



OSTALBKREIS

NAHVERKEHRSPLAN
FÜR DEN OSTALBKREIS
TEILFORTSCHREIBUNG 2021

Ostalbkreis
Geschäftsbereich Nachhaltige Mobilität

Bearbeitung:

Simone Reichersdörfer
Margot Kurz
Ingo-Benedikt Gehlhaus

Mit Unterstützung von
Pascal Sommer
Dr. Felix Berschin
NahverkehrsBeratung Südwest, Heidelberg

NahverkehrsBeratung Südwest

Inhaltsverzeichnis

0.	Über diesen Nahverkehrsplan	1
1.	Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans	4
1.1.	Gesetzliche Rahmenbedingungen	4
1.1.1.	Bundesrecht	4
1.1.2.	Landesrecht	5
1.2.	Mobilitätsstrategie des Landes	9
1.3.	Teilfortschreibung 2021	9
2.	Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Ostalbkreis	10
2.1.	Leitbild	10
2.2.	Ziele für den Schienenverkehr	12
2.3.	Ziele für das Bedienungsangebot im Busverkehr	14
2.3.1.	Netzstruktur und Bedienungskategorien	14
2.3.2.	Bedienungsqualität (Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten)	21
2.3.3.	Einsatz flexibler Bedienungsformen	24
2.3.4.	Verbindungsqualität (Verknüpfung der Linien und Systeme)	25
2.3.5.	Erschließungsqualität	28
2.3.6.	Rahmenvorgaben für den Schulverkehr	28
2.4.	Ziele für die Infrastruktur	30
2.4.1.	Barrierefreiheit im ÖPNV	30
2.4.2.	Ausstattung von Haltestellen	31
2.4.3.	Ausstattung von Fahrzeugen	35
2.5.	Weitere Ziele	36
2.5.1.	Tarif	36
2.5.2.	Fahrgastinformation und Marketing	36
2.5.3.	Digitalisierung	37
2.5.4.	Zusammenarbeit der Akteurinnen und Akteure	38
2.5.5.	Busbeschleunigung und Busbevorrechtigung	39
3.	Linienbündelung	40
4.	Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	41

Hinweis:

Die grau hinterlegten Textteile sind neu formulierte Passagen. Bei den nicht markierten Textteilen handelt es sich um Bausteine aus dem NVP 2014, die weiterhin übernommen werden.

0. Über diesen Nahverkehrsplan

Nahverkehrspläne werden in gewisser Regelmäßigkeit von Landkreisverwaltungen erstellt, (kommunal-)politisch diskutiert, die verkehrlichen sowie ökonomischen Auswirkungen mit Unternehmerschaft, Kommunen und sonstigen betroffenen Personen erörtert, um letztlich vom Kreistag als Rahmenvorgabe verabschiedet zu werden. Letztmalig war dies im Ostalbkreis am 24. Juni 2014 der Fall. Abgesehen davon, dass der Gesetzgeber eine regelmäßige Fortschreibung verlangt, stellt ein solches Planwerk natürlich keinen Selbstzweck dar. Vielmehr soll der Nahverkehrsplan einen klaren Kompass und eine deutliche Orientierung hinsichtlich der Frage geben, wie sich der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in den kommenden Jahren entwickeln soll, organisatorisch, quantitativ und qualitativ. Dabei sind aktuelle gesetzgeberische, gesellschaftliche und politische Entwicklungen naturgemäß zu berücksichtigen. Es handelt sich bei dem vorliegenden Werk nicht um eine ausführliche Neuaufstellung, sondern um eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes von 2014 in zentralen Teilbereichen.

Folgende Leitfragen sollen die maßgeblichen Inhalte und Ziele kurz und knapp umreißen:

Was möchte der Ostalbkreis mit der Fortschreibung erreichen?

Der ÖPNV im Ostalbkreis soll fit für die kommenden Jahre gemacht werden um den gestiegenen Ansprüchen hinsichtlich eines leistungsfähigen und überall nutzbaren ÖPNVs in räumlicher als auch zeitlicher Hinsicht gerecht zu werden. Der hehre Anspruch des „Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs“ des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG), ausgedrückt in §1, lautet: „Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet [...] als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen“. Während dieses nur schwer zu objektivierende Ziel in vielen Teilen des Kreises durchaus nahe ist, so ist es insbesondere in den ländlicheren Kreisbereichen in weiter Ferne.

Nicht außer Acht dürfen die notwendigen und in den kommenden Jahren zu steigenden Anstrengungen zur Bewältigung der Klimakrise gelassen werden. Bei entsprechender Mehrnutzung und dem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV sind signifikante Einsparungen des Klimagasausstoßes zu erwarten. Dies wird nur mit einem verbesserten Angebot und dem Abbau von Nutzungshemmnissen gelingen. Aufgrund der politisch beschlossenen Verteuerung der Nutzung fossiler Energie ergibt sich auch eine soziale Komponente bezüglich des durch die Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellenden Mobilitätsangebotes.

Somit ergeben sich drei zentrale Zielsetzungen hinsichtlich dessen, was der ÖPNV im Ostalbkreis perspektivisch leisten soll. Dabei soll er dienen:

- als Instrument, um dem Klimawandel zu begegnen und den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren,
- als Bekenntnis zur Aufwertung des ländlichen Raumes mit einer verbesserten Erreichbarkeit,
- als Werkzeug zur Ermöglichung der sozialen Teilhabe und Zurverfügungstellung erschwinglicher Mobilität.

Was ist der inhaltliche Kern, das „Herzstück“ der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes?

Der wesentliche Inhalt entfaltet sich aus den Definitionen des Kapitels 2.3. („Ziele für das Bedienungsangebot“) und dabei insbesondere in Kapitel 2.3.3. („Bedienungsqualität“). Gegenüber den Standards des derzeit gültigen Nahverkehrsplanes sieht die Fortschreibung, wie bereits skizziert, eine höhere Angebotsqualität im Busverkehr sowohl zeitlich als auch räumlich vor. Differenziert nach Stadt- und Regionalverkehr soll sich die Verfügbarkeit von ÖPNV-Dienstleistungen kreisweit erhöhen und in ein konsequent getaktetes und miteinander abgestimmtes Angebot übergehen.

Wie verhält es sich mit dem Schienenverkehr?

Auf den vier Schienenachsen (Rems- und Obere Jagstbahn, Brenzbahn und Riesbahn), entlang der derzeit 20 Bahnhaltstellen, werden ca. 1,8 Mio. Zugkilometer im Ostalbkreis erbracht.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg, dennoch bekommen die Landkreise eine immer präsentere Bedeutung. Der Ostalbkreis engagiert sich daher mitunter finanziell bei der Bestellung von Verkehrsleitungen oder bringt sich bei der (Vor-)Planung für eine bessere Infrastruktur ein. Das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wird alleinverantwortlich durch die Deutsche Bahn AG dargestellt (vgl. Kapitel 2.2.).

Welche Rolle spielen die im Busverkehr tätigen Busunternehmen?

Die 17 konzessionierten Busunternehmen im Landkreis bringen die derzeit jährlich knapp 11,7 Mio. Buskilometer Tag für Tag zuverlässig auf die Straße. Das sind unerlässliche Partnerschaften beim geplanten Reform- und Ausbauprogramm. Durch den Prozess „ÖPNV- neu denken...“ haben sie zugesichert in den kommenden Jahren eine zentrale und aktive Rolle bei den notwendigen Veränderungen zu übernehmen (vgl. Kapitel 2.1.).

Was sind die größten Herausforderungen in den kommenden Jahren?

Zentral ist hierbei sicherlich die noch offene Klärung und Sicherstellung einer auskömmlichen und nachhaltigen Finanzierung. Über die Anstrengungen hinaus, den ÖPNV auf der Ostalb so effizient wie möglich zu gestalten, werden in den kommenden Jahren unweigerlich höhere Finanzmittel benötigt. Dies umfasst auch den technologischen Wandel in Bezug auf die Antriebstechnologie. Soll die Antriebswende nicht bloß den MIV umfassen, sondern auch den ÖPNV, werden in den kommenden Jahren beachtliche Investitionen nötig werden, welche letztlich auch durch die öffentliche Hand zu tragen sind.

Zudem sind betriebliche Aspekte von Relevanz. Wie viele andere Branchen auch, leidet der ÖPNV an einem Mangel an Fachkräften, insbesondere des Fahrpersonals, auch da die Erwartungen in Bezug auf autonom fahrende Fahrzeuge aller Voraussicht nach noch eine ganze Weile auf sich warten lassen werden. Zudem zeichnet sich das quasi durch Vollbeschäftigung geprägte Baden-Württemberg durch das höchste Lohnniveau im Fahrpersonalmarkt bundesweit aus.

Die Bereitstellung von öffentlich subventioniertem ÖPNV macht nur dann Sinn, wenn dieser auch genutzt wird. Leider wird ÖPNV und dabei insbesondere das Verkehrsmittel Bus, nicht als Premiumprodukt wahrgenommen. Es wird eine große Anstrengung darstellen an diesem Umstand etwas zu ändern, etwa durch eine verständliche und günstige Tarifpolitik, welche breite Bevölkerungsgruppen anspricht. Zudem setzt es eine zeitgemäße Infrastruktur und Digitalisierung voraus, beispielsweise mittels einer intelligenten Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen. Unerlässlich, etwa bei der straßenbaulichen Planung, ist eine konsequente Priorisierung der ÖPNV-Belange gegenüber dem MIV. Es bedarf, speziell nach den pandemiebedingten Fahrgastrückgängen, schlichtweg (wieder) mehr Fahrgästen in Bus und Bahn.

Wer bezahlt letztlich für die angedachte Verbesserung des ÖPNV-Angebotes?

ÖPNV-Finanzierung speist sich aus verschiedenen Quellen und bildet ein komplexes Gesamtbild ab. Heruntergebrochen kommen zwei Gruppen in Frage: die Fahrgäste oder die öffentliche Hand.

Klar ist, mehr Fahrgäste können zu höheren Erträgen beitragen, welche letztlich ein verbessertes Angebot - zumindest anteilig - refinanzieren. Jedoch ist davon auszugehen, dass diese wünschenswerte Finanzierung durch Fahrgäste nur begrenzt greifen kann. Letztlich bedarf es, bei fortlaufender Konkretisierung des notwendigen Finanzumfangs, einer Positionierung der Kreis- und Landespolitik ggf. mehr Mittel zur Verfügung zu stellen.

Es sind auch die Entwicklungen im Land, insbesondere die Konsequenzen des Koalitionsvertrages 2021-2026 der Landesregierung sowie die Auswirkungen der Regierungsbildung auf Bundesebene abzuwarten.

Darüber hinaus werden Effizienzsteigerungen durch eine verbesserte und konzessionsübergreifende Zusammenarbeit der Unternehmerschaft unterstellt.

Warum bekommt der Aspekt „Barrierefreiheit“ so viel Gewicht?

Ein barrierefreier ÖPNV ist gemäß Bundeswirtschaftsministerium

- für 10 % der Bevölkerung unentbehrlich
- für 30 - 40 % der Bevölkerung notwendig
- für 100 % der Bevölkerung komfortabel

Barrierefreiheit dient also allen Fahrgästen und fördert die ÖPNV-Attraktivität gleichermaßen. Die Fahrgäste haben zudem ab 1. Januar 2022 einen grundsätzlichen Anspruch auf einen vollständig barrierefreien ÖPNV. Diese ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht abzuschließen, wohl aber muss eine schrittweise Umsetzung der notwendigen Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen erfolgen. Abweichungen sind im Nahverkehrsplan zu definieren. In der Fortschreibung werden daher Aussagen über die erforderlichen Maßnahmen getätigt und Ausnahmetatbestände festgelegt. Dies umfasst vor allem die Haltestelleninfrastruktur und die eingesetzten Fahrzeuge, enthält jedoch auch weitere Aspekte (vgl. Kapitel 2.4.1.).

Diese Hinweise sollen den Kommunen und den betreffenden Straßenbaulastträger als Handlungsleitfaden dienen.

Besteht ein Anspruch darauf, dass die im Nahverkehrsplan definierten Inhalte umgesetzt werden?

Die Festlegungen und grundsätzlichen Planungen sind von dritter Seite nicht einklagbar. Dennoch ist das Planwerk die politisch legitimierte Grundlage für den Entwicklungsprozess des Busverkehrs der kommenden Jahre und dient der Genehmigungsbehörde als Orientierung hinsichtlich ihres Entscheidungsspektrums (vgl. Kapitel 1.1.2).

Was hat es mit der Linienbündelung auf sich?

Sofern es nicht gelingt, die Weiterentwicklung des Ostalb-ÖPNVs aus der jetzigen Struktur heraus darzustellen, stellt die Linienbündelung eine Alternative dar. Anhand ihrer könnte der Linienbusverkehr im Ostalbkreis ab dem Jahr 2026 zeitlich gestaffelt und räumlich geordnet in einem wettbewerblichen Verfahren ausgeschrieben und vergeben werden. Die Weichen hierfür müssten spätestens zum Ende des Jahres 2023 gelegt werden, um die notwendigen Vorarbeiten (z. B. Vorabbekanntmachung) in die Wege zu leiten (vgl. Kapitel 3).

Wie ist die Umsetzung, in welchen Zeiträumen geplant?

Grundsätzlich gilt: ÖPNV-Ausgestaltung ist ein fortlaufender Prozess, welcher grundsätzlich weder Anfang noch Ende kennt. Daher kommen die bereits jetzt laufenden Diskussionen und Überlegungen zwischen Unternehmerschaft, Beratungsbüro und Verwaltung dem wiederholt in den vergangenen Jahren formulierten Wunsch hinsichtlich eines aufgewerteten ÖPNV-Angebotes nach. Die Aufwertungsprozesse bzw. -umsetzungen fänden dann, eine nachhaltige Finanzierung vorausgesetzt, in den nächsten Jahren sukzessive in räumlichen Einheiten differenziert statt.

1. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans

1.1. Gesetzliche Rahmenbedingungen

Auch mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 1. Januar 2013 auf Grund des Inkrafttretens der VO (EG) Nr. 1370/2007 nimmt der Nahverkehrsplan als ein wesentliches Instrument des Aufgabenträgers zur Planung, Steuerung und Finanzierung des von ihm gewünschten Verkehrs weiterhin eine wichtige Funktion ein. Denn mit diesem konkretisiert der durch die Reform ohnehin gestärkte Aufgabenträger das von ihm in seinem Zuständigkeitsgebiet geforderte Verkehrsangebot. Dies ist von der Genehmigungsbehörde bei allein oder in Konkurrenz gestellten Liniengenehmigungsanträgen zu beachten.

Die rechtlichen Grundlagen für die Aufstellung und die Inhalte des Nahverkehrsplans finden sich dabei in unterschiedlichen Gesetzen auf Bundes- und Landesebene, was nachfolgend dargestellt werden soll.

1.1.1. Bundesrecht

Auf Bundesebene ergibt sich eine gewisse Pflicht zur Aufstellung bzw. Fortschreibung von Nahverkehrsplänen aus dem Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG Bund), das die Übertragung der Aufgaben und Finanzverantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder vollzieht sowie dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) als rechtliche Grundlage für die unternehmerische Betätigung im straßengebundenen ÖPNV. Obwohl der Nahverkehrsplan dabei im RegG Bund keine ausdrückliche Erwähnung findet, folgt aus § 3 RegG Bund und der Funktion des Nahverkehrsplans im Rahmen des „verkehrlichen Sicherstellungsauftrages“, dass der Nahverkehrsplan i. S. d. § 8 Abs. 3 PBefG ein Instrument der Sicherstellung ist. Er gehört damit zur Daseinsvorsorgeverwaltung. Die Gesetzgebungskompetenz hierfür liegt bei den Ländern. Daher bilden die Landesnahverkehrsgesetze die Rechtsgrundlage für den Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan ist insofern nicht primär ein Instrument des Personenbeförderungswesens. Das Bundesrecht regelt vielmehr lediglich die genehmigungsrechtlichen Wirkungen des Nahverkehrsplans, weshalb er sich auch nur im PBefG und nicht im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) findet.

Das zum 1. Januar 2013 auf Grund der zum 3. Dezember 2009 in Kraft getretenen VO (EG) Nr. 1370/2007 novellierte PBefG definiert in § 8 Abs. 3 weiterhin die Nahverkehrspläne als „Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV“, die von den „Aufgabenträgern des ÖPNV“ zu beschließen und von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen sind, sofern sie „vorhandene Verkehrsstrukturen beachten, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmen zustande gekommen sind und nicht zur Ungleichbehandlung der Unternehmen führen“. Ergänzend kam insbesondere hinzu, dass der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen (hat), für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“, wobei die Frist nicht gilt, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Die Festlegung der erforderlichen Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit erfolgt nun durch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Kapitel 2.4.1.

