



Endbericht

Fortschreibung des **Nahverkehrsplans**

für den
Alb-Donau-Kreis



Entwurf

22. September 2014



Alb-Donau-Kreis

Landratsamt Alb-Donau-Kreis
Fachdienst Ländlicher Raum, Kreisentwicklung
Schillerstraße 30, 89077 Ulm

Bearbeitung durch

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dipl.-Geogr. Christoph Platte, Dipl.-Geogr. Simone Reichersdörfer,
Dipl.-Geogr. Florian Ahlmeyer

Inhaltsverzeichnis

VORBEMERKUNGEN	1
1 GRUNDLAGEN UND RECHTLICHE VORGABEN	4
1.1 RECHTLICHE GRUNDLAGEN	4
1.2 FINANZIERUNGSGRUNDSÄTZE	7
1.3 ÜBERGEORDNETE ZIELE UND RAHMENVORGABEN	7
2 BESTANDSAUFNAHME 2013	13
2.1 RAUMSTRUKTUR	13
2.1.1 EINWOHNERENTWICKLUNG	13
2.1.2 BESCHÄFTIGTEN- UND ARBEITSPLATZENTWICKLUNG	17
2.1.3 PENDLERVERHALTEN	18
2.1.4 SCHULSTANDORTENTWICKLUNG UND SCHÜLERZAHLEN	19
2.1.5 VERSORGUNGSSTRUKTUR	21
2.1.6 FREIZEIT- UND NAHERHOLUNGSZIELE	23
2.1.7 VERÄNDERUNGEN IN DER SIEDLUNGSSTRUKTUR	23
2.2 ÖPNV-ANGEBOT	25
2.2.1 NETZSTRUKTUR UND VERKEHRSANGEBOT	25
2.2.2 ORGANISATIONSSTRUKTUR UND KONZESSIONSLAGE	28
3 ZIELSETZUNGEN UND QUALITÄTSSTANDARDS	31
3.1 LEITBILD ZUR WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	31
3.1.1 ROLLE UND FUNKTION DES ÖPNV	31
3.1.2 ÖPNV-NACHFRAGE	32
3.1.3 ÖPNV UND SIEDLUNGSSTRUKTUR	32
3.1.4 ÖPNV UND BARRIEREFREIHEIT	32
3.1.5 ÖPNV UND WIRTSCHAFTLICHKEIT	33
3.1.6 ÖPNV UND UMWELT	33
3.1.7 ÖPNV-ORGANISATION	33
3.1.8 HANDLUNGSFELDER FÜR DIE AUSGESTALTUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES UND DER INFRASTRUKTUR	34
3.2 QUALITÄTSSTANDARDS FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES	36
3.2.1 BEDEUTUNG DER QUALITÄTSSTANDARDS FÜR DIE NAHVERKEHRSPLANUNG	36
3.2.2 ÜBERSICHT ÜBER DIE QUALITÄTSSTANDARDS	37
3.2.3 QUALITÄTSSTANDARDS VERKEHRSBEDIENUNG	38
3.2.4 QUALITÄTSSTANDARDS HALTESTELLEN UND FAHRZEUGE	50
3.2.5 QUALITÄTSSTANDARDS BETRIEB UND STÖRUNGSMANAGEMENT	58
3.2.6 QUALITÄTSSTANDARDS MARKETING, FAHRGASTINFORMATION, VERTRIEB UND TARIF	58
3.2.7 QUALITÄTSMANAGEMENT	59
3.2.8 ANFORDERUNGEN AN DIE SICHERHEIT	59

4	BEWERTUNG DER BESTANDSAUFNAHME	60
4.1	BEWERTUNG DER ANGEBOTSQUALITÄT	60
4.1.1	BEWERTUNG DER ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	60
4.1.2	BEWERTUNG DER BEDIENUNGSQUALITÄT	64
4.1.3	BEWERTUNG DER VERBINDUNGSQUALITÄT	68
4.1.4	BEWERTUNG DER ERREICHBARKEIT WICHTIGER ZIELE IM LANDKREIS	69
4.1.5	BEWERTUNG DER ANGEBOTS- UND SYSTEMWIRKSAMKEIT	76
4.1.6	BEWERTUNG DER TRANSPARENZ UND ÜBERSICHTLICHKEIT DES ÖPNV-ANGEBOTES	76
4.1.7	BEWERTUNG VON PARALLELVERKEHREN	78
4.2	BEWERTUNG DER ZUGANGSSTELLEN UND DER INFRASTRUKTUR	79
4.2.1	BEWERTUNG DER VERKNÜPFUNGSPUNKTE	79
4.2.2	BEWERTUNG DER HALTESTELLENAUSSTATTUNG	83
4.2.3	BEWERTUNG DER VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN	84
4.3	BEWERTUNG DER BEFÖRDERUNGSQUALITÄT	85
4.3.1	FAHRZEUGE	85
4.3.2	PÜNKTLICHKEIT	87
4.4	BEWERTUNG DER FAHRGASTINFORMATION, SERVICE, TARIF UND VERTRIEB	87
5	HINWEISE UND ANREGUNGEN AUS DEN BEFRAGUNGEN	90
5.1	BEFRAGUNG DER GEMEINDEN UND STÄDTE	90
5.2	BEFRAGUNG DER VERKEHRSUNTERNEHMEN	90
5.3	BEFRAGUNG DER NACHBARAUFGABENTRÄGER	90
5.4	BEFRAGUNG DER SONSTIGEN BETEILIGTEN	91
6	NACHFRAGE IM ÖPNV	92
7	VERKEHRSPROGNOSE BIS 2025	94
7.1	RAHMENBEDINGUNGEN BIS 2025	94
7.2	AUSWIRKUNGEN AUF DEN VERKEHR	100
8	ENTWICKLUNGSKONZEPT	101
8.1	RAHMENKONZEPT	101
8.2	EMPFEHLUNGEN FÜR DAS SPNV-ANGEBOT	101
8.3	EMPFEHLUNGEN AN DIE STADT ULM	102
8.4	MAßNAHMENKONZEPT	102
8.4.1	LINIENNETZ UND ANGEBOT	104
8.4.2	INFRASTRUKTUR	121
8.4.3	MARKETING, FAHRGASTINFORMATION, SICHERHEIT	127
8.5	QUALITÄTSSTANDARDS UND QUALITÄTSKONTROLLE	132
9	WIRKUNGEN DER MAßNAHMENKONZEPTION	133
9.1	VERKEHRLICHE WIRKUNGEN	133

9.2	FINANZIELLE WIRKUNGEN DER MAßNAHMENKONZEPTION	134
9.2.1	ABSCHÄTZUNG DER INVESTITIONSKOSTEN	136
10	BEWERTUNG DER MAßNAHMENKONZEPTION	138
11	LINIENBÜNDELUNG	164
11.1	VORGEHENSWEISE	164
11.2	KRITERIEN FÜR DIE FESTLEGUNG VON LINIENBÜNDELN	164
11.2.1	GENERELLE AUSSAGEN	164
11.2.2	GRÖßE DER LINIENBÜNDEL	165
11.2.3	KONKRETE AUSGESTALTUNG FÜR DEN ALB-DONAU-KREIS	166
11.3	KONZEPT ZUR LINIENBÜNDELUNG IM ALB-DONAU-KREIS	170
11.3.1	ÜBERBLICK ÜBER DIE LINIENBÜNDEL IM ALB-DONAU-KREIS	171
11.4	GESAMTBEWERTUNG	180

Tabellenverzeichnis

■	Tabelle 1: Übersicht über das Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren zum NVP	1
■	Tabelle 2: Übersicht Termine und wesentliche Arbeitsschritte	2
■	Tabelle 3: Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung	13
■	Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung 1996 – 2012 (Stand jeweils 31.12.)	14
■	Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen	16
■	Tabelle 6: stärkste Pendlerverflechtungen (> 500 Pendler)	18
■	Tabelle 7: Schulen und deren Außenstellen im Alb-Donau-Kreis mit im ÖPNV beförderten Schülern	19
■	Tabelle 8: Fahrschüler mit Wohnort oder Schulort Alb-Donau-Kreis	20
■	Tabelle 9: Krankenhäuser und Kliniken im Alb-Donau-Kreis	22
■	Tabelle 10: größere Wohngebiete > 30 WE seit 2008	24
■	Tabelle 11: Gewerbegebiete > 20 ha seit 2008	24
■	Tabelle 12: SPNV-Angebot im Alb-Donau-Kreis	25
■	Tabelle 13: Genehmigungen nach Verkehrsunternehmen	29
■	Tabelle 14: Definition der Verkehrszeiten Montag – Freitag	39
■	Tabelle 15: Definition der Verkehrszeiten an Samstagen, Sonn- und Feiertagen	39
■	Tabelle 16: Definition der Haltestelleneinzugsbereiche	40
■	Tabelle 17: Netzhierarchie Alb-Donau-Kreis (Zielkonzept)	42
■	Tabelle 18: Standards Bedienungsqualität – im Alb-Donau-Kreis	44
■	Tabelle 19: Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit im Alb-Donau-Kreis	46
■	Tabelle 20: Definition von Verknüpfungspunkten	48
■	Tabelle 21: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten in der HVZ/ NVZ	49
■	Tabelle 22: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen	51
■	Tabelle 23: Ausstattungsstandards für Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte im Schienenverkehr	53
■	Tabelle 24: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge (ab 01.01.2022)	57
■	Tabelle 25: ÖPNV-Erschließung – Nichterfüllung der Standards	60
■	Tabelle 26: Bedienungsqualität auf Achsen – Nichterfüllung der Standards	64
■	Tabelle 27: Bedienungsqualität auf Hauptverbindungen – Nichterfüllung der Standards	64
■	Tabelle 28: Bedienungsqualität auf kreisgrenzenüberschreitenden Relationen – Nichterfüllung der Standards	66
■	Tabelle 29: ÖPNV-Anbindung der Arbeitsplatzstandorte	70
■	Tabelle 30: ÖPNV-Anbindung der Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen	72
■	Tabelle 31: ÖPNV-Anbindung der Krankenhäuser und Kliniken	73
■	Tabelle 32: ÖPNV-Anbindung der Freizeitziele	74
■	Tabelle 33: Parallele Angebote im ÖPNV	78
■	Tabelle 34: Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen	84
■	Tabelle 35: Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge	86

■	Tabelle 36: Euro-Normen der Fahrzeuge	86
■	Tabelle 37: Nachfragestärkste Haltestellen (>500 Ein- und Aussteiger pro Tag)	92
■	Tabelle 38: Bevölkerungsprognose nach Altersstufen	94
■	Tabelle 39: Planungsvorhaben Wohngebiete bis 2020	95
■	Tabelle 40: wesentliche Planungsvorhaben im ÖPNV bis 2020	97
■	Tabelle 41: wesentliche Planungsvorhaben der Verkehrsinfrastruktur mit Auswirkungen auf den ÖPNV bis 2020	99
■	Tabelle 42: Prognose der Mobilität	100
■	Tabelle 43: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption „Linienverkehr Bus“	134
■	Tabelle 44: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption „Bedarfsgesteuerte Verkehre“	135
■	Tabelle 45: Abschätzung Investitionskosten	136
■	Tabelle 46: Linienliste – Konzept	140
■	Tabelle 47: Berücksichtigung grenzüberschreitender Linien	168
■	Tabelle 48: Übersicht über die Verkehrsräume und Linienbündel	181

Abbildungsverzeichnis

■	Abbildung 1: Nicht erschlossener Bereich in Altheim	62
■	Abbildung 2: Nicht erschlossener Bereich in Blaubeuren-Asch	62
■	Abbildung 3: Nicht erschlossener Bereich in Blaustein	62
■	Abbildung 4: Nicht erschlossener Bereich in Erbach-Ersingen	62
■	Abbildung 5: Nicht erschlossener Bereich in Illerkirchberg-Oberkirchberg	63
■	Abbildung 6: Nicht erschlossener Bereich in Langenau	63
■	Abbildung 7: Nicht erschlossene Bereiche in Laichingen	63
■	Abbildung 8: Blaustein-Herrlingen Bahnhof	80
■	Abbildung 9: Erbach Bahnhof	80
■	Abbildung 10: Blaubeuren Bahnhof und Blaubeuren Busbahnhof	81
■	Abbildung 11: Schelklingen Bahnhof	81
■	Abbildung 12: Ehingen Busbahnhof	81
■	Abbildung 13: Langenau Bahnhof	82
■	Abbildung 14: Munderkingen Bahnhof	83
■	Abbildung 15: Haltestellenschild und Fahrplan- und Tarifinformationen	83
■	Abbildung 16: Bushaltestellen mit barrierefreien Elementen (links: Granheim Ortsmitte, rechts: Obermarchtal Kloster)	84

Kartenverzeichnis

- Karte 1: Bevölkerungsentwicklung 1996 – 2012
- Karte 2: Pendlerströme > 50
- Karte 3.1: Liniennetz Bestand (Bereich Nordost)
- Karte 3.2: Liniennetz Bestand (Bereich Nordwest)
- Karte 3.3: Liniennetz Bestand (Bereich Südwest)
- Karte 3.4: Liniennetz Bestand (Bereich Südost)
- Karte 4: Netzhierarchie
- Karte 5.1: Erschließungsqualität (Bereich Nordost)
- Karte 5.2: Erschließungsqualität (Bereich Nordwest)
- Karte 5.3: Erschließungsqualität (Bereich Südwest)
- Karte 5.4: Erschließungsqualität (Bereich Südost)
- Karte 6: Nichterreichung der Standards
- Karte 7: Maßnahmenkonzept
- Karte 8.1: Liniennetz Konzept (Bereich Nordost)
- Karte 8.2: Liniennetz Konzept (Bereich Nordwest)
- Karte 8.3: Liniennetz Konzept (Bereich Südwest)
- Karte 8.4: Liniennetz Konzept (Bereich Südost)
- Karte 9: Linienbündelung

Vorbemerkungen

Der Kreistag des Alb-Donau-Kreises hat in seiner Sitzung am 22. April 2013 als Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) beschlossen. Die wesentlichen Gründe für die Fortschreibung sind

- die Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit Wirkung ab dem 1. Januar 2013 (insbesondere im Hinblick auf den Wettbewerb und die Barrierefreiheit im ÖPNV),
- die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes,
- die aktuelle Konzeption zur Einrichtung einer Regio-S-Bahn Donau-Iller sowie
- generelle Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV im Alb-Donau-Kreis.

Die Fortschreibung des NVP erfolgt unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen, die sich aus der Stellung des Landkreises als Teil des Verbundraumes des Donau-Iller-Nahverkehrsverbundes (DING) ergeben.

Beteiligungsverfahren und Abstimmungsprozess

Im Zuge einer engen Abstimmung mit den Beteiligten wurde im Oktober 2013 ein umfangreicher Beteiligungs- und Abstimmungsprozess begonnen. Am 07.10.2013 fand dazu mit der **Auftaktveranstaltung** das erste Informationsgespräch mit allen Projektbeteiligten (Verwaltung LRA, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, DING, Nachbaraufgabenträger, weitere Projektbeteiligte) statt.

Im Nachgang dazu wurden an die Beteiligten diverse **Fragebögen** versandt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturdaten und der Mitteilung von relevanten Unterlagen, Informationen, Hinweisen und Anregungen der Beteiligten an die Gutachter und die Verwaltung.

■ Tabelle 1: Übersicht über das Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren zum NVP

Kernteam	Verwaltungsinterne Abstimmungsgespräche mit dem Gutachter	Koordination des Projekts, Zeitplanung, Organisation der nächsten Arbeitsschritte und Termine inhaltliche Vorbesprechung der einzelnen Arbeitsergebnisse
Projektbegleitende Arbeitsgruppe (AG)	Verwaltung LRA, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, DING, Nachbaraufgabenträger, weitere Projektbeteiligte, Gutachter	Aufnahme von Hinweisen und Anregungen zum NVP inhaltliche Besprechung der einzelnen Arbeitsergebnisse

<p>Anhörung (schriftlich)</p>	<p>Auftaktbefragung Städte und Gemeinden, benachb. und übergeordnete Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, weitere Projektbeteiligte</p> <p>Anhörung Sämtliche Projektbeteiligte entsprechend § 12 (1) ÖPNVG</p>	<p>Sammlung von Daten und Informationen, Anregungen und Hinweisen zum NVP</p> <p>Berücksichtigung der Aussagen der NVP für den Schienenverkehr sowie der benachb. Aufgabenträger</p> <p>Abgabe einer Stellungnahme zum Entwurf des NVP</p>
<p>Politische Gremien</p>	<p>Fachausschuss, Kreisausschuss/ Kreistag</p>	<p>Behandlung der wichtigen Arbeitsergebnisse</p> <p>Beschlussfassung über die relevanten Ergebnisse, z. B. zu den Zielen und Vorgaben sowie zum Entwurf des NVP</p>

■ **Tabelle 2: Übersicht Termine und wesentliche Arbeitsschritte**

Datum	Termin und Teilnehmer	Inhalt
07.10.2013	Auftaktveranstaltung	Auftaktveranstaltung
Oktober 2013 – Februar 2014	Befragungen der Gemeinden und Städte, der Nachbaraufgabenträger, des DING, der Verkehrsunternehmen und weiterer Beteiligter	Hinweise und Anregungen zum ÖPNV Strukturdaten
05.02.2014	Arbeitsgruppe	Entwurf Qualitätsstandards Angebot (Erschließung, Bedienung, Verbindung) Entwurf Qualitätsstandards Infrastruktur (Haltestellen, Fahrzeuge) Erste Ergebnisse der Analyse
08.05.2014	Arbeitsgruppe	Ergebnisse Analyse und Verkehrsprognose Erster Entwurf Maßnahmenkonzept
03.06.2014	Arbeitsgruppe	Entwurf Entwicklungskonzept Entwurf Maßnahmenkonzept Entwurf Linienbündelung

Datum	Termin und Teilnehmer	Inhalt
17.07.2014	Arbeitsgruppe	Entwicklungskonzept Maßnahmenkonzept Linienbündelung

Hinweise:

Der Nahverkehrsplan besteht aus diesem Berichtsband sowie einem Karten- und einem Anlagenband.

Ist im vorliegenden Bericht von einer bestimmten Personengruppe die Rede (z. B. Einwohner, Beschäftigte), sind Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

1 Grundlagen und rechtliche Vorgaben

1.1 Rechtliche Grundlagen

EU-Verordnung 1370/2007

Grundlegend ist die seit 03.12.2009 gültige Verordnung (EG) 1370/ 2007. Sie enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe.

Die Verordnung gilt unmittelbar und setzt sich gegen nationale Rechtsnormen durch.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

In der zum 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wird in § 8 Abs. 3 als Zielsetzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen definiert:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen (...)“.

Der Nahverkehrsplan dient somit als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die Regelungen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung der Aufgabenträger des ÖPNV bleiben den Ländern vorbehalten.

In der Novellierung des PBefG wird der grundsätzliche Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre beibehalten und die Befugnisse der der zuständigen Behörden zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung festgelegt. Neben den Genehmigungserfordernissen für Linienverkehrsleistungen ist dabei auch die Berücksichtigung der Nahverkehrspläne festgesetzt.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Formulierung von Maßnahmen zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zum 1. Januar 2022. Ggf. Benennung und Begründung von Ausnahmen
- ➔ Definition der ausreichenden ÖPNV-Bedienung im Zielkonzept
- ➔ Umgang mit dem Thema „Wettbewerb im ÖPNV“

Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)

Das ÖPNVG Baden-Württemberg regelt u. a. die Aufgabenträgerschaft (§ 6) und die Finanzierung des ÖPNV (§ 13). Daneben werden in § 3 folgende Grundsätze der Planung formuliert:

- „Die Planungen für den ÖPNV sind mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung abzustimmen.
- ... eine ausreichende Verknüpfung von Wohn- und Erholungsbereichen, Arbeitsstätten, öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen durch den ÖPNV...
- ... soll dem ÖPNV ... Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vereinbar ist.“

Im § 4 werden Leitlinien für die Gestaltung des ÖPNV aufgestellt:

- „Die Linienführungen und Fahrpläne im öffentlichen Personennahverkehr sollen bedarfsgerecht gestaltet und mit dem Ziel der Bildung eines integrierten Gesamtverkehrssystems fortentwickelt werden.
- In ausreichendem Umfang sollen Umsteigeanlagen für den Übergang zwischen den Linien und Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs sowie zum Fernverkehr und zum Individualverkehr vorgesehen und benutzerfreundlich gestaltet werden.
- In den Fahrplänen soll ein bedarfsgerechter Bedienungstakt mit Umsteigemöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten angestrebt werden. Die Einführung durchgehender und vergleichbar gestalteter Informationssysteme soll unterstützt werden.
- Soweit schienengebundene Verkehre bestehen oder ausgebaut werden, sollen sie als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr darauf ausgerichtet werden.
- Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen abgestufte Bedienungskonzepte verwirklicht werden. Dabei sollen auch alternative Bedienungsformen genutzt werden.
- Zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen Sonderlinienverkehre nach § 43 des PBefG ... in geeigneten Fällen in Linienverkehre nach § 42 PBefG über-

führt werden. Auf eine Aufhebung bestehender Bedienungsverbote soll hingewirkt werden.

- Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden.“

In § 11 und § 12 werden die Inhalte sowie der Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplans geregelt.

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Neben dem PBefG und dem ÖPNVG sind im BGG Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt.

Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vom 01. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

- „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Formulierung von Maßnahmen zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit in Zusammenhang mit dem Personenbeförderungsgesetz.

1.2 Finanzierungsgrundsätze

Die Fahrleistungen im Schulverkehr zwischen Wohnort und Schulort, die nicht durch Erträge (Fahrscheine, Ausgleichsleistungen etc.) gedeckt sind, trägt der Alb-Donau-Kreis. Zusätzliche Verkehre zwischen Unterrichtsorten wie Badefahrten oder Turnfahrten werden über die Schulträger (i. d. R. die Gemeinden) finanziert. Die Fahrscheine der Schüler werden abzüglich des Eigenanteils durch den Alb-Donau-Kreis finanziert.

Fahrleistungen, die zur Erzielung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ nötig sind sowie die Verbundkosten, trägt der Alb-Donau-Kreis vollständig. Weitere von Gemeinden gewünschte Fahrleistungen (z. B. Nachtbusse, Ferienangebote) werden je zur Hälfte vom Alb-Donau-Kreis und den Gemeinden getragen. Ortsverkehre, die ausschließlich die Kernstädte bzw. Kerngemeinden bedienen, werden von den jeweiligen Städten bzw. Gemeinden selbst finanziert (Ehingen, Erbach, Munderkingen, Rottenacker).

Die Haltestellen werden auf Kosten des Straßenbaulastträgers ausgebaut. Die Beschilderung wird vom Alb-Donau-Kreis kostenlos zur Verfügung gestellt.

Zuschüsse zum SPNV erfolgen nur in Einzelfällen.

1.3 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben

Landesentwicklungsplan 2002

Der Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg von 2002¹ definiert allgemeine Ziele und Planungsgrundsätze für die räumliche Entwicklung. Neben den Themenbereichen Raumstruktur, Siedlungsentwicklung und Flächenversorgung, Freiraumsicherung und Freiraumnutzung werden Grundsätze und Ziele für den Bereich Verkehr und Infrastruktur definiert.

Die Raumstruktur und die dazugehörigen Raumkategorien gliedern den Untersuchungsraum in

- einen Verdichtungsraum, zu dem die Gemeinden Blaustein, Dornstadt, Erbach, Illerkirchberg und Staig gehören, sowie
- den ländlichen Raum, zu dem alle weiteren Gemeinden des Alb-Donau-Kreises gehören.

Als Mittelzentren werden die Gemeinden/ Räume Blaubeuren/ Laichingen und Ehingen eingeordnet. Ferner sieht der Landesentwicklungsplan die Orientierung an Landesentwicklungsachsen vor. Den Alb-Donau-Kreis durchqueren folgende Entwicklungsachsen, die als Netz leistungsfähiger und gebündelter Verkehrsinfrastruktur das zentralörtliche System ergänzen:

- Ulm – Heidenheim – Aalen

¹ Baden-Württemberg, Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg, Abt. 5 Strukturpolitik und Landesentwicklung

- Ulm – Geislingen an der Steige
- Ulm – Ehingen – Riedlingen
- Ulm – Laupheim – Biberach an der Riß
- Ulm – Memmingen (nur teilweise)

Unter Berücksichtigung des Netzes der zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen ist das Verkehrswesen entsprechend auszugestalten. Ferner gilt der Grundsatz, die schwächer besiedelten Landesteile mit einem Grundangebot des ÖPNV mit einer entsprechenden Versorgung zu gewährleisten. Dies soll auch durch eine geeignete Siedlungspolitik unterstützt werden.

Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur sind aufeinander abzustimmen, dass bei einer bedarfsgerechten Anbindung, Erschließung und Verflechtung aller Teilräume eine Verminderung der verkehrsbedingten Immissionsbelastungen erreicht wird. Es ist dazu auf die Vermeidung zusätzlichen motorisierten Verkehrs und die Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger hinzuwirken.

Über integrierte Verkehrskonzepte ist in den verdichteten Räumen des Alb-Donau-Kreises ein funktions- und umweltgerechtes Gesamtverkehrsnetz auszubauen. Der ÖPNV soll einen möglichst hohen Anteil am motorisierten Verkehr übernehmen.

Ferner sind folgende Ziele mit Relevanz für den Alb-Donau-Kreis formuliert:

- Verbesserung des Fernverkehrs durch Realisierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart – Ulm mit Fortsetzung in Richtung München sowie die Attraktivitätssteigerung der Strecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau als weitere Zulaufstrecken zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) der Schweiz.
- Die Verwirklichung des Projektes Stuttgart 21 ist durch flankierende Maßnahmen zu unterstützen, insbesondere die zügige Verwirklichung der Neubaustrecke der Bahn über den Landesflughafen Stuttgart nach Ulm.
- Projekt Ulm 21: Die große Verkehrsgunst von Bahnhöfen des Hochgeschwindigkeitsnetzes soll durch die Entwicklung ihrer Umgebung zu hochwertigen Standorten für Dienstleistungseinrichtungen und Wohnen verstärkt genutzt werden.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Anbindung des möglichen neuen Haltepunktes Meklingen auf der Neubaustrecke außerhalb des Umsetzungszeitraumes des NVP.

Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010² enthält folgende Aussagen zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Untersuchungsraum:

- Es ist vorgesehen, vorrangig Lücken im landesweiten Angebot zu schließen und Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Dabei soll ein leistungsfähiges Basissystem im Stundentakt von 6:00 – 21:00 Uhr an Werktagen und ein Zweistundentakt von Samstag 12:00 Uhr und Sonntag 21:00 Uhr die Grundversorgung sicherstellen. In verschiedenen Verkehrsräumen wird dieses Angebot durch S-Bahn-Verkehre, Regionalstadtbahnen und Regionalexpress-Verbindungen ergänzt.

Für die Region Donau-Iller prognostiziert der Generalverkehrsplan bis zum Jahr 2025 ein um 6 % steigendes Verkehrsaufkommen (Basisjahr: 2004). Differenziert nach Verkehrsträgern sind die größten Wachstumsraten beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und beim Eisenbahnverkehr zu erwarten. In der Region liegt der Wert für den MIV bei +12 %, für den Eisenbahnverkehr bei +11 %, für den Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) bei -7 % sowie für den Fuß- und Radverkehr jeweils bei -4 %. Der Rückgang im ÖSPV ist im Wesentlichen auf den Rückgang des Ausbildungsverkehrs zurückzuführen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Schaffung geeigneter Maßnahmen, um den prognostizierten Rückgang im ÖSPV von -7 % abzuschwächen bzw. zu kompensieren.

Regionalplan der Region Donau-Iller 1987

Der Regionalplan der Region Donau-Iller wurde im Jahr 1987 herausgegeben. Dort werden für den ÖPNV folgende allgemeine Ziele verfolgt:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit der zentralen Orte aller Stufen in einem zumutbaren Zeitaufwand.
- Verstärkte Einbeziehung der Schiene in den Nahverkehr im Verdichtungsbereich Ulm/ Neu-Ulm, insbesondere Verbesserung der Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen.
- Gewährleistung einer Mindestbedienung im ländlichen Raum.
- Verbesserung des Nahverkehrs zwischen den Nahverkehrsräumen und über die Landesgrenze hinweg.

² Baden-Württemberg, Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010.

European Energy Award (EEA)

Das Leitbild des Alb-Donau-Kreises für den European Energy Award wurde vom Kreistag am 15. Juli 2013 beschlossen. Dabei bekennt sich der Kreis u. a. zu folgenden Leitlinien mit Relevanz für die Nahverkehrsplanung:

- „Der Alb-Donau-Kreis fördert eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.
- Der Alb-Donau-Kreis beteiligt sich aktiv am Ausbau und an der Weiterentwicklung eines breit gefächerten und leistungsstarken öffentlichen Personennahverkehrs, an Anreizen zum verstärkten Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel – insbesondere unter Einschluss eines S-Bahnkonzepts für die Region Ulm/Neu-Ulm. Dies gilt sowohl für die Rolle des Kreises als Gesellschafter im Nahverkehrsverbund DING, als auch für originäre Zuständigkeiten des Landkreises.
- Als grundsätzliches Ziel will der Alb-Donau-Kreis im Rahmen seiner Möglichkeiten zu einer weiteren CO₂-Minderung beitragen.
- Der Alb-Donau-Kreis nutzt alle Möglichkeiten seiner kreisübergreifenden Kooperation (... Nahverkehrsverbund DING mit seinen Tarifkooperationen ...) für eine auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz angelegte Politik.“

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Berücksichtigung der Ziele für die Zielsetzungen im NVP.

Regionales SPNV-Zielkonzept

Zum Zeitpunkt August 2014 ist das „Regionale SPNV-Zielkonzept“ noch in Bearbeitung, so dass noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden können. Die Planungen betreffen im Alb-Donau-Kreis die Bahnstrecken der Brenz-, Donau-, Fils- und Südbahn.

Auf der Brenzbahn stimmen die Planungen mit denen der Angebots- und Betriebsstudie bzw. Vorstudie zur „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ überein. Es wird Folgendes gefordert:

- ein stündlicher schneller Express zwischen Ulm und Aalen mit Halt in Langenau,
- eine stündlich beschleunigte Regio-S-Bahn zwischen Ulm und Aalen mit Halt in Langenau und Rammingen,
- sowie eine stündliche Regio-S-Bahn zwischen Ulm und Langenau bzw. in der HVZ und Lastrichtung bis Sontheim-Brenz mit Bedienung aller dazwischen liegenden Halte.

Für die Donaubahn wurde weitgehend die (über)regionale „Zukunftskonzeption für die Donaubahn“ übernommen.

- An sämtlichen im Rahmen der Regio-S-Bahn Donau-Iller vorgesehenen neuen Haltepunkten wird im neuen regionalen Zielkonzept festgehalten: Klingenstein (Option),

Schelklingen Nord, Dettingen, Dintenhofen, Rottenacker³, Untermarchtal, Obermarchtal,

- ein stündlicher Express zwischen Ulm und Tuttlingen mit den Halten Blaubeuren, Schelklingen, Ehingen, Munderkingen und Obermarchtal,
- eine stündliche Regio-S-Bahn zwischen Ulm und Riedlingen, die mit Ausnahme von Klingenstein, sämtliche Halte entlang der Strecke bedient sowie
- eine stündliche Regio-S-Bahn zwischen Ulm und Blaubeuren mit Bedienung aller Halte.

Die Filstalbahn ist Bestandteil der Ausschreibung "Stuttgarter Netze". Gemeinsam mit den Anliegerkommunen und dem Alb-Donau-Kreis fordert der Regionalverband Donau-Iller eine zumindest Aufrechterhaltung des heutigen Bedienungsstandards, besser eine Ausweitung des heutigen Angebotes für die Kommunen im Zulauf auf Ulm. Der 30er Knoten in Amstetten soll im "Regionalen SPNV-Zielkonzept" erhalten bleiben. Die gemeinsame Forderung wird in die "Regionale SPNV-Zielkonzept" aufgenommen.

- ein stündlicher Express zwischen Ulm und Stuttgart,
- eine stündliche Regio-S-Bahn zwischen Ulm und Stuttgart mit Bedienung aller Halte sowie
- eine Regio-S-Bahn zwischen Ulm und Stuttgart bzw. Geislingen mit Bedienung aller Halte. Dies hätte eine halbstündliche Bedienung der Halte Amstetten, Urspring, Lonsee, Westerstetten und Beimerstetten zur Folge.

Das neue Landeskonzept 2025 sieht für die Südbahn vier Produkte zwischen Ulm und Biberach vor und übernimmt Vorschläge der Konzeption des Interessenverbandes Südbahn. Zukünftig wird auf der Südbahn entsprechend dem "Regionalen SPNV-Zielkonzept

- ein stündlicher Express zwischen Ulm und Friedrichshafen sowie
- ein stündlicher Express zwischen Ulm und Lindau mit Halt in Erbach verkehren.
- Eine stündliche Regio-S-Bahn zwischen Ulm und Aulendorf mit Halt in Erbach und
- eine stündliche Regio-S-Bahn zwischen Ulm und Laupheim-Stadt oder Ummendorf mit Halt in Erbach komplettieren das regional geforderte Angebot auf der Südbahn.

Im Rahmen des neuen "Regionalen SPNV-Zielkonzeptes" werden voraussichtlich wieder vermehrt Durchbindungen möglich sein. Diese sind jedoch bezüglich der Fahrbarkeit in Ulm Hbf. noch nicht überprüft und bestätigt.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Anpassung des ÖPNV in Abhängigkeit der Umsetzung des Projektes (ggf. stufenweise Realisierung berücksichtigen).

3 Der Haltepunkt Rottenacker wird nach Auskunft durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg bereits Ende 2014 wieder regelmäßig bedient werden

Planungen der Stadt Ulm zur Straßenbahnlinie 2

Die Straßenbahnlinie 2 soll die Wissenschaftsstadt mit dem Hauptbahnhof und der Ulmer Innenstadt sowie dem Kuhberg verbinden.

Die nördliche Trasse führt über den östlichen Eselsberg am Mähringer Weg entlang zur Universität Süd. Am James-Franck-Ring führen die Gleise in die Albert-Einstein-Allee. Vorbei an den Unikliniken, der Neuen Chirurgie, am Bundeswehrkrankenhaus und der Hochschule Ulm erreicht die Straßenbahn den westlichen Teil der Wissenschaftsstadt und biegt in Richtung Science Park II ab.

Die südliche Trasse zum Kuhberg führt vom Ehinger Tor kommend in die Beyerstraße über Römerplatz, Römerstraße und Römerpark beim Grimmelfinger Weg zum Schulzentrum Kuhberg.

Die Zeitplanung sieht vor, Mitte 2014 mit dem Spatenstich zu beginnen. Das erste Teilstück wird voraussichtlich zum Fahrplanwechsel 2016/2017 fertig gestellt sein. Die Inbetriebnahme der Gesamtstrecke ist für den Fahrplanwechsel 2018/2019 vorgesehen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung der Möglichkeiten, die Buslinien aus dem Nordwesten in der Wissenschaftsstadt und die Linien aus dem Südwesten am Kuhberg auf die neue Straßenbahnlinie anzubinden.

2 Bestandsaufnahme 2013

2.1 Raumstruktur

Im Alb-Donau-Kreis leben etwa 190.000 Einwohner. Er erstreckt sich im Norden, Westen und Süden um die Oberzentren Ulm/ Neu-Ulm. Die direkt an Ulm grenzenden Orte Dornstadt, Blaustein, Erbach und Illerkirchberg gehören dem Verdichtungsraum Ulm/ Neu-Ulm an.

Das Doppelzentrum Laichingen-Blaubeuren sowie die Stadt Ehingen sind die Mittelzentren im Kreisgebiet. Neben dem Oberzentrum Ulm sind insbesondere für die randlich gelegenen Orte im Landkreis auch weitere Zentren in umliegenden Landkreisen von Bedeutung (z. B. Geislingen, Biberach, Illertissen).

■ **Tabelle 3: Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung**

Alb-Donau-Kreis	
Einwohner 2012	190.485
Fläche in km ²	1.358,67 km ²
Einwohnerdichte in EW/ km ²	140,2
Zentralörtliche Gliederung⁴	
Mittelzentren	Doppelzentrum Laichingen-Blaubeuren, Ehingen
Unterezentren	Langenau, Dornstadt, Blaustein, Erbach, Munderkingen, Dietenheim
Kleinzentren	Doppelzentrum Amstetten-Lonsee, Schelklingen, Allmendingen, Doppelzentrum Staig-Illerkirchberg

2.1.1 Einwohnerentwicklung

Die Stadt Ehingen ist mit über 25.000 Einwohnern die größte Stadt im Alb-Donau-Kreis. Weitere Städte bzw. Gemeinden mit mehr als 10.000 Einwohnern sind Blaubeuren (knapp 12.000 Einwohner), Blaustein (über 15.000), Erbach (über 13.000), Laichingen (fast 11.000) und Langenau (über 14.000).

Die Einwohnerzahlen sind im Alb-Donau-Kreis seit 1996 insgesamt um 5,2 % gestiegen, ein Plus von rund 9.400 Personen. Es sind jedoch räumliche Unterschiede vorhanden. Während die Bevölkerung in Ehingen, Langenau, Blaustein und Erbach um jeweils rund 1.000 Einwohner angestiegen ist, sind in Munderkingen, Allmendingen, Schelklingen und Blaubeuren Verluste von jeweils über 75 Personen zu verzeichnen.

⁴ Quelle: Regionalverband Donau-Iller (Hg.), Regionalplan, 1. Teilfortschreibung, 2000

■ **Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung 1996 – 2012 (Stand jeweils 31.12.)**

Gemeinde/ Stadt	Einwohner 1996	Einwohner 2012	Entwicklung 1996 - 2012
Allmendingen	4.557	4.406	-151 [-3,3 %]
Altheim	536	578	+42 [+7,4 %]
Altheim (Alb)	1.669	1.761	+92 [+5,5 %]
Amstetten	3.950	3.955	+5 [+0,1 %]
Asselfingen	912	1.014	+ 102 [+11,2 %]
Ballendorf	647	685	+38 [+5,9 %]
Balzheim	1.856	2.025	+169 [+9,1 %]
Beimerstetten	2.317	2.503	+186 [+8,0 %]
Berghülen	1.828	1.913	+85 [+4,7 %]
Bernstadt	1.843	2.136	+293 [+15,9 %]
Blaubeuren, Stadt	11.994	11.920	-74 [-0,6 %]
Blaustein	14.505	15.618	+1.113 [+7,7 %]
Börslingen	163	171	+8 [+4,9 %]
Breitingen	248	283	+35 [+14,1 %]
Dietenheim, Stadt	6.601	6.562	-39 [-0,6 %]
Dornstadt	8.588	8.528	-60 [-0,7 %]
Ehingen (Donau), Stadt	24.262	25.824	+1.562 [+6,4 %]
Emeringen	158	127	-31 [-19,6 %]
Emerkingen	718	840	+122 [+17,0 %]
Erbach, Stadt	12.207	13.246	+1.039 [+8,5 %]
Griesingen	895	1.045	+150 [+16,8 %]
Grundsheim	195	206	+11 [+5,6 %]
Hausen am Bussen	274	272	-2 [-0,7 %]
Heroldstatt	2.328	2.778	+450 [+19,3 %]
Holzkirch	239	262	+23 [+9,6 %]
Hüttisheim	1.361	1.352	-9 [-0,7 %]
Illerkirchberg	4.363	4.749	+386 [+8,6 %]
Illerrieden	3.332	3.335	+3 [+0,1 %]
Laichingen, Stadt	10.363	10.872	+509 [+4,9 %]
Langenau, Stadt	13.230	14.737	+1.507 [+11,4 %]

Gemeinde/ Stadt	Einwohner 1996	Einwohner 2012	Entwicklung 1996 - 2012
Lauterach	615	581	-34 [-5,5 %]
Lonsee	4.328	4.725	+397 [+9,2 %]
Merklingen	1.693	1.883	+190 [+11,2 %]
Munderkingen, Stadt	5.182	4.885	-297 [-5,7 %]
Neenstetten	766	827	+61 [+8,0 %]
Nellingen	1.668	1.923	+255 [+15,3 %]
Nerenstetten	328	351	+23 [+7,0 %]
Oberdischingen	1.842	2.023	+181 [+9,8 %]
Obermarchtal	1.267	1.269	+2 [+0,2 %]
Oberstadion	1.532	1.563	+31 [+2,0 %]
Öllingen	451	514	+63 [+14,0 %]
Öpfingen	2.095	2.328	+233 [+11,1 %]
Rammingen	1.245	1.256	+11 [+0,9 %]
Rechtenstein	298	271	-27 [-9,1 %]
Rottenacker	2.089	2.106	+17 [+0,8 %]
Schelkingen, Stadt	7.100	7.011	-89 [-1,3 %]
Schnürpflingen	1.385	1.317	-68 [-4,9 %]
Setzingen	638	638	0 [0 %]
Staig	2.837	3.141	+304 [+10,7 %]
Untermarchtal	895	922	+27 [+3,0 %]
Unterstadion	656	724	+68 [+10,4 %]
Unterwachingen	147	203	+56 [+38,1 %]
Weidenstetten	1.185	1.287	+102 [+8,6 %]
Westerheim	2.678	2.851	+173 [+6,5 %]
Westerstetten	2.028	2.183	+155 [+7,6 %]
Summe	181.087	190.485	+9.398 [+5,2 %]

Quelle: Alb-Donau-Kreis, Angaben der Einwohnermeldeämter

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung (inkl. Prognose) beim Entwicklungskonzept. Beachtung von Potenzialen und Risiken von wachsenden und schrumpfenden Regionen.

Die Einwohnerentwicklung nach Altersstufen zeigt deutlich, dass die Entwicklung der jüngeren Altersgruppe (bis 19 Jahre) rückläufig ist. Während die Gruppen der hochmobilen Bevölkerung (20 bis 24 Jahre) und der Berufstätigen (25 bis 59 Jahren) in etwa konstant geblieben ist, ist in der Altersgruppe der über 60-Jährigen ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen.

■ **Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen**

Altersgruppen	1995	2005	2012	Entwicklung 1995-2012	Entwicklung 2005-2012
5 Jahre und jünger	13.978	12.000	10.113	-3.865 [-27,7 %]	-1.887 [-15,7 %]
6 bis 19 Jahre	31.353	33.986	30.250	-1.103 [-3,5 %]	-3.736 [-11,0 %]
20 bis 24 Jahre	11.340	11.000	11.288	-52 [-0,5 %]	+288 [+2,6 %]
25 bis 59 Jahre	89.925	91.680	90.473	+548 [+0,6 %]	-1.207 [-1,3 %]
60 Jahre und älter	33.719	41.567	44.999	+11.280 [+33,5 %]	+3.432 [+8,3 %]

Quelle: Angaben des Alb-Donau-Kreises

Eine Übersicht über die Entwicklung der verschiedenen Altersstufen nach Gemeinden ist der Anlage zu entnehmen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Berücksichtigung der Konsequenzen der rückläufigen Schülerzahlen.
- ➔ Berücksichtigung der Anforderungen von Senioren und Hochbetagten an das ÖPNV-Angebot (Steigender Bedarf an Freizeitverkehrsangeboten für mobile Senioren, Grundangebot im Versorgungsverkehr und altersgerechte Infrastruktur für mobilitätseingeschränkte Senioren und Hochbetagte)

➔ Anlagenband, Kap. 2.1.1: Bevölkerungsentwicklung nach Altersstufen je Gemeinde

➔ Karte 1: Bevölkerungsentwicklung 1996 - 2012

2.1.2 Beschäftigten- und Arbeitsplatzentwicklung

Die Stadt Ulm ist für die Bewohner des Alb-Donau-Kreises ein wichtiger Arbeitsplatzstandort. Insbesondere im direkten Stadt-Umland-Bereich sind die Verflechtungen intensiv ausgeprägt.

Die größten Arbeitgeber bzw. Arbeitsplatzkonzentrationen innerhalb des Landkreises sind im Folgenden dargestellt⁵.

- Amstetten-Egelsee: Heidelberger Druckmaschinen AG (ca. 900 Arbeitsplätze)
- Amstetten Hauptstraße: Beton Braun (ca. 500 Arbeitsplätze)
- Amstetten Weißer Weg: Lederer (ca. 700 Arbeitsplätze)
- Balzheim Carl-Otto-Weg: Firma Wirth, Firma KTI-Plersch, Firma Otto (440 Arbeitsplätze)
- Blaubeuren GE Johannes-Schmid-Straße: u. a. Centrotherm (k. A.)
- Dietenheim Gewerbegebiet Weidach: mehrere Firmen (750 Arbeitsplätze)
- Dietenheim Königstraße, Otto-Leimer-Straße, Weidach-Straße, Rächlestraße: u. a. Firma Rächle (430 Arbeitsplätze)
- Dietenheim Gewerbegebiet Süd: mehrere Firmen (400 Arbeitsplätze)
- Dornstadt Lerchenbergstraße Ostseite, Zeppelinstraße, Diesel-Straße, Benzstraße: mehrere Firmen (ca. 1.000 Arbeitsplätze)
- Dornstadt Auf dem Lerchenfeld: Rommelkaserne der Bundeswehr (700 Dienststellen)
- Ehingen Dr.-Hans-Liebherr-Straße: Liebherr Montagewerk Mobilkräne (3.000 Arbeitsplätze)
- Ehingen Biberacher Straße: Sappi Papier- und Zellstoffproduktion (550 Arbeitsplätze)
- Erbach Gewerbegebiet Benzstraße, Daimlerstraße: mehrere Firmen (k. A.)
- Heroldstatt Gewerbegebiet Auf dem Wörth: ca. 20 verschiedene Betriebe (ca. 600)
- Laichingen Gottlieb-Daimler-Straße, Rudolf-Diesel-Straße: Firma Süddekor (400 Arbeitsplätze)
- Laichingen-Feldstetten, beim Lager: Firma Binder (400 Arbeitsplätze)
- Langenau In den Lindeschen: Dachser GmbH & Co. KG (1.000 Arbeitsplätze)
- Nellingen, Baugebiet "Oppinger Grund", Breiter Dorn, Amstetter Straße, Walter-Herzog-Straße: Firma Hella KGaA Hueck & Co. Trailer Werk u. a. (450 nur Fa. Hella KGaA)
- Rottenacker Industriegebiet an der Kirchbierlinger Straße: DIY Element System, Dalheimer, Haid, Stöhr Logistik (600 Arbeitsplätze)

5 Angaben der Gemeinden/ Städte im Rahmen der Auftaktbefragung im November 2013. Eine Übersicht über alle genannten Arbeitsplatzstandorte ist im Anlagenband dargestellt.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der größeren Arbeitsplatzstandorte bzw. der Arbeitsplatzkonzentrationen.

