	11:27	12:57	14:42	15:57	17:27	18:57	20:27	22:12	23:57	01:12	01:37

1

= in den Weihnachtsferien vom 23.12.1998-06.01.1999 und vom 27.03.1999 bis 31.10.1999;

2

= vom 01.11.1998 bis 26.03.1999, nicht in den Weihnachtsferien;

3

= nur Montag mit Samstag;

4

= nur Montag mit Samstag, auch bei einem Feiertag;

hält an den BAB-Anschlußstellen nur zum Aussteigen;
am 24. und 31. Dezember findet die letzte Fahrt um 21.15 Uhr statt;

Fahrpreise

inkl. Mehrwertsteuer

ab Ingolstadt und Langenbruck nach München

	Einzelfahrt	Hin- und Rückfahrt
Erwachsene	DM 28,-	DM 47,-
Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr	frei	frei
Kinder von 6 bis 15 Jahren	DM 20,-	DM 35,-
Familienkarte (max. 2 Erwachsene und zur Familie gehörende Kinder unter 18 Jahren)	DM 58,-	DM 98,-
Wochenkarte		DM 100,-
Monatskarte		DM 310,-
Jahreskarte		DM 3.100,-
Schüler / Auszubildende Wochenkarte		DM 80,-
Schüler / Auszubildende Monatskarte		DM 240,-
Schüler / Auszubildende Jahreskarte		DM 2400,-

ab BAB Pfaffenhofen nach München

	Einzelfahrt	Hin- und Rückfahrt
Erwachsene	DM 17,-	DM 27,-
Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr	frei	frei
Kinder von 6 bis 15 Jahren	DM 12,-	DM 20,-
Familienkarte (max. 2 Erwachsene und zur Familie gehörende Kinder unter 18 Jahren)	DM 35,-	DM 57,-
Wochenkarte		DM 75,-
Monatskarte		DM 260,-
Jahreskarte		DM 2.600,-
Schüler / Auszubildende Wochenkarte		DM 60,-
Schüler / Auszubildende Monatskarte		DM 200,-
Schüler / Auszubildende Jahreskarte		DM 2000,-

Die einmalige Hin- und Rückfahrt zum Omnibusbahnhof mit den INVG-Verkehrsmitteln ist im Tarif enthalten.

Kraftverkehr Bayern GmbH. Omnibusverkehrsbetrieb, 85057 Ingolstadt, Ettinger Str. 107, Tel. 08 41 / 4 90 16-0

Alfred Hadersdorfer, Omnibusbetrieb-Reiseveranstalter, 85368 Moosburg, Auf dem Gries 17, Tel. 0 87 61 / 66 99-0

KVB-Info Tel. 08 41 / 4 90 16-20

Liniennetzplan

Liniennetzplan

Meilensteine auf dem Erfolgsweg des ÖPNV

1878: Am 10. November geht die Pferdebahn in Betrieb

1914: Der Magistrat beschließt die Elektrifizierung der Tram. Die Pläne scheitern aber nach Ende des Ersten Weltkriegs.

1921: Am 4. März lösen drei Omnibusse die Pferdebahn ab.

1931: Am 5. Februar übernimmt der Kraftverkehr Bayern die Aufgabe der Städtischen Verkehrsbetriebe und gleichzeitig deren vier Omnibusse. Die Firma Stempfl fährt auf der Linie Ingolstadt-Manching. Bis 1939 wird das Liniennetz Zug um Zug ausgebaut.

1939: Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs steigt das Fahrgastaufkommen zunächst noch an. Später kommt es zu Einschränkungen im Busverkehr. Die Busse werden wegen des chronischen Treibstoffmangels umgebaut und fahren zum Teil mit Holzgas, Anthrazitkohle und 1944 mit Braunkohle.

1945: Nach Wiederinbetrieb-

nahme der Omnibuslinie zum Hauptbahnhof mit einem Omnibus im Dezember erhält der KVB von den Besatzungsmächten Sonderzuweisungen an Kraftstoff und Reifen.

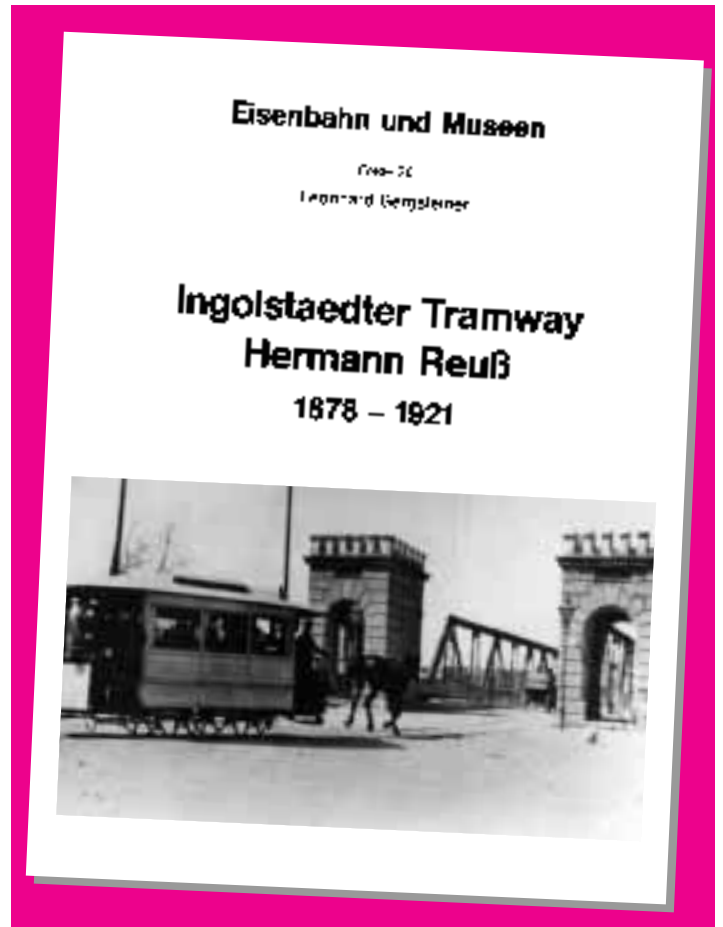
1963: Durch neue Linien werden die Gemeinden Brunnenreuth, Spitalhof und Unsernherrn des damaligen Landkreises Ingolstadt an den ÖPNV angeschlossen.

1967: Am 21. August wird der neue Omnibusbahnhof vor der ehemaligen Friedenskaserne offiziell in Betrieb genommen. Bis dahin war der Bahnhof vor der Franziskanerbasilika.

1969: Die ersten Wartehäuschen werden an den Bushaltestellen installiert. Sie sollen die Fahrgäste vor Wind und Wetter schützen.

1972: Nach der Gebietsreform werden zwei neue Linien in die eingemeindeten Ortschaften geführt.

1973: Ab 1. Januar werden Schüler kostenlos befördert.



1974: Der Bau eines Busbahnhofs am Hauptbahnhof wird beschlossen. Der KVB-Betriebshof an der Ettinger Straße 107 wird eingeweiht.

1976: Versuchsweise wird ein City-Bus eingesetzt.

1979: Die Gründung einer Verkehrskooperation führt zu einheitlichen Fahrpreisen.

1982: Zwischen Ingolstadt und Neuburg wird versuchsweise eine direkte Busverbindung eingeführt.

1984: Im April wird die neue Linienbus-Generation vorge-

stellt. Der Stadtbusverkehr wird von der Stadt mit über einer Mio. Mark subventioniert.

1986: Zum ersten Mal verkehren Nachtbusse.

1987: Das neue Liniennetz bringt erstaunliche Steigerungen bei den Fahrgastzahlen. Der Umbau des Omnibus-

Der Ingolstädter Leonhard Bergsteiner hat in seinem Aufsatz "Ingolstädter Tramway Hermann Reuß 1878-1921", der in dem Heft mit dem Titel "Eisenbahn und Museen" Folge 26 erschien, eine umfangreiche geschichtliche Abhandlung über die Entstehung des öffentlichen Nahverkehrs in Ingolstadt verfaßt. Die Veröffentlichung ist in der INVG-Geschäftsstelle zum Preis von 5,- DM erhältlich.

bahnhofes an der Esplanade beginnt. Die ersten Busse mit Rußfiltern werden eingesetzt.

1988: Die Ingolstädter Verkehrsgesellschaft wird gegründet. An den langen Samstagen vor Weihnachten wird ein kostenloser Pendelbusverkehr zwischen Audi-Parkplatz und Innenstadt eingerichtet.