Zum 1. August 2021 traten die Änderungen im PBefG für Ridesharing/Ridepooling in Kraft. Damit werden Verkehre in Form von Sammeltaxis ermöglicht. Für den ÖPNV bedeutsam ist die neue Form des Linienbedarfsverkehrs nach § 44 PBefG. Hiernach können nun neue Sonderformen des Linienverkehrs als gebündelte Bedarfsverkehre ohne Linienbindung und ohne Fahrplan als weitere Bedienungsform im ÖPNV genehmigt werden. Voraussetzung ist lediglich, dass es feste Aufnahmepunkte gibt und der Fahrpreis dem des Verbundtarifs, ggf. mit einem Zuschlag, entspricht. Außerhalb des ÖPNVs steht

dagegen die neu zugelassene Verkehrsform „gebündelter Bedarfsverkehr“ nach § 51a PBefG. Hier-nach können eigenwirtschaftlich Fahrzeuge für den Sammeltransport (Ridesharing) genehmigt werden. Allerdings müssen Mindestbeförderungsentgelte festgelegt werden, die einen hinreichenden Abstand zum ÖPNV gewährleisten. Zudem müssen die Betreiber eine Mindestauslastung (Poolingquote) erreichen, die vom Ostalbkreis als Aufgabenträger des ÖPNV festzulegen wäre. Die Bedienung ist wie bei Taxen nur in der Betriebssitzgemeinde gestattet. Daneben kann der Aufgabenträger Vorgaben zur Emissionsfreiheit, zur Barrierefreiheit, zu einer möglichen Rückkehrpflicht der Fahrzeuge und Sozialstandards festlegen. Aufgrund der zahlreichen Erschwernisse ist davon auszugehen, dass die Verkehrsform „gebündelter Bedarfsverkehr“ für den Ostalbkreis keine Bedeutung haben wird, da eine wirtschaftliche Gestaltung auf dieser Basis nicht möglich ist, so ist z. B. eine Doppelgenehmigung mit vorhandenen Taxen nicht möglich. Dagegen ermöglicht der Linienbedarfsverkehr weitreichende Gestaltungsfreiheit On-Demand-Angebote im ÖPNV einzusetzen und durch die Loslösung von Fahrplänen wesentlich wirtschaftlichere Fahrzeugeinsätze zu erreichen. Zudem können in dieser Form vorhandene Taxen- und Mietwagen problemlos eingesetzt werden und dadurch z. B. Synergien mit der Beförderung von z. B. körperlich beeinträchtigten Schülerinnen und Schülern erzielt werden.

Mit dem sauberen Straßenfahrzeuge-Gesetz (Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 - Clean Vehicle Directive (CVD)) werden ab 2. August 2021 die Aufgabenträger im ÖPNV verpflichtet, bei Vergabe größerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge¹ mit Stadtbussen folgende Quoten sicherzustellen:

- Bis 31. Dezember 2025 45 % der beschafften Stadtbusse als emissionsfrei, wobei die Hälfte davon auch emissionsarm (Erdgas, Biodiesel) sein darf;
- Ab 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030 65 % der beschafften Stadtbusse als emissionsfrei.

Die Quoten müssen aber nicht für jeden einzelnen öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder nicht jede einzelne Beschaffung von Busunternehmen bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erreicht werden, sondern die Länder können über Branchenvereinbarung die Sicherstellung der Quoten erreichen: Baden-Württemberg hat angekündigt, eine derartige Branchenvereinbarung anzustreben. Es ist davon auszugehen, dass allein durch die hohen Beschaffungsvolumina städtischer Verkehre mit klarer Präferenz für den Batteriebus und in Einzelfällen auch Pilotprojekte für Wasserstoffbusse die Quoten problemlos erreicht werden und daher die Auswirkung auf den Ostalbkreis gering ist. Hinzu kommt, dass die Vorgaben nur für Stadtbusse der Fahrzeugklasse M3 Klasse I und A gelten, also nicht für die überwiegend im Regionalbusverkehr eingesetzten Überlandbusse (Klasse II) (vgl. auch Kapitel 2.4.3.).

1.1.2. Landesrecht

Auf Landesebene ergibt sich die (weisungsfreie) Pflicht der Aufgabenträger zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen aus § 11 Abs. 1 in Verbindung mit § 6 Abs. 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG). Wesentliche, die Nahverkehrsplanung bestimmende Aussagen, werden darüber hinaus in § 11 Abs. 3 bis 5 ÖPNVG getroffen. Danach hat der Nahverkehrsplan mindestens zu enthalten:

1. eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr;
2. eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse);
3. eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);
4. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs;

¹ Dies sind 300.000 km p. a. bzw. 1 Mio. Euro Auftragswert p. a.. Bei beauftragten Unternehmen bis 23 Fahrzeuge gilt der doppelte Wert.

5. Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

a. Inhalt und Anforderungen von bzw. an Nahverkehrspläne(n)

Mit dem Nahverkehrsplan konkretisiert der Aufgabenträger, welche Verkehrsbedienung in seinem Zuständigkeitsbereich unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen angemessen ist und damit die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3, 3a sowie 4 PBefG darstellt. Er soll die Entscheidung und die ihr zugrundeliegenden Erwägungen über die ihm bzw. mit dem ÖPNV zu verfolgenden Ziele (konkretisierte Gemeinwohlbelange) und die hieraus an das ÖPNV-Angebot abgeleiteten Anforderungen dokumentieren. Er ist damit den Entwicklungs- und Bedarfsplänen zuzuordnen, die für den Bereich der Daseinsvorsorge und insbesondere für die Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen und Diensten typisch sind. Der Nahverkehrsplan besitzt daher keine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit im Außenverhältnis, d. h. gegenüber außerhalb der Verwaltung stehenden Dritten. Weder begründet er Pflichten für die Verkehrsunternehmen, den planerischen Vorgaben Folge zu leisten, noch begründet er Ansprüche z. B. der Fahrgäste auf Umsetzung des Plans. Er ist zudem nicht unmittelbar Genehmigungsvoraussetzung. Der Nahverkehrsplan kann als indikativer oder influenzierender Plan gelten, da er neben Daten und Prognosen auch Wertungen und Priorisierungen öffentlicher Interessen enthält, indem er zur Konkretisierung der ausreichenden Verkehrsbedienung i. S. v. § 1 Abs. 1 RegG Bund Ziele und Anforderungen an den ÖPNV formuliert.

Der Nahverkehrsplan soll damit auch dazu dienen, den Verkehrsunternehmen eine Planungssicherheit zu geben und es ihnen zu ermöglichen, sich rechtzeitig auf die Anforderungen einzustellen, die im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Aufgabenträgers gelten.

Des Weiteren sind aus rechtlicher Sicht insbesondere zwei inhaltliche Aspekte bedeutsam: die Konkretisierung der „ausreichenden Bedienung“ durch Anforderungen an den ÖPNV sowie die Konzeption von „Linienbündeln“.

(1) Ausreichende Bedienung

Aus rechtlicher Sicht muss der Nahverkehrsplan in erster Linie die ausreichende Bedienung abbilden. Hiermit gemeint ist eine den öffentlichen Verkehrsinteressen angemessene Bedienung, wobei der Aufgabenträger einen weiten Planungsspielraum besitzt.

Rechtlich betrachtet müssen hierfür zunächst die im ÖPNVG abstrakt benannten öffentlichen Interessen für den örtlichen Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers konkretisiert werden. Hierbei ist darzulegen, welche Belange im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers eine besondere Bedeutung besitzen (z. B. weil besondere Rahmenbedingungen herrschen).

Aus den so konkretisierten öffentlichen Interessen folgen Anforderungen an die Verkehrsbedienung. Diese können in Form von Standards für die Erschließungs-, Angebots- und Beförderungsqualität konkretisiert werden. Genehmigungsrechtlich relevant werden dabei nur Standards für Bestandteile der Verkehrsbedienung, die auch Gegenstand der Genehmigung sind. Hierzu gehören Linienführung, Fahrplan und Tarif (§ 9 Abs. 1, § 39, § 40 PBefG). Daraus folgt, dass Standards sowohl für den Umfang als auch für die Qualität der Bedienung im Hinblick auf diese drei Aspekte im Nahverkehrsplan festgelegt werden sollten. Dies sind insofern Mindestinhalte. Nicht zum eigentlichen Inhalt der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen gehören viele weitere Aspekte der Verkehrsbedienung wie z. B. die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge, die Ausstattung von Haltestellen, Vertriebsaspekte, Freundlichkeit des Personals etc. pp. Auch zu diesen Aspekten der Bedienung kann der Nahverkehrsplan selbstverständlich Aussagen treffen, da solche nunmehr gemäß § 12 Abs. 1a PBefG als verbindlich zugesichert werden können. Im Falle gemeinwirtschaftlicher Verkehre können diese vertragsgegenständlich, d. h. Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrages, werden.

Hinsichtlich der Festlegung von Standards, die die öffentlichen Verkehrsinteressen im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers konkretisieren, sind rechtlich die folgenden Grenzen zu beachten:

- Die Standards dürfen kein Verkehrsunternehmen begünstigen oder benachteiligen, sie müssen also dem Grundsatz der Gleichbehandlung und der Diskriminierungsfreiheit entsprechen.
- Die Standards müssen nachvollziehbar und plausibel begründet aus übergeordneten Interessen bzw. Zielsetzungen des ÖPNV abgeleitet sein.
- Konkrete Maßnahmen wiederum sollten aus den Standards abgeleitet sein, um der Anforderung der Begründetheit zu genügen. Sie sollten auf konkrete Verkehre bezogen sein, um der Genehmigungsbehörde einen Abgleich zwischen Genehmigungsanträgen und Nahverkehrsplan zu ermöglichen.

Da es eine rechtliche Grenze im Sinne von „Rahmenvorgaben“ oder unzulässigen Detailvorgaben insofern nicht gibt, ist die Frage der Detaillierung und Konkretisierung von Standards eine verkehrsplanerisch und ökonomisch abzuwägende Entscheidung. Die Standards sollten jedenfalls so konkret sein, dass die Genehmigungsbehörde eindeutig feststellen kann, ob ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag von den Vorgaben des Nahverkehrsplans abweicht oder ob er ihnen entspricht. Das bedeutet, dass konkrete Anforderungen an die jeweiligen Linien, Betriebszeiten, Takt und Tarif (auch im Sinne einer Definition eines „Produktes“, das dem Fahrgast angeboten wird) enthalten sein sollten. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Nahverkehrsplan alle Einzelheiten, z. B. konkrete Fahrpläne, vorgeben sollte. Hierfür ist der Nahverkehrsplan außerdem auch viel zu statisch. Sinn des Nahverkehrsplans ist es nicht, die unternehmerische Planung und Kreativität zu ersetzen. Andererseits erlauben nur konkrete, möglichst quantifizierte Anforderungen einen Abgleich von Genehmigungsanträgen mit dem Nahverkehrsplan - und gerade hierin liegt seine genehmigungsrechtliche Bedeutung.

Aus planerischer Sicht ist daher abzuwägen, wie detailliert die Anforderungen an die Verkehre im Nahverkehrsplan fixiert werden sollten und welche planerischen Ausgestaltungen der weiteren Entwicklung (insbesondere der Beantragung durch die Unternehmen oder auch der Ausschreibung bzw. Direktvergabe von Verkehren) überlassen bleiben sollen, um auch späteren Veränderungen der Situation (Entwicklung des Marktes und der Verkehrsverhältnisse etc.) noch Rechnung tragen zu können. Eine Lösung kann auch darin bestehen, bei der Festlegung von Standards eine Bandbreite (Minimum - Maximum) zu definieren oder bei Maßnahmen Alternativlösungen ausdrücklich zuzulassen (z. B. Vorschläge nur als beispielhaft festzulegen).

In wirtschaftlicher bzw. finanzieller Hinsicht ist für die Frage der Detaillierung und des Niveaus von Anforderungen abzuwägen, dass die in einem Nahverkehrsplan festgelegten Standards nur dann verwirklicht werden, wenn entweder ein Unternehmen zur eigenwirtschaftlichen Umsetzung bereit ist oder aber, falls dies nicht der Fall ist, wenn der Aufgabenträger bereit und in der Lage ist, den Nahverkehrsplan durch die Bestellung und damit Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre umzusetzen. Insofern ist es nicht sinnvoll, im Nahverkehrsplan Anforderungen auf einem Niveau festzulegen, das weder eigenwirtschaftlich realisierbar ist noch vom Aufgabenträger bezahlt werden kann. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich allerdings keine rechtliche Selbstbindung des Aufgabenträgers und damit keine Rechtspflicht des Aufgabenträgers zur Umsetzung. Allerdings werden u. U. Begehrlichkeiten geweckt und der Aufgabenträger entwertet seinen Nahverkehrsplan in gewisser Weise auch, wenn er Anforderungen aufstellt, für deren Umsetzung er im Endeffekt nicht sorgen kann. Deshalb gehört eine Abschätzung von Kosten und Nutzen zu den erforderlichen Grundlagen des Nahverkehrsplans, was der Landesgesetzgeber in § 11 Abs. 4 ÖPNVG auch entsprechend verankert hat.

Keine rechtliche Grenze ist hinsichtlich des Niveaus der Anforderungen durch die Abgrenzung von Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit gegeben. Insofern ist es rechtlich zulässig, qualitative und quantitative Anforderungen auf einem Niveau festzulegen, das eigenwirtschaftlich nicht mehr realisiert werden kann. In diesem Fall muss der Aufgabenträger nur willens und in der Lage sein, für die gemeinwirtschaftliche Realisierung auch in finanzieller Hinsicht zu sorgen. Darüber hinaus müssen die Anfor-

derungen immer durch ein öffentliches Verkehrsinteresse gerechtfertigt sein. Nur insofern wären Anforderungen im Sinne von „Luxusverkehren“, die nicht mehr durch öffentliche Interessen zu rechtfertigen sind, genehmigungsrechtlich unwirksam.

(2) Linienbündelungen

Der Bündelung von Linien kommt bei der Fortschreibung von Nahverkehrsplänen eine wesentliche Funktion zu.

Ausgangspunkt dieser Konstruktion ist die Regelung in § 9 Abs. 2 PBefG. Dieser bestimmt, dass die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden kann, soweit es die Zielsetzung des § 8 PBefG erfordert. Maßstab der Erforderlichkeit ist nach der Zielsetzung des § 8 PBefG die Integration der Nahverkehrsbedienung und die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsgestaltung. Dabei sind zentrale Elemente der Nahverkehrsintegration nach § 8 Abs. 3a PBefG die Nahverkehrskooperationen und die Abstimmung der Fahrpläne. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung hat die Genehmigungsbehörde nach der amtlichen Begründung zu § 8 Abs. 3 PBefG unter anderem darauf zu achten, dass die Kosten der Verkehre möglichst durch deren Erträge gedeckt und die öffentlichen Haushalte nicht belastet werden. Die Möglichkeit der Linienbündelung ist damit das vom Gesetzgeber zur Erreichung der von § 8 Abs. 3 PBefG vorgegebenen Ziele geschaffene Instrument.

Allerdings reicht für eine Linienbündelung nicht nur der Aspekt der Kostenminimierung durch die Kombination von ertragsstarken und ertragschwachen Linien, sondern die Linienbündelung erfordert vielmehr sog. verbundene Verkehrsleistungen, die verschiedene Kriterien berücksichtigt.

Die Zulässigkeit der Bündelung setzt nach § 9 Abs. 2 PBefG deren Erforderlichkeit voraus. Damit wird ein Abwägungsspielraum eröffnet, indem die Genehmigungsbehörde (bei der Genehmigungserteilung) und die Aufgabenträger bei ihrer Planung bzw. der Aufstellung der Nahverkehrspläne unter Berücksichtigung der Ziele des § 8 PBefG in jedem Einzelfall die verschiedenen Kriterien gerecht gegeneinander abzuwägen haben. Insbesondere steht sich die durch Art. 12 GG geschützte Berufs(ausübungs)freiheit der Verkehrsunternehmen und das Interesse der Allgemeinheit an der Aufrechterhaltung eines wirtschaftlichen, integrierten und leistungsfähigen Busverkehrs gegenüber. Daneben kommen weitere, sich zum Teil überschneidende Belange in Betracht. Dazu gehören z. B. fahrplanmäßige und tarifliche Integration der Bedienung auf Grund eines einheitlichen Marktauftritts, verkehrliche Verflechtungen auf Grund bestehender Umsteigebeziehungen, betriebliche Optimierungspotenziale unter Vermeidung der Bevorzugung bereits vorhandener Verkehrsunternehmen, wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den einzelnen Linien sowie wirtschaftliche Verflechtung der Linien im Hinblick auf Zubringer- und Hauptlinienfunktion.

b. Finanzierungsgrundlagen

Eine weitere Steuerung durch das Land erfolgt durch die neu gestalteten Finanzierungsgrundlagen. Gemäß § 15 Abs. 1 ÖPNVG BW zahlt das Land steigend bis 2023 250,6 Mio. Euro aus. Damit werden auch ehemalige Leistungen des Landes an die Verkehrsunternehmen im Rahmen des § 45a PBefG pauschal gegenüber den Landkreisen abgegolten. Gemäß § 16 Abs. 1 ÖPNVG müssen die Aufgabenträger allgemeine Vorschriften zum Ausgleich der mindestens um 25 % rabattierten Zeitkarten im Ausbildungsverkehr erlassen. Die übrigen Landesmittel können frei für ÖPNV-Leistungen der Verkehrsunternehmen verwendet werden.