→ Anlagenband, Kap. 2.1.2: Übersicht über die Arbeitsplatzstandorte

Exkurs: Standortumfrage IHK-Region Ulm 2012

Im Rahmen der IHK-Umfrage von Unternehmen zur Standortzufriedenheit im Jahr 2012 wurde als ein Standortfaktor auch der ÖPNV erfasst. Dabei wurde nach der Wichtigkeit des ÖPNV auch nach der Zufriedenheit mit dem ÖPNV gefragt. Etwa 27 % der Befragten im Alb-Donau-Kreis messen dem ÖPNV als Standortfaktor eine hohe Bedeutung zu und sind zufrieden damit. Demgegenüber sind 34 % mit dem ÖPNV nicht zufrieden, obwohl sie dem ÖPNV eine hohe Bedeutung zumessen. Dabei sind die Befragten im Raum Langenau die Zufriedensten. In Blaustein, Erbach, Ehingen und Blaubeuren ist die Zufriedenheit nicht mehr ganz so stark ausgeprägt. In Dornstadt und Laichingen sind die Befragten weniger zufrieden mit dem ÖPNV.

2.1.3 Pendlerverhalten

Die Pendlerrelationen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind in der Karte 2 dargestellt.

Die mit Abstand stärksten Beziehungen bestehen zwischen den einwohnerstärksten Landkreismunicipalitäten und dem Oberzentrum Ulm. Neben den direkten Stadt-Umland-Pendlern aus Dornstadt, Blaustein und Erbach nach Ulm sind dabei die Pendler aus Langenau nach Ulm, aus Blaubeuren nach Ulm und aus Ehingen nach Ulm hervorzuheben.

Innerhalb des Landkreises ist die Stadt Ehingen der bedeutendste Arbeitsplatzstandort für Pendler.

■ **Tabelle 6: stärkste Pendlerverflechtungen (> 500 Pendler)**

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl
Blaustein	Ulm	3.072
Erbach	Ulm	2.387
Langenau	Ulm	1.694
Dornstadt	Ulm	1.440
Blaubeuren	Ulm	1.328
Ehingen	Ulm	1.305
Illerkirchberg	Ulm	879

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl
Staig	Ulm	572
Lonsee	Ulm	546
Schelklingen	Ulm	532
Blaustein	Neu-Ulm	519
Laichingen	Ulm	502

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (Stichtag 30.06.2013)

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Berücksichtigung der Bedeutung der Relationen bei den Bedienungskategorien und im Maßnahmenkonzept.

➔ Karte 2: Pendlerverflechtungen > 100

2.1.4 Schulstandortentwicklung und Schülerzahlen

Im Alb-Donau-Kreis gibt es 40 Grundschulen, 28 Werkrealschulen, 10 Realschulen, 6 Gymnasien, 6 Berufsschulen (Plus Valckenburgschule Ulm in Trägerschaft des Alb-Donau-Kreises) und 12 Förderschulen, zu denen Schüler im ÖPNV befördert werden. Darüber hinaus besuchen Schüler aus dem Alb-Donau-Kreis insbesondere weiterführende Schulen in Ulm und den benachbarten Landkreisen Göppingen (v.a. in Geislingen), Biberach und Neu-Ulm (siehe Tabelle 9).

■ **Tabelle 7: Schulen und deren Außenstellen im Alb-Donau-Kreis mit im ÖPNV beförderten Schülern**

Schulart	Anzahl im ADK
Grundschulen	40
Werkrealschulen	28
Realschulen	10
Gymnasien	6
Berufsschulen	6+1
Förderschulen	12

Quelle: Alb-Donau-Kreis; Stand November 2012

Standorte mit mehreren weiterführenden Schulen mit einem höheren Fahrerschüleraufkommen im Alb-Donau-Kreis sind

- Blaubeuren,
- Blaustein,
- Ehingen,
- Erbach,
- Laichingen,
- Langenau,
- Munderkingen,
- Obermarchtal und
- Schelklingen.

Im Alb-Donau-Kreis wohnen 13.400 Fahrerschüler. Fast 9.000 davon besuchen auch eine Schule im Alb-Donau-Kreis. Wichtigster Schulstandort außerhalb des Landkreises ist das Oberzentrum Ulm mit über 3.500 Fahrerschülern aus dem Landkreis.

Für die Schulen im Landkreis sind auch Schüler mit Wohnort in Ulm bzw. im Landkreis Biberach von größerer Bedeutung.

➔ Anlagenband, Kap. 2.1.4: Übersicht über die Fahrerschüler nach Schulstandorten

■ **Tabelle 8: Fahrerschüler mit Wohnort oder Schulort Alb-Donau-Kreis**

		Schullandkreis								Summe
		ADK	Ulm	NU	BC	GP	RT	HDH	Sonst.	
Wohnlandkreis	ADK	8.829	3.581	200	390	400				13.400
	Ulm	357	177							534
	NU	179	374							553
	BC	333	47							380
	GP	111	8							119
	RT	79	0							79
	HDH	42	16							58
	Sonst.	2	4							6
Summe		9.932	4.207	200	390	400	0	0	0	15.129

Quelle: Alb-Donau-Kreis, Stand November 2012

Erläuterung: NU = Landkreis Neu-Ulm, BC = Landkreis Biberach, GP = Landkreis Göppingen, RT = Landkreis Reutlingen, HDH = Landkreis Heidenheim

Beförderung von Kindergartenkindern im Alb-Donau-Kreis

Im Alb-Donau-Kreis werden 498 Kindergartenkinder zu den Kindergärten befördert. Davon fahren 330 mit dem ÖPNV, 72 im freigestellten Verkehr, 83 mit gemeindeeigenen Fahrzeugen und 13 mit einem privaten Kindergartenbus⁶.

2.1.5 Versorgungsstruktur

Die Erreichbarkeit von Einzelhandelsstandorten und Versorgungseinrichtungen mit dem öffentlichen Verkehr wird vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Einkaufsstandorte

Die Versorgung mit Gütern des mittel- bis langfristigen Bedarfs wird weitgehend über das Oberzentrum Ulm bzw. die Mittelzentren im Landkreis und den umliegenden zentralen Orten abgedeckt. In Ulm ist dabei neben der Innenstadt auch das Blautal-Center von großer Bedeutung.

Im Alb-Donau-Kreis gibt es neben den zentralen Bereichen der Zentren an folgenden Standorten Konzentrationen von Einzelhandelseinrichtungen⁷:

- Blaubeuren: Württemberger Straße
- Blaustein-Ehrenstein: Hummelstraße
- Dietenheim: Gewerbegebiet Südwest, Bürgermeister-Widmann-Straße
- Dornstadt: Lerchenbergstraße, Zeppelinstraße, Zur alten Chausee
- Ehingen-Nasgenstadt: Karpfenweg
- Ehingen: Talstraße (Alb-Donau-Center)
- Ehingen: Adolffstraße
- Erbach: Innenstadt, Bahnhof
- Erbach: Heinrich-Hammer-Straße
- Erbach: Daimlerstraße
- Langenau: In den Lindeschen, Benzstraße
- Langenau: Angertorstraße
- Langenau: Karlstraße

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der größeren Einzelhandelsstandorte.

6 Angabe Alb-Donau-Kreis vom September 2013

7 Angaben der Gemeinden/ Städte im Rahmen der Auftaktbefragung im November 2013. Eine Übersicht über alle genannten Einkaufsstandorte ist im Anlagenband dargestellt.

→ Anlagenband, Kap. 2.1.5: Übersicht über alle genannten Einkaufsstandorte

Krankenhäuser und soziale Einrichtungen

Im Alb-Donau-Kreis gibt es acht Kliniken und Krankenhäuser. Daneben gibt es in Ulm weitere Kliniken, die für die Bevölkerung des Landkreises von Bedeutung sind.

■ **Tabelle 9: Krankenhäuser und Kliniken im Alb-Donau-Kreis**

Standort und Einrichtung	Bettenzahl
Blaubeuren, Kreiskrankenhaus	121
Blaubeuren, Excimer Laserklinik	k. A.
Blaustein, Blausteinklinik	k. A.
Blaustein, Venenklinik	k. A.
Blaustein-Ehrenstein, Gefäßklinik Dr. Berg GmbH	k. A.
Ehingen, Kreiskrankenhaus	198
Langenau, Kreiskrankenhaus	80
Laichingen, Krankenhaus	55*

Quelle: Alb-Donau-Kreis; Jahresbericht 2013; * Webseite der Gemeinde Laichingen

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der Krankenhäuser und Kliniken.

Senioren- und Pflegeheime gibt es in Amstetten, Ballendorf, Beimerstetten, Blaubeuren, Dietenheim, Dornstadt, Ehingen, Erbach, Heroldstatt, Laichingen, Langenau, Lonsee, Merklingen, Oberdisingen, Rottenacker, Schelklingen, Untermarchtal und Westerheim⁸.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der Pflegeheime.

→ Anlagenband, Kap. 2.1.5: Übersicht über die Pflegeheime

8 Quelle: Alb-Donau-Kreis; Jahresbericht 2013;* Webseite der Gemeinde Blaubeuren sowie Angaben der Gemeinden/ Städte im Rahmen der Auftaktbefragung im November 2013. Eine Übersicht über die Pflegeheime ist im Anlagenband dargestellt.

Weitere Standorte mit Relevanz für den ÖPNV

Von den Städten und Gemeinden im Alb-Donau-Kreis wurden weitere Einrichtungen und Standorte genannt, die aufgrund ihrer Nachfragestrukturen für den ÖPNV eine eher untergeordnete Rolle spielen.

→ Anlagenband, Kap. 2.1.5: Übersicht über die weiteren Einrichtungen/ Standorte

2.1.6 Freizeit- und Naherholungsziele

Die wesentlichen Freizeitziele im Alb-Donau-Kreis mit überregionaler Bedeutung und hohen Besucherzahlen sind

- das Freizeitbad Bad Blau in Blaustein,
- das Urgeschichtliches Museum in Blaubeuren,
- der Blautopf in Blaubeuren und
- die Tiefenhöhle in Laichingen.

Weitere wichtige Ziele im Freizeitverkehr sind das Schloss Mochental in Ehingen, die Sontheimer Höhle in Heroldstatt, das Biosphärenreservat bei Laichingen, das Kloster Obermarchtal und das Krippenmuseum in Oberstadion.

Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere Ziele wie Höhlen, (Schertelshöhle bei Westerheim, Geißenklösterle und Brillenhöhle bei Blaubeuren-Weiler, Hohler Fels bei Schelklingen, Bocksteinhöhle bei Setzingen, Fohlenhaus bei Bernstadt etc.), Quelltöpfe (Lonequell in Lonsee-Urspring, Lauterquell in Blaustein-Lautern, Achquell in Schelklingen-Urspring), Baggerseen (Erbach, Erbach-Ersingen, zw. Rottenacker und Ehingen-Volkersheim), Freibäder (Blaubeuren, Ehingen, Allmendingen, Langenau), Hallenbäder (Albbad in Westerheim), Heimatmuseen (Ehingen, Laichingen, Rottenacker, Langenau etc.) und Ausflugsgaststätten (z. B. Rammingen-Lindenau, Heroldstatt-Albhof).

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der Freizeit- und Naherholungsziele.

→ Anlagenband, Kap. 2.1.6: Übersicht über alle genannten Freizeit- und Naherholungsziele

2.1.7 Veränderungen in der Siedlungsstruktur

In den letzten Jahren wurden im Alb-Donau-Kreis zahlreiche Wohn- und Gewerbegebiete erweitert bzw. neu entwickelt.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über diese Wohngebiete seit 2008 mit mehr als 30 Wohneinheiten.

■ **Tabelle 10: größere Wohngebiete > 30 WE seit 2008**

Gemeinde/ Stadt	Standort/ Name	Größe
Altheim (Alb)	Neubaugelbiet "Feldle"	30 WE
Bernstadt	Baugebiete Lange	112 Bauplätze
Dietenheim	Benzach und Nesselbosch (Königsstraße und Dietenheim Nordwest)	55 WE
	Unterer Wangener Weg (Regglisweiler Nordwest)	50 WE
Ehingen	Neubaugelbiet Rosengarten	70 Wohngebäude
Heroldstatt	Baugebiet "Hinter den Pfarrgärten"	73 WE
	Baugebiet "Am Berg"	40 WE
Lonsee	Vogeläcker	46 Bauplätze + 6 WE
Merklingen	Einsteinstraße	45 Wohnbauplätze
Rottenacker	Baugebiet Unterer Ährich, Volksheimer Straße	30 Bauplätze
Staig	Erschließung von Baugebieten	50 Bauplätze
Untermarchtal	„Steige 3 + 4“, Lindenweg und Lerchenfeld	31 Bauplätze
Weidenstetten	Baugebiete Bereiche Süd und Nord zusammen	80 Plätze

Seit 2008 wurden folgende neue Gewerbegebiete mit mehr als 20 ha entwickelt⁹:

■ **Tabelle 11: Gewerbegebiete > 20 ha seit 2008**

Gemeinde/ Stadt	Standort/ Name	Größe
Altheim (Alb)	Gewerbegebiet Lerchenweg	23 ha
Dornstadt	Himmelweiler	50 ha

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der neuen Wohn- und Gewerbegebiete.

→ Anlagenband, Kap. 2.1.7: Übersicht über alle genannten Wohn- und Gewerbegebiete

9 Angaben der Gemeinden/ Städte im Rahmen der Auftaktbefragung im November 2013. Eine Übersicht über alle genannten Gewerbegebiete ist im Anlagenband dargestellt.

2.2 ÖPNV-Angebot

Grundlage für die Darstellung des ÖPNV-Angebotes bildet der Verbundfahrplan 2014.

2.2.1 Netzstruktur und Verkehrsangebot

SPNV-Angebot

Der SPNV ist nicht unmittelbar Bestandteil des Nahverkehrsplans. Er ist jedoch mit seinem Angebot eine wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung des Busverkehrs im Untersuchungsraum. Deshalb erfolgt eine nachrichtliche Darstellung des SPNV-Angebotes. Im Untersuchungsraum gibt es auf folgenden Strecken regelmäßige SPNV-Angebote:

■ **Tabelle 12: SPNV-Angebot im Alb-Donau-Kreis**

Nr.	Linienverlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Alb-Donau-Kreis	Bedienungsangebot im Alb-Donau-Kreis
R2	Ulm – Laupheim – Biberach (- Friedrichshafen – Lindau) RB: Ulm – Laupheim – Biberach	Erbach (RB, einzelne RE)	RB: Mo.-So. T60 mit Verdichtung
R3	Ulm – Ehingen (- Sigmaringen – Neustadt) RB: Ulm – Munderkingen RE: Ulm – Sigmaringen IRE: Ulm – Neustadt	Blaustein (RB, einzelne RE) Herrlingen (RB, einzelne RE) Gerhausen (RB) Blaubeuren (RB, RE, IRE) Schelklingen (RB, RE, IRE) Schmiechen (RB) Allmendingen (RB, einzelne RE) Ehingen (RB, RE, IRE) Munderkingen (RB, RE, IRE) Rechtenstein (einzelne RE u. IRE)	RB: Mo.-Sa. Vorm. T60; Sa. Nachm.-So. T120 RE und IRE: Mo.-So. T60
R4	Ulm – Geislingen – Göppingen – Stuttgart RB: meist Ulm – Geislingen (bedient als RB nur auf 3 Fahrten die gesamte Strecke)	Beimerstetten (RB) Westerstetten (RB, einzelne RE) Lonsee (RB, einzelne RE) Urspring (RB) Amstetten (RB, RE)	RB: Mo.-Fr. T60 mit Lücken Sa.+So. T120
			RE: Mo.-Fr. T60 Sa.+So. T120
			IRE: Mo.-Fr. T120 mit Verdichtung, ohne Halt im ADK Sa.+So.: T120

Nr.	Linienverlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Alb-Donau-Kreis	Bedienungsangebot im Alb-Donau-Kreis
R5	Ulm – Langenau (- Aalen - Crailsheim) RB: Ulm – Langenau (einzelne Fahrten auch bis Heidenheim, Aalen oder Ellwangen) RE: Ulm – Langenau – Aalen – Crailsheim IRE: Ulm – Langenau – Aalen	Langenau (RB, RE, IRE) Rammingen (einzelne RB)	RB: Mo.-Sa. Vorm. T60; Sa. Nachm.-So. T120
			RE: Mo.-So. T60
			IRE: Mo.-So. T120
R31	(Ulm –) Schelklingen – Münsingen - Kleinengstingen	Schelklingen (RB) Schmiechen Albbahn (RB) Hütten (RB) Sondernach (RB)	Mo.-Fr: 3 Fahrten pro Tag an Schultagen So. im Sommer (Mai bis Oktober) 5 Fahrten pro Tag
R41	<i>Lokalbahn Amstetten – Gerstetten (Museumsbahn)</i>	Amstetten (RB) Stubersheim (RB) Schalkstetten (RB)	Nur So. im Sommer 3 Fahrten pro Tag (Mai bis Oktober)

Quelle: Fahrplanstand Verbundfahrplan 2014; einzelne RE meist in Tagesrandlagen

ÖPNV-Angebot

Regionalverkehre

Im Alb-Donau-Kreis verkehren insgesamt 77 regionale Buslinien, die teilweise zusammenfassend dargestellt sind. Alle Buslinien sind in die Donau-Iller-Nahverkehrsverbund GmbH (DING) integriert. Sie ergänzen den Schienenverkehr und gewährleisten die Erschließung der Orte im Alb-Donau-Kreis außerhalb der Bahnkorridore. Neben Schulverkehrsaufgaben stellen die Linien die Verbindung zum Oberzentrum Ulm bzw. zu den vorhandenen Schienenstrecken sowie zu weiteren Zentren im Alb-Donau-Kreis (Ehingen, Laichingen, Blaubeuren, Munderkingen, Erbach, Dornstadt und Langenau) und in die umliegenden Zentren (Geislingen, Münsingen, Laupheim, Biberach, Illertissen, Vöhringen) sicher.

In die Stadt Ulm verkehren 19 der Buslinien aus dem Alb-Donau-Kreis. 27 Linien bedienen Orte in den umliegenden Landkreisen.

Auf 14 Linien gibt es an Werktagen ein vertaktetes Angebot (mind. 120-Minuten-Takt). Weitere 14 Linien haben auch an Ferientagen mehr als sechs Fahrtenpaare. Als reine Schulverkehrslinien (ohne Angebot an schulfreien Tagen) verkehren 12 Linien. 39 der 64 Linien verkehren an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen.

Auf 10 Linien gibt es auch nach 21.00 Uhr noch ein Angebot, insbesondere am Freitag und Samstag.

Auf 28 Linien gibt es einzelne Fahrten, die als Rufbus verkehren.

In den Monaten Mai bis Oktober verkehren 3 Radwander-Busse (Biosphärenbus, RW-Bus Laichinger Alb und RW-Bus Lautertal), die das Untersuchungsgebiet lediglich an Sonntagen bedienen und somit ein reines Freizeitangebot darstellen.

Stadt- und Ortsverkehre

Stadtverkehr Ehingen

Der Stadtverkehr in Ehingen besteht aus acht Linien mit unterschiedlichen Angeboten (vom 30-Minuten-Takt bis zu fünf Fahrten am Tag). Die Linien 302, 303 und 304 haben einen einheitlichen Linienweg und verkehren regelmäßig. Der Bereich Stoffelberg wird durch die Linie 302 im regelmäßigen 30-Minuten-Takt von Montag bis Samstagnachmittag bedient. Am Samstagnachmittag und am Sonntagnachmittag besteht ein 60-Minuten-Takt. Am Sonntagvormittag gibt es kein Angebot. Die Linie 303 verkehrt an Schultagen stündlich in den Stadtteil Berkach, an schulfreien Tagen zweistündlich und am Samstag mit drei Fahrtenpaaren. Der Stadtteil Nasgenstadt wird durch die Linie 304 von Montag bis Freitag im 30- bzw. 60-Minuten-Takt bedient. An Samstagen verkehrt die Linie im 60- bzw. 120-Minuten-Takt und am Sonntagnachmittag im 120-Minuten-Takt.

Die Linien 305 und 306 fassen die Fahrten der Regionalbuslinien zu den Arbeitsplatzschwerpunkten Liebherr und Zellstoff zusammen und bieten am Wochenende ein Fahrtenangebot zum Gesundheitszentrum an. Die Linie 307 fasst die Fahrten nach Dettingen zusammen und hat am Sonntag zwei zusätzliche Fahrtenpaare. Die Linie 308 fasst die Fahrten in den Bereich Rosengarten zusammen und verkehrt an Samstagen als Rufbus. Die Linie 301 verkehrt überwiegend im Schulverkehr.

Ergänzt wird der Stadtverkehr durch fünf Spätbusse, die von Montag bis Samstag ab ca. 20.00 Uhr einzelne Fahrten vom Stadtzentrum Ehingen in die Stadtteile anbieten. Sie stellen auch die Verknüpfung vom SPNV aus Ulm dar.

Stadtverkehr Erbach

In Erbach verkehrt die Linie 232 als Stadtverkehr zwischen Dellmensingen und Erbach von Montag bis Freitag im 60- bzw. 120-Minuten-Takt. An Samstagen gibt es fünf Fahrtenpaare. Am Bahnhof sind die Fahrten auf die R2 von und nach Ulm und Laupheim angebunden.

Stadtverkehr Munderkingen und Ortslinienverkehr Rottenacker

Der Stadtverkehr Munderkingen und Ortslinienverkehr Rottenacker besteht aus zwei Linien. Der nördliche Bereich von Munderkingen wird überwiegend im Schulverkehr bedient. Munderkingen Süd und der Ortsverkehr Rottenacker haben auch an Ferientagen und am Wochenende ein Grundangebot. Verknüpfungen zum SPNV in und aus Richtung Ulm finden am Bahnhof Munderkingen und am Bahnhof Rottenacker statt.

Rufbus in Langenau

In Langenau verkehrt zwischen dem Bahnhof und dem Gesundheitszentrum ein Rufbus von Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt.

Sonstige Verkehre

Für die Schülerbeförderung und Kindergartenbeförderung gibt es weitere Angebote im freigestellten Verkehr.

In der Gemeinde Merklingen gibt es einmal wöchentlich eine Einkaufsfahrt zum Einkaufsstandort Laichingen für Senioren. Das Projekt besteht in Zusammenarbeit mit dem Ortskrankenpflegeverein Laichingen. Die Fahrten werden von der Gemeinde finanziert.

2.2.2 Organisationsstruktur und Konzessionslage

Aufgabenträgerschaft und Organisation

Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs im Untersuchungsraum sind

- das Land Baden-Württemberg, vertreten durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), für den Schienenpersonennahverkehr,
- der Alb-Donau-Kreis für die Buslinien im Landkreisgebiet¹⁰.

Die Linien des öffentlichen Verkehrs im Alb-Donau-Kreis sind in die Verkehrsverbund Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING) integriert. DING ist ein Mischverbund, an dem aktuell vier Gebietskörperschaften und 34 Verkehrsunternehmen beteiligt sind. Zu seinen Aufgaben gehören

- Koordination des ÖPNV einschließlich SPNV,
- Fahrgastinformation, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit,
- Förderung des Einsatzes moderner Kommunikationsmittel,
- Erstellung und Herausgabe des Verbundfahrplans mit Liniennetzplan,
- Einführung einheitlicher Fahrscheine und Weiterentwicklung des Verbundtarifes,
- Förderung des Absatzes und der Fahrgastzahlen,
- Einnahmeaufteilung,
- Unterstützung der Aufgabenträger bei der Erstellung der Nahverkehrspläne und
- Durchführung von Verkehrsplanung und Verkehrsanalysen.

Der Busverkehr im Verbundgebiet erfolgt im Linienverkehr nach § 42 PBefG. Der Schulverkehr ist mit einzelnen Ausnahmen in den Linienverkehr integriert.

¹⁰ Die kreisgrenzenüberschreitenden Linien 215 und 225 sind im Linienbündelungskonzept des Landkreises Biberach gebündelt.

Verkehrsunternehmen und Konzessionslage

Die Konzessionen der Linien im Untersuchungsraum werden von 18 unterschiedlichen Verkehrsunternehmen bzw. Städten gehalten.

■ **Tabelle 13: Genehmigungen nach Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Anzahl der Genehmigungen
DB ZugBus RAB GmbH	32 ¹¹
Robert Bayer GmbH	11
Walk GmbH	7
Stadt Ehingen	8 ¹²
Bottenschein Reisen GmbH & Co. KG	6 ¹³
Omnibus Klöpfer	3 ¹⁴
Rösch Reisen	3
Auto-Mann GmbH & Co.	2
Fromm Reisen OHG	3 ¹⁵
Baumeister-Knese GmbH & Co. KG	1
Braunmiller Bustouristik	1
Hildenbrand	1 ¹⁶
Merkle GmbH Omnibusverkehr	1
Omnibus Missel	1
Rainer Wolfahrt	1
H. Schall Transport	1
Sihler GmbH	1
Stadt Münsingen	1 ¹⁷

Quelle: Angaben des Alb-Donau-Kreises

- ➔ Karte 3.1: Liniennetz Bestand (Bereich Nordost)
- ➔ Karte 3.2: Liniennetz Bestand (Bereich Nordwest)
- ➔ Karte 3.3: Liniennetz Bestand (Bereich Südwest)

- 11 dv. zwei als Gemeinschaftskonzession mit Bottenschein Reisen GmbH & Co. KG GmbH (Betriebsübertragung auf Bottenschein Reisen GmbH & Co. KG) und eine mit Betriebsübertragung auf SWU
- 12 Mit Betriebsübertragung auf Robert Bayer GmbH
- 13 dv. zwei als Gemeinschaftskonzession mit DB ZugBus RAB GmbH (Betriebsübertragung auf Bottenschein Reisen GmbH & Co. KG)
- 14 dv. eine mit Betriebsübertragung auf DB ZugBus RAB GmbH
- 15 dv. eine mit Betriebsübertragung auf Stadtwerke Biberach
- 16 Die genehmigte Ruftaxi-Linie 339a wurde zum 15. Dezember 2013 eingestellt.
- 17 Mit Betriebsübertragung auf Robert Bayer GmbH

→ Karte 3.4: Liniennetz Bestand (Bereich Südost)

→ Anlagenband, Kap. 2.2: Linienliste Bestand

3 Zielsetzungen und Qualitätsstandards

In diesem Kapitel werden Ziele und Standards für die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) definiert. Sie dienen als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Systems und als Grundlage für das Angebotskonzept zur Weiterentwicklung des ÖPNV ab 2014.

Das Anforderungsprofil gliedert sich in ein Leitbild, welches allgemein die Zielsetzungen sowie die Handlungsfelder für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV beschreibt (Kapitel 3.1) und in Qualitätsstandards, in denen konkrete Kriterien zur Qualität des ÖPNV-Angebotes angegeben sind (Kapitel 0).

Die Aufgaben im Verantwortungsbereich der öffentlichen Hand liegen im Alb-Donau-Kreis neben dem Landratsamt bei den Städten und Gemeinden, den Straßenbaulastträgern und weiteren Planungs- und Projektbeteiligten. Die Zielerreichung und die Bearbeitung der Handlungsfelder für eine nachfrageorientierte und zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV erfordern eine intensive Zusammenarbeit aller Verantwortlichen.

3.1 Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV

3.1.1 Rolle und Funktion des ÖPNV

Der ÖPNV ist integraler Bestandteil des Verkehrssystems im Alb-Donau-Kreis. Er trägt wesentlich dazu bei, die **Standortqualität** zu sichern und zu verbessern sowie die **Mobilitätsbedürfnisse** der Menschen in der Region zu befriedigen.

Der ÖPNV ist Bestandteil und zugleich Instrument einer **integrierten Gesamtverkehrspolitik**, die den Alb-Donau-Kreis und die angrenzenden Regionen und Gebietskörperschaften als ein zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht.

Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten. Der ÖPNV soll konsequent in seiner Attraktivität gepflegt und verbessert werden.

Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit für die Menschen (Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen, eingesetzte Fahrzeuge, Tarif- und Vertriebssystem sowie leicht verständliche und transparente Informationen).

3.1.2 ÖPNV-Nachfrage

Die Weiterentwicklung des Verkehrssystems im oben genannten Sinne erfordert eine Steigerung des Anteils des ÖPNV am Verkehrsmarkt: Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die im Alb-Donau-Kreis mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, soll im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) steigen.

Hinsichtlich der ÖPNV-Nachfrage sollen folgende Ziele erreicht werden¹⁸:

- Ziel für den Alb-Donau-Kreis ist, unter Berücksichtigung der sinkenden Schülerzahlen und weiterer Rahmenbedingungen die ÖPNV-Nachfrage zumindest insgesamt zu stabilisieren und möglichst in den kommenden Jahren zu steigern.
- Die Nahverkehrsplanung im Alb-Donau-Kreis erfolgt prioritär nach den Bedürfnissen der Hauptnachfragegruppen. Neben den Schulverkehren rücken aufgrund des demographischen Wandels zunehmend ältere Bevölkerungsgruppen, deren Mobilität durch den ÖPNV gesichert werden soll, in den Fokus. Dazu wird der verstärkte Einsatz alternativer Bedienungsformen angestrebt.
- Potenziale für den straßengebundenen ÖPNV im Alb-Donau-Kreis, die durch das Konzept der Regio-S-Bahn entstehen, sollen konsequent für eine Steigerung der Fahrgastnachfrage genutzt werden.

3.1.3 ÖPNV und Siedlungsstruktur

Bei räumlichen Entwicklungsvorhaben gewährleisten Städte und Gemeinden die Möglichkeit eines wirtschaftlichen und attraktiven Einsatzes von öffentlichen Verkehrsmitteln. Neue Siedlungsflächen sollen vorrangig im Einzugsbereich von Haltestellen leistungsfähiger ÖPNV-Achsen ausgewiesen werden. Das Erreichen von Zielen des Leitbildes für den european energy award wird damit unterstützt. Die Nahverkehrsplanung fördert eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und profitiert auch von ihr.

3.1.4 ÖPNV und Barrierefreiheit

Das Ziel der Erreichung der Barrierefreiheit im ÖPNV¹⁹ ist in Zusammenarbeit aller relevanten Akteure (u. a. Landkreis, Gemeinden/ Städte, Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING), Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreter) zu erreichen. Mit dem hier vorliegenden Nahverkehrsplan sind dazu die wesentlichen Grundlagen zu erarbeiten, konkrete Ziele für den Geltungszeitraum des NVP zu formulieren sowie einen längerfristigen Ausblick für die Frist des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 1. Januar 2022 zu geben.

18 Die Zielformulierung orientiert sich an den bestehenden Möglichkeiten zur Messung der Nachfrage bzw. der Verkehrsmittelanteile.

19 Novellierung des PBefG vom 19. Dezember 2012, § 8 Abs. 3 Satz 3: vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022.

3.1.5 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

Ziel ist die weitere nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf. Wesentliche Strategien sind:

- Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten.
- Investitionen sind konsequent zur Weiterentwicklung des ÖPNV und nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem zu tätigen.
- Es wird ein regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen vollzogen. Die Ergebnisse dienen der gezielten Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote.
- Zur Steigerung der ÖPNV-Marktausschöpfung auch außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen außerhalb des Berufs- und Schulverkehrs, wird gemeinsam mit DING eine zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung verfolgt. Die Schaffung von Angeboten für ältere Bevölkerungsgruppen bzw. die gezielte Ansprache weiterer Kundenkreise z. B. im Freizeitverkehr zur besseren Auslastung bestehender Angebote bildet eine wesentliche Aufgabe dabei.

3.1.6 ÖPNV und Umwelt

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent die umweltpolitischen Zielsetzungen des Alb-Donau-Kreises unterstützen, insbesondere die **Reduktion des CO₂-Ausstoßes und der Schadstoffbelastungen** durch den MIV. Neben dieser Reduzierung durch eine Abnahme des MIV sind, zur Stärkung des Vorbildcharakters und weiteren Akzeptanz des ÖPNV als umweltfreundliches Verkehrsmittel, die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, durch umweltfreundliche Antriebstechniken nachhaltig zu vermindern. Dies ist durch technische Maßnahmen in der bestehenden Fahrzeugflotte, durch die Anschaffung von Neufahrzeugen mit neuestem EEV-Standard und möglichst emissionsarmen Leistungsmerkmalen und Antriebs-techniken sowie weiterer Maßnahmen (z. B. durch Einsatz emissionsarmer Reifen und Schulung des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten) zu erreichen.

3.1.7 ÖPNV-Organisation

Um die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV zu sichern und zu verbessern, arbeiten alle Akteure im ÖPNV – Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden sowie Planungsbehörden – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammen.

3.1.8 Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur

Um das Leitbild zu realisieren, werden für die nächsten Jahre folgende Handlungsfelder definiert:

- Pflege und Weiterentwicklung bestehender **Bedienungsqualitäten** unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte:
 - Im Alb-Donau-Kreis soll auf den Hauptrelationen in der Normalverkehrszeit mindestens ein stündliches Angebot im Bus- und Bahnverkehr vorgehalten werden, das in der Hauptverkehrszeit auf Achsen mit besonders hoher Nachfrage weiter verdichtet wird (30-Minuten-Takt oder mindestens zwei Fahrten pro Stunde).
 - In Räumen mit geringerer Nachfrage und geringerem Angebot, welches bisher auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet ist, wird ein ÖPNV-Grundangebot vorgesehen, das an Schul- und Ferientagen ein regelmäßiges Fahrtenangebot vorsieht.
- **Marktgerechte Weiterentwicklung des Busverkehrssystems** mit stärkerer Ausprägung und Etablierung von transparenten und vermarktbar Hauptachsen, dabei auch Prüfung der Einrichtung neuer Bedienungsprodukte im Regionalverkehr (z. B. „RegioSprinter“) auf den Hauptnachfrageachsen mit definierten Produktmerkmalen (z. B. Bedienungsqualität, Haltestellen- und Fahrzeugausstattung). Dabei ist eine schnelle und direkte Linienführung anzustreben.
- Konsequente Weiterführung der Planungen und Maßnahmen zur **Beschleunigung des ÖPNV** (Einführung von Busspuren oder eigenständigen Trassen, Installation von LSA-Vorrangschaltungen) und Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität (z. B. zur Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten und zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels).
- Verbesserung und Ausbau der **Umsteigeverknüpfungen** zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Alb-Donau-Kreis (SPNV, Regionalverkehr, Stadtbus) mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Anschlusssicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, kurzer und leicht verständlicher Fußwegeführung bei Verknüpfungspunkten, dynamischer Fahrgastinformation, attraktiver baulicher Gestaltung etc.
- Gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für **mobilitätseingeschränkte Personen** durch die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit (siehe Kap. 4.2.4).
- Gezielte Verbesserung der **Fahrzeugqualität** und **Haltestellenausstattung** bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation.
- Verbesserung der **Fahrgastinformationen**, insbesondere an Haltestellen sowie in Fahrzeugen, zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren

sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Als Informationsmedien sind alle Kanäle (Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet) in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen. Dazu wird die Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund DING auf dem bisherigen qualitativ hohen Niveau weitergeführt.

- Stärkung des **zielgruppenorientierten Marketings** durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement) in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund DING.
- Definition und Vereinbarung aller relevanten **Planungs-, Betriebs- und Steuerungsprozesse** im ÖPNV, insbesondere zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Im Fokus stehen dabei beispielsweise das Haltestellenmanagement, die Fahrgastinformation (DING), das Vertriebssystem (DING) und das Qualitätscontrolling.
- Berücksichtigung der **Belange des ÖPNV bei allen verkehrs-, regional- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen**, insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit relevanter Ziele sowie der Wirtschaftlichkeit des Betriebsablaufs, z. B. bei der Umgestaltung von Straßen/ -abschnitten oder bei der Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.
- Prüfung der **Bedienung von Stadt- und Gemeindeerweiterungsgebieten und Gewerbeentwicklungsgebieten** (dabei auch Überprüfung der bestmöglichen Bedienungsform im Schienen- und Busverkehr für eine möglichst hochwertige ÖPNV-Qualität in diesen Gebieten).
- **Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit** durch geeignete Maßnahmen, z. B. durch Ausbau der Videoüberwachung und Einrichtung von Notrufsäulen an Brennpunkthaltestellen.
- Prüfung von langfristigen **Entwicklungsvorhaben im Schienenpersonenverkehr** gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger.

3.2 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

3.2.1 Bedeutung der Qualitätsstandards für die Nahverkehrsplanung

Nach § 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) soll der öffentliche Personennahverkehr im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Verfügung stehen.²⁰

Ziel der Aufgabenträger ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des ÖPNV ist leistungsfähig und effizient zu gestalten. Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.

Der Nahverkehrsplan soll dazu beitragen, das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV im Alb-Donau-Kreis zu erhalten, zu pflegen und auszubauen. Eine wesentliche Zielrichtung des Nahverkehrsplans ist es daher, die Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot konkret festzulegen. Anhand dieser „Qualitätsstandards“ soll das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsraum im Bestand und in der Weiterentwicklung gemessen und bewertet werden.

Die Qualitätsstandards sind für alle im Alb-Donau-Kreis in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

Können die Standards von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebotsveränderungen oder Infrastrukturmaßnahmen nicht eingehalten werden, ist der Aufgabenträger rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Der Aufgabenträger entscheidet, ob er die Einhaltung der festgelegten Anforderungen zusätzlich finanziert.

²⁰ Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg, letzte Änderung 25. Januar 2012

3.2.2 Übersicht über die Qualitätsstandards

Die Qualitätsstandards konkretisieren die Vorstellungen der Aufgabenträger von einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Die Verkehrsunternehmen sind aufgerufen, sich bei der Ausgestaltung ihrer Verkehre an diesen Kriterien zu orientieren und alle Möglichkeiten zu nutzen, um deren Umsetzung zu erreichen.

Im Rahmen der Analyse des Nahverkehrsplans wird das bestehende ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum untersucht und bewertet. Im Mittelpunkt der Bewertung steht die Qualität des Bedienungsangebotes aus Sicht des Nutzers. Es werden in erster Linie die Qualitätsmerkmale berücksichtigt, die von Seiten der Fahrgäste an das ÖPNV-Angebot gestellt werden:

- Verkehrsmiteinsatz,
- Betriebs-/ Verkehrszeiten, Sonderverkehre,
- Erschließung,
- Bedienung (Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters),
- Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit),
- Anschlüsse an Verknüpfungspunkten,
- Netz- und Fahrplangestaltung,
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit,
- Haltestellen und Haltepunkte,
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln,
- Fahrzeugausstattung,
- Betrieb und Störungsmanagement,
- Marketing, Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif,
- Qualitätsmanagement sowie
- Sicherheit.

3.2.3 Qualitätsstandards Verkehrsbedienung

Verkehrsmiteinsatz

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Rückgrat des ÖPNV im Alb-Donau-Kreis. Entlang der im Landesentwicklungsplan definierten Entwicklungsachsen verlaufen sämtliche SPNV-Linien. Die Planungen zur Einführung der Regio-S-Bahn Donau-Iller sind besonders zu berücksichtigen. Auch die Einrichtung oder Reaktivierungen von Haltepunkten spielt dabei eine bedeutende Rolle. Der SPNV ist in seiner Funktion als Rückgrat des ÖPNV in der Region weiter zu stärken – auch durch flankierende Maßnahmen wie die Aufwertung von Haltepunkten und Bahnhöfen.

Im Busliniennetz ist die Zubringerfunktion zum SPNV und somit eine möglichst direkte und schnelle Führung zu berücksichtigen. Dies gewährleistet eine schnelle Anbindung an das Oberzentrum Ulm und den dortigen Zugang zum Fernverkehr, der mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm eine noch höhere Bedeutung beizumessen ist, u. a. durch den Anschluss an den internationalen Flughafen Stuttgart.

Stark nachgefragte Linien und Relationen mit hoher Nachfrage sind mit umwegfreien und schnellen Buslinien zu bedienen. Der Einsatz eines Premiumproduktes im Regionalbusverkehr, welches besondere Qualitätsmerkmale aufweist, ist zu prüfen.

In Zeiten und Räumen schwacher Fahrgastnachfrage soll der Einsatz alternativer Fahrzeuggrößen (z. B. Midi- oder Kleinbusse, Großraumtaxi etc.) sowie die Einführung oder Umstellung auf bedarfsgesteuerte und flexible Bedienungsformen geprüft werden. Eine Bedienung abseits der Hauptstrecken gelegener kleiner Dörfer und Weiler ist in Abhängigkeit der Nachfrage durchfahrender Fahrgäste jeweils zu prüfen, bedarfsgesteuerte Bedienungen sind hier besonders zu berücksichtigen.

Parallele Verkehre, insbesondere zwischen Bus und SPNV, aber auch zwischen verschiedenen Buslinien sind zu vermeiden, sofern die jeweiligen Linien die gleichen verkehrlichen Funktionen abdecken. Buslinien, die sich auf einem bestimmten Abschnitt zu einem dichteren, aufeinander abgestimmten Angebot ergänzen, werden nicht als Parallelverkehre angesehen.

Betriebs-/ Verkehrszeiten

Die definierten Verkehrszeiten mit den jeweiligen Betriebszeiträumen berücksichtigen die jeweils charakteristischen Nutzerstrukturen (z. B. Berufs-, Ausbildungs-, Versorgungs- oder Freizeitverkehr) für bestimmte Zeitabschnitte, die vorhandenen Ladenöffnungszeiten sowie die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im Gesamtverkehr (MIV und öffentlicher Verkehr (ÖV)).

Eine Übersicht über die Verkehrszeiten ist der Tabelle 14 bzw. der Tabelle 15 zu entnehmen.

Eine Ausdehnung der Hauptverkehrszeiten (HVZ) vor 6:00 Uhr aufgrund von Arbeitszeiten sowie über 19:00 Uhr hinaus aufgrund verlängerter Ladenöffnungszeiten ist ggf. im Einzelfall und für bestimmte Relationen zu prüfen. Der Bedarf der Beschäftigten im Einzelhandels-

gewerbe soll bei den entsprechenden Angeboten berücksichtigt werden. Zu berücksichtigen sind hierbei Anschlüsse von (über-) regionalen Verkehrsmitteln (Fernverkehr und SPNV).

Bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen können die Verkehrszeiten (z. B. SPNV-Anschlüsse, Gewerbestandorte, Kliniken) flexibel gehandhabt werden, soweit das Taktsystem des jeweiligen Fahrplans nicht zu sehr beeinträchtigt wird.

Ein Angebot in den Nachtverkehrszeiten ist zumindest in den nachfragestärkeren Nächten Freitag/ Samstag, Samstag/ Sonntag und ggf. in den Nächten vor Feiertagen auf den Hauptrelationen vorzuhalten.

Der Alb-Donau-Kreis ist ein heterogener Verkehrsraum mit einer stark differenzierten Nachfrage in den einzelnen Bedienungsräumen. Daher dient die folgende Definition der Verkehrszeiten als Orientierung für die Ausgestaltung des Bedienungsangebotes.

■ **Tabelle 14: Definition der Verkehrszeiten Montag – Freitag**

Verkehrszeit	Zeitraum (an Schultagen)	Zeitraum (an schulfreien Tagen)
Normalverkehrszeit I	5:00 – 6:00	5:00 – 6:00
Hauptverkehrszeit I	6:00 – 9:00	6:00 – 9:00
Normalverkehrszeit II	9:00 – 16:00	9:00 – 16:00
Hauptverkehrszeit II	16:00 – 19:00	16:00 – 19:00
Schwachverkehrszeit	19:00 – 22:00	19:00 – 22:00
Nachtverkehrszeit	22:00 – 5:00	22:00 – 5:00
	Verdichtungen im Schulverkehr zu relevanten Zeiten	

■ **Tabelle 15: Definition der Verkehrszeiten an Samstagen, Sonn- und Feiertagen**

Verkehrszeit	Zeitraum (an Samstagen)	Zeitraum (an Sonn- und Feiertagen)
Schwachverkehrszeit	6:00 – 8:00	7:00 – 22:00
Normalverkehrszeit	8:00 – 18:00	
Schwachverkehrszeit	18:00 – 22:00	
Nachtverkehrszeit	22:00 – 6:00	22:00 – 7:00

Erschließung

Für die Bewertung der Erschließungswirkung ist die räumliche Erschließungsqualität der ÖPNV-Haltestellen ausschlaggebend. Als Grundlage werden dabei in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV²¹ die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit in einer definierten Mindestqualität (Mindestbedienung von Orten mit über 150 Einwohnern mit drei Fahrtenpaaren pro Tag montags bis freitags) bedient wird.

Alle Gemeinden bzw. Gemeindeteile mit mindestens 150 Einwohnern sind zu erschließen.

■ **Tabelle 16: Definition der Haltestelleneinzugsbereiche**

	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereich (Radius um eine Haltestelle; Luftlinie)
Orte mit mehr als 4.000 Einwohnern: [Blaubeuren, Dietenheim, Dornstadt, Ehingen, Erbach, Laichingen, Langenau, Munderkingen, Schelklingen, Blaustein]	
Bushaltestelle im Kernbereich	300 m
Bushaltestelle außerhalb Kernbereich	500 m
Orte mit weniger als 4.000 Einwohnern:	
Bushaltestelle	500 m
SPNV-Haltepunkt/ Bahnhof	1.000 m

Bei der Bewertung der Erschließungsqualität sind in Abhängigkeit der topographischen Bedingungen (z. B. starke Steigungsstrecken zwischen Wohnvierteln und der nächstgelegenen Haltestelle) im Einzelfall auch geringere Richtwerte für den Haltestelleneinzugsbereich zu berücksichtigen.

Bedienung (Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters)

Unter Bedienungsqualität wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien Angebotshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung.

Für den Alb-Donau-Kreis werden aufbauend auf den Inhalten des Landesentwicklungsplans Bedienungskorridore im ÖPNV entwickelt und entsprechend der zentralörtlichen Verbindungen hierarchisiert. Darauf aufbauend werden entsprechende Standards für die Bedienung der Relationen aufgeführt²². Im Rahmen der Ortsverkehre gelten davon abweichende

21 VDV – Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000.

22 Die Standards basieren auf den Richtlinien zur Nahverkehrsplanung verschiedener Bundesländer und auf den Festsetzungen von Nahverkehrsplänen vergleichbarer Landkreise.

Standards der Bedienungsqualität. Diese basieren auf der Grundlage einer raumstrukturellen und demographischen Einordnung.

Die Umsetzung der Bedienungsqualität in Zusammenhang mit der Netzhierarchie erfolgt im Maßnahmenkonzept (siehe Kapitel 8.4.1.).

Neben der Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion der Teilräume muss für die Bedienungssystematik auch nach Tagesverkehr (Haupt- und Normalverkehrszeit) sowie nach Spät- und Wochenendverkehr (Schwachverkehrszeit) unterschieden werden. Zusätzlich ist im Alb-Donau-Kreis ein hoher Anteil an Verkehren an den Schulanfangs- und Endzeiten ausgerichtet. Dem soll mit einer mittäglichen Schulverkehrszeit Rechnung getragen werden. Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte hierbei von einem Grundraster der Vertaktung ausgegangen werden, das an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird.

