



**Stadt Blaustein
Alb-Donau-Kreis
Beratungsvorlage**

Beratungsgremium: Gemeinderat

Sitzung am 20.01.2015

Vorlagen Nr. 6/2015 öffentlich
 nicht-öffentlich

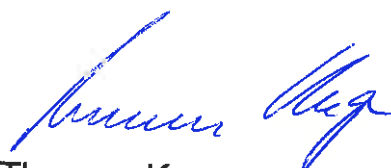
Amt: Haupt- und Personalamt

Beratungsgegenstand:

Stellungnahme der Stadt Blaustein zur Fortschreibung des
Nahverkehrsplanes

Beschlussantrag:

Nachträgliche Zustimmung zu den eingegangenen Stellungnahmen aus dem Gemeinderat und den Ortsteilen zum Entwurf Fortschreibung Nahverkehrsplan für den Alb-Donau-Kreis vom 22.09.2014, fristgerecht eingereicht am 30.12.2014 beim Alb-Donau-Kreis


Thomas Kayser
Bürgermeister

I. Bisherige Beratungs- und Beschlusslage

keine

II. Sachvortrag

Der Nahverkehrsplan für den Alb-Donau-Kreis ist alle 5 Jahre fortzuschreiben. Der Kreistag hat im Jahr 2013 die plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, Kassel mit der Fortschreibung beauftragt.

Im Oktober 2013 begann ein umfangreicher Beteiligungs- und Abstimmungsprozess, bei dem die Stadtverwaltung Blaustein mittels Fragebögen einbezogen wurde.

Die Angaben der Stadtverwaltung zu Raumstruktur, Einwohnerentwicklung, Beschäftigten, und Arbeitsplatzentwicklung, Pendlerverhalten, Schulstandortentwicklung, Versorgungsstruktur, Freizeit Naherholungsziele, Siedlungsstruktur, bestehendes Nahverkehrsangebot, ... sind in den Entwurf Fortschreibung Nahverkehrsplan eingearbeitet. Auch Stärken und Schwächen des ÖPNV sind im Nahverkehrsplan beinhaltet.

Der Entwurf des fortgeschriebenen Nahverkehrsplanes zeigt auf, dass das ÖPNV-Angebot im Alb-Donau-Kreis überwiegend als gut zu bewerten ist.

Schwächen im öffentlichen Nahverkehr sieht die Stadtverwaltung für Blaustein darin, dass lediglich eine stündliche Zugverbindung nach Ulm angeboten wird. Schienenpersonennahverkehr wird im Nahverkehrsplan hinsichtlich der Anpassung des Busverkehrs an das „Regionale Schienenpersonennahverkehr-Zielkonzept“ als Planungsprojekt aufgeführt. Ziel ist eine optimale Ergänzung beider Systeme Bus und Bahn.

Die von Seiten der Stadt Blaustein mit Nachdruck verfolgte Umsetzung der S-Bahn-Halte in Ehrenstein, Klingenstein und Herrlingen ist nicht Bestandteil der Nahverkehrsplanung, wird jedoch zur Aufnahme in die Konzeption Regio S-Bahn-Konzept Donau-Iller weitergeleitet.

Im Jahr 2012 wurde in Blaustein eine große Umstellung der Buslinienführung mit zwei Bürgerinitiativen systematisch umgesetzt.

Der nicht schienengebundene Nahverkehr konnte gestärkt werden. Alle zentralen Punkte in Blaustein können vom Bus erreicht werden. Zentrale Umstiege wurden an der Hofstraße und am Bahnhof Herrlingen positioniert. Seitdem ist die Akzeptanz der Linienführung bei den Blausteiner Bürgern sehr hoch, weshalb keine Änderung der Linien angestrebt wird.

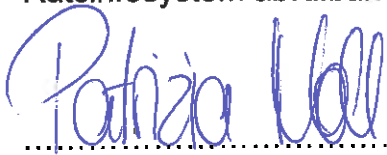
Für Blaustein ergibt sich aus den Auswertungen, dass die Hanglagen insbesondere nördlich der Brückenstraße in Herrlingen und Klingenstein nicht an den öffentlichen Nahverkehr angebunden und somit gemäß den Erschließungsstandards unzureichend erschlossen sind.

Ein Tätigwerden der Stadtverwaltung ist auf Grundlage des Nahverkehrsplans nicht zwingend, kann jedoch geprüft und in Abhängigkeit der Rahmenbedingungen und Vereinbarung über Kostentragung mit dem Alb-Donau-Kreis, DING und ggf. Verkehrsunternehmen erfolgen.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans schafft zusätzlich die Grundlage zur Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV (gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bis zum 1. Januar 2022 umzusetzen). Prüfauftrag ist, dass die Bushaltestellen aufgrund ihrer Frequentierung und Bedeutung in Kategorien eingeteilt zum Ausbau priorisiert werden. Hier muss eine Abstimmung mit allen Beteiligten (Alb-Donau-Kreis, Stadt als Baulasträger, Verkehrsunternehmen, DING, Behindertenvertreter) erfolgen und Kostenschätzungen durchgeführt werden.

