



Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries

Fortschreibung 2014 – 2015

Schlussbericht

Landkreis Donau-Ries
Stabsstelle Kreisentwicklung/ÖPNV
Pflegstraße 2
86609 Donauwörth
oePNV@lra-donau-ries.de

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	8
2	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben.....	10
2.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	10
2.2	Barrierefreiheit	12
2.3	Zielvorgaben.....	14
3	Bestandsaufnahme	16
3.1	Raumstrukturen und soziodemographische Daten	16
3.1.1	Zentralörtliche Gliederung	16
3.1.2	Siedlungsstruktur.....	17
3.2	Gesamtverkehrsnachfrage.....	19
3.2.1	Vorhandene Nachfrage im ÖPNV und Motorisierten Individualverkehr (MIV)	19
3.2.2	Potenzielle Verkehrsnachfrage.....	20
3.3	Analyse des ÖPNV-Angebotes	23
3.3.1	Räumliche Erschließung.....	26
3.3.2	Fahrtenhäufigkeit	27
3.3.3	Besonderheiten des ÖPNV-Angebots.....	30
3.3.4	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV, Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten	30
3.3.5	SPNV im Landkreis Donau-Ries.....	32
3.3.6	Haltestellen.....	34
3.3.7	Organisation und Betrieb	34
3.3.8	Information und Tarifsysteem.....	35
3.3.9	Eingesetzte Fahrzeuge im Busverkehr.....	36
4	Schwachstellenanalyse und Bewertung	37
4.1	Räumliche Erschließung	38
4.2	Erreichbarkeit Zentraler Orte.....	38
4.3	Bedienungshäufigkeit und Erreichbarkeit des Gemeindezentrums	38

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

4.4	Zusammenfassung Bedienungsqualität	39
4.5	Infrastruktur und Organisation	40
4.6	Information	40
4.7	Tarif	41
4.8	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV, Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten	41
4.9	Zusammenfassung der Bewertung	41
5	Entwicklungen seit 2007	44
5.1	Zentralörtliche Gliederung.....	44
5.2	Demographische Entwicklung.....	44
5.3	Verkehrsprognose.....	45
5.4	Seit 2007 umgesetzte Maßnahmen	46
5.4.1	Rufbusse	46
5.4.2	Lechbus.....	47
5.4.3	SoMit-Bürgerbus.....	47
5.4.4	Stadtverkehr Donauwörth.....	48
5.4.5	Umsetzung des Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007.....	48
5.4.6	Rückblick auf den Maßnahmenkatalog 2007	48
6	Rahmenkonzeption	53
7	Maßnahmenpaket.....	56
7.1	Netzstruktur	56
7.1.1	Definition Aufgabenteilung allgemeiner ÖPNV/SPNV.....	56
7.1.2	Verbesserte Abstimmung der öffentlichen Verkehrsmittel (ÖPNV, SPNV).....	56
7.1.3	Prüfung weiterer Integrationen in benachbarte Verbünde	59
7.1.4	Ausbau Park & Ride	59
7.2	Angebotsqualität.....	59
7.2.1	Ausreichende Bedienung.....	59
7.2.2	Schulzeiten-Planung	68
7.2.3	Bedarfsorientierte Verkehre	68

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

7.3	Definition weiterer Qualitätsstandards	69
7.3.1	Fahrzeuge	69
7.3.2	Anforderungen an das Fahrpersonal.....	75
7.3.3	Sozialstandards.....	76
7.3.4	Planung, Durchführung, Verwaltung und Organisation	76
7.3.5	Störungsmanagement des Verkehrsunternehmens	76
7.4	Kooperation / Begleitmaßnahmen	77
7.4.1	Räumliche und inhaltliche Stärkung der Kooperation der Verkehrsunternehmen	77
7.4.2	Herstellung vollständiger Barrierefreiheit.....	77
7.4.3	Förderung der Fahrgastinformation.....	80
7.4.4	Erleichterung des Zugangs zum ÖPNV	81
7.4.5	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL).....	81
8	Stadtverkehre	82
8.1	Stadtverkehr Donauwörth	82
8.2	Stadtverkehr Nördlingen.....	87
9	Wirtschaftlichkeit und Bündelung	88
10	Wirkung und Bewertung der Maßnahmen.....	93
10.1	„Netzstruktur“	93
10.2	„Angebotsqualität“	94
10.3	„Kooperation / Begleitmaßnahmen“	95
10.4	Prioritätenreihung.....	96
11	Zusammenfassung	97
12	Beteiligungsverfahren.....	99
13	Quellenverzeichnis.....	105
14	Anhang	106
14.1	Abbildungen	106
14.2	Tabellen.....	114