Bedienungsqualität in den zentralen Orten mit Ortsverkehr

Grundlagen für die Kategorisierung sind neben der Bevölkerungsdichte einer Stadt/ Gemeinde Aufkommensschwerpunkte, die ein entsprechendes Nachfragepotenzial bieten. Für die nachfolgend aufgelisteten Städte und Gemeinden ist die innerörtliche Bedienung durch die bestehenden Ortsverkehre bzw. der Bedarf an neuen Ortslinienverkehren (der evtl. auch im Rahmen regionaler Buslinien erfolgen kann) zu prüfen:

- Blaubeuren
- Ehingen
- Erbach
- Munderkingen
- Rottenacker
- Langenau
- Dornstadt
- Blaustein
- Laichingen

Die Innerorts- bzw. reinen Stadtverkehre liegen in der organisatorischen und finanziellen Verantwortung der jeweiligen Stadt/Gemeinde.

Als Standard für die Bedienungsqualität werden dabei Mindesttaktzeiten definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt.

In den Nachtverkehrszeiten sind Einzelfahrten in den nachfragestarken Nächten (Nächte Freitag/ Samstag, Samstag/ Sonntag und Nächte vor Feiertagen) vorzusehen, bzw. bedarfsgerechte Angebote vorzusehen. Dies gilt insbesondere dort, wo die Nachtbusse aus Richtung Ulm eintreffen.

Bedienungsqualität im Alb-Donau-Kreis

Für das Gebiet des Alb-Donau-Kreises werden Relationen gemäß einer Hierarchisierung gegliedert. Die Hierarchisierung der Netzachsen erfolgt auf der Grundlage der zentralörtlichen Bedeutung. Zudem gelten im Alb-Donau-Kreis bei Relationen zum Oberzentrum Ulm sowie zu den benachbarten Mittelzentren Geislingen, Münsingen, Riedlingen, Biberach und Laupheim Anforderungen an die Bedienungsqualität. Folgende Hierarchisierung gilt im Untersuchungsraum:

■ **Tabelle 17: Netzhierarchie Alb-Donau-Kreis (Zielkonzept)**

Netzkategorie	Relation
Hauptnetz	
Achsen (Relationen mit mindestens 1.000 Berufspendlern)	
Im Alb-Donau-Kreis: Orte > 10.000 Einwohner – Oberzentrum Mittelzentrum – Oberzentrum	<ul style="list-style-type: none"> • Langenau – Ulm • Blaubeuren – Ulm • Ehingen – Ulm
Im Verdichtungsraum Ulm/ Neu-Ulm: Orte > 3.000 Einwohner – Oberzentrum	<ul style="list-style-type: none"> • Erbach – Ulm • Blaustein - Ulm • Dornstadt – Ulm
Hauptverbindungen (Relationen mit mindestens 250 Berufspendlern)	
Im Alb-Donau-Kreis: Orte > 3.000 Einwohner – Mittelzentrum/ Oberzentrum (oder SPNV-Verknüpfungspunkt) Unterzentrum/ Mittelzentrum – Mittelzentrum/ Oberzentrum (oder SPNV-Verknüpfungspunkt)	<ul style="list-style-type: none"> • Laichingen – Ulm • Schelklingen –Ulm • Allmendingen – Ulm • Dietenheim - Ulm • Munderkingen – Ehingen • Allmendingen – Ehingen • Schelklingen – Blaubeuren • Blaubeuren – Ehingen
Im Verdichtungsraum Ulm/ Neu-Ulm: Orte 1.500 – 3.000 Einwohner – Oberzentrum/ Mittelzentrum/ Unterzentrum (oder SPNV-Verknüpfungspunkt)	<ul style="list-style-type: none"> • Oberkirchberg/ Unterkirchberg – Ulm
Ergänzungsnetz	
Nebenverbindungen (Relationen mit mindestens 100 Berufspendlern)	
Im Alb-Donau-Kreis: Orte 1.500 – 3.000 Einwohner – Oberzentrum/ Mittelzentrum/ Unterzentrum (oder SPNV-Verknüpfungspunkt)	

<p>Kleinzentrum – Unterzentrum/ Mittelzentrum</p> <p>Weitere Relationen mit > 250 Pendlern</p>
<p>Im Verdichtungsraum Ulm/ Neu-Ulm:</p> <p>Orte ab 150 Einwohnern – Unterzentrum/ Mittelzentrum/ Oberzentrum (oder SPNV-Verknüpfungspunkt)</p>
<p>Auf Relationen in benachbarte Landkreise:</p> <p>Orte > 1.500 Einwohner – benachbartes Unterzentrum/ Mittelzentrum</p> <p>Relevante Verbindungen zur Anbindung benachbarter Verkehrsräume</p>
<p>Verflechtung</p>
<p>Im Alb-Donau-Kreis:</p> <p>Anbindung Orte ab 150 Einwohnern – Unterzentrum/ Mittelzentrum bzw. an Gemeindehauptort</p> <p>Weitere Relationen mit > 100 Pendlern</p>
<p>Auf Relationen in benachbarte Landkreise:</p> <p>Weitere Verbindungen – benachbartes Mittelzentrum/ Unterzentrum</p>
<p>Schulrelationen</p>
<p>Relevante Relationen zwischen den Wohnorten und den Schulstandorten im Alb-Donau-Kreis sowie Standorten in benachbarten Landkreisen, die nicht durch die oben genannten Netzkategorien abgedeckt werden können.</p>
<p>Ortsverkehre</p>
<p>Stadtbus Ehingen</p> <p>Ortsverkehre in Blaubeuren, Blaustein, Dornstadt, Erbach, Laichingen, Langenau, Munderkingen, Rottenacker</p>

→ Karte 4: Netzhierarchie

■ Tabelle 18: Standards Bedienungsqualität – im Alb-Donau-Kreis

Verkehrszeit	Bedienungsangebot (Mindesttaktzeiten)						
	Achsen	Hauptverbindungen	Nebenverbindungen	Verflechtung	Innerortsverkehr (Stadtbus Eihingen)	Innerortsverkehr (Ortsverkehre)	
Montag – Freitag							
5:00 – 6:00	NVZI	T60	T60	bedarfsgerecht	bedarfsgerecht	bedarfsgerecht	
6:00 – 9:00	HVZI	T30	T60	1 Fahrt/1-2 h	4 Fahrtenpaare/Tag	T60	bedarfsgerecht
9:00 – 16:00	NVZII	T60 (+ Verdichtung)	T60	1 Fahrt/1-2 h	(mind. 1 Hin- und Rückfahrten am Vormittag, mind. 1 Hin- und Rückfahrten am Nachmittag)	T60	bedarfsgerecht
16:00 – 19:00	HVZII	T30	T60	1 Fahrt/1-2 h		T60	
19:00 – 22:00	SVZI	T60	T120	1 Fahrt		1 Fahrt	
22:00 – 24:00	SVZII	1 Fahrt	-	-		-	-
0:00 – 5:00	NaVZ	1 – 2 Fahrten (von Freitag auf Samstag)	-	-		1 – 2 Fahrten (von Freitag auf Samstag)	-
Samstag							
6:00 – 8:00	SVZ	T120	T120	bedarfsgerecht	bedarfsgerecht	T120	bedarfsgerecht
8:00 – 18:00	NVZ	T60	T120			T60	
18:00 – 22:00	SVZ	T120	1 Fahrt			T120	
22:00 – 6:00	NaVZ	1 – 2 Fahrten (von Samstag auf Sonntag)	-	-		1 – 2 Fahrten (von Samstag auf Sonntag)	-
Sonntag							
7:00 – 22:00	SVZ	T60-T120	T120	bedarfsgerecht	-	T120	bedarfsgerecht

Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit; NaVZ = Nachtverkehrszeit. Die Bedienungsqualität (Mindesttaktzeiten) orientiert sich an der vorherrschenden Taktfamilie des SPNV, d.h. der 30-Minuten-Takt, bzw. 60-Minuten-Takt dient als Grundlage für die Anforderungen in untergeordneten Hierarchiestufen.

Generell: In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen ist eine Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angeboten vorzusehen, wenn die entsprechenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen und damit eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung möglich ist. Bestehende Angebote mit bedarfsgesteuerten Verkehren können bei entsprechender Nachfrage in Linienverkehre umgewandelt werden.

Schulrouten: Aus allen Wohnorten mit mehr als 150 Einwohnern wird zur nächstgelegenen Schule der jeweiligen Schulart soll an Schultagen eine Fahrtmöglichkeit mindestens zum Beginn der 1. Stunde und zum Ende des Vormittagsunterrichts und des Nachmittagsunterrichts angeboten werden, wenn mehr als vier Fahrschüler vorhanden sind. Bei größeren Schulstandorten werden Angebote in Wohnorte mit mehr als 20 Schülern auch für weitere regelmäßige Anfangs- und Endzeiten eingerichtet, wenn durch diese Angebote eine Entzerrung der Kapazitätsspitzen erzielt werden kann. Dabei gelten die Regelungen der „Satzung des Alb-Donau-Kreises über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten“ in der jeweiligen Fassung entsprechend.

Die Anforderungen im Schulverkehr führen i. d. R. zu zusätzlichen Fahrtenangeboten, die das vorhandene Taktangebot verdichten. Ziel ist ein streng vertaktetes Fahrplanangebot im 30- oder 60-Minuten-Takt mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- bzw. Abfahrtsminuten zu jeder Stunde, von denen nur in Ausnahmefällen z. B. wegen Schulanfangs- oder Schulschlusszeiten, Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln oder aufgrund spezieller Fahrgastwünsche (z. B. zu den Ladenschlusszeiten) abgewichen werden darf. Diese Abweichungen sind jedoch im Einzelfall für bestimmte Linien und Fahrten zu prüfen, wenn dadurch für die Mehrzahl der betroffenen Fahrgäste eine Verbesserung des Gesamtangebots verbunden ist.

In einzelnen Korridoren im Alb-Donau-Kreis führt die parallele Bedienung mehrerer Linien, insbesondere von SPNV-Linien und Bus-Linien zu einem deutlich höheren Fahrtenangebot, als es entsprechend der dargestellten Bedienungsstandards erforderlich wäre. Eine Brechung paralleler Linien kurz vor Erreichen des zentralen Ortes bzw. Verknüpfungspunktes ist nicht kundengerecht. Die parallele Bedienung ist oft auch aus Kapazitätsgründen erforderlich.

In den Nachtverkehrszeiten sind Einzelfahrten in den nachfragestarken Nächten (Nächte Freitag/ Samstag, Samstag/ Sonntag und Nächte vor Feiertagen) vom Oberzentrum Ulm in die Region vorzusehen.

Bedienungsqualität im Verdichtungsraum Ulm/ Neu-Ulm

Zum Verdichtungsraum Ulm/ Neu-Ulm gehören im Alb-Donau-Kreis die Stadt Erbach und die Gemeinden Dornstadt, Blaustein und Illerkirchberg. Aus diesen Bereichen gibt es intensive Verflechtungen mit dem Oberzentrum, die höhere Anforderungen an die Bedienungsqualität notwendig machen. Es soll dabei ein Taktverkehr angestrebt werden.

Bedienungsqualität zu Zielen in Landkreise außerhalb des Alb-Donau-Kreises

Auf den relevanten Relationen zu Zielen außerhalb des Alb-Donau-Kreises werden die definierten Standards für die Relationen innerhalb des Kreises angewendet, wenn das Ziel außerhalb des Kreises mindestens die zentralörtliche Funktion eines Mittelzentrums aufweist. Bei relevanten Relationen zu Zielen außerhalb des Alb-Donau-Kreises, die eine geringere Zentralität aufweisen (Klein- oder Unterezentren), werden die Anforderungen der vergleichbaren Standards, wie sie innerhalb des Alb-Donau-Kreises angewendet werden, um eine Qualitätsstufe herabgesetzt.

Verbindung (Fahrzeit und Umsteigehäufigkeit)

Lange Fahrtzeiten und viele Umsteigevorgänge vermindern die Attraktivität des ÖPNV. Die Fahrtzeiten und die Zahl der Umsteigevorgänge sind deshalb so gering wie möglich zu halten. Im Nahverkehrsplan werden Grenzwerte definiert, innerhalb derer ein Fahrgast die Ziele erreichen soll.

Anforderungen an die Erreichbarkeit der Stadt Ulm

Die Linienführung ist so zu gestalten, dass das Zentrum der Stadt Ulm (Haltestellen Hbf./ ZOB) aus Städten und Gemeinden mit Zugang zu den Achsen und Hauptverbindungen ohne Umstieg erreicht wird. In Ausnahmefällen ist ein einmaliger Umstieg zu rechtfertigen, wenn dadurch die Fahrtzeit gegenüber der Direktfahrt verkürzt werden kann. Die Fahrtzeit von den zentralen Haltestellen in den Orten der Achsen und Hauptverbindungen zu der Haltestelle Hbf./ ZOB in Ulm soll in der Haupt- und Normalverkehrszeit max. 50 Minuten betragen.

Die Wissenschaftsstadt in Ulm soll aus den nördlich von Ulm gelegenen Landkreisbereichen, die durch die Linien 30, 49, 46 und 585 bedient werden, ohne Umstieg oder über einen abgestimmten Verknüpfungspunkt mit einem Umstieg auf möglichst schnellem Weg erreichbar sein.

Aus Richtung Erbach sollen das Gewerbegebiet Donautal und das Schulzentrum Kuhberg zu nachfragerrelevanten Zeiten auf direktem Weg erreichbar sein.

Aus Richtung Langenau soll das Messegelände Ulm auf direktem Weg erreichbar sein.

Anforderungen an die Erreichbarkeit im Alb-Donau-Kreis:

■ **Tabelle 19: Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit im Alb-Donau-Kreis**

Kategorie	Umsteigehäufigkeit	Maximale Reisezeit
Anbindung aller Gemeindeteile an den jeweiligen Gemeindehauptort	Umsteigefreie Anbindung	20 Minuten ²³
Anbindung aller Orte im Landkreis an das zugeordnete höhere Zentrum	Umsteigefreie Anbindung	30 Minuten ²⁴
Anbindung aller Gemeindehauptorte im Landkreis an das nächste Mittelzentrum bzw. Oberzentrum Ulm	max. ein Umsteigevorgang	40 Minuten
Anbindung der Mittelzentren Ehingen und Laichingen-Blaubeuren sowie der Unterzentren Langenau, Dornstadt, Blaustein Erbach, Munderkingen und Dietenheim an das Oberzentrum Ulm	Umsteigefreie Anbindung	50 Minuten

Die Reisezeit kann in der Schwachverkehrszeit aufgrund der Führung des Busses über einen längeren Linienweg abweichen. Das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV soll auf Achsen und Hauptverbindungen in der HVZ bei maximal 2,0 liegen (die Fahrtzeit im ÖPNV soll damit maximal das Doppelte der Fahrtzeit im MIV²⁵ betragen).

23 Beträgt die Entfernung eines Teilortes zum Hauptort mehr als 10 km, kann die maximale Reisezeit 30 Minuten betragen.
 24 Beträgt die Entfernung auf dieser Relation mehr als 20 km, kann die maximale Reisezeit 45 Minuten betragen.
 25 Die Reisezeit im MIV wird hier als reine Fahrtzeit ohne Zu- und Abgangswege oder etwaige Parksuchzeiten verstanden.

Besondere Anforderungen an den Innerortsverkehr

Die wichtigsten Quell-Zielverbindungen in den Innerortsverkehren sind umsteigefrei anzubieten, bei allen weiteren Verbindungen innerorts ist die Umsteigehäufigkeit auf maximal einen Umsteigevorgang zu begrenzen. Die maximale Reisezeit inklusive Wartezeiten beim Umstieg sollte 20 Minuten nicht überschreiten. Die Bedienung soll als integraler Taktfahrplan (ITF) erfolgen, um die Anforderungen an die Reisezeit zu erfüllen.

Anschlüsse an Verknüpfungspunkten

Bei Umsteigeverbindungen sind an Verknüpfungspunkten erster und zweiter Ordnung (insbesondere in bzw. aus Richtung des Oberzentrums Ulm und den Mittelzentren im Untersuchungsgebiet und den benachbarten Verkehrsräumen) Bus-Zug-Anschlüsse mit möglichst geringen Wartezeiten (Regelfall zwischen 4 und 10 Minuten) zu gewährleisten. Ferner sind Verknüpfungspunkte so auszustatten, dass ein zügiges Umsteigen ohne große Fußwege möglich ist. Bei Taktfolgen von 30 Minuten und länger auf beiden anschlussrelevanten Linien ist an den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung auf den Hauptumsteigerelationen eine betriebliche Anschlusssicherung vorzusehen, sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbußen für den übrigen Fahrweg zulässt.

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion wie folgt definiert:

■ **Tabelle 20: Definition von Verknüpfungspunkten**

Kategorie	Beschreibung	Im Bestand
Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV und Bus bzw. Bus-Bus-Verknüpfung	<ul style="list-style-type: none"> • Munderkingen Bahnhof • Ehingen Bahnhof • Erbach Bahnhof • Blaubeuren Bahnhof • Langenau Bahnhof • Schelklingen Bahnhof • Blaustein-Herrlingen Bahnhof • Laichingen Mitte • Amstetten Bahnhof
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Verknüpfungspunkte SPNV und Bus bzw. Bus-Bus-Verknüpfung	<ul style="list-style-type: none"> • Allmendingen • Dietenheim Illertisser Straße • Blaustein Hofstraße • Lonsee Bahnhof^{f26} • Westerstetten Bahnhof^{f27} • Beimerstetten Bahnhof^{f28} • Rottenacker Bahnhof^{f29} • Nellingen Rathaus • Weidenstetten Dorfplatz • Heroldstadt-Ennabeuren Hülbenstraße • Oberstadion Krippenmuseum

Die Fahrpläne der Buslinien sind auf die Zugankunfts- und Zugabfahrtszeiten abzustimmen. Integrale Taktfahrpläne sind vorbehaltlich der Bedürfnisse spezieller Nutzergruppen einzuführen bzw. zu erreichen. Wichtige Schulverkehrsverbindungen werden auf die Schulanfangs- und Endzeiten ausgerichtet, die abhängig vom üblichen 50 Minuten-Raster (Schulstunde 45 Minuten plus 5 Minuten Pause) verkehren und somit nur bedingt mit dem Schema eines Taktfahrplans, z. B. Stundentakt, kompatibel sind. Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. regelmäßige Behinderungen und Störungen des Busverkehrs auf bestimmten Relationen durch MIV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen ist ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig.

26 Bus kann Bahnhof nicht direkt anfahren, aufgrund der baulichen Situation (Dach)
 27 Fußweg zwischen Bushaltestelle und Bahnhof ca. 300 m
 28 Fußweg zwischen Bushaltestelle und Bahnhof ca. 400 – 500 m (bauliche Situation)
 29 Bahnhof wird ausgebaut (Bahnhalt ab Dezember 2014 vorgesehen)

■ **Tabelle 21: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten in der HVZ/ NVZ**

	Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Verknüpfungspunkt 2. Ordnung
	(max. Übergangszeiten in Minuten); zu erfüllen für <u>Hauptumsteigerelationen</u> (insbesondere in und aus Richtung der Oberzentren und Mittelzentren im Untersuchungsgebiet und den benachbarten Verkehrsräumen) ³⁰	
Umsteigen Bus auf SPNV und Bus auf Bus	4 – 10 Min.	max. 15 Min.

Netz- und Fahrplangestaltung

Abweichende Linienwege sind nur dann zulässig, wenn abweichende Einzelziele (z.B. Schulen, Arbeitsstätten) nur zu wenigen Tageszeiten angefahren werden müssen und wenn zeitlich parallele Fahrten (Verstärker, Schnellkurse etc.) eine Beschleunigung durch Arbeitsteilung erzielen. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein, zusätzliche Fahrten (Schülerfahrten, Schnellkurse, Verstärker) können abweichen.

Übergeordnetes Ziel ist es, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten, in dessen Ausgestaltung auch eine verkehrliche Klassifizierung des Bedienungsangebotes deutlich wird, die z. B. durch eine Unterscheidung der Liniennummern (z. B. vorangestellte Buchstaben für Schnellbusverbindungen oder Linien des Regionalen Hauptnetzes oder Verwendung bestimmter Nummernkreise) erkennbar wird. Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation entsprechend zu vermarkten.

Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Mobilitätsgarantie

Für den Fahrgast ist entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist.

Kurzfristig soll ein hohes Maß an Pünktlichkeit (d. h. max. 5 Minuten verspätet) für die Linien in der Aufgabenträgerschaft des Alb-Donau-Kreises erreicht werden. Die Verkehrsunternehmen haben dazu mittelfristig die Voraussetzungen zur Prüfung zu schaffen.

Seit 1. Januar 2010 gibt es im Bereich des Donau-Iller-Nahverkehrsverbundes (DING) eine Mobilitätsgarantie. Dabei werden Taxikosten bis maximal 35 Euro erstattet, wenn das Fahrtziel um mehr als 30 Minuten später als im Fahrplan angegeben erreicht werden würde.

³⁰ Bei Linien, die an mehreren Verknüpfungspunkten gebunden sind, können die definierten Umsteigezeiten nicht an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. In diesem Fall sind Prioritäten zu definieren.

3.2.4 Qualitätsstandards Haltestellen und Fahrzeuge

Die Beförderungsqualität des ÖPNV wird in großem Maße durch die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge definiert.

Das äußere Erscheinungsbild der Haltestellen und Fahrzeuge sowie die Lage und Erreichbarkeit der Haltestellen bestimmen in nicht geringem Maße die Entscheidung des Kunden, den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu nutzen.

Bushaltestellen, Bahnhöfe und Bahnhaltdepunkte

Die Haltestelle dient dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zum Verkehrssystem und ist somit das „Aushängeschild“ für den ÖPNV.

Zielsetzung ist es, die Haltestellenqualität im Alb-Donau-Kreis weiterzuentwickeln. Dazu gehören insbesondere die Verbesserung der Information an den Haltestellen, die Ergänzung von Wind- und Regenschutz sowie von Sitzgelegenheiten und die verbesserte Nutzbarkeit der Haltestellen von mobilitätseingeschränkte Personen.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz prinzipiell die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese weitgehend barrierefrei und behindertenfreundlich zu gestalten. Laut PBefG ist ab 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen.

Folgende Aspekte sind für mobilitätseingeschränkte Personen bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung, um die Nutzbarkeit der Haltestellen durch mobilitätseingeschränkte Personen zu verbessern:

- barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege,
- geringe Niveauunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg (Bordsteinanhebung auf 16/ 18 cm),
- kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion,
- kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte (z. B. Taststreifen und Einstiegsmarkierung),
- geeignete Bedienungshöhen bei Automaten sowie gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftungen (z. B. für Kinder, Rollstuhlfahrer, Kleinwüchsige).
- Gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformationen (z. B. durch entsprechende Schriftgrößen, kontrastierende Farbgebung).

Richtungshaltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen Straßen sollten, soweit möglich, Querungshilfen angelegt sein.

Die **Bushaltestellen** werden in folgende Kategorien gegliedert:

- A: Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten (1. Ordnung und 2. Ordnung), zentrale Haltestelle in den Kernorten mit mehr als 1.000 Einwohnern, Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen
- B: Bushaltestellen mit einem Fahrgastaufkommen von über 20 Ein- und Aussteiger pro Tag
- C: Bushaltestellen im Busverkehrssystem mit sehr geringem Fahrgastaufkommen (< 20 Ein- und Aussteiger pro Tag)

Eine zentral gelegene Haltestelle in Orten mit mehr als 150 Einwohnern soll mindestens nach den Standards der Kategorie B ausgebaut sein.

■ **Tabelle 22: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen**

Ausstattungsmerkmal	A	B	C
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit			
Witterungsschutz ³¹ (mit Beleuchtung in zusammenhängenden Siedlungsbereichen) für relevante Einstiegsrichtungen	■	○	-
Sitzgelegenheit ³²	■	■	○
Abfallbehälter mit Zigaretteinwurf	■	■	○
Beleuchtung	■	○	○
Fahrgastinformation			
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs, falls erforderlich	■	-	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs zu Zielen im Umfeld (z. B. P+R, B+R, öffentliche Einrichtungen)	○	-	-
Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt ³³	○	-	-
umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen, schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan)	■ ³⁴ ○	○	-
Standard-Informationen an jedem Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen)	■	■	■ **

31 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

32 siehe oben

33 Soweit die technischen Voraussetzungen bei den Verkehrsunternehmen vorhanden sind (Betriebsleitsystem).

34 Eine Informationsvitrine soll in jedem Hauptort im Alb-Donau-Kreis mit mehr als 1.000 Einwohnern an einer zentralen Haltestelle aufgestellt werden. Für Fahrplaninformationen soll diese im Format A3 quer vorhanden sein, für weitergehende Informationen entsprechend größer.

Ausstattungsmerkmal	A	B	C
Behindertengerechte Gestaltung/ Barrierefreiheit (unter Berücksichtigung des neuen PBefG)			
barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	■	○*	-*
Niederflurgerechter Hochbord (Bus: 16/ 18 cm hoch ³⁵)	■	○*	-*
Mindestlänge der geraden Busstellfläche zur Sicherstellung eines schmalen Spaltes für Ein- und Ausstieg	■	○*	-*
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen	■	○*	-*
gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformationen	■	○*	-*

ERLÄUTERUNG:

- ERFORDERLICHE AUSSTATTUNG (IM ALB-DONAU-KREIS BEI NEU- UND UMBAU)
- ANZUSTREBENDE AUSSTATTUNG (IM ALB-DONAU-KREIS BEI NEU- UND UMBAU)
- NICHT ERFORDERLICHE AUSSTATTUNG
- * BEI HALTESTELLEN IM BEREICH VON EINRICHTUNGEN MIT RELEVANZ FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE PERSONEN „ERFORDERLICHE AUSSTATTUNG“
- ** TARIFINFORMATION BEI KATEGORIE C NICHT ERFORDERLICH

Bei der Neueinrichtung einer Haltestelle können zunächst in einer Testphase (max. zwei Jahre) die Standards der Kategorie C angewendet werden. Danach sind jedoch das tatsächliche Fahrgastaufkommen zu erfassen und die entsprechenden Ausstattungsmerkmale zu ergänzen.

Die Haltestellen der Kategorie A sind mit Priorität barrierefrei auszubauen. Für die Haltestellen der Kategorien B und C sind in Abstimmung mit den Gemeinden Prioritätenlisten zu erstellen. Ausnahmen sind entsprechend zu begründen.

Die **Bahnhöfe und Bahnhaltdepunkte** werden in folgende Kategorien gegliedert:

- A: Bahnhöfe mit einem hohen Fahrgastaufkommen pro Tag (im Bestand: Ehingen, Langenau)
- B: Bahnhöfe mit einem mittleren Fahrgastaufkommen pro Tag (im Bestand: Erbach und RE-Halte)
- C: Sonstige Bahnhöfe und Haltepunkte im Schienenverkehr

35 Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überstreichens“ der Haltestellenbereiche); bei problematischen Straßenoberflächenverhältnissen (Unebenheiten o. Ä.) mind. 16 cm bei Buskaps und mind. 14 cm bei Busbuchten.

■ **Tabelle 23: Ausstattungsstandards für Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte im Schienenverkehr**

Ausstattungsmerkmal	A	B	C
<i>Komfort, Kundenservice und Sauberkeit</i>			
Witterungsschutz	■	■	■
Sitzgelegenheit	■	■	■
Öffentlicher Fernsprecher	■	○	-
Fahrscheinautomat	■	■	■
Verkaufsstelle im Nahbereich	■	○	-
WC	■	○	-
Lautsprecher	■	■	■
Abfallbehälter mit Zigaretteneinwurf	■	■	■
<i>Fahrgastinformation</i>			
Wegweisung innerhalb des Haltebereichs	■	■	-
Wegweisung innerhalb des Haltebereichs zu Zielen im Umfeld (z. B. P+R, B+R, öffentliche Einrichtungen)	○	○	-
Dynamische Fahrgastinformation an einem zentralen Punkt ³⁶	■	■	-
umfassende Informationspakete an jedem Bahnsteig bzw. zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen, schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan, Schienenersatzverkehr)	■	○	○
Standard-Informationen an jedem Bahnsteig (Fahrplan, Tarifinformationen, Schienenersatzverkehr)	-	■	■
<i>Behindertengerechte Gestaltung/ Barrierefreiheit³⁷</i>			
niveaugleicher Zugang zum Bahnsteig	■	■	○
Blindenleitstreifen	■	■	○

Folgende Zuständigkeiten ergeben sich für die Bahnhöfe, Bahnhaltepunkte und Bushaltestellen:

- 36 Soweit die technischen Voraussetzung bei den Verkehrsunternehmen vorhanden sind (Betriebsleitsystem).
- 37 Das Land Baden-Württemberg gewährt Zuschüsse für den Bau von Anlagen des ÖPNV grundsätzlich nur unter der Voraussetzung, dass die Belange behinderter und mobilitätsbeeinträchtigter Menschen berücksichtigt werden und den Anforderungen der sogenannten Barrierefreiheit möglichst weitestgehend entsprochen wird. Gleichwohl soll nach dem Regelwerk der DB Station & Service AG bei Unterschreitung einer bestimmten Nutzerfrequenz (1.000 Ein- und Aussteiger täglich) der sofortige behindertengerechte Ausbau von neuen Haltepunkten nur bei tatsächlichem und nachzuweisendem Bedarf erfolgen; anderenfalls sind die baulichen Vorkehrungen zu treffen, dass für einen späteren Bedarf die Nachrüstung ohne wesentliche Mehrkosten möglich ist.

- Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte: Die Verkehrsunternehmen (Eisenbahnbetriebsunternehmen) sind für die Information an den Haltestellen, die Fahrscheinautomaten und für deren Wartung, Pflege und Aktualisierung zuständig, teilweise in Arbeitsteilung mit dem Verkehrsverbund DING.
- Der Straßenbaulastträger ist zuständig für die verkehrliche Anlage der Haltestelle, die Gemeinden für die Aufstellung/ Versetzung der Wartehäuschen bzw. weiterer Umfeldmaßnahmen (Wegweisung, Zuwegung etc.). Gemäß PBefG sind die Verkehrsunternehmen für die Aufstellung der Haltestellenmasten, H-Schilder und Aushangkästen verantwortlich. Die Masten werden in der Praxis jedoch von den Gemeinden aufgestellt, die H-Schilder werden landkreiseinheitlich vom Landkreis zur Verfügung gestellt.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere dort, wo der ÖPNV keine flächendeckende Erschließung bereitstellen kann, werden der Pkw und das Fahrrad zu wichtigen Ergänzungsverkehrsmitteln. Um diese mit dem ÖPNV zu verknüpfen, sind Park-and-ride-Anlagen (P+R) sowie Bike-and-ride-Anlagen (B+R) erforderlich. Bestehende P+R- und B+R-Anlagen, deren Kapazität regelmäßig erschöpft ist, sind auszubauen.

An Verknüpfungspunkten 1. Ordnung ist die Einrichtung bzw. Beibehaltung von Car-Sharing-Stellplätzen zu prüfen.

Bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen ist sowohl die Nutzerfreundlichkeit als auch der Diebstahlschutz zu berücksichtigen. An aufkommensstarken Haltepunkten im Pendlerverkehr sind zusätzlich Fahrradboxen anzuordnen.

Ferner sind Kiss-and-ride-Anlagen (Kurzzeitparkzonen zum Bringen oder Abholen von Fahrgästen mit dem MIV) an Verknüpfungsstellen vor allem mit dem SPNV einzurichten.

Kostenpflichtige P+R- und B+R-Anlagen und CarSharing-Systeme sind soweit wie möglich in das Tarif- und Vertriebssystem sowie in das Marketing des ÖPNV zu integrieren, um die Durchgängigkeit der Verkehrsmittelnutzung aus Kundensicht zu verbessern.

Die Fahrradbeförderung in den Bussen, Straßenbahnen und den Regionalbahnen ist im DING-Verbundgebiet (ausgenommen sind Anruf-Sammeltaxi und Nachttaxi, RE- und IRE-Züge sowie Züge des Fernverkehrs) von Montag bis Freitag ab 8:30 Uhr sowie samstags, sonn- und feiertags ohne zeitliche Einschränkung unentgeltlich möglich, soweit Platz vorhanden ist. Montag – Freitag vor 08:30 Uhr und generell in den RE- und IRE-Zügen ist die Fahrradmitnahme nur kostenpflichtig möglich, ein Anspruch auf die Fahrradmitnahme besteht nicht.

Fahrzeugausstattung

Neben der Haltestellenausstattung stellt die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge das wichtigste Merkmal für die Beförderungsqualität dar. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr. Einzusetzen sind saubere, moderne, ansprechende und komfortable Fahrzeuge.

Das durchschnittliche Fahrzeugalter bei allen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen eines Verkehrsunternehmens darf 10 Jahre nicht überschreiten. Für die Betriebsreserve und Verstärkerfahrzeuge können ggf. abweichende Standards vereinbart werden.

Die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV ist gemäß PBefG § 8 Abs. 3 bis 1. Januar 2022 herzustellen. Mit einem Antrag auf Erteilung einer Liniengenehmigung nach § 42 PBefG – spätestens aber zum 1. Januar 2018 – ist darzulegen, wie diese Barrierefreiheit in den Fahrzeugen bis 1. Januar 2022 (ggf. stufenweise) umgesetzt wird. Dabei ist ein niederfluriger Ein- und Ausstieg vorrangig auf den regelmäßig im Tagesverkehr eingesetzten Fahrzeugen vorzusehen.

Folgende Punkte sind dabei zu berücksichtigen:

- bei Neu- und Ersatzbeschaffungen ist neben Niederflurtechnik auf eine ausklappbare Rampe an Tür 2 (oder Lift) und auf Kneeling-Technik als Einstieghilfe zu achten (Einstieghöhe an Tür 1 (nicht abgesenkt) darf eine Höhe von 360 mm nicht überschreiten, Absenkung durch Kneeling),
- podestloser Boden (Mittelgang) zwischen Tür 1 und 2 bei Standardlinienbus und Standardgelenklinienbus,
- Rufeinrichtungen (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninnern an der Sondernutzungsfläche,
- behindertengerechte Sitzplätze in der Nähe der Türen und ausreichende Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen (Sondernutzungsfläche mit Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen, Gepäck etc. (z. B. Gurte) und Rückenstütze),
- ergänzende Fahrgastinformationen (Linien- und Zielanzeige) in und an den Fahrzeugen, sowie eine Haltestellenanzeige oder –ansage in den Fahrzeugen.

Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist grundsätzlich die EU-Richtlinie 2001/ 85/ EG³⁸ zu beachten.

Ausnahmen von der Herstellung der Barrierefreiheit bis 1. Januar 2022 können im Einzelfall zugelassen werden,

- wenn der Schüleranteil mehr als 80 % der Fahrgäste einer Fahrt ausmacht,
- wenn Fahrzeuge mit weniger als 10m Länge eingesetzt werden und keine Haltestellen mit besonderem Aufkommen an mobilitätseingeschränkten Fahrgästen bedient werden,

³⁸ vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

- für Verstärkerfahrten,
- für Reservefahrzeuge,
- wenn sonstige besondere Verhältnisse die Nutzung eines barrierefreien Fahrzeugs nicht zwingend erscheinen lassen.

Für Fahrzeuge über 10m Länge, die nicht barrierefreie Fahrzeuge sind (z. B. Kombi- oder Reisebusse), müssen spätestens ab dem Zeitpunkt der nächsten Liniengenehmigung nach § 42 PBefG folgende Standards erbracht werden:

- gut erreichbare Haltewunschtasten an jeder 2. Sitzreihe, an Behindertenplätzen und im Bereich der Sondernutzungsflächen,
- elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck,
- ein elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Verbundfahrscheine ermöglicht und
- lokal kompatible Systeme zur Ansteuerung von elektronischen Kundeninformationssystemen, kompatible Systeme zur Anschlussicherung.

■ **Tabelle 24: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge (ab 01.01.2022)**

Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge	Ansprüche an barrierefreie Fahrzeuge	Ansprüche an nicht barrierefreie Fahrzeuge
Digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme (elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck)	■	■
Digitale visuelle (Haltestellenanzeige innen) und/ oder akustische (Haltestellenansage innen) Fahrgast-Informationssysteme	■	○
Klimaanlage	○	○
Ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer (alternativ: Lift)	■	○
Sondernutzungsfläche (z. B. für Kinderwagen oder Rollstuhl)	■	○
Doppelflügelige Türen für einen schnellen Fahrgastwechsel	■	○
Gut erreichbare Haltewunschtaasten an jeder zweiten Sitzreihe, an den Behindertensitzplätzen und im Bereich der Sondernutzungsfläche	■	■
Lokal kompatible Systeme zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen ³⁹	○*	-
Elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Verbundfahrscheine ermöglicht	■	■

ERLÄUTERUNG:

- VERBINDLICHER STANDARD
- WÜNSCHENSWERTER STANDARD
- NICHT ERFORDERLICHE AUSSTATTUNG
- * FÜR FAHRZEUGE IM REGIONALVERKEHR, DIE IN DIE STADT ULM FAHREN, IST DIESES AUSSTATTUNGSMERKMAL MIT DER STADT ULM ABZUSTIMMEN.

Weitergehende Qualitätsstandards zur Fahrzeugausstattung werden in einer Vereinbarung mit den Verkehrsunternehmen definiert.

39 Insoweit auf den Linien beeinflussbare Lichtsignalanlagen vorhanden sind.

3.2.5 Qualitätsstandards Betrieb und Störungsmanagement

Die Aufgabenträger wirken auf die Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht. Umleitungen wegen Baustellen und Veranstaltungen sind im Vorfeld mit den Unternehmen und Aufgabenträgern abzustimmen, um die Behinderungen für den ÖPNV zu minimieren. Bei permanent wiederkehrenden Veranstaltungen ist die Einrichtung von dauerhaft installierten Ersatzhaltestellen auf der Umleitungsstrecke vorzusehen.

Die Beschleunigung des ÖPNV ist z. B. durch separate ÖPNV-Trassen und/ oder Beschleunigung an Lichtsignalanlagen weiter zu verfolgen. Hierzu gehört auch die leistungsfähige Gestaltung der ÖPNV-Knotenpunkte in den Kernstädten der zentralen Orte im Alb-Donau-Kreis.

3.2.6 Qualitätsstandards Marketing, Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebotes sind kontinuierlich durch Öffentlichkeitsarbeit der Aufgabenträger und Marketingmaßnahmen zu bewerben. Dabei sind in Kooperation mit weiteren Partnern, insbesondere mit der Verbundgesellschaft DING, übergreifende Marketingmaßnahmen für bestimmte Zielgruppen zu entwickeln.

DING bedient sich eines unternehmensübergreifenden Marketings, unter Berücksichtigung der corporate identity (einheitliches Erscheinungsbild). Bei kurzfristigen betrieblichen Maßnahmen findet die konkrete Fahrgastinformation durch die Verkehrsunternehmen statt.

Bei ungeplanten Störungen im Betriebsablauf sind möglichst kurzfristig umfassende, verständliche und unternehmensübergreifende Informationen über Art und voraussichtliche Dauer der Störung sowie ggf. über Reisealternativen an die Fahrgäste weiterzugeben. Diese Informationen sollen auch für Fahrgäste nutzbar sein, die sich vor Beginn ihrer Reise über den aktuellen Ist-Fahrplan informieren möchten (z. B. im Internet, Information per SMS etc.).

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen führen Nachfrageermittlungen durch oder veranlassen diese, um umgesetzte Maßnahmen im ÖPNV im Sinne einer Erfolgskontrolle bewerten zu können.

Die Sicherstellung eines verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems ist weiterhin zu gewährleisten. Im Untersuchungsgebiet gilt der Tarif des Donau-Iller Nahverkehrsverbundes. Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden oder Tarifgemeinschaften sind sicherzustellen. Der Ausbau des Sortiments elektronischer kundenfreundlicher Fahrkarten im Rahmen des Handytickets ist anzustreben. Der Vertrieb von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein. Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist durch die Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

Für eine umfassende Information bestehender und potenzieller Fahrgäste ist das Angebot an Informationsstellen, Mobilitätszentralen und der dynamischen Fahrgastinformation weiter auszubauen.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sind die Fahrplantabellen um den Hinweis der barrierefrei ausgestatteten Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte zu ergänzen. Die Schriftgröße und Darstellungsform der Fahrgastinformationen ist auf eine gute Lesbarkeit und Verständlichkeit zu überprüfen. Die dynamische Fahrgastinformation ist mit visuellen Anzeigen und akustischen Ansagen auszustatten („Zwei-Sinne-Prinzip“).

3.2.7 Qualitätsmanagement

Die Aufgabenträger prüfen regelmäßig die Einhaltung von Qualitätsstandards im ÖPNV mittels Qualitätskontrollen oder lassen diese über den Verkehrsverbund ausführen. Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht. Die Qualität im ÖPNV im Alb-Donau-Kreis ist über geeignete Anreizsysteme zu sichern und zu steigern.

3.2.8 Anforderungen an die Sicherheit

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Gewaltbereitschaft in unserer Gesellschaft fühlen sich (potenzielle) ÖPNV-Fahrgäste verstärkt verunsichert, was nicht selten zu einer Mobilitätseinschränkung, in bestimmten Fällen zu einem völligen Mobilitätsverzicht, besonders abends und nachts führt. Es ist eine vordringliche Aufgabe der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen, dem durch spezielle (Gestaltungs-) Maßnahmen entgegenzuwirken:

- Sicherer Zugang zum ÖPNV durch Vermeidung bzw. Beseitigung von Angsträumen (z. B. beleuchtete, übersichtliche und sichere Zuwege),
- Gewährleistung der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum sowohl an Haltestellen als auch im Haltestellenumfeld, insbesondere abends (z. B. durch ausreichende Beleuchtung, transparente Gestaltung sowie gute Einsehbarkeit des Haltestellenbereichs),
- bedarfsgerechte Fahrangebote für die unterschiedlichen Nutzer-/ Nutzerinnengruppen in der Schwachverkehrszeit abends und am Wochenende. (z. B. Bedienung mit Ausstiegsmöglichkeit zwischen den Haltestellen, Taxi-Ruf beim Fahrer),
- Sicherheit im Fahrzeug durch höhere Aufmerksamkeit und Hilfsbereitschaft von Seiten des Fahrpersonals.

4 Bewertung der Bestandsaufnahme

4.1 Bewertung der Angebotsqualität

4.1.1 Bewertung der Erschließungsqualität

Für die Bewertung der Erschließungsqualität werden die in Kapitel 3.2.3 dargestellten Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Dabei werden Haltestellen, die nur im Schulverkehr bedient werden, separat dargestellt.

Die Erschließungsqualität im Alb-Donau-Kreis ist aufgrund der Haltestellendichte insgesamt als gut zu bewerten. Die zentralen Bereiche der Orte sind weitestgehend erschlossen. Defizite bestehen insbesondere in Siedlungsrandlagen.

In folgenden Bereichen bestehen größere Bereiche, die gemäß den definierten Standards nicht erschlossen sind:

■ **Tabelle 25: ÖPNV-Erschließung – Nichterfüllung der Standards**

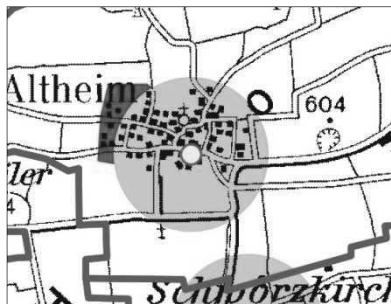
Stadt/ Gemeinde	Bereich, in denen Standards nicht erfüllt werden	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Altheim	<ul style="list-style-type: none"> westlicher Bereich kleinräumiger Bereich mit lockerer Einzelhausbebauung 	Geringe Betroffenheit
Blaubeuren	<ul style="list-style-type: none"> östlicher Bereich des Teilortes Asch kleinräumiger Bereich mit lockerer Einzelhausbebauung 	Geringe Betroffenheit → Prüfung der Einrichtung einer Haltestelle an der L1236 Höhe Buchenweg
Blaustein	<ul style="list-style-type: none"> Herrlingen; Bereich nördlich der Brückenstraße kleinräumiger Bereich mit lockerer Einzelhausbebauung grundsätzlich innerhalb des 1.000 m-Radius des SPNV; aufgrund Hanglage jedoch problematisch 	Einrichtung einer Haltestelle an der Bergstraße wurde bereits abgelehnt. → Prüfung der Einrichtung eines Ortsbusses, ggf. als Bürgerbus gemeinsam mit der Gemeinde.
Erbach	<ul style="list-style-type: none"> östlicher Bereich des GE Daimlerstraße tlw. innerhalb des 1.000 m-Radius des SPNV großflächige Gewerbeansiedlung 	Durch neue Bushaltestelle „Gewerbegebiet „Raitweiden“ durch Linie 232 weitgehend erschlossen.

Stadt/ Gemeinde	Bereich, in denen Standards nicht erfüllt werden	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Erbach	<ul style="list-style-type: none"> • Bereich Donaustraße zw. Erbach und Dellmensingen 	geplante Änderung Linienweg 232 durch GE-Gebiet Lüsse (Hst. Dieselstraße) erst nach Grunderwerb durch Stadt möglich.
Erbach	<ul style="list-style-type: none"> • östlicher Bereich des Teilortes Ersingen • kleinräumiger Bereich mit lockerer Einzelhausbebauung 	→ Neue Haltestelle im Bereich Kirche in Abstimmung
Illerkirchberg	<ul style="list-style-type: none"> • südlicher Bereich des Teilortes Oberkirchberg • kleinräumiger Bereich mit lockerer Einzelhaus- und Mehrfamilienhausbebauung 	Geringe Betroffenheit → Prüfung der Einrichtung einer Haltestelle an der L260 Höhe Mündelstraße
Langenau	<ul style="list-style-type: none"> • Bereich Ahornweg, Am Höhenblick, Am Nauursprung, Kurze Straße • größerer zusammenhängender Bereich • lockere Einfamilienhausbebauung mit einzelnen Mehrfamilienhäusern am westlichen Rand der Kernstadt 	→ Prüfung der Einrichtung eines Stadtbus-ses in Vorbereitung.
Laichingen	<ul style="list-style-type: none"> • Bereich Pichlerstraße, Goethestraße • kleinräumiger Siedlungsbereich mit lockerer Einzelhausbebauung 	Derzeit keine Planungen für Erschließung
Laichingen	<ul style="list-style-type: none"> • Bereich Rudolf-Diesel-Straße • größerer zusammenhängender Bereich mit Gewerbebetrieben 	An Geislinger Straße keine Haltestelle ausweisbar.