Alle Gemeinderatsmitglieder und die Ortschaftsräte konnten ihre Stellungnahmen der Stadtverwaltung zur Weiterleitung an den Alb-Donau-Kreis einreichen. Angehängte Stellungnahmen sind bei der Stadtverwaltung eingegangen und dem Alb-Donau-Kreis bereits am 30.12.2014, vor Fristende am 31.12.2014, übersandt worden.

Mit dieser Vorlage wurde jeder Gemeinderatsfraktion ein Exemplar des Endberichts und des Anlagenbandes, Entwurf 22.09.2014 übersandt. Die Unterlagen sind ebenso über das Ratsinfosystem abrufbar.



.....
Patrizia Moll
Haupt- und Personalamt
Abteilungsleiterin
Bürgerservice, Ordnung und Ortsverwaltungen

Beteiligte Ämter:



Volker Geywitz
Stv. Amtsleiter
Haupt- und Personalamt

Anlagen

Anlage 1: Sachstandsbericht ADK

Anlage 2: Stellungnahmen aus dem Gemeinderat und den Ortsteilen

Sachbericht Nahverkehrsplan 2014

Rechtsgrundlage

Der Nahverkehrsplan bildet nach § 12 Abs. 7 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg den „Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs“. Die darin getroffenen Standards (Angebot, Ausgestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen etc.) definieren insoweit das Maß der „ausreichenden Verkehrsbedienungs“, das vom Aufgabenträger und von den Betreibern nicht unterschritten werden sollte.

Als Aufgabenträger für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr ist der Landkreis verpflichtet, den Nahverkehrsplan „spätestens nach Ablauf von fünf Jahren zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben“. Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist das Land Baden-Württemberg.

Der Nahverkehrsplan ist von der Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen) bei der Erteilung bzw. Wiedererteilung von Genehmigungen im Buslinienverkehr zu berücksichtigen.

Verfahrensstand

Der Verwaltungsausschuss hat am 22. April 2013 beschlossen, den Nahverkehrsplan vom 22. Mai 2000 fortzuschreiben.

Die Verwaltung hat nach einer beschränkten Ausschreibung diese Fortschreibung am 15. Juli 2013 an die Fa. plan:mobil, Kassel vergeben. Die Auftaktveranstaltung mit allen Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Verbänden und sonstigen Beteiligten fand am 7. Oktober 2013 im Landratsamt statt. In einer Befragung bei den betroffenen Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Nachbarlandkreisen wurden Informationen zum ÖPNV-Bestand ebenso erhoben wie geplante Maßnahmen und Wünsche zur Entwicklung des ÖPNV.

Zur fachlichen Begleitung der laufenden Arbeiten wurde eine Arbeitsgruppe aus vier Vertretern der Verkehrsunternehmen, drei Vertretern der Gemeinden im Landkreis sowie je einem Vertreter der Stadt Ulm, des Landkreises Biberach (in Vertretung aller Nachbarlandkreise), des Regionalverbands Donau-Iller, des Donau-Iller-Nahverkehrsverbands (DING) und des Integrationsfachdienst (als Vertreter der Behindertenverbände) gebildet. Die Arbeitsgruppe tagte am 5. Februar, am 8. Mai, am 3. Juni und am 17. Juli 2014. Die Protokolle der Auftaktveranstaltung und der AG-Sitzungen bis Mai 2014 wurden zudem an alle Verkehrsunternehmen und -verbände, Gemeinden, Nachbarlandkreise, Genehmigungsbehörden, Kreistagsfraktionen und Interessenverbände zur Information über die laufenden Beratungen versendet.

Die Stellungnahmen der Beteiligten zu diesen Zwischenergebnissen wurden geprüft und im positiven Fall berücksichtigt. Auf dieser Grundlage wurde der hier vorgelegte Entwurf des Endberichtes einschließlich des Anlagebandes (incl. Übersichtskarten) erarbeitet.

Berücksichtigung laufender Planungen

Grundlage dieser Fortschreibung bilden die bestehenden Angebots- und Nachfragestrukturen im ÖPNV einschließlich der Planungen zur Einrichtung einer „Regio-S-Bahn-Donau-Ilfer“, sowie der konkreten Infrastrukturplanungen der Gemeinden (z.B. dem Bau bzw. Umbau von Haltestellen). Dabei sind die inzwischen geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere der § 8 Behindertengleichstellungsgesetz zur Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr zu Grunde gelegt.

Ein möglicher Regionalbahnhof an der Neubaustrecke bei Merklingen wurde nicht berücksichtigt, da er frühestens zum Fahrplan 2022 realisiert werden könnte und damit außerhalb des Planungshorizonts dieses Nahverkehrsplans (zunächst bis Frühjahr 2020) liegt.