Die Mittel werden nach einem Schlüssel, bei dem die Aufgabenträger innerhalb ihrer Raumkategorie 4 (Ostalb = verdichteter ländlicher Raum) im Wettbewerb zueinanderstehen, ausgeschüttet. So sind 70 %² der Mittel abhängig von Fahrplankilometer und Fahrgastzahl. Im Minimum sind hier für den Ostalbkreis 6,9 Mio. € p. a. gesichert. Weiterhin gewährt das Land dem Ostalbkreis nach § 10 ÖPNV-

² Die übrigen 30 % sind aufgrund der Kopplung an Fläche fix: § 4 Abs. 2 Nr. 3 ÖPNV-VO

VO eine Festbetragsförderung in Höhe von 1,3 Mio. € p. a., die im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten ist.

Weiterhin fördert das Land im Umfang von derzeit 10 Mio. € p. a. die Einrichtung und den Betrieb von Regiobuslinien. Diese schließen Lücken im SPNV-Netz (wie z. B. Göppingen – Lorch oder Schwäbisch Gmünd – Gaildorf) oder binden Unterzentren (wie z. B. Neresheim – Aalen) an.

1.2. Mobilitätsstrategie des Landes

Bereits im April 2015 hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg als Arbeitsprogramm die Mobilitätsstrategie „Nachhaltige Mobilität – Für Alle“ veröffentlicht. Der Fokus im ÖPNV lag damals v. a. auf der Etablierung eines landesweiten verlässlichen Grundangebots im Stundentakt, Ausbau des ÖPNV v. a. in den Ballungsräumen und auf den Schienenstrecken, so dass bis zum Jahre 2030 eine Verdopplung gegenüber 2004 und bis 2020 zumindest ein Zuwachs von 50 % erreicht werden sollten.

Im Rahmen der ÖPNV-Zukunftskommission 2020 legte das Verkehrsministerium nun eine noch offensivere Ausbaustrategie 2030 vor. Das Ziel der Verdopplung bis 2030 wurde bestätigt, allerdings wären gesteigerte Anstrengungen unumgänglich. Als zentralen Hebel sieht die Zukunftskommission

- die Etablierung des Halbstundentaktes auch in der Fläche sowie
- die optimale Verknüpfung der Bahn- und Buslinien mit On-Demand-Angeboten sowie den Fahrradangeboten.

1.3. Teilfortschreibung 2021

Gemäß § 12 Abs. 7 ÖPNVG BW ist ein Nahverkehrsplan spätestens nach 5 Jahren zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Der Zusatz „bei Bedarf“ macht deutlich, dass eine Fortschreibung nur insoweit erforderlich ist, wie der Nahverkehrsplan nicht mehr zutreffend ist und allein durch den zeitlichen Ablauf unrichtig geworden ist.

Die Überprüfung hat Folgendes ergeben:

Kapitel 1: Übergeordnete Grundlagen: Aktuelle Rechtsentwicklungen sowie verkehrspolitische Entwicklungen v. a. seitens des Landes sind ergänzend aufzunehmen.

Kapitel 2: Ziele und Rahmenvorgaben: Im Bahnverkehr sind Aktualisierungen v. a. im Hinblick auf den MetropoExpress erforderlich. Die Rahmenvorgaben für das Busangebot bezüglich der Bedienungsstruktur und des Fahrplanangebots soll entsprechend der Mobilitätsstrategie des Landes grundlegend neu entwickelt werden, um einerseits ein flächendeckendes Grundangebot im Stundentakt abzusichern, andererseits durch integrale Halb- und Viertelstundentakte ein attraktives Angebot zum Zwecke der Verlagerung vom MIV anbieten zu können. Die Fahrzeuganforderungen sind im Hinblick auf die inzwischen weiter gestiegenen Umweltstandards und den Beitrag zum Klimaschutz anzupassen. Im Kapitel Barrierefreiheit sind insbesondere die ab 2022 notwendigen Ausnahmen rechtsverbindlich festzulegen. Die Umsetzungskonzeption soll durch eine aktualisierte Maßnahmenliste konkretisiert und finanziell bewertet werden.

Kapitel 3: Linienbündelung und Wettbewerbskonzeption soll zu einem späteren Zeitpunkt aktualisiert werden, zumal im Rahmen des 2019 geschaffenen Vollverbundes OstalbMobil zunächst dessen Erfahrungen abgewartet werden sollen. Ebenso gilt das für die Bilanzierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2014 in Kapitel 4. Die Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose in Kapitel 5 wird weiterhin als weitgehend zutreffend eingestuft und soll daher nicht aktualisiert werden.

2. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Ostalbkreis

2.1. Leitbild

Die im Nahverkehrsplan 2014 definierten Ziele und Leitbilder des Ostalbkreises werden übernommen und fortentwickelt. Eine wesentliche Grundlage für die Weiterentwicklung des Leitbildes ist die Mobilitätstrategie des Landes Baden-Württemberg.

Angebotsorientiertes Leitbild

Der Bevölkerung des Ostalbkreises ist ein Angebot an öffentlichen Verkehrsleistungen zur Verfügung zu stellen, das den Mobilitätsanforderungen der verschiedenen Nutzergruppen möglichst weitreichend Rechnung trägt.

Hierzu sind insbesondere die Interessen von Familien mit Kindern und in der Mobilität eingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Den Strömen des Individualverkehrs und den Interessen der Berufspendler ist Rechnung zu tragen. Besonders ist auf die Gewinnung neuer Fahrgäste hinzuwirken.

Grundsatz soll dabei eine landkreisweite Vernetzung des ÖPNV sein. An definierten Verknüpfungspunkten soll dieses Angebot aufeinander abgestimmt sein und im Sinne eines integralen Taktfahrplans (ITF) ein „Fahren im System“ ermöglicht werden.

In Räumen und Zeiten, in denen die Nachfrage keine regelmäßige Busbedienung rechtfertigt, sollen flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen und eine ÖPNV-Grundversorgung sicherstellen.

Der Rückgratfunktion des Schienenverkehrs für den ÖPNV auf den Hauptachsen ist unter Berücksichtigung lokaler Belange bei den Planungen Rechnung zu tragen.

Die Angebotsstrukturen im ÖPNV des Ostalbkreises sind laufend dahingehend zu prüfen, ob diese den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger und der derzeitigen und in absehbarer Zeit zu erwartenden Verkehrsnachfrage entsprechen, und sind gegebenenfalls anzupassen.

Der ÖPNV im Ostalbkreis soll nachhaltig finanzierbar sein. Dabei spielt die Wirtschaftlichkeit der ÖPNV-Angebote eine zunehmende Bedeutung. Durch eine verstärkte Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen und integrale Einbettung des Schulverkehrs in den Taktverkehr sowie eine Umsetzung der Möglichkeiten einer Schulzeitstaffelung soll der ÖPNV möglichst effizient gestaltet werden.

Organisatorisches Leitbild

Der ÖPNV im Ostalbkreis ist unter der Maßgabe einer hohen Effizienz und Wirtschaftlichkeit als integriertes, verkehrsträgerübergreifendes Gesamtverkehrssystem weiter zu entwickeln, das eine attraktive Alternative zum Individualverkehr darstellt.

Die verschiedenen Akteure des ÖPNV (Verbund, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, Kommunen, Fahrgäste etc.) sollen effektiv zusammenarbeiten, um den ÖPNV als Verkehrsmittel attraktiv, wirtschaftlich und zukunftsorientiert zu gestalten. Übergeordnetes Ziel ist die Sicherung der Bestandskundschaft und die Gewinnung neuer Fahrgastgruppen. Nutzungsbarrieren sind dabei konsequent abzubauen.

Mit der Gründung des Vollverbundes OstalbMobil zum 1. Januar 2020 wurde dazu ein wesentlicher Grundstein gelegt. Neben den Unternehmen ist nun auch der Ostalbkreis mit einem Anteil von 50 % an OstalbMobil beteiligt. Das unternehmerische Knowhow soll gemeinsam mit den mobilitätspolitischen Vorstellungen des Aufgabenträgers Ostalbkreis bestmöglich in Einklang gebracht werden. Auf diesem Weg haben sich die Unternehmerschaft, der Verbund OstalbMobil und die Kreisverwaltung im

Herbst 2019 unter dem Prozess „ÖPNV- neu denken“ geeinigt. Kernbestandteil dieser Vereinbarung ist die Zusage der Verkehrsunternehmen, schnellstmöglich u. a. das Leistungsangebot im Sinne des Gesamtsystems konzessionsübergreifend zu optimieren. Es soll unter Beweis gestellt werden, dass die vielfältige, mittelständisch geprägte Unternehmerschaft im Ostalbkreis besser dazu geeignet ist, das ÖPNV-System modern und ressourceneffizienter zu gestalten, als dies etwa anhand eines zentral organisierten, wettbewerblichen (Ausschreibe-)Verfahrens gelingen könnte.

Leitbild der Gestaltung

Der Zugang zum öffentlichen Verkehrsangebot (Bus und Schiene) im Ostalbkreis muss zur Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr für alle Nutzergruppen einfach und transparent gestaltet sein.

Der Verkehr soll ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen, das in der Gestaltung und in der Vermarktung einen Wiedererkennungswert aufweist. Der ÖPNV im Ostalbkreis muss als einheitlich gestaltetes und begreifbares System wahrgenommen werden können. Schienenverkehr und Busverkehr müssen gut verknüpft sein. Auf den Hauptrelationen werden möglichst umsteigefreie Verbindungen angestrebt. Auf einen angemessenen Komfort der Fahrzeuge wird besonderer Wert gelegt. Der ÖPNV soll unter Einsatz aller geeigneten Mittel des Produktmarketings vermarktet werden.

Leitbild Nachhaltigkeit und Umweltschutz

Der Verkehrssektor trägt ca. 20 % zu den CO₂-Emissionen in Deutschland bei. Während andere Sektoren, etwa die Energie- oder Abfallwirtschaft, signifikante Einsparungen seit dem Bezugsjahr 1990 erzielt haben, konnte der Verkehrsbereich seine Ziele nie erreichen und verharrt quasi auf dem Ausgangsniveau. Gemäß dem novellierten und am 31. August 2021 in Kraft getretenen Bundes-Klimaschutzgesetz hat der Verkehr seine CO₂-Emissionen bis in das Jahr 2030 gegenüber 2019 um ca. 40 % zu reduzieren. Es herrscht Konsens darüber, dass ein signifikanter ÖPNV-Ausbau eine Prämisse zur Zielerreichung darstellt.

Daraus resultiert die Feststellung, dass es ein wesentliches Ziel des Ostalbkreises ist, die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und damit verbunden eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split gemäß §§ 1 und 3 ÖPNVG voranzutreiben. Dies soll dadurch geschehen, dass durch dichte Taktung v. a. im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr und auch durch leistungsfähige Zubringer zum MetropoExpress-System mit seinem Halbstundentakt in den Großraum Stuttgart attraktive Verbindungen entstehen, die v. a. im Komfort und Preis dem MIV überlegen sind. Die Städte werden ersucht diese Strategie zu unterstützen, etwa durch konsequente Anwendung der Parkraumbewirtschaftung und Bevorrechtigung der Linienbusse gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG.

Unter dem Aspekt des Klimaschutzes soll eine Verbesserung der Luftqualität, insbesondere in den Städten, erreicht werden. Dazu ist der Einsatz von alternativen Antriebsformen in den Fahrzeugen schrittweise entsprechend den Vorgaben des „Saubere Straßenfahrzeuge-Gesetzes“ umzusetzen.

Leitbild demographische Entwicklung

Im Ostalbkreis leben knapp 65.000 Menschen über 65 Jahre. Es handelt sich auch im Landkreis um die am schnellsten wachsende Bevölkerungsgruppe. Eine alternde Bevölkerung bedarf der Berücksichtigung bei der Planung und Bereitstellung öffentlicher Angebote, auch des ÖPNV. Hierzu gehört vor allem eine sehr weit gefasste Auslegung der Barrierefreiheit, nicht bloß hinsichtlich infrastruktureller Ausstattungen an Haltestellen (niveaugleicher Ein- und Ausstieg, Rückbau von Busbuchten etc.), sondern auch in Bezug auf eine leicht verständliche Kommunikation, etwa Fahrgastinformation oder Tarifstruktur. Auch bei gewollter fortschreitender Digitalisierung sind die Belange einer alternden Gesellschaft zu berücksichtigen (z. B. noch geringe Smartphone-Nutzung, hohe Bargeld-Affinität).

2.2. Ziele für den Schienenverkehr

Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt nach § 6 Abs. 2 ÖPNVG beim Land Baden-Württemberg und für die länderübergreifende Riesbahn federführend beim Land Bayern. Daher werden im Folgenden die Ziele der Länder nur nachrichtlich übernommen.

Bedienungsangebot

Das Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg (Ministerium für Verkehr) enthält für den Ostalbkreis folgende Angebotsklassen:

Remsbahn	Stuttgart - Aalen: 2 Züge pro Stunde ³ , davon einer als Express-Verbindung Stuttgart - Schwäbisch Gmünd: 3 Züge pro Stunde
Obere Jagstbahn	Aalen - Ellwangen - Crailsheim: 1 Zug pro Stunde ⁴
Riesbahn	Aalen - Nördlingen: 1 Zug pro Stunde
Brenzbahn	Aalen - Heidenheim - Ulm: 2 Züge pro Stunde, wobei der Grundtakt RB stündlich alle Halte bedient und stündlich ein Express die Oberzentren Aalen/Heidenheim mit Ulm verbindet

Mit der mit dem Land Baden-Württemberg getroffenen Vereinbarung zur „Mitfinanzierung des Halbstundentakt“ konnte der Ostalbkreis erreichen, dass es eine über die Landesstandards hinausgehende durchgängige Verbindung Stuttgart - Schwäbisch Gmünd bis Aalen halbstündig gibt.

Die Region Stuttgart und Umgebung soll durch die Einrichtung des Metropolexpresses (MEX) werktags (Mo – Sa) mit einem 30-Minuten-Takt zwischen 5 Uhr und 24 Uhr weiter zusammenwachsen. Dies betrifft im Ostalbkreis die Strecke Stuttgart – Aalen, auf der bereits das Angebot entsprechend des MEX-Prinzips weitgehend gefahren wird.

Ungeachtet der Angebotsaufwertungen seit dem Bertreiberwechsel im Juni 2019 ist es aus regionaler Sicht erstrebenswert, dass die Expressverbindungen ab den Oberzentrum Aalen / Schwäbisch Gmünd stündlich, anstatt bisher nur zweistündlich bedient werden. Dies liegt vorrangig an der fehlenden Tarifintegration der IC-Linie 61 Karlsruhe – Stuttgart – Aalen – Nürnberg. Kurzfristig ist daher der Angebotsstandard v. a. durch Freigabe der IC-Linie vergleichbar dem Angebot der Gäubahn zu erreichen. Mittelfristig hält der Ostalbkreis eine stündliche Expressverbindung Stuttgart – Aalen – Nürnberg mit einer Fahrzeit von unter zwei Stunden für zwingend, um die der Wirtschaftskraft von Ostwürttemberg angemessene Anbindung an die Metropolen Stuttgart und Nürnberg zu erzielen. Aber auch die Relation Stuttgart – Berlin würde mit einer Reisezeit von unter fünf Stunden hiervon profitieren und zudem die heutigen Überlastungen im Bereich Stuttgart – Mannheim – Frankfurt – Fulda mindern. Hierzu sollen entsprechende derzeit in der Erstellung befindliche Gutachten der Interessengemeinschaft Schienenkorridor „Stuttgart – Nürnberg“ dienen.