1989: Als erster Schritt zum regionalen Verkehrsverbund werden ab 1. November die fünf Nachbargemeinden Gaimersheim, Kösching, Lenting, Manching und Wettstetten in das Liniennetz einbezogen.

1990: Weitere zehn Nachbargemeinden erklären ihren Beitritt zum Verkehrsverbund der INVG, Baar-Ebenhausen, Böhmfeld, Buxheim, Egweil, Eitensheim, Hepberg, Hitzhofen, Nassenfels, Reichertshofen und Stammham werden am 1. Dezember 1990 durch die INVG bedient. Noch im Dezember 1990 zeichnet sich ein Fahrgastzuwachs von rund 20 Prozent ab. Die Firmen Kössl und Sigl werden Verbundpartner.

1991: Die Gemeinde Großmehring wird mit ihren Ortsteilen Demling, Katharinenberg

und Theißing in das INVG-Verbundgebiet einbezogen. Die Fahrgastzahlen im Verbundgebiet haben sich zwischen 1987 und 1991 verdoppelt. Die INVG hat sich zu einer Alternative zum Individualverkehr entwickelt.

1992: Mittlerweile bedient die INVG ein Verkehrsgebiet, das die Stadt Ingolstadt und 14 Nachbargemeinden mit rund 170.000 Einwohnern umfaßt. Täglich bedienen 203 Fahrer mit 141 Omnibussen auf 27 Linien rund 40.000 Fahrgäste. Im gesamten Jahr werden 11.911.000 Fahrgäste befördert. Die INVG beteiligt sich an der Regionalbus Augsburg GmbH. Der Ingolstädter Airport-Express wird mit Inbetriebnahme des neuen Flughafens München eingerichtet.

1993: Die ersten Weichen für ein Buspräferenzsystem werden gestellt. Die Linienbusse sind dann in der Lage, auf eine "Grüne Welle" zu schalten. Reisezeitverkürzungen von rund 20 Prozent sollen möglich werden.

1994: Die Fahrgastzahl je Werktag ist auf 41.111 gestiegen. Eine eigene Altstadtlinie wird eingeführt - nach einein-

halb Jahren mangels Resonanz wieder eingestellt.

1996: Der Integrale Taktfahrplan Bayern (Bayern-Takt) wird in die Praxis umgesetzt. Das neue Einkaufszentrum „Westpark“ wird in den Linienbetrieb miteingebunden.

1997: Die INVG-Zeitung „Haltestelle“ erscheint Anfang des Jahres mit einer Auflage von

80.000 Exemplaren zur Ergänzung der Öffentlichkeitsarbeit. Zum 1. November 1997 kommt es zur Einführung der LSA-Steuerung (Beginn auf der Linie 20) zur Effektivitätssteigerung des gesamten Busfahrbetriebes. Die Fahrgastentwicklung geht weiter konsequent nach oben - die Fahrgastzahlen sind mittlerweile bei 17.088.891 angelangt.

Partner der INVG

Im Auftrag der INVG bedienen derzeit folgende Verkehrsunternehmen das Liniennetz der INVG

Oswald Buchberger, Omnibus- und Mietwagen GmbH

Hauptstraße 57, 85095 Denkendorf

Reisebüro Kössl GmbH

Mauthstraße 4, 85049 Ingolstadt

Kraftverkehr Bayern GmbH

Ettinger Straße 107, 85057 Ingolstadt

Regionalbus Augsburg GmbH

Carl-Benz-Ring 20, 85080 Gaimersheim

Sigl Reisen GmbH

Frühlingstraße 2, 85055 Ingolstadt

Josef Spangler OHG

Von Gumpenberg-Straße 108, 86554 Pöttmes

Reisebüro Stempfll Verkehrsgesellschaft mbH

Ettinger Straße 30, 85057 Ingolstadt

Die Zeiten ändern sich - das ist neu im Jahresfahrplan 1998/2000

Die Ingolstädter Verkehrsgesellschaft befindet sich weiter ungebremst auf der Erfolgsspur - denn Busfahren ist "in" bei der Bevölkerung in der Region. Die nunmehr seit über zehn Jahren durchgeführten regelmäßigen Verkehrsuntersuchungen der INVG zeigen, daß der eingeschlagene verkehrspolitische Weg der Stadt Ingolstadt, den öffentlichen Personen-Nahverkehr durch eine eigene Managementgesellschaft zu realisieren, der richtige Weg ist. Auf Bundesebene wurden zwischen 1996 und 1997 leichte Fahrgastrückgänge verzeichnet, in Ingolstadt hingegen konnte wiederum eine Steigerung von rund sieben Prozent erzielt werden. Das Fahrgastaufkommen von 48.931 Busbenutzern je Werktag ist um 3.380 auf 52.311 Fahrgäste gestiegen.

Überwiegend aus folgenden Gründen konnte dieser Zuwachs erreicht werden: Zum 1. November 1997 wurde auf der Linie 10 der 15-Minuten-Takt eingeführt. Die Linie 15

erhielt zwischen Wettstetten, Etting und dem ZOB einen 20-Minuten-Takt. Neu in das Bedienungsgebiet der INVG wurde die Stadt Vohburg an der Donau über die Linie 25 mit einbezogen. Auch die verbesserte Bedienung des Nordbahnhofs mit nunmehr sieben Omnibuslinien im Taktverkehr hat zu entspre-

chenden Verbesserungen in der Auslastung beigetragen. Auffallend ist auch, daß Linien, die im vergangenen Jahr keinerlei Veränderungen erfahren haben, 1998 einen deutlichen Zuwachs registrieren konnten. Besonders die Linien 11, 16, 21, 41, 50 und die Linie 60 verzeichneten wesentliche Fahrgastzuwächse. Die Linie 70 wurde aufgrund der durchgehenden Bedienung des Nordviertels bis zum Westpark nochmals um 13 Prozent mehr benutzt, obwohl auf dieser Linie 1997 bereits ein Zuwachs von 41 Prozent bilanziert wurde. Der Zuwachs kam dabei nicht ausschließlich durch den Westpark zustande - knapp die Hälfte davon wurde durch die Unterwegsbedienung zwischen dem Klinikum und den Wohngebieten des Nordviertels erreicht.

Neue Busspuren

Nach 21 Uhr wurde in der vergangenen Fahrplanperiode das Angebot wesentlich reduziert wenn weniger als fünf



Fahrgäste gezählt wurden. Zwischen Sonntag und Donnerstag kam es so zur Streichung von zahlreichen Abendauffahrten. Dies hat dazu geführt, daß an diesen Tagen zwischen 19 und 21 Uhr die Fahrgastzahl um neun Prozent gesunken ist. Wer nicht mit dem Bus zurückfahren kann, ist vermutlich bereits am frühen Abend auch nicht mit dem Bus hingefahren.

Am 25. September 1998 wurden die Busspuren in der Münchener Straße in Betrieb genommen und es werden derzeit die Ampeln nach einem Festzeitprogramm für den öffentlichen Verkehr gesteuert. Bislang gab es in Ingolstadt Busspuren nur durch das Wohngebiet Hollerstauden und



Neue Busspuren in Ingolstadt seit 25. September '98.

auf einem kurzen Abschnitt in Unsernherrn sowie am Zentralen Omnibusbahnhof.

Neu ist das Angebot in der Münchener Straße zwischen der Querspange und der Konrad-Adenauer-Brücke sowie auch in der Schutterstraße zwischen Rathausplatz und der Tränktorstraße. Dabei ist vorgesehen, daß in der Münchener Straße zwischen der Querspange und der Konrad-Adenauer-Brücke beidseitig der derzeit rechte Fahrbahnstreifen als Busspur ummarkiert wird. Im jeweiligen Ampelbereich erhalten die Busse auf ihrer Busspur eine Vorrangschaltung, um vor dem Individualverkehr über die Konrad-Adenauer-Brücke bzw. in Richtung Süden abfahren zu können.

Neuer Fahrplan

Erst mit dem Fahrplanwechsel am 1. November 1998 ist gewährleistet, daß auch die Funktionssteuerung dergestalt funktioniert, daß die Beschleunigungsmaßnahmen für die

Busse im vollen Umfang greifen. Bis zum 31. Oktober 1998 werden noch Testfahrten im entsprechenden Umfang durchgeführt um die Feinabstimmung für die Funksteuerung zu gewährleisten. Die Fahrplanmaßnahmen auf der Busspur greifen dann auch mit dem neuen Fahrplan zum 1. November dieses Jahres. Mit der erfolgten Inbetriebnahme der 3. Donaubrücke hat sich das Verkehrsaufkommen

in der Schutterstraße wesentlich reduziert. Damit ist es möglich, in der Schutterstraße in Fahrtrichtung Osten eine Busspur einzurichten, um so die lange geforderte Umfahrung der Altstadt zu realisieren.