Eckpunkte des Nahverkehrsplans:

1 Netzhierarchie (siehe Anlage 1)

Analog zum Nahverkehrsplan 2000 wurden die Verbindungen im ÖPNV entsprechend der festgestellten wie auch der potenziellen Nachfrage hierarchisch gegliedert in die Kategorien „Achsen“, „Hauptverbindungen“, „Nebenverbindungen“ und „Verflechtungen“. Neu hinzugekommen sind „Schulrelationen“ für Verbindungen, die nahezu ausschließlich für die Schülerbeförderung nachgefragt werden. Aussagen zur „ausreichenden Verkehrsbedienung“, d.h. die Standards der Verkehrsbedienung (z. B. Mindesttaktzeiten) erfolgen auf Basis dieser Gliederung.

2 Bedienungsstandards (siehe Anlage 2)

Für die einzelnen Verbindungskategorien werden – nach Tageszeit und Wochentag gegliedert – abgestufte Angebotsstandards vorgegeben. Diese Standards reichen vom Halbstundentakt in Hauptverkehrszeiten werktags auf Achsen bis hin zu „bedarfsgerechten“ Bedienungen. „Bedarfsgerecht“ bedeutet, dass eine Bedienung nur erfolgen soll, wenn ein bestehendes Fahrtenangebot zu dieser Tageszeit bereits heute stetig nachgefragt wird oder eine solche Nachfrage an ein neues Bedienungsangebot zu erwarten ist. Diese Bedienungsvorgaben können bei geringerer Nachfrage auch als Anmeldeverkehre (z. B. als Anrufsammeltaxi) angeboten werden.

Dieser Standard bildet eine Angebotsuntergrenze, der auf vielen Verbindungen durch zahlreiche Schülerverkehre auch derzeit schon übertroffen wird. Wo dieser Angebotsstandard (noch) nicht erreicht wird – insbesondere abseits der Achsen und Hauptverbindungen – muss kurz- bis mittelfristig geprüft werden, wann und wie dieses Angebotsdefizit ausgeglichen werden kann. Hierzu wurden Maßnahmen definiert und nach Prioritäten drei verschiedenen Kategorien (A-1, A-2 und A-4) zugeordnet.

3 Qualitätsmerkmale Fahrzeuge und Haltestellen

Nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist im Nahverkehrsplan bis zum 1. Januar 2022 das Ziel einer „vollständige Barrierefreiheit“ zu berücksichtigen. Damit sollen Zugangshemmnisse für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs durch Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, abgebaut werden. Dieses Ziel kann insbesondere durch den Einsatz niederfluriger Fahrzeuge und den Ausbau behindertengerechter Haltestellen erreicht werden.

Dieses Ziel unterstellt erhebliche Investitionen in Fahrzeuge und Haltestellen. Durch die Definition von Ausnahmen bei der Niederflrigkeit der eingesetzten Fahrzeuge und einem Programm zur Abstimmung eines stufenweisen und gezielten Ausbaus behindertengerechter Haltestellen mit den Gemeinden wird ein praktikabler wirtschaftlicher Weg zur Umsetzung dieser gesetzlichen Vorgabe angestrebt.

4 Linienbündelung (siehe Anlage 3)

Die zukünftigen Herausforderungen an einen nachhaltig finanzierbaren ÖPNV im ländlichen Raum erfordern eine effizientere Angebotsplanung. Dazu trägt eine gemeinsame Entwicklung verkehrlich miteinander verflochtener Buslinien bei, die z. B. die Risiken von Verlagerungen in der Schülerbeförderung und der demographischen Entwicklung ausgleichen hilft und einen besseren und wirtschaftlicheren Einsatz der Fahrzeuge ermöglicht.

Deshalb sollen mehrere Buslinien eines zusammenhängenden Bedienungsgebietes in einer einheitlichen Liniengenehmigung „gebündelt“ werden. Für bis zu drei Linienbündel eines gemeinsamen Verkehrsraumes gelten zur Schaffung abgestimmter Verkehrskonzepte einheitliche Genehmigungsaufzeiten.

Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass nach geltendem Recht gemeinwirtschaftliche Verkehre, d.h. Verkehre für die ein Zuschuss gewährt wird, i.d.R. ausgeschlossen werden müssen. Aber auch Liniengenehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehre (ohne Zuschuss) müssen transparent und diskriminierungsfrei vergeben werden. Dies setzt klare, vorher festgelegte Entscheidungskriterien voraus, welche einem Vergabeverfahren faktisch entsprechen. Vergabeverfahren für Einzellinien sind für den Landkreis extrem aufwändig und personalintensiv. Umgekehrt können die Busunternehmen für Einzellinien kaum über einen längeren Zeitraum kalkulieren und gehen damit ein wirtschaftliches Risiko ein.

Ziel der Landkreisverwaltung ist eine rechtssichere und praktikable Linienvergabe. Sie trägt einerseits dem Gedanken der Wirtschaftlichkeit Rechnung, was für die künftige Finanzierbarkeit des ÖPNV wichtig ist und andererseits dem Ziel, dass die im Landkreis tätigen Busunternehmen eine gute Chance haben, weiterhin die ÖPNV-Leistungen im Landkreis zu erbringen.