Im Verbund mit dem stündlichen Expressverkehr Stuttgart – Aalen – Nürnberg ist auch der stündliche Expressverkehr Ulm – Heidenheim – Aalen zu sehen, der mit einer Reisezeit von unter 2 Stunden den Wirtschaftsraum und den Bahnknoten Ulm an den Knoten Nürnberg anbinden. Daher ist auch hier

³ Als freiwillige Aufgabe verdichtet der Ostalbkreis das Angebot im Abschnitt Schwäbisch Gmünd – Aalen auf 3 Züge pro Stunde durch finanzielle Beteiligung. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass alle zwei Stunden ein IC verkehrt, der nicht – wie z. B. auf der Gäubahn – in den Landestarif und die Verbundtarife integriert ist.

⁴ Im Abschnitt Ellwangen – Crailsheim wird der Standard aktuell nicht erreicht, da der zweistündliche Intercity nicht – wie z. B. auf der Gäubahn – in den Landestarif und die Verbundtarife integriert ist.

das stündliche Expressangebot gemäß Landesstandard zwingend. Zudem kann nur hierdurch eine konkurrenzfähige Fahrzeit Heidenheim – Stuttgart von rund 1 ¼ Stunden erreicht werden.

Infrastruktur

Eine moderne Infrastruktur ist ein wesentlicher Schlüssel für ein funktionierendes, von den Fahrgästen akzeptiertes Gesamtsystem und trägt maßgeblich zur Globalzufriedenheit mit dem Produkt „Öffentlicher Verkehr“ bei. Der Modernisierungstau öffentlicher Infrastruktur ist dabei auch an den Bahn- und Bushaltestellen im Ostalbkreis nicht spurlos geblieben.

Daher wird die Ertüchtigung der derzeit 20 Bahnhaltstellen und rund 1.500 Bushaltestellen im Landkreis ein zentrales Unterfangen für die kommenden Jahre darstellen. Hierbei sind der barrierefreie Ausbau und die Weiterentwicklung zu Mobilitätsknoten zentrale Aufgaben.

Die koordinierende und beratende (Dauer-)Aufgabe wird vom neu gegründeten Sachgebiet „Integrierte Mobilität und Infrastruktur“ im Geschäftsbereich „Nachhaltige Mobilität“ wahrgenommen.

Dabei sind in Abstimmung mit den kommunalen Partnerinnen und Partnern („Baulastträgerschaft“) die Förderinstrumente von Bund und Land, insbesondere das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), stets zu prüfen und nach Möglichkeit in Anspruch zu nehmen.

Weitere Haltepunkte im SPNV sind bei entsprechendem Bedarf und Nachfrage, gemeinsam mit dem Aufgabenträger für den Schienenverkehr, dem Land sowie mit den jeweiligen Kommunen zu eruiieren und im Falle der Inbetriebnahme in das ÖPNV-System zu integrieren. Potenzielle zusätzliche Haltepunkte unter anderem in Schwäbisch Gmünd-Ost, Schwäbisch Gmünd-Hussenhofen, Essingen, Aalen-West, Aalen-Süd, Aalen-Lederhosen, Oberkochen-Süd, Rainau oder Bopfingen-West können zur Attraktivität des SPNV beitragen. Für den Bahnhof Aalen-West sind die Planungen soweit fortgeschritten, dass mit einer Inbetriebnahme etwa Mitte der 2020er Jahre gerechnet werden kann. Die Buslinien werden rechtzeitig vor der Inbetriebnahme des Bahnhofs Aalen-West in Abstimmung mit dem vorhandenen Linienkonzessionär angepasst. Für die übrigen Bahnhalte lassen die zu unterstellenden Planungsprozesse keine Inbetriebnahme während der Gültigkeit des vorliegenden Nahverkehrsplans erwarten. Die Schaffung zusätzlicher Haltepunkte wird in Abstimmung mit dem Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und den betroffenen Kommunen unter Berücksichtigung der Kriterien Wirtschaftlichkeit, Fahrgastpotenziale und technische sowie fahrplanerische Machbarkeit weiterverantrieben. Durch zusätzliche Bahnhalte können auch alternative Fahrplankonzepte im SPNV angelehnt an das Regio S-Bahn-Konzept der Brenzbahn in Erwägung gezogen werden. Die Weiterentwicklung der Schienenverkehrsinfrastruktur gilt auch für die mögliche Reaktivierung von Schienenstrecken. Aktuell umfasst dies vor allem die ehemalige Hohenstaufenbahn zwischen Schwäbisch Gmünd und Göppingen.

Für eine Ausweitung des Fahrplanangebots zur Steigerung der Fahrgastzahlen im SPNV sind insbesondere Infrastrukturanpassungen auf der Oberen Jagstbahn (Schaffung von Kreuzungsbahnhöfen und partiell zweigleisiger Ausbau), der Brenzbahn (partiell zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung) und der Riesbahn (partiell zweigleisiger Ausbau) erforderlich. Etwaigen Ausbautätigkeiten auf den einzelnen Schienenstrecken wird durch die Mitgliedschaft des Landkreises in den Interessensgemeinschaften „Schienenkorridor Stuttgart – Nürnberg“, „Brenzbahn“ und der Mitgliedschaft im Verein „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ Rechnung getragen. Allesamt verfolgen das Ziel die Schieneninfrastruktur zu ertüchtigen, die Betriebsstabilität zu fördern und Kapazitätserweiterungen – wie im vorherigen Abschnitt skizziert – perspektivisch zu ermöglichen.

Im Falle der Brenzbahn umfasst dies auch das Engagement des Ostalbkreis im Rahmen des Mobilitätspaktes „Aalen – Heidenheim“.

2.3. Ziele für das Bedienungsangebot im Busverkehr

Zur Umsetzung des Leitbildes des Ostalbkreises (Kapitel 2.1) werden die Angebotsstandards formuliert. Bei der Definition der Rahmenvorgaben wird zusätzlich zu den Abhängigkeiten räumlich und zeitlich unterschiedlicher Nachfragestrukturen die Wirtschaftlichkeit stärker herangezogen. Maßstab sind dabei die finanziellen Möglichkeiten des Landkreises. Dies schließt nicht aus, dass höhere Standards eigenwirtschaftlich durch die Verkehrsunternehmen selbst oder durch Mitfinanzierung der Kommunen beibehalten oder geschaffen werden können. Die Festlegung erfolgt weiter nach einem abgestuften, kreisweit einheitlichen Maßstab.

Die Definition der Standards basiert im Wesentlichen auf der Mobilitätstrategie des Landes Baden-Württemberg mit der definierten Mobilitätsgarantie (siehe Koalitionsvertrag 2021).

2.3.1. Netzstruktur und Bedienungskategorien

Grundlage für die kreisweite Vertaktung ist die Bedienung nachfragestärkerer Achsen mit dem Linienverkehr. In diesen ist der Schulverkehr zu integrieren. Dies bedeutet, dass die Schulverkehrsströme so weit wie möglich entlang der Taktlinienwege mit ihren Knoten abgedeckt werden sollen und die Schulzeiten auf den integralen Takt und dessen Taktzeiten und Knotenstrukturen ausgerichtet sind. Soweit kapazitätsbedingt Verstärkerbusse eingesetzt werden, kann spezifischer auf den Schulbedarf reagiert werden. Aber auch hier ist der wirtschaftliche Fahrzeugeinsatz durch Abstimmung der Schulzeiten zu gewährleisten.

Das Ziel ist es, eine regelmäßige, gut merkbare Vertaktung auf einheitlichen Linienwegen zu erreichen.

In Räumen und zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage sollen On-Demand-Verkehre herangezogen werden. Der Nachteil der vorherigen Buchungsnotwendigkeit soll durch eine feinere Erschließung (virtuelle Haltestellen) und die Möglichkeit von Direktverbindungen im Raum (Querverbindungen) neutralisiert werden.

Alle Verkehre sollen an definierten Verknüpfungspunkten aufeinander abgestimmt werden, sodass mit kurzen Umsteigezeiten eine Vielzahl an Relationen möglich gemacht werden kann.

Die Wirtschaftlichkeit wird im Taktangebot im Festverkehr durch die Korrelation erschlossene Einwohner je Fahrzeugumlauf definiert. Die erschlossenen Einwohnerinnen und Einwohner ergeben sich aus dem Grenzwert Einzugsbereich der im Takt bedienten Haltestellen. Die Anzahl der Umläufe ergibt sich durch die ganzzahlige Anzahl⁵ der erforderliche Fahrzeugumläufe⁶.

Stadtverkehrsnetz

Neben den Stadtverkehren in den beiden Städten Aalen und Schwäbisch Gmünd werden auch die Stadtverkehre in den kleineren Städten folgenden Bedienungskategorien zugeordnet:

Stadtverkehr Kategorie I „Viertelstundentakt“:

- Wichtigste Achsen in großen Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums (Aalen und Schwäbisch Gmünd),

⁵ Es können auch Bruchzahlen gebildet werden, wenn die Linie auf eine weitere Linie durchgebunden werden kann und hierdurch ganzzahlige Umläufe entstehen.

⁶ Beispiel: Eine Stadtbuslinie erschließt 9.400 Einwohnerinnen und Einwohner, für einen Umlauf sind hin und zurück knapp 45 Min. erforderlich. Wenn nun der Grenzwert 3.000 Einwohnerinnen und Einwohner je Busumlauf ist, so können hiermit 3 Umläufe bestückt werden. Dadurch ist dann ein Viertelstundentakt möglich.

- mind. 60 % aller Einwohnerinnen und Einwohner im verdichteten Bereich von Aalen und Schwäbisch Gmünd,
- Wirtschaftlichkeit: Entfernung Zentrum kleiner als 5 km: > 3.000 Einwohnerinnen und Einwohner pro Umlauf;
Entfernung Zentrum größer als 5 km: > 5.000 Einwohnerinnen und Einwohner pro Umlauf

Stadtverkehr Kategorie II „Halbstundentakt“:

- mind. 30 %⁷ aller Einwohnerinnen und Einwohner im verdichteten Bereich von Aalen und Schwäbisch Gmünd,
- in den Städten mit mehr als 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bzw. mehr als 10.000 Arbeitsplätzen (im OAK Ellwangen und Oberkochen) zusammen mit dem Schienenverkehr mind. 60 % aller Einwohnerinnen und Einwohner,
- Wirtschaftlichkeit: Entfernung Zentrum kleiner als 5 km: > 2.000 Einwohnerinnen und Einwohner pro Umlauf;
Entfernung Zentrum größer als 5 km: > 3.000 Einwohnerinnen und Einwohner pro Umlauf

Stadtverkehr Ergänzungslinie Kategorie IIIA „Studentakt On-Demand“:

- Grundsätzlich alle Bereiche in den oben genannten Städten, die nicht in Kategorie I und II fallen als On-Demand-Verkehre

Stadtverkehr Ergänzungslinie Kategorie IIIB „Studentakt“:

- Stadtverkehre in Städten mit mehr als 7.500 Einwohnerinnen und Einwohnern, mind. 60 % der Einwohnerinnen und Einwohner zusammen mit Regionalbus und Schienenverkehr
- Wirtschaftlichkeit: 2.000 Einwohnerinnen und Einwohner pro Umlauf, nach Möglichkeit Integration mit Regionalverkehr

Der Betrachtungsraum der Stadtverkehre orientiert sich nicht primär an den Stadtgrenzen, sondern an der Definition von verdichteten Bereichen. Nahe zusammengewachsene Gemeinden werden hier im Stadtverkehr ebenfalls berücksichtigt⁸, wohingegen peripher gelegene Stadtteile nicht zum verdichteten Bereich zählen⁹ und diese dann anhand ihrer Anzahl an Einwohnerinnen und Einwohnern über die Regionalbusstandards zugeordnet werden. Dadurch werden die Erschließungsziele im Stadtverkehr vor allem für Gebiete mit einer hohen Bevölkerungsdichte definiert.

Für die Städte Aalen und Schwäbisch Gmünd werden folgende Kriterien herangezogen:

- bei Orten < 2.500 Einwohnerinnen und Einwohner: < 1,5 km zusammenhängend unbebaute Strecke¹⁰ vom Stadtzentrum aus
- bei Orten > 2.500 Einwohnerinnen und Einwohner: < 2,0 km zusammenhängend unbebaute Strecke vom Stadtzentrum aus
- bei Orten mit Luftlinie zum Zentrum > 4,0 km sowie > 1,0 km zusammenhängend unbebaute Strecke zum vorherigen Ort: Mindestens 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner

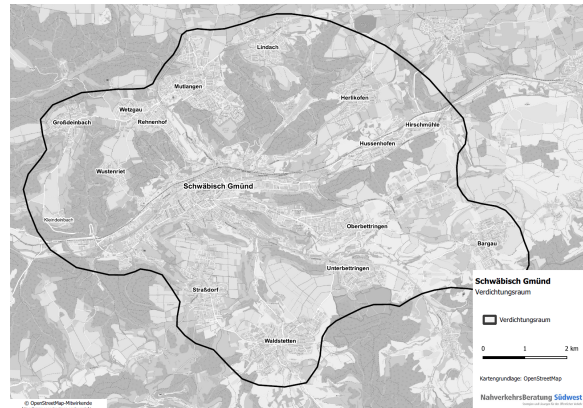
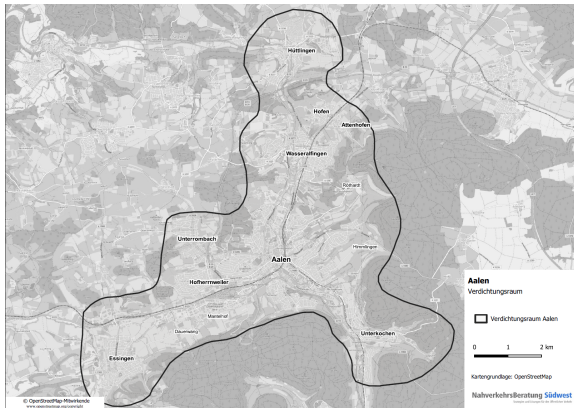
⁷ Kategorie I und II müssen zusammen 90 % der Einwohnerinnen und Einwohner ergeben.

⁸ Aalen: mit Essingen und Hüttlingen; Schwäbisch Gmünd: mit Mutlangen und Waldstetten.

⁹ Aalen: ohne Waldhausen, Ebnat, Fachsenfeld, Dewangen; Schwäbisch Gmünd: ohne Degenfeld

¹⁰ Eine Strecke gilt dann als zusammenhängend unbebaut, wenn sie nicht durch eine Siedlung > 500 Einwohnerinnen und Einwohner unterbrochen wird.

Es ergeben sich hieraus folgende Verdichtungsräume der Städte Aalen und Schwäbisch Gmünd:



Bei der folgenden Zuordnung werden entsprechende Achsen festgelegt. Eine Aufteilung in Linien erfolgt erst bei der konkreten Umsetzungsplanung. Dabei können die formulierten Standards für eine Kategorie auch durch Überlagerung mehrerer Linien erreicht werden.