Nur mit der Führung der Busspur über die Schutterstraße in die Schloßlände kann gewährleistet werden, daß künftig Linien aus der stark belasteten Nord-Süd-Achse der City herausgenommen werden. Für

die Verlagerung der Nord-Süd-Achse in die Schutterstraße sind ab dem 1. November 1998 die Linie 21 und die Linie 41 vorgesehen. Für die Bewohner aus dem Bereich Mailing-Feldkirchen, Regensburger Straße verbessert sich dadurch die Reisezeit um bis zu zehn Minuten je nach Fahrtrichtung. Für die Linien, die aus dem östlichen Stadtbereich zur Schutterstraße geführt werden, wurde am Stadttheater in der Schloßlän-

IMPRESSUM:

Haltestelle, Amtliche Mitteilungen und Informationen der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH (INVG).

Herausgeber:

INVG, Dollstraße 7
85049 Ingolstadt

Verantwortlich für den Inhalt:

INVG-Geschäftsführer
Helmut Chase

Redaktion:

- Hans-Jürgen Binner
Leiter der INVG-Geschäftsstelle
- Johann Müller
Presse- u. Fotodienst Johnmüller,
Eckiusstr. 6, 85049 Ingolstadt

Satz und Gestaltung:

Johann Müller
Presse- u. Fotodienst Johnmüller,
Eckiusstr. 6, 85049 Ingolstadt

Druck:

Courier Druckhaus
Stauffenbergstr. 2a
85051 Ingolstadt

Auflage:

83.000 Stück

Verteilung:

81.000 Stück an Haushalte im
INVG-Verkehrsgebiet

Programmhinweise, Termine und
Preise ohne Gewähr - Änderungen
vorbehalten.

Gedruckt auf Recycling-Papier

de eine zusätzliche Haltestelle errichtet, so daß auch weiterhin ein schneller und bequemer Zugang zur Fußgängerzone Ludwigstraße gewährleistet wird.

Die Linie 41 wird in diesem Bereich zusätzliche Erschließungsfunktion für die Fachhochschule in der Esplanade übernehmen, so daß auch die Fachhochschule auf kürzestem Weg an das Stadtzentrum angebunden ist. Nutzer der Linien 21 und 41 werden künftig nicht mehr am Zentralen Omnibusbahnhof ihre Hauptumsteigebeziehungen haben, sondern an der Haltestelle Rathausplatz und an der Haltestelle Brückenkopf. Auch an diesen beiden Haltestellen ist das optimale Umsteigen in alle anderen Richtungen gewährleistet.

Zu einem späteren Zeitpunkt wird auch die Linie 44 über die Busspur in der Schutterstraße geführt, eine Verlängerung zum Nordbahnhof und in den Nordosten der Stadt ist dabei auch geplant. Gegebenenfalls können die Linien 50 und 60 später ebenfalls die Busspur Schutterstraße nutzen.

Die Busspur zwischen der Querspange und der Konrad-Adenauer-Brücke kommt allen INVG-Linien, mit Ausnahme der Tangenten, zugute. Hier wird ein Fahrzeitgewinn von



Ein Malwettbewerb zur Gestaltung eines INVG-Busses war im Rahmen der Vohburger Gewerbeschau Anfang Mai ausgeschrieben worden. Bei der Preisverleihung auf dem Stadtfest meinte die Vertreterin der INVG, Doris Richter, man habe es gar nicht leicht gehabt, einen Sieger unter den vielen eingereichten Vorschlägen zu küren. Der 1. Preis ging an Stefanie Hofbauer (3. v. re.) aus Vohburg. Doris Richter sowie Vohburgs Bürgermeister Rudi Fahn und dritter Bürgermeister Josef Fink überreichten der Schülerin und weiteren kleinen Künstlerinnen und Künstler die Preise.

rund drei Minuten auf allen Linien des Verbundgebietes erreicht, so daß die Kunden der INVG künftig schneller an ihre Ziele kommen.

Die Änderungen im Einzelnen:

Eine wichtige Änderung im neuen Fahrplan 1998/2000 ist, daß die Fahrplanperiode der INVG auf die Fahrplanperi-

oden der Deutschen Bahn AG abgestimmt wird. Dies bedeutet, daß die Fahrplanperiode am 1. November 1998 beginnt und erst am 27. Mai 2000 enden wird. Die somit mögliche bessere Verknüpfung mit den Fahrplänen der Deutschen Bahn AG wird sich auch im Interesse der INVG-Kunden auswirken.

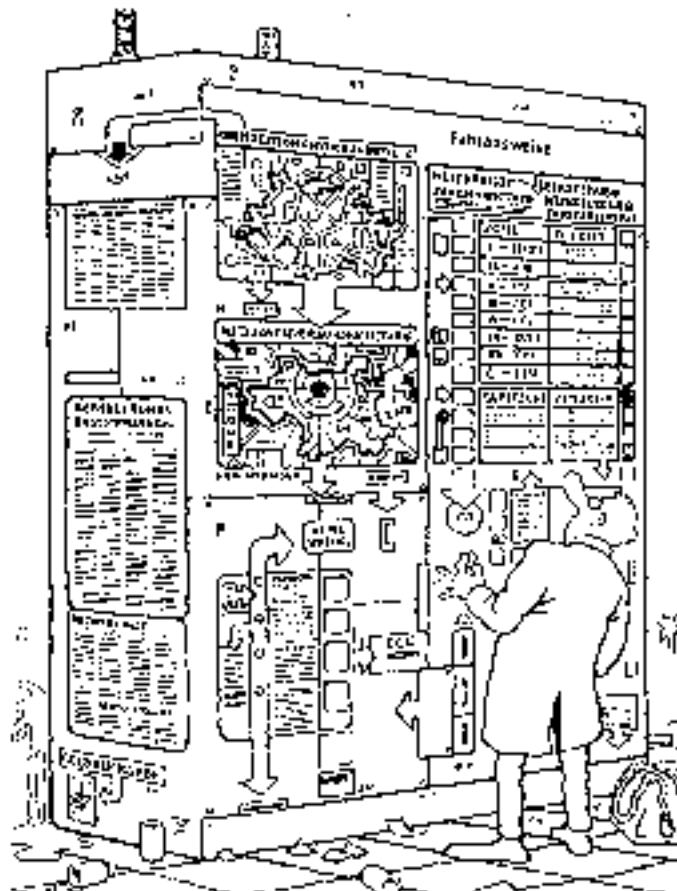
Eine weitere Änderung im

Fahrplan 1998/2000 ist die Verbesserung des Abendverkehrs. Auf allen Linien, die bislang eine nur geringe Fahrtdichte aufweisen konnten, wird ab dem Fahrplanwechsel von ca. 21 Uhr bis 1 Uhr nachts ein Stundentakt angeboten. Dies bedeutet, daß das Abendangebot wieder annähernd dem früheren Nachtverkehr entspricht.

Der bisherige 20-Minuten Takt bei der Linie 11 wird zum 15-Minuten-Takt. Der Nordwesten der Stadt weist ein sehr hohes Fahrgastpotential auf, dem mit dieser Taktverdichtung Rechnung getragen werden soll. Der 15-Minuten-Takt bei der Linie 11 gewährleistet nunmehr, daß gemeinsam mit der Linie 10 zwischen dem Zentralen Omnibusbahnhof und dem Hauptbahnhof ein 7,5-Minuten-Takt besteht, so daß mit diesen "Hauptlinien" der INVG eine durchgehende Verbind-

Fahrschein-automaten

Die INVG prüft derzeit in Zusammenarbeit mit der Sparkasse Ingolstadt Fahrscheinautomaten für den Verbundverkehr Ingolstadt anzuschaffen. Es ist beabsichtigt, diese Fahrscheinautomaten ausschließlich im bargeldlosen Zahlungsverkehr einzusetzen. Im Hinblick auf die Einführung des Euro erscheint es nicht mehr sinnvoll, jetzt Fahrscheinautomaten mit Münz- und Banknotenfunktion zu beschaffen. Die bargeldlose Variante ermöglicht, mit der jeweiligen Bankkundenkarte Fahrscheine am Automaten zu kaufen. Durch ein vereinfachtes Abbuchungsverfahren werden die Rechnungen zwischen Kunden, INVG und Bank abgewickelt. Mit der Sparkasse Ingolstadt besteht bereits Einvernehmen darüber, daß diese Fahrscheinautomaten in den Foyers der Sparkassenfilialen im Verbundgebiet eingebaut werden. Die vorgesehene Größenordnung beträgt rund 50 bis 80 Automaten.



dung aus dem dichtest besiedelten Wohngebiet zum Hauptbahnhof besteht.