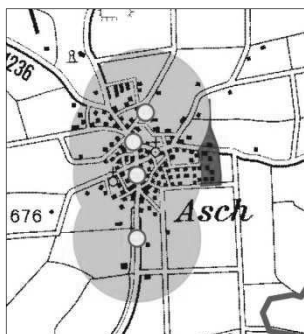
Aus den hier dargestellten Bereichen, in denen die Standards nicht erfüllt werden, ist nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf abzuleiten. Es wird im Rahmen der Erarbeitung des Maßnahmenkonzepts im Einzelfall geprüft, ob sich eine wirtschaftlich vertretbare und betrieblich bzw. verkehrlich sinnvolle ÖPNV-Erschließung auf Basis der vorhandenen Marktpotenziale umsetzen lässt.

In den folgenden Abbildungen sind die nicht erschlossenen Bereiche (rote Markierung) dargestellt. Die genaue Legende zu den Kartenausschnitten ist der Karte 5 zu entnehmen.

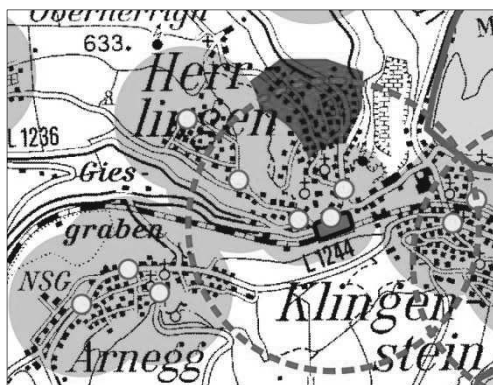
■ **Abbildung 1: Nicht erschlossener Bereich in Altheim**



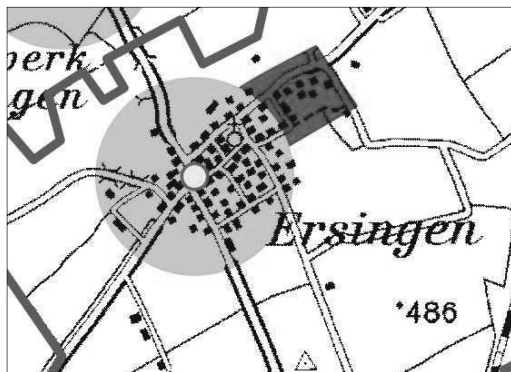
■ **Abbildung 2: Nicht erschlossener Bereich in Blaubeuren-Asch**



■ **Abbildung 3: Nicht erschlossener Bereich in Blaustein**



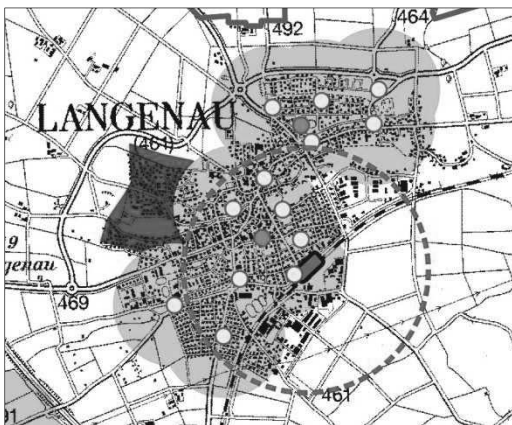
■ **Abbildung 4: Nicht erschlossener Bereich in Erbach-Ersingen**



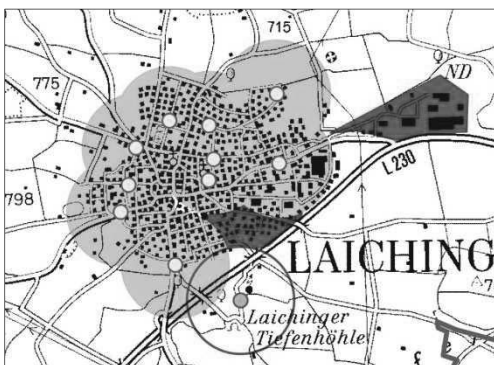
■ **Abbildung 5: Nicht erschlossener Bereich in Illerkirchberg-Oberkirchberg**



■ **Abbildung 6: Nicht erschlossener Bereich in Langenau**



■ **Abbildung 7: Nicht erschlossene Bereiche in Laichingen**



- ➔ Karte 5.1: Erschließungsqualität (Bereich Nordost)
- ➔ Karte 5.2: Erschließungsqualität (Bereich Nordwest)
- ➔ Karte 5.3: Erschließungsqualität (Bereich Südwest)
- ➔ Karte 5.4: Erschließungsqualität (Bereich Südost)

4.1.2 Bewertung der Bedienungsqualität

Für die Bewertung der Bedienungsqualität wird unter Berücksichtigung verschiedener Raumstrukturen und Siedlungsgrößen das vorhandene ÖPNV-Angebot analysiert. Die konkreten Bewertungskriterien sind in Kapitel 3.2.3 definiert.

Bedienungsqualität im Regionalverkehr im Alb-Donau-Kreis

Der Grundtakt im regionalen Hauptnetz ist der 60-Minuten-Takt. Dieser wird auf den Achsen in den Hauptverkehrszeiten zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet. In den Schwachverkehrszeiten kann dieser zu einem 120-Minuten-Takt ausgedünnt werden.

Auf folgenden Achsen und Hauptverbindungen werden die definierten Standards zu den dargestellten Zeiten nicht erreicht:

■ **Tabelle 26: Bedienungsqualität auf Achsen – Nichterfüllung der Standards**

Relation	Zeiten, in denen Standards nicht erfüllt werden
Ulm – Blaubeuren (Achse)	<ul style="list-style-type: none"> alle Verkehrstage: letzte Fahrt aus Ulm um 22.17
Dornstadt – Ulm (Achse)	<ul style="list-style-type: none"> systematische Vertaktung der Linie 49 nicht gegeben Mo.-Fr.: fehlende Hinfahrt um 10:30, 14:30, 16:30 Uhr, fehlende Rückfahrt um 9:30 Uhr Sa.: fehlende Hinfahrt gegen 12:00, 16:00 Uhr, fehlende Rückfahrt um 9:45, 13:45, 16:45 Uhr So.: fehlende Hinfahrt um 11:00 Uhr, fehlende Rückfahrt um 9:45 Uhr

■ **Tabelle 27: Bedienungsqualität auf Hauptverbindungen – Nichterfüllung der Standards**

Relation	Zeiten, in denen Standards nicht erfüllt werden
Laichingen – Ulm (Hauptverbindung)	<ul style="list-style-type: none"> Mo.-Fr.: Letzte Fahrt ab Blaubeuren um 19:30 Uhr Sa.: nur eine Hinfahrt um 13:30 Uhr und eine Rückfahrt um 16:29 Uhr So.: nur eine Hinfahrt um 13:30 und eine Rückfahrt um 16:29 Uhr
Dietenheim – Ulm (Hauptverbindung)	<ul style="list-style-type: none"> Mo.-Fr.: fehlende Hinfahrt um 10:00, 12:00 Uhr; letzte Fahrt aus Ulm um 20:20 Uhr Sa.: letzte Fahrt aus Ulm um 20:20 Uhr So.: zwei Fahrten nach Ulm um 12:45, 19:07 Uhr, zwei Fahrten aus Ulm um 12:00, 18:20 Uhr

Relation	Zeiten, in denen Standards nicht erfüllt werden
Unterkirchberg – Ulm (Hauptverbindung)	<ul style="list-style-type: none"> • Mo.-Fr.: fehlende Hinfahrt um 10:00, 12:00 Uhr • So.: nur zwei Hinfahrten um 13:10, 19:32 Uhr, nur zwei Rückfahrten um 12:00, 18:20 Uhr
Oberkirchberg – Ulm (Hauptverbindung)	<ul style="list-style-type: none"> • Mo.-Fr.: fehlende Hinfahrt um 10:00, 12:00 Uhr • So.: nur zwei Hinfahrten um 13:06, 19:28 Uhr, nur zwei Rückfahrten um 12:00, 18:20 Uhr

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur regelmäßigen Vertaktung.
- ➔ Überprüfung der Verknüpfungen auf Angebot Richtung Ulm.
- ➔ Weiterentwicklung des Abend-, Nacht- und Wochenendverkehrs.

Im regionalen Ergänzungsnetz gibt es Relationen mit Taktverkehr oder regelmäßigem Angebot, aber auch Relationen, die ausschließlich zu Schulverkehrszeiten bedient werden. Ein unzureichendes Angebot ist vor allem am Wochenende festzustellen. An Werktagen sind in bestimmten Bereichen an Ferientagen Defizite festzustellen. An Schultagen besteht vor allem am späten Vormittag Überprüfungsbedarf.

Relationen auf Nebenverbindungen und Verflechtungen, in denen zu bestimmten Zeiten die definierten Standards nicht erreicht werden, sind im Anlagenband dargestellt.

Die Ableitung des Handlungsbedarfs erfolgt hier themenspezifisch, da eine Bewertung nach einzelnen Relationen nicht zielführend im Sinne eines integrierten ÖPNV-Angebotes durchgeführt werden kann.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ grundlegende Weiterentwicklung des Wochenendverkehrs.
- ➔ Weiterentwicklung des Angebotes an Ferientagen.
- ➔ Potenzialermittlung für die Einrichtung zusätzlicher Fahrten am Vormittag.
- ➔ ggf. Einrichtung von Rufbus-/ Ruftaxi-Angeboten

- ➔ Anlagenband, Kap. 41.2.: Bedienungsqualität im regionalen Ergänzungsnetz – Nichterfüllung der Standards

Bedienungsqualität zu Zielen außerhalb des Alb-Donau-Kreises

Die Bedienungsqualität zu Zielen außerhalb des Alb-Donau-Kreises wird auf entsprechend bedeutsamen Relationen untersucht. Dabei werden auf folgenden Relationen die Standards nicht erreicht:

■ **Tabelle 28: Bedienungsqualität auf kreisgrenzenüberschreitenden Relationen – Nichterfüllung der Standards**

Relation (Netzhierarchie)	Zeiten, in denen Standards nicht erfüllt werden
Laichingen – Nellingen – Geislingen (Nebenverbindung)	<ul style="list-style-type: none"> Mo.-Fr. Ferientag: fehlende Hinfahrten gegen 6:30 und 14:00 Uhr Sa.: zwei Hinfahrten (7:00, 10:30 Uhr) und zwei Rückfahrten (8:15, 12:30 Uhr) So.: kein Angebot
Laichingen – Heroldstatt – Münsingen (Nebenverbindung)	<ul style="list-style-type: none"> Mo.-Fr.: fehlende Hinfahrten gegen 8:00, 14:00 Uhr, fehlende Rückfahrt gegen 14:00 Uhr Sa.: zwei Hinfahrten (7:45 und 13:30 Uhr) und zwei Rückfahrten (7:00, 12:25 Uhr) So.: zwei Hinfahrten (13:05, 18:30 Uhr) und eine Rückfahrt (12:05 Uhr)
Ehingen – Münsingen (Nebenverbindung)	<ul style="list-style-type: none"> Mo.-Fr. Schultag: fehlende Hinfahrten gegen 14:00 Uhr, fehlende Rückfahrt gegen 14:00 Uhr Mo.-Fr. Ferientag: fehlende Hinfahrt gegen 14:00 Uhr
Ehingen – Biberach (Nebenverbindung)	<ul style="list-style-type: none"> So.: weitgehend Verbindungen über Ulm Hbf mit deutlich teurerem Tarif
Munderkingen – Biberach (Nebenverbindung)	<ul style="list-style-type: none"> Sa.: kein Angebot So.: kein Angebot
Ehingen – Laupheim (Nebenverbindung)	<ul style="list-style-type: none"> So.: kein Angebot
Dietenheim – Illertissen (Nebenverbindung)	<ul style="list-style-type: none"> Sa.: ab 14:00 Uhr keine Fahrten mehr So.: kein Angebot
Illerrieden – Vöhringen (Verflechtung)	<ul style="list-style-type: none"> Mo.-Fr. Ferientag: nur eine Hinfahrt (7:21 Uhr) und eine Rückfahrt (16:32 Uhr) Sa.: kein Angebot
Oberstadion – Biberach (Verflechtung)	<ul style="list-style-type: none"> Sa.: kein Angebot
Altheim (Alb) – Gerstetten (Verflechtung)	<ul style="list-style-type: none"> Mo.-Fr. Schultag: fehlende Rückfahrt gegen 14:00 Uhr Mo.-Fr. Ferientag: fehlende Rückfahrt gegen 14:00 Uhr Sa.: eine Hinfahrt (18:59 Uhr) und eine Rückfahrt (7:41 Uhr)

Hinweis: Das Wochenendangebot ist im regionalen Ergänzungsnetz mit „bedarfsgerecht“ definiert. Aus der hier für das Wochenende durchgeführten Analyse lässt sich nicht direkt ein Handlungsbedarf ableiten.

Bedienungsqualität im Stadtverkehr Ehingen

Der Stadtverkehr in Ehingen besteht aus acht Linien mit unterschiedlichen Angeboten (vom 30-Minuten-Takt bis zu fünf Fahrten am Tag). Für den Bereich der Kernstadt (inkl. Berkach und Nasgenstadt) werden die Bedienungsstandards im Bereich Nord/ Berkach am Wochenende nicht erfüllt. Da es sich hierbei jedoch im Wesentlichen um ein Gewerbegebiet bzw. um einen kleineren Wohnsiedlungsbereich handelt, sind die Potenziale zu prüfen.

Die Verknüpfung mit dem SPNV ist teilweise mit längeren Übergangszeiten von bis zu 20 Minuten verbunden.

Die Spätbusse stellen auch die Verknüpfung vom SPNV aus Ulm dar. Es bestehen jedoch teilweise auch längere Übergangszeiten von bis zu 20 Minuten. Nach Aussagen des Verkehrsunternehmens besteht sehr wenig Nachfrage auf den Fahrten im Spätverkehr.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Vereinheitlichung des Bedienungsangebotes im Stadtverkehr Ehingen.
- ➔ Überprüfung der relevanten Verknüpfungen.
- ➔ Anpassung des Spätverkehrs. Prüfung der Möglichkeiten zur Abschöpfung weiterer Fahrgastpotenziale.

Bedienungsqualität im Stadtverkehr Munderkingen und Ortslinienverkehr Rottenacker

Der Stadtverkehr Munderkingen und Ortslinienverkehr Rottenacker ist durch ein unregelmäßiges und teilweise auch unübersichtliches Bedienungsangebot gekennzeichnet. Verknüpfungen finden am Bahnhof Munderkingen zum SPNV in und aus Richtung Ulm und am Bahnhof Rottenacker (Hst. Ehinger Straße) zur Buslinie nach Ehingen (Bahnhalt Rottenacker erst ab Dez. 2014 in Betrieb) statt, wobei teilweise längere Übergangszeiten gegeben sind.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Vereinheitlichung des Bedienungsangebotes im Stadtverkehr Munderkingen.
- ➔ Überprüfung der relevanten Verknüpfungen, insbes. Zug-Bus-Abstimmung.

Überschreitung der Standards

Bei Relationen, auf denen die definierten Standards überschritten werden, liegt nicht direkt eine Überbedienung mit Handlungsbedarf vor (vgl. auch Formulierung „Mindesttaktzeiten“ bei den Qualitätsstandards).

Mögliche Gründe für die Notwendigkeit einer Überschreitung der Standards können sein:

- Bündelung von Linien im Zulauf auf zentrale Orte bzw. Verknüpfungspunkte

- Anforderungen aufgrund von Schulzeiten bzw. Kapazitätsbedarf im Schulverkehr
- notwendige Verdichtung aufgrund von Kapazitätsengpässen, z. B. bei langlaufenden Linien bzw. bei Bedienung mehrerer einwohnerstarker Orte, insbesondere im Stad-Umland-Bereich von Ulm

4.1.3 Bewertung der Verbindungsqualität

Verbindungsqualität der Gemeindeteile an den Gemeindehauptort

Aus nahezu allen Gemeindeteilen sind die jeweiligen Hauptorte ohne Umstieg und innerhalb der definierten 20 Minuten erreichbar. Es gibt jedoch folgende Ausnahmen:

Aus den westlich von Ehingen gelegenen Ortsteilen Erbstetten und Mundingen beträgt die Reisezeit in die Kernstadt Ehingen mehr als 25 Minuten. Aufgrund der räumlichen Entfernung von mehr als 15 Kilometer wird die vorhandene Reisezeit als noch ausreichend bewertet.

Die Ortsmitte von Dornstadt ist aus dem Ortsteil Scharenstetten in knapp mehr als 20 Minuten erreichbar. Aufgrund der räumlichen Entfernung von 10 km wird die vorhandene Reisezeit als noch ausreichend bewertet.

Der Gemeindehauptort Lonsee ist aus den Ortsteilen Radelstetten und Luizhausen nicht direkt erreichbar. Aus diesen Teilorten bestehen jedoch Direktverbindungen zum SPNV in Urspring und in Amstetten (gemeinsames Kleinzentrum mit Lonsee).

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung der Potenziale für eine direkte Verbindung aus den Ortsteilen von Lonsee zum Hauptort (in Zusammenhang mit dem Bedienungsdefizit der Ortsteile).

Verbindungsqualität der Orte an das nächste höherrangige Zentrum sowie Verbindungsqualität der Gemeindehauptorte an das nächste Mittelzentrum bzw. Oberzentrum Ulm

Die jeweils nächstgelegenen höherrangigen Zentren (Oberzentrum, Mittelzentrum, Unterzentrum) sind aus den Orten im Alb-Donau-Kreis weitgehend ohne Umstieg und innerhalb von 30 Minuten zu erreichen. Es gibt jedoch folgende Ausnahmen:

Aus Altheim (Alb) beträgt die Reisezeit zum Unterzentrum Langenau rund 35 Minuten. Die Reisezeit zum Oberzentrum Ulm beträgt ebenfalls mehr als 30 Minuten.

Von Bernstadt ist das Oberzentrum Ulm in etwa 35 Minuten erreichbar. Das Unterzentrum Langenau ist jedoch innerhalb von 30 Minuten zu erreichen.

Die Reisezeit aus Schnürpflingen zum Oberzentrum Ulm beträgt knapp mehr als 30 Minuten. Das Kleinzentrum Staig ist jedoch unter 10 Minuten zu erreichen.

Verbindungsqualität der zentralen Orte zum Oberzentrum Ulm

Aus allen zentralen Orten im Alb-Donau-Kreis ist das Oberzentrum Ulm direkt – ohne Umstieg – zu erreichen. Bei den direkten Verbindungen werden die definierten Standards der maximalen Reisezeit von 50 Minuten mit einer Ausnahme nicht überschritten.

Die Reisezeit aus Laichingen nach Ulm mit der direkten Buslinie 30 überschreitet die 50 Minuten. Mit der Umsteigeverbindung (Linie 365-R3) über Blaubeuren Bahnhof kann die Reisezeit verkürzt und die Zielvorgabe unterschritten werden. Eine vergleichbare Reisezeitverkürzung ergibt sich von Dietenheim auch über den Bahnanschluss in Illertissen nach Ulm.

Erreichbarkeit weiterer Ziele im Oberzentrum Ulm/ Neu-Ulm

Die Wissenschaftsstadt in Ulm ist aus den meisten Bereichen des Landkreises mit einem Umstieg am Hbf./ ZOB zu erreichen. Von den Linien 37 und 38 aus Richtung Herrlingen und Blaustein bestehen an den Haltestellen Gefäßklinik/ Söflinger Weinberge stündliche Umsteigeverbindungen mit kurzen Übergangszeiten zur Linie 5 in Richtung Hochschule Eselsberg. Aus dem Bereich Dornstadt ist die Wissenschaftsstadt mit einem Umstieg in Lehr an der Haltestelle Loher Straße zu erreichen.

Das Gewerbegebiet Donautal ist mit der Linie 21 zu den relevanten Arbeitszeiten direkt aus den Bereichen Ehingen und Erbach zu erreichen. Einzelne Schulfahrten dieser Linien verkehren ebenfalls direkt zum Schulzentrum Kuhberg. Die Linie 363 verkehrt mit zwei Fahrtenpaaren aus Blaubeuren ins Gewerbegebiet Donautal.

Der Bereich Messengelände ist mit der Linie 59 regelmäßig aus Langenau zu erreichen.

Alle weiteren Ziele in Ulm bzw. sind durch Umstieg am Hbf./ ZOB auf den Stadtverkehr zu erreichen.

4.1.4 Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Landkreis

Arbeitsplatzstandorte mit hohen Beschäftigtenzahlen

Die ÖPNV-Anbindung wird für die Arbeitsplatzstandorte bzw. Arbeitsplatzkonzentrationen mit mehr als 400 Beschäftigten durchgeführt.

■ **Tabelle 29: ÖPNV-Anbindung der Arbeitsplatzstandorte**

Standort (Arbeitsplätze)	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Amstetten Egelsee: Heidelberger Druckma- schinen AG (ca. 900)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Amstetten Hauptstraße (Linie 46; T120/ T60) 	keine Fahrten der Linie 46 im Berufsverkehr
Amstetten Hauptstraße: Beton Braun (ca. 500)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Amstetten Hauptstraße (Linie 46; T120/ T60) 	keine Fahrten der Linie 46 im Berufsverkehr
Amstetten Weißer Weg: Lederer (ca. 700)	<ul style="list-style-type: none"> Amstetten Bf. In ca. 150 m Entfernung Haltestelle Amstetten Ortsmitte (Linie 46; T120/ T60) 	Anbindung ausreichend
Balzheim Carl-Otto-Weg: Firma Wirth, Firma KTI- Plersch, Firma Otto (440)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Unterbalzheim Am Dorfplatz (Linie 716) in ca. 1 km Entfernung 	→ Prüfung der Möglichkeiten und der Potenziale; Stichfahrt notwendig
Blaubeuren GE südlich der Bahnlinie: u. a. Centrotherm (k. A.)	<ul style="list-style-type: none"> Blaubeuren Haltestelle Einkaufszentrum und Bauhof mit Linie 365 tlw. stündlich, zweistündlich 	gutes Angebot über Bahnhof, Angebot in HVZ über direkte Erschließung unzureichend → Prüfung der Möglichkeiten und der Potenziale
Dietenheim Gewerbegebiet-„Weidach“, Weidach- straße: (750) Königstraße, Otto-Leimer- Straße, Weidach-Straße, Räuchlestraße: (430)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Dietenheim Königstraße (Linie 70; stündlich) 	Anbindung ausreichend
Dietenheim Gewerbegebiet Süd, Industriestraße, Martin-Adolff-Straße (400)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Dietenheim Zeugenhausweg (Linie 704; ein Fahrtenpaar im Schulverkehr) Haltestellen Dietenheim Färberstraße/ Sailer (Linie 70; stündlich) in ca. 700 m Entfernung 	→ Prüfung der Möglichkeiten und der Potenziale
Dornstadt Lerchenberg- straße Ostseite, Zeppelin- straße, Diesel-Straße, Benzstraße (ca. 1.000)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Dornstadt Gartenstraße (Linie 49; mind. stündlich) 	Anbindung ausreichend

Standort (Arbeitsplätze)	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Dornstadt GE Himmelweiler	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Dornstadt Rommelkaserne (Linie 49; mind. stündlich) in ca. 400 m Luftlinienentfernung (Fußweg / Radweg wird vsl. 2015 gebaut) 	Testbetrieb eines Zubringerverkehrs 2010 von Dornstadt wurde nach nur 10 Tagen mangels jeglicher Nachfrage eingestellt.
Dornstadt Auf dem Lerchenfeld: Rommelkaserne der Bundeswehr (700 Dienststellen)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Dornstadt Rommelkaserne (Linie 49; mind. stündlich) 	Anbindung ausreichend
Ehingen Dr.-Hans-Liebherr-Straße: Liebherr (3.000)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Ehingen Liebherr (Linie 306; einzelne Fahrten) ca. 600 m Entfernung vom Eingang 	→ Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle
Ehingen Biberacher Straße: Sappi Papier und Zellstoffproduktion (550)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Ehingen Zellstoff (Linie 305; mind. zweistündlich) 	Anbindung ausreichend
Erbach Gewerbegebiet Benzstraße, Daimlerstraße: K. A.	<ul style="list-style-type: none"> Durch neue Bushaltestelle „Gewerbegebiet Raitweiden“ durch Linie 232 weitgehend erschlossen. 	Anbindung ausreichend
Heroldstatt Gewerbegebiet "Auf dem Wörth": (ca. 600)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Heroldstatt Gewerbestraße (Linie 335; Fahrten im Berufsverkehr) 	Anbindung ausreichend
Laichingen Gottlieb-Daimler-Straße, Rudolf-Diesel-Straße: Firma Süddekor (400)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Laichingen Geislinger Straße (Linien 30, 360; einzelne Fahrten) in bis zu 700 m Entfernung 	Anbindung ausreichend
Laichingen-Feldstetten, beim Lager: Firma Binder (400)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Feldstetten in ca. 800 m Entfernung 	Anbindung ausreichend
Langenau In den Lindeschen: Dachser GmbH & Co. KG (1.000)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Langenau Traube in ca. 1.000 m Entfernung (direkter Fußweg fehlt) Haltestelle Langenau Leonhardskirche in ca. 800 m Entfernung (Linie 59) 	→ Prüfung der Möglichkeiten im Rahmen eines Ortsverkehrs

Standort (Arbeitsplätze)	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Nellingen, Baugebiet "Oppinger Grund", Breiter Dorn, Amstetter Straße, Walter-Herzog-Straße: Firma Hella KGaA Hueck & Co. Trailer Werk u. a. (450 nur Fa. Hella KGaA)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Oppinger Straße ca. 800 m entfernt (Linie 49; einzelne Fahrten) 	Anbindung ausreichend
Rottenacker Industriegebiet an der Kirchbierlinger Straße: DIY Element System, Dalheimer, Haid, Stöhr Logistik (600)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Rottenacker Kirchbierlinger Straße (Linie 223, T60 mit Lücken) 	Anbindung ausreichend

Wesentliche Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen

■ Tabelle 30: ÖPNV-Anbindung der Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen

Standort (Einkaufsstandort)	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Blaubeuren: Württemberger Straße	<ul style="list-style-type: none"> Blaubeuren Haltestelle Einkaufszentrum mit Linie 365 tlw. stündlich, zweistündlich 	Angebot ausreichend
Blaustein-Ehrenstein: Hummelstraße	<ul style="list-style-type: none"> Blaustein Bahnhof in direkter Lage 	gutes Angebot über Bahnhof
Dietenheim: Gewerbegebiet Südwest, Bürgermeister-Widmann-Straße	<ul style="list-style-type: none"> keine Haltestelle an L290 (Linie 716) 	➔ Prüfung der Einrichtung einer Haltestelle
Dornstadt: Lerchenbergstraße, Zeppelinstraße, Zur alten Chaussee	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Dornstadt Griesweg ca. 200 m entfernt (Linie 49, mind. stündlich) 	Anbindung ausreichend
Ehingen-Nasgenstadt: Karpfenweg	<ul style="list-style-type: none"> Fußweg zur Haltestelle Karpfenweg ca. 400 m 	➔ Prüfung der Möglichkeiten und der Potenziale
Ehingen: Talstraße (Alb-Donau-Center)	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Ehingen Zellstoff ca. 300 m entfernt 	Anbindung ausreichend
Ehingen: Adolffstraße	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Ehingen Adolffstraße (Linie 303; stündlich) 	Anbindung ausreichend
Erbach: Innenstadt, Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> mehrere Haltestellen mit gutem Angebot 	Anbindung ausreichend

Standort (Einkaufsstandort)	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Erbach: Heinrich-Hammer-Straße	<ul style="list-style-type: none"> Erbach Bahnhof in ca. 300 m Entfernung 	Anbindung ausreichend
Erbach: Daimlerstraße	<ul style="list-style-type: none"> Durch neue Bushaltestelle „Gewerbegebiet Raitweiden“ mit Linie 232 weitgehend erschlossen. 	Anbindung ausreichend
Langenau: In den Lindeschen, Benzstraße	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Langenau Traube in ca. 1.000 m Entfernung (direkter Fußweg fehlt) Haltestelle Langenau Leonhardskirche in ca. 800 m Entfernung (Linie 59) 	→ Prüfung der Möglichkeiten und der Potenziale
Langenau: Angertorstraße	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Langenau Lindenkreisel ca. 700 m entfernt (Linie 59) 	→ Prüfung der Möglichkeiten im Rahmen eines Ortsverkehrs
Langenau: Karlstraße	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Langenau Volksbank ca. 500 m entfernt 	Erschließung unzureichend → Prüfung der Möglichkeiten in Zshg. mit Anbindung Krankenhaus

■ **Tabelle 31: ÖPNV-Anbindung der Krankenhäuser und Kliniken**

Standort (Krankenhäuser, Kliniken)	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Blaubeuren, Kreiskrankenhaus	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Blaubeuren Karlstraße in ca. 300 m Entfernung 	Anbindung ausreichend
Blaubeuren, Excimer Laserklinik	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Blaubeuren Karlstraße in ca. 200 m Entfernung 	Anbindung ausreichend
Blaustein, Blausteinklinik	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Blaustein Gefäßklinik in direkter Lage (Linie 38, stündlich) Haltestelle Ulm Söflinger Weinberge ca. 200 m entfernt 	Anbindung ausreichend
Blaustein, Venenklinik	<ul style="list-style-type: none"> Blaustein Bahnhof in direkter Lage 	gutes Angebot über Bahnhof
Blaustein-Ehrenstein, Gefäßklinik Dr. Berg GmbH	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Blaustein Gefäßklinik in direkter Lage (Linie 38, stündlich) Haltestelle Ulm Söflinger Weinberge ca. 200 m entfernt 	Anbindung ausreichend

Standort (Krankenhäuser, Kliniken)	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Ehingen, Kreiskrankenhaus	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Ehingen Spitalstraße/ Krhs. und Franziskanerkloster/ Gesundheitszentrum 	Anbindung ausreichend
Langenau, Kreiskrankenhaus	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Langenau Gesundheitszentrum 	Erschließung ausreichend → Prüfung Einrichtung Stadtbus
Laichingen, Krankenhaus	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Laichingen Vor Westerlau 	Anbindung ausreichend

Freizeitziele mit hoher Bedeutung

Im Folgenden wird die ÖPNV-Anbindung der wesentlichen Freizeitziele im Alb-Donau-Kreis bewertet und ggf. der Handlungsbedarf dargestellt.

■ Tabelle 32: ÖPNV-Anbindung der Freizeitziele

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Blaubeuren: Blautopf	<ul style="list-style-type: none"> Bushaltestelle Blaubeuren, Museum (Buslinie 365) in ca. 500m Entfernung Bushaltestelle Blaubeuren, Busbahnhof (Buslinien 364, 365, 366 und 368) in ca. 600m Entfernung Bahnhof Blaubeuren (Bahnlinie R3) in ca. 1.600m Entfernung 	ausreichendes Angebot am Busbahnhof (Mo.-Fr.) → Eingeschränkte Möglichkeiten aufgrund Straßenraumsituation → Angebot am Wochenende unzureichend
Blaubeuren: Urgeschichtliches Museum	<ul style="list-style-type: none"> Bushaltestelle Blaubeuren, Museum (Buslinie 365, einzelne Fahrten) in ca. 20m Entfernung Bushaltestelle Blaubeuren, Alte Post (Buslinie 365) in ca. 100m Entfernung Bushaltestelle Blaubeuren, Busbahnhof (Buslinien 364, 365, 366 und 368) in ca. 150m Entfernung Bahnhof Blaubeuren (Bahnlinie R3) in ca. 900m Entfernung 	gutes Angebot am Busbahnhof (Mo.-Fr.) → Erschließung ausreichend → Angebot am Wochenende unzureichend Rad-Wanderbus 369 an Sonntagen von 1.5. bis Mitte Okt.

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Blaustein-Ehrenstein: Bad Blau, Freizeitbad	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle Blaustein, Bad Blau/ Seniorenzentrum (Buslinien 36, 37, 38) in ca. 50m Entfernung • Bahnhof Blaustein (Bahnlinie R3) in ca. 300m Entfernung 	gutes Angebot an allen Verkehrstagen
Ehingen-Kirchen: Schloss Mochental	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle Kirchen, Schloss Mochental (Buslinie 316) in ca. 200m Entfernung 	überwiegend nur Schulverkehr → Prüfung der Möglichkeiten und der Potenziale (kaum Nachfrage)
Heroldstatt-Sontheim: Sontheimer Höhle	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle Heroldstatt, Sontheimer Höhle (Buslinie 369, Rad-Wanderbus nur an Sonn- und Feiertagen Mai bis Oktober) in ca. 500m Entfernung 	saisonales Angebot ausreichend
Laichingen: Tiefenhöhle	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle Laichingen, Tiefenhöhle (Buslinie 369, Rad-Wanderbus nur an Sonn- und Feiertagen Mai bis Oktober) in ca. 50m Entfernung • Bushaltestelle Laichingen, Suppinger Straße (Buslinien 30, 334, 335, 339 und 365) in ca. 1.000m Entfernung 	saisonales Angebot ausreichend
Laichingen-Feldstetten: Biosphärenreservat	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle Feldstetten (Buslinie 30, 338, 339, 369) in ca. 1.200m Entfernung 	Angebot ausreichend, jedoch langer Fußweg → Prüfung der Möglichkeiten und der Potenziale zur direkteren Erschließung
Obermarchtal: Kloster	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle Obermarchtal, Kloster (Buslinien 320, 329) in ca. 100m Entfernung • Bushaltestelle Obermarchtal, Musikerheim (Buslinien 320, 328, 329) in ca. 450m Entfernung • Bahnhof Rechtenstein (Bahnlinie R3, Bedienung nur im Sommerhalbjahr) in ca. 1500m Entfernung 	Angebot von Mo. – Sa. vorhanden. → Prüfung der Möglichkeiten und der Potenziale unter Berücksichtigung des neuen Haltepunktes
Oberstadion: Krippenmuseum	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle Oberstadion, Krippenmuseum (Buslinien 326, 327) in ca. 100m Entfernung 	Anbindung überwiegend im Schulverkehr, an schulfreien Tagen eingeschränktes Angebot, kein Wochenendangebot → Prüfung der Möglichkeiten und der Potenziale

4.1.5 Bewertung der Angebots- und Systemwirksamkeit

Linien mit einem Taktverkehr bzw. mit regelmäßigem Angebot sind an definierten Verknüpfungspunkten weitgehend gut auf den SPNV ausgerichtet. Diese Linien zeichnen sich auch durch eine weitgehend einheitliche Linienführung aus und bieten dem Fahrgast eine gute Übersicht und Transparenz.

Bei Verknüpfungen einzelner Fahrten mit dem SPNV bestehen jedoch längere Übergangszeiten, die für den Fahrgast wenig attraktiv sind.

Linien, die überwiegend im Schulverkehr verkehren, orientieren sich weitestgehend an den Schulzeiten und haben teilweise eine Vielzahl unterschiedlicher Linienwege. Für Fahrgäste im Jedermannverkehr ist die Transparenz und Übersichtlichkeit dieser Linien deutlich eingeschränkt.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Verknüpfungssituation.

4.1.6 Bewertung der Transparenz und Übersichtlichkeit des ÖPNV-Angebotes

Linienweg

Wechselnde Linienwege einer Linie schränken die Übersichtlichkeit des ÖPNV deutlich ein.

- Unübersichtlicher Gesamtfahrplan, z. B. der Linie 319: andere Haltestellenabfolge bei nahezu jeder Fahrt.
- Unübersichtliche Darstellung der Bedienung einzelner Haltestellen. Z. B. kommt die Haltestelle Ersingen, Waaghaus auf der Linie 21 an drei verschiedenen Stellen im Fahrplan vor.

Darüber hinaus gibt es Relationen, die von mehreren Linien bedient werden und das tatsächliche Angebot nur schwer erkennbar ist.

- Auf bestimmten Relationen überlagern sich die Angebote mehrerer Linien (z. B. Feldstetten – Laichingen, Machtolsheim – Laichingen, Obermarchtal – Munderkingen, Altsteußlingen – Ehingen).

Mäandrierende bzw. umwegige Linienverläufe führen zu längeren Reisezeiten und zu einer negativen Bewertung durch den Fahrgast:

- Schleifenbedienung Linie 316 Ehingen-Kirchen-Lauterach-Stetten-Ehingen, gegen den Uhrzeigersinn

- Schleifenbedienung Linie 366 Blaubeuren-Asch-Berghülen-Hessenhöfe-Blaubeuren, in verschiedenen Richtungen
- Stadtbus Ehingen:
 - Große Schleife im Bereich Stoffelberg (Linie 303), die nur in einer Richtung bedient wird.
 - Große Schleife im Bereich Nasgenstadt (Linie 304), die nur in einer Richtung bedient wird.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung der Möglichkeiten zur Erstellung von Ortsfahrplänen mit allen dort verkehrenden Linien.
- ➔ Prüfung der Möglichkeiten zum Abbau großer Schleifenfahrten mit direkter Führung.

Vertaktung/ Regelmäßigkeit

- Linien mit häufigem Fahrtenangebot, jedoch ohne Vertaktung: schlechte Merkbarkeit der einzelnen Fahrten (z. B. Linien 59, 334)

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung der Möglichkeiten zur regelmäßigen Vertaktung bei Linien mit regelmäßigem Verkehrsangebot.

Organisation Rufbus/ Ruftaxi

- unterschiedliche Vorgehensweise zur Rufbusanmeldung: Voranmeldung bis 2 Stunden vor Abfahrt (z. B. Linie 331), bis zu 1 Stunde vor Abfahrt (z. B. Linie 319), bis 40 Minuten vor Abfahrt (z. B. Linie 231)
- unterschiedliche Vorgehensweise zur Rufbusanmeldung bei frühen Fahrten am Morgen: Voranmeldung bis 18:00 Uhr am Vortag (z. B. Linie 331, Linie 316 alle Samstagfahrten) oder Voranmeldung bis 16:00 Uhr am Vortag (z. B. Linie 319)
- unübersichtliche Vorgehensweise zur Ruftaxianmeldung der Linie 365: Fahrten an Samstagen haben unterschiedliche Rufnummern zur Anmeldung.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung der Möglichkeiten zur Vereinheitlichung der Rufbusanmeldung (Problematik unterschiedliche Verkehrsunternehmen), bisher keine einheitliche Rufbusorganisation/-zentrale, viele Auftragnehmer (mit eigener Telefonnummer).

Produkte im ÖPNV

- keine Erkennbarkeit der Produkte im Freizeitverkehr anhand der Liniennummer. Linien im Fahrplanbuch nicht separat dargestellt
- Ortslinienverkehr Alb – ohne Nummer: schwer zu finden im Fahrplanbuch

4.1.7 Bewertung von Parallelverkehren

Im Alb-Donau-Kreis gibt es nur wenige Relationen, auf denen ein Busverkehr über eine längere Strecke parallel zu einem Schienenverkehrsangebot verkehrt. Der Großteil der Buslinien übernimmt die Bedienung abseits der Bahnkorridore und verknüpft die Angebote an bestimmten Haltepunkten.

Die im Folgenden dargestellten Relationen werden über eine längere Strecke von Bus und Bahn bedient. Aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsaufgaben der beiden Systeme besteht dort kein Parallelverkehr im Sinne eines konkurrierenden Angebotes.

■ **Tabelle 33: Parallele Angebote im ÖPNV**

Linien	Strecke und Erläuterung	Bewertung
Buslinie 59 und SPNV R5	Ulm – Langenau – Heidenheim <ul style="list-style-type: none"> • R5: Lage der Haltepunkte tlw. am Rand der Siedlungsbereiche • 59: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte und stellt im Bereich zwischen Langenau und Niederstotzingen die Anbindung der Orte an die Stadt und die Bahn sicher 	nicht konkurrierend
Buslinie 46 und SPNV R4	Ulm – Amstetten – Geislingen <ul style="list-style-type: none"> • R4: geringe Haltepunktdichte und Lage der Haltepunkte tlw. am Rand der Siedlungsbereiche • 46: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte 	nicht konkurrierend
Buslinie 21 und SPNV R2	Erbach – Ulm <ul style="list-style-type: none"> • 21: Erschließungsaufgaben im Korridor Ehingen – Erbach mit Verknüpfung zur R2 am Bahnhof in Erbach • Fahrten tlw. mit Erschließung GE Donautal bzw. Anbindung Schulzentrum Kuhberg. Veröffentlichung betrieblicher Überführungsfahrten zum Betriebshof. 	nicht konkurrierend

4.2 Bewertung der Zugangsstellen und der Infrastruktur

Haltestellen sind eines der Aushängeschilder für den ÖPNV. Um Fahrgäste anzusprechen, ist es notwendig, dass neben einem ansprechenden Erscheinungsbild auch entsprechende Ausstattungselemente zum Komfort, Fahrgastinformation und Sicherheit vorhanden sind. Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit gewinnt das Thema auch im Zuge einer älter werdenden Gesellschaft immer mehr an Bedeutung. Dabei geht es zum einen um die baulichen Ausgestaltung der Haltestellen (u. a. Zugang zur Haltestelle, Hochbord, taktile Leitstreifen), als auch um eine entsprechend vorhandene Fahrgastinformation (u. a. Information im „Zwei-Sinne-Prinzip“, leicht verständliche und gut lesbare Informationen).

Die Bewertung erfolgt im Rahmen des Nahverkehrsplans für ausgewählte Verknüpfungspunkte und Haltestellen.

Zugangshemmnisse für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Die Bushaltestelle ist der Zugang zum ÖPNV und somit auch der Zugang zur Mobilität für Menschen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Haltestellen, die nicht barrierefrei ausgebaut sind, können von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen nur eingeschränkt genutzt werden. Neben reinen baulichen Elementen wie Hochbordstein und taktile Leitstreifen gehören dazu auch gut lesbare und verständliche Fahrgastinformationen im „Zwei-Sinne-Prinzip“.

Die Nutzung des ÖPNV durch mobilitätseingeschränkte Personen wird verbessert, wenn die Ausstattung der Haltestellen den Vorgaben des NVP entspricht.

4.2.1 Bewertung der Verknüpfungspunkte

Die Bushaltestellen am Bahnhof Blaustein-Herrlingen sind neu ausgebaut und befinden sich in direkter Lage zum Bahnhof. Neben einem modernen und ansprechenden Erscheinungsbild mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sind für die barrierefreie Nutzung an allen Bussteigen Hochbordsteine und taktile Leitstreifen vorhanden. Der Zugang zu den Haltestellenpositionen sowie der Zugang zum Bahnhof sind ebenfalls barrierefrei. Neben den Standard-Informationen ist am zentralen Punkt der Haltestelle eine digitale Fahrgastinformations-Anzeige vorhanden, die sowohl den Busverkehr als auch den SPNV in Echtzeit darstellt. Eine Fahrplaninformationsansage ist nicht integriert.

■ **Abbildung 8: Blaustein-Herrlingen Bahnhof**



An den Bushaltestellen am Bahnhof Erbach ist ein Hochbordstein vorhanden, während taktile Leitstreifen fehlen. Es sind Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz an allen Bussteigen in modernem, ansprechendem Design vorhanden. Von den Bahnsteigen ist nur einer barrierefrei erreichbar, die Gleise 2 und 3 sind nur über eine Treppe zugänglich. Am Zugang zu den Bahnsteigen ist eine digitale Fahrgastinformations-Anzeige für den Bus- und Schienenverkehr. Die Bushaltestellen befinden sich in direkter Sichtbeziehung zum Bahnhof.

■ **Abbildung 9: Erbach Bahnhof**



Die Haltestelle in Blaubeuren am Bahnhof liegt direkt am Bahnhof. Sie weist deutliche Mängel, insbesondere bezüglich der Barrierefreiheit, auf. Der Gleisbereich ist von der Haltestelle aus stufenlos zu erreichen. Als eine der am stärksten frequentierten Bushaltestelle im Alb-Donau-Kreis besteht hier Handlungsbedarf mit hoher Priorität.

Der Busbahnhof Blaubeuren („Am Graben“) gehört ebenfalls zu den Haltestellen mit hohen Ein- und Aussteigerzahlen. Er bietet wenig Aufenthaltsqualität und hat keine barrierefreien Ausstattungselemente. Am Haltestellenmast sind keine Liniennummern, der dort verkehrenden Linien vorhanden.

■ **Abbildung 10: Blaubeuren Bahnhof und Blaubeuren Busbahnhof**



Deutliche Defizite für die barrierefreien Nutzung sind auch an der Bushaltestelle am Bahnhof in Schelklingen festzustellen. Die Haltestelle befindet sich direkt vor dem Bahnhofsgelände.

■ **Abbildung 11: Schelklingen Bahnhof**



Der Busbahnhof Ehingen ist die am stärksten frequentierte Bushaltestelle im Alb-Donau-Kreis. Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und Fahrplaninformationen sind an jedem Bussteig vorhanden. Bezüglich der barrierefreien Nutzung für mobilitätseingeschränkte Menschen sind jedoch deutliche Defizite festzustellen.

■ **Abbildung 12: Ehingen Busbahnhof**



An der Bushaltestelle Langenau Bahnhof sind neben Fahrplaninformationen auch Tarifinformationen ausgehängt. Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz sind ebenfalls vorhanden. Die Haltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut. Darüber hinaus ist die Bushaltestelle (lange Busbucht) vor dem Bahnhofsgebäude zu den Berufsverkehrszeiten (siehe Foto) häufig zugesperrt durch Abholer, die auf die Züge aus Richtung Ulm oder Heidenheim warten. Dadurch können Busse die Haltestelle nicht anfahren und müssen auf der Fahrbahn halten (teilweise mit längerer Wartezeit), was zu erheblichen Verkehrsproblemen führt. Die Kapazität des Park-and-Ride-Platzes ist ausgelastet, gesonderte Kiss-and-Ride-Plätze existieren nicht.

■ **Abbildung 13: Langenau Bahnhof**



Die Bushaltestellen in Munderkingen am Bahnhof liegen direkt am Bahnhofsgebäude. Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sind in einer Fahrtrichtung vorhanden. Neben Fahrplaninformationen sind auch Tarifinformationen ausgehängt. Eine barrierefreie Nutzung der Haltestelle und eine gesicherte Querung sind nicht möglich.

■ **Abbildung 14: Munderkingen Bahnhof**



Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Erstellung eines Ausbauprogrammes für Verknüpfungspunkte/ Haltestellen mit Prioritätenlisten unter Berücksichtigung der Frequentierung der Haltestellen.
- ➔ Berücksichtigung der Barrierefreiheit gemäß PBefG
- ➔ Ausstattung mit einem ansprechenden und modernen Erscheinungsbild

4.2.2 Bewertung der Haltestellenausstattung

Die Bushaltestellen im Landkreis sind grundsätzlich mit einem Haltestellenschild mit Haltestellenname und den dort verkehrenden Buslinien ausgestattet. Zur Standardinformation gehört ein Haltestellenfahrplan im einheitlichen DING-Design. An vielen Haltestellen sind zumindest in einer Richtung ein Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten vorhanden.

■ **Abbildung 15: Haltestellenschild und Fahrplan- und Tarifinformationen**



Barrierefrei ausgebaut sind nur wenige Haltestellen.