Aalen
Korridor Stadtverkehr Kategorie I
Aalen - Hofherrnweiler
Aalen - Unterrombach
Aalen - Ostalbklinikum
Aalen - Wasseralfingen - Hüttlingen
Aalen - Wasseralfingen - Hofen
Aalen - Heide
Aalen - Grauleshof
Aalen - Unterkochen
Aalen - Triumphstadt
Aalen - Essingen
Korridor Stadtverkehr Kategorie II
Aalen - Pelzwasen/Zebert
Wasseralfingen West/ Wasseralfingen Ost

Schwäbisch Gmünd
Korridor Stadtverkehr Kategorie I
Schwäbisch Gmünd - Rehnenhof - Wetzgau
Schwäbisch Gmünd - Mutlangen
Schwäbisch Gmünd - Buchstraße
Schwäbisch Gmünd - Oberbettringen
Schwäbisch Gmünd - Unterbettringen
Schwäbisch Gmünd - Straßdorf
Schwäbisch Gmünd - Waldstetten (über zwei Linienwege)
Korridor Stadtverkehr Kategorie II
(Schwäbisch Gmünd -) Mutlangen - Lindach
Schwäbisch Gmünd - Herlikofen
Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen
Schwäbisch Gmünd - Gügling
(Schwäbisch Gmünd -) Oberbettringen - Bargau
(Schwäbisch Gmünd -) Unterbettringen - Weiler
(Schwäbisch Gmünd -) Dreifaltigkeit - Waldstetten
(Schwäbisch Gmünd -) Straßdorf - Waldstetten
Schwäbisch Gmünd - Fuggerle
Schwäbisch Gmünd - Großdeinbach (über zwei Linienwege)
Korridor Stadtverkehr Kategorie IIIB
(Schwäbisch Gmünd -) Wetzgau - Großdeinbach
(Schwäbisch Gmünd -) Wetzgau - Wustenriet
(Schwäbisch Gmünd -) Fuggerle - Kleindeinbach - Großdeinbach

Ellwangen
Korridor Stadtverkehr Kategorie II
Rindelbach - Ellwangen - Neunheim
Oberkochen
Korridor Stadtverkehr Kategorie II
Oberkochen Südwerk - Zentrum - Heide

Bopfingen
Korridor Stadtverkehr Kategorie IIIB
Zentrum - Oberdorf/ Flochberg/ Schloßberg
Neresheim
Korridor Stadtverkehr Kategorie IIIB
Zentrum - Abt-Angehrn-Straße/ Dossinger Weg
Lorch
Korridor Stadtverkehr Kategorie IIIB
Zentrum - Haldenberg/ Kellerberg

Regionalverkehrsnetz

Im Regionalverkehr werden folgende Kategorien unterschieden:

Regionalverkehr Kategorie I „Halbstundentakt“:

- Verdichtete Bereiche: Anbindung von Orten mit mind. 3.000 Einwohnerinnen und Einwohnern
- Wirtschaftlichkeit: mind. 5.000 Einwohnerinnen und Einwohner pro Busumlauf

Regionalverkehr Kategorie II „Stundentakt“:

- Grundsätzlich Anbindung von Orten mit mind. 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, zusätzlich sollen insgesamt aber mindestens 90 % der Kreisbevölkerung im Stundentakt mit Festverkehr bedient werden. Hierzu können im Einzelfall auch Linien dazu genommen werden, die das Wirtschaftlichkeitskriterium knapp verfehlen und wichtige Verbindungsfunktion für Pendler oder zentrale Schulstandorte haben.
- Wirtschaftlichkeit: mind. 2.000 Einwohnerinnen und Einwohner pro Busumlauf

- In der Summe der Kategorien I und II Regionalverkehr, sowie der Kategorien I, II und IIIB Stadtverkehr soll sich kreisweit eine Erschließung von mindestens 90 % der Einwohnerinnen und Einwohner ergeben (mindestens stündlich im Festverkehr). Dies bedeutet, dass auch Linien die die Wirtschaftlichkeitsgrenze von 2.000 je Busumlauf knapp verfehlen, in die Kategorie Regionalverkehr II aufrücken.

Regionalverkehr Kategorie III „Studentakt On-Demand“

- Orte mit mind. 50 Einwohnerinnen und Einwohnern, die nicht vom Regionalverkehr Kategorie I und II erschlossen werden.
- Bedienung On-Demand, Ausnahme: im Schulverkehr erfolgt bei hinreichender Nachfrage eine Bedienung im Festverkehr.

Bei der folgenden Zuordnung werden entsprechende Achsen festgelegt. Eine Aufteilung in Linien erfolgt erst bei der konkreten Umsetzungsplanung. Dabei können die formulierten Standards für eine Kategorie auch durch Überlagerung mehrerer Linien erreicht werden.

Korridor Regionalverkehr Kategorie I
(Schwäbisch Gmünd -) Mutlangen - Durlangen
Schwäbisch Gmünd- Spraitbach (über zwei Linienwege)
(Schwäbisch Gmünd -) Hussenhofen - Iggingen
(Schwäbisch Gmünd -) Bargau - Heubach
Schwäbisch Gmünd - Leinzell - Göggingen (über zwei Linienwege)
Aalen - Dewangen
Aalen - Fachsenfeld
(Aalen -) Westhausen - Lauchheim
(Aalen -) Waldhausen - Ebnat
Achse Regionalverkehr Kategorie II
(Schwäbisch Gmünd -) Spraitbach - Gschwend - Gaildorf
(Schwäbisch Gmünd -) Durlangen - Spraitbach
(Schwäbisch Gmünd -) Durlangen - Zimmerbach
(Schwäbisch Gmünd -) Lindach - Täferrot/ Ruppertshofen/ Leinzell
(Schwäbisch Gmünd -) Lindach - Iggingen - Böbingen

(Schwäbisch Gmünd -) Herlikofen - Leinzell - Göggingen/ Eschach/ Öbergröningen/ Schechingen/ Hohenstadt
Heubach - Böbingen/ Mögglingen/ Lautern
Mögglingen - Heuchlingen - Leinzell
Heubach - Bartholomä - Lauterburg
Lauterburg - Essingen (- Aalen)
(Schwäbisch Gmünd -) Straßdorf - Rechberg - Wißgoldingen
Dewangen - Abtsgmünd
Fachsenfeld - Dewangen
(Aalen -) Hüttlingen - Abtsgmünd
Abtsgmünd - Adelmansfelden - Ellwangen
(Aalen -) Hüttlingen - Neuler - Ellwangen
Oberkochen - Unterkochen - Ebnat
(Aalen - Waldhausen -) Ebnat - Elchingen - Neresheim - Ohmenheim
(Aalen -) Lauchheim - Bopfingen - Nördlingen
Ellwangen - Dalkingen - Westhausen
Ellwangen - Röhlingen - Pfahlheim - Tannhausen - Unterschneidheim - Zöbingen - Kirchheim - Bopfingen
Ellwangen - Rattstadt - Ellenberg - Wört

Regiobus

Das Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg sieht einen landesweiten Stundentakt auf der Schiene vor. Zur Erschließung der Unter- und Mittelzentren, die nicht durch den SPNV bedient werden, oder zur Schließung von Lücken im Schienennetz wird der Aufbau eines Netzes von Regiobuslinien vorgeschlagen und umfangreich aus Landesmitteln unterstützt.

Dabei sollen schnelle und komfortable Fahrzeuge eingesetzt werden. Montag – Freitag von 5:00 – 24:00 Uhr, Samstag von 6:00 – 24:00 Uhr und Sonntag von 7:00 – 24:00 Uhr ist die Bedienung i. d. R. im Stundentakt vorgesehen. Der Regiobus muss sicher und mit kurzen Übergangszeiten mit dem bestehenden Schienenverkehr verknüpft sein.

Mit der Linie X93 (Göppingen - Lorch) gibt es bereits eine kreisgrenzenüberschreitende Regiobuslinie im Ostalbkreis, welche rückwirkend zum 01. Januar 2021 vom Landkreis Göppingen an den Verband

Region Stuttgart übergeben wurde. Der Landkreis Göppingen unterstützt diese Linie im Rahmen einer Anteilsfinanzierung. Den Großteil der anfallenden Kosten trägt allerdings der Aufgabenträger.

Eine weitere beschleunigte Regiobuslinie bietet sich von Schwäbisch Gmünd nach Schwäbisch Hall über Gschwend – Gaildorf an. Mit einer Fahrzeit von 60 Minuten zwischen den Stadtzentren werden die Zugfahrzeiten mit derzeit 1:40 h deutlich unterschritten. Weiterhin gewährleistet die schnelle Führung über die B 298 attraktive Reisezeiten des peripheren Raums Spraitbach/Gschwend. Mutlangen kann über eine Umsteigestation in Mutlangen Nord und Durlangen durch Umstieg in Spraitbach angeschlossen werden. Weiterhin schließen die kleinen Ortschaften der Frickenhofer Höhe per On-Demand-Verkehr in Gschwend an.

Weiteres Potenzial für Regiobuslinien im Ostalbkreis sind die Anbindungen von Heubach mit den nächstgelegenen Schienenhalten in Böbingen/Mögglingen sowie von Neresheim an den Schienenknoten in Aalen. Beide Linien sind im Regionalverkehr der Kategorie II (Studentakt) zugeordnet und entsprechen im Grundsatz den Anforderungen für einen Regiobus.

Freizeitverkehr

Mobilität zu Freizeitzielen macht einen erheblichen Anteil der Alltagsmobilität aus. Etwa ein Drittel aller persönlichen Wege haben Freizeitcharakter. Der Ostalbkreis ist bestrebt auch die Verbindungen zu und von Orten mit Freizeitwert zu gewährleisten. Neben klassischen Zielen touristischer Natur (z. B. Bucher Stausee, Tiefer Stollen etc.) sollen dabei Orte ergänzt werden die bislang fast ausschließlich mit dem MIV in der Regel mangels Haltestelleninfrastruktur erreichbar waren, z. B. etwa Wanderparkplätze.

Viele Freizeitziele im Ostalbkreis können mit dem vorgesehenen integralen Taktverkehr im Linienbetrieb und als bedarfsgesteuerte Bedingungsform regelmäßig und gut erreicht werden. Darüber hinaus ist die Einrichtung weiterer Freizeitverkehre, die an die speziellen Bedürfnisse (u. a. Orientierung an Öffnungszeiten, saisonalem Besuchenaufkommen, speziellen Anforderungen) angepasst sind, in Abhängigkeit der Anzahl der Besuchenden zu prüfen. Dabei ist das tägliche Beschäftigten- und Besuchenaufkommen unter Berücksichtigung der Standards anhand der definierten Einwohnerinnen- und Einwohnerzahlen für den Taktverkehr heranzuziehen.

Der Ostalbkreis wird diese Aspekte daher im Zuge der Umsetzungsplanung in den einzelnen Raumschaften mitberücksichtigen. Entscheidend ist eine öffentlichkeitswirksame Kommunikation des Angebotes. Dieses ist mit den kommunalen touristischen Stellen, OstalbMobil und den Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Kreisgrenzenüberschreitende Linien

Kreisgrenzenüberschreitende Linien, deren Zuständigkeit und Finanzierung bei anderen Aufgabenträgern liegt, werden im Nahverkehrsplan gesondert dargestellt (vgl. Karte Zielnetz).

2.3.2. Bedienungsqualität (Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten)

Mit der nachfolgend definierten Bedienungsqualität skizziert der Aufgabenträger Ostalbkreis seine Vorstellung hinsichtlich einer „ausreichenden Bedienung“ im Linienbusverkehr.

Für die einzelnen Netzkategorien werden dabei Mindestbedienungsstandards außerhalb des Schulverkehrs dargelegt. Dazu werden verschiedene Verkehrszeiten mit differenzierten Verkehrsbedürfnissen unterschieden.

Verkehrszeiten

Es gelten die in der Tabelle dargestellten Mindestbedienungszeiten. Dabei gilt, dass in der ersten Stunde spätestens eine Ankunft am Ziel und in der letzten Stunde frühestens eine Abfahrt vom Ziel erfolgt.

Von den definierten Zeitbereichen kann aufgrund örtlicher Besonderheiten, z. B. Betriebszeiten großer Arbeitsplatzvorkommen, Ladenöffnungszeiten, etc. abgewichen werden.

Die überarbeiteten Festlegungen orientieren sich im Grundsatz an den im „Nahverkehrsplan 2014“ definierten Verkehrszeiten und werden in der „Schwachverkehrszeit“ an die Aussagen aus dem Koalitionsvertrag 2021 - 2026 vom 8. Mai 2021 angepasst. Es wird dabei eine „Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030“ angestrebt. Zur Zielerreichung ist daher u. a. eine perspektivische „Mobilitätsgarantie“ von 5 Uhr bis 24 Uhr bis ins Jahr 2026 umzusetzen. Dieser Ambition wird in der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes grundsätzlich Rechnung getragen.

In den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sind bei Bedarf auch Angebote nach 24 Uhr zu prüfen.

Std.	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							

Verkehrszeiten aus NVP 2014:

Hauptverkehrszeit
 Normalverkehrszeit
 Schwachverkehrszeit

Notwendige Anpassungen der Schwachverkehrszeit durch Koalitionsvertrag:

Erweiterung Schwachverkehrszeit

Bedienungshäufigkeiten Stadtverkehre

	Hauptverkehrszeit	Normalverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
Stadtverkehr Kategorie I	4 x pro h	Mo - Fr: 4 x pro h Sa + So: 2 x pro h	Mo - Fr: 2 x pro h Sa + So: 1 x pro h
Stadtverkehr Kategorie II	2 x pro h	Mo - Sa: 2 x pro h So: 1 x pro h	1 x pro h ggf. als flexible Bedie- nungsform
Stadtverkehr Kategorie IIIA	1 x pro h i. d. R. als flexible Bedienungsform	1 x pro h i. d. R. als flexible Be- dienungsform	1x pro h als flexible Bedienungs- form
Stadtverkehr Kategorie IIIB	1 x pro h	Mo - Fr: 1 x pro h Sa + So: 1 x pro h ggf. als flexible Bedie- nungsform	1 x pro h als flexible Be- dienungsform
Schullinie	Nach Bedarf, soweit Kategorien I bis III kein hinreichendes Angebot		Kein Angebot

Bedienungshäufigkeiten Regionalverkehre

	Hauptverkehrszeit	Normalverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
Regionalverkehr Kategorie I	2 x pro h	Mo - Fr: 2 x pro h Sa + So: 1 x pro h	1 x pro h Sa + So ggf. als flexible Bedienungsform
Regionalverkehr Kategorie II	1 x pro h	1 x pro h an So ggf. als flexible Bedienungsform	1 x pro h ggf. als flexible Bedie- nungsform
Regionalverkehr Kategorie III	1 x pro h als flexible Bedie- nungsform	1 x pro h als flexible Bedie- nungsform	1 x pro h als flexible Bedienungs- form
Schullinie	Nach Bedarf, soweit Kategorien I bis III kein hinreichendes Angebot		Kein Angebot

Die Standards gelten jeweils für das Gesamtangebot, d. h. es ist auch durch Überlagerung mehrerer Linien zu erreichen. Die Standards - ohne den über den Taktverkehr hinausgehenden Schulverkehr - sind im Zielnetz (Karte 1) ersichtlich.

Die Umsetzung dieser Standards in ein Verkehrskonzept unterliegt grundsätzlich den Finanzierungsmöglichkeiten des Ostalbkreises im Gesamtkontext einer tragfähigen und nachhaltigen ÖPNV-Haushaltspolitik und ist sukzessive raumschaftsbezogen vorzunehmen. Sofern durch Schulzeitstaffelung und andere Rahmenbedingungen keine hinreichende Wirtschaftlichkeit erreicht werden kann, müssen die Standards an die finanziellen Rahmenbedingungen angepasst werden.

2.3.3. Einsatz flexibler Bedienungsformen

Wie unter 1.1.1. dargestellt, haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen zum Einsatz flexibler Bedienungsformen deutlich verbessert. Eine Linienbindung ist nicht mehr erforderlich, vielmehr können nun auf der Grundlage des § 44 PBefG Linienbedarfsverkehr Räume flexibel ohne Fahrplan („On-Demand“) bedient werden. Es muss der Verbundtarif angewandt werden, wobei hierzu Zuschläge erhoben werden können. Diese sollen aber nur eingesetzt werden, wenn der Verkehr Zusatzleistungen erbringt, z. B. Haustürbedienung. Da bis zu 10 % der Kreisbevölkerung außerhalb des Schulverkehrs nicht wirtschaftlich mit einem Festverkehr bedient werden kann, soll der Stundentakt durch diese neue flexible Bedienungsform gesichert werden. Hierzu ist es erforderlich, dass eine wirtschaftliche Bündelung der Nachfrage erfolgt. Dies gelingt durch Ausrichtung auf die Fahrzeiten der zu- und abbringenden Busse und Züge einerseits sowie durch Aufstellen von Richtzeiten andererseits, aber auch durch Etablierung wirtschaftlicher Bedienungsräume.

Entsprechend des erprobten Modells des StadtLandBus-Systems (wie bereits im Raum Virngrund zwischen Ellwangen und Bopfingen eingerichtet) sollen diese On-Demand-Verkehre durch Kleinbusse organisiert werden. Dabei wird die Linienbedienung durch eine Flächenbedienung im Raum mit Anknüpfungspunkten an den Linien- bzw. Bahnverkehr ersetzt. Die gemeldeten Fahrtwünsche können somit gebündelt und die Fahrtroute entsprechend disponiert werden. Für eine optimale Disposition ist dabei das Zusammenwirken von Mensch (Disponenten) und EDV (Optimierungsalgorithmen) von großer Bedeutung. Eine rein maschinelle Optimierung scheidet aus, da vielfach die Fahrtwünsche der Nutzerinnen und Nutzer im ländlichen Raum variabel sind und sich hier durch Rücksprache oft Optimierungen erreichen lassen. Andererseits sind gerade für ältere Menschen die Zugangshürden bei digitalen Medien sehr hoch, so dass hier eine Unterstützung notwendig ist. Andererseits bietet die Digitalisierung bei der Übermittlung und Abrechnung der Aufträge sowie Abrechnung der Fahrgelder große Vereinfachungen der Abläufe und macht so den Verkehr berechenbarer und zuverlässiger.

Es wird daher angestrebt den On-Demand-Verkehr über eine kreisweit telefonische Anrufzentrale digital unterstützt zu disponieren.