Gemeinsam mit den Linien 15, 16 und 44 bestehen jetzt zwischen dem Stadtzentrum und dem Hauptbahnhof 14 Verbindungen je Stunde.

Die Linie 15 wird im Abendverkehr bis 1.05 Uhr zusätzliche Fahrten erhalten.

Die Linie 16 wird bis zum Klinikum verlängert, so daß von Manching über Unsernherrn und die Münchener Straße, den Hauptbahnhof und dem Stadtzentrum eine direkte Verbindung zum Westpark und vor allen Dingen auch zum Klinikum besteht. Auswärtige Besucher haben künftig die Möglichkeit, ab dem Hauptbahnhof ohne Umsteigen das Klinikum zu erreichen. Auch wurde bei der Linie 16 die Linieneinführung im Nordwesten der Stadt über die Richard-Strauß-Straße hin und zurück neu geregelt. Dies bedeutet, daß zwischen dem Klinikum, Westpark und dem Stadtzentrum die Fahrzeit um mehrere Minuten verbessert werden konnte. Die Linie 20 wird im Abendverkehr bis 1.05 Uhr zusätzliche Fahrten erhalten.

Die Linie 21 wird künftig über die Schutterstraße im Beidrichungsverkehr geführt und von dort aus über die Donaustraße, Münchener Straße, Haunwörther Straße und Hagauer Straße in das Bauge-

biet Vogelfeld, nördlich von Hundszell verlängert. Dadurch wird erreicht, daß der Südwesten der Stadt mit einer zusätzlichen Linie im 20-Minuten-Takt erschlossen wird. Die Verkehrsprobleme des Ingolstädter Südwestens erhalten dadurch eine nachhaltige Entlastung.

Für die Fahrgäste aus dem Bereich Mailing bedeutet die Änderung der Linieneinführung über die Schutterstraße eine wesentliche Verkürzung der Reisezeit von und nach Mailing. Das Umsteigen in andere Fahrtrichtungen ist jedoch nach wie vor in vollem Umfang über die Omnibushaltestelle Rathausplatz bzw. Brückenkopf gewährleistet.

Die Linie 25 wird für Großmehring mit seinen Ortsteilen erweitert.

Neu in die Bedienung wird Pettling aufgenommen. Auch Vohburg erhält zusätzliche Fahrten. Nach Pförring wird um 17.28 Uhr ein zusätzliches Fahrtenpaar eingerichtet.

Die Linie 30 erhält in Lenting eine neue Haltestelle. Der Abendverkehr wird bis 1 Uhr verbessert.

Die Linie 40 wird im Abendverkehr bis 1.05 Uhr zusätzliche Fahrten erhalten.

Die Linie 41 wird wie die Linie 21 über die Schutterstraße geführt. Ab der Haltestelle Rechbergstraße erfolgt die Führung über die Esplanade,

Die neuen INVG-Jahresfahrpläne



Ab 1. November 1998 gültig.

Jetzt im Zeitschriftenhandel erhältlich!

die Roßmühle und Schloßlände bis zur Schutterstraße. Von dort aus wird auf dem bekannten Linienlaufweg über die Donaustraße in die Wallensteinstraße gefahren. Ab dem

späten Nachmittag erfolgt auf dem Südast die Führung über das Schulzentrum Südwest und das Hallenbad sowie die Sportanlagen. Im Nachtverkehr wurden ebenfalls zusätzli-

Mit der "INVG-Hochzeitskutsche" sicher und bequem in den Ehe-Hafen

Einen besonderen Service bietet die INVG allen, die "sich trauen": Für den schönsten Tag im Leben kann ein Bus gemietet werden, der das Brautpaar und die Hochzeitsgesellschaft sicher und bequem zum und vom Standesamt, Kirche und Festort transportiert. Auskünfte über diesen besonderen Fahrservice können im INVG-Shop in der Dollstraße 7 in Ingolstadt und über Telefon 0841/9341825 eingeholt werden.



che Fahrten in den Fahrplan eingefügt.
Die Linie 44 wird im Abendverkehr bis 1.05 Uhr nachts zusätzliche Fahrten erhalten.
Die Linie 60 hat sich mittlerweile als die stärkste Linie im gesamten Verkehrsgebiet entwickelt. 5.669 Fahrgäste konnten 1998 je Werktag gezählt werden. Dies ist auch der Grund dafür, daß die Linie 60 nunmehr im 15-Minuten-Takt zwischen Gerolfing und der Kälberschüttstraße gefahren wird. Irgertsheim, Pettenhofen, Mühlhausen und Dünzlau erhalten einen 45-Minuten-Takt mit der Linie 60, zusätzlich wird die Linie 9112 von Neuburg über Irgertsheim zum Stadtzentrum geführt. Auch im Nachtverkehr wurden Ergänzungen vorgenommen.
Die Linie 70 wird in den Abendstunden um zusätzliche Fahrten ergänzt.
Neu in das Angebot der INVG aufgenommen wird die Linie 9112 von Neuburg kommend über Bergheim, Irgertsheim, Pettenhofen, Mühlhausen und Dünzlau, Gerolfing, Gerolfinger Straße zum Zentralen Omnibusbahnhof. Diese Linie wird insbesondere während der Hauptverkehrszeiten die westlichen Ortsteile auf direktem Wege über die Gerolfinger Straße zum Zentralen Omnibusbahnhof verbinden, so daß zu diesen Zeiten dieses zusätzliche Angebot eine schnellere Beförderung gewährleistet. In Gerolfing wird die Linie 9112 zusätzlich beim Feuerwehrhaus in der Bartlgasserstraße eine Haltestelle errichtet, ebenfalls wird die Haltestelle Wilhelm-Busch-Straße durch die Linie 9112 bedient.
Bei den S-Linien werden umfangreiche Änderungen vorgenommen. Die Fahrten für die Frühschicht und die Spätschicht bleiben im bisherigen Umfang erhalten. Die Fahrten zur „Angestellten-Schicht“ werden gestrichen. Hier besteht jedoch ausreichend Ersatz durch die Taktverdichtungen bei den anderen Linien, insbesondere dem 15-Minuten-Takt bei der Linie 11.



Fahrkarten vorzeigen

Fahrkarten müssen immer vorgezeigt werden. Ist der Fahrgast beim Betreten des Busses mit einem Fahrschein versehen, der zu entwerten ist, hat er diesen dem Fahrer/in unverzüglich und unaufgefordert zur Entwertung auszuhändigen. In Bussen mit Entwertern hat der Fahrgast die Fahrkarte entsprechend der Beförderungsstrecke unverzüglich zu entwerten und sich von der Entwertung zu überzeugen. Ist der Fahrgast beim Betreten des Fahrzeuges mit einem Zeitfahrausweis versehen (Wochenkarte, Monatskarte, Jahreskarte) hat er diesen dem Betriebspersonal unverzüglich und unaufgefordert vorzuzeigen. Dies gilt auch, wenn bei Bussen sämtliche Türen für den Einstieg geöffnet sind. Hier ist der Fahrschein gut sichtbar zu

zeigen, so daß der Fahrer auch über die Spiegel im Fahrzeug erkennen kann, ob Fahrgäste im Besitz eines Fahrscheins sind.
Der Fahrer ist nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet zu kontrollieren. Der Fahrgast ist auch verpflichtet, den Fahrausweis gegenüber dem Fahrpersonal oder anderen zur Prüfung berechtigten Personen vorzuzeigen und auf Verlangen auszuhändigen. Ist der Fahrgast dazu nicht bereit oder nicht in der Lage, kann er von der Beförderung ausgeschlossen werden - er ist auch zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgeltes verpflichtet.
Der Fahrgast hat den Fahrschein bis zum Verlassen des Fahrzeuges, beim Umsteigen bis zur Beendigung der Fahrt, aufzubewahren.