Im Gegensatz zu den Nahverkehrsplänen anderer Landkreise in Baden-Württemberg hat der Gutachter deshalb auf Wunsch der Landkreisverwaltung relativ kleine Linienbündel aus 2 bis 8 bestehenden Buslinien vorgeschlagen. Dies ermöglicht es auch den kleineren und bewährten Verkehrsunternehmen im Landkreis, weiterhin im ÖPNV tätig zu sein. Dazu werden teilweise aber Kooperationen mit anderen mittelständigen Unternehmen erforderlich.

In der Diskussion ist zu berücksichtigen, dass die Busunternehmer Ausschreibungen generell ablehnen. Das ist aus deren Sicht verständlich, jedoch auf Dauer rechtlich nicht haltbar und widerspricht dem Ziel des Bestellers nach Wirtschaftlichkeit. Ausschreibungen werden von Busunternehmen häufig mit Linienbündel in Verbindung gebracht. Dies ist inhaltlich nicht zutreffend. In der Praxis haben sehr große Linienbündel in anderen Landkreisen dazu geführt, dass mittlere und kleinere örtliche Unternehmen nicht mehr zu Zuge kamen.

Dieser Weg wurde im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans bewusst nicht gewählt. Vielmehr wurden kleine Linienbündel gebildet, was von den beteiligten Busunternehmen anerkannt wird. Der Vorschlag wurde aus deren Sicht als fair und gangbar bezeichnet.

5 Auswirkungen

Nach Umsetzung des Maßnahmenkonzepts geht der Gutachter davon aus, dass die steigende allgemeine ÖPNV-Nachfrage in etwa den Fahrgastrückgang infolge des demographischen Rückgangs in der Schülerbeförderung ausgleichen kann.

Das Maßnahmenkonzept umfasst in der Summe Mehrleistungen von rund 218.000 Fahrplankilometer pro Jahr. Unter Berücksichtigung von niedrigeren Kosten und nur teilweiser Inanspruchnahme für bedarfsgesteuerte Zusatzverkehre muss dabei mit rechnerischen Mehrkosten von rund 328.000 Euro pro Jahr gerechnet werden. Dies sind rund 25% des derzeitigen Zuschussbedarfs für den ÖPNV einschließlich der Schülerbeförderung und 121% des Zuschussbedarfs für die Linien ohne Schülerbeförderung.

Diese Mehrkosten können dadurch vermindert werden, dass bestehende Linienfahrten durch Anmeldeverkehre ersetzt werden und die Vergabe von Linienverkehren in wettbewerblichen Verfahren erfolgt. Insbesondere durch letzteres erwartet die Landkreisverwaltung günstigere Lösungen.

Weiterer Verfahrensablauf

Der Entwurf des Nahverkehrsplans wird dem Kreistag am 27. Oktober 2014 mit der Bitte um Freigabe der formalen Anhörung vorgelegt. In dieser haben alle Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Verbände und sonstigen Beteiligten bis Anfang Dezember 2014 Gelegenheit zur Stellungnahme. Die eingegangenen Stellungnahmen werden anschließend geprüft und gegebenenfalls im Endbericht berücksichtigt. Dieser Endbericht – einschließlich der Prüfergebnisse der Anhörung – wird dem Kreistag voraussichtlich im Februar 2015 zu Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

