

# INGOLSTÄDTER VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>	
<b>V0004/16</b> öffentlich	Geschäftsführer Frank, Robert Telefon 97439-300 Telefax 97439-399 E-Mail info@invg.de  Datum 07.12.2015

<b>Gremium</b>	<b>Sitzung am</b>	<b>Beschlussqualität</b>	<b>Abstimmungs- ergebnis</b>
Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH, Aufsichtsrat	15.12.2015	Kenntnisnahme	

## Beratungsgegenstand

Sachstandsbericht zum Nahverkehrsplan

## Antrag:

Der Aufsichtsrat nimmt den Bericht zur Kenntnis.



Dr. Robert Frank  
Geschäftsführer

## **Sachvortrag:**

### **Nahverkehrsplan Ingolstadt Zusammenfassung des Zwischenberichtes zur Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse**

#### **Einordnung des Nahverkehrsplans**

Im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) wird in Art. 13 der Nahverkehrsplan als Planung der Aufgabenträger „zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs“ definiert. In Bayern sind Nahverkehrspläne auf Grundlage der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ zu erstellen, hier sind zur Einordnung der Angebotsqualität u.a. Grenzwerte (Mindestangebot) und Richtwerte (gutes ÖPNV-Angebot) enthalten. Nach §8 (3a) des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) muss die Genehmigungsbehörde (die Regierung von Oberbayern) bei ihren Aufgaben (u.a. Erteilung von Linien- und Tarifgenehmigungen) einen Nahverkehrsplan berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan ist somit ein gesetzlich festgeschriebenes Planungsinstrument, das wichtige Eckpunkte für die weitere Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Ingolstadt setzt. Nähere Ausführungen zu rechtlichen Grundlagen zur Erstellung von Nahverkehrsplänen sowie daraus resultierende Anforderungen an Nahverkehrspläne enthalten die Kapitel 2 und 3 des vorliegenden Zwischenberichtes.

#### **Inhalte des Nahverkehrsplans**

In einem Nahverkehrsplan werden im Wesentlichen drei Fragen zum ÖPNV behandelt:

- Wo steht der ÖPNV derzeit?
- Wohin soll sich der ÖPNV in den nächsten Jahren entwickeln?
- Wie sollen diese Zielsetzungen erreicht werden?

Die erste Frage wird im Rahmen der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse beantwortet, wozu der Zwischenbericht nun vorliegt. Auf dieser Grundlage werden dann die Fragen nach den Zielsetzungen bzw. der Rahmenkonzeption und abschließend nach dafür notwendigen Maßnahmen bearbeitet, wobei bei der Detaillierung der Maßnahmen zu beachten ist, dass es sich beim Nahverkehrsplan um einen Rahmenplan handelt.

#### **Wesentliche Ergebnisse des Zwischenberichtes**

Im Zwischenbericht wird nach Benennung formaler und inhaltlicher Grundlagen für den Nahverkehrsplan (Kap. 1 bis 4) zunächst im Rahmen der Bestandsaufnahme (Kap. 5) detailliert der derzeitige Stand des ÖPNV in der Stadt Ingolstadt dokumentiert.

Da der ÖPNV in seinen Möglichkeiten auch wesentlich durch die strukturellen Randbedingungen bestimmt wird, werden in den Kap. 5.1 und 5.2 die wichtigsten, für den ÖPNV relevanten Daten zur Raumstruktur, Soziodemographie und Gesamtverkehrsnachfrage aufbereitet. Schwerpunkt der Bestandsaufnahme stellt die Behandlung des derzeitigen ÖPNV-Angebotes (Kap. 5.3) und der ÖPNV-Nachfrage (Kap. 5.4) dar. Hier werden alle die Attraktivität des ÖPNV bestimmenden Merkmale analysiert, so die räumliche Erschließung, Fahrtenhäufigkeit und Fahrzeiten. Neben dem Fahrtenangebot werden aber auch weitere Aspekte behandelt, wie z.B. das Tarifsystem.

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse (Kap. 6) erfolgt eine Einordnung der Qualität des derzeitigen ÖPNV in Ingolstadt auf Grundlage der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, um Stärken und Schwächen des ÖPNV herausarbeiten und auf dieser Basis Maßnahmen ableiten zu können. Als Ergebnis der Schwachstellenanalyse kann u.a. festgehalten werden, dass die räumliche Erschließung sehr gut ist, hinsichtlich des Angebotsumfanges bzw. der Taktdichte die Grenzwerte überwiegend erreicht werden und die Schnittstellen zwischen ÖPNV und SPNV in den letzten Jahren durch entsprechende bauliche Maßnahmen am Hauptbahnhof und Nordbahnhof

sowie durch fahrplantechnische Maßnahmen erheblich verbessert wurden. Dazu konnte durch die Integration der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den INVG-Tarif im Dezember 2014 ein wichtiger Meilenstein für einen Verbundtarif in der gesamten Region erreicht werden. Die Inbetriebnahme des RBL/ITCS mit u.a. Einrichtung von DFI-Anzeigen an wichtigen Haltestellen hat eine umfassende Fahrgastinformation in Echtzeit ermöglicht und schafft zudem die Voraussetzungen für ein weiter verbessertes Qualitätsmanagement.

### **Weiteres Vorgehen**

Auf Grundlage des vorliegenden Zwischenberichtes werden im Rahmen des Nahverkehrsplans abschließend Zielsetzungen und Maßnahmen für die nächsten Jahre behandelt. Dabei werden die Aussagen im Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt und es wird weiterhin die gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen sowie von Behindertenbeauftragten und -verbänden beachtet. Inhaltlich ist als besonderer Aspekt die im PBefG ausgewiesene Zielsetzung angemessen zu behandeln, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.