Sanitätshaus Glogowski spendet Rollstuhl

Vor kurzem übergab die Chefin des Sanitätshauses Glogowski, Barbara Glogowski,



zusammen mit ihrer Mitarbeiterin dem Hl. Geist-Spital einen gespendeten Rollstuhl. Helmut Chase, Berufsmäßiger Stadtrat und Referent des Hl. Geist-Spitals, nahm den Rollstuhl für das Altenheim entgegen. Rollstühle erhalten gehbehinderten Senioren ein Stück Mobilität. Sie sichern ihnen eine an der Erhaltung der Selbständigkeit orientierte und sozial integrierte Lebensgestaltung. So kommt der „Rolli“ immer auch dann zum Einsatz, wenn die Ehrenamtlichen-Gruppe des Hl. Geist-Spitals mit den Bewohnerinnen und Bewohnern Rollstuhlausflüge unternimmt oder die Theaterhauptproben besucht.

Richtiges Entwerten



Sie wollen bei der Streifenkarte für eine Fahrt für eine Person entwerten: Knicken Sie die Karte so, daß der Streifen 1 oben zu sehen ist und schieben Sie die Karte bis zum Anschlag in den Entwerter (akustisches Signal ertönt beim Entwerten). Je Person ist immer **ein** Streifen zu entwerten. Durch den Entwerteraufdruck werden der abgestempelte Streifen und alle Streifen mit einer niedrigeren Nummer entwertet.



Sie wollen bei der Streifenkarte für eine Fahrt für zwei Personen entwerten: Knicken Sie die Karte so, daß der Streifen 2 an oberster Stelle steht und schieben Sie die Karte bis zum Anschlag in den Entwerter (akustisches Signal ertönt beim Entwerten).

INVG-Shop

Dollstraße 7 • 85049 Ingolstadt
Tel. 0841/9 34 18 25 • Tel. 0841/9 34 18 22

Öffnungszeiten:

Montag - Freitag 8.30 Uhr bis 12 Uhr
Montag - Donnerstag 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr

Zusammen im öffentlichen Personenverkehr Regionaler Gemeinschaftstarif in Planung

Ingolstadts Oberbürgermeister Peter Schnell und die Landräte Rudi Engelhard (Pfaffenhofen), Dr. Xaver Bittl (Eichstätt) und Dr. Richard Keßler (Neuburg) haben die Weichen gestellt für die Einführung eines Regionalen Gemeinschaftstarifes für den Öffentlichen Personennahverkehr in der Region Ingolstadt.

Auf einem Gipfeltreffen Mitte September dieses Jahres akzeptierten sie einmütig ein von der INVG vorgelegtes Erhebungskonzept, das die Grundlagen für ein einheitliches Tarifmodell in der Region Ingolstadt schafft. Ziel dieser Untersuchungen ist es, die wirtschaftlichen Auswirkungen eines Gemeinschaftstarifmodells auf die Verkehrsunternehmen zu ermitteln. Deshalb hat eine aus der Mitte der Nahverkehrskommission gebildete Arbeitsgruppe, an der neben den Aufgabenträgern für den

Öffentlichen Personennahverkehr - Landkreise und INVG - alle Verkehrsunternehmen einschließlich der Deutschen Bahn AG beteiligt sind, ein Erhebungskonzept entwickelt, das nun auf höchster politischer Ebene abgesegnet wurde. Im Rahmen dieses Konzepts werden von der Ingenieursgesellschaft GEVAS in der Region Ingolstadt eine ganze Reihe von Daten, wie zum Beispiel Fahrgastzahlen, Fahrziele und Einnahmestrukturen, ermittelt, um Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie sich die Einnahmen der einzelnen Verkehrsunternehmen durch einen Gemeinschaftstarif verändern. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse können dann Einnahme-, Kosten- und Ausgleichsregelungen getroffen werden. Ziel ist es in der Region Ingolstadt ein einheitliches Verkehrsgebilde wie zum Beispiel in den Verkehrsräumen München, Nürnberg, Augsburg

und Regensburg zu schaffen, in dem der Fahrgast mit einem Fahrschein innerhalb der Region seinen Zielort erreichen kann. Die Stadt Ingolstadt und die Landkreise der Region versprechen sich damit einen Schub für den ÖPNV, da mit dem Gemeinschaftstarif die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel steigt.

Verkehrstechnische Untersuchungen

Die verkehrstechnischen Untersuchungen werden in den Monaten Oktober, November und Dezember 1998 durchgeführt. Mit relevanten Ergebnissen ist im Frühjahr 1999 zu rechnen. Auf der ermittelten Datenbasis werden dann die Aufgabenträger ihre Entscheidungen treffen, insbesondere in welcher Form und auf welchem Konzept in der Region ein regionaler Gemeinschaftstarif eingerichtet werden kann. Zwischen den Landräten Dr. Xaver

Bittl, Dr. Richard Keßler und Rudi Engelhard sowie Oberbürgermeister Peter Schnell besteht Einigkeit darüber, daß nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse die Einführung des regionalen Gemeinschaftstarifes vordringlich voranzutreiben ist. Die Entwicklung des ÖPNV in der Region Ingolstadt war bislang zu keinem Zeitpunkt ein parteipolitischer Zankapfel in den Entscheidungsgremien und ist bereits seit langer Zeit ein Thema in der Nahverkehrskommission, in der alle Entscheidungsträger in der Region Sitz und Stimme haben. Die Aufgabenträger für den ÖPNV in der Region Ingolstadt sind sich längst darin einig, den Nahverkehr auf der Basis gesicherter Daten auszubauen, um so eine wirtschaftlich vertretbare und damit nachhaltige Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region Ingolstadt zu gewährleisten.

Regeln zum Verhalten an Bushaltestellen



Beispiel 1

Sie fahren hinter einem Linienbus oder einem Schulbus her. Sobald der Bus - während der Fahrt das Warnblinklicht einschaltet, dürfen Sie ihn nicht mehr überholen.

Absolutes Überholverbot.



Beispiel 2

Der Bus hält mit eingeschaltetem Warnblinklicht an einer Haltestelle (auch Haltebuch) an, um Fahrgäste ein- oder aussteigen zu lassen. Nun dürfen Sie mit Schrittgeschwindigkeit (4-7 km/h) am Bus vorbeifahren. Fahrgäste dürfen aber nicht gefährdet oder behindert werden. Wenn nötig, müssen Sie anhalten.



Beispiel 3

Sie kommen einem Schul- oder Linienbus entgegen, der auf einer Fahrbahn mit Gegenverkehr (also ohne bauliche Trennung der Fahrbahn) mit eingeschaltetem Warnblinklicht an einer Haltestelle steht, um Fahrgäste ein- oder aussteigen zu lassen. Auch an diesem dürfen Sie nur mit Schrittgeschwindigkeit (4-7 km/h) vorbeifahren. Fahrgäste dürfen nicht gefährdet oder behindert werden. Wenn nötig, müssen Sie anhalten.

Der letzte "Postillion" Deutschlands für die RBA und INVG unterwegs ins Altmühltal

"Ich bin im Schneckentempo mit meinem Bus buchstäblich gekrochen. Für die knapp 40 Kilometer lange Strecke von Ingolstadt nach Beilngries waren wir von 16.30 bis 23.30 Uhr unterwegs und ich mußte unentwegt an die Ängste meiner Fahrgäste denken." Fast minutiös erinnert sich Peter Brandl, der letzte Postbus-Fahrer in Deutschland, noch heute an eine Schreckensfahrt an einem Wintertag vor über 20 Jahren, die als Ursache ein sogenanntes Jahrhundert-Glatteis hatte. "Der Bus war an diesem Abend so voll wie nie zuvor. Die Autofahrer hatten ihre Fahrzeuge stehen gelassen und vertrauten darauf, daß wenn nichts mehr geht und einer sicher durchkommt, dann ist es der Bus", so der 56jährige Beamte aus Gerolfing. Dieser "selbstverständliche" Service kostete allerdings einen ungewöhnlichen Preis - paradoxerweise dem Chauffeur: "Als ich mich am nächsten Morgen auf die Waage stellte bemerkte ich, daß ich wegen der Anstrengung über Nacht drei Kilogramm Körpergewicht abgenommen hatte."

Seit nunmehr fast 30 Jahren fährt Peter Brandl auf der Linie Ingolstadt-Beilngries rund 60.000 Kilometer pro Jahr und insgesamt seit 35 Jahren "selbstverständlich unfallfrei." Früher im Dienst der Deutschen Bundespost "hoch auf dem gelben Wagen", dann als Postler in Bahnbussen, heute in einem der modernsten Busse der Regional Bus Augsburg GmbH (RBA) als Partner für die INVG.