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

14.3	Orte- und Ortsteilliste	116
14.4	Bevölkerungsentwicklung bis 2032 in der Altersgruppe bis 19 Jahre	122
14.5	Wertung der Einwendungen im Rahmen der Anhörungen	127
14.6	Pläne	160

Abkürzungsverzeichnis

AB	Ausreichende Bedienung
AST	Anruf-Sammel-Taxi
AVV	Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
AWVT	Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Technologie des Donau-Rieser Kreistages
B & R	Bike und Ride
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr in Bayern
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
EW	Einwohner
FP	Fahrtenpaare (Hin- und Rückfahrt)
G8	achtstufiges Gymnasium
HVZ	Hauptverkehrszeit
KBS	Kursbuchstrecke (Bahn)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P & R	Park und Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
R6	sechstufige Realschule
RBA	Regionalbus Augsburg GmbH
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RegNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
RvM	Regierung von Mittelfranken
RvS	Regierung von Schwaben
SPNV	Schienen-Personenverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

VDR	Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries
VGN	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
VO 1370	Verordnung EG (Nr.) 1370/2007
VU	Verkehrsunternehmen

1 Aufgabenstellung

Durch das zum 1. Januar 1994 in Kraft getretene Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) [1] wurde die Planung, Organisation und Durchführung des allgemeinen ÖPNV im Freistaat Bayern den Landkreisen und kreisfreien Gemeinden als freiwillige Aufgabe übertragen. Zur Durchführung dieser Aufgabe haben die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan für ihr Gebiet aufzustellen, in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben (Art. 12 und Art. 13 BayÖPNVG).

Für den Landkreis Donau-Ries wurde 1983 ein „Gutachten für die Nahverkehrsplanung im Nahverkehrsraum Donau-Ries“ erstellt. 1997 wurde ein Nahverkehrsplan gemäß Art. 13 BayÖPNVG erstellt und in den Folgejahren ergänzt. Wichtigste Maßnahme, die in dieser Zeit umgesetzt wurde, war die Gründung der Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries (VDR) am 14.07.1998 mit Gemeinschaftstarifen ab 01.09.1999. Daneben wurde ein Wartehallenprogramm aufgelegt, in dessen Verlauf zahlreiche Wartehallen erneuert bzw. neu errichtet wurden. Aus dem Schnittstellenprogramm wurden an den Bahnhöfen Donauwörth, Mertingen, Möttingen und Otting P & R- mit B & R-Anlagen errichtet. Im gesamten Landkreisgebiet wurden zur Verdichtung des Liniennetzes auf verschiedenen Linien zusätzliche Kurse eingeführt (Ferien- u. Verdichtungsfahrten).

Da sich seit 1997 viele für den ÖPNV relevante Rahmenbedingungen sowie das ÖPNV-Angebot und die damit verbundene Nachfrage z.T. stark verändert haben, wurde 2007 der Nahverkehrsplan durch die Ingenieurgesellschaft gevas humberg & partner aus München komplett neu bearbeitet. Das Gutachten orientierte sich an der 1998 herausgegebenen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2] des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie.

In der Bestandsaufnahme wurden die zentralörtliche Gliederung, die Siedlungsstruktur inklusive der Bevölkerungsverteilung und die Gemeindestrukturen (auch mit Lage und Größe der Schulen) untersucht. Aufbauend auf einer Untersuchung der Gesamtverkehrsnachfrage (MIV und ÖPNV) und einer umfassenden Analyse des ÖPNV-Angebotes wurde zudem eine detaillierte Schwachstellenanalyse erstellt. Daraus abgeleitet wurde ein Maßnahmenpaket erstellt, welches die Zielvorstellungen konkretisierte. In einem letzten Arbeitsschritt wurden die Wirkungen der Maßnahmen beschrieben und eine Bewertung derselben vorgenommen sowie eine Prioritätenreihung erstellt.

Der Nahverkehrsplan wurde im Juli 2007 vom Kreistag des Landkreises Donau-Ries verabschiedet. 2008 und 2010 gab es erste Fortschreibungen vor allem den Stadtverkehr Donauwörth betreffend.

Seit Juli 2007 sind viele im Nahverkehrsplan aufgelisteten Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis umgesetzt und realisiert worden, v.a. die Umsetzung der ausreichenden Bedienung und die Einführung von bedarfsorientierten Verkehren wie Rufbus und Lechbus (vgl. Kapitel 5.4).

Allerdings hat sich mit Inkrafttreten der EU-Verordnung 1370/2007 zum 03.12.2009 der Rechtsrahmen des ÖPNV, v.a. hinsichtlich der finanziellen Rahmenbedingungen, grundlegend verändert. Der bisherige Nahverkehrsplan bietet für die sich daraus ergebenden Fragestellungen keine ausreichenden Antworten.