Folgende Standorte/Bedienungsräume ergeben sich für das On-Demand-System

- Ellwangen/Jagstzell/Rosenberg/Ellenberg/Stödtlen/Wört
- Ellwangen/Rainau/Lauchheim/Bopfingen/Riesbürg/Kirchheim a. R./ Tannhausen/Unterschneidheim
- Adelmansfelden/Abtsgmünd/Obergröningen/Untergröningen
- Gschwend/Ruppertshofen/Eschach
- Waldstetten/Wißgoldingen/Degenfeld/Heubach/Bartholomä/Lauterburg
- einzelne Bereiche im Stadtgebiet Aalen West/Reichenbach/Abtsgmünd

▪ Neresheim/Bopfingen/Riesbürg

Perspektivisch ist die technische Entwicklung und fortschreitende Digitalisierung sowie Habitualisierung der Fahrgäste mit modernen Medien zu berücksichtigen. So können für die weitere Einrichtung von Bedarfsverkehren im Ostalbkreis innovative On-Demand-Systeme angestrebt werden, wie sie mittlerweile von diversen Dienstleistenden im Mobilitätssektor angeboten werden. Diese dynamischen Bedarfsverkehre basieren auf intelligenten Routing- sowie Pooling-Algorithmen. Dadurch kann sowohl die optimale Route ermittelt werden sowie auch die Fahrgastanfrage ähnliche Wegstrecken gebündelt werden. Ein weiterer Mehrwert ist es, dass die Nutzerinnen und Nutzer gebündelt in einer App Informationen zu ihrem Fahrtwunsch erhalten sowie buchen und bezahlen können. Wenn der On-Demand-Service vollständig in den ÖPNV integriert wird, verbessert sich die gesamte Wegekette und das Angebot kann eine nachhaltige und klimaschonende Alternative zum MIV bieten. Im Ostalbkreis soll ein solches Konzept zunächst als Pilotprojekt umgesetzt werden. Es wird angestrebt, dass die Fahrgäste den On-Demand-Service telefonisch oder via Internet sowie App buchen können. Es muss jedoch noch geprüft werden, welche Orte des Ostalbkreises sich als Pilotregion eignen würden und in welcher Weise sowie von welchem Unternehmen ein intelligentes On-Demand-Angebot betrieben werden könnte.

2.3.4. Verbindungsqualität (Verknüpfung der Linien und Systeme)

Folgende Grundsätze werden verfolgt:

- kurze Reisezeiten, auf möglichst direktem Weg,
- konsequente Verknüpfung des ÖPNV mit dem SPNV,
- Verknüpfung des ÖPNV untereinander an definierten Knotenpunkten,
- mit kurzen/ angemessenen Übergangszeiten sowie
- Schaffung von Verknüpfungsmöglichkeiten im Umweltverbund und mit dem Individualverkehr.

Eine wesentliche Grundlage des Zielkonzeptes ist die Schaffung eines Integralen Taktfahrplanes. An festgelegten Verknüpfungspunkten sollen die vertakteten Linien mit kurzen Umsteigezeiten aufeinander abgestimmt werden. Somit kann auch auf Relationen ohne direkte Fahrtmöglichkeiten eine vergleichsweise kurze Reisezeit angeboten werden.

Voraussetzung hierfür ist ein stabiler Taktfahrplan. Dieser ist durch Maßnahmen der Busbevorrechtigung bzw. Busbeschleunigung (siehe Kapitel 2.5.7.) zu unterstützen.

Reisezeiten

Es ist ein angemessenes Reisezeitverhältnis zwischen ÖV und MIV anzustreben. In den Städten ist dies zu den Zentren ein Verhältnis von 1,3 gegenüber den MIV, im Regionalverkehr 1,5. Durch den integralen Takt kann kreisweit ein maximales Verhältnis von 1 zu 2 sichergestellt werden. Sofern dies im Einzelfall überschritten wird und eine relevante Nachfrage besteht, soll ein Direktverkehr im Rahmen des On-Demand-Verkehrs eingerichtet werden.

Verknüpfungssituation

An den definierten Verknüpfungspunkten sind Umsteigezeiten - in Abhängigkeit der vorhandenen Fußwege - von maximal 10 Minuten einzuhalten und entsprechend abzusichern. Hierzu sollen Fahrzeitreserven im System das Abwarten geringfügiger Verspätungen möglich machen.

Busse sollten die Bahnhöfe so anfahren, dass die Fußwege möglichst kurz sind. Soweit baulich machbar, sollten Sichtbeziehungen zwischen Bus und Zug bestehen. Alternativ sind entsprechende Kommunikationsmedien vorzuhalten.

Im Ostalbkreis gibt es u. a. folgende Verknüpfungspunkte:

Zentrale Verknüpfungspunkte
Aalen ZOB/ Hauptbahnhof
Ellwangen ZOB/ Bahnhof
Schwäbisch Gmünd ZOB/ Bahnhof
wichtige Verknüpfungspunkte
Bopfingen Bahnhof/ ZOB
Oberkochen Bahnhof
Heubach Stadthalle
Lorch Bahnhof
Böbingen Bahnhof
Mögglingen Bahnhof
Abtsgmünd Busbahnhof
weitere Verknüpfungspunkte
Mutlangen
Spraitbach
Leinzell Schule
Obergröningen
Ebnat
Neresheim
Lauchheim Bahnhof
Hüttlingen
Dewangen
Wasseralfingen Stefanuskirche/Sängerhalle
Jagstzell Bahnhof

Mitunter sind die exakten geeigneten Standorte in Zusammenarbeit mit den Kommunen und örtlichen Verkehrsunternehmen festzulegen.

Exkurs: Mobilitätsstationen

Durch die Bündelung von Mobilitätsangeboten und den einfachen Zugang über eine Mobilitäts-App bieten Mobilitätsstationen der Bevölkerung eine verlässliche Mobilität und steigern so die Attraktivität des Umweltverbunds gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Außerdem werden dadurch auch Multimodalität und der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur gefördert. Mobilitätsstationen bezeichnen Punkte, an denen mehrere Mobilitätsangebote gebündelt werden (multimodale Knoten). Dabei kann der Umfang der angebotenen Verkehrsangebote variieren: Mobilitätspunktchen (Größe XS, wenige Verkehrsträger, z. B. nur Bike-Sharing), Mobilitätspunkt (Größe S, wenige Verkehrsträger, z. B. ÖV mit Bike-Sharing verknüpft), Mobilitätsstation (Größe M, Verknüpfung von mind. 3 Verkehrsmitteln des Umweltverbundes), Mobilitätszentrale (Größe L, viele Verkehrsträger, hoher Aufwand, personenbedient, Koordination ggf. durch eine Agentur).

Im Ostalbkreis sollen Mobilitätsstationen zunächst an den 20 Bahnhöfen eingerichtet werden, da an den meisten Bahnhöfen bereits eine etablierte Infrastruktur, ein größeres Mobilitätsangebot und somit ein besseres Potenzial zur Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen besteht. Wichtigste Bestandteile der Mobilitätsstationen an den Bahnhöfen sind dabei für den Ostalbkreis u. a.: Fahrrad-Sammelschließgaragen, ausreichend überdachte und nicht überdachte Fahrradabstellplätze, Mobilitätssäulen, Car-Sharing, Bike-Sharing, ggf. Lastenrad-Sharing, DFI-Anzeigen. Darüber hinaus wurden in Bezug auf die Modernisierung der Bahnhöfe folgende weitere Ausstattungsmerkmale definiert: schöne helle Unterführung, helle und trockene Wartemöglichkeit, Reinigungskonzept, weitere gestalterische Aufwertungen, attraktives Bahnhofsumfeld (Poststation, Restaurants, Bäcker, Kiosk etc.), Sicherheitskonzept, ausreichende Parkmöglichkeiten (auch E-Ladesäulen), Beschilderungskonzept.

Zu einem späteren Zeitpunkt soll der Gedanke der Vernetzung von Mobilitätsangeboten auch dezentral in weiteren Kommunen, insbesondere an ÖPNV-Haltestellen oder an zentralen Orten umgesetzt werden. Außerdem sieht der Ostalbkreis eine Verbesserung der physischen Infrastruktur des Umweltverbundes für notwendig, insbesondere in den Bereichen Radabstellanlagen, Bahnhöfe und ÖV-Haltestellen. Daneben ist auch die digitale Infrastruktur im Mobilitätssektor zu verbessern. In integrierten Mobilitäts-Apps sollen die vorhandenen Mobilitätsangebote möglichst kundenfreundlich und allumfassend abgebildet werden, um den Umstieg auf den Umweltverbund zu erleichtern. Voraussetzung für ein entsprechendes digitales Angebot mit intermodalem Routing ist die Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten, wie unter anderem Fahrplandaten in Echtzeit, verlässliche Verkehrsprognosedaten, Informationen zur Auslastung von ÖPNV-Fahrzeugen oder Parkplätzen sowie Möglichkeiten zur Buchung der jeweiligen Mobilitätsangebote.

Erfolgreich etablierte Mobilitätsstationskonzepte (z. B. in der Stadt Offenburg, Marke: „Einfach Mobil“) zeigen, dass es sinnvoll ist, Mobilitätsstationen ganzheitlich zu betrachten und eine modulare Bauweise anzustreben, damit die Nachfrage vor Ort flexibel angepasst werden kann. Außerdem spielt die einheitliche Vermarktung und das Design eine wichtige Rolle, um die Akzeptanz gegenüber Mobilitätsstationen sowie multimodalen Mobilitätsangeboten zu erhöhen. Jedoch empfiehlt der Ostalbkreis kleineren Kommunen - auch vor dem Hintergrund der erforderlichen Infrastrukturinvestitionen - den Fokus zunächst auf Fahrrad-Sammelschließgaragen zu setzen, da hier aktuell attraktive Fördermöglichkeiten und vereinfachte Verfahren bestehen. Des Weiteren ist es empfehlenswert, zunächst Leihrad-Stationen einzurichten, da ein kreisweiter Ausbau das Bike-Sharing fördert und in Verknüpfung mit dem ÖV attraktiver gestaltet. Das Bike-Sharing bietet sich für vielfältige Zwecke an, z. B. für die Fahrt zur Arbeit oder Hochschule, die erste und letzte Meile, Freizeitausflüge oder touristische Unternehmungen. Im Ostalbkreis gibt es bereits neun Leihrad-Stationen, wovon sich fünf in Aalen und vier in Schwäbisch Gmünd befinden. Leihrad-Stationen bieten außerdem die Möglichkeit auch Lastenräder an den Stationen zu integrieren.

Der Komplex „Mobilitätsstationen“ wird im GB „Nachhaltige Mobilität“ durch eine vom Land Baden-Württemberg geförderte Personalstelle betreut.

2.3.5. Erschließungsqualität

Alle Wohnplätze mit über 50 Einwohnerinnen und Einwohnern sind zu erschließen und mit einem den Bedienungsstandards entsprechenden Angebot anzubinden.

Bei geplanten Wohn- und Gewerbegebieten durch die Kommunen ist die angemessene ÖPNV-Erschließung zu berücksichtigen, so dass die geforderten Wirtschaftlichkeitswerte (Einwohnerinnen und Einwohner je Busumlauf) möglich werden.

Als zumutbarer Weg zur Haltestelle werden folgende Entfernungen (Einzugsradius) angesetzt (Grenzwert). Dieser dient auch der Berechnung der erschlossenen Einwohnerinnen und Einwohner. Weiterhin gibt der Zielwert die anzustrebenden Werte an.

	Grenzwert (Luftlinie)	Zielwert
Im SPNV		
Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV	1.000 m	800 m
Im Busverkehr		
Haltestellen an Wohnplätzen mit 50 – 200 EW	1.000 m	800 m
Haltestellen an Wohnplätzen ab 200 EW	500 m	400 m
Haltestelle im städtischen Außenbereich – Außenzone	500 m	400 m
Haltestelle im städtischen Kernbereich – Kernbereich	500 m	250 m

An Einrichtungen und Zielen, bei denen mit einem erhöhten Besuchendenaufkommen bzw. mit einem gesteigerten Aufkommen von mobilitätseingeschränkten Personen zu rechnen ist, sind die Entfernungen zu Haltestellen angemessen zu gestalten.

Fahrgäste sollen so nah wie möglich an ihr Ziel gebracht werden. Das bereits heute in einigen Bereichen praktizierte und probate System des „Halts auf Zuruf“ ist unter Berücksichtigung der verkehrrechtlichen Rahmenbedingungen zu erweitern. Es ist grundsätzlich in verkehrlich niedrig frequentierten Wohngebieten ohne zeitliche Beschränkung in Zusammenarbeit mit den Kommunen umzusetzen. Darüber hinaus wird es – soweit es die Verkehrssituation zulässt – ab 21:00 Uhr bereits kreisweit angeboten. Eine zeitliche Erweiterung des Angebotes auf 20:00 Uhr ist zu prüfen. Im Ausnahmefall sind auch abweichende Regelungen vor Ort zu prüfen.

2.3.6. Rahmenvorgaben für den Schulverkehr

Der Schulverkehr soll, soweit dies möglich ist, in den Taktverkehr integriert werden. Dabei müssen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beachtet werden. Dies bedeutet:

- Die Taktbusse sind vollständig auszulasten, dies schließt auch – außerhalb des Grundschulverkehrs die Nutzung von Umsteigeverbindungen ein. Insbesondere die Hauptunterrichtszeiten 1. und 6. Stunde müssen die Nutzung der Taktbusse ermöglichen.
- Der Nachmittagsunterricht ist am Taktverkehr – i. d. R. Stundentakt, teilweise auch Halbstundentakt – auszurichten.

- Die Schulzeiten sind innerhalb einer Spanne des Beginns erste Stunde im Zeitbereich 7:20 bis 8:15 Uhr so zu staffeln, dass im Bedienungsbereich die einzusetzenden Busse im Schnitt zwei Mal vollbelegt verkehren können. Alternativ oder zusätzlich können die Schulverkehrsmengen auch auf erste und zweite Stunde gestaffelt verteilt werden. Hierzu ist die 7. Stunde verstärkt in die Schulplanung mit einzubeziehen. Entsprechende Busverbindungen sind bereits vorhanden oder werden bei Bedarf zusätzlich eingerichtet. Gleiches gilt für die Rückfahrten nach der 8. Stunde.
- Die Staffelung ist auch bei den Rückfahrten täglich zu gewährleisten.
- Sind diese Voraussetzungen gegeben, gilt folgender Beförderungsstandard:
- Flächendeckende Anfahrten 1. und 2. Stunde mit maximalen Wartezeiten vor dem Unterricht 15 Min. für 90 % der Schülerinnen und Schüler, 10 % max. 30 Min.
- Zufahrten zum Nachmittagsunterricht
- Flächendeckende Rückfahrten Grundschulen 4., 5. und 6. Stunde, sowie auf Bedarf nachmittags ohne Wartezeiten
- Flächendeckende Rückfahrten 5., 6. Stunde täglich für weiterführende Schulen mit Wartezeiten 90 % der Schülerinnen und Schüler bis 15 Min, und 10 % bis max. 30 Min.
- Keine Wartezeiten bei Umsteigeverbindungen jenseits der üblichen Umsteigezeit

Werden die o. g. Randbedingungen nicht eingehalten so gelten folgende zumutbare Wartezeiten:

In der Satzung des Ostalbkreises über die Erstattung von Schülerbeförderungskosten (§ 10 zumutbare Wartezeiten) werden folgende zumutbare Wartezeiten für die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrzeugen im freigestellten Schulverkehr definiert:

- 45 Minuten vor Beginn oder nach Ende des Unterrichts
- 60 Minuten vor Beginn des Unterrichts und 90 Minuten nach Ende des Unterrichts (bei Berufsschülerinnen und -schülern (Teilzeitschülerinnen und -schülern))

Daneben kann die Nichterfüllung der Wirtschaftlichkeitskriterien auch auf den Bedienungsstandard im Raum zurückwirken (vgl. Kapitel 4.).

Der Möglichkeiten der Integration des Schulverkehrs in den Taktverkehr, Schulzeiten und ggf. Abweichungen vom Taktverkehr werden bei der Umsetzungsplanung abgestimmt.