Postreform

Eine Betriebsreform Anfang der 80er Jahre brachte es mit sich, daß die Post, die bis 1970 auch der größte Busunternehmer Europas war und bundesweit rund 7000 Busfahrer beschäftigte, diesen tradi-



Peter Brandl, der letzte „Postillion“ Deutschlands.

reichen Reisedienst einstellte und an die Bundesbahn abgab. Fünf Ingolstädter weigerten sich damals jedoch "freiwillig die Farbe und zu den Roten zu wechseln." Die Beamten bekamen auch Unterstützung von Gewerkschafter Karsten Wettberg, der eine Ausnahmeregelung erkämpfte. So konnte damals in einem Mitteilungsblatt der Post registriert werden "... Einer der größten Erfolge der DPG, OV Ingolstadt und des örtl. Personalrats war die Erhaltung der Buslinie Ingolstadt - Beilngries als Bahnbuslinie im Auftrag der RVO mit den POSTLERN als Fahrern. Eine Konstruktion, die in der ganzen BRD einzigartig ist, die sich aber glänzend bewährt hat...".

Mit Leib und Seele Busfahrer

Im Jahre 1992 kam der bisher letzte Wechsel: Die Bahn verkaufte an ein Konsortium von Privatfirmen und Kommunen und bis heute blieb dann Peter Brandl als einziger "Postillion" Deutschlands (seit der Pensionierung des letzten Postbusfahrers Kollegen am 1. Januar 1997) erhalten - mit einem Bahnbus der privatisierten RBA und immer noch auf der Linie Ingolstadt - Beilngries, die jetzt bereits seit genau 75 Jahren besteht.

"Ich bin Busfahrer mit Leib und Seele und habe noch keinen Arbeitstag gefehlt", bekennt sich Peter Brandl zu seinem Traumberuf, den er schon zu Beginn seiner Postlaufbahn

erstrebte. Zuvor mußte er allerdings einige Jahre den allgemeinen Verwaltungsdienst durchlaufen, es folgte der Wechsel in den technischen Dienst, alle Führerscheine wurden bestanden und "dann mußte man erst einige Jahre unfallfrei gefahren sein, bis man den Busführerschein mit 26 Jahren machen durfte."

Drei Generationen mit Bus befördert

Im Laufe der Jahrzehnte hat der Bus-Chauffeur einen sehr engen Kontakt zu den Fahrgästen auf "seiner Linie" aufgebaut und ist für außergewöhnlichen Service bekannt und beliebt. Bis heute bietet nur Peter Brandl vornehmlich für ältere Menschen draußen auf dem Land Dienstleistungen wie eine fahrbare Postfiliale u.a. mit Briefmarken-, Telefonkarten- und Fahrplanbesorgung wenn es nötig ist und selbstverständlich jede Menge Hilfsbereitschaft. "Das hat sich einfach so mit meinen Stammkunden eingespielt." Da geschehen natürlich auch jede Menge amüsanten Erlebnisse: Wie zum Beispiel vor vielen Jahren ein älterer Herr, der in Schönbrunn wohnte, den Postbusfahrer fragte ob er auch einen Koffer befördern könne - was selbstverständlich



Peter Brandl - „immer in einem der modernsten Busse der RBA“.

erlaubt war - denn er wolle nach Denkendorf umziehen. Doch groß war bei allen Fahrgästen und Peter Brandl die Überraschung, als der Mann am nächsten Tag an der Haltestelle wartete: "Ich glaube da stand sein gesamter Hausrat mit dabei. Da genügend Platz im Bus war luden wir kurz entschlossen alle Kartons, Koffer und sogar kleinere Möbelstücke ein und weil er seine Sachen schließlich nicht einfach tragen konnte, habe ich ihn halt bis vor seine neue

Wohnung gefahren."

„Sonnenseiten“

"Ich freu mich jeden Tag auf meinen Dienst," versichert Postmann Brandl, der manchmal nicht nur extreme Fahrten bei schlechtem Wetter im Winter routiniert zu bewältigen hat, sondern auch die "Sonnenseiten" in seinem Beruf genießt. "Es ist einfach schön manche Fahrgäste zu erleben, die als Schulkinder schon mitgefahren sind. Ich habe sie später mit ihren Kindern chauffiert und

heute sitzen sie machmal mit ihren Enkelkindern in meinem Bus und üben mit den Kleinen das Busfahren."

Daß der Bus für den "letzten Postillion Deutschlands" auch privates Glück gebracht hat, ist daran abzusehen, daß Peter Brandl seine Gattin aus Hepberg auf der Linie ins Altmühltal kennengelernt hat. Da saß er noch "hoch auf dem gelben Wagen" und auch "beim Schwager vorn...".

Aussteigen außerhalb von INVG-Haltestellen

Ab 20 Uhr können Fahrgäste auf allen Omnibuslinien der INVG außerhalb von Haltestellen aussteigen, wenn folgende gesetzliche Bedingungen und Verhaltensregeln erfüllt sind:

1. Beim Unterwegshalt ist die Straßenverkehrsordnung genauestens zu beachten. Nicht gestattet ist das Aussteigenlassen beim Halt an Lichtsignalanlagen auf dem linken Fahrstreifen, wenn ein rechter Fahrstreifen vorhanden ist, im Bereich von scharfen Kurven und Kup-

pen sowie an unübersichtlichen Straßenstellen, an Absperrungen, bei Wetterlagen mit Eis- bzw. Schneeglätte. Das Aussteigenlassen ist nicht gestattet, wo das Halten bereits unzulässig ist, bei schlechten Straßen- und Sichtverhältnissen (Nebel, starker Schneefall und ähnliches) wegen der Gefahr von Auffahrunfällen sowie wegen Gefährdung der Fahrgäste nach dem Aussteigen aus dem Bus. Das Aussteigen ist ebenfalls nicht gestattet außerhalb geschlossener Ortschaften.

2. Der Fahrgast muß seinen Aussteigewunsch dem Fahrer rechtzeitig, jedoch spätestens eine Haltestelle vor dem Aussteigeziel mitteilen.

3. Beim Unterwegshalt darf nur ausgestiegen werden.

4. Zwischen zwei Haltestellen wird grundsätzlich nur einmal angehalten.

5. Der Ausstieg darf aus Sicherheitsgründen nur an der vorderen Tür erfolgen. Neben den Fahrgästen werden hier erhöhte Anforderungen auch an die Bus-

fahrer gestellt, die erst die Tür öffnen dürfen, wenn ein gefahrloses Aussteigen gewährleistet werden kann.

6. Die Entscheidung, ob ein Unterwegshalt möglich ist, trifft ausschließlich der Fahrer.

7. Der zum Anhalten gesetzte rechte Fahrtrichtungsanzeiger ist solange eingeschaltet zu lassen, bis der Aussteigevorgang beendet ist.

Diese Regelungen gelten für alle im Verbund betriebenen Linien im gesamten INVG-Verkehrsgebiet.

Park & Ride mit der INVG zum Stadtzentrum

Parken und Benutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) leicht und attraktiv gemacht - das ist ein markantes Zeichen für Ingolstadt. Mit dem perfekt funktionierenden ÖPNV, den rund 7000 zentrumsnahen Stellplätzen, davon 3000 kostenfrei, den günstigen Preisen und den kurzen Wegen in das Stadtzentrum, bieten sich optimale Gegebenheiten für Einkauf und Besorgungen sowie Besuche von Veranstaltungen. Es sind hier ideale Voraussetzungen geschaffen, wie sie kaum eine Stadt vergleichbarer Größenordnung zu bieten hat.

Zudem macht das Ingolstädter Parkleitsystem die Orientierung leicht und führt die Innenstadtbesucher direkt zu den Stellplätzen, die sich wie ein Kranz um die Altstadt legen. Man braucht kein „Tausendfüßler“ zu sein um die Altstadt oder auch die Arbeitsstelle bequem zu erreichen. Exakt nur 530 Meter sind es zum Beispiel vom Kassenhäuschen der Tilly-Tiefgarage im Klenzpark bis



„Park & Ride“ ein blau/weißes Hinweisschild kündigt es am Brückenkopf für alle Verkehrsteilnehmer an.

zum Rathausplatz - oder nur wenige Schritte bis zur nächsten INVG-Bushaltestelle am Brückenkopf, um die attraktiven Angebote des ÖPNV zu nutzen. „Park & Ride“ heißt es hier - kostenloser Bustransfer zur Innenstadt wird für die „Tillyparker“ angeboten. **Übrigens: Jeden Samstag gilt für das Parken in der Tilly-Tiefgarage eine Pauschale von 3,- DM.**

P

Tiefgarage „Am Reduit Tilly“

440 Stellplätze

Jeden Samstag pauschal 3,- DM (bis Jahresende)

P4

Öffnungszeiten:
Mo-Fr/Sa Einfahrt bis 22.00 Uhr/ bis 16.30 Uhr
Ausfahrt rund um die Uhr
Sonn- u. Feiertage geschlossen
Bei Veranstaltungen im Klenzpark geöffnet

Gebühren:
1. angefangene Stunde DM 1,50 (jede weitere Std. 1,- DM)
Abendpauschale ab 17.00 Uhr DM 1,50
Dauerparker DM 60,00 mtl.