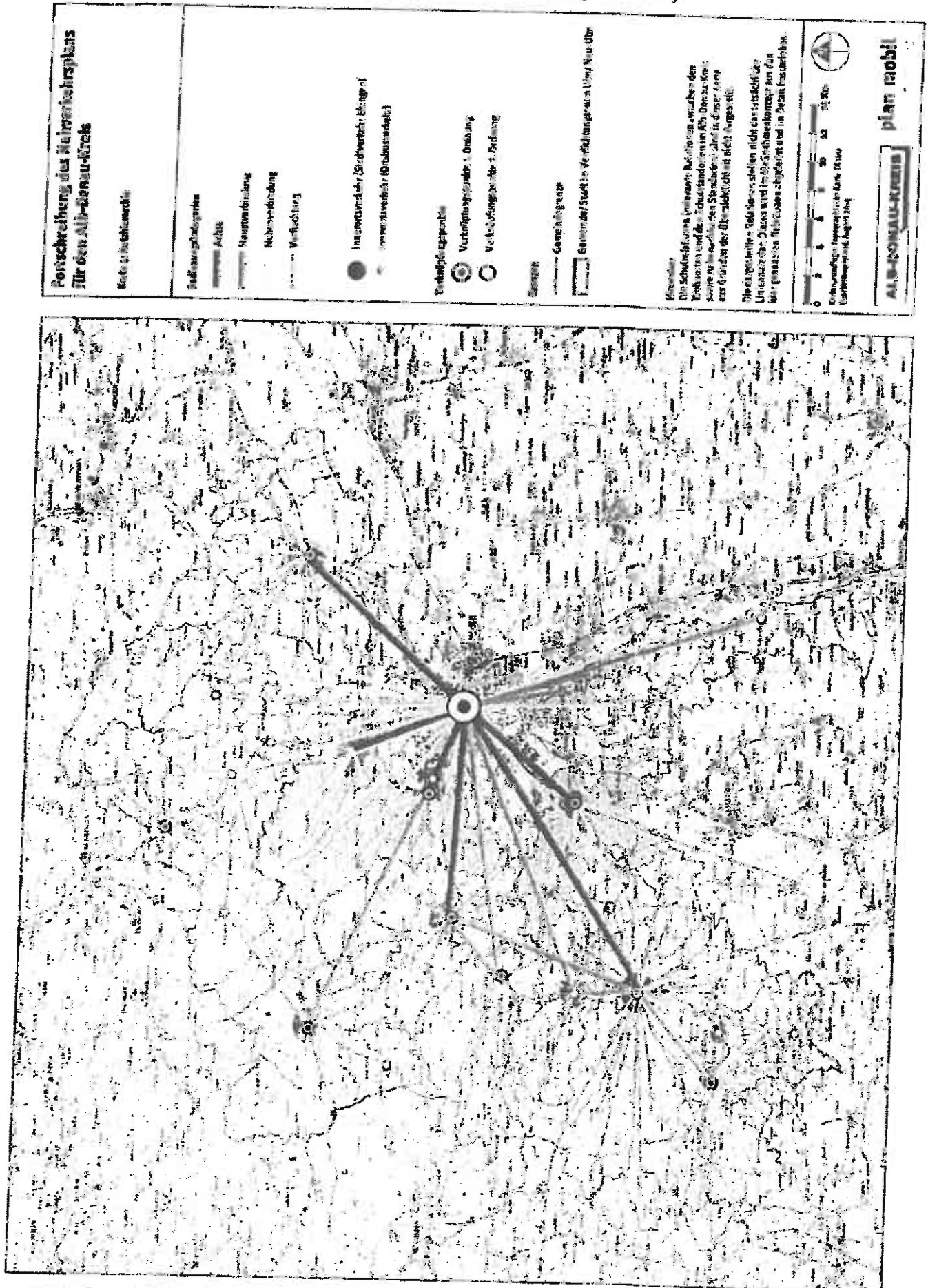
Der beschlossene Nahverkehrsplan ist anschließend dem Regierungspräsidium als Genehmigungsbehörde anzuzeigen und muss bei der Erteilung von Liniengenehmigungen von diesem berücksichtigt werden.

Florian Weixler

Anlagen:

- Anlage 1: Netzhierarchie (Entwurf, Stand 28. August 2014)
- Anlage 2: Bedienungsstandard (Entwurf, Stand 28. August 2014)
- Anlage 3: Linienbündelungskonzept (Entwurf, Stand 28. August 2014)

Anlage 1: Netzhierarchie (Entwurf, Stand 28. August 2014)



Anlage 2: Bedienungsstandard (Entwurf, Stand 28. August 2014)

Tabella 28: Standards Bedienungsqualität – Im All-Donau-Kreis

Vorfahrzeit	Bedienungsorte (Mindestanforderung)				Innenverkehrsleiter (Ordnungsführer)
	Achsen	Hauptverbindungen	Nebenverbindungen	Verflechtung	
Montag – Freitag					
5:30 – 6:00	NVZ I	T60		bedarfsgerecht	bedarfsgerecht
6:00 – 9:00	HVZ I	T60	1 Fahrt/ 1-2 h	4 Fahrtenpaare/ Tag (mind. 1 Hin- und 3 Rückfahrten am Vormittag, mind. 1 Hin- und Rückfahrten am Nachmittag)	bedarfsgerecht
9:00 – 16:00	NVZ II	T60 (+ Verdichtung)	1 Fahrt/ 1-2 h (Bedienungslücke am Vormittag möglich)		bedarfsgerecht
16:00 – 19:30	HVZ II	T30	1 Fahrt/ 1-2 h		bedarfsgerecht
19:00 – 22:00	SVZ I	T60	1 Fahrt		bedarfsgerecht
22:00 – 24:00	SVZ II	T60	1 Fahrt		bedarfsgerecht
0:00 – 5:00	NAVZ	1-2 Fahrten (vom Freitag auf Samstag)			1-2 Fahrten (vom Freitag auf Samstag)
Sonntag					
6:30 – 8:00	SVZ	T120		bedarfsgerecht	bedarfsgerecht
8:00 – 18:00	NVZ	T60			T120
18:00 – 22:00	SVZ	T120	1 Fahrt		T60
22:00 – 5:00	NAVZ	1-2 Fahrten (vom Samstag auf Sonntag)			T120
Spätnachmittag					
7:00 – 27:00	SVZ	T60-T120		bedarfsgerecht	bedarfsgerecht

Frühförderung: Tax = xx Minuten-Takt; bedarfsgerecht = nach Frageorientiertes Angebot mit eigenem Fahrzeug (auch AST); HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; NAVZ = Schwachverkehrszeit; NAVZ = Nachtverkehrszeit. Die Bedienungsqualität (Mindestanforderung) orientiert sich an der vorstehenden Tabelle. Die SVZ, die 30 Minuten-Takt, bzw. 60-Minuten-Takt dient als Grundlage für die Anforderungen an untergeordneten Hierarchieebenen.