Einzelne Bushaltestellen im Alb-Donau-Kreis sind bereits mit barrierefreien Elementen wie Hochbordsteine und taktilen Leitstreifen ausgestattet.

■ **Abbildung 16: Bushaltestellen mit barrierefreien Elementen (links: Granheim Ortsmitte, rechts: Obermarchtal Kloster)**



Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Erstellung eines Ausbauprogrammes für Verknüpfungspunkte/ Haltestellen mit Prioritätenlisten unter Berücksichtigung der Frequentierung der Haltestellen.
- ➔ Berücksichtigung der Barrierefreiheit gemäß PBefG
- ➔ aber auch ansprechendes und modernes Erscheinungsbild

4.2.3 Bewertung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

An den meisten Bahnhöfen und Haltepunkten im SPNV sind Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen vorhanden. An den Haltepunkte Gerhausen und Hütten sind keine Park-and-Ride-Anlagen und keine Fahrradabstellanlagen verfügbar. In Rammingen und Urspring gibt es keine Park-and-Ride-Anlagen und in Sondernach keine Bike-and-Ride-Anlagen.

■ **Tabelle 34: Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen**

Standort/ Bahnhof/ Haltestelle	Park-and-Ride-Anlagen	Bike-and-Ride-Anlagen	
		überdacht	nicht überdacht
Allmendingen	6	48	2
Amstetten (Württ)	69	14	-
Beimerstetten	30	14	-
Blaubeuren	70	108	-
Blaustein	56	40	-
Ehingen (Donau)	40	64	-
Erbach (Württ)	35	70	-
Gerhausen	-	-	-
Herrlingen	25	6	-

Standort/ Bahnhof/ Haltestelle	Park-and-Ride-Anlagen	Bike-and-Ride-Anlagen	
		überdacht	nicht überdacht
Hütten	-	-	-
Langenau (Württ)	85	108	-
Lonsee	17	12	-
Munderkingen	10	84	-
Rammingen	-	10	-
Rechtenstein	30	-	6
Schelklingen	32	50	-
Schmiechen	4	-	25
Schmiechen Albbahn	-	-	-
Sondernach	2	-	-
Westerstetten	20	29	-
Urspring	-	-	12

Quelle: Stationsdatenbank der NVBW; www.3-loewen-takt.de (abgerufen im Februar 2014)

4.3 Bewertung der Beförderungsqualität

4.3.1 Fahrzeuge

Im Rahmen der Auftaktbefragung bei den Verkehrsunternehmen wurde die Fahrzeugausstattung der im Alb-Donau-Kreis eingesetzten Fahrzeuge abgefragt. Erfasst wurden dabei 196 Fahrzeuge.

Knapp die Hälfte der erfassten Fahrzeuge ist mit Niederflurtechnik und einer Rampe ausgestattet. Fast Dreiviertel der Fahrzeuge verfügen über eine ausreichend dimensionierte Sondernutzungsfläche.

Eine Anzeige bzw. Ansage zur Fahrgastinformation ist in 30 % der Fahrzeuge enthalten. Mit einer elektronischen Fahrtzielanzeige außen am Fahrzeug sind 75 % der Fahrzeuge ausgestattet. Eine Klimaanlage ist in fast 90 % der Fahrzeuge vorhanden.

64 Fahrzeuge sind mit RBL ausgestattet, 66 Fahrzeuge verfügen über die Möglichkeit Echtzeitdaten bereit zu stellen.

■ **Tabelle 35: Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge**

	Kleinbus	Midi-Bus	Standard-bus	13,5 – 15m-Bus	Gelenk-bus	Summe
Niederflurtechnik	1	3	66	1	23	94 [48 %]
Rampe	4	3	65	1	23	96 [49 %]
Sondernutzungsfläche	2	6	90	19	29	146 [74 %]
Klimaanlage	16	10	98	24	23	171 [87 %]
Fahrgastinfo (Anzeige/ Ansage)	1	0	43	1	16	61 [31 %]
Elektr. Fahrtzielanzeige außen	2	7	93	15	30	147 [75 %]
Summe	17	10	115	24	30	196

Quelle: Angabe der Verkehrsunternehmen im Rahmen der Auftaktbefragung im November 2013

Eigene Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen (inklusive 46 fremde Fahrzeuge der RAB)

Bei den Abgasnormen liegt knapp die Hälfte der eingesetzten Fahrzeuge im Bereich der EURO-Norm IV. Weitere 30 % verfügen über eine höhere Abgasnorm (EURO-Norm V oder VI).

■ **Tabelle 36: Euro-Normen der Fahrzeuge**

	Anzahl Fahrzeuge
EURO-Norm I	1 [0 %]
EURO-Norm II	5 [2 %]
EURO-Norm III	27 [13 %]
EURO-Norm IV	93 [46 %]
EURO-Norm V	54 [27 %]
EURO-Norm VI	5 [2 %]
EEV-Standard	16 [8 %]
Summe	201

Quelle: Angabe der Verkehrsunternehmen im Rahmen der Auftaktbefragung im November 2013

Eigene Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen (inklusive 46 fremde Fahrzeuge der RAB und weiteren 5 Fahrzeugen von Bayer Reisen))

Zugangshemmnisse für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Neben den Bushaltestellen benötigen die Fahrzeuge, die im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden, bestimmte Ausstattungsmerkmale, um von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen genutzt werden zu können. Dazu gehört der barrierefreie Zugang ins Fahrzeug (Niederflur, Low-Entry, Rampe, Hublift), ausreichend Platz in den Fahrzeugen (für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen) sowie die barrierefreie Information in den Fahrzeugen im „Zwei-Sinne-Prinzip“.

Die Nutzung des ÖPNV durch mobilitätseingeschränkte Personen wird verbessert, wenn die Ausstattung der Fahrzeuge den Vorgaben des NVP entspricht.

4.3.2 Pünktlichkeit

Informationen zur Pünktlichkeit der Fahrten im ÖPNV liegen nicht vor.

Bei Fahrtausfällen und Verspätungen von mehr als 30 Minuten ohne alternative ÖPNV-Verbindung, die durch das Verkehrsunternehmen verschuldet werden, gibt es die DING-Mobilitätsgarantie. Inhaber von Zeitfahrtscheinen (außer Ausbildungstarif) bzw. eines Schwerbehindertenausweises mit Fahrtberechtigung können sich die Taxikosten bis zu 35 Euro über DING erstatten lassen.

4.4 Bewertung der Fahrgastinformation, Service, Tarif und Vertrieb

Fahrgastinformation und Service

Informationen über die ÖPNV-Angebote im Alb-Donau-Kreis sind auf verschiedenen Wegen zu erhalten. Neben den Fahrplänen an den Haltestellen und dem DING-Fahrplanbuch, in dem auch die Telefonnummern und E-Mail-Adressen der Verkehrsunternehmen veröffentlicht sind, sind konkrete Fahrplan- und Tarifinformationen sowie Informationen über weitere Themen rund um das ÖPNV-Angebot über die Internetseite der DING zu erhalten.

Hervorzuheben sind die Bereichsfahrpläne, die für einen bestimmten Bereich die Fahrpläne der dort verkehrenden Linien beinhalten. Bereichsfahrpläne gibt es im Alb-Donau-Kreis für die Bereiche

- der Eisenbahnstrecken im DING-Gebiet,
- Blaustein/ Blaubeuren/ Laichinger Alb/ Schelklingen,
- Dietenheim/ Illerkirchberg/ Staig/ Ulm-Unterweiler,
- Dornstadt/ Lonsee/ Amstetten/ Ulmer Norden,
- Ehingen/ Allmendingen,
- Erbach/ Ulm-Donautal/ Ulm-Hochsträß,
- Langenau/ Elchingen und
- Munderkingen.

Für die Nachtbusse in der Region gibt es einen separaten Flyer mit den jeweiligen Linien, Zeiten und bedienten Orten ab dem ZOB in Ulm.

Informationen zu den Rad- und Wanderbusse sind über einen Flyer von allen speziellen Freizeitangeboten mit Linienweg und Fahrplan sowie der wichtigsten Informationen zu den erreichbaren Freizeitzielen erhältlich.

Auf der Internetseite des Landkreises ist unter „wichtigen Links“ der Link zur DING-Internetseite eingerichtet. Auch auf den Internetseiten der Städte und Gemeinden finden sich teilweise einzelne Informationen bzw. Links zur DING-Internetseite.

Auf der Internetseite der Stadt Ehingen finden sich Informationen zum Stadtbus Ehingen mit einem Liniennetzplan und den Fahrplänen der in Ehingen verkehrenden Linien. Auf der Internetseite der Stadt Erbach ist der Fahrplan des Stadtverkehrs sowie ein Link zur Internetseite der DING vorhanden.

In Bussen und Regionalbahnen im DING-Gebiet ist die Mitnahme von Fahrrädern zu bestimmten Zeiten kostenlos möglich: Montag bis Freitag ab 8.30 bis 12 Uhr, an Samstagen und an Sonntagen ganztags.

Tarif und Vertrieb

Das DING-Tarifgebiet erstreckt sich über das gesamte Gebiet der Stadt Ulm, des Alb-Donau-Kreises und der Landkreise Biberach und Neu-Ulm. Durch Kooperationen mit den Nachbarverbänden naldo, Filsland, htv und bodo sind durchgehende Fahrten im DING-Tarif bis Römstein, Münsingen und Zwiefalten (Landkreis Reutlingen), Hohenstadt und Geislingen (Landkreis Göppingen), Giengen und Heidenheim (Landkreis Heidenheim) sowie Aulendorf und Bad Wurzach (Landkreis Ravensburg) möglich.

Der Verbundraum DING ist in Waben aufgeteilt. Der Fahrpreis richtet sich nach der Anzahl der Waben.

Im DING-Gebiet gibt es neben den Einzel- und Zeitfahrtscheinen weitere Angebote für spezielle Zielgruppen wie das „Ticket 63plus“, das „Semesterticket“ oder das „Entdecker-Ticket“.

Mit dem HandyTicket Deutschland können im Verkehrsverbund DING ebenfalls ausgewählte Fahrtscheine erworben werden.

Geschäftskunden und Schulen können über die DING-Internetseite Online-Tickets kaufen.

Neben den Fahrtscheinautomaten der DB an Bahnhöfen gibt es im Kreisgebiet in folgenden Orten weitere Verkaufsstellen:

- Blaubeuren (2 Verkaufsstellen),
- Blaustein (1 Verkaufsstelle),
- Ehingen (6 Verkaufsstellen),
- Langenau (3 Verkaufsstellen),
- Munderkingen (2 Verkaufsstellen),
- Neenstetten (1 Verkaufsstelle) sowie

- Schnürpflingen (1 Verkaufsstelle).

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung der Ausweitung der Verkaufsstellen.

Zugangshemmnisse für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Neben dem Zugang und der Nutzung des ÖPNV ist die Information über das ÖPNV-Angebot von wesentlicher Bedeutung zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV.

Für sehbehinderte Menschen und Gehörlose gibt es keine speziellen Informationen zum Angebot.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Einrichtung von barrierefreien Fahrplaninformationen.

- ➔ Karte 6: Nichterreichung der Standards

5 Hinweise und Anregungen aus den Befragungen

Im Folgenden sind die Anregungen und Hinweise aus den Befragungen zusammengefasst dargestellt. Übersichten über die einzelnen Anregungen sind der Anlage zu entnehmen.

5.1 Befragung der Gemeinden und Städte

Von den Gemeinden und Städten im Alb-Donau-Kreis wurden als wesentliche Stärke die schnellen Verbindungen im SPNV nach Ulm hervorgehoben.

Folgende Themenfelder wurden mehrfach als Schwachstelle des ÖPNV genannt:

- unzureichende Verbindungen am Abend und am Wochenende
- unzureichende Verbindungen außerhalb der Schulzeiten, insbesondere in den Ferien
- teilweise lange Fahrzeiten außerhalb der Schienenkorridore
- teilweise überfüllte Schulbusse
- Darstellung der Fahrplanmedien für ältere Personen verbesserungswürdig
- Bedienung der Fahrscheinautomaten unübersichtlich
- Wunsch nach flexiblen Bedienungsformen

→ Anlagenband, Kap. 5.1: Zusammenfassung der Anregungen der Gemeinden und Städte

5.2 Befragung der Verkehrsunternehmen

Von den Verkehrsunternehmen wurden folgende Anregungen gegeben:

- Bedenken gegenüber der Linienbündelung
- Mitwirkung der Verkehrsunternehmen gewünscht
- Fahrzeugeinsatz im ländlichen Raum (Thema Sitzplatzverfügbarkeit – Niederflertechnik)

→ Anlagenband, Kap. 5.2: Zusammenfassung der Anregungen der Verkehrsunternehmen

5.3 Befragung der Nachbaraufgabenträger

Folgende Nahverkehrspläne der Nachbaraufgabenträger befinden sich derzeit in Fortschreibung:

- NVP Landkreis Heidenheim

- NVP Landkreis Neu-Ulm
- NVP Landkreis Reutlingen
- NVP Landkreis Göppingen

Die Nahverkehrspläne der weiteren Nachbargaufgabenträger sind mit folgendem Stand:

- NVP Landkreis Biberach 2012
- NVP Landkreis Günzburg 2010

Die Stadt Ulm hat derzeit keinen gültigen Nahverkehrsplan.

→ Anlagenband, Kap. 5.3: Zusammenfassung der Anregungen der Nachbargaufgabenträger

5.4 Befragung der sonstigen Beteiligten

Von den übrigen Planungsbeteiligten wurden insbesondere folgende Anregungen formuliert:

- DING: Hinweise und Anregungen zu den Themen Schienenverkehr, Funktion des Busverkehrs, Linienführung, Fahrplangestaltung, Haltestellen, Fahrzeuge und Tarif, Fahrgastinformation und Marketing.
- IHK Ulm: Verweis auf Ergebnisse der Standortumfrage
- Regionalverband Donau-Iller: Verweis auf „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ und „Zukunftskonzept für die Donaubahn“
- WBO (Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V.): Hinweise auf Positionspapier zur Linienbündelung

→ Anlagenband, Kap. 5.4: Zusammenfassung der Anregungen der sonstigen Beteiligten

6 Nachfrage im ÖPNV

Nachfolgend sind die nachfragestärksten Haltestellen mit mehr als 500 Ein- und Aussteigern pro Tag dargestellt. An Bahnhöfen und Haltepunkten im SPNV sind die Ein- und Aussteiger der SPNV-Linien beinhaltet. Neben Haltestellen an Schulstandorten sind dabei insbesondere die zentralen Haltestellen in den größeren Städten und Gemeinden hervorzuheben.

■ **Tabelle 37: Nachfragestärkste Haltestellen (>500 Ein- und Aussteiger pro Tag)**

Ort, Haltestellenname	Ein- und Aussteiger Mo. – Fr.	Ein- und Aussteiger Sa.	Ein- und Aussteiger So.
Ehingen, Busbahnhof	2.631	214	48
Blaubeuren, Bahnhof	2.250	847	529
Laichingen, Schulzentrum	2.009	-	-
Ehingen, Bahnhof	1.962	904	549
Langenau, Bahnhof	1.874	692	357
Erbach (Donau), Bahnhof	1.858	965	399
Munderkingen, Bahnhof	1.552	397	222
Ehingen, Lindenplatz	1.477	32	4
Schelklingen, Bahnhof	1.473	407	301
Munderkingen, Schulzentrum	1.351	-	-
Blaubeuren, Busbahnhof	1.270	3	1
Amstetten, Bahnhof	1.153	366	313
Dornstadt, Mittelbühl	994	43	12
Ehingen, Adlerstraße	819	-	-
Herrlingen, Bahnhof	811	235	143
Erbach (Donau), Schulzentrum	790	-	-
Obermarchtal, Kloster	727	-	-
Blaustein, Hofstraße	615	52	12
Lonsee, Bahnhof	602	132	89
Langenau, Robert-Bosch-Gymnasium	536	0	-
Westerstetten, Bahnhof	515	169	75
Ehingen, Marktplatz	510	59	3
Regglisweiler, Raiffeisenbank	507	63	3
Oberkirchberg	502	38	4

Quelle: DING, Verkehrserhebung 2010; Haltestellenbelastung

Erläuterung: - = keine ÖPNV-Anbindung

Insgesamt sind im Alb-Donau-Kreis im Jahr rund 9 Mio. Fahrgäste (Einsteiger an den Haltestellen und Bahnhöfen im Kreisgebiet) zu verzeichnen.

7 Verkehrsprognose bis 2025

Grundlage für die Verkehrsprognose bildet der Bericht „Demographischer Wandel im Alb-Donau-Kreis“ aus dem Jahr 2008. Der Prognosehorizont bezieht sich dort auf das Jahr 2025.

7.1 Rahmenbedingungen bis 2025

Bevölkerungsprognose und demographischer Wandel

Für den Alb-Donau-Kreis wird bis 2025 von einer nahezu konstanten Bevölkerungsentwicklung ausgegangen. Innerhalb der verschiedenen Altersgruppen zeichnen sich jedoch deutliche Entwicklungen ab.

Ein deutlicher Rückgang wird bei den Kindern und Jugendlichen erwartet. Insbesondere bei den 5- bis 19-jährigen, und damit der Schüler, ist diese negative Entwicklung mit einem Verlust von über 25 % deutlich zu spüren.

In der hochmobilen Altersgruppe, die sich in der Regel durch deutlich mehr zurückgelegte Wege pro Tag sowie einen rückläufigen Führerscheinbesitz auszeichnen, wird ebenfalls ein Rückgang von mehr als 10 % erwartet.

Bei den Berufstätigen (25- bis 59-jährigen) wird ebenfalls ein Rückgang erwartet. Der wird jedoch nicht so stark ausgeprägt sein wie bei den jüngeren Altersgruppen.

Ein deutlicher Zuwachs von über 40 % wird für die über 60-jährigen prognostiziert. Damit steigt der Anteil der mobilen Senioren und Hochbetagten an der Gesamtbevölkerung deutlich an.

■ **Tabelle 38: Bevölkerungsprognose nach Altersstufen**

Altersstufen in Jahren	Bestand 2005	Prognose 2025	Entwicklung 2005 - 2025
Jünger als 5	9.752	8.707	- 1.045 [-10,7 %]
5 bis 19	36.234	26.809	- 9.425 [-26,0 %]
20 bis 24	11.000	9.492	- 1.508 [-13,7 %]
25 bis 59	91.680	85.846	- 5.834 [- 6,4 %]
60 und älter	41.567	59.779	+ 18.232 [+ 43,9 %]
Insgesamt	190.233	190.633	+ 400 [+ 0,2 %]

Quelle: Landratsamt Alb-Donau-Kreis, Demographischer Wandel im Alb-Donau-Kreis 2008 – 2025, 2008

Eine Übersicht über die prognostizierte Entwicklung der Altersstufen nach Gemeinden ist dem Anlagenband zu entnehmen.

Folgende Wanderungstendenzen lassen sich im Alb-Donau-Kreis feststellen⁴⁰:

- Die Gruppe der hochmobilen Bevölkerung zwischen 18 und 25 Jahre verlässt verstärkt den Landkreis, überwiegend in Richtung Ulm.
- Demgegenüber stehen junge Familien mit Kindern und Senioren über 75 Jahre, die in den Landkreis ziehen.

➔ Anlagenband, Kap. 7.1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung nach Altersstufen je Gemeinde

Siedlungserweiterungen und Gewerbeflächenerweiterungen

In den Gemeinden und Städten sind bis 2020 folgende Wohngebiete mit mehr als 30 Wohneinheiten geplant.

■ **Tabelle 39: Planungsvorhaben Wohngebiete bis 2020**

Gemeinde/ Stadt	Standort/ Vorhaben	Größe	Realisierung	Verbindlichkeit
Allmendingen	Marienstraße	ca. 8 ha	2020	-
Altheim (Alb)	Neubaugebiete und Erschließung innerörtlicher Potenziale	ca. 40 ha	2015 - 2020	im FNP berücksichtigt
Amstetten	Ausweisung Wohngebiet Waldeck	3 ha/ 30 WE	2015	-
Berghülen	Blaubeurer Höhe V	30 Bauplätze	2014/ 2015	-
Bernstadt	Weiterentwicklung Baugebiet Lange Wiese	ca.50 Bauplätze	2017/ 2018	rechtsgültiger Bebauungsplan
Blaubeuren	Seißen-Steigziegelhütte, Ennabeurer Weg/ Baugebiet Steigziegelhütte IV	60 WE	2014	-
Blaustein	Ehrenstein-Pfaffenhau V	500 WE	2014	Erschließung
	Hofgut Schwenk	200 WE	2015	Planung
Dietenheim	Nordwest (Nesselbosch II + III)	9 ha/ 120 WE	2016 - 2020	Im FNP
Dornstadt	Ausweisung neuer Wohnbauflächen	10 ha	2020	FNP
Ehingen (Donau)	Ausbau Neubaugebiet "Rosengarten"	Ca. 50 – 70 WE	-	B-Plan rechtskräftig
Heroldstatt	Baugebiet Am Berg VII Haselweg	50 ha/ 60 WE	2016/ 2017	FNP

⁴⁰ Quelle: Landratsamt Alb-Donau-Kreis, Demographischer Wandel im Alb-Donau-Kreis 2008 – 2025, 2008

Gemeinde/ Stadt	Standort/ Vorhaben	Größe	Realisierung	Verbindlichkeit
Illerkirchberg	Oberkirchberg	30 WE	2015	Grundstücks-sondierung
	Unterkirchberg	60 WE	2016	B-Plan verfahren
Illerrieden	Illerrieden, Heiligau	5 ha	2020	FNP
Langenau	Breiter Weg	150 WE	-	-
Öllingen	Wohnbebauung auf alten Hofstellen	3-5 ha	ca. 2020;	Nichts in Planung
Westerheim	Gesamtes Baugebiet	113 WE	2014	-
Westerstetten	Ortskern/ MFH + Neubaugebiet	30 WE	2016	GR-Beschluss

Quelle: Angaben der Gemeinden/ Städte im Rahmen der Auftaktbefragung im November 2013.

Informationen zu Erweiterungen von Gewerbegebieten mit mehr als 20 ha im Alb-Donau-Kreis bis 2020 liegen nicht vor.

Eine Übersicht über alle geplanten Wohn- und Gewerbeflächen sind der Anlage zu entnehmen.

➔ Anlagenband, Kap. 7.1: Übersicht über alle geplanten Wohn- und Gewerbeflächen

Schulentwicklung

Der ÖPNV im Alb-Donau-Kreis wird in erheblichem Maß von der Schülerbeförderung geprägt, in manchen peripheren Kreisteilen beträgt der Anteil der Schüler am Fahrgastaufkommen über 95 %. Deshalb tragen Änderungen der Schullandschaft in erheblichem Umfang zu Veränderungen der ÖPNV-Ströme bei. In den letzten Jahren haben die Kooperationen von Hauptschulen zu Werkrealschulen mit unterschiedlichen Standorten für die einzelnen Jahrgangsstufen zu einer Zunahme der beförderten Schüler insbesondere in den Bereichen Heroldstatt-Westerheim-Berghülen, Nellingen-Merklingen-Dornstadt, Amstetten-Lonsee, Dietenheim-Illerrieden geführt.

Seit 2012 führt die Einführung der neuen Schulart Gemeinschaftsschule mit Standorten in Blaubeuren (ab 09/2014), Dietenheim, Ehingen (ab 09/2014), Erbach, Staig erneut zu Verlagerungen im ÖPNV, insbesondere zu neuen Nachfrageverbindungen (z.B. von Achstetten nach Staig).

Infrastrukturvorhaben mit Relevanz für den ÖPNV

Von den Städten und Gemeinden sind bis 2020 folgende Vorhaben im ÖPNV geplant:

■ **Tabelle 40: wesentliche Planungsvorhaben im ÖPNV bis 2020**

Gemeinde/ Stadt	Standort/ Vorhaben	Realisierung	Verbindlichkeit
Allmendingen	Ladestraße, Bahnhof/ Ausbau B+R und P+R	2018	-
	Bahnhof/ barrierefreie Verknüpfung SPNV und ÖPNV, Einrichtung WC und Wartebereich	-	-
	Weiterentwicklung Rufbussystem und Ortslinienverkehr	-	-
	Anschluss Haltestellen in Pfraunstetten und Schwörzkirch an Kläranlage Ehingen.	-	-
Asselfingen	Bushaltestelle in der Bahnhofstraße	-	-
Beimerstetten	Bahnhof/ Bahnsteigumbau	2016/ 2017	groß
	Bahnhof/ Bahnhofsumfeldgestaltung mit Wendeplatte und Bushaltemöglichkeiten und neuer Wartehalle, sowie B+R P+R;	2017	groß
	Breitinger Straße/ neue Haltestelle und Wartehalle	-	groß
Blaustein	Herrlingen-Bahnhof/ P+R	2014	verbindlich
	S-Bahn-Halt Bahnhöfe Ehrenstein und Herrlingen	-	nicht verbindlich
	Verlegung und Neuanlage der Bushaltestelle Blaustein Kindergarten Ost	2014	verbindlich
Dietenheim	Nordwest (Nesselbosch II + III)/ Anschluss an den ÖPNV mit Haltestelle im Norden Dietenheims	2016 - 2020	Im FNP
	Bushaltestellen Dietenheim/ Königstraße Süd (Friedhof), Industriestraße, Königstraße Nord	-	-
	Bushaltestellen Regglisweiler/ Herrenweiher Nord	-	-
Dornstadt	Umgestaltung Tomerdinger Straße/ Bushaltestelle	2014	beschlossen
	Einrichtung eines Bürgerbusses zur Ergänzung des bisherigen ÖPNV	2014	freiwillige Aufgabe
	Einrichtung von Haltestellen im Gewerbegebiet Himmelweile	-	nicht konkret
	Instandsetzung und einheitliches Erscheinungsbild der Buswartehäuschen in der Gemeinde	-	nicht konkret
Ehingen (Donau)	Einrichtung von digitalen Informationssystemen an Haltestellen	2014/ 2015	beantragt
	S-Bahn-Anbindung Ehingen-Ulm	-	-

Gemeinde/ Stadt	Standort/ Vorhaben	Realisierung	Verbindlichkeit
	Haltestellen und Wartehallen im Neubaugebiet	jährlich	-
	barrierefrei ausgebaute Haltestellen und Leitsystem für sehbehinderte Menschen		
Erbach	umfangreiches Verkehrsentwicklungskonzept: wird derzeit bearbeitet		
	Wirkung eines Halbstundentaktes beim Schienenverkehr		
	Weiterentwicklung im ÖPNV		
Heroldstatt	Haltestelle im Gewerbegebiet bei Netto, Schwabenstraße	2015-2020	FNP
Illerkirchberg	weitere Bushaltestelle am südlichen Ortsrand von Oberkirchberg ist geplant und genehmigt	evtl. 2016	Genehmigung und fertige Planung vorhanden
	Haltestelle Bucher Straße	-	-
	Alle Wartehäuschen werden erneuert	2014	definitiv
Laichingen	Neubau der zentralen Bushaltestelle in der Stadtmitte	2014/ 2015	-
	Bushaltestelle in der Gartenstraße wird zuschussfähig sein	2014/ 2015	Antrag noch nicht gestellt
Langenau	P+R südlicher der Bahnlinie	-	-
Merklingen	weitere überregionale Buslinien	2014	anfragen
	Nahverkehrsverbindung per Bahn; Nahverkehrsanschluss der Laichinger Alb an Ulm	2020-2030	unverbindlich
	Herstellung einer Haltebucht	2014/ 2015	-
	Neubau einer Haltestelle am Neubaugebiet	2015	vorgesehen
Rammingen	S-Bahn-Konzept	-	-
Rechtenstein	Umbau des Bahnsteig und Bahnhofsumfeld	2014	-
Rottenacker	Wiedereröffnung des Bahnhalts	2014	
	Ausbau P+R	2014	
	Maßnahmen im Bereich Bahnhofsumfeld	2015	
Staig	Anlage von Bushaltestellen	-	-
Untermarchtal	Reaktivierung des örtlichen Bahnhofes	-	-

Quelle: Angaben der Gemeinden/ Städte im Rahmen der Auftaktbefragung im November 2013.

■ **Tabelle 41: wesentliche Planungsvorhaben der Verkehrsinfrastruktur mit Auswirkungen auf den ÖPNV bis 2020**

Gemeinde/ Stadt	Standort/ Name	Realisierung	Verbindlichkeit
Beimerstetten	Umgehungsstraße westlich von Beimerstetten (L1165/ L1239)	2016 - 2018	kurz vor der Einleitung des Planfest- stellungs- verfahrens
	Kreisstraße/ Verlängerung Eiselauer Weg, Albrecht-Berblinger-Straße	2016 - 2018	-
Blaustein	Ehrenstein-Hummelstraße/ Beseitigung Bahnübergang Ehrenstein	2014	verbindlich
	Beseitigung Bahnübergang Klingenstein mit Trassenverlegung B 28	-	nicht verbindlich
Dornstadt	Neubau Albrecht-Berblinger-Straße (K7302), Gebiet Himmelweiler, Verbindung Autobahn und überörtliches Netz	2018	verbindlich
Erbach	umfangreiches Verkehrsentwicklungskonzept:	-	-
	Verbesserungsmöglichkeiten in der Erlenbachstraße/ Egginger Straße	-	-
	Verkehrsfluss B311	-	-
	innerörtliche Wirkungen nach Bau der Querspange B311/ B30	-	-
	Prüfung der Nutzung der Heinrich-Hammer-Straße als innerörtliche Entlastungsstraße	-	-
	Anbindung des Neubaugebietes Merzenbeund an die B311	-	-
Öpfingen	kreuzungsfreier Übergang der B311 über die K7359 mit dreispurigem Ausbau	2015-2020	-

Quelle: Angaben der Gemeinden/ Städte im Rahmen der Auftaktbefragung im November 2013.

Eine Übersicht über alle Planungsvorhaben in der Verkehrsinfrastruktur ist der Anlage zu entnehmen.

➔ Anlagenband, Kap. 7.1: Übersicht über alle Planungsvorhaben in der Verkehrsinfrastruktur

7.2 Auswirkungen auf den Verkehr

Gesamtverkehrsaufkommen

Die Pkw-Verfügbarkeit im Alb-Donau-Kreis wird weiter zunehmen. Wesentliche Gründe hierfür liegen zum einen in der weiter ansteigenden Motorisierung bei den Frauen und zum anderen wird die Pkw-Verfügbarkeit von den meisten Altersgruppen in die höheren Altersgruppen mitgenommen.

Der Anstieg der Motorisierung geht einher mit einer weiteren Zunahme der Jahresfahrleistung. Dabei wird insbesondere der Individualverkehr im ländlichen Raum weiter ansteigen.

■ **Tabelle 42: Prognose der Mobilität**

	Bestand 2007	Prognose 2025	Entwicklung 2007 - 2025
Pkw-Bestand	116.868	138.000	+21.132 [+18 %]
	Bestand 2004	Prognose 2015	Entwicklung 2004 - 2015
Jahresfahrleistung in Mio. km	2.197	2.688	+491 [+22 %]

Quelle: Landratsamt Alb-Donau-Kreis, Demographischer Wandel im Alb-Donau-Kreis 2008 – 2025, 2008

ÖPNV

Der starke Rückgang der Schülerzahlen in den kommenden Jahren wird gravierende Auswirkungen auf den ÖPNV haben. Die Entwicklung der Schülerzahlen ist dabei nicht direkt auf die Entwicklung des Schulverkehrs zu übertragen, da durch Veränderungen in der Schullandschaft (z. B. Schulschließungen oder Zusammenlegungen) auch zusätzlicher Beförderungsbedarf generiert werden kann bzw. die Reiseweiten teilweise ansteigen können.

Die Gruppe der mobilen Senioren und Hochbetagten wird deutlich ansteigen und muss zukünftig als großes Potenzial für den ÖPNV angesehen werden. Neben Angeboten im Freizeitverkehr ist dabei die barrierefreie Nutzung des ÖPNV ein wesentlicher Aspekt, um diese Gruppe, die sich durch einen hohen Führerscheinbesitz auszeichnet, für den ÖPNV zu gewinnen.

Vor dem Hintergrund der demographischen Situation und der Verkehrsentwicklung im Alb-Donau-Kreis wird sich die Nachfrage im ÖPNV in Zukunft verlagern - zwischen den Nutzergruppen, aber auch regional unterschiedlich. Für eine Stabilisierung in allen Kreisgebieten bzw. einen nachhaltigen Anstieg der Nachfrage ist das ÖPNV-Angebot zielgruppenspezifisch weiterzuentwickeln.

8 Entwicklungskonzept

8.1 Rahmenkonzept

Aus den definierten Qualitätsstandards für die Bedienungsqualität werden im Rahmenkonzept ein regionales Hauptnetz und ein regionales Ergänzungsnetz entwickelt. Dabei werden die dort definierten Relationen in verkehrlich sinnvollen Korridoren zusammengefasst.

- Das regionale Hauptnetz besteht aus Linien, die im Wesentlichen definierte Achsen und Hauptverbindungen abdecken sowie den bestehenden Verbindungen im SPNV.
- Das regionale Ergänzungsnetz besteht aus Linien, die im Wesentlichen definierte Nebenverbindungen und Verflechtungen abdecken. Diese sind an Verknüpfungspunkten auf das regionale Hauptnetz ausgerichtet.

Im Anlagenband befindet sich eine Übersicht über die einzelnen Relationen der Netzhierarchie (Achsen, Hauptverbindungen, Nebenverbindungen und Verflechtungen) und deren Umsetzung in den Bus- und Bahnlinien im Alb-Donau-Kreis.

→ Anlagenband, Kap. 8.1: Netzhierarchie und Linien innerhalb des Alb-Donau-Kreises bzw. nach Ulm

→ Anlagenband, Kap. 8.1: Netzhierarchie und Linien auf kreisgrenzenüberschreitenden Relationen

8.2 Empfehlungen für das SPNV-Angebot

Grundlage bildet das „Regionale SPNV-Zielkonzept“. Zum Zeitpunkt August 2014 ist das „Regionale SPNV-Zielkonzept“ noch in Bearbeitung, so dass noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden können. Die vorläufigen Planungen sind in Kapitel 1.3 dargestellt.

Anm.: Die endgültigen Planungsgrundlagen werden in den NVP übernommen, sofern sie noch im Bearbeitungszeitraum des NVP konkretisiert werden.

Der SPNV ist nicht Bestandteil des NVP. Dennoch werden im Rahmen des NVP Vorschläge zur Weiterentwicklung des SPNV gemacht:

- Empfehlung des Landkreises zum Ausbau/ barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten:
 - mit hoher Priorität: Blaubeuren, Erbach, Schelklingen
 - sowie Allmendingen, Gerhausen, Schmiechen (beide Halte), Rammingen, Beimerstetten, Hütten, Sondernach

- Empfehlung zur Weiterentwicklung des Angebotes im Schienenverkehr (z. B. Ausdehnung des Angebotes am Abend/ Spätabend)
- Weiterleitung von Anregungen und Hinweisen zum SPNV aus den Auftaktbefragungen

8.3 Empfehlungen an die Stadt Ulm

Für eine optimale Verknüpfung des Regionalbusverkehrs mit dem übrigen regionalen und auch überregionalen Verkehrsangebot sind ausreichend dimensionierte und attraktiv ausgestattete Umsteigepunkte zu schaffen oder auszubauen.

Ulm Hauptbahnhof/ ZOB

Im Zusammenhang mit dem Neubau des ZOB in Ulm sind aus Sicht des Alb-Donau-Kreises folgende Aspekte zu beachten:

- Schaffung einer optimalen Verknüpfungssituation für die Regionalbusverkehre aus dem Alb-Donau-Kreis zum Stadtverkehr Ulm, Regionalverkehr und Schienenverkehr am Hauptbahnhof Ulm.
- Der ZOB soll entsprechend den in diesem Nahverkehrsplan formulierten Qualitätsstandards für Haltestellen und Verknüpfungspunkte der Kategorie A ausgestattet werden (vgl. Kap. 3.2.4).
- Die Platzkapazitäten müssen mindestens den heutigen Standards entsprechen.

8.4 Maßnahmenkonzept

Das ÖPNV-Angebot im Alb-Donau-Kreis ist überwiegend als gut zu bewerten.

Vorhandene Strukturen sollen unter Berücksichtigung der in den Zielsetzungen definierten Standards modifiziert und punktuell weiterentwickelt werden. Dabei werden neben der Sicherung der Grundmobilität die Ziele der Stärkung des ÖPNV am Gesamtverkehrsmarkt sowie die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste durch ein attraktives Angebot und eine entsprechende Vermarktung verfolgt.

Das Konzept zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Alb-Donau-Kreis beinhaltet:

- **Maßnahmen:** konkrete Planungsvorhaben zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes, die im Zeitrahmen des NVP umgesetzt werden sollen.
- **Prüfaufträge:** Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungsbedarf zur Umsetzung besteht. Dazu können z. B. weitere Nachfrage- und/ oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zählen. Die ergebnisoffene Prüfung soll innerhalb des Zeitrahmens des NVP durchgeführt werden. Bei einer möglichen Umsetzung ist ein Zeitrahmen und ein Finanzierungskonzept zu erarbeiten.

- **Planungsprojekte:** umfangreiche Planungsvorhaben, die über den zeitlichen und/ oder inhaltlichen Rahmen des NVP hinausgehen. Damit verbunden sind oft intensive Abstimmungsverfahren verschiedener Projektbeteiligter sowie Abhängigkeiten, die nicht vom Aufgabenträger beeinflussbar sind (wie z. B. übergeordnete Planungen im SPNV).

Die Bearbeitung der Prüfaufträge und Planungsprojekte wird durch den Alb-Donau-Kreis initiiert und koordiniert. Um sinnvolle Ergebnisse zu erhalten, ist die Mitwirkung der jeweils genannten Beteiligten erforderlich. Die Prüfaufträge sollen in Abhängigkeit der definierten Umsetzungszeiträume innerhalb der Gültigkeit des Nahverkehrsplanes durchgeführt werden.

Für den Umsetzungszeitpunkt wird eine Einordnung in kurz-, mittel- und langfristig vorgenommen. Eine kurzfristige Umsetzung ist zeitnah, möglichst in den ersten 1 – 2 Jahren (im Idealfall bis zum Fahrplanwechsel 2015) nach Beschluss des NVP, anzustreben. Von einer mittelfristigen Umsetzung wird gesprochen, wenn die Maßnahme innerhalb des Gültigkeitszeitraumes des NVP umzusetzen ist (in den nächsten bis drei Jahren). Eine langfristige Einordnung bedeutet die Umsetzung bis zum Ende der Gültigkeit dieses NVP bzw. ggf. auch erst danach.

Das Maßnahmenkonzept gliedert sich in folgende Bereiche:

- Liniennetz und Angebot,
- Infrastruktur,
- Marketing, Fahrgastinformation, Sicherheit und
- Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle.

8.4.1 Liniennetz und Angebot

Liniennetz und Angebot auf den regionalen Verbindungen

A-1	Maßnahme: Verbesserung des Bedienungsangebotes im regionalen Hauptnetz gemäß der Bedienungsstandards
Hintergrund: Schaffung eines Angebotes im regionalen Hauptnetz entsprechend den definierten Qualitätsstandards in Kap. 4.1.2.	
Planungsansatz und Bewertung: <u>Nachtbus: Ulm – Blaubeuren (Achse):</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von Nachtfahrten nach 22.30 Uhr (1-2 Fahrten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag) + 2.200 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Achse <u>Linie 49: Dornstadt – Ulm (Achse):</u> <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Vertaktung prüfen • Einrichtung von zusätzlichen 4 Fahrten von Montag – Freitag • Einrichtung von zusätzlichen 5 Fahrten an Samstagen • Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten an Sonntagen + 15.700 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Achse 	
<u>Linie 365: Laichingen – Blaubeuren/ Ulm (Hauptverbindung):</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer Abendfahrt Montag – Freitag nach 20.00 Uhr • Einrichtung von zusätzlichen 14 Fahrten an Samstagen • Einrichtung von zusätzlichen 14 Fahrten an Sonntagen + 28.500 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Hauptverbindung (unter Nutzung des Umstiegs auf die Bahn in Blaubeuren) <u>Linie 70: Dietenheim – Ulm und Illerkirchberg – Ulm (Hauptverbindungen):</u> <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Vertaktung prüfen • Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag • Einrichtung von zusätzlichen 12 Fahrten an Sonntagen + 36.100 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Hauptverbindung <u>Alternativer Ansatz für die Hauptverbindung Dietenheim - Ulm:</u> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Prüfung der Einrichtung einer regelmäßigen Verbindung nach Illertissen zum Bahnhof mit Verknüpfung zur R7 von und nach Ulm</i> 	
Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, DING	
Umsetzung: Kurzfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten.	

A-2	Maßnahme: Verbesserung des Bedienungsangebotes im regionalen Ergänzungsnetz gemäß der „Bedienungsstandards“ von Montag bis Freitag
Hintergrund: Schaffung eines Angebotes im regionalen Ergänzungsnetz entsprechend den definierten „Bedienungsstandards“ in Kap. 4.1.2.	
Planungsansatz und Bewertung: Einrichtung der zusätzlichen Fahrten als Rufbus-Fahrten oder im Linienverkehr, in Abhängigkeit der vorhandenen und zu erwartenden Nachfrage.	
<u>Linie 24: Abschnitt Humlangen – Hüttisheim – Ulm (Verflechtung)</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen + 1.400 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung 	
<u>Linie 30: Abschnitt Laichingen - Merklingen - Berghülen - Wippingen - Herrlingen - Ulm (Nebenverbindung):</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten von Montag – Freitag an Schultagen • Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen + 19.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Nebenverbindung 	
<u>Linie 30: Abschnitt Westerheim – Laichingen (Nebenverbindung):</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten von Montag – Freitag an Schultagen • Einrichtung von zusätzlichen 4 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen + 8.600 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Nebenverbindung 	
<u>Linie 49: Abschnitt Scharenstetten – Temmenhausen – Tomerdingen – Dornstadt (Nebenverbindung):</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen + 800 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Nebenverbindung 	
<u>Linie 314: Abschnitt Ennahofen - Grötzingen - Weilersteußlingen – Allmendingen (Verflechtung)</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen + 1.300 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Nebenverbindung 	
<u>Linie 325: Abschnitt Lauterach – Munderkingen (Verflechtung)</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 6 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen + 2.300 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung 	

<p><u>Linie 328: Abschnitt Hausen am Bussen - Unterwachingen - Emerkingen - Munderkingen (Verflechtung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten von Montag – Freitag an Schultagen • Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen <p>+ 7.600 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)</p> <p>+ Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung</p>
<p><u>Linie 329: Abschnitt Reutlingendorf - Emeringen - Rechtenstein - Obermarchtal - Munderkingen (Verflechtung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Schultagen • Einrichtung von zusätzlichen 6 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen <p>+ 11.100 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)</p> <p>+ Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung</p>
<p><u>Linie 334: Abschnitt Ingstetten - Justingen - Hausen - Schelklingen (Verflechtung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen <p>+ 600 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)</p> <p>+ Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung</p>
<p><u>Linie 360: Abschnitt Geislingen - Nellingen - Merklingen - Machtolsheim - Laichingen (Nebenverbindung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen <p>+ 3.100 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)</p> <p>+ Erfüllung der Bedienungsqualität einer Nebenverbindung</p> <p><i>(Siehe auch A-3 „Verbesserung des Bedienungsangebotes auf kreigrenzenüberschreitenden Relationen)</i></p>
<p><u>Linie 363/ 364: Abschnitt Erstetten - Pappelau - Beiningen - Blaubeuren (Verflechtung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag an Schultagen • Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen <p>+ 8.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)</p> <p>+ Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung</p>
<p><u>Linie 366: Abschnitt Berghülen - Bühlenhausen - Asch - Sonderbuch – Blaubeuren (Verflechtung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen <p>+ 1.700 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)</p> <p>+ Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung</p>
<p><u>Linie 368: Abschnitt Weiler - Blaubeuren (Verflechtung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Schultagen • Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen <p>+ 600 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)</p> <p>+ Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung</p>
<p><u>Linie 461: Abschnitt Ettlenschieß - Lonsee (Verflechtung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen <p>+ 1.500 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)</p> <p>+ Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung</p>

<p><u>Linie 462: Abschnitt Radelstetten - Luizhausen - Urspring - Reutti - Amstetten (Verflechtung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen + 8.300 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung
<p><u>Linie 463: Abschnitt Dornstadt – Vorderdenkental – Westerstetten – Lonsee (Verflechtung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Schultagen • Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen + 8.800 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung
<p><u>Linie 469: Abschnitt Schalkstetten – Bräunisheim – Stubersheim – Hofstett-Emerbuch – Amstetten (Verflechtung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen + 5.100 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung
<p><u>Linie 582: Abschnitt Bernstadt - Hörvelsingen - Albeck - Göttingen - Langenau (Verflechtung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen + 700 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung
<p><u>Linie 583: Abschnitt Altheim (Alb) - Börslingen - Ballendorf - Nerenstetten –Langenau (Verflechtung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen + 7.200 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung
<p><u>Linie 585: Abschnitt Altheim (Alb) - Neenstetten - Weidenstetten - Holzkirch - Breitingen - Beimerstetten - Ulm (Nebenverbindung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen + 4.000 Mehrkilometer im Jahr + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Nebenverbindung
<p>Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, DING</p>
<p>Umsetzung: Kurzfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten</p>

A-3	<p>Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes im Alb-Donau-Kreis durch die Einrichtung eines landkreisweit einheitlichen Rufbus-Systems außerhalb des Schulverkehrs gemäß der „Bedienungsstandards“</p>
<p>Planungsansatz:</p> <p>Entwicklung eines Grundangebotes mit bedarfsgesteuerten Bedienungsangeboten außerhalb des Schulverkehrs abseits des regionalen Hauptnetzes.</p> <p>Überprüfung des Bedarfs auf Nebenverbindungen an Samstagen und Sonntagen sowie auf Verflechtungen an Samstagen zur Erreichung eines „bedarfsgerechten“ Angebotes gemäß den Bedienungsstandards.</p> <p>Überprüfung der Fahrgastnachfrage auf den bestehenden Fahrten im Linienverkehr außerhalb des Schulverkehrs und ggf. Einstellung der Fahrten im Linienverkehr auf Fahrten mit geringer bzw. sehr geringer Nachfrage und Einrichtung eines regelmäßigen, bedarfsgesteuerten Angebotes in die nächstgelegten Zentren und zu Verknüpfungspunkten (Ansatz eines Richtungsbandbetriebes bzw. Flächenbetriebes als bedarfsgesteuerte Angebotsform).</p> <p>Festlegung von Verkehrsräumen mit definierten Zielpunkten:</p> <p><u>z. B. Verkehrsraum Langenau:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Altheim (Alb), Weidenstetten, Holzkirch, Breitingen, Bernstadt, Ballendorf, Börslingen, Neenstetten, Nerenstetten, Setzingen, Öllingen, Rammingen, Asselfingen, Langenau • Zielpunkte: Langenau (Bahnhof und weitere Ziele wie Krankenhaus, Einkaufsstandorte), Westerstetten und/ oder Beimerstetten (Bahnhof) • Überprüfung der Fahrgastnachfrage auf den Linien 583, 582, 59 (abseits des Hauptlinienweges) • Verknüpfung an den Bahnhöfen mit dem SPNV • Bedienungsangebot: mindestens den Anforderungen an eine Verflechtung (z. B. Fahrten Mo.-Fr. um 7, 9, 13 und 15 Uhr in Richtung Zentrum/ Verknüpfungspunkt und um 9, 11, 15, 17 Uhr zurück, Fahrten Sa. um 9, 11 und 13 Uhr in Richtung Zentrum/ Verknüpfungspunkt und um 11, 13 und 15 Uhr zurück. <p>Weitere möglichen Verkehrsräume sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amstetten, Lonsee: Verknüpfung am Bahnhof Amstetten • Hüttisheim, Staig, Schnürpflingen: Verknüpfung in Wiblingen mit Stadtverkehr Ulm • Lauterach, Rechtenstein, Emeringen, Obermarchtal, Untermarchtal, Hausen a. B., Emerkingen, Unterwachingen, Oberstadion, Unterstadion, Grundsheim, Munderkingen: Verknüpfung am Bahnhof Munderkingen • Ehingen und Altheim: Verknüpfung am Bahnhof Ehingen • Altheim, Schelklingen: Verknüpfung an den jeweiligen Bahnhöfen • Blaubeuren, Berghülen: Verknüpfung am Bahnhof Blaubeuren • Laichingen, Heroldstatt, Berghülen: Verknüpfung in Laichingen Mitte <p>Voraussetzung ist ein entsprechend leistungsfähiges Verkehrs- bzw. Taxi- und/ oder Mietwagenunternehmen.</p>	
<p>Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, DING</p>	
<p>Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung, da detaillierte Planungen und Nachfrageuntersuchungen notwendig werden.</p>	

A-4	Maßnahme: Verbesserung des Bedienungsangebotes auf kreisgrenzenüberschreitenden Relationen gemäß der „Bedienungsstandards“
Hintergrund: Schaffung eines Angebotes auf kreisgrenzenüberschreitenden Relationen entsprechend den definierten „Bedienungsstandards“ in Kap. 4.1.2.	
Planungsansatz und Bewertung:	
<u>Linie 331: Abschnitt Ehingen - Münsingen (Nebenverbindung):</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag an Schultagen • Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen 	
+ 11.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)	
+ Erfüllung der Bedienungsqualität einer Nebenverbindung	
<u>Linie 335: Abschnitt Münsingen - Heroldstatt - Laichingen (Nebenverbindung):</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen • Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten von Montag – Freitag an Schultagen 	
+ 19.600 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)	
+ Erfüllung der Bedienungsqualität einer Nebenverbindung	
<u>Linie 360: Abschnitt Geislingen - Nellingen - Merklingen - Machtolsheim - Laichingen (Nebenverbindung)</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen 	
+ 3.100 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)	
+ Erfüllung der Bedienungsqualität einer Nebenverbindung	
<i>(Siehe auch A-2 „Verbesserung des Bedienungsangebotes im regionalen Ergänzungsnetz“)</i>	
<u>Linie 585</u> Endbericht von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen	
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Schultagen 	
+ 1.800 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)	
+ Erfüllung der Bedienungsqualität einer Verflechtung	
<u>Linie 723</u> Abschnitt Illerrieden - Vöhringen (Nebenverbindung):	
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 6 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen 	
+ 1.200 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)	
+ Erfüllung der Bedienungsqualität einer Nebenverbindung	
Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, betroffene Nachbarlandkreise, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, DING, betroffene Nachbarverkehrsverbünde	
Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung, da detaillierte Planungen und Nachfrageuntersuchungen notwendig werden.	