2.4. Ziele für die Infrastruktur

2.4.1. Barrierefreiheit im ÖPNV

Zur Erreichung einer barrierefreien Reisekette wird die Barrierefreiheit als ganzheitlicher Planungsansatz verfolgt:

	Zuständigkeit
Information vor der Reise	<ul style="list-style-type: none"> • Landratsamt Ostalbkreis • OstalbMobil • Verkehrsunternehmen
Zugang zur Haltestelle und Aufenthalt an Haltestelle	<u>Für Ausbau der Haltestellen:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen • Straßenbulasträger <u>Für Information an Haltestellen:</u> <ul style="list-style-type: none"> • OstalbMobil • Verkehrsunternehmen
Zugang zum Fahrzeug und Aufenthalt im Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsunternehmen

Grundsätzlich wird eine vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV angestrebt. Da es nicht möglich ist, die Barrierefreiheit sofort landkreisweit umzusetzen, erfolgt ein Ausbauplan mit Priorisierungsstufen. Von diesem kann grundsätzlich abgewichen werden, wenn z. B. im Rahmen von Straßensanierungsmaßen Haltestellen mit niedriger Priorität ausgebaut werden.

Den entsprechenden Zuständigen (z. B. Kommunen, Baulastträger, Verkehrsunternehmen) wird mit diesem Nahverkehrsplan eine entsprechende Empfehlung ausgesprochen.

Egal, ob für Menschen mit Behinderungen, Kinderwägen oder mit viel Gepäck unterwegs: Eine umfangreiche Barrierefreiheit stellt einen Komfortgewinn für jeden Fahrgast dar.

Dabei sind alle Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen haben differenzierte Bedarfe an die Barrierefreiheit. So ist z. B. für blinde Menschen die taktile und auditive Erschließung ihrer Welt wichtig, für sehbehinderte Menschen sind eher hohe Kontraste und visuelle Informationen in der richtigen Größe von Bedeutung. Auch die Belange gehörlosen Menschen und Menschen mit Hörbehinderungen sowie der Menschen mit seelischen und geistigen Behinderungen sind dabei zu berücksichtigen.

Mit **Priorität 1** sind die Haltestellen der Kategorien I und II (siehe Kap. 2.4.2.) barrierefrei auszubauen. Ebenfalls mit höchster Priorität muss die Information vor der Reise barrierefrei möglich sein. Für eine Information über die vorhandenen Ausstattungsmerkmale an Haltestellen wird im Zeitraum Frühjahr bis Sommer 2022 eine Erhebung zur Barrierefreiheit an Haltestellen durchgeführt. Die Ergebnisse stehen dann in der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA-BW) zur Verfügung. Die Fahrzeuge im Taktverkehr (siehe Kap. 2.4.3.) sind barrierefrei zur Verfügung zu stellen.

In den weiteren Prioritätsstufen sollen zunächst die Haltestellen der Kategorie III barrierefrei ausgebaut werden. Die weiteren Haltestellenkategorien sollen sukzessive ausgebaut werden.

Bei der Planung des barrierefreien Ausbaus kann es sinnvoll sein, Menschen mit Behinderungen vor Ort einzubeziehen bzw. mit den Verkehrsunternehmen die Detailplanung abzustimmen, damit ein optimales Anfahren der Haltestellen gewährleistet werden kann.

In diesem Zusammenhang wird auf verschiedene Leitfäden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen verwiesen (z. B. VRN: Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Mannheim, 2016).

Auch eine entsprechende Fahrgastinformation ist für Menschen mit Behinderungen zugänglich zu machen. Dabei ist in den entsprechenden Medien auf eine leichte und einfache Sprache zu achten.

Definition von Ausnahmen

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG müssen im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet werden, wenn das politische Planungsziel einer Zielerfüllung bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht realisiert werden kann.

Für die Haltestellen mit geringerer Verkehrsbedeutung und Nachfragerrelevanz (Kategorien IV und V) werden hier im Nahverkehrsplan Ausnahmen für den barrierefreien Ausbau definiert, wenn die bei den Gemeinden/ Straßenbaulastträger zur Verfügung stehenden Finanzmittel für den fristgerechten Umbau aller Haltestellen nicht ausreichen. Außerdem kann unter folgenden Aspekten auf den Ausbau grundsätzlich verzichtet werden:

- Haltestelle mit sehr geringer Nachfrage
- schwierige räumliche Situation
- barrierefrei ausgebaute Haltestelle in unmittelbarer Nähe
- Bestand der Haltestelle durch geplante Linienwegsänderungen nicht gesichert
- Haltestelle für alternative Bedienformen
- Kosten für Umbau unverhältnismäßig hoch

Im Einzelfall kann die bauliche Ausgestaltung der Barrierefreiheit abweichen, wenn Maßnahmen nicht sinnvoll sind, z. B. wenn Haltestellen mit Hochbord nicht optimal spaltfrei angefahren werden können.

Für Fahrzeuge, die ausschließlich im Schulverkehr oder als Verstärker eingesetzt werden sowie Fahrzeuge, die als Rufbus eingesetzt werden, sind Abweichungen der vollständigen Barrierefreiheit möglich.

Alle etwa 1.500 Bushaltestellen im Ostalbkreis sind steigscharf hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit zu ermitteln und in ein digitales Informationsmedium zu übertragen.

2.4.2. Ausstattung von Haltestellen

Einheitliches Erscheinungsbild der Haltestellen

Alle Haltestellen im Verbundraum von OstalbMobil sollen ein einheitliches Erscheinungsbild im Ostalb Mobil-Design erhalten. Dazu ist ein Konzept zu erstellen, z. B. mit einer Unterscheidung von kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen (wie einheitlich gestaltete Fahrpläne) und längerfristigen bzw. kostenintensiven Maßnahmen (wie einheitliches Haltestellenschild mit gut lesbarem Haltestellennamen).

Definition verschiedener Haltestellenkategorien

Die Definition der Haltestellenkategorien orientiert sich an der Lage und der Bedeutung der Haltestellen.

Haltestellenkategorien	
Kategorie I	<ul style="list-style-type: none"> zentrale Verknüpfungspunkte (siehe Kap. 2.3.4.)
Kategorie II	<ul style="list-style-type: none"> wichtige Verknüpfungspunkte (siehe Kap. 2.3.4.); wichtige Innenstadt Haltestellen der Mittelzentren, zentrale Haltestelle der Unter- und Kleinzentren; zentrale Haltestelle in Orten mit mehr als 3.000 Einwohnerinnen und Einwohnern; an wichtigen Infrastruktureinrichtungen
Kategorie III	<ul style="list-style-type: none"> Weitere Verknüpfungspunkte (siehe Kap. 2.3.4.); zentrale Haltestelle in Orten mit mehr als 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern; weitere wichtigen Haltestellen in Orten mit mehr als 3.000 Einwohnerinnen und Einwohnern
Kategorie IV	<ul style="list-style-type: none"> alle weiteren Haltestellen in Orten mit mehr als 50 Einwohnerinnen und Einwohnern
Kategorie V	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen in Orten mit weniger als 50 Einwohnerinnen und Einwohnern; reine Schulbushaltestellen

Definition verschiedener Ausstattungselemente nach Kategorien

Grundsätzlich haben alle Haltestellen einen Mast mit einem Haltestellenschild mit gut lesbarem Namen der Haltestelle vorzuweisen.

Haltestellen	Kat. I	Kat. II	Kat. III	Kat. IV	Kat. V
Aufenthalt und Sicherheit					
Ausreichende Aufstellfläche für Fahrgast	●	●	●	●	●
Sitzgelegenheit (Einstiegsrichtung)	●	●	●	○	-
Unterstand/ Witterungsschutz (Einstiegsrichtung)	●	●	●	○	-

Haltestellen	Kat. I	Kat. II	Kat. III	Kat. IV	Kat. V
Beleuchtung	●	●	●	○	-
Mülleimer	●	●	●	○	-
Uhr	●	○	-	-	-
Toiletten	●	○	-	-	-
Notrufmöglichkeit	●	○	-	-	-
Videoschutz	○	○	-	-	-
Fahrgastinformation					
Information über Linien und Fahrtrichtung an der Haltestelle	●	●	●	●	●
Fahrplan	●	●	●	●	●
Tarifinformationen	●	●	●	○	-
Liniennetzplan	●	●	●	○	-
DFI, ggf. auch DFI-Light	●	●	○	-	-
Wegweisung	●	●	○	-	-
Umgebungs-/ Ortsplan	●	●	○	-	-
personenbedienter Fahrscheinverkauf	●	-	-	-	-
Barrierefreiheit					
Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	●	●	●	○	○
Stufenloser Übergang	●	●	●	○	○
Bordsteinhöhe/ Hochbord (mind. 18 cm ¹¹)	●	●	●	○	○
Taktile Leitstreifen/Bodenindikatoren	●	●	●	○	○
Aufmerksamkeitsfelder	●	●	●	○	○

¹¹ Bei Bordsteinen, die höher als 18 cm sind, ist die Überfahrbarkeit durch die Fahrzeuge mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Haltestellen	Kat. I	Kat. II	Kat. III	Kat. IV	Kat. V
Ausreichend große Manövriertfläche für Rollstuhl	●	●	●	○	○
Akustische Fahrgastinformation (TTS-Taster)	●	●	○	○	○

- zwingend vorgegeben; ○ wünschenswert; - nicht notwendig

Haltestellen, an denen mit erhöhtem Aufkommen mobilitätseingeschränkter Personen zu rechnen ist, sind vollständig barrierefrei auszubauen.

An Bahnhöfen mit SPNV-Bedienung sind Fahrausweisautomaten zwingend notwendig.

Exkurs: Bike & Ride

In den Diskussionen rund um die Verkehrswende taucht auch immer öfters das Stichwort „Bike & Ride“ auf, das als Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Radverkehr bezeichnet wird. Vor dem Hintergrund steigender Nutzerzahlen bei hochwertigen Pedelecs, bekommt die Aufwertung der Infrastruktur im Bereich Radabstellanlagen eine wachsende Bedeutung zur Stärkung des Umweltverbundes. Denn mit der zunehmenden Trendbewegung des Radfahrens – aber auch mit der höheren Wertigkeit der Fahrräder wie Pedelecs, haben sich auch die damit einhergehenden Probleme vergrößert, z. B. Fahrraddiebstahl, Vandalismus und die Tatsache, dass zu wenige Abstellplätze vorhanden sind. Aus diesem Grund wird sicheres Fahrradparken, vor allem an den Bahnhöfen, als wichtiges Handlungsfeld kommunaler Radverkehrspolitik betrachtet.

Hinsichtlich der Fahrradabstellanlagen existieren verschiedene Formen, die sich beispielsweise funktional durch die Zahl der Abstellplätze, durch die Art des Zugangs und den Umfang zusätzlicher Services unterscheiden. Anlehnbügel (oder Fahrradhalter) stellen die einfachste Form einer Abstellanlage dar und bilden in der Regel die Basis für viele Abstellanlagen gleich welcher Größe. Denn häufig werden die verschiedenen Typen von Fahrradabstellanlagen an den ÖV-Haltestellen in modularer Bauweise miteinander kombiniert. Anlehnbügel kann man sowohl als überdachte Variante als auch nicht-überdachte Abstellanlage vorfinden. Des Weiteren gibt es doppelstöckige Anlagen, die für eine größere Flächeneffizienz sorgen und typischerweise eher in Einhausungen aus Glas oder Metall als Fahrradsammelgarage zum Einsatz kommen. Die Akzeptanz der oberen Abstellplätze wird durch Teleskopszüge gefördert. Daneben wird die Sicherheit der Abstellanlagen durch die Begrenzung des Nutzerkreises mithilfe geeigneter Zugangssysteme gewährleistet. Darüber hinaus findet man an aufkommensstarken Standorten sowie zentralen Knotenpunkten Fahrradparkhäuser, immer häufiger auch als vollautomatisierte Fahrradparktürme. Die größte Einheit bildet die Radstation, in der Regel eine kostenpflichtige, gesicherte Radhalle ohne Beschränkung der Öffnungszeiten. Auf mehreren Etagen werden neben dem Fahrradparken auch Gastronomie und Dienstleistungen rund um das Rad angeboten werden, z. B. Reparaturservice, Fahrradverleih. Diese Dienstleistungen werden insbesondere von den Pendlern des öffentlichen Verkehrs, die mit dem Fahrrad vom Bahnhof zum Arbeitsort fahren, genutzt.

Kommunen, die in die Haltestellenkategorie II eingestuft werden, empfiehlt der Ostalbkreis vor allem Sammelschließgaragen. An den darunter geordneten kleineren Haltestellenkategorien sollten zumindest ausreichende überdachte und nicht-überdachte Fahrrad-Anlehnbügel vorhanden sein. An wichtigen sowie zentralen Knotenpunkten sollen größere Anlagen wie Fahrradparkhäuser, beispielsweise auch in automatisierter Form, eingerichtet werden.

2.4.3. Ausstattung von Fahrzeugen

Allgemeine Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge

Um eine hohe Angebotsqualität zu erreichen, werden für die Fahrzeuge im Taktverkehr folgende Anforderungen definiert:

- Höchstalter der Fahrzeuge 12 Jahre
- Euro VI-Abgasnorm. Bis 2025 auch Busse mit niedriger Norm, sofern vor dem 1. Januar 2014 zugelassen.
- Niederflur-Ausführung zwischen Tür 1 und 2 mit mindestens mechanischer Rollstuhlrampe. Mindestens 4 Sitzplätze ohne Podest. Bei Kleinbussen mit 9 bis 24 Fahrgastsitzplätzen ist eine niederflurige Ausführung eines Einstiegsbereichs (z. B. Heckplattform) ausreichend.
- optische Haltestellenanzeige und akustische Haltestellenansage in den Fahrzeugen
- gut sichtbare und erreichbare Stopp-Knöpfe in den Fahrzeugen
- Einheitliche OstalbMobil-Bugmasken
- Anzeige von Fahrtziel und Liniennummer an der Front des Fahrzeuges, in ausreichender Schriftgröße und Kontrast.
- Begrenzung der Fremdwerbung auf dem Fahrzeug hinsichtlich des Fahrgastkomforts, maximal 20 % der Fensterscheiben
- Klimatisierung

Für Fahrzeuge, die ausschließlich im Schulverkehr und als Verstärkerfahrzeuge eingesetzt werden, sind Ausnahmen hiervon zulässig.

Exkurs: Clean Vehicle Directive

Am 14. Juni 2021 wurde das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ im Bundesgesetzblatt veröffentlicht (vgl. auch Kapitel 1.1.1.). Dies dient der Umsetzung der von der EU erlassenen „Clean Vehicle Directive“ (CVD). Um Emissionen zu reduzieren, sieht das Gesetz im Kern Beschaffungsquoten für emissionsarme bzw. -freie Fahrzeuge vor. Darüber hinaus soll gewährleistet werden, dass die Antriebswende, welche im MIV bereits in vollem Gange ist, auch das ÖPNV-System beinhaltet.

Die CVD gilt jedoch ausschließlich dort, wo öffentliche Dienstleistungsaufträge (i. d. R. als Folge von Ausschreibungsverfahren) existieren. Im Ostalbkreis greift derzeit das Prinzip der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“, sodass die Umsetzung der CVD abhängig von den Beschaffungen der einzelnen Verkehrsunternehmen ist.

Daher ist im Zusammenspiel aus Unternehmerschaft, Landkreis und Kreispolitik eine entsprechende Umsetzungsstrategie zu entwickeln.

Die Fahrradmitnahme ist im Rahmen der in den Beförderungsbedingungen von OstalbMobil festgelegten Standards möglich.

2.5. Weitere Ziele

2.5.1. Tarif

Auf allen Linien im Verbundgebiet ist der OstalbMobil-Tarif anzuwenden, bei verbundüberschreitenden Verkehren im Landesgebiet ist der „bwTarif“ anzuwenden. Die Höhe der Tarife und die Verpflichtung zur Anwendung wird über eine „allgemeine Vorschrift“ (Höchsttarifsatzung) vom Kreistag des Ostalbkreises gemäß seinen tarifpolitischen Vorstellungen und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln festgelegt.

Der Tarif ist dem Fahrgast gegenüber übersichtlich und verständlich darzustellen, auch im Sinne der Barrierefreiheit.

Die verschiedenen, historisch gewachsenen Fahrscheinarten und sehr viele Tarifzonen sollen entsprechend des Wunsches des Landesverkehrsministeriums und der in anderen Räumen bereits erfolgten Bereinigung (Ortenau, Schwarzwald-Baar-Heuberg, Verkehrsverbund Stuttgart) auf eine übersichtliche Anzahl reduziert werden, die die unterschiedlichen Anforderungen der Nutzergruppen berücksichtigen. Hier konnte in den vergangenen Jahren schon einiges erreicht werden, etwa durch die „Deckelung“ der Tarifzonenzahl im Azubi-Zeitkartensortiment.

Darüber hinaus sind unmissverständliche und prägnante Fahrscheinnamen zu verwenden.

Die Tarifentwicklung ist mit Hinblick auf die Möglichkeiten der Digitalisierung vorzunehmen. Das Fahrkartensortiment ist alsbald elektronisch les- und prüfbar zu gestalten.