Aus diesem Grund hatte der Ausschuss Wirtschaft, Verkehr und Technologie (AWVT) des Kreistages Donau-Ries 2011 zunächst beschlossen, den Nahverkehrsplan des Landkreises gemäß den Vorgaben der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern in Teilen fortzuschreiben. Die Teilfortschreibung betraf die Region Nordries, also den funktionalen Teilraum 2 sowie Teile der Teilräume 1

und 3 des Nahverkehrsplanes vom Juli 2007. Für diesen Bereich stellte sich u.a. die Notwendigkeit, die Planungen des Landkreises mit dem regionalen Nahverkehrsplan des VGN abzustimmen.

Die Teilfortschreibung für den Raum Nordries wurde vom AWVT am 11.11.2013 beschlossen. Die Ergebnisse dieser Teilfortschreibung sind in die nun vorliegende Gesamtfortschreibung eingeflossen.

Aufgrund der Novellierung des Personenbeförderungsrechts (PBefG) zum 01.01.2013 beschloss der Ausschuss Wirtschaft, Verkehr und Technologie (AWVT) des Kreistages Donau-Ries am 16.04.2013 – parallel zur Teilfortschreibung – eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für das gesamte Kreisgebiet. Mit der Umsetzung wurde die Verwaltung beauftragt. Vorgaben waren u.a., dass die Verkehre vorrangig eigenwirtschaftlich durchgeführt werden, der für den Raum Nordries festgelegte Standard auf den ganzen Landkreis übertragen und im gesamten Kreisgebiet dieselben Qualitätsstandards gelten sollen. Außerdem ist bei Linienbündeln auf Mittelstandsfreundlichkeit zu achten und grundsätzlich die Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Nachdem es sich nur um eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes handelt, werden die beiden Kap. 3 (Bestandsaufnahme) und Kap. 4 (Schwachstellenanalyse) unverändert übernommen. Neu werden in Kap. 5 kurz alle wesentlichen, den ÖPNV betreffenden bzw. beeinflussenden Entwicklungen seit 2007 skizziert.

Um die beiden Prozesse auch politisch abzusichern, wurde ein beratender Arbeitskreis mit Vertretern der Kreistagsfraktionen eingerichtet, der zusammen mit der Verwaltung Vorschläge für den AWVT erarbeitet hat. Dem Arbeitskreis ÖPNV gehörten, zumindest zeitweise, an:

- Nico Ach
- Anton Ferber
- Gottfried Hänsel
- Joseph Mayer
- Robert Ruttmann
- Alois Schiegg
- Peter Schiele
- Ursula Straka
- Regina Thum-Ziegler
- Roland Wundel

Im Rahmen der Teilfortschreibung ab 2011 bzw. der Gesamtfortschreibung ab 2013 gab es zahlreiche Arbeitskreissitzung des AK ÖPNV, außerdem wurden alle betroffenen Gemeinden, Schulen und Verkehrsunternehmen angehört bzw. beteiligt. Eine Übersicht aller Termine findet sich im Kap. 12.

2 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungskreis

Der ÖPNV stellt nach Art. 8 Abs. 1 des BayÖPNVG eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis dar, die der Aufgabenträger in den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit durchführt. Diese Leistung ist im Zuge der Daseinsvorsorge zu erbringen. Die für die kommunalen Gebietskörperschaften zunehmend schwierige finanzielle Lage gibt auch im Landkreis Donau-Ries einen immer engeren Rahmen für mögliche Verbesserungsmaßnahmen vor. Gegenwärtig setzt der Landkreis eigene finanzielle Mittel je nach Haushaltslage und ÖPNV-Zuweisungen für den ÖPNV im Landkreis ein. Eine wesentliche Veränderung der finanziellen Situation ist nicht zu erwarten.

VO (EG) Nr. 1370/2007

Mit Wirkung vom 03.12.2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (EU-Amtsblatt L 315 S.1) in Kraft getreten. Sie ist unmittelbar geltendes Recht. Ziel der neuen sogenannten EU-Nahverkehrsverordnung ist es, dass alle öffentlichen Mittel, die im Rahmen des ÖPNV fließen, transparent dargestellt sein müssen und dass alle Verkehre, für die öffentliche Ausgleichsleistungen und/oder ein ausschließliches Recht gewährt werden, grundsätzlich einem Vergabeverfahren unterliegen, wenn die Schwellenwerte überschritten sind.