A-5	Prüfauftrag: Weiterer Ausbau des Bedienungsangebotes im regionalen Ergänzungsnetz über die „Bedienungsstandards“ hinaus
Hintergrund: Schaffung eines Angebotes im regionalen Ergänzungsnetz, über die „Bedienungsstandards“ hinaus.	
Planungsansatz und Bewertung: Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes auf Nebenverbindungen und Verflechtungen über die definierten „Bedienungsstandards“ hinaus ist die wirtschaftliche Tragfähigkeit sowie die gesicherte Finanzierung des zusätzlichen Angebotes durch den Alb-Donau-Kreis. Dazu sind entsprechende Nachfrage- und Potenzialanalysen durchzuführen. Dabei sollen für jede Linie bzw. Bedienungsbereich spezifische Kriterien festgelegt werden. Für das mögliche zusätzliche Angebot ist die Umsetzung als Rufbus-Angebot zu prüfen.	
Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, DING	
Umsetzung: Umsetzung in Abhängigkeit des Bedarfs und der Finanzierung.	

A-6	Prüfauftrag: Einrichtung eines hochwertigen ÖPNV-Produktes im regionalen Hauptnetz (Arbeitstitel „RegioBus“)
Hintergrund: Auf Linien mit einem guten Taktangebot können durch eine entsprechende Vermarktung und weiteren standardisierten Qualitätsmerkmalen Fahrgastzuwächse erzielt werden.	
Planungsansatz: Einrichtung eines hochwertigen ÖPNV-Produktes im regionalen Hauptnetz mit einheitlichen und wiedererkennbaren Produkteigenschaften (Arbeitstitel „RegioBus“): <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßiger, tagesdurchgängiger Taktverkehr an allen Verkehrstagen (HVZ und NVZ mindestens 60-Minuten-Takt, SVZ mindestens 120-Minuten-Takt) • Einheitlicher Linienweg • Systematische Verknüpfung zum SPNV bzw. zu anderen vertakteten Linien • Einsatz moderner Fahrzeuge mit Niederflurtechnik • Akustische und optische Fahrgastinformation in den Fahrzeugen z. B. auf den Linien 21, 36/ 37/ 38, 49, 70, 365 Durch die Einführung eines Produktes können die Angebote am Markt besser kommuniziert werden.	
Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung der Kommunizierbarkeit von bereits vorhandenen guten ÖPNV-Angeboten + ohne Mehrleistung umsetzbar	
Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, DING, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung möglich	

A-7	Prüfauftrag: Einrichtung von Schnellbusverkehren bzw. direkten Fahrten auf Relationen im Hauptnetz
Hintergrund: Die Fahrzeit auf verschiedenen Relationen im Regionalbusverkehr ist heute im Vergleich zum Pkw-Verkehr sehr lang, insbesondere durch die teilweise umwegige Linienführung, da verschiedene (auch kleinere) Orte auf der Strecke mitbedient werden.	
Planungsansatz: Prüfung und Ermittlung des Nachfragepotentials für schnelle Verbindungen auf ausgewählten Relationen (z. B. Schnellbusfahrten auf bestehenden Linien des regionalen Hauptnetzes) in den Hauptverkehrszeiten, um das Oberzentrum Ulm bzw. die Verknüpfungspunkte zur Schiene schneller erreichen zu können, z. B. auf den Linien 30, 49 oder 70	
Verkehrliche Bewertung: + Attraktivitätssteigerung auf den Relationen des regionalen Hauptnetzes	
Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, DING, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: Umsetzung in Abhängigkeit des Bedarfs und der Finanzierung.	

A-8	Planungsprojekt: Einrichtung neuer ÖPNV-Verbindungen
Hintergrund: Es gibt einige bekannte Verkehrsbedürfnisse, die im derzeitigen Liniennetz nicht oder wenig fahrgastfreundlich befriedigt werden können, z.B. bei Zubringerverkehren zu Bahnhöfen (auch unter Berücksichtigung der angestrebten Regio-S-Bahn Donau-Iller) oder Veränderungen im Einzugsgebiet größerer Schulen bzw. Schulzentren.	
Planungsansatz: Prüfung, ob ausreichend Potenzial zur Einrichtung neuer ÖPNV-Verbindungen vorhanden ist: <ul style="list-style-type: none"> • Hayingen bzw. Zwiefalten – Munderkingen (- Ehingen) • Altheim (Alb) bzw. Weidenstetten – Amstetten • Bernstadt – Beimerstetten • (ggf. weitere nach Angaben bei der Auftaktbefragung der Gemeinden) 	
Verkehrliche Bewertung: + Ersatz bestehender Park-and-Ride-Verkehre (Entlastung der Infrastruktur) + Ersatz von Schülerverkehren in Privat-Pkw + Stärkung betroffener Bahnhalte	
Beteiligte: ADK, DING, Städte und Gemeinden, benachbarte Landkreise, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: Umsetzung in Abhängigkeit des Bedarfs und der Finanzierung.	

Linienetz und Angebot innerhalb der Gemeinden und Städte

	Stadt Blaubeuren
A-9	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im östlichen Bereich des Teilortes Asch
Hintergrund: Der Bereich ist gemäß der Erschließungsstandards nicht erschlossen (vgl. Kap. 4.1.1).	
Planungsansatz: Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der L1236 Höhe Buchenweg	
Verkehrliche Bewertung: + Behebung des Erschließungsdefizites + Keine Änderung der Linienwege durch neue Haltestelle notwendig, da Lage auf bestehendem Linienweg der Linien 30 und 366. + Geringes zusätzliches Nachfragepotenzial zu erwarten	
Beteiligte: Stadt Blaubeuren, Alb-Donau-Kreis, Verkehrsunternehmen, DING	
Umsetzung: Umsetzung nach Abwägung der Kosten und Nutzen	

	Gemeinde Blaustein
A-10	Prüfauftrag: Einrichtung eines Ortsbusses im Bereich Herrlingen, nördlich der Brückenstraße und in den bisher nicht angebotenen Hanglagen von Klingenstein und Ehrenstein
Hintergrund: Der Bereich ist gemäß der Erschließungsstandards unzureichend erschlossen (vgl. Kap. 4.1.1).	
Planungsansatz: Prüfung der Einrichtung eines Ortsbusses mit angemessener Fahrzeuggröße, ggf. als Bürgerbus und Verbindung zum Bahnhof Blaustein-Herrlingen oder Bahnhof Blaustein	
Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung der Erreichbarkeit des Bereiches in starker Hanglage + Verbesserung der Innerortsverbindungen sowie der Anbindung des Bahnhofes	
Beteiligte: Gemeinde Blaustein , Alb-Donau-Kreis, DING, ggf. Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: Umsetzung in Abhängigkeit der Rahmenbedingungen für einen Bürgerbus	

	Stadt Ehingen
A-11.1	Prüfauftrag: Weiterentwicklung/ Anpassung des Stadtverkehrs Ehingen
<p>Planungsansatz: Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Ehingen mit einheitlichem Bedienungsangebot in der Kernstadt (HVZ T30/ T60, NVZ T60, SVZ T120), insbesondere des Wochenendverkehrs (z. B. Verbesserung des Angebotes der Linien 302 und 304 an Sonntagen und der Linie 303 an Samstagen und Sonntagen) Verbesserung der Verknüpfungssituation am Bahnhof Ehingen zum SPNV in und aus Richtung Ulm sowie zwischen den Stadtverkehrslinien (Prüfung der lastrichtungsbezogenen Verknüpfung am Vormittag in Richtung Ulm und am Nachmittag/ Abend aus Richtung Ulm) Überprüfung der besseren Erschließung der Firma Liebherr durch eine veränderte Lage der Haltestelle näher zum Eingang.</p>	
<p>Verkehrliche Bewertung: + Weiterentwicklung des Stadtverkehrs mit einheitlichen Qualitätsmerkmalen + Verbesserung der Verknüpfungssituation + Verbesserung der Erreichbarkeit von Liebherr</p>	
<p>Beteiligte: Stadt Ehingen, Alb-Donau-Kreis, DING, Verkehrsunternehmen</p>	
<p>Umsetzung: mittelfristige Umsetzung aufgrund des erhöhten Abstimmungsbedarfs</p>	
A-11.2	Prüfauftrag: Weiterentwicklung/ Anpassung des Spätverkehrs
<p>Hintergrund: (vgl. Kap. 4.1.2).</p>	
<p>Planungsansatz: Prüfung der Anpassung des Spätverkehrs: Kurze Übergangszeiten zwischen Bahnankunft und Busabfahrt auf allen angebotenen Relationen (z. B. Spätverkehrsangebote im Anschluss an die letzten drei R3-Ankünfte aus Ulm um 20:38, 21:52, 22.47 Uhr und Ankunft Linie 21 aus Ulm um 0:14); Prüfung der Korridorbedienung gegenüber Linienbedienung; Teleskopbedienung ab Ehingen Bahnhof Anm.: derzeit wird geprüft, inwieweit der bestehende Spätbusverkehr besser an die Bahn angepasst und gleichzeitig effizienter angeboten werden kann.</p>	
<p>Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung der Verknüpfungssituation + Verbesserung des Freizeitverkehrs</p>	
<p>Beteiligte: Stadt Ehingen, Alb-Donau-Kreis, DING, Verkehrsunternehmen</p>	
<p>Umsetzung: mittelfristige Umsetzung aufgrund des erhöhten Abstimmungsbedarfs</p>	

	Stadt Erbach
A-12.1	Prüfauftrag: Anbindung des Gewerbegebietes Lüsse (an der Donaustraße)
Hintergrund: Der Bereich ist gemäß der Erschließungsstandards nicht erschlossen (vgl. Kap. 4.1.1).	
Planungsansatz: Führung der Linie 232 über die Dieselstraße mit der Einrichtung einer Haltestelle Erst nach Grunderwerb durch Stadt möglich.	
Verkehrliche Bewertung: + Behebung des Erschließungsdefizites + Geringfügige Mehrleistung	
Beteiligte: Stadt Erbach, Alb-Donau-Kreis, Verkehrsunternehmen, DING	
Umsetzung: In Abhängigkeit des Grunderwerbs durch die Stadt Erbach	
A-12.2	Prüfauftrag: Anbindung des östlichen Bereiches des Teilortes Ersingen
Hintergrund: Der Bereich ist gemäß der Erschließungsstandards nicht erschlossen (vgl. Kap. 4.1.1).	
Planungsansatz: Neue Haltestelle im Bereich Kirche bereits in Abstimmung	
Verkehrliche Bewertung: + Behebung des Erschließungsdefizites + Geringfügige Mehrleistung durch zusätzliche Schleife	
Beteiligte: Stadt Erbach, Alb-Donau-Kreis, Verkehrsunternehmen, DING	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung möglich	

	Gemeinde Illerkirchberg
A-13	Prüfauftrag: Anbindung des südlichen Bereiches des Teilortes Oberkirchberg
Hintergrund: Der Bereich ist gemäß der Erschließungsstandards nicht erschlossen (vgl. Kap. 4.1.1).	
Planungsansatz: Prüfung der Einrichtung einer Haltestelle an der L260 Höhe Mündelstraße	
Verkehrliche Bewertung: + Behebung des Erschließungsdefizites + Keine Änderung der Linienwege durch neue Haltestelle notwendig	
Beteiligte: Gemeinde Illerkirchberg, Alb-Donau-Kreis, Verkehrsunternehmen, DING	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung möglich	

	Stadt Laichingen
A-14	Prüfauftrag: Anbindung Interkommunales Gewerbegebiet
Hintergrund: Das Gewerbegebiet ist vom Linienverkehr derzeit nicht angebunden, eine Erschließung würde bisher eine zusätzliche Wegeschleife erfordern, die die Reisezeit auf den Buslinien 30 und 360 unangemessen verlängert	
Planungsansatz: Es soll nach Lösungen gesucht werden, die Bedienung ohne wesentliche Umwege für die Regionalverkehre zu erreichen, ggf. durch andere Erschließungsmodelle oder Verlängerung von Buslinien mit Linienende in Laichingen-Mitte (z. B. 335) bis zum Gewerbegebiet.	
Verkehrliche Bewertung: + Behebung des Erschließungsdefizites	
Beteiligte: Stadt Laichingen, Alb-Donau-Kreis, Verkehrsunternehmen, DING	
Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung	

	Stadt Langenau
A-15	Prüfauftrag: Einrichtung eines Stadtbusverkehrs
<p>Hintergrund: In Langenau gibt es neben dem Erschließungsdefizit Bereich Ahornweg, Am Höhenblick, Am Nauursprung, Kurze Straße weitere Einrichtungen bzw. Versorgungsstandorte, die mit dem ÖPNV unzureichend erschlossen sind.</p>	
<p>Planungsansatz: Stadtbusverkehr zur Anbindung von Bereichen, die durch die bestehenden Buslinien unzureichend erschlossen werden, Einbindung bestehender Anmeldeverkehre (z. B. zum GE-Gebiet an der A7 und zum Gesundheitszentrum) in ein umfassendes Bedarfsverkehrssystem in Langenau, Abstimmung auf Bahnanschlüsse und regionale Buslinien am Bahnhof Langenau. ggf. Einrichtung als Bürgerbus prüfen.</p> <p><u>Linienweg:</u> Bedienung der Bereiche Ahornweg, Am Höhenblick, Am Nauursprung, Kurze Straße; Gesundheitszentrum, Einkaufsstandort Karlstraße, Einkaufs-/ Gewerbegebiet Benzstraße/ In den Lindeschen, Gewerbegebiet an der A7</p> <p><u>Bedienungsangebot:</u> Bedarfsgesteuertes Bedienungsangebot auf Basis der Rufbus-Linie 589, ggf. im Stundentakt</p>	
<p>Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung der Erreichbarkeit des Krankenhauses, der Einkaufsstandorte In den Lindeschen und Karlstraße + Verbesserung der Anbindung des Erschließungsdefizites + Verbesserung der Innerortsverbindungen + Mehrleistung in Abhängigkeit des angebotenen Linienweges und des Bedienungsangebotes</p>	
<p>Beteiligte: Stadt Langenau, Alb-Donau-Kreis, Verkehrsunternehmen, DING</p>	
<p>Umsetzung: mittelfristige Umsetzung</p>	

	Stadt Munderkingen
A-16	Prüfauftrag: Weiterentwicklung/ Anpassung des Stadtverkehrs Munderkingen
Hintergrund: (vgl. Kap. 4.1.2).	
Planungsansatz: Prüfung der Möglichkeiten zur regelmäßigen und einheitlichen Bedienung im Stadtverkehr Munderkingen, Zug-Bus-Abstimmung Verbesserung der relevanten Verknüpfungen	
Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung des Stadtverkehrsangebotes	
Beteiligte: Stadt Munderkingen, Alb-Donau-Kreis, Verkehrsunternehmen, DING	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung	

Fahrtenangebot im Schulverkehr

A-17	Prüfauftrag: Umsetzung der Standards für die Schülerbeförderung
Hintergrund: Geänderte Rahmenbedingungen im Schulsystem erfordern regelmäßig die Überprüfung der Standards für den Schulverkehr.	
Planungsansatz: Prüfung der Standards der Schülerbeförderung: Aus allen Wohnorten mit mehr als acht Fahrschülern wird zur nächstgelegenen Schule der jeweiligen Schulart an Schultagen ein Fahrtenangebot mindestens zum Beginn der 1. Stunde und zum Ende des Vormittagsunterricht und des Nachmittagsunterrichts angeboten. Bei größeren Schulstandorten werden Angebote in Wohnorte mit mehr als 20 Schülern auch für weitere regelmäßige Anfangs- und Endzeiten eingerichtet, wenn durch diese Angebote eine Entzerrung der Kapazitätsspitzen erzielt werden kann.	
Verkehrliche Bewertung: + als Grundlage für die Überplanung des Schulverkehrs + kreisweit einheitliche Standards	
Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Schulträger, Schulen	
Umsetzung: fortlaufende Prüfung	

A-18	Planungsprojekt: Schulzeitstaffelung und regionale Schulentwicklungsplanung
Hintergrund: Der konzentrierte Beförderungsbedarf von Schülern zu den relevanten Zeiten kann durch eine sinnvolle Staffelung der Schulzeiten entzerrt werden.	
Planungsansatz: Prüfung der Möglichkeiten einer Schulzeitstaffelung in bestimmten Bereichen des Landkreises: z. B. in Langenau (Berücksichtigung der regionalen Schulentwicklungsplanung) oder Laichingen-Blaubeuren Berücksichtigung der Schulzeiten in den Nachbarlandkreisen, wenn diese für die Linien relevant sind.	
Verkehrliche Bewertung: + wirtschaftlicher Einsatz der Fahrzeuge im Schulverkehr	
Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Schulträger, Schulen	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung aufgrund des erhöhten Abstimmungsbedarfs	

Liniennetz und Angebot in Abhängigkeit des SPNV

A-19	Planungsprojekt: Anpassung des Busverkehrs an das „Regionale SPNV-Zielkonzept“
<p>Hintergrund: Grundlage bildet das „Regionale SPNV-Zielkonzept“. Zum Zeitpunkt August 2014 ist das „Regionale SPNV-Zielkonzept“ noch in Bearbeitung, so dass noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden können.</p> <p><i>Anm.: Die endgültigen Planungsgrundlagen werden in den NVP übernommen, sofern sie noch im Bearbeitungszeitraum des NVP konkretisiert werden.</i></p>	
<p>Planungsansatz: Folgende grundsätzlichen Planungsansätze sind dabei zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassungen der bestehenden Verknüpfungen an die geänderten Fahrplanzeiten (durch Verdichtung des SPNV-Angebotes und mögliche Beschleunigungen) • Überplanungen des Busverkehrs durch die Einrichtung neuer Haltepunkte im SPNV (Schaffung neuer Verknüpfungen und Vermeidung von Parallelverkehren) <p><u>Regelmäßige Bedienung des Haltepunktes Rottenacker ab Ende 2014⁴¹:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Verknüpfungsmöglichkeiten mit kurzen Umsteigezeiten am neuen Haltepunkt Rottenacker (Linien 315, 317 und 323) 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Berücksichtigung der neuen Haltepunkte und Bahnhöfe im SPNV + Berücksichtigung der neuen Fahrplanzeiten im SPNV + SPNV und Busverkehr als sich ergänzendes System 	
<p>Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, DING</p>	
<p>Umsetzung: stufenweise Umsetzung in Abhängigkeit der Realisierung des „Regionalen SPNV-Zielkonzeptes“</p>	

⁴¹ Der Haltepunkt Rottenacker wird nach Auskunft durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg bereits Ende 2014 wieder regelmäßig bedient werden

A-20	Planungsprojekt: Anpassung des Busverkehrs an die Straßenbahnlinie 2 in Ulm
Hintergrund: Fertigstellung des Teilstückes Theater – Wissenschaftsstadt voraussichtlich zum Fahrplanwechsel 2016/ 2017. Inbetriebnahme der Gesamtstrecke ist für den Fahrplanwechsel 2018/ 2019 vorgesehen.	
Planungsansatz: <u>Teilstück Theater - Wissenschaftsstadt:</u> Aus Sicht der Stadt Ulm sollte eine Verknüpfung des regionalen Busverkehrs mit der neuen Linie 2 an den Haltestellen „Hochschule Ulm“ (Fahrzeit mit Straßenbahn bis zum Hbf. 12 Minuten) bzw. „Uni Süd“ (7 Minuten) erfolgen. Im Rahmen des Planungsprojektes ist zu prüfen, welche Vorteile bzw. Konsequenzen eine Brechung der Linie 49 an den relevanten Haltestellen bzw. eine regelmäßige Verlagerung der Linie vom Lehrer-Tal-Weg in den Mähringer Weg mit Verknüpfung zur Linie 2 an der Haltestelle Uni Süd hat. <u>Teilstück Theater – Schulzentrum Kuhberg:</u> Eine Anbindung der regionalen Buslinien entlang der Illerstraße auf die Linie 2 am Schulzentrum Kuhberg ist aus Fahrgastsicht nicht zu empfehlen, da sich durch eine Brechung der Buslinien und Anbindung auf die Straßenbahn die Fahrtzeit ins Zentrum von Ulm deutlich verlängern würde.	
Verkehrliche Bewertung: + Berücksichtigung des neuen Verkehrsangebotes der Linie 2 + Brechung bestehender Linien an Haltestellen der Straßenbahn wenige Kilometer vor dem ZOB in Ulm mit Verknüpfung nur sinnvoll, wenn daraus Vorteile für den Fahrgast entstehen.	
Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Stadt Ulm, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, DING	
Umsetzung: Umsetzung in Abhängigkeit der Realisierung der Straßenbahnlinie 2	

8.4.2 Infrastruktur

I-1.1	Maßnahme (Empfehlung des Alb-Donau-Kreises): Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
<p>Hintergrund: Gemäß PBefG ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dieser Zeitraum liegt außerhalb des Zeithorizontes dieses NVP. Dennoch sollen hier bereits die Grundlagen geschaffen werden.</p>	
<p>Planungsansatz: Erstellung eines Programmes zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen mit Prioritätenreihung und Zeitplan: in Abhängigkeit der Haltestellenfrequentierung und der Bedeutung der Haltestelle (z. B. Verknüpfungshaltestelle, Haltestellen an relevanten Einrichtungen) Begründung der Ausnahmen, für die ein barrierefreier Ausbau bis 2022 nicht möglich ist (z. B. Haltestellen mit weniger als 10 Ein- und Aussteiger pro Tag). Zusammenarbeit und Abstimmung mit allen relevanten Beteiligten. Die Haltestellen der Kategorie A (vgl. Kap. 3.2.4) sind mit höchster Priorität auszubauen. Dabei sind folgende Haltestellen vordringlich zu betrachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Blaubeuren Bahnhof • Blaubeuren Busbahnhof • Schelklingen Bahnhof • Ehingen Busbahnhof • Laichingen Mitte • Langenau Bahnhof • Munderkingen Bahnhof 	
<p>Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG</p>	
<p>Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger Verkehrsunternehmen, DING Behindertenvertreter</p>	
<p>Umsetzung: Erstellung der Prioritätenliste zeitnah umzusetzen Grundsätzlich langfristiges Projekt, das den Zeithorizont des NVP überschreitet. Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen dieses NVP beginnen.</p>	
I-1.2	Prüfauftrag (Empfehlung des Alb-Donau-Kreises): Detailplanung zum barrierefreien Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
<p>Planungsansatz: Für die auszubauenden Haltestellen sind jeweils die Defizite aufzuzeigen. Die Abstimmung mit allen Beteiligten sowie eine grobe Kostenschätzung sind vorzunehmen.</p>	

I-2	Maßnahme: Geplanter Ausbau/ Neubau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
Hintergrund: Von den Städten und Gemeinden ist im Gültigkeitszeitraum des NVP der Ausbau von Haltestellen geplant (Angaben der Städte und Gemeinden in der Befragung).	
Planungsansatz: Folgende Haltestellen sollen im Umsetzungszeitraum bis 2020 ausgebaut werden: <ul style="list-style-type: none"> • Allmendingen Bahnhof: barrierefreie Verknüpfung SPNV und ÖPNV, Einrichtung WC und Wartebereich (kein Realisierungszeitpunkt) • Asselfingen Bushaltestelle in der Bahnhofstraße (kein Realisierungszeitpunkt) • Beimerstetten: Gestaltung des Bahnhofsumfelds einschließlich Zufahrt mit Wendeplatte und Bushaltemöglichkeiten und neuer Warthalle (Realisierung: 2017) • Beimerstetten: Breitinger Straße / Neue Haltestelle und Warthalle (kein Realisierungszeitpunkt) • Blaustein: Verlegung und Neuanlage der Bushaltestelle Blaustein Kindergarten Ost (Realisierung: 2014) • Dietenheim: Nordwest (Nesselbosch II + III) / Anschluss an den ÖPNV mit Haltestelle im Norden Dietenheims (Realisierung 2016 – 2020) • Dietenheim: Bushaltestellen Dietenheim / Königstraße Süd (Friedhof), Industriestraße, Königstraße Nord (kein Realisierungszeitpunkt) • Dietenheim: Bushaltestellen Regglisweiler / Herrenweiher Nord (kein Realisierungszeitpunkt) • Dornstadt: Umgestaltung Tomerdinger Straße / Bushaltestelle (Realisierung 2014) • Dornstadt: Einrichtung von Haltestellen im Gewerbegebiet Himmelweiler (nicht konkret) Anm. ADK: dieser Bereich wird derzeit noch nicht mit Bussen angebunden, ein Testbetrieb mit einem Kleinbus vor einigen Jahren wurde nach 1 Woche eingestellt. • Dornstadt: Instandsetzung und einheitliches Erscheinungsbild der Buswarthäuschen in der Gemeinde (nicht konkret) • Ehingen: Einrichtung von digitalen Informationssystemen an Haltestellen (Realisierung 2014/ 2015) • Ehingen: Haltestellen und Warthallen im Neubaugebiet (jährlich) • Ehingen: Barrierefrei ausgebaute Haltestellen und Leitsystem für sehbehinderte Menschen (kein Realisierungszeitpunkt) • Heroldstatt: Haltestelle im Gewerbegebiet bei Netto, Schwabenstraße (Realisierung 2015 – 2020) • Illerkirchberg: Bushaltestelle am südlichen Ortsrand von Oberkirchberg ist geplant und genehmigt (Realisierung evtl. 2016) • Illerkirchberg: Haltestelle Bucher Straße (kein Realisierungszeitpunkt) • Illerkirchberg: Alle Warthäuschen werden erneuert (Realisierung 2014) • Laichingen: Neubau der zentralen Bushaltestelle in der Stadtmitte (Realisierung 2014/ 2015) • Merklingen: Neubau einer Haltestelle am Neubaugebiet (Realisierung 2015) Anm. ADK: dazu bedarfs es einer Änderung des Linienwegs (L. 30 und 360) von/nach Machtolsheim über alte Ortsverbindungsstraße (derzeit für alle Kfz. gesperrt) • Rottenacker: Maßnahmen im Bereich Bahnhofsumfeld (Realisierung 2015) • Staig: Anlage von Bushaltestellen (kein Realisierungszeitpunkt) Anm. ADK: nicht erkennbar, wo hier Neubaubedarf ist, ggf. Ausbau bestehender Haltestellen Beim Ausbau sind die Haltestellenstandards in Kap. 3.2.4 zu beachten.	

<p>Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit der Haltestellen + verbesserte Aufenthaltsqualität</p>
<p>Beteiligte: Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger, ggf. weitere Beteiligte</p>
<p>Umsetzung: In Abhängigkeit der jeweiligen Planungen der Städte und Gemeinden</p>

I-3	<p>Prüfauftrag: Ausbau einer zentralen Haltestelle in jedem Ort</p>
<p>Hintergrund: Mindestens eine Haltestelle in jedem Ort soll über den Mindestausbaustandard mit Sitzgelegenheit, Abfallbehälter und Fahrplan- und Tarifinformationen verfügen. Als wünschenswerte weitere Ausbauelemente sind Witterungsschutz, Beleuchtung, weitergehende Informationen und Barrierefreiheit zu nennen.</p>	
<p>Planungsansatz: In jedem Ort mit mehr als 150 Einwohnern soll die zentral gelegene Haltestelle mindestens nach den Standards der Kategorie B ausgestattet sein (gemäß der im Kap. 3.2.4 definierten Kriterien).</p>	
<p>Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit der Haltestellen + verbesserte Aufenthaltsqualität</p>	
<p>Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger, ggf. weitere Beteiligte</p>	
<p>Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung</p>	

I-4	Prüfauftrag: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen
Hintergrund: Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch der Radverkehr als Zubringer zum SPNV bzw. Busverkehr ein wichtiger Bestandteil, insbesondere in Bereichen, in denen der Zugang zu Haltestellen mit einem längeren Fußweg verbunden ist.	
Planungsansatz: Ermittlung des Bedarfs in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten Ggf. Erstellung einer Prioritätenliste mit Umsetzungshierarchisierung An folgenden Haltestellen bestehen bereits Planungen: <ul style="list-style-type: none"> • Allmendingen, Bahnhof (Realisierung: 2018) • Beimerstetten: Bahnhof (Realisierung 2017) 	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen + verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel	
Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, DING	
Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung	

I-5	Prüfauftrag: Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen
Hintergrund: Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist der Pkw insbesondere als Zubringer zum Schienenverkehr zu betrachten.	
Planungsansatz: Ermittlung des Bedarfs in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten. Prüfung der Auslastung der vorhandenen Anlagen. Ggf. Erstellung einer Prioritätenliste mit Umsetzungshierarchisierung An folgenden Haltestellen ist der Bedarf mit Vorrang zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> • Blaubeuren, Bahnhof (Erweiterung) • Schelklingen, Bahnhof • Munderkingen, Bahnhof An folgenden Haltestellen bestehen bereits Planungen: <ul style="list-style-type: none"> • Allmendingen, Bahnhof (Realisierung: 2018) • Beimerstetten: Bahnhof (Realisierung 2017) • Blaustein, Herrlingen Bahnhof (Realisierung: 2014) • Langenau: südlich der Bahnlinie (kein Realisierungszeitpunkt) • Rottenacker, Bahnhof (Realisierung 2014) 	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen/ Bahnhöfe/ Haltepunkte + verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel	

Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Städte und Gemeinden, DING, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner
Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung

I-6	Prüfauftrag: Einführung eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL)
Hintergrund: Mit Hilfe eines Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems werden die Voraussetzungen geschaffen, Echtzeitinformationen zu den ÖPNV-Angeboten im Alb-Donau-Kreis zu generieren und den Fahrgästen, dem Fahrpersonal und für dynamische Fahrgastinformationen bereitzustellen.	
Planungsansatz: Durch die Einführung eines RBL im Regionalbusverkehr können folgende Ziele erreicht werden: <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung des Fahrpersonals bei betrieblichen Problemen • Automatische Haltestellenansage/ Haltestellenanzeige • Anschlusssicherung Bus/ Bus und Bus/ Zug • Ansteuerung von Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen • Daten auf Echtzeitbasis für Fahrplanauskunft (z. B. DFI, Internet, Handy) • Erfassung der Pünktlichkeit 	
Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung der Fahrgastinformation, + Qualitätssprung in Echtzeit + Verbesserung der betrieblichen Rahmenbedingungen	
Beteiligte: DING, Verkehrsunternehmen, Alb-Donau-Kreis, weitere Planungspartner	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung	

I-7	Prüfauftrag: Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV
Hintergrund: Um den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr attraktiv zu gestalten, sind kurze Fahrtzeiten vorzuhalten. Durch geeignete Maßnahmen sind die Fahrtzeiten im ÖPNV zu beschleunigen.	
Planungsansatz: Prüfung der Möglichkeiten zur Busbeschleunigung durch geeignete Maßnahmen, insbesondere auf verspätungsanfälligen Abschnitten, z. B. durch <ul style="list-style-type: none"> • Busspuren, • LSA-Beeinflussung, • alternative Linienwege • Freigabe von Wegen, die für den Pkw-Verkehr gesperrt sind 	

<p>Verkehrliche Bewertung: + Reduzierung der Fahrtzeit + Erreichung von mehr Fahrplanstabilität</p>
<p>Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, DING</p>
<p>Umsetzung: mittel- langfristige Umsetzung</p>

I-8	<p>Prüfauftrag: Maßnahmen zur Anschlusssicherung</p>
<p>Hintergrund: Bei einem Umstieg zwischen den Angeboten im ÖPNV sollen kurze Übergangszeiten vorhanden sein. Damit der Umstieg auch gewährleistet werden kann sind Maßnahmen zur Anschlusssicherung zu treffen.</p>	
<p>Planungsansatz: über geeignete technische Einrichtungen (Sichtbeziehungen sind deshalb nicht geeignet, da bei längeren Verspätungen ansonsten umsonst bis zum spätesten Zeitpunkt gewartet wird, das setzt auch voraus, dass der Bus immer pünktlich ist) Darstellung der Anschlusssicherung im Fahrplan.</p>	
<p>Verkehrliche Bewertung: + optimierte Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten möglich.; und dadurch Reisezeitverkürzung + Gewährleistung von verlässlichen Anschlüssen</p>	
<p>Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Verkehrsunternehmen, DING, weitere Planungspartner</p>	
<p>Umsetzung: mittelfristige Umsetzung</p>	

8.4.3 Marketing, Fahrgastinformation, Sicherheit

S-1	Prüfauftrag: Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation
Hintergrund: Verbesserung der Fahrgastinformation (Liniennetzpläne, Umgebungspläne etc.) sowie mit Echtzeitinformationen an relevanten Haltestellen und wichtigen Einrichtungen im Alb-Donau-Kreis	
Planungsansatz: Geprüft werden soll die Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Materialien der Fahrgastinformation, zum Beispiel <ul style="list-style-type: none"> • Liniennetzpläne der Region oder des Stadt-/ Ortsverkehrs • Umgebungspläne mit Angabe von Straßennamen, relevanten Ziele und Einrichtungen, ggf. Vorverkaufsstellen, dem Liniennetz und benachbarten Haltestellen und Stationen • Wegweisung zu benachbarten Umstiegshaltestellen, insbesondere wenn der Fußweg dorthin nicht unmittelbar erkennbar oder einsehbar ist <p>Ausstattung von Haltestellen mit einer Anzeigemöglichkeit für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung auf der Grundlage eines Prioritätenkatalogs <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1. Priorität: Haltestellen an den nachfragestarken Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung ▪ 2. Priorität: Haltestellen an weiteren Verknüpfungspunkten sowie weiteren aufkommensstarken Haltestellen in den Städten und Gemeinden ▪ 3. Priorität: weitere Haltestellen in der Nähe von relevanten Einrichtungen • Festlegung der Haltestellen nach nachfragerlevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den Gemeinden/ Städten, Straßenbaulastträgern und weiteren Planungsbeteiligten • Eine Festlegung der weiteren Haltestellen entsprechend des Prioritätenkatalogs erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans • Klärung der Finanzierung und der Unterhaltung der Infrastruktur und Technik • Klärung der Datenversorgung 	
Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung der Informationen für Fahrgäste vor Fahrtbeginn	
Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, DING, weitere Planungspartner	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung	

S-2	Planungsprojekt: Barrierefreie Fahrgastinformationen
Hintergrund: Gemäß PBefG ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.	
Planungsansatz: Barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt (z. B. Internet, Vorverkaufsstellen) und an Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> • Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten): zwei der drei Sinne sollen angesprochen werden • Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache • Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV "Barrierefreie Informationstechnik Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile) 	
Verkehrliche Bewertung: + Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind + verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis + Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)	
Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Verkehrsunternehmen, DING, weitere Planungspartner	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung, sukzessive Weiterentwicklung	

S-3	Prüfauftrag: Erstellung von Ortsfahrplänen oder Korridorfahrplänen
Hintergrund: Auf bestimmten Relationen überlagern sich die Angebote mehrerer Linien, so dass das tatsächliche Angebot nur schwer erkennbar ist.	
Planungsansatz: Erstellung von Ortsfahrplänen oder Korridorfahrplänen für folgende Bereiche: <ul style="list-style-type: none"> • Dietenheim - Illertissen • Merklingen– Laichingen • Obermarchtal – Munderkingen • Beimerstetten – Ulm <i>Anm. ADK: Einige Gemeinden drucken bereits heute Ortsfahrpläne in Kooperation mit DING und verteilen diese lokal, z. B. in Laichingen</i>	
Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung der lokalen Fahrplaninformation + übersichtliche Darstellung der relevanten Informationen für einen Ort bzw. Korridor	

Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, DING, weitere Planungspartner
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung

S-4	Planungsprojekt: Zielgruppenorientiertes Marketing
Hintergrund: Verschiedene Kundengruppen des ÖPNV haben unterschiedliche Anforderungen an die Fahrgastinformation und das Marketing.	
Planungsansatz: Einführung eines zielgruppenorientierten Marketings in Zusammenarbeit mit DING, z. B. für <ul style="list-style-type: none"> • Berufstätige • Schüler • Neubürger • ältere Bürger 	
Verkehrliche Bewertung: + Direkte Ansprache bestimmter Kundengruppen mit den relevanten spezifischen Informationen + Erreichung bestimmter Zielgruppen	
Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, DING	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung	

S-5	Planungsprojekt: Aufbau eines zentralen Mobilitätsmanagements
Hintergrund: Durchführung von Maßnahmen zur Information und der gezielten Ansprache an Standorten oder bei Zielgruppen mit großem oder wachsendem Mobilitätsbedürfnis	
Planungsansatz: Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen, Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr) ▪ Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagements (z. B. Koordination zwischen Schulen und Schulbehörden, Aufgabenträger, DING und Verkehrsunternehmen; Information der Schülerinnen und Schüler, Ausbildung von Bahn- und Busbegleitern, Durchführung von Busschulen etc.) ▪ Mobilitätsmanagement für Neubürger und weitere Ansätze 	
Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, DING, Verkehrsunternehmen, Schulen, Betriebe, weitere Planungspartner	

<p>Umsetzung: mittelfristige Umsetzung</p>

S-6	Planungsprojekt: Mobilitätstraining
<p>Hintergrund: Abbau von Zugangshemmnissen im ÖPNV (Unsicherheit als Zugangshemmnis)</p>	
<p>Planungsansatz: Mobilitätstraining für z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> • ältere Bürger (z. B. richtiger Umgang mit Rollatoren im Bus) • mobilitätseingeschränkte Menschen (sehbehinderte bzw. gehbehinderte Menschen) <p>zum Abbau von Zugangshemmnissen und zur sicheren Nutzung des ÖPNV</p>	
<p>Verkehrliche Bewertung: + Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV + Vermittlung der sicheren ÖPNV-Nutzung</p>	
<p>Beteiligte: Ding, Verkehrsunternehmen, ADK, je nach Zielgruppe: Seniorenvertreter, Behindertenverbände</p>	
<p>Umsetzung: kurzfristige Umsetzung</p>	

S-7	Planungsprojekt: Vereinheitlichung der Rufbusanmeldung
<p>Hintergrund: Unterschiedliche Vorgehensweisen zur Rufbusanmeldung bei unterschiedlichen Verkehrsunternehmen (z. B. 40 Minuten, 1 Stunde oder 2 Stunden vor Abfahrt). Unterschiedliche Rufnummern, auch bei einer Linie.</p>	
<p>Planungsansatz: Prüfung der Möglichkeiten zur Vereinheitlichung der Rufbusanmeldung und Rufbusorganisation</p>	
<p>Verkehrliche Bewertung: + kreisweit einheitliche Rufnummer zur Voranmeldung von Rufbus- bzw. Taxibus-Fahrten + kreisweit einheitliche Vorgehensweise + Verbesserung der Kommunikation der Angebote</p>	
<p>Beteiligte: Alb-Donau-Kreis, Verkehrsunternehmen, DING</p>	
<p>Umsetzung: kurzfristige Umsetzung</p>	

S-8	Planungsprojekt: Einrichtung E-Ticketing im DING-Verbundraum
Hintergrund: DING plant die Einführung eines E-Ticketing	
Planungsansatz: Die Nutzung des ÖPNV soll für den Fahrgast durch geeignete Maßnahmen erleichtert werden. Hierzu zählen insbesondere die Weiterentwicklung des vorhandenen Verbundtarifs unter Verwendung moderner Vertriebstechniken (z. B. elektronisches Fahrgeldmanagement) und eine durchgehende Fahrgastinformation.	
Verkehrliche Bewertung: + leichter Zugang zum ÖPNV für ungeübte Fahrgäste	
Beteiligte: Ding, Verkehrsunternehmen, ADK	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung	

S-9	Planungsprojekt: Ausweitung der Verkaufsstellen
Hintergrund: Vor dem Hintergrund der älter werdenden Gesellschaft ist es ein Ziel, die Zugangshemmnisse zum ÖPNV weitgehend abzubauen. Ein dichtes Netz an Fahrscheinverkaufsstellen und Informationsstellen kann dazu beitragen.	
Planungsansatz: Prüfung der Ausweitung der Verkaufsstellen, insbesondere in Orten mit einem hohen Anteil an älteren Bewohnern.	
Verkehrliche Bewertung: + Abbau von Zugangshemmnissen durch ein dichteres Netz an Verkaufsstellen + insbesondere für ältere Menschen ist es wichtig zu wissen, wo sie Fahrscheine kaufen können.	
Beteiligte: Ding, Verkehrsunternehmen, ADK	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung	

S-10	Planungsprojekt: Verbesserung der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens
Hintergrund: Ein gutes Sicherheitsempfinden ist die Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV.	
Planungsansatz: Eine Verbesserung der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens ist durch folgende Maßnahmen zu erreichen: <ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Beleuchtung an den Haltestellen, Einsehbarkeit der Wartehäuschen zur sozialen Kontrolle, ggf. Verlegung der Haltestelle in stärker frequentierte Quartiere 	

<ul style="list-style-type: none"> • Notruftasten in den Fahrzeugen • Videoschutzeinrichtung
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <p>+ Abbau/ Vermeidung von Angsträumen</p> <p>+ Verbesserung des Sicherheitsgefühls</p>
<p>Beteiligte:</p> <p>ADK, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, ggf. weitere Beteiligte</p>
<p>Umsetzung:</p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>

8.5 Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle

<p>Planungsprojekt:</p> <p>Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV und ggf. Weiterentwicklung der Anforderungen</p>
<p>Die im Nahverkehrsplan (hier insbesondere im Anforderungsprofil) formulierten Standards und Anforderungen an die Qualität im ÖPNV werden regelmäßig hinsichtlich der Einhaltung und Umsetzung überprüft. Ferner wird die Akzeptanz durch die Fahrgäste untersucht. Auf Grundlage dieser Überprüfungen werden ggf. Änderungen der Anforderungen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten erarbeitet und im Nahverkehrsplan nach entsprechendem Beschluss des Landkreises aufgenommen.</p>

<p>Planungsprojekt</p> <p>Einführung einer Probephase bei Veränderungen im ÖPNV-Angebot</p>
<p>Für künftige Erprobungen von Verbesserungsmaßnahmen im ÖPNV-Angebot wird eine Probephase eingeführt, die in der Regel mindestens zwei Jahre dauern sollte. Sie dient der Überprüfung der Akzeptanz von Veränderungen im ÖPNV-Angebot durch die Fahrgäste, aber auch der Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit der Änderungen.</p>

→ Karte 7: Maßnahmenkonzept

9 Wirkungen der Maßnahmenkonzeption

Ziel dieses Arbeitsschrittes ist die Ermittlung der Auswirkungen der Maßnahmenkonzeption. Dabei werden neben den verkehrlichen Wirkungen auch die finanziellen Folgen abgeschätzt.

Die Wirkungen des Maßnahmenpaketes werden als Veränderung gegenüber dem bestehenden ÖPNV-Angebot sowie dem prognostizierten Fahrgastaufkommen durch die demografische Entwicklung sowie die Entwicklung des Verkehrsverhaltens (vgl. Kap. 7.2 der Verkehrsprognose) abgeschätzt.