Die im Ostalbkreis existierende Finanzierung und Abrechnung anhand betriebsindividueller Beförderungsentgelte („Haustarife“) sowie die damit einhergehende Spitzabrechnung darf der tariflichen Weiterentwicklung nicht im Weg stehen. Das Zusammenspiel aus „einfacher, gerechter Tarif“, „leichter Kommunikation“, „tarifpolitischen Zielsetzungen“ und „betriebswirtschaftlicher Ergiebigkeit“ ist abzuwägen zu berücksichtigen. Dabei sind die Unternehmerschaft im Busverkehr und die erlösverantwortlichen Stellen im Schienenverkehr (Land) aktiv einzubinden. Vorschläge zur Verbesserung des Tarifportfolios werden aus der Unternehmerschaft heraus erwartet.

Die Förderkulissen Dritter, insbesondere des Landes, etwa hinsichtlich einer Tarifabsenkung, sind fortlaufend zu überprüfen.

2.5.2. Fahrgastinformation und Marketing

Die Fahrgastinformation und das Marketing für den ÖPNV im Ostalbkreis sind durch den Verbund OstalbMobil sicherzustellen. Für die Aufgabe ist dieser mit adäquaten finanziellen Möglichkeiten auszustatten. Die Unternehmen und Gebietskörperschaften werden ersucht, die Maßnahmen des Verbundes bestmöglich zu unterstützen.

Ein Ziel ist dabei durch ein einheitliches Erscheinungsbild den Wiedererkennungswert des ÖPNV zu fördern und somit die Attraktivität zu steigern. Wesentliche Bausteine sind dabei:

- Einheitlich gestaltete Fahrgastinformation (z. B. Fahrpläne, Informationsflyer, Informationsbroschüren, Liniennetzpläne, etc.).
- An Haltestellen sollen mittel- bzw. längerfristig ein einheitlich gestaltetes Haltestellenschild im OstalbMobil-Design mit Wiedererkennungseffekt angebracht werden. Darüber hinaus ist die Fahrgastinformation an den Haltestellen verbundeinheitlich zu gestalten.

- An allen Fahrzeugen im Taktverkehr sind einheitliche Bugmasken im OstalbMobil-Design anzubringen. Busse sind als Werbeträger für das ÖPNV-System zu nutzen.

Folgende Ziele aus dem Nahverkehrsplan 2014 werden weiterverfolgt:

- verbundeinheitliches durchgängiges System dreistelliger Liniennummerierung (Konzept liegt vor; Umsetzung erfolgt bei Überplanung),
- verbundeinheitlich gestaltete Liniennetzpläne,
- Ausweitung der linien-/teilraumspezifischen Angebotskommunikation (z. B. linienübergreifende Korridorfahrpläne und/oder Fahrplaninformationen im Taschenformat),
- Fortführung und weitere Optimierung der Telefonauskunft,
- Einrichtung eines einheitlichen kreisweiten Beschwerdemanagements (inklusive Fundsachen, Ersatzfahrkarten),
- Beibehaltung der personenbedienten Fahrkartenverkaufsstellen in den drei Kreisstädten und Gewährleistung kundenfreundlicher Öffnungszeiten,
- umfassende Nutzung elektronischer Echtzeit-Informationssysteme (Internetauskunft, Handy-Apps etc.).

Alle wesentlichen Verbesserungen und Neuerungen sollen durch entsprechende Öffentlichkeitskampagnen begleitet werden.

2.5.3. Digitalisierung

Digitale Medien und Informationen nehmen rund um den ÖPNV eine immer wichtigere Bedeutung ein. Sowohl bei der Fahrgastinformation vor und während der Reise als auch beim Vertrieb der Fahrscheine nehmen diese nicht ortsgebundenen Angebote in der Nutzung zu.

Folgende Bereiche stehen bei der Digitalisierung im Vordergrund:

- digitale Fahrgastinformation an ausgewählten, zentralen Haltestellen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen (DFI mit Echtzeitinformationen, Information über Störungen),
- digitale Fahrgastinformation in den Fahrzeugen (Linienverlauf mit nächster Haltestelle, Umsteigemöglichkeiten),
- digitale Möglichkeiten der Fahrgastinformation/ des Fahrscheinverkaufs
 - Weiterentwicklung der OstalbMobil-App
 - Sicherstellung der Echtzeit-Informationen (in digitalen Informationssystemen)
 - Fahrgastinformation und Fahrscheinverkauf über DB Navigator (Handy-Ticket, Online-Ticket)
 - Umsetzung der Möglichkeiten weiterer elektronischer Fahrscheine
 - Integration in das CheckIn-CheckOut-System des Landes (CiCo)
 - Darstellung der ÖPNV-Angebote auf GoogleMaps, AppleMaps

Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist die digitale Datenzusammenführung beim Verbund. Dazu müssen dem Verbund die jeweils aktuellen Fahrplandaten zur Verfügung gestellt werden, die diese dann gebündelt an die Datenserver der NVBW weiterleitet.

Ein weiterer Gesichtspunkt ist die gemeinsame ABO-Datenbank auf die der Aufgabenträger zugreifen kann, z. B. hinsichtlich seiner Datenlieferungs- und Berichtspflichten gegenüber dem Land. Durch eine zentrale Kundenverwaltung mit einer Digitalisierung der Bestellvorgänge verbessert sich die Servicequalität für die Fahrgäste. Außerdem werden die Prozesse beim Verbund durch eine Bündelung der Vertriebsaufgaben mit klar geregelten Verantwortlichkeiten optimiert. Zudem ermöglicht sie die überfällige, zeitgemäße und effiziente Analyse zur Weiterentwicklung des ÖPNV, insbesondere in den Bereichen Tarifangebot und Fahrplangestaltung.

2.5.4. Zusammenarbeit der Akteurinnen und Akteure

Um den ÖPNV im Ostalbkreis zukunftsfähig und nachhaltig zu gestalten und damit eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen, ist die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Verbund, Schulen, Kommunen und Fahrgästen unerlässlich.

- Der Landkreis ist als Aufgabenträger für die Definition des Angebotes und die Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV zuständig.
- Die Verkehrsunternehmen erbringen die Verkehrsleistung betrieblich in eigener Verantwortung. Dies gelingt im Ostalbkreis vorbildlich. Ausgestattet mit lokalem und betrieblichem Knowhow sind sie wichtige Impulsgebende und erste Anzusprechende.
- Der Verkehrsverbund OstalbMobil ist zuständig für u. a. den Tarif, die Kommunikation und das Marketing, die Abrechnung, die Fahrplandaten und fungiert als Fixpunkt der operativen Zusammenarbeit.
- Die Kommunen und Straßenbaulastträger tragen Verantwortung für die Bereitstellung und Schaffung einer angemessenen Infrastruktur (z. B. Haltestellen und deren Lage, Busbevorrechtigung).
- Der im Ostalbkreis prägende Schulverkehr gibt den Schulträgern und Schulen eine exponierte Stellung. Um eine bestmögliche und wirtschaftlich/ökologische Erstellung zu gewährleisten ist eine grundsätzlich am Taktverkehr zu orientierende Schulzeitenorganisation anzustreben. Die Bereitschaft zur Schulzeitstaffelung ist hierfür ein wesentlicher Schlüssel.
- Die Fahrgäste sind im Fahrgastbeirat organisiert und machen aus der Mitte der Nutzerinnen und Nutzer Vorschläge und Anregungen zur Verbesserung des ÖPNV-Systems.

Um die Zusammenarbeit und eine optimierte Abstimmung zu gewährleisten haben sich in den vergangenen Jahren bestimmte formale und informelle Gremien etabliert und bewährt. Diese Form der Zusammenarbeit ist fortzusetzen und hinsichtlich ihrer Effektivität fortlaufend zu überprüfen.

2.5.5. Busbeschleunigung und Busbevorrechtigung

Durch die generelle Zunahme des Verkehrs ist auch der ÖPNV immer häufiger von Verkehrsbehinderungen und damit von Verspätungen betroffen. Zusätzlich zu den generellen Rückstaus stellen auch parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand eine Behinderung dar. Kreisverkehrsanlagen bieten häufig keine Möglichkeit einer Busbevorrechtigung. Der ÖPNV ist damit grundsätzlich in seiner Pünktlichkeit und Effizienz beeinträchtigt.

Die in diesem Nahverkehrsplan definierten Bedienungsstandards basieren im Wesentlichen auf einem Taktverkehr mit Ausrichtung auf Verknüpfungspunkte, damit verschiedenste Fahrtrelationen mit möglichst kurzen Umsteigezeiten möglich sind.

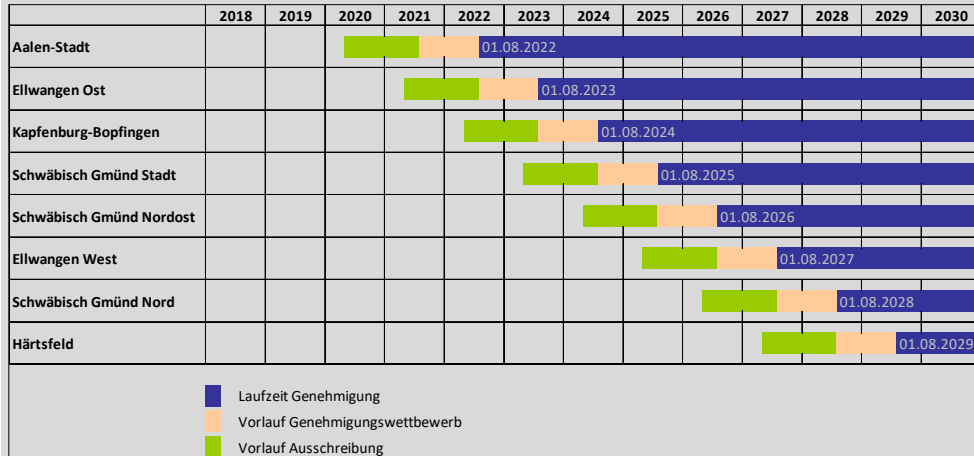
Um die Stabilität des Fahrplanes und der Umsteigebeziehungen sicherzustellen sowie kürzere Reisezeiten zu gewährleisten, sind durch die Kommunen bzw. Straßenbaulastträger geeignete Maßnahmen zur Busbeschleunigung und Busbevorrechtigung zu ergreifen. Mögliche Elemente sind dabei

- Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen,
- Einrichtung spezieller Busspuren,
- Einrichtung von Kaphaltestellen und Haltestellen am Fahrbahnrand,
- Pförtnerampeln,
- Umbau von Kreuzungen,
- Neuordnung von Straßenräumen.

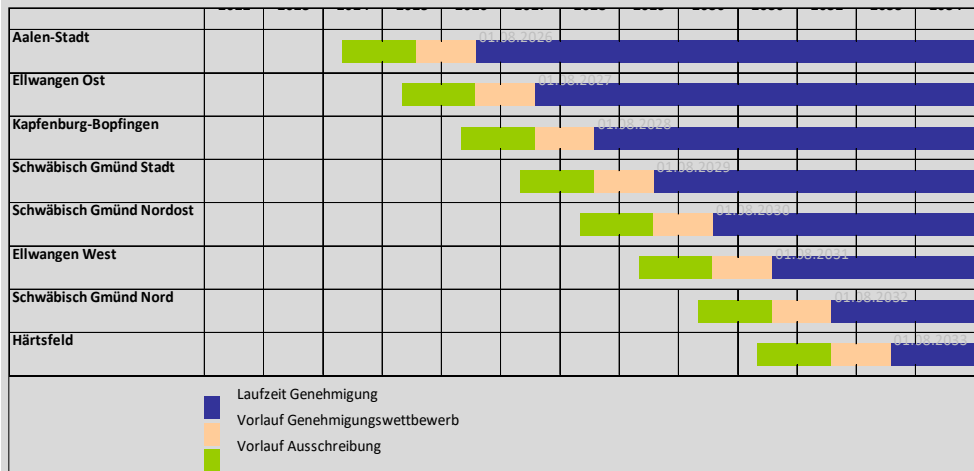
3. Linienbündelung

Der Nahverkehrsplan hält an der Bündelungszuordnung von 2014 fest.

Seit der Beschlussfassung der Linienbündelung vom 16. Oktober 2018 werden neue Konzessionsanträge anhand der im Bündelungskonzept räumlich definierten, gestaffelten Zeitpunkte genehmigt. Dabei wurden folgende Genehmigungslaufzeiten für die jeweiligen Bündel festgelegt:



Beschluss des Kreistages vom 26. November 2019: Die im Kreistag beschlossene Laufzeitentreppe (siehe Sitzungsvorlage 188-2/2018) der Linienbündelung wird um 4 Jahre verschoben. Das Bündel „Aalen-Stadt“ besitzt dann den Harmonisierungszeitpunkt 1. August 2026, die anderen Linienbündel entsprechend später.



Die Bündelzuschnitte werden aus dem NVP 2014 grundsätzlich fortgeführt. Linien und Angebote, die seit dem Beschluss des NVP 2014 neu hinzugekommen sind, werden entsprechend ihrer räumlichen Ausrichtung den bestehenden Bündeln zugeordnet.

Die Linie 321 (Ortslinienverkehr Westhausen) wird aus dem Bündel "Härtsfeld/ Kapfenburg" herausgenommen und in das Bündel "Ellwangen Ost" integriert, da die Linie 321 verkehrlich und betrieblich eng mit der Linie 320 verknüpft ist.

Eine grundsätzliche Überarbeitung der Linienbündel (Fortschreibung) erfolgt in Abhängigkeit der Umsetzungsplanung.

4. Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans verfolgt das Ziel, die Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs deutlich zu erhöhen. Hierzu gehört auf der Nachfrageseite eine deutliche Anregung durch Schaffung verlässlicher Taktangebote. Insbesondere in Verdichtungsräumen kann mit dichten Taktangaben, wie Halbstundentakt und mehr, durchaus eine Verdopplung der wahlfreien Nachfrage erreicht werden. Weitere signifikante Nachfragezuwächse werden bei Jugendlichen und Menschen im Rentenalter v. a. durch Arrondierung des Angebotes und damit Realisierung bislang unterdrückter Nachfragen in allen Räumen des Landkreises erwartet. Insgesamt soll damit die Nachfrage von bislang rund 22 Mio. Fahrgästen im Verbund OstalbMobil deutlich gesteigert werden.

Auf der Kostenseite könnten erhebliche Einsparungen im Schulverkehr und Umschichtungen durch die Ausbildung des Angebotes als Taktverkehr und Umstellung schwacher Linien auf On-Demand-Verkehre verzeichnet werden. Dies setzt allerdings voraus, dass die Integration des Schulverkehrs in dieses Raster durch Abstimmung und Staffelung der Schulzeiten gelingt und zentrale Umsteigeorte anstelle von Direktfahrten von den Fahrgästen akzeptiert werden.

Insgesamt wird im Linienverkehr von einer Steigerung der Verkehrsleistung von 11,7 Mio. auf rund 15 Mio. Wagenkilometer ausgegangen. Dabei soll aber die Zahl der Busse von heute über 220 Einheiten in der Verkehrsspitze beibehalten, sofern möglich reduziert werden. Hinzu kommt die neue Bereitstellung von On-Demand-Bussen in insgesamt 8 Verkehrsräumen.

Die genaue Größenordnung des Mehraufwandes kann noch nicht abschließend beziffert werden und ist von zahlreichen Faktoren abhängig:

- Umsetzung der Optimierung im Schulverkehr mit bestmöglicher Kapazitätsauslastung aller eingesetzten Busse,
- Umsetzung der Taktzeiten und damit Umlaufzeiten, insbesondere im Hinblick auf Busvorrang/Sicherstellung Buspünktlichkeit in den Städten,
- Lohnentwicklung im Omnibusgewerbe in Zeichen des Fahrpersonalmangels,
- Organisation und Vergütung von Bereitschaftsdiensten der On-Demand-Verkehre,
- Bündelungsfaktoren in den On-Demand-Verkehren.

Mit dem flächendeckenden Stunden- und Halbstundentakt oder dichter für 60 % der Kreisbevölkerung und Schaffung einer Mobilitätsgarantie (Stundentakt) für alle Bürgerinnen und Bürger unterstützt der Landkreis die ÖPNV-Ausbastrategie des Landes Baden-Württemberg. Es besteht daher die Erwartung einer weiteren Erhöhung der Aufgabenträgerzuweisungen des Landes. Sofern das Land sich für die Einstufung des ÖPNV als Pflichtaufgabe entscheidet, wäre eine entsprechende Finanzausstattung zwingend (Konnexitätsprinzip).

Karte 1: Zielnetz Taktverkehr, Schulverkehrslinien sind nicht dargestellt