Gewährte Ausgleichszahlungen und / oder gewährte Ausschließlichkeitsrechte dürfen nur noch im Gegenzug für vereinbarte gemeinwirtschaftliche Leistungen erfolgen. Diese müssen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag niedergelegt werden. Die Aufgabenträger – in Deutschland die Landkreise und kreisfreien Städte – müssen diese Dienstleistungsaufträge kontrollieren und jährlich hierüber einen Bericht erstellen.

Nicht umfasst von diesem Reglement sind kommerzielle Verkehre. Dies sind Verkehre, die ohne Ausschließlichkeitsrecht auskommen, d.h. also keinen Schutz vor Konkurrenz haben. Weiterhin dürfen hier öffentliche Finanzmittel nur im Zuge von allgemeinen Vorschriften eingesetzt werden. Diese sind Ausgleichszahlungen für von den Aufgabenträgern vorgegebene Tarifiermäßigungen. Dabei darf nur der Tarifausfall finanziert werden und sind keine Vorgaben an Leistungsumfang oder das Leistungsniveau möglich. Der Ausgleich muss diskriminierungsfrei sein und für jedes Verkehrsunternehmen zugänglich sein. Von daher ist es auch nicht möglich diesen Ausgleich zu deckeln. In Deutschland gelten allgemein die Schwerbehindertenfreifahrt (§§ 145 ff. SGB IX) und die Beihilfen für den Schülerverkehr nach § 45a PBefG als allgemeine Vorschriften. Diese Finanzierungen berühren daher nicht den kommerziellen Status der Verkehre.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge sind bei Vorliegen von Dienstleistungsaufträgen (meist sogenannte Bruttoverträge) nach dem Vergaberecht und im Falle von Dienstleistungskonzessionen (meist sogenannte Nettoverträge) nach wettbewerblichen Verfahren jeweils europaweit zu vergeben. Bei Dienstleistungsaufträgen gilt ein Schwellenwert von rund 210.000 Euro bezogen auf 4 Jahre, bei

Dienstleistungskonzessionen können sogenannte Kleinaufträge mit 1 Mio. Euro pro Jahr bzw. 300.000 km nach der VO 1370 direkt vergeben werden. Bei Kleinunternehmen mit bis zu 23 Fahrzeugen verdoppelt sich dieser Grenzwert. Aufgrund des ca. 18 bzw. 36fach höheren Grenzwertes wird deutlich, dass in der Abgrenzung von Dienstleistungsauftrag zu Dienstleistungskonzessionen erhebliche Bedeutung liegt. Unabhängig davon sind aber die Direktvergaben nur im Rahmen der Grenzen des nationalen Rechts zulässig. Hier verbietet insbesondere Art. 3 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 1 Grundgesetz eine willkürliche Bevorzugung eines Unternehmens gegenüber einem Mitbewerber durch die Verwaltung.

Novelliertes Personenbeförderungsrecht

Trotz der insoweit klaren Aufgabenzuweisung der VO (EG) 1370/2007 an die Aufgabenträger hat der deutsche Gesetzgeber mit der Novelle des Personenbeförderungsrecht zum 1.1.2013 an der staatlichen Zulassung von Liniengenehmigungen festgehalten. Soweit der Aufgabenträger öffentliche Dienstleistungsaufträge erteilt, hat die Genehmigung im Wesentlichen nur noch bestätigenden Charakter. Die Genehmigungsbehörde soll bereits im Vergabeverfahren eingebunden werden und die subjektiven Zulassungsvoraussetzungen prüfen: § 13 Abs. 2c PBefG. Soweit öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben werden, sind die Aufgabenträger berechtigt, hier ausschließliche Rechte zu gewähren: §§ 8a Abs. 8 und 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG. Allerdings ist ungeklärt, wie sich diese ausschließlichen Rechte zu den bisher im PBefG bereits enthaltenen und insoweit auch unveränderten Linienschutzrechten nach § 13 Abs. 2 Nr. 3 PBefG verhalten.