Gemeinde in schwacher nachgefragten Zeiten und Personen ist eine Bedienung mit bedarfsorientierten Angeboten vorzuziehen, wenn alle entsprechenden Verkehrsleistungen im Rahmen der Kapazitätsmöglichkeiten des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen. Bei größeren Schulstandorten werden Angebote in Wohnorten mit mehr als 20 Schülern auch für weitere regelmäßige Anfangs- und Endzeiten eingerichtet, wenn durch diese Angebote eine Entlastung der Kapazitätspläne erreicht werden kann. Dabei gelten die Regelungen der „Satzung des All-Donau-Kreises über die Erstattung der notwendigen Schülerförderungsleistungen“ in der jeweiligen Fassung entsprechend.

Öffentliche Ortschaftsratssitzung vom 17.12.2014

Stellungnahme zum Thema Überprüfung und Fortschreibung des öffentlichen Nahverkehrsplans vom 22. Mai 2000

Der OR Bermaringen begrüßt im Grundsatz die Vertaktung des Nahverkehrsplanes mit der Bahn und der künftigen S-Bahn.

Darin sehen die Ortschaftsräte künftig eine Verbesserung in Richtung Ulm aber auch in Richtung Blaubeuren.

Die seit 2012 bestehende Stundentaktung ist für Bermaringen ein großer Gewinn.

Leider ist die ansonsten gute Verbindung zwischen Bus und Bahn ausgerechnet

zur häufigen Schulschlusszeit um 12.55 Uhr nicht möglich. Hier besteht

ausschließlich die Möglichkeit den Bus zu nutzen. Dieser startet um 13.20 Uhr am

Busbahnhof in Ulm und kommt um 14.00 Uhr in Bermaringen an. Der Schüler muss

somit 1 Stunde für die Heimfahrt aufbringen. Hier muss unbedingt Abhilfe geschaffen

werden. Der Ortschaftsrat möchte hier auf den Einsatz eines Busses (Schnellbus) mit direkter Linie drängen.

Der hohen Frequentierung der Haltestelle Blautalcenter Ulm muss künftig in der Stadtbusplanung mehr Rechnung getragen werden. Es kommt immer häufiger vor,

dass Fahrgäste mit dem Fahrziel Blautalcenter Ulm die Linienbusse in Richtung

Blaustein überfüllen und Fahrgäste mit Ziel Blaustein - Bermaringen usw. keinen

Platz mehr im Linienbus haben.

Der laut Fahrplan um 06.47 Uhr kommende Bus für die Realschüler

(Busunternehmen Frösche) kommt häufig erst um 07.00 Uhr. Die Schüler verbringen

diese Viertelstunde mit warten und danach fährt der Busfahrer absolut zu schnell, um

die fehlende Viertelstunde wieder einzufahren. Hier muss die Verantwortung und

Zuverlässigkeit des Unternehmens geprüft werden.

Die Busunternehmen Riedel und Frösche setzen keine Niederflerbusse ein.

Fahrgästen mit körperlicher Einschränkung kann das nicht zugemutet werden.

Dies gilt ebenso für die Zugverbindung Herrlingen – Ulm, auch hier gibt es meist

keine behindertengerechte Wagen.

Dies muss in der heutigen Zeit unbedingt ein Kriterium sein.

Blaustein, 25.11.2014

An
Frau Moll
Abteilung I, Bürgerservice, Ordnung und Ortsverwaltungen

Stellungnahme des Ortschaftsrates zum neuen Entwurf des Nahverkehrsplanes

Als Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr ist der Landkreis verpflichtet, den Nahverkehrsplan spätestens alle 5 Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Der Kreistag hat nun beschlossen, den Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes den Gemeinden zur Anhörung zu geben. Der Ortschaftsrat war sich zwar einig, dass in den letzten 2 Jahren deutliche Verbesserungen im Personennahverkehr in Wipplingen erreicht wurden, jedoch sollten weitere Verbesserungen, vor allem nach Blaubeuren erreicht werden. Nachdem die Wippinger Bürgerschaft und auch viele Schüler nach Blaubeuren gehen ist dies zwingend erforderlich. Im Entwurf des Landratamtes für die nächsten 5 Jahre ist vorgesehen:

1. Die bisherigen Linienführungen werden belassen.
2. Aufwertung der Verbindung Laichingen-Blaubeuren mit Anbindung an die Bahn in Blaubeuren, dadurch weniger Fahrgäste auf der Linie 30 Laichingen-Ulm.
3. Die Linie 366 (Albrundkurs) soll zusätzlich 3 Fahrten an Ferientagen und eine Fahrt am Samstag erhalten.
4. Die Linie 30 erhält zusätzlich 3 Fahrten von Montag bis Freitag.
5. Bei der Linie 36 bleibt der Bestand wie bisher.