9.1 Verkehrliche Wirkungen

Abschätzung der Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption

Für die Abschätzung der Fahrgastnachfrage wird die Wirkung der Umsetzung der benannten Maßnahmen berücksichtigt. Die Prüfaufträge und Planungsprojekte werden hier nicht bewertet, da für deren Umsetzung noch weitere Untersuchungen erforderlich sind und daher die verkehrlichen Auswirkungen und Veränderungen in der Fahrgastnachfrage zum derzeitigen Zeitpunkt nicht seriös abgeschätzt werden können.

Verbesserungen im ÖPNV-Angebot führen zu einer Steigerung der Fahrgastnachfrage und damit auch der Einnahmen. Wesentliche Angebotsverbesserungen werden durch nachfolgende Maßnahmen im Regionalbusverkehr erwartet:

- Verbesserung des Bedienungsangebotes im regionalen Hauptnetz gemäß der Bedienungsstandards (Maßnahme A-1)
- Verbesserung des Bedienungsangebotes im regionalen Ergänzungsnetz gemäß der Bedienungsstandards von Montag bis Freitag (Maßnahme A-2)
- Verbesserung des Bedienungsangebotes auf kreisgrenzenüberschreitenden Relationen gemäß der Bedienungsstandards (Maßnahme A-4)

Für die Abschätzung der Fahrgastveränderungen werden bei den einzelnen Maßnahmen (bei verschiedenen Maßnahmen werden die Auswirkungen auf mehrere Linien gemeinsam betrachtet) die Veränderungen des ÖPNV-Angebotes mittels Analogieschluss mit den Auswirkungen ähnlicher Veränderungen in vergleichbaren Verkehrsräumen (Stadt-Umland-Verkehre zu einem Oberzentrum oder zu Mittelzentren, weitere Maßnahmen in ländlich geprägten Verkehrsräumen) bewertet.

Auf der Grundlage der vorliegenden Nachfragedaten (Verkehrserhebung DING 2010) nutzen rund 9 Mio. Fahrgäste (Einsteiger an den Haltestellen und Bahnhöfen) im Jahr den ÖPNV im Alb-Donau-Kreis.

Abgeschätzt wird nachfolgend die Veränderung der Fahrgastnachfrage:

- Durch die demografische Entwicklung im Alb-Donau-Kreis in den kommenden Jahren (Prognosezeitraum bis zum Jahr 2025) mit einem starken Rückgang des Anteils der

jüngeren Bevölkerungsgruppe und einen starken Anstieg des Anteils der Senioren wird abgeschätzt, dass die Fahrgastnachfrage um 8 bis 12 % zurückgeht. Damit wäre somit ein Rückgang der jährlichen Fahrgastzahlen in Höhe von rund 700.000 bis 1.100.000 Fahrgästen verbunden.

- Durch die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption wird ein Zuwachs der Fahrgastzahlen in Höhe von rund 5 bis 10 % der bestehenden Nachfrage abgeschätzt. Die Fahrgastzahlen würden somit um rund 450.000 bis 900.000 Fahrgästen jährlich steigen.
- **In der Summe kann somit durch die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes der Rückgang der Fahrgastzahlen, der durch die demographische Entwicklung eintreten wird, annähernd aufgefangen werden.**

Zu berücksichtigen ist, dass Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch Angebotsverbesserungen erst nach einer ausreichenden Erprobungsphase und umfangreichen Informations- und Marketingmaßnahmen zu erwarten sind.

9.2 Finanzielle Wirkungen der Maßnahmenkonzeption

Abschätzung der Veränderungen der Betriebsleistung und des finanziellen Aufwandes im ÖPNV

Für die Abschätzung der finanziellen Wirkungen werden die ermittelten Leistungsveränderungen sowie die Abschätzung der Veränderung der Einnahmesituation zugrunde gelegt.

Die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption führt zu Leistungsveränderungen in den einzelnen Regionen (Linienverkehre und bedarfsgesteuerte Bedienungsformen, für die ein Abrufgrad je Verkehrsangebot abgeschätzt wurde), bezogen auf die derzeit im Alb-Donau-Kreis verkehrenden Leistungen und Fahrplankilometer:

■ **Tabelle 43: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption „Linienverkehr Bus“**

Maßnahme	Linienverkehr Bus Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]
A-1: Verbesserung des Bedienungsangebotes im regionalen Hauptnetz gemäß der Bedienungsstandards	82.600
A-2: Verbesserung des Bedienungsangebotes im regionalen Ergänzungsnetz gemäß der „Bedienungsstandards“ von Montag bis Freitag	99.500
A-4: Verbesserung des Bedienungsangebotes auf kreisgrenzenüberschreitenden Relationen gemäß der „Bedienungsstandards“	35.700
Summe Alb-Donau-Kreis	217.900

Anmerkungen:

Bei grenzüberschreitenden Linien sind die Leistungen auf dem gesamten Linienweg dargestellt. Die Mehrleistung auf der Linie 360 ist bei der Maßnahme A-2 berücksichtigt.

Insgesamt werden für den Alb-Donau-Kreis Mehrleistungen in Höhe von rund 218.000 Fahrplankilometer pro Jahr ermittelt. Dabei handelt es sich um reine Fahrplankilometer. Nach Aussagen der Verkehrsunternehmen, die im Alb-Donau-Kreis tätig sind, sind mit etwa 20 -25 % zusätzlichen Kilometern für An- und Abfahrten zu rechnen.

Unter Annahme durchschnittlicher Kilometerkostensätze für Linienverkehre (2,40 Euro/km) wird durch die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption (Grundlage sind hier die Fahrplankilometer) eine **Steigerung der Betriebskosten in Höhe von rund 523.000 Euro pro Jahr** abgeschätzt⁴².

Die dargestellten Leistungen sind für eine Umsetzung im Linienverkehr ermittelt. Bei einer Teil-Umsetzung der zusätzlichen Leistungen auf den Nebenverbindungen und Verflechtungen als bedarfsgesteuerte Verkehre, bei dem erfahrungsgemäß nicht sämtliche im Fahrplan dargestellte Fahrten auch abgerufen werden und somit ein Abrufgrad zur Abschätzung angenommen werden kann (60 %), liegt die Leistungsmehrung geringer:

■ **Tabelle 44: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption „Bedarfsgesteuerte Verkehre“**

Maßnahme	Linienverkehr Bus Abschätzung Leistungs- veränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]	Rufbus/ Ruftaxi Abschätzung Leis- tungsänderungen [Fahrplankilometer/ Jahr, Berücksichtigung durchschnittlicher Abrufgrade]
A-1: Verbesserung des Bedienungsangebotes im regionalen Hauptnetz gemäß der Bedienungsstandards	82.600	-
A-2: Verbesserung des Bedienungsangebotes im regionalen Ergänzungsnetz gemäß der „Bedienungsstandards“ von Montag bis Freitag	-	59.700
A-4: Verbesserung des Bedienungsangebotes auf kreisgrenzenüberschreitenden Relationen gemäß der „Bedienungsstandards“		21.400

42 Die Annahme erfolgt auf der Grundlage pauschalierter Kostensätze für den gesamten Landkreis, berücksichtigt einen konservativen Kalkulationsansatz sowie einen Umsetzungszeitpunkt, der aufgrund des Ausschreibungsfahrplanes ggf. erst in einigen Jahren liegen kann (inkl. Steigerung Energiepreise).

Summe	82.600	81.100
Alb-Donau-Kreis		

Anmerkungen:

Bei grenzüberschreitenden Linien sind die Leistungen auf dem gesamten Linienweg dargestellt. Die Mehrleistung auf der Linie 360 ist bei der Maßnahme A-2 berücksichtigt.

Unter Annahme durchschnittlicher Kilometerkostensätze für Linienverkehre (2,40 Euro/km) und bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (1,60 Euro/km) wird durch die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption unter Berücksichtigung des Linienverkehrs Bus auf Achsen und Hauptverbindungen sowie bedarfsgesteuerten Bedienungsformen auf Nebenverbindungen und Verflechtungen eine **Steigerung der Betriebskosten in Höhe von rund 328.000 Euro pro Jahr** abgeschätzt⁴³. Wie schon beschrieben wird keine Steigerung der Erlöse erwartet, da die Wirkungen einer gesteigerten Fahrgastnachfrage durch die Verbesserung des Bedienungsangebotes kompensiert wird durch dem Rückgang der Fahrgastnachfrage in Folge der demographischen Entwicklung.

Bei bestehenden Leistungen, die heute im Linienverkehr mit Bussen durchgeführt werden und die eine geringe bis sehr geringe Nachfrage aufweisen, können durch die Umwandlung in bedarfsgesteuerte Bedienungsformen weitere Kostenentlastungen im Bestand erzielt werden.

9.2.1 Abschätzung der Investitionskosten

In der Maßnahmenkonzeption sind folgende investive Maßnahmen in den Gemeinden bzw. Städten vorgesehen (vgl. Maßnahme I-2), für die bereits eine Kostenabschätzung vorgenommen werden kann (Abfrage im Rahmen der Bestandsaufnahme und Analyse, teilweise ist die Realisierung noch im Planungsstadium):

■ **Tabelle 45: Abschätzung Investitionskosten**

Gemeinde/ Stadt	Planungsvorhaben/ Maßnahme	Kosten
Asseleffingen	Bushaltestelle in der Bahnhofstraße	60.000 Euro
Beimerstetten	Gestaltung des Bahnhofsumfelds einschließlich Zufahrt mit Wendepalette und Bushaltemöglichkeiten und neuer Wartehalle, P+R und B+R	300.000 Euro
Blaustein	Verlegung und Neuanlage der Bushaltestelle Blaustein Kindergarten Ost	25.000 Euro

43 Die Annahme erfolgt auf der Grundlage pauschalierter Kostensätze für den gesamten Landkreis, berücksichtigt einen konservativen Kalkulationsansatz sowie einen Umsetzungszeitpunkt, der aufgrund des Ausschreibungsfahrplanes ggf. erst in einigen Jahren liegen kann (inkl. Steigerung Energiepreise).

Gemeinde/ Stadt	Planungsvorhaben/ Maßnahme	Kosten
Ehingen	Haltestellen und Wartehallen im Neubaugebiet	15.000 – 20.000 Euro/ Wartehalle
Illerkirchberg	Bushaltestelle am südlichen Ortsrand von Oberkirchberg	100.000 Euro
Illerkirchberg	Alle Wartehäuschen werden erneuert	10.000 Euro
Merklingen	Neubau einer Haltestelle am Neubaugebiet	20.000 Euro
Rottenacker	Maßnahmen im Bereich Bahnhofsumfeld	200.000 Euro

Für die weiteren Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen entsprechend den Standards im Anforderungsprofil kann noch keine Kostenabschätzung erfolgen. Hierfür muss zunächst eine Detail- (Vorentwurfs-) Planung der einzelnen Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte vorgenommen werden.

10 Bewertung der Maßnahmenkonzeption

Liniennetz und Angebot

Die Definition von einheitlichen Bedienungsstandards ermöglicht eine kreisweite Bewertung des ÖPNV-Angebotes. Dabei ist es das Ziel die Verbindungen zu stärken, auf denen die stärkste Nachfrage vorhanden ist und auf denen die größten Nachfragepotenziale erwartet werden. In den weiteren, dünner besiedelten Bereichen des Landkreises wird durch die Definition eines einheitlichen „Mindestangebotes“ die Grundmobilität von Montag bis Freitag, insbesondere für den Erledigungs- und Versorgungsverkehr, sichergestellt.

Das regionale Hauptnetz, auf Achsen und Hauptverbindungen, wird durch eine angebotsorientierte Weiterentwicklung des ÖPNV gestärkt. Dabei steht die Einrichtung von tagesdurchgängigen Taktverkehren als Maßnahme im Vordergrund. Bereits vorhandene Fahrgäste erhalten dadurch ein dichteres und leicht merkbares Angebot, neue Fahrgäste können durch einen attraktiven ÖPNV hinzugewonnen werden.

Im regionalen Ergänzungsnetz (Nebenverbindungen und Verflechtungen) erfolgt eine bedarfsorientierte Weiterentwicklung des Angebotes. Dabei wird als Maßnahme die Umsetzung der Bedienungsstandards von Montag bis Freitag formuliert. Der Bedarf für den Wochenendverkehr wird in einem Prüfauftrag untersucht. Die Umsetzung, in Abhängigkeit der zu erwartenden Nachfrage, sowohl im Linienverkehr als auch unter bestimmten Voraussetzungen als bedarfsgesteuerte Bedienungsform ermöglicht eine möglichst flexible und wirtschaftlich sinnvolle Ausgestaltung. Dadurch kann das Ziel einer Grundmobilität für alle Landkreisbereiche im ÖPNV umgesetzt werden. Insbesondere für die Personen, die auf den ÖPNV als Fortbewegungsmittel angewiesen sind, wird sich dadurch die Mobilität deutlich verbessern.

Durch einzelne Prüfaufträge innerhalb der Gemeinden und Städte kann die Erschließungssituation punktuell verbessert werden. Die Weiterentwicklung bzw. Neueinrichtung von Orts- bzw. Stadtverkehren stellt einen deutlichen Ausbau der lokalen ÖPNV-Bedienung dar.

Durch die Prüfaufträge, die den Schulverkehr betreffen, sollen zum einen kreisweit einheitliche Standards geschaffen werden. Dadurch wird es dem Alb-Donau-Kreis ermöglicht, auf Veränderungen in der Schulstruktur möglichst schnell und einheitlich zu reagieren. Zum anderen soll geprüft werden, inwieweit durch eine Staffelung der Schulzeiten Einsparungen in der Hauptverkehrszeit möglich sind.

Durch die Einrichtung der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm und die Neukonzeption der Regio-S-Bahn Donau-Iller besteht für den Alb-Donau-Kreis der Bedarf entsprechend auf diese Veränderungen zu reagieren.

Infrastruktur

Als wesentliche Maßnahme im Bereich Infrastruktur wird die Erstellung eines Ausbauprogrammes zum barrierefreien Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen bewertet. Neben der Grundlage für die Umsetzung der Formulierung zur Barrierefreiheit im PBefG bis zum Jahr 2022 wird dadurch ein deutlicher Qualitätssprung im ÖPNV zu erreichen sein. Der ÖPNV wird für alle Nutzer – und insbesondere für die mobilitätseingeschränkten Menschen,

zu denen auch ältere Personen und Personen mit Kinderwagen zählen – deutlich besser nutzbar werden.

Der Ausbau einer zentralen Haltestelle in jedem Ort mit entsprechenden Ausstattungselementen und Fahrgastinformationen trägt dazu bei, den Zugang zum ÖPNV attraktiver zu gestalten.

Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel wird durch den Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen und Park-and-Ride-Anlagen weiter gestärkt.

Anschlussicherung und Beschleunigungsmaßnahmen tragen im Wesentlichen zur Verlässlichkeit des ÖPNV und zur Fahrplanstabilität bei.

Marketing, Fahrgastinformation, Sicherheit

Prüfaufträge und Planungsprojekte zur Fahrgastinformation, zum Marketing und zur Sicherheit haben das Ziel, die Situation für bestehende Fahrgäste zu verbessern und neue Fahrgäste hinzuzugewinnen. Immer mehr an Bedeutung gewinnt dabei die zielgruppenorientierte Fahrgastinformation.

- ➔ Karte 8.1: Liniennetz Konzept (Bereich Nordost)
- ➔ Karte 8.2: Liniennetz Konzept (Bereich Nordwest)
- ➔ Karte 8.3: Liniennetz Konzept (Bereich Südwest)
- ➔ Karte 8.4: Liniennetz Konzept (Bereich Südost)

Erläuterungen zur nachfolgenden Tabelle 46 „Linienliste – Konzept“

Aus den in Kapitel 3.2.3 formulierten Bedienungsstandards ergibt sich unter Berücksichtigung der definierten Netzhierarchie sowie eines nachfragegerechten Bedienungsangebotes aus Sicht des Alb-Donau-Kreises die in folgender Linienliste formulierte „ausreichende Bedienung“.

Eine Aussage, ob die dargestellten Verkehre im Linienverkehr mit Bussen oder als bedarfsgesteuerte Bedienungsform (z. B. Rufbus) erfolgen, wird hier nicht getroffen. Die Prüfung der Bedienungsform ist Gegenstand des Prüfauftrages A-3.

Achsen und Hauptverbindungen, die durch Schienenverkehre abgedeckt werden, sind in der folgenden Tabelle nicht abgebildet (siehe Anlagenband, Tabelle 24).

Die dargestellte Anzahl an Fahrten bezieht sich jeweils auf die Summe der angebotenen Fahrten. Da nicht zwangsläufig mit jeder Fahrt alle dargestellten Orte bedient werden, kann die Anzahl der Fahrten in den einzelnen Orten abweichen.

T60 = 60-Minuten-Takt; T(60) = eingeschränkter 60-Minuten-Takt; 4 / 6 Fahrten = 4 bzw. 6 Fahrten je Richtung

■ Tabelle 46: Linienliste – Konzept

Linie	Linienweg	Netz- hierar- chie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Feri- en)	Mo.-Fr. (Schu- le)	Sa.			
21	Ulm ZOB – Donautal – ⁴⁴⁾ Erbach – Donaurieden - Oberdisingen – Öpfingen – Gamerschwang – Nasgenstadt – Ehingen Ersingen – Erbach	Neben- verbin- dung	stündlich mit Lücken ⁴⁵⁾	stündlich mit Lücken ⁴⁵⁾ (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	T60/ T120 ⁴⁶⁾	T120	<ul style="list-style-type: none"> • Ulm • Erbach • Donaurieden • Oberdisingen • Öpfingen • Ehingen 	-
	<u>Ergänzende Bedienung:</u> Laupheim/ Rißtissen/ Griesingen/ Ersingen	-	stündlich mit Lücken	stündlich mit Lücken (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	13/ 6 Fahrten	5/ 5 Fahrten		
22	Ulm ZOB – Göggingen - Dellmensingen	-	stündlich/ halbstündlich	stündlich/ halbstündlich (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	T60/ T120 ⁴⁷⁾	T240 ⁴⁷⁾	<ul style="list-style-type: none"> • Ulm • Wiblingen • Dellmensingen • Achstetten 	-
			stündlich/ halbstündlich	stündlich mit Lücken			<ul style="list-style-type: none"> • Ulm ZOB • Laupheim ZOB/ Stadt- bahnhof 	

44 Weiterführung der relevanten Fahrten nach Ulm.

45 In den Nächten Freitag/ Samstag zwei Nachtbus-Fahrten von Ulm nach Ehingen und Ehingen nach Ulm.

46 In den Nächten Samstag/ Sonntag zwei Nachtbus-Fahrten von Ulm nach Ehingen und Ehingen nach Ulm.

47 Bedienung ohne Laupheim und Griesingen an Samstagen und Sonntagen..

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Alb-Donau-Kreis

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
	Dellmensingen – Stetten – Achstetten – Laupheim	-	stündlich mit Lücke am Vormittag ⁴⁸	stündlich mit Lücke am Vormittag ⁴⁸ (+ Schulverkehr nach Bedarf)	5/3 Fahrten	-	Laupheim	
23	Ulm ZOB – Wiblingen – Unterweiler – Altheim – Staig <u>Ergänzende Bedienung:</u> Staig – Weinstetten – Schnürpflingen – Ammerstetten	Nebenverbindung Verflechtung	stündlich/halbstündlich ⁴⁸	stündlich/halbstündlich (+ Schulverkehr nach Bedarf) ⁴⁸	stündlich/zweistündlich ⁴⁹ 8/6 Fahrten	-	<ul style="list-style-type: none"> Ulm Wiblingen Altheim Staig Schnürpflingen 	-
24	Ulm ZOB – Wiblingen – Unterkirchberg – Mussingen – Buch – Essendorf – Harthausen – Staig – Altheim – Weinstetten – Hüttisheim – Humlangen – Oberholzheim – Burgrieden (– Achstetten – Laupheim) ⁵⁰	Verflechtung	6/4 Fahrten	4/4 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf) ⁵¹	3 / 3 Fahrten ⁵²	-	<ul style="list-style-type: none"> Staig Altheim Hüttisheim Laupheim 	<u>Abschnitt Ulm – Hüttisheim – Humlangen:</u> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen

⁴⁸ In den Nächten Freitag/ Samstag eine Nachtbus-Fahrt von Ulm über Illerkirchberg, Beutelsreusch und Steinberg nach Ammerstetten. Bei Bedarf weiter nach Hüttisheim und Humlangen (siehe auch Fahrpläne der Linien 23, 24 und 74).

⁴⁹ In den Nächten Samstag/ Sonntag eine Nachtbus-Fahrt von Ulm über Illerkirchberg, Beutelsreusch und Steinberg nach Ammerstetten. Bei Bedarf weiter nach Hüttisheim und Humlangen (siehe auch Fahrpläne der Linien 23, 24 und 74).

⁵⁰ Weiterführung der relevanten Fahrten im Schulverkehr.

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
30	Ulm ZOB – Blaustein – Herrlingen – Wippingen – Sonderbuch – Asch – Bühlenhausen – Berghülen – Macholdsheim – Merklingen – Laichingen	Nebenverbindung	stündlich/ zweistündlich mit Lücken am Vormittag ⁵³	stündlich/ zweistündlich mit Lücken am Vormittag (+ Schulverkehr nach Bedarf) ⁵³	4/ 5 Fahrten ⁵⁴	4/ 4 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Ulm Blaustein Herrlingen Berghülen Laichingen 	<u>Abschnitt Laichingen - Merklingen - Berghülen - Wippingen - Herrlingen - Ulm:</u> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten von Montag – Freitag an Schultagen Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen
	Ergänzende Bedienung: Treffensbuch/ Suppingen/ Heroldstatt	Schulrelation	0/ 1	0/ 1 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	0/ 1 Fahrten	-		
30	Laichingen – Feldstetten – Westerheim (- Hohenstadt) ⁵⁵ – Donnstetten – Zainingen – Böhringen – Hengen – Wittlingen – Bad Urach	Nebenverbindung	stündlich/ zweistündlich mit Lücken am Vormittag ⁵³	stündlich/ zweistündlich mit Lücken am Vormittag (+ Schulverkehr nach Bedarf) ⁵³	3/ 5 Fahrten ⁵⁴	3/ 3 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Laichingen Westerheim Bad Urach 	<u>Abschnitt Westerheim – Laichingen:</u> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten von Montag – Freitag an Schultagen Einrichtung von zusätzlichen 4 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen

51 In den Nächten Freitag/ Samstag eine Nachtbus-Fahrt von Ulm über Oberkirschberg, Beutelsreusch, Steinberg, und bei Bedarf über Altheim, Weinstetten, Schnürpflingen und Ammerstetten (siehe auch Fahrpläne der Linien 23, 24 und 74).

52 In den Nächten Samstag/ Sonntag eine Nachtbus-Fahrt von Ulm über Oberkirschberg, Beutelsreusch, Steinberg, und bei Bedarf über Altheim, Weinstetten, Schnürpflingen und Ammerstetten (siehe auch Fahrpläne der Linien 23, 24 und 74).

53 In den Nächten Freitag/ Samstag eine Nachtbus-Fahrt von Ulm über Nellingen, Merklingen, Suppingen, Heroldstatt, Laichingen, Feldstetten nach Westerheim.

54 In den Nächten Samstag/ Sonntag eine Nachtbus-Fahrt von Ulm über Nellingen, Merklingen, Suppingen, Heroldstatt, Laichingen, Feldstetten nach Westerheim.

55 Relevante Fahrten im Schulverkehr

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept				Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.	So.			
36	Ulm ZOB – Blaustein – Herrlingen – (Wippingen – Asch – Arnegg ⁵⁹)	Nebenverbindung	T60	T60 (+ Schulverkehr nach Bedarf)	T60	-	<ul style="list-style-type: none"> Ulm ZOB Herrlingen Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> Ulm Blaustein Herrlingen 	-
37	Ulm ZOB – Blaustein – Herrlingen – Weidach – Hohenstein – Bermaringen <u>Ergänzende Bedienung:</u> Mähringen	Nebenverbindung	T120 ab Ulm T60 ab Blaustein Hofstraße	T120 ab Ulm T60 ab Blaustein Hofstraße Schulverkehr nach Bedarf	T120	6/6 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Ulm ZOB Blaustein Gefäßklinik Herrlingen Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> Ulm Blaustein Herrlingen 	-
38	Ulm ZOB – Blaustein – Herrlingen – Arnegg – Dietingen – Markbronn	Nebenverbindung	(T120) ab Ulm (T60) ab Blaustein Hofstraße	(T120) ab Ulm (T60) ab Blaustein Hofstraße (+Schulverkehr nach Bedarf)	T120	7/7 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Ulm ZOB Blaustein Gefäßklinik Herrlingen Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> Ulm Blaustein Herrlingen Arnegg 	-
36/ 37/38	<u>Gemeinsam bedienter Linienweg:</u> Ulm ZOB – Blaustein – Herrlingen	Achse	<i>Überlagerung der Linien zum T30</i>	<i>Überlagerung der Linien zum T30</i>	<i>Überlagerung der Linien zum T30</i>	<i>Überlagerung der Linien zur zweistündlichen Bedienung</i>			
46	Ulm ZOB – Jungingen – Beimerstetten – Westerstetten – Halzhausen – Lonsee – Urspring – Amstetten (- Geislingen ⁷¹)	Nebenverbindung	stündlich mit Lücken ⁵⁸	stündlich mit Lücken (+ Schulverkehr nach Bedarf) ⁵⁸	zweistündlich mit Lücken ⁵⁹	zweistündlich mit Lücken	<ul style="list-style-type: none"> Ulm ZOB Amstetten Bahnhof (Geislingen ZOB) 	<ul style="list-style-type: none"> Ulm 	-

56 Relevante Fahrten im Schulverkehr
57 Weiterführung der relevanten Fahrten nach Geislingen.

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
49	Ulm ZOB – Lehr – Dornstadt	Achse	T30/ T60 ⁵⁸	T30 T60 (+ Schulverkehr nach Bedarf) ⁵⁸	T60/ T90 ⁵⁹	T120	<ul style="list-style-type: none"> Ulm ZOB Dornstadt Mittelbühl Nellingen Rathaus 	<u>Abschnitt Ulm – Dornstadt:</u> <ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Vertaktung prüfen Einrichtung von zusätzlichen 4 Fahrten von Montag – Freitag Einrichtung von zusätzlichen 5 Fahrten an Samstagen Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten an Sonntagen <u>Abschnitt Dornstadt – Scharenstetten:</u> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen
49	Dornstadt – Tomerdingen – Temmenhausen – Scharenstetten – Radelstetten - Oppingen – Nellingen	Nebenverbindung	stündlich/ zweistündlich ⁵⁸	stündlich/ zweistündlich (+ Schulverkehr nach Bedarf) ⁵⁸	T90 mit Lücken	4/ 4 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Dornstadt Bollingen Temmenhausen Nellingen 	
49	<u>Ergänzende Bedienung:</u> Jungingen/ Radelstetten/ Luizhausen/ Aichen/ Merklingen	Schulrelation	9/ 11 Fahrten	7/ 7 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	6/ 6 Fahrten	2/ 2 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Dornstadt 	
58	Ulm ZOB – Albeck – Göttingen – Hörvelsingen – Bernstadt	Nebenverbindung	stündlich/ zweistündlich mit Lücken	stündlich/ zweistündlich mit Lücken (+ Schulverkehr nach Bedarf)	6/ 7 Fahrten	2/ 2 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Ulm Albeck 	-

58 In den Nächten Freitag/ Samstag eine Nachtbus-Fahrt von Ulm über Lehr, Dornstadt, Bollingen, Tomerdingen, Temmenhausen, Scharenstetten, Radelstetten, Vorderdenkental, Luizhausen, Urspring, Lonsee, Ettlenschiefß, Sinabronn nach Westerstetten (siehe Fahrplan der Linien 46 und 49).

59 In den Nächten Samstag/ Sonntag eine Nachtbus-Fahrt von Ulm über Lehr, Dornstadt, Bollingen, Tomerdingen, Temmenhausen, Scharenstetten, Radelstetten, Vorderdenkental, Luizhausen, Urspring, Lonsee, Ettlenschiefß, Sinabronn nach Westerstetten (siehe Fahrplan der Linien 46 und 49).

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
59	Ulm ZOB – Thalfingen – Ober-/ Untereichingen – Langenau – Rammingen – Asselfingen – Niederstotzingen (- Heidenheim ⁶⁰) Langenau – Wettlingen - Setzungen – Öllingen <u>Ergänzende Bedienung:</u> Nerenstetten – Börslingen – Ballendorf	Neben- verbin- dung Verflech- tung Schul- relation	stündlich/ zweistündlich mit Lücken ⁶¹ 10/ 9 Fahrten 1/ 1 Fahrten	stündlich/ zweistündlich mit Lücken (+ Schulver- kehr nach Bedarf) ⁶¹ 9/ 8 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf) 1/ 1 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	6/ 6 Fahrten ⁶² 3/ 4 Fahrten 0/ 1 Fahrten	4/ Fahrten 3/ 1 Fahrten -	<ul style="list-style-type: none"> Ulm Langenau Setzungen Ballendorf Rammingen Asselfingen Niederstotzingen 	-
70	Ulm ZOB – Neu-Ulm – Wilbingen- Unterkirchberg – Oberkirchberg – Beutelsreusch – Steinberg – Dorndorf - Illerrieden – Wangen – Regglisweiler - Dietenheim (- Illertissen ⁶³) <u>Ergänzende Bedienung:</u> Wochenau/ Hörenhausen/ Weihungszell	Haupt- verbin- dung Schul- relation	T60 1/ 7 Fahrten	T60 (+ Schulver- kehr nach Bedarf) 1/ 7 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	T60/ T120 2/ 5 Fahrten	T120 -	<ul style="list-style-type: none"> Ulm Neu-Ulm Oberkirchberg Illerrieden Regglisweiler Dietenheim Illertissen 	<p>Abschnitt Dietenheim – Illerkirchberg – Ulm:</p> <ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Vertaktung prüfen Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag Einrichtung von zusätzlichen 12 Fahrten an Sonntagen

60 Weiterführung der relevanten Fahrten bis Heidenheim.

61 In den Nächten Freitag/ Samstag eine Nachtbus-Fahrt von Ulm nach Niederstotzingen.

62 In den Nächten Samstag/ Sonntag eine Nachtbus-Fahrt von Ulm nach Niederstotzingen sowie zwei Nachtbus-Fahrten von Giengen bzw. Langenau nach Ulm.

63 Weiterführung der relevanten Fahrten nach Illertissen.

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
74	Ulm ZOB – Neu-Ulm – Wiblingen – Unterkirchberg – Oberkirchberg – Beutelsreusch – Steinberg – Staig – Altheim – Schnürpflingen - Bihlafingen	Verflechtung ⁶⁴	6/ 6 Fahrten ⁶⁵	6/ 6 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf) ⁶⁵	1/ 2 Fahrten ⁶⁶	-	<ul style="list-style-type: none"> • Ulm • Oberkirchberg • Staig • Altheim 	-
215	Reggisweiler – Weihungszell – Sießen – Hörenhausen – Auftragershofen – Wain – Großschaffhausen - Schwendi – Dietenbronn – Schönebürg – Heggbach – Maselheim – Laupertshausen – Ellmannsweiler – Mettenberg - Biberach	-	5/ 6 Fahrten	5/ 6 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	1/ 1 Fahrten	-	<ul style="list-style-type: none"> • Sießen • Schwendi • Laupertshausen • Biberach • Rißegg 	-
223	Munderkingen – Rottenacker – Kirchbierlingen – Weisel – Sontheim – Bockighofen – Schaiblishausen - Untersulmetingen – Laupheim	-	stündlich mit Lücken	stündlich mit Lücken	3/ 3 Fahrten	-	<ul style="list-style-type: none"> • Munderkingen Bahnhof • Laupheim Westbahnhof • Laupheim ZOB/ Stadt- bahnhof 	-

64 Linie 24 und 74 bilden im Abschnitt Staig-Ulm gemeinsam die Nebenverbindung, ab Oberkirchberg 74 und 70 gemeinsam die Hauptverbindung.

65 In den Nächten Freitag/ Samstag eine Nachtbus-Fahrt von Ulm nach Staig. Bei Bedarf weiter nach Altheim, Weinstetten, Schnürpflingen, Ammerstetten, Hüttisheim und Humlangen (siehe auch Fahrpläne der Linien 23, 24 und 74).

66 In den Nächten Samstag/ Sonntag eine Nachtbus-Fahrt von Ulm nach Staig. Bei Bedarf weiter nach Altheim, Weinstetten, Schnürpflingen, Ammerstetten, Hüttisheim und Humlangen (siehe auch Fahrpläne der Linien 23, 24 und 74).

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
225	Laupheim – Rißtissen – Griesingen – Nasgenstadt – Ehingen Ergänzende Bedienung: Achstetten/ Ersingen	Neben- verbin- dung Schul- relation	stündlich/ zweistündlich mit Lücken	stündlich/ zweistündlich mit Lücken (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	3/ 3 Fahrten 0/ 3 Fahrten	- Laupheim ZOB/ Stadt- bahnhof Ehingen Bus- bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> Laupheim Rißtissen Griesingen Ehingen 	-
231	(Ulm ZOB ⁶⁷) Erbach – Bach – Ringingen Ringingen - Altheim – Schwörzkirch/ Pfrauinstetten – Niederhofen – Blienshofen – Heufelden – Ehingen	Neben- verbin- dung Verflech- tung	stündlich mit Lücken	stündlich/ zweistündlich mit Lücken (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	4/ 4 Fahrten ⁶⁹ 4/ 4 Fahrten	- Erbach Bahn- hof Erbach Apo- theke ⁷⁰ Ehingen Bus- bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> Ehingen Erbach Ringingen (⇔ Ulm) 	-
232	Erbach – Dellmensingen	Neben- verbin- dung	T60/ T120	T60/ T120	5/ 5 Fahrten	- Erbach Bahn- hof	<ul style="list-style-type: none"> Erbach (⇔ Ulm) 	-

67 Weiterführung der relevanten Fahrten nach Ulm.

68 In den Nächten Freitag/ Samstag zwei Nachtbus-Fahrten von Erbach nach Ringingen

69 In den Nächten Samstag/ Sonntag zwei Nachtbus-Fahrten von Erbach nach Ringingen

70 Verknüpfungen im Nachtverkehr mit Linie 21

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
239	Erbach – Eggingen – Göggingen – Dellmensingen (– Ulm ZOB)	Schulrelation	-	Schulverkehr nach Bedarf	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Erbach Dellmensingen (⇔ Ulm) 	-
301	Ehingen Stadtmitte – Län- genfeld – Ehingen Stadtmitte	Innerorts- verkehr	5 Fahrten	5 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	2 Fahrten	-	<ul style="list-style-type: none"> Ehingen (⇔ Ulm) 	-
302	Ehingen Stadtmitte – Stoffelberg – Ehingen Stadtmitte	Innerorts- verkehr	T 30	T 30	T30/ T60	4 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Ehingen (⇔ Ulm) 	-
303	Ehingen Stadtmitte – Berkach – Ehingen Stadtmitte	Innerorts- verkehr	stündlich/ zweistündlich	stündlich	3 Fahrten	-	<ul style="list-style-type: none"> Ehingen (⇔ Ulm) 	-
304	Ehingen Stadtmitte – Nasgenstadt – Ehingen Stadtmitte	Innerorts- verkehr	T30/ T60	T30	T60/ T120	T120	<ul style="list-style-type: none"> Ehingen (⇔ Ulm) 	-
305	Ehingen Zollstoff - Ehingen Stadtmitte	Innerorts- verkehr	-	-	-	2/2 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Ehingen (⇔ Ulm) 	-
306	Ehingen Liebherr – Ehingen Stadtmitte	Innerorts- verkehr	3/ 4 Fahrten	4/ 3 Fahrten	T60 + Verdichtung ⁷¹	T60 ⁷¹	<ul style="list-style-type: none"> Ehingen (⇔ Ulm) 	-
307	Dintenhofen – Dettingen – Ehingen Stadtmitte	Innerorts- verkehr	-	-	-	2/2 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Ehingen (⇔ Ulm) 	-
308	Ehingen Stadtmitte – Rosengarten – Ehingen Stadtmitte	Innerorts- verkehr	5 Fahrten	4 Fahrten	6 Fahrten	-	<ul style="list-style-type: none"> Ehingen (⇔ Ulm) 	-

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
<i>Die im Folgenden dargestellten Linien 310a – 311c sind zusammengefasste Leistungen der Buslinien 225, 301 – 308, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318 und 319.</i>								
310a	Ehingen – Längenfeld/ Stoffelberg – Frankenhofen – Erbstetten – Ehingen	Spätbus	T60 ab 19:45 Uhr	T60 ab 19:45 Uhr	T60 ab 19:45 Uhr	-	-	-
310b	Ehingen – Berkach – Allmendingen – Altheim – Ehingen	Spätbus	1 Fahrt ab 21:00 Uhr	1 Fahrt ab 21:00 Uhr	2 Fahrten ab 21:00 Uhr	-	-	-
311a	Ehingen – Längenfeld/ Stoffelberg – Kirchen – Herbertshofen – Dettingen – Ehingen	Spätbus	1 Fahrt ab 20:45 Uhr	1 Fahrt ab 20:45 Uhr	2 Fahrten ab 20:45 Uhr	-	-	-
311b	Ehingen – Berg – Schalblshausen – Volkersheim – Ehingen	Spätbus	3 Fahrten ab 19:45 Uhr	3 Fahrten ab 19:45 Uhr	3 Fahrten ab 19:45 Uhr	-	-	-
311c ⁷²	Ehingen – Nasgenstadt – Griesingen – Rißfissen	Spätbus	2 Fahrten ab 20:15 Uhr	2 Fahrten ab 20:15 Uhr	3 Fahrten ab 20:15 Uhr	-	-	-
312	Ehingen – Altsteußlingen – Dächingen - Granheim – Erbstetten – Anhausen - Indelhausen	-	1/ 3 Fahrten	1/ 3 Fahrten	-	-	• Ehingen Bus- bahnhof	-
314	Ennahofen – Grötzingen – Weitersteußlingen – Allmendingen – Hausen – Ehingen	Verflechtung	4/ 5 Fahrten	4/ 4 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	-	-	• Allmendingen Bahnhof • Ehingen Bus- bahnhof • Ehingen Lin- denplatz	• Weilersteußlingen • Allmendingen • Ehingen • Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
315	Ehingen – Dettingen – Dintenhofen – Rottenacker Ergänzende Bedienung: Berg/Herbertshofen/ Grundstheim/ Hundersingen/ Unterstadion/ Oberstadion	Neben- verbin- dung (zus. mit 320) Verflech- tung	stündlich/ zweistündlich mit Lücken 6/ 4 Fahrten	stündlich/ zweistündlich mit Lücken (+ Schulver- kehr nach Bedarf) 6/ 4 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	2/ 3 Fahrten 2/ 1 Fahrten	-	• Ehingen • Berg	-
316	Ehingen – Schlechtenfeld – Mühlen - Kirchen – Lauterach – Neuburg – Deppenhausen – Stetten – Ehingen	Verflech- tung	8 Fahrten	7 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	2 Fahrten	-	• Ehingen • Kirchen	-
317	Ehingen - Berg – Altbierlin- gen – Schaiblishausen – Bockighofen – Sontheim – Weisel – Kirchbierlingen - Volkersheim – Rottenacker Ergänzende Bedienung: Dettingen/ Dintenhofen/ Herbertshofen -	Verflech- tung -	8/ 6 Fahrten 2/ 2 Fahrten	8/ 6 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf) 2/ 2 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	3/ 1 Fahrten 2/ 0 Fahrten	-	• Ehingen • Berg • Kirchbierlingen	-
318	Ehingen – Biberach mit Ortslinienverkehr Schemmerhofen	Neben- verbin- dung	12/ 12 Fahrten	12/ 12 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	6/ 6 Fahrten	-	• Ehingen • Schemmerhofen • Biberach	-

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
319	Ehingen – Briel – Altsteußlingen – Dächlingen – Granheim – Frankenhofen – Tiefenhülen - Grözingen Mundingen - Erbstetten – Unterwilzingen	Verflechtung	5/ 4 Fahrten	5/ 4 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	2/ 1 Fahrten	-	<ul style="list-style-type: none"> • Ehingen • Frankenhofen • Erbstetten 	-
o. Nr.	<i>Ortslinienverkehr Alb</i> Altsteußlingen/ Briel/ Tiefenhülen/ Frankenhofen/ Dächlingen/ Granheim/ Mundingen/ Unterwilzingen/ Erbstetten	Schulrelation	-	Schulverkehr nach Bedarf	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Frankenhofen • Dächlingen (Kiga) • Erbstetten 	-
320	Ehingen – Dettingen – Dintenhofen – Rottenacker – Munderkingen – Unter- marchtal – Obermarchtal – Datthausen – Zwiefaltendorf – Unlingen – Riedlingen <u>Ergänzende Bedienung:</u> Rechtenstein/ Emeringen	Nebenverbindung Schulrelation	stündlich/ zweistündlich mit Lücken	stündlich/ zweistündlich mit Lücken (+ Schulverkehr nach Bedarf)	4/ 4 Fahrten	-	<ul style="list-style-type: none"> • Ehingen • Munderkingen • Obermarchtal • Riedlingen 	-
321	<i>Stadtverkehr Munderkingen Nord</i> Rottenacker Straße – Bahnhof – Danziger Straße – Bahnhof – Rottencker Straße	Innerortsverkehr	1 Fahrt	1 Fahrt (+ Schulverkehr nach Bedarf)	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Munderkingen • (⇔ Ulm) • (⇔ Ehingen) 	-

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
323	<i>Ortslinienverkehr Rottenacker</i> Rottenacker – Munderkingen Bahnhof/ Schulzentrum <i>Stadtverkehr Munderkingen Süd</i> Bahnhof – Frankenstraße – Bahnhof	Innerortsverkehr Innerortsverkehr	7/ 6 Fahrten 1 Fahrt	7/ 6 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf) 1 Fahrt (+ Schulverkehr nach Bedarf)	5/ 5 Fahrten -	6/ 6 Fahrten -	<ul style="list-style-type: none"> • Rottenacker • Munderkingen • (⇔ Ulm) • (⇔ Ehingen) 	-
325	Mundingen - Erbsetten – Unterwilzingen - Reichenstein – Lauterach – Neuburg – Untermarchtal - Munderkingen <u>Ergänzende Bedienung:</u> Granheim/ Talheim/ Kirchen	Verflechtung Schulrelation	4/ 4 Fahrten	4/ 4 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Munderkingen • Untermarchtal • Lauterach 	<u>Abschnitt Lauterach – Munderkingen:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 6 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen
326	Munderkingen – Emerkingen – Unterstadion – Grundsheim ⁷³ - Oberstadion – Mundeldingen – Moosbeuren – Attenweiler	Schulrelation	-	Schulverkehr nach Bedarf	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Munderkingen • Oberstadion • Attenweiler 	-
327	Munderkingen – Emerkingen – Bettighofen – Unterstadion – Oberstadion – Mundelsingen – Mülhhausen – Moosbeuren – Aßmannshardt – Birkenhardt - Biberach	Nebenverbindung	zweistündlich mit Lücken	zweistündlich mit Lücken (+ Schulverkehr nach Bedarf)	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Munderkingen • Attenweiler • Oberstadion • Biberach 	-

73 Die Verflechtung von Grundsheim nach Munderkingen ist über die Linie 315 mit Umstieg abgedeckt.

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
	<u>Ergänzende Bedienung:</u> Rettighofen/ Sauggart/ Oggelsbeuren/ Attenweiler/ Hundersingen/ Grundsheim	Schul- relation	4/ 5 Fahrten	3/ 4 Fahrten	-	-		
328	Untermarchtal - Reutlingendorf – Oberwachingen - Hausen am Bussen - Unterwachingen - Emerkingen - Munderkingen	Verflechtung	4/ 4 Fahrten	4/ 4 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Munderkingen (⇒ Ulm) (⇒ Ehingen) 	<u>Abschnitt Hausen am Bussen - Unterwachingen - Emerkingen – Munderkingen:</u> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten von Montag – Freitag an Schultagen Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen
	<u>Ergänzende Bedienung:</u> Untermarchtal - Reutlingendorf – Dietelhofen – Uigendorf – Dietershausen – Dieterskirch - Oberwachingen - Hausen am Bussen (- Munderkingen)	Schul- relation	-	Schulverkehr nach Bedarf	-	-		
329	Reutlingendorf – Datthausen – Emeringen - Rechtenstein – Obermarchtal – Unter- marchtal – Munderkingen	Verflechtung	4/ 4 Fahrten	4/ 4 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Obermarchtal Munderkingen 	<u>Abschnitt Reutlingendorf - Emeringen - Rechtenstein - Ober- marchtal – Munderkingen:</u> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Schultagen Einrichtung von zusätzlichen 6 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
	<u>Ergänzende Bedienung:</u> Luppenhofen/ Gütelhofen/ Zwiefaltendorf	Schul- relation	-	Schulverkehr nach Bedarf	-	-		
331	Münsingen – Bremelau – Frankenhofen – Altsteußlingen - Ehingen	Neben- verbin- dung	zweistündlich mit Lücken	zweistündlich mit Lücken (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	1/1 Fahrten	2/2 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Ehingen Bus- bahnhof 	<u>Abschnitt Ehingen - Münsingen:</u> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag an Schultagen Einrichtung von einer zusätzli- chen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen
	<u>Ergänzende Bedienung:</u> Mehrstetten/ Dürrenstetten/ Apfelstetten	-	2/3 Fahrten	2/2 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	-	-		
333	Münsingen Mehrstetten – Gundershofen – Sondernach – Hütten – Talsteußlingen – Teuringshofen – Schmiechen – Schelklingen	Verflech- tung	8/9 Fahrten	7/9 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	3/3 Fahrten	4/3 Fahrten ⁷⁴	<ul style="list-style-type: none"> Münsingen Bahnhof Schmiechen Haltepunkt Schelklingen Bahnhof 	-
334	Schelklingen – Hausen – Justingen – Ingstetten	Verflech- tung	6/6 Fahrten	4/6 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	2/3 Fahrten	1/0 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Schelklingen Bahnhof Laichingen Suppinger Straße Laichingen Mitte 	<u>Abschnitt Ingstetten – Justingen – Hausen – Schelklingen:</u> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von einer zusätzli- chen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
	Ingstetten – Magolsheim – Breithülen - Heroldstatt – Feldstetten - Laichingen	Schul- relation	3/ 4 Fahrten	3/ 3 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	-	1/ 0 Fahrten		
335	Münsingen – Auingen – Böttlingen – Magolsheim	-	Stündlich/ zweistündlich mit Lücken	Stündlich/ zweistündlich mit Lücken (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	5/ 5 Fahrten	3/ 2 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> • Münsingen • Heroldstatt • Ingstetten • Justingen • Laichingen 	-
	Münsingen – Heroldstatt – Laichingen	Neben- verbin- dung	zweistündlich mit Lücken	zweistündlich mit Lücken (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	4/ 3 Fahrten	2/ 2 Fahrten		<p><u>Abschnitt Münsingen - Heroldstatt</u> – <u>Laichingen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen • Einrichtung von zusätzlichen 3 Fahrten von Montag – Freitag an Schultagen
336	Allmendingen - Altheim – Schwörzkirch – Pfraunstetten – Niederhofen - Blienshofen - Hausen – Allmendingen	Verflech- tung	7 Fahrten	7 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Allmendingen 	-
337	<i>Ortslinienverkehr</i> <i>Allmendingen</i> Ehingen – Allmendingen – Ehingen	Innerorts- verkehr	stündlich/ zweistündlich	stündlich (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	bedarfs- gerecht (3 Fahrten)	-	<ul style="list-style-type: none"> • Allmendingen • Ehingen 	-