P

Tiefgarage „Am Münster“

386 Stellplätze

P1

Öffnungszeiten:
Mo-Sa Einfahrt bis 1.00 Uhr
Ausfahrt rund um die Uhr
Sonn- u. Feiertage 17.00-01.00 Uhr
vom 1.5.-30.9. 18.30-01.00 Uhr

Gebühren:
1. angefangene Stunde DM 2,00
Abendpauschale ab 18.00 Uhr DM 3,00
Dauerparker DM 110,00 mtl.

P

Parkplatz am Hallenbad

900 Stellplätze

P5

Parkgebühren: gebührenfrei
Höchstparkdauer: 5 Stunden
Gebühren: DM 1,00 pro Stunde
Mo-Sa 08.00-17.00 Uhr
Sonn- und Feiertage gebührenfrei

P

Tiefgarage „Am Schloß“

478 Stellplätze

P3

Öffnungszeiten:
Mo-Sa Einfahrt bis 1.00 Uhr
Ausfahrt rund um die Uhr
Sonn- u. Feiertage Tiefgarage geschlossen
Oberfläche geöffnet und gebührenfrei

Gebühren:
1. angefangene Stunde DM 2,00
Abendpauschale ab 18.00 Uhr DM 4,00
Dauerparker DM 90,00 mtl.

P

Parkplatz an der südlichen Ringstraße

600 Stellplätze

Parkgebühren: gebührenfrei 30 Stellplätze Bus

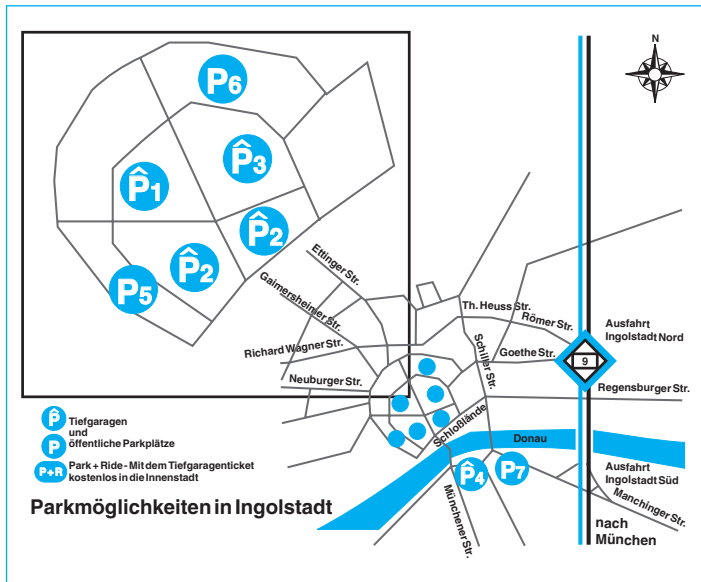
P

Parkplatz am Festplatz

1500 Stellplätze

P6

Parkgebühren: gebührenfrei
Bei Festveranstaltungen und Ausstellungen geschlossen



P

Tiefgarage „Am Theater“

Einfahrt Ost + West - 1314 Stellplätze

P2

Öffnungszeiten:
Mo-Sa Einfahrt bis 1.00 Uhr
Ausfahrt rund um die Uhr

Gebühren:

1. angefangene Stunde	DM 2,50
Abendpauschale ab 18.00 Uhr	DM 4,00
Dauerparker - Einfahrt West	DM 130,00 mtl.
Dauerparker - Einfahrt Ost	DM 110,00 mtl.

P

Kurzparkzonen im Altstadtbereich

ca. 750 Stellplätze

Höchstparkdauer 2 Stunden

Parkgebühren

30 Min.	DM 1,00;	1 Stunde DM 2,00
2 Stunden	DM 4,00	

Mo-Fr von 09.00-18.00 Uhr
Sa von 09.00-14.00 Uhr
Sonn- u. Feiertage gebührenfrei

Hinweise für die Tiefgaragen: Die Parkgebühren werden nach der 1. Stunde in allen Tiefgaragen im 30-Minuten-Takt abgerechnet. An Sonn- und Feiertagen wird in den geöffneten Tiefgaragen im Innenstadtbereich die jeweilige Abendpauschale berechnet.

Übrigens: Auch nach 1.00 Uhr erhalten sie mit Ihrem Ticket über die Nachtzugänge Zutritt zur Tiefgarage. Die Entrichtung der Parkgebühren erfolgt dann an den Kassenautomaten.

P

Öffentliche Parkplätze

P+R

P

Tiefgaragen

Park + Ride

Mit dem Tiefgaragenticket
kostenlos in die Innenstadt

Verwaltung der Tiefgaragen

IFG
Dollstraße 7 • 85049 Ingolstadt
Tel. (08 41) 93 55 20

Mit dem Omnibus immer mobil

"Ich nehm' den Bus!" Diesen Wunsch können Sie jederzeit in die Tat umsetzen, egal, wohin Sie wollen. Denn 85.000 Omnibusse sind in Deutschland Jahr für Jahr für Sie im Einsatz, um Ihre Beförderungswünsche zu erfüllen. Die 6.400 Omnibus-Unternehmen in Deutschland bedienen im Linienverkehr ein Streckennetz von 580.000 Kilometern. Im ÖPNV und im Reiseverkehr nehmen jedes Jahr über 6,2 Milliarden Fahrgäste den Bus.

Wußten Sie schon ...

- ... daß der Bus 75 Prozent aller Fahrten im ÖPNV leistet, obwohl er von der Politik nur zehn Prozent der Finanzmittel bekommt?
- ... daß der Bus 750.000 Arbeitsplätze in Deutschland sichert?
- ... daß der Bus nur zu 0,8 Prozent an allen Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligt ist?
- ... daß allein seit 1998 über 3000 Busfahrer mit der Auszeichnung "sicher und unfallfrei" geehrt wurden?
- ... daß der Bus weniger Energie je beförderter Person als jedes andere Verkehrsmittel verbraucht?
- ... daß neue Busse allein seit 1990 ihre Emissionen um mehr als die Hälfte verringert haben?
- ... daß auf den Bus zehn Prozent aller Urlaubsreisen entfallen?
- ... daß Bus-Fahrgäste bei Urlaubsfahrten jährlich fast sieben Milliarden Mark in die Tourismuskassen bringen?

INVG im Internet

Die Ingolstädter Verkehrsgesellschaft ist im Internet vertreten. Unter der Adresse <http://www.invg.ingolstadt.de> ist die INVG zu finden. Auf der sogenannten „Homepage“ werden derzeit statistische Informationen zur INVG wiedergegeben. Darüber hinaus ist auf dieser Titelseite der Querverweis zur „Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA)“ gegeben. In dieser Fahrplanauskunft sind sämtliche Fahrzeiten der Busse der INVG enthalten. Die INVG wird ihren Internet-Auftritt noch weiter verbessern. Neben den rein statistischen Daten und der Fahrplanauskunft wird im Laufe der Zeit das Tarifsystem und die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen im Detail ausgearbeitet.

15. Jazztage präsentieren Top-Stars Ingolstadt wird "Weltmusik-Hochburg"



Barbara Dennerlein

1998 ist ein "Jubiläums-Jahr": Bereits zum 15. Mal präsentiert das Kulturamt der Stadt als Veranstalter die "Ingolstädter Jazztage". Was damals klein begann, sich später mit Legenden schmückte wie Miles Davis, Lionel Hampton, Ray Charles, Jan Garbarek, Al Jarreau sowie Herbie Hancock, findet nun bereits im dritten Jahr mit neuer inhaltlicher Orientierung statt. Jazz und Blues, Weltmusik und Jazz,

Avantgarde, Klassik, Pop und Rock - es gibt bei den ausführenden Interpreten keine Berührungängste - "Cross-over" heißt das "Zauberwort". Mehr als 140 Interpreten aus 18 Nationen stehen bei den 15. Ingolstädter Jazztagen auf den Bühnen der bewährten Konzertsäle und Clubs. Weltstars wie das Tania Maria Quartet (exklusiv in Ingolstadt - wird extra eingeflogen), Abbey Lincoln, Randy Crawford, Lee

Ritenour, John Lurie & The Lounge Lizards, John Scofield, Barbara Dennerlein und viele mehr, geben sich diesmal ein Stelldichein.