Mit diesem Vorschlag ist der Ortschaftsrat einverstanden. Jedoch sollte nach Meinung der Ortschaftsräte mittel- bis langfristig geprüft werden, wie man weitere Verbesserungen im straßengebundenen Personennahverkehr erreichen kann, auch in Verbindung mit dem schienengebundenen Personennahverkehr. Hierbei sollten nach Meinung der Ortschaftsräte auch Änderungen bei der Linienführung möglich sein. Die Ortschaftsräte machen deshalb folgende Vorschläge:

- Buslinie 36 soll künftig über Ulm-Herrlingen-Wipplingen-Asch-Sonderbuch-Blaubeuren-Gerhausen oder Weiler und zurück im Stundentakt laufen
- 2 Stundentakt dieser Linie auch an Wochenenden
- Abstimmung der Fahrzeiten auf die Abfahrzeiten der Züge in Herrlingen und Blaubeuren
- Die Buslinie 366 könnte dann die Verbindungen zwischen Laichingen-Blaubeuren-Berghülen verbessern

- Konsequenter Einsatz von Linienbussen mit Niederflurstandard um auch die Mitnahme von Kinderwagen, Rollatoren und Fahrrädern zu ermöglichen
- Modernisierung der Bushaltestellen auf heutige Standards

Wohiwissend, dass diese Vorschläge nicht alle sofort umgesetzt werden können, da vor allem Gemeinden die an der Buslinien 30 und 36 hinter uns liegen, ihre Interessen verfolgen werden, hat der Ortschaftsrat einstimmig empfohlen, diese Vorschläge zur Neuführung der Linie 36 mittel- bis langfristig zu prüfen.

Mit freundlichem Gruß



Peter Enderle

Moll Patrizia

Von: Schwäble Thomas
Gesendet: Dienstag, 16. Dezember 2014 18:16
An: Moll Patrizia
Betreff: WG: Nahverkehrsplan 2014

Hallo Frau Moll,

bitte wie besprochen aufnehmen und dann immer extra zur Gesamtstellungnahme ihrerseits mit in das LRA schicken.

Es grüßt Sie freundlich

Thomas Schwäble

Stadt Blaustein
Leiter Haupt- und Personalamt
Fachbereich 2.1
Verwaltungsmanagement und zentrale Aufgaben
Marktplatz 2
89134 Blaustein

Telefon: 07304 802-100
Telefax: 07304 802-111
E-Mail: schwaeble@blaustein.de
Internet: www.blaustein.de

Von: Sommer Rita
Gesendet: Dienstag, 16. Dezember 2014 12:18
An: Schwäble Thomas
Betreff: Nahverkehrsplan 2014

Sehr geehrter Herr Schwäble,
der Ortsteil Weidach bleibt wie bisher.

Linie 36

Der OR Herrlingen würde sich dem Vorschlag von Wipplingen anschließen.
Die Linie 36 sollte im Stundentakt über die Birkebene, Wipplingen und Asch fahren und als Endhaltestelle die Realschule Gerhausen anfahren, soweit dies möglich ist.

Linie 37

Zudem hätten wir gerne eine zusätzliche Haltestelle an der Bergstraße (beidseitig), sodass die Bewohner von der Au zu/aussteigen können.
Wurde schon vor Jahren vorgeschlagen. Kann dies die RAB prüfen?

Der OR Herrlingen schlägt vor eine Ortsbuslinie für gesamt Blaustein einzusetzen.

Rita Sommer

Stadt Blaustein
Ortsverwaltung Herrlingen
Ortsvorsteherin
Kanalweg 1

89134 Blaustein

Tel.: 07304/7044

Fax: 07304/7046

Moll Patrizia

Von: Albert Ludwig <albert.ludwig@ludwig-brennstoffe.de>
Gesendet: Montag, 29. Dezember 2014 11:16
An: Moll Patrizia
Cc: Kaufmann Cornelia
Betreff: Re: WG: Anhörung Nahverkehrsplan Alb-Donau-Kreis 2014

Sehr geehrte Frau Moll.

Zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes will ich folgende Anregung geben:

es sollte eine zusätzliche Buslinie von Blaustein über das Schulzentrum Kuhberg bis zum Industriegebiet Ulm-Donautal führen.

Aus Blaustein gehen viele Schüler ins Schulzentrum am Kuhberg und die Busse vom Hauptbahnhof zum Schulzentrum sind oft überfüllt.

Außerdem arbeiten viele Einwohner aus Blaustein im Industriegebiet Ulm-Donautal.

Natürlich müsste erst der Bedarf und sinnvolle Uhrzeiten geprüft werden.

Ich hoffe, dass diese Anregung noch in die Stellungnahme der Stadt Blaustein einfließen kann.