Linie	Linienweg	Netz- hierar- chie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Feri- en)	Mo.-Fr. (Schu- le)	Sa.			
338	Schulverkehr <i>GHWRS Heroldstatt</i> Heroldstatt – Feldstetten – Westerheim – Hohenstadt	Schul- relation	-	Schulverkehr nach Bedarf	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Heroldstatt Westerheim (Berghülen) 	-
339	Merklingen – Laichingen – Ehingen	Schul- relation	-	Schulverkehr nach Bedarf	-	<ul style="list-style-type: none"> Schelklingen Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> Ehingen 	-
341	<i>Rad-Wanderbus Lautertal (von Mai – Oktober)</i> Münsingen – Großes Lauter- tal – Munderkingen	-	-	-	4 / 4 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Münsingen Bahnhof Munderkingen Bahnhof 	-	-
342	<i>Lautertal-Freizeitbus (von Mai – Oktober)</i> Ehingen – Münsingen – Großes Lautertal – Zwiefalten	-	-	-	3 / 3 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Ehingen Bus- bahnhof Münsingen Bahnhof Zwiefalten Rentalhalle 	-	-
349	<i>Biosphärenbus (von Mai – Oktober)</i> Münsingen – Römerstein – Heroldstatt – Münsingen	-	-	-	3 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Münsingen Bahnhof Heroldstatt Hülbenstraße 	-	-
360	Geislingen – Türkheim – Azufhausen - Nellingen – Merklingen – Machtolsheim - Laichingen	Neben- verbin- dung	zweistündlich mit Lücken	zweistündlich mit Lücken (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	7 / 6 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Geislingen ZOB Laichingen Mitte (Blaubeuren Bahnhof) 	<ul style="list-style-type: none"> Geislingen Nellingen Laichingen (Blaubeuren) (Gerhausen) 	Abschnitt Geislingen - Nellingen - Merklingen - Machtolsheim – Laichingen: <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen
	<u>Ergänzende Bedienung:</u> Oppingen/ Aichen Blaubeuren - Gerhausen		1 / 3 Fahrten	Schulverkehr nach Bedarf	1 / 2 Fahrten	-		

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
363/ 364	(Laichingen – Suppingen Wennenden – Seissen ⁷⁵) Blaubeuren – Gerhausen – Beiningen – Pappelau – Erstetten	Verflechtung	4/ 4 Fahrten ⁷⁶	4/ 4 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf) ⁷⁶	- ⁷⁷	-	<ul style="list-style-type: none"> Blaubeuren Bahnhof Erstetten Ortsmitte 	<u>Abschnitt Erstetten - Pappelau - Beiningen – Blaubeuren:</u> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag an Schultagen Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen
	<u>Ergänzende Bedienung:</u> Erstetten – Eggingen – Ein- singen - Donautal	-	2/ 1 Fahrten	2/ 1 Fahrten	-	-		
365	Laichingen – Suppingen - Blaubeuren	Haupt- verbin- dung	T60/ T120	T60/ T120	T120	T120	<ul style="list-style-type: none"> Laichingen Seissen Blaubeuren Gerhausen (⇒ Ulm) (⇒ Ehingen) 	<u>Abschnitt Laichingen – Blaubeuren:</u> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung einer Abendfahrt Montag – Freitag nach 20:00 Uhr Einrichtung von zusätzlichen 14 Fahrten an Samstagen Einrichtung von zusätzlichen 14 Fahrten an Sonntagen
	Seissen – Wennenden - Blaubeuren – Gerhausen	Verflechtung	stündlich mit Lücken	stündlich (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	2/ 2 Fahrten	1/ 1 Fahrten		

75 Weiterführung der relevanten Fahrten bis Laichingen.

76 In den Nächten Freitag/ Samstag eine Nachtbus-Fahrt von Blaubeuren nach Erstetten

77 In den Nächten Samstag/ Sonntag eine Nachtbus-Fahrt von Blaubeuren nach Erstetten

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept				Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.	So.			
366	Gerhausen - Blaubeuren – Sonderbuch – Asch – Bühlenhausen – Berghülen und zurück Ergänzende Bedienung: Wipplingen/ Hessenhöfe/ Treffensbuch/ Nellingen/ Geislingen/ Laichingen	Verflechtung -	4 Fahrten 3 Fahrten	4 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf) Schulverkehr nach Bedarf	1/1 Fahrten 1/1 Fahrten	- -	<ul style="list-style-type: none"> • Blaubeuren Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> • Gerhausen • Blaubeuren • Asch 	<u>Abschnitt Berghülen – Bühlenhausen – Asch - Sonderbuch – Blaubeuren:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen
368	Gerhausen - Blaubeuren – Weiler Ergänzende Bedienung: Blaustein/ Schelklingen/ Hausen/ Justingen/ Ingstetten/ Schmiechen	Verflechtung -	5/ 4 Fahrten	5/ 4 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf) Schulverkehr nach Bedarf	1/1 Fahrten -	<ul style="list-style-type: none"> • Blaubeuren Bahnhof • Schelklingen Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> • Blaubeuren • Gerhausen • Schelklingen • Urspring 	<u>Abschnitt Weiler – Blaubeuren:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Schultagen • Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen 	

Linie	Linienweg	Netzhierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV-Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
	<u>Ergänzende Bedienung:</u> Ulm ZOB – Blaustein – Herrlingen (– Weidach – Hohenstein – Bermaringen – Asch – Wippingen – Herrlingen) – Arnegg – Dietingen – Markbronn – Erstetten – Pappelau – Beiningen – Gerhausen – Blaubeuren – Weiler – Schelkingen – Schmiechen – Allmendingen – Hausen – Berkach – Ehingen	-	2/0 Fahrten	2/0 Fahrten	2/0 Fahrten	1/1 Fahrten		
369	<i>Rad-Wanderbus Laichinger Alb (von Mai – Oktober)</i> Blaubeuren – Heroldstatt – Laichingen und zurück		-	-	-	4 Fahrten		-
381	Riedlingen/Zweifaltendorf – Zell/ Riedlingen – Bechingen – Daugendorf - Unlingen – Göffingen – Möhringen – Dietelhofen – Uigendorf – Dietershausen – Dieterskirch - Sauggart – Uttenweiler Oberwachingen/ Hausen am Bussen/ Unterwachingen/ Emerkingen/ Munderkingen/ Grundshelm/ Oggelsbeuren/ Rupertshofen/ Ahlen/ Biberrach	- Schulrelation	6/3 Fahrten	6/3 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	-	-		-

Linie	Linienweg	Netzhierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV-Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
457	Geislingen – Weiler – Schalkstetten	-	7/ 8 Fahrten ⁷⁸	7/ 8 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf) ⁷⁸	4/ 4 Fahrten ⁷⁹	3/ 3 Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> • Schalkstetten • Geislingen 	-
461	Ettlenschieß bzw. Halzhausen – Lonsee	Verflechtung	4/ 4 Fahrten	4/ 4 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	-	<ul style="list-style-type: none"> • Amstetten Bahnhof • Lonsee Bahnhof/ Nohl (Urspring Schule) 	<ul style="list-style-type: none"> • Lonsee • Urspring • Amstetten • (⇔ Geislingen) 	<p>Abschnitt Ettlenschieß bzw. Halzhausen – Lonsee:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen
461	Ergänzende Bedienung: Amstetten/ Sinabronn/ Urspring	-	-	Schulverkehr nach Bedarf	-	-	-	-
462	Radelstetten - Luizhausen – Urspring - Reutti – Amstetten	Verflechtung	4/ 4 Fahrten	4/ 4 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	-	<ul style="list-style-type: none"> • Amstetten Bahnhof • Urspring Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> • Amstetten • Urspring • (⇔ Ulm) • (⇔ Geislingen) 	<p>Abschnitt Radelstetten - Luizhausen - Urspring - Reutti – Amstetten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen
463	Lonsee – Halzhausen – Westerstetten – Vorderdenkental – Dornstadt	Verflechtung	4/ 4 Fahrten	4/ 4 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	-	<ul style="list-style-type: none"> • Dornstadt 	<ul style="list-style-type: none"> • Dornstadt 	<p>Abschnitt Dornstadt – Vorderdenkental – Westerstetten – Lonsee</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von einer zusätzlichen Fahrt von Montag – Freitag an Schultagen • Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen

78 In den Nächten Freitag/ Samstag eine Nachtbus-Fahrt von Geislingen nach Weiler.

79 In den Nächten Samstag/ Sonntag eine Nachtbus-Fahrt von Geislingen nach Weiler.

Fortbeschreibung des Nahverkehrsplans für den Alb-Donau-Kreis

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
	<u>Ergänzende Bedienung:</u> Beimerstetten	Schul- relation		Schulverkehr nach Bedarf				
469	Amstetten – Hofstett- Emerbuch – Stubersheim - Bräunisheim – Schalkstetten	Verflech- tung	4/ 4 Fahrten	4/ 4 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Amstetten • Schalkstetten • (⇔ Ulm) • (⇔ Geislingen) 	<u>Schalkstetten – Bräunisheim – Stubersheim – Hofstett-Emerbuch – Amstetten</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen
582	Langenau – Göttingen – Albeck – Hörvelsingen – Bernstadt – Osterstetten – Stuppelau und zurück	Verflech- tung	5 Fahrten	5 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	3 Fahrten	-	<ul style="list-style-type: none"> • Langenau • Albeck 	<u>Abschnitt Bernstadt - Hörvelsingen - Albeck - Göttingen – Langenau:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von einer zusätzli- chen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen
	<u>Ergänzende Bedienung:</u> Langenau Bahnhof – Langenau Gewerbegebiet A7	Innerorts- verkehr	4/ 3 Fahrten	4/ 3 Fahrten				
583	Altheim (Alb) – Weidenstet- ten - Neenstetten – Börslingen – Ballendorf – Nerenstetten - Langenau	Verflech- tung	4/ 4 Fahrten	4/ 4 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Altheim (Alb) • Ballendorf • Langenau 	<u>Abschnitt Altheim (Alb) - Börslingen - Ballendorf – Nerenstetten:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen
	<u>Ergänzende Bedienung:</u> Sögingen/ Breitingen/ Holz- kirch	Schul- relation	-	Schulverkehr nach Bedarf	-	-		

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept			Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.			
585	Ulm – Jungingen – Beimerstetten – Breitingen – Holzkirch – Weidenstetten – Altheim (Alb)	Neben- verbin- dung	stündlich/ zweistündlich mit Lücken	stündlich/ zweistündlich mit Lücken (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	3 / 2 Fahrten	-	<ul style="list-style-type: none"> Ulm Weidenstetten Altheim (Alb) Gerstetten 	<u>Abschnitt Altheim (Alb) - Neenstetten - Weidenstetten - Holz- kirch - Breitingen - Beimerstetten - Ulm</u> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen
	Altheim (Alb) – Gerstetten	Verflech- tung	4/ 4 Fahrten	4/ 4 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	1/ 1 Fahrten	-	<u>Altheim (Alb) – Gerstetten:</u> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von einer zusätzli- chen Fahrt von Montag – Freitag an Ferientagen Einrichtung von einer zusätzli- chen Fahrt von Montag – Freitag an Schultagen 	
	Neenstetten (– Ulm)	Verflech- tung	4/ 6 Fahrten	4/ 6 Fahrten (+ Schulver- kehr nach Bedarf)	2/ 3 Fahrten	-		
	<u>Ergänzende Bedienung:</u> Neenstetten/ Börslingen/ Ballendorf	-	-	Schulverkehr nach Bedarf	-	-		
589	Langenau Bahnhof – Gesundheitszentrum	Innerorts- verkehr	T60	T60	-	-	-	
704	(Illerzell - Vöhringen – ⁸⁰⁾ Illertissen – Dietenheim	Neben- verbin- dung	T60/ zwei- stündlich mit Lücken	T60/ zwei- stündlich mit Lücken	T60	-	<ul style="list-style-type: none"> Illertissen Dietenheim Vöhringen Illerzell 	

Linie	Linienweg	Netz- hierarchie im ADK	Bedienungsangebot Konzept				Verknüpfungen	Schulverkehr zu Schulen in	Maßnahmen im ÖPNV- Entwicklungskonzept
			Mo.-Fr. (Ferien)	Mo.-Fr. (Schule)	Sa.	So.			
715	Schwendi – Wain – Hörenhausen – Regglisweiler – Dietenheim – Illertissen	-	-	Schulverkehr nach Bedarf	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Illertissen Bahnhof • Schwendi • Sießen • Dietenheim • Illertissen 	-	
716	Oberbalzheim – Unterbalzheim – Dietenheim – Illertissen <u>Ergänzende Bedienung:</u> Schwendi/ Wain/ Sinnigen/ Kirchberg/ Erolzheim/ Dettingen/ Regglisweiler/ Dietenheim/ Bellenberg/ Ulm	Verflechtung	7/ 8 Fahrten	5/7 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf)	1/1 Fahrten	-	<ul style="list-style-type: none"> • Illertissen Bahnhof • (Ulm ZOB) • Schwendi • Erolzheim • Dietenheim • Regglisweiler • Illertissen • Ulm 	-	
723	Vöhringen – Illerrieden <u>Ergänzende Bedienung:</u> Dorndorf/ Wangen/ Regglisweiler	Verflechtung Schulrelation	4/ 4 Fahrten	4/ 4 Fahrten (+ Schulverkehr nach Bedarf) Schulverkehr nach Bedarf	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Vöhringen Bahnhof • Illerrieden 	<u>Abschnitt Illerrieden – Vöhringen:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von zusätzlichen 6 Fahrten von Montag – Freitag an Ferientagen 	

11 Linienbündelung

11.1 Vorgehensweise

Grundlage für das Linienbündelungskonzept ist die Linienstruktur und das Fahrplanangebot, das in der Maßnahmenkonzeption des Nahverkehrsplans beschrieben ist.

Die im vorliegenden Konzept vorzunehmende verkehrliche und betriebliche Bewertung der Linienbündel erfolgt anhand folgender Informationen und Daten:

- Darstellung der zu bündelnden Linien (Empfehlung für die Zuordnung grenzüberschreitender Linien)
- Erarbeitung der relevanten Aspekte und Kriterien für die Linienbündelung im Alb-Donau-Kreis
- Darstellung von betrieblichen Verknüpfungspunkten
- Bewertung der Leistungsdaten

Für die Bewertung werden die Leistungsdaten (Abschätzung der Fahrplankilometer) auf den Linien herangezogen und miteinander verglichen.

11.2 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln

11.2.1 Generelle Aussagen

Für die Festlegung von Linienbündeln (Teilnetzen) können grundsätzlich folgende Kriterien herangezogen werden:

- Prüfung einer optimalen Verkehrsintegration (z. B. einheitlicher Marktauftritt, aufeinander abgestimmte Bedienungsangebote),
- verkehrliche Verflechtung (z. B. relevante Nachfragebeziehungen in einem Teilnetz),
- betriebliche Optimierungspotenziale und Verknüpfungen sowie
- wirtschaftliche Verflechtungen (z. B. Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung).

Zur Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit orientiert sich die Linienbündelungskonzeption nicht gezielt an den betrieblichen Strukturen der einzelnen vorhandenen Verkehrsunternehmen.

Bei der Erarbeitung des Linienbündelungskonzeptes werden folgende methodischen Grundsätze berücksichtigt:

- Als Grundlage werden die zentralörtliche Gliederung, die Ausrichtung der Verkehre auf das Oberzentrum Ulm sowie ggf. weitere Zentren und damit die Hauptverkehrsachsen sowie die relevanten (i. d. R. weiterführenden) Schulstandorte herangezogen.

- Die verkehrlichen und betrieblichen Verknüpfungen der Linien spielen eine relevante Rolle: Linien mit hohen Umsteigerzahlen (also i. d. R. aufeinander abgestimmte Zubringer- und Hauptlinien) sollten in einem Teilnetz zusammen gebündelt werden, da die Abstimmung des Fahrplans und damit auch der betrieblichen Planung einen wesentlichen Bestandteil des integrierten ÖPNV-Angebotes ausmacht (und sich meist auch auf das ökonomische Ergebnis der Linien auswirkt). Bei langlaufenden Linien sollte der verkehrliche Schwerpunkt ausschlaggebend sein für die Zuordnung zu einem Teilnetz, ggf. werden solche Linien aber auch in einem eigenen Teilnetz abgebildet.
- Ein Linienbündel sollte möglichst über einen Verknüpfungspunkt (oder ggf. auch über mehrere Verknüpfungspunkte) verfügen, an dem eine betriebliche Verknüpfung der Linien eines Teilnetzes hinsichtlich eines optionalen Fahrzeugumlaufs über mehrere Linien des Teilnetzes möglich wäre.
- Ebenso sind die wirtschaftlichen Gegebenheiten der Linien von entscheidender Bedeutung für den Aufgabenträger. Aus diesem Grund liegt bei der Ausgestaltung der einzelnen Linienbündel das Augenmerk auf einem Mix aus wirtschaftlich erfolgreichen und weniger nachgefragten Linien.
- Ferner wird die Netzhierarchie im ÖPNV berücksichtigt sowie bestehende Produktebenen (dies trifft vor allem in den Ortsverkehren zu).
- Gegebenenfalls können einzelne Verkehre im Konzept unberücksichtigt bleiben bzw. weiterhin als Einzellinien betrachtet werden, wenn das ÖPNV-Angebot z. B. nur am Rande des Untersuchungsraumes verkehrt oder aber bei bedarfsgesteuerten Verkehren keine betrieblichen Verknüpfungsmöglichkeiten zum Linienverkehr hat.

11.2.2 Größe der Linienbündel

Die Wahl der Größe der Linienbündel sollte unter Berücksichtigung der bestehenden Verkehrsunternehmensstruktur in der Untersuchungsregion (Alb-Donau-Kreis und benachbarte Verkehrsräume) erfolgen. Insbesondere die Bildung großer Linienbündel (damit sind in der Regel Linienbündel mit mehr als 30 bis 50 Fahrzeuge zu verstehen) führt häufig dazu, dass kleinere und mittlere Unternehmen diese Verkehre nicht bedienen können bzw. sich bei einer Vergabe auf diese Leistungen nicht bewerben. Eine mögliche Konsequenz daraus wäre die Konzentration auf wenige oder nur noch ein größeres Verkehrsunternehmen mit einer entsprechenden Monopolstellung.

Die Ausgestaltung der Linienbündelgröße lässt sich wie folgt differenzieren:

- Kleinere Linienbündel (bis ca. 10 Fahrzeuge):
 - Orientierung an den Strukturen kleinerer Verkehrsunternehmen
 - Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Betriebs- und Umlaufgestaltung bestehen in der Regel nur eingeschränkt

- Betriebliche und wirtschaftliche Optimierungspotenziale durch den Einsatz von Fahrzeugen auf mehreren (insbesondere bei bislang von verschiedenen Verkehrsunternehmen befahrenen) Linien sind nur gering vorhanden (trifft i. d. R. nicht bei vertakteten und systematisch verkehrenden Linien zu)
- Mittelgroße Linienbündel (ca. 10 bis 30 Fahrzeuge):
 - Orientierung an den Strukturen kleiner und mittelständischer Verkehrsunternehmen
 - Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Betriebs- und Umlaufgestaltung können (in begrenztem Umfang) genutzt werden
 - Betriebliche und wirtschaftliche Optimierungspotenziale durch den Einsatz von Fahrzeugen auf mehreren (insbesondere bei bislang von verschiedenen Verkehrsunternehmen befahrenen) Linien können besser genutzt werden
- Große Linienbündel (ab ca. 30 Fahrzeuge):
 - Orientierung an den Strukturen größerer Verkehrsunternehmen; kleine und mittelständische Verkehrsunternehmen können häufig solche großräumigen Verkehre nicht mehr (oder nur durch umfangreiche Kooperationen) bedienen
 - Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Betriebs- und Umlaufgestaltung sind in großen Netzen meist deutlicher vorhanden als in kleinteiligeren Linienbündeln und führen im Vergleich zu den anderen Bündelungsvarianten zum wirtschaftlich besten Ergebnis, sofern es Potentiale für einen Fahrzeugeinsatz auf mehreren Linien gibt (insbesondere bei nicht vertakteten und unsystematisch verkehrenden Linien)

Gutachterlich wird an dieser Stelle die Bildung von kleineren bis mittelgroßen Linienbündeln empfohlen. Aufgrund der zahlreichen vertakteten Linien werden viele Fahrzeugeinsätze im Taktangebot umlaufrein gestaltet, das heißt ein regelmäßiger Übergang der Fahrzeuge auf eine andere Linie wird aus betrieblichen Gründen nicht erforderlich sein. Daher würden auch durch die Bildung größerer Linienbündel keine wesentlichen wirtschaftlichen Optimierungspotentiale geschaffen.

11.2.3 Konkrete Ausgestaltung für den Alb-Donau-Kreis

Konkret werden für die Bildung von Linienbündeln im Alb-Donau-Kreis folgende Kriterien berücksichtigt:

1. Raumstrukturelle Kriterien
 - Zentralörtliche Gliederung:
 - Oberzentrum Ulm/ Neu-Ulm,
 - Mittelzentrum Ehingen,
 - Mittelzentrum Laichingen-Blaubeuren

- Unterzentren Langenau, Dornstadt, Blaustein, Erbach, Munderkingen, Dietenheim
 - Kleinzentren Amstetten-Lonsee, Schelklingen, Allmendingen, Staig-Illerkirchberg.
 - Schuleinzugsbereiche insbesondere der relevanten weiterführenden Schulstandorte:
 - Blaubeuren, Blaustein, Ehingen, Erbach, Laichingen, Langenau, Munderkingen, Obermarchtal, Schelklingen.
 - Zahlreiche Schulverkehre in Ausrichtung auf das Oberzentrum Ulm/ Neu-Ulm, weitere Schulverkehre in Ausrichtung auf Standorte in benachbarten Landkreisen.
2. Verkehrliche Kriterien
- Integrierte (linienübergreifende, korridorbezogene und im Fahrplan aufeinander abgestimmte) ÖPNV-Angebote
 - z. B. im Stadtverkehr Ehingen,
 - Verkehrlich relevante Verknüpfungspunkte, bei denen betreffende Linien mit hohen Umsteigezahlen möglichst in einem gemeinsamen Teilnetz gebündelt werden sollten.
3. Betriebliche und unternehmensstrukturelle Kriterien
- Bildung von kleineren und mittleren Linienbündel analog zur bestehenden Verkehrsunternehmensstruktur in der Region (Berücksichtigung mittelständischer Unternehmensstruktur).
 - Berücksichtigung möglicher betrieblicher und damit auch wirtschaftlich optimierter Fahrzeugumlaufbildungen (zur Minimierung des Fahrzeugeinsatzes):
4. Marketingspezifische Kriterien:
- Gemeinsame Tarif-, Vertriebs- und Kommunikationsstrategie sowie Marketing-Aktivitäten im Bereich des DING.
 - Spezifische Vermarktung von Stadt- bzw. Ortsverkehren (z. B. Stadtverkehr Ehingen).

Für die Berücksichtigung der kreisgrenzenüberschreitenden Linien wird folgende Vorgehensweise gewählt:

- Bewertung der verkehrlichen Funktion bei kreisgrenzenüberschreitenden Linien und entsprechende Berücksichtigung.

Die nachfolgend dargestellten **grenzüberschreitenden Linien** in benachbarte Landkreise bzw. nach Ulm werden wie folgt bei der Linienbündelung im Alb-Donau-Kreis berücksichtigt. Auch wenn einzelne Linien nicht im Linienbündelungskonzept des Alb-Donau-Kreises berücksichtigt werden sollen, hat dies keine Auswirkungen auf die Zuständigkeit des Aufgabenträgers für die Nahverkehrsplanung dieser Linie in seinem Gebiet. Umgekehrt trifft dies auch auf die Linienabschnitte in benachbarten Gebietskörperschaften zu.

■ **Tabelle 47: Berücksichtigung grenzüberschreitender Linien**

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaften außerhalb ADK	Bewertung	Berücksichtigung Linienbündelung ADK
21	Ulm – Erbach – Ehingen/ Laupheim	Stadt Ulm, LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
22	Ulm – Dellmensingen – Laupheim	Stadt Ulm, LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Biberach und in der Stadt Ulm	nein
23	Beuren – Schnürpflingen – Unterweiler – Ulm	Stadt Ulm	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
24	Ulm – Hüttisheim – Burgrieden – Laupheim	Stadt Ulm, LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
30	Ulm – Laichingen – Westerheim – Bad Urach	Stadt Ulm, LK Göppingen, LK Reutlingen	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
36/ 37/ 38	Markbronn/ Bermaringen/ Wippingen – Herrlingen – Blaustein – Ulm	Stadt Ulm	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
46	Geislingen (Steige) – Amstetten – Ulm	Stadt Ulm, LK Göppingen ⁰	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
49	Ulm – Lehr – Dornstadt – Nellingen	Stadt Ulm	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
58	Bernstadt – Göttingen – Ulm	Stadt Ulm	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
59	Ulm – Langenau – Niederstotzingen	Stadt Ulm, Landkreis Neu-Ulm, LK Heidenheim	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
70	Ulm – Dietenheim (- Illertissen)	Stadt Ulm, LK Neu-Ulm, LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
74	Ulm – Illerkirchberg – Staig – Bihlafingen	Stadt Ulm, LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
215	Biberach – Schwendi – Weihungszell – Regglisweiler	LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Biberach	nein

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaften außerhalb ADK	Bewertung	Berücksichtigung Linienbündelung ADK
223	Munderkingen – Laupheim	LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
225	Ehingen – Rißtissen – Laupheim	LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
239	Erbach – Eggingen – Gögglingen – Dellmensingen (- Ulm)	Stadt Ulm	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
312	Ehingen – Granheim – Indelhausen	LK Reutlingen	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
318	Biberach – Ehingen mit Ortslinienverkehr Schemmerhofen	LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Biberach	nein
320	Ehingen – Munderkingen – Riedlingen	LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
326	Munderkingen – Oberstadion – Attenweiler	LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
327	Munderkingen – Oberstadion – Biberach	LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
328	Reutlingendorf – Hausen – Munderkingen	LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
329	Datthausen – Obermarchtal – Munderkingen	LK Reutlingen	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
331	Ehingen – Münsingen	LK Reutlingen	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
333	Schelklingen – Münsingen	LK Reutlingen	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
335	Laichingen – Heroldstatt – Münsingen	LK Reutlingen	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Reutlingen	nein
341	Munderkingen - Hayingen - Münsingen	LK Reutlingen	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Reutlingen	nein
342	Lautertal - Freizeitbus (Ehingen -) Münsingen - Zwiefalten	LK Reutlingen	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Reutlingen	nein

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaften außerhalb ADK	Bewertung	Berücksichtigung Linienbündelung ADK
349	Biosphärenbus Münsingen - Römerstein - Heroldstatt	LK Reutlingen	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Reutlingen	nein
360	Geislingen – Laichingen (- Gerhausen)	LK Göppingen	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
363	Laichingen – Blaubeuren – Donautal	Stadt Ulm	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
381	Riedlingen - Uttenweiler - Biberach (incl. Reutl.-dorf + Grundsheim)	LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Biberach	nein
457	Geislingen – Weiler – Schalkstetten	LK Göppingen	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Göppingen	nein
585	Ulm – Altheim (Alb) – Gerstetten	Stadt Ulm, LK Heidenheim	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja
704	Dietenheim – Illertissen – Vöhringen	LK Neu-Ulm	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Neu-Ulm	nein
715	Schwendi – Wain – Regglisweiler – Illertissen	LK Biberach , LK Neu-Ulm	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Biberach	nein
716	Schwendi – Erolzheim – Illertissen – Ulm	Stadt Ulm, LK Neu-Ulm LK Biberach	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Biberach	nein
723	Vöhringen – Illerrieden – Dorndorf	LK Neu-Ulm	Verkehrsfunktion überwiegend im ADK	ja

11.3 Konzept zur Linienbündelung im Alb-Donau-Kreis

Anhand der genannten Kriterien für die Linienbündelung im Alb-Donau-Kreis wird die Zuschneidung von Linienbündeln vorgenommen und die einzelnen Kriterien gegeneinander abgewogen.

Der Vorschlag für das Rahmenkonzept für den Alb-Donau-Kreis beinhaltet 14 Linienbündel (die Bezeichnung der Linienbündel sind als Arbeitstitel anzusehen).

11.3.1 Überblick über die Linienbündel im Alb-Donau-Kreis

Vor dem Hintergrund einzelner Prüfaufträge und Planungsprojekte im Maßnahmenkonzept (vgl. Kap. 8.4) werden zunächst größere Verkehrsräume gebildet, die zusammenhängend überplant werden sollen. Dabei handelt es sich vorwiegend um den Prüfauftrag A-3 „Verbesserung des Bedienungsangebotes im Alb-Donau-Kreis durch die Einrichtung eines landkreisweit einheitlichen Rufbus-Systems außerhalb des Schulverkehrs“, den Prüfauftrag A-5 „Weiterer Ausbau des Bedienungsangebotes im regionalen Ergänzungsnetz über die „Bedienungsstandards“ hinaus“ sowie das Planungsprojekt A-8 „Einrichtung neuer ÖPNV-Verbindungen“.

Die Linienbündel, die zu einem Verkehrsraum gehören, sollen einen einheitlichen Harmonisierungszeitpunkt der Genehmigungslaufzeiten erhalten. Nur so kann eine wirtschaftlich und verkehrlich sinnvolle Überplanung des ÖPNV in diesen Bereichen gewährleistet werden.

Die teilweise umfangreichen Prüfaufträge und Planungsprojekte können von allen Beteiligten nur gestaffelt für die einzelnen Verkehrsräume durchgeführt werden. Deshalb ist es notwendig, die Genehmigungslaufzeiten der Verkehrsräume gestaffelt festzulegen.

11.3.1.1 Verkehrsraum Langenau

Linienbündel „Langenau/ Bernstadt“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
58	Bernstadt – Ulm	31.12.2016
59	Ulm – Langenau – Giengen – Heidenheim	30.11.2017
582	Bernstadt – Langenau ⁸¹	31.12.2016
589	Anruftaxi Langenau Gesundheitszentrum ⁸²	31.12.2016
Längst laufende Genehmigung		30.11.2017
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum		30.11.2017
Fahrplankilometer gesamt		568.000 km/ Jahr

Im Linienbündel „Langenau/ Bernstadt“ sind die Linien gebündelt, die die Bereiche Bernstadt und Langenau erschließen und im Wesentlichen auf das Unterzentrum Langenau ausgerichtet sind.

Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste bestehen in Ulm am Hbf./ ZOB sowie am Bahnhof Langenau.

Betriebliche Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Linien bestehen in Langenau, Ulm und Bernstadt.

Linienbündel „Altheim/ Weidenstetten“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
583	Breitingen – Altheim (Alb) – Langenau	31.12.2016
585	Gerstetten – Ulm	31.12.2016
Längst laufende Genehmigung		31.12.2016
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum		30.11.2017
Fahrplankilometer gesamt		174.000 km/ Jahr

Im Linienbündel „Altheim/ Weidenstetten“ sind die Linien integriert, die diesen Bereich erschließen und Verbindungen nach Langenau und Ulm schaffen.

Umsteigemöglichkeiten für Fahrgäste bestehen in Weidenstetten.

Betriebliche Verknüpfungsmöglichkeiten gibt es im Bereich Altheim/ Neenstetten.

81 Genehmigung umfasst auch Linie 589.

82 Teil der Genehmigung der Linie 582.

11.3.1.2 Verkehrsraum Dornstadt

Linienbündel „Dornstadt“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
49	Nellingen – Dornstadt – Ulm	31.12.2016
463	Lonsee – Dornstadt	31.12.2016
Längst laufende Genehmigung		31.12.2016
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum		30.11.2017
Fahrplankilometer gesamt		432.000 km/ Jahr

Im Linienbündel „Dornstadt“ sind die Linien gebündelt, die auf Dornstadt ausgerichtet sind. Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste und betriebliche Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen in Dornstadt.

Linienbündel „Amstetten“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
46	Ulm - Lonsee – Amstetten – Geislingen (inkl. Nacht-SAM 3 Jungingen – Beimerstetten)	31.12.2016
461	Amstetten – Ettlenschieß – Sinabronn	31.12.2016
462	Luizhausen – Reutti – Amstetten	31.12.2016
469	Schalkstetten – Amstetten	31.03.2017
Längst laufende Genehmigung		31.03.2017
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum		30.11.2017
Fahrplankilometer gesamt		383.000 km/ Jahr

Die Linien, die im Wesentlichen Amstetten und die umliegenden Bereiche erschließen, sind im Linienbündel „Amstetten“ zusammengefasst.

Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste und betriebliche Verknüpfungsmöglichkeiten gibt es in Amstetten, Urspring und Lonsee.

11.3.1.3 Verkehrsraum Blaustein-Blaubeuren-Laichingen

Linienbündel „Blaustein“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
30a	Ulm – Berghülen – Laichingen – Westerheim ⁸³	31.12.2016
30c	Laichingen – Merklingen - über BAB - Ulm	31.12.2016
36	Ulm – Blaustein – Wippingen ⁸⁴	31.12.2016
37	Ulm – Blaustein – Markbronn ⁸⁵	31.12.2016
38	Ulm – Blaustein – Bermaringen	31.12.2016
Längst laufende Genehmigung		31.12.2016
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum		30.09.2019
Fahrplankilometer gesamt		657.000 km/ Jahr

Im Linienbündel „Blaustein“ sind die Linien integriert, die die Gemeinde Blaustein erschließen und diese an das Oberzentrum Ulm anbinden. Die Linien sind am Bahnhof Herrlingen an den SPNV angebunden.

Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste bestehen neben dem ZOB in Ulm am Bahnhof Herrlingen und in Blaustein im Bereich der Gefäßklinik und der Hofstraße.

Betriebliche Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen in Ulm, Herrlingen und in Blaustein an der Hofstraße.

Linienbündel „Blaubeuren/ Laichingen“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
360a	(Gerhausen) – Machtolsheim – Geislingen ⁸⁶	30.09.2019
360b	Laichingen – Nellingen – Amstetten Fehler! Textmarke nicht definiert.	31.07.2016
363	Laichingen – Seißen – Blaubeuren – Pappelau – Donautal ⁸⁷	29.05.2015
364	Blaubeuren – Gerhausen – Pappelau – Erstetten	31.12.2016
365	Gerhausen - Blaubeuren – Seißen – Laichingen	31.12.2016
366	Blaubeuren – Asch – Berghülen (Albrundkurs)	30.09.2019
368	Ulm - Blaustein – Blaubeuren – Ehingen ⁸⁵	31.12.2016
Längst laufende Genehmigung		30.09.2019

83 Gemeinsame Genehmigung der Linien 30a, 30b und 338.

84 Gemeinsame Genehmigung der Linien 36 und 30a.

85 Gemeinsame Genehmigung der Linien 37 und 368.

86 Gemeinsame Bedienung der Linien 360a und 360b.

87 Gemeinsame Genehmigung der Linie 363 und 369.

Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum	30.09.2019
Fahrplankilometer gesamt	581.000 km/ Jahr

Im Linienbündel „Blaubeuren/ Laichingen“ sind die Linien integriert, die überwiegend im Korridor zwischen den beiden Zentren verkehren.

Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste sowie betriebliche Verknüpfungsmöglichkeiten gibt es in Blaubeuren und in Laichingen.

Linienbündel „Schelklingen/ Laichingen“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
30b	Metzingen – Bad Urach –Laichingen ⁸³	31.12.2016
333	(Tübingen - Reutlingen -) Münsingen – Schelklingen	31.05.2017
334	Schelklingen – Ingstetten	31.05.2017
338	Schulverkehr GHWRS Heroldstatt ⁸³	31.12.2016
339	Merklingen – Schelklingen – Ehingen	29.02.2016
Längst laufende Genehmigung		31.05.2017
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum		30.09.2019
Fahrplankilometer gesamt		343.000 km/ Jahr

Die Linien im Linienbündel „Schelklingen/ Laichingen“ sind im Wesentlichen auf Schelklingen und Laichingen ausgerichtet. Dort gibt es auch entsprechende betriebliche Verknüpfungsmöglichkeiten.

11.3.1.4 Verkehrsraum Ehingen-Erbach

Linienbündel „Ehingen/ Allmendingen“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
231	Altheim – Erbach – Ulm ⁸⁸	31.12.2016
312	Ehingen – Granheim – Indelhausen	30.11.2017
313	Erbach-Bach – Allmendingen – Ehingen ⁸⁸	31.12.2016
314	Ennahofen – Allmendingen – Hausen – Ehingen	31.12.2016
319	Ehingen – Granheim – Unterwilzingen ⁸⁹	30.06.2021
331	Münsingen – Ehingen	31.05.2017

88 Gemeinsame Bedienung der Linien 231 und 313.

89 Umfasst auch Teil der Bedienung 342 LTB sowie den Ortslinienverkehr Alb.

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
336	(Ehingen-Rosenstr.) - Schwörzkirch – Hausen o.A: – Allmendingen	31.12.2016
337	Ortslinienverkehr Allmendingen	31.12.2016
Längst laufende Genehmigung		30.06.2021
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum		30.06.2021
Fahrplankilometer gesamt		470.000 km/ Jahr

Der Regionalverkehr im Raum nördlich und westlich von Ehingen ist im Linienbündel „Ehingen/ Allmendingen“ zusammengefasst. Dazu gehören Linien, die das Stadtgebiet Ehingen außerhalb der Kernstadt bedienen sowie Linien, die die Stadtgrenzen überschreiten und für die umliegenden Gemeinden die Verbindung nach Ehingen sicherstellen.

Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste sowie betriebliche Verknüpfungsmöglichkeiten gibt es in Ehingen und Allmendingen.

Linienbündel „Erbach/ Öpfingen“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
21	Ulm - Erbach - Ehingen (- Laupheim) ⁹⁰	31.12.2016
232	Ulm - Erbach – Dellmensingen	31.12.2016
239	Erbach - Dellmensingen – Einsingen – Eggingen ⁹⁰	31.12.2016
Längst laufende Genehmigung		31.12.2016
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum		30.06.2021
Fahrplankilometer gesamt		610.000 km/ Jahr

Im Linienbündel „Erbach/ Öpfingen“ sind die Linien gebündelt, die auf die Stadt Erbach ausgerichtet sind sowie die Linien im Stadtverkehr Erbach.

Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste sowie betriebliche Verknüpfungsmöglichkeiten gibt es in Erbach.

⁹⁰ Gemeinsame Genehmigung der Linien 21 und 239.

11.3.1.5 Verkehrsraum Ehingen-Stadt

Linienbündel „Ehingen Stadt“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
301	Ehingen - Längenfeld	31.12.2017
302	Ehingen - Stoffelberg	31.12.2017
303	Ehingen - Berkach	31.12.2017
304	Ehingen - Nasgenstadt	31.12.2017
305	Ehingen - Zellstoff	31.12.2017
306	Ehingen - Liebherr	31.12.2017
307	Ehingen - Dintenhofen	31.12.2017
308	Ehingen - Rosengarten	31.12.2017
Längst laufende Genehmigung		31.12.2017
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum		31.12.2017
Fahrplankilometer gesamt		186.000 km/ Jahr

Im Linienbündel „Ehingen Stadt“ sind Linien zusammengefasst, die das Stadtgebiet Ehingen im Stadtverkehr sowie im Spätverkehr erschließen sowie den Anschluss an den dortigen Bahn-Verknüpfungspunkt gewährleisten. Der Stadtverkehr Ehingen wird unter verkehrlichen Gründen und vor dem Hintergrund einer einheitlichen Fahrgastinformation und Vermarktung in einem Linienbündel zusammengefasst. Der Spätverkehr bildet eine Ergänzung des Stadtverkehrs in den Abend- und Nachtstunden.

Umsteigebeziehungen bestehen für die Fahrgäste im Linienbündel insbesondere am Bahnhof/ Busbahnhof Ehingen sowie an weiteren Haltestellen in der Innenstadt.

Betriebliche Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen am Busbahnhof Ehingen.

11.3.1.6 Verkehrsraum Ehingen-Munderkingen

Linienbündel „Ehingen/ Rottenacker“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
223	Laupheim – Kirchbierlingen – Munderkingen	27.02.2019
225	Laupheim – Ehingen	30.06.2015 Antrag auf 30.06.2025
315	Ehingen – Dettingen – Rottenacker – Unterstadion – Hundersingen ⁹¹	30.11.2019
317	Hundersingen – Volkersheim – Ehingen ⁹¹	30.11.2019
320	Ehingen – Munderkingen – Sigmaringen	31.05.2021
323	Ortsbusverkehr Rottenacker	31.12.2023
Längst laufende Genehmigung		31.12.2023
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum		31.05.2024
Fahrplankilometer gesamt		685.000 km/ Jahr

Die regionalen Linien, die den Bereich südlich von Ehingen bedienen sind im Linienbündel „Ehingen/ Rottenacker“ zusammengefasst. Sie sind auf Ehingen bzw. Rottenacker ausgerichtet.

Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste sowie betriebliche Verknüpfungsmöglichkeiten gibt es in Ehingen und Rottenacker, sowie in Laupheim.

Linienbündel „Munderkingen/ Marchtal“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
316	Lauterach – Ehingen	31.12.2016
321	Stadtverkehr Munderkingen	31.05.2024
325	Erbstetten – Untermarchtal – Munderkingen	31.08.2019
326	Munderkingen – Oberstadion – Moosbeuren	30.09.2016
327	Biberach – Munderkingen	28.02.2017
328	Reutlingendorf – Hausen – Munderkingen	30.09.2016
329	Emeringen – Obermarchtal – Munderkingen	31.08.2019
Längst laufende Genehmigung		31.05.2024
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum		31.05.2024
Fahrplankilometer gesamt		446.000 km/ Jahr

91 Gemeinsame Genehmigung der Linie 315 und 317.

Im Linienbündel „Munderkingen/ Marchtal“ sind die Linien gebündelt, die im Wesentlichen auf die Stadt Munderkingen ausgerichtet sind.

Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste sowie betriebliche Verknüpfungsmöglichkeiten gibt es in Munderkingen.

11.3.1.7 Verkehrsraum Dietenheim

Linienbündel „Illerkirchberg/ Dietenheim“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
70	Illertissen – Dietenheim – Illerrieden – Ulm	31.12.2016
723	Vöhringen – Illerrieden – Dorndorf	31.12.2016
Längst laufende Genehmigung		31.12.2016
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum		30.11.2017
Fahrplankilometer gesamt		331.000 km/ Jahr

In das Linienbündel „Illerkirchberg/ Dietenheim“ sind die Linien zusammengefasst, die den Korridor Illerkirchberg – Illerrieden – Dietenheim bedienen.

Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste gibt es in Ulm, Vöhringen und Illertissen.

Linienbündel „Staig/ Schnürpflingen“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
23	Laupheim – Schnürpflingen – Ulm	31.12.2016
24	Laupheim – Staig – Ulm	31.12.2016
74	Staig – Illerkirchberg – Ulm	31.12.2016
Längst laufende Genehmigung		31.12.2016
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit im Verkehrsraum		30.11.2017
Fahrplankilometer gesamt		390.000 km/ Jahr

Die Linien im Linienbündel „Staig/ Schnürpflingen“ erschließen die Bereiche Hüttisheim, Staig und Schnürpflingen und binden diese an die Stadt Ulm an.

Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste und betriebliche Verknüpfungsmöglichkeiten gibt es in Ulm.

11.4 Gesamtbewertung

Die Linienbündelung mit der Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten bildet für den Alb-Donau-Kreis die Möglichkeit, größere zusammenhängende Bereiche zu überplanen und die entsprechenden Anpassungen gemeinsam umzusetzen.

Bei der Bildung von Linienbündeln mit insgesamt 14 Bündeln wurde neben raumstrukturellen und verkehrlichen Gesichtspunkten auch die bestehende Verkehrsunternehmensstruktur berücksichtigt.

Bei der Betrachtung der vorgesehenen Prüfaufträge und Planungsprojekte ist es sinnvoll mehrere Linienbündel gemeinsam zu betrachten um eine verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Ausgestaltung des Zielkonzeptes zu erreichen. Aus diesem Grund werden übergeordnete Verkehrsräume gebildet, die bis zu drei Linienbündel beinhalten. Durch eine einheitliche Genehmigungslaufzeit der Bündel innerhalb eines Verkehrsraumes kann der Alb-Donau-Kreis größere zusammenhängende Überplanungen zeitgleich umsetzen.

■ **Tabelle 48: Übersicht über die Verkehrsräume und Linienbündel**

Linienbündel	km/ Jahr	Längst laufende Genehmigung	Harmonisierungszeitpunkt
Verkehrsraum Langenau			
Langenau/ Bernstadt	568.000	30.11.2017	30.11.2017
Altheim/ Weidenstetten	174.000	31.12.2016	30.11.2017
Verkehrsraum Dornstadt			
Dornstadt	432.000	31.12.2016	30.11.2017
Amstetten	383.000	31.03.2017	30.11.2017
Verkehrsraum Blaustein-Blaubeuren-Laichingen			
Blaustein	657.000	31.12.2016	30.09.2019
Blaubeuren/ Laichingen	581.000	30.09.2019	30.09.2019
Schelklingen/ Laichingen	343.000	31.05.2017	30.09.2019
Verkehrsraum Ehingen-Erbach			
Ehingen/ Allmendingen	470.000	30.06.2021	30.06.2021
Erbach/ Öpfingen	610.000	31.12.2016	30.06.2021
Verkehrsraum Ehingen-Stadt			
Ehingen Stadt	186.000	31.12.2017	31.12.2017
Verkehrsraum Ehingen-Munderkingen			
Ehingen/ Rottenacker	685.000	31.12.2023	31.05.2024
Munderkingen/ Marchtal	446.000	31.05.2024	31.05.2024
Verkehrsraum Dietenheim			
Illerkirchberg/ Dietenheim	331.000	31.12.2016	30.11.2017
Staig/ Schnürpflingen	390.000	31.12.2016	30.11.2017

→ Karte 9: Linienbündelungskonzept

Karten

(siehe Anlagenband)

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

www.plan-mobil.de

Kontakt

Tel. 0561.7 08 41 02

Fax 0561.7 08 41 04

info@plan-mobil.de

ÖPNV-Anschluss

Ⓜ Marbachshöhe

 Linie 4