Mit dem vergleichsweise geringen Etat für ein solch hochkarätiges Festival von rund 450.000 Mark müssen Veranstalter und Organisatoren haushalten. Doch ist es auch heuer wieder gelungen Weltklasse Musikerinnen und Musiker nach Ingolstadt zu locken, das auf dem besten Weg ist zu einer Jazz- resp. Weltmusik-Hochburg im deutschsprachigen Raum zu avancieren. Vergleiche mit Jazzfesten in Millionen-Städten braucht der Ver-

anstalter jedenfalls nicht zu scheuen. Neben den absolut kompetent und professionell arbeitenden Jazztage-Leitern Walter Haber und Jan Rottau ist das auch ein Verdienst der Sponsoren der Veranstaltungsreihe - in diesem Jahr INTV, Herrnbräu, Donaukurier, Media Markt, Hotel Ambassador und Sparkasse - die das "Kulturhighlight" ermöglichen.

Karten für die Jazztage gibt es an den bekannten Vorverkaufsstellen. Zentrale Information: Kulturamt der Stadt Ingolstadt, Tel. 0841-305 1811, Internet-Kontakt: www.clix.de/jazztage

15. Jazztage

Sa. 31.10., ab 16 Uhr: Eröffnung im Foyer des Theaters; Fotoausstellung "Jazztage 1997"; Verleihung Jazz-Förderpreis an Oliver Mochmann, musikalische Gestaltung durch die Formation des Preisträgers; 19.30 Uhr "I. Highlight" im Theater "John Lurie & The Lounge Lizards"; "Tania Maria Quartet".

Mi. 4.11., 19.30 Uhr: "2. Highlight" im Theater "David Sanborn & Band"; "Ladysmith Black"; "Mambazo".

Do. 5.11.: "Jazz in den Kneipen" - Diagonal "Trilok Gurtu" (The Glimpse), Daniel "The Big Swing", Mo "Sydney Ellis & Her Yes Mama Band", Neue Welt "Farell & Black", Flamenco "Cristina Marques & Gilson De Assis", Hotel Ambassador "Barbara Dennerlein & Bebab"; 23 Uhr Welcome Party im Ambassador mit "Late Night Band";

Fr. 6.11., 19.30 Uhr: "3. Highlight" im Theater "Lee Ritenour"; "Randy Crawford"; ab 23 Uhr "Jazzparty I im Hotel Ambassador "Chuch Valdes Quartet"; "Kol Simcha"; "Quique Sinesi + Marcelo Moguilevsky"; "Late Night Party";

Sa. 7.11., 20 Uhr: Jazzparty II im Hotel Ambassador "John Scofield Group"; "Ray Gaskins"; "Richard S. & Vibe Tribe"; "Abbey Lincoln Quartet"; "Till Brönners Ballad Joint feat. Chuck Loeb"; "Caecilie Norby & Band"; "Late Night Party";

So. 8.11., 19.30 Uhr: Fronte 79 "Jazz Meets The World" mit "Dissidenten";

Di. 10.11., 20.30 Uhr: Neue Welt "Jazz in den Kneipen - Ingolstädter Szene" mit "Steps of Spirit" und "Blue Note";

Mi. 11.11., 20.30 Uhr: Diagonal "Jazz in den Kneipen -Ingolstädter Szene" mit "Florian Helming Quartet";

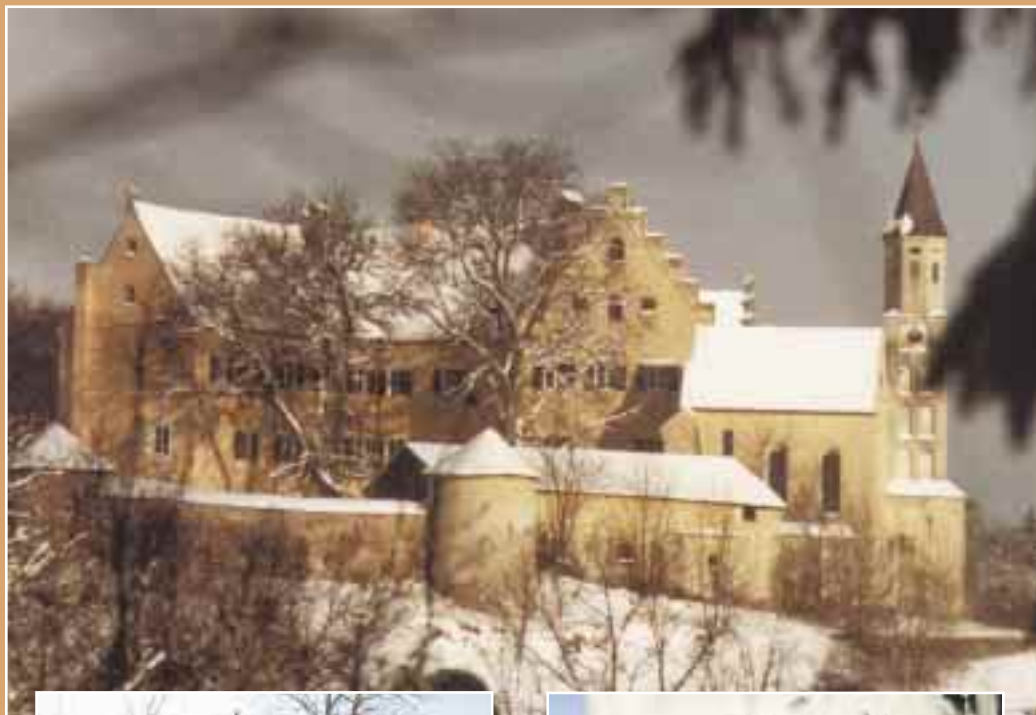
Sonderveranstaltungen:

29.10. Workshops für Schulen zu den Themen "Sounds And Colours" (Leitung Stephan Holsten); 29./30.10. "Gospel, Blues & Working Songs: Afro-American Tradition" (Leitung Matthias Preißinger und Albert C. Humphrey).

(Programmänderungen vorbehalten)

4.-6. und 11.-13. Dezember

Hüttenzauber und Weihnachtsmarkt im romantischen Schloß Hexenagger



"Schloß Hexenagger ein Wintermärchen", heißt es heuer wieder, wenn vom 4. bis 6.12. und 11. bis 13.12. Schloßherr Eberhard Leichtfuß die Pforten für den romantischen und mittlerweile legendären Weihnachtsmarkt öffnet.

Kinder und Erwachsene können sich in einer wohl einzigartigen Kulisse mit stimmungsvollem Ambiente auf die schönste Zeit des Jahres freuen. Schon in den vergangenen Jahren kamen Tausende aus nah und fern zu dem ehemaligen Jagdschloß im Naturpark Altmühltal (zwischen Altmannstein und Riedenburg) um die Vielzahl der Attraktionen am zweiten und dritten Adventswochenende zu erleben.

Angekündigt sind die Präsentation von UNICEF-Lebkuchenhäuschen, ein großer Nikolaus-Korso, die allseits beliebte Krippe mit lebenden Tieren, Musik, Theater, Kinderbetreuung sowie Kunsthandwerker, die Präsentation exklusiver phantasievoller Geschenke und vieles mehr.

Zauberhaft dekorierte Hütten für stimmungsvolle Weihnachtsfeier

Es stehen auch heuer wieder zauberhaft dekorierte Holzhütten inmitten des stimmungsvollen Marktes, die für individuelle Weihnachtsfeiern genutzt werden können. In jeder Hütte - die stunden- oder tageweise zu mieten sind - finden bis zu zwölf Personen um eine große Tafel Platz. Geheizt wird original im Holzofen. Speisen und Getränke können aus dem reichhaltigen Angebot des Weihnachtsmarktes ausgewählt werden.

Reservieren Sie jetzt ihren "Hüttenzauber" auf Schloß Hexenagger unter Tel. 09442/91 83 15; Fax 09442/ 91 83 13.

Unter diesen Adressen sind auch nähere Informationen zur Abfolge des voraussichtlichen Programms auf dem Weihnachtsmarkt erhältlich.

Geöffnet ist der Weihnachtsmarkt freitags von 16.30 Uhr bis 20 Uhr, samstags und sonntags von 11 bis 20 Uhr.