Mit freundlichem Gruß

Albert Ludwig

Stadtrat in Blaustein

Ottostraße 9/1, D 89134 Blaustein

Durchwahl im Geschäft (tagsüber): (07304) 966 566

Fax (direkt an meinen Computer): (07304) 966 567

Telefon privat (abends): (07304) 966 555

E-Mail: albert.ludwig@Ludwig-Brennstoffe.de

Am 03.12.14 um 08:08 schrieb Moll Patrizia:

Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates Blaustein,

der Kreistag des Alb-Donau-Kreises hat den Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zur Stellungnahme an die Gemeinden und Städte des Landkreises weitergeleitet. Der Entwurf, eine Zusammenfassung und die Stellungnahme des Ortschaftsrates Wipplingen sind dieser Mail angehängt.

Die Frist zur Einreichung der Stellungnahme endet am 31.12.2014. Ich bitte Sie um Übermittlung der Stellungnahme bis zum 31.12.2014. Der Gemeinderat kann die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erst am 20.01.2015 behandeln und über die Stellungnahme beschließen.

SACHVERHALT:

Der Nahverkehrsplan für den Alb-Donau-Kreis ist alle 5 Jahre fortzuschreiben. Der Kreistag hat im Jahr 2013 die plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, Kassel mit der Fortschreibung beauftragt.

Im Oktober 2013 begann ein umfangreicher Beteiligungs- und Abstimmungsprozess, bei dem die Stadtverwaltung Blaustein mittels Fragebögen einbezogen wurde.

Die Angaben der Stadtverwaltung zu Raumstruktur, Einwohnerentwicklung, Beschäftigten, und Arbeitsplatzentwicklung, Pendlerverhalten, Schulstandortentwicklung, Versorgungsstruktur, Freizeit Naherholungsziele, Siedlungsstruktur, bestehendes Nahverkehrsangebot, ... sind in den Entwurf

Fortschreibung Nahverkehrsplan eingearbeitet. Auch Stärken und Schwächen des ÖPNV sind im Nahverkehrsplan beinhaltet.

Der Entwurf des fortgeschriebenen Nahverkehrsplanes zeigt auf, dass das ÖPNV-Angebot im Alb-Donau-Kreis überwiegend als gut zu bewerten ist.

Schwächen im öffentlichen Nahverkehr sieht die Stadtverwaltung für Blaustein darin, dass lediglich eine stündliche Zugverbindung nach Ulm angeboten wird. Schienenpersonennahverkehr wird im Nahverkehrsplan hinsichtlich der Anpassung des Busverkehrs an das „Regionale Schienenpersonennahverkehr-Zielkonzept“ als Planungsprojekt aufgeführt. Ziel ist eine optimale Ergänzung beider Systeme Bus und Bahn.

Die von Seiten der Verwaltung mit Nachdruck verfolgte Umsetzung der S-Bahn-Halte in Ehrenstein, Klingenstein und Herrlingen ist nicht Bestandteil der Nahverkehrsplanung, wird jedoch zur Aufnahme in die Konzeption Regio S-Bahn-Konzept Donau-Iller weitergeleitet.

Im Jahr 2012 wurde in Blaustein eine große Umstellung der Buslinienführung mit zwei Bürgerinitiativen systematisch umgesetzt. Der nicht schienegebundene Nahverkehr konnte gestärkt werden. Alle zentralen Punkte in Blaustein können vom Bus erreicht werden. Zentrale Umstiege wurden an der Hofstraße und am Bahnhof Herrlingen positioniert. Seitdem ist die Akzeptanz der Linienführung bei den Blausteiner Bürgern sehr hoch, weshalb keine Änderung der Linien angestrebt wird.

Für Blaustein ergibt sich aus den Auswertungen, dass die Hanglagen insbesondere nördlich der Brückenstraße in Herrlingen und Klingenstein nicht an den öffentlichen Nahverkehr angebunden und somit gemäß den Erschließungsstandards unzureichend erschlossen sind.

Ein Tätigwerden der Stadtverwaltung ist auf Grundlage des Nahverkehrsplans nicht zwingend, kann jedoch geprüft und in Abhängigkeit der Rahmenbedingungen und Vereinbarung über Kostentragung mit dem Alb-Donau-Kreis, DING und ggf. Verkehrsunternehmen erfolgen.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans schafft zusätzlich die Grundlage zur Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV (gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bis zum 1. Januar 2022 umzusetzen). Prüfauftrag ist, dass die Bushaltestellen aufgrund ihrer Frequentierung und Bedeutung in Kategorien eingeteilt zum Ausbau priorisiert werden. Hier muss eine Abstimmung mit allen Beteiligten (Alb-Donau-Kreis, Stadt als Baulastträger, Verkehrsunternehmen, DING, Behindertenvertreter) erfolgen und Kostenschätzungen durchgeführt werden.

Aus Sicht der Stadtverwaltung kann diesem Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Alb-Donau-Kreis in der Fassung vom 22.09.2014 zugestimmt werden.

Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Es grüßt Sie freundlich

Patrizia Moll
Stadtverwaltung Blaustein
Haupt- und Personalamt
Leiterin Abteilung I
Bürgerservice, Ordnung und Ortsverwaltungen

Marktplatz 2
89134 Blaustein