Deutlich verändert wurde der Marktzugang bei kommerziellen (eigenwirtschaftlichen) Verkehren. Obwohl nach der Logik des EG-Rechts hier jedermann jederzeit fahren kann und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden dürfen und die Finanzierung ausschließlich auf Basis für Jedermann frei zugänglichen allgemeinen Vorschriften erfolgt, wurde am System des reglementierten Marktzugangs festgehalten. Allerdings erfolgt hier ein Genehmigungswettbewerb um den besten Antrag. Der Maßstab für den besten Antrag sind die im Nahverkehrsplan niedergelegten Kriterien: § 13 Abs. 2b PBefG. Damit erhält der Nahverkehrsplan ein wesentlich stärkeres Gewicht bei der Gestaltung des ÖPNV. Der Genehmigungswettbewerb wird auch durch die Regelung klarer Fristen (§ 12 Abs. 5 PBefG) und durch Transparenz über erteilte Genehmigungen und Ablaufdaten (§ 18 PBefG) in seinen Wirkungen verbessert. Neu ist auch, dass zur Absicherung des besseren Antrags die Verkehrsunternehmen Zusicherungen abgeben können (§ 12 Abs. 1a PBefG) und später Entbindungen von der Betriebspflicht dann nicht mehr möglich sind (§ 21 Abs. 4 PBefG). Damit soll verhindert werden, dass ein Unternehmen nur durch vage Versprechungen den besseren Antrag erreicht und sich später hiervon wieder löst. Damit wird der Genehmigungswettbewerb für Verkehrsunternehmen zukünftig zu einem erheblichen Kalkulationsrisiko, da hier die zukünftigen Kosten- und Nachfragesituation für bis zu 10 Jahre vorhergesagt werden muss und die Verkehrsunternehmen hier nicht mehr – z.B. durch Angebotskürzungen – gegensteuern können.

Breiten Raum bei der Novelle des PBefG nahm nun die Verzahnung der beiden Marktzugangsformen ein. Einerseits gemeinwirtschaftlich mittels öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch Aufgabenträger und andererseits kommerziell (eigenwirtschaftlich) im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbs unter Verfahrensherrschaft der Genehmigungsbehörden (Regierungen). In einem breiten Kompromiss verständigte man sich auf einen verfahrensrechtlichen Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre. Hierzu muss ein Aufgabenträger bei einer beabsichtigten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags eine Vorabbekanntmachung nach §§ 8a Abs. 2 und 12 Abs. 6 PBefG im EG-Amtsblatt veröffentlichen. Diese Vorabbekanntmachung soll die beabsichtigten Standards des öffentlichen Dienstleistungsauftrags enthalten: Auch kann der Aufgabenträger hier festlegen, ob die Leistung – also i.d.R. ein Bündel – nur als Gesamtleistung vergeben wird oder ob auch Teilleistungen zulässig sind.

Hierbei können und sollen auch Verweise auf den Nahverkehrsplan genutzt werden. Die Aufgabenträger haben nun einen Anspruch, dass eigenwirtschaftliche Verkehre nur dann zugelassen werden, wenn sie keine wesentlichen Abweichungen von den veröffentlichten Standards aufweisen. Wesentliche Abweichungen sind geringeres Fahrtenangebot, Abweichungen von Linienweg und Haltestellen, Abweichungen von den Verknüpfungsvorgaben, Abweichungen von den Standards der Barrierefreiheit und Abweichungen von den Tarifvorgaben. Bleibt der eigenwirtschaftliche Antrag hinter den vorgegebenen Standards zurück, so muss die Genehmigungsbehörde diesen unzureichenden Antrag ablehnen, es sei denn der Aufgabenträger erklärt sich mit dem minderwertigen Antrag einverstanden: § 13 Abs. 2a PBefG. Geht kein eigenwirtschaftlicher Antrag ein, oder ist er unzureichend, so kann nach insoweit „erfolgloser“ Vorabbekanntmachung das Vergabeverfahren für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag eingeleitet werden.

Zusammenfassung

Geklärt ist damit nach neuem Recht, dass der Aufgabenträger über das im ÖPNV notwendige Angebot entscheidet und dieses im Nahverkehrsplan definiert. Nur dieses notwendige Angebot darf finanziert werden und die Finanzierung ist auf allgemeine Vorschriften und/oder öffentliche Dienstleistungsaufträge begrenzt. Geklärt ist auch, dass ein Aufgabenträger über eine Vorabbekanntmachung festlegt, welche Leistungen zusammen erbracht werden müssen (Linienbündel). Durch den Leistungszuschnitt kann der Aufgabenträger erheblichen Einfluss auf die wirtschaftlichen Grundlagen des Verkehrs nehmen und bestimmt damit auch weitgehend, ob eine eigenwirtschaftliche Erbringung überhaupt möglich ist. Geklärt ist auch, dass bei eigenwirtschaftlichen Verkehren der entscheidende Maßstab der vom Aufgabenträger aufgestellte Nahverkehrsplan ist und die Genehmigungsbehörde hier keine eigene weitere Planungskompetenz hat.

Nicht geklärt ist dagegen weiterhin die Frage, inwieweit einzelne Liniengenehmigungen in einem eigenwirtschaftlichen und einen gemeinwirtschaftlichen Teil aufgespalten werden kann. Überwiegend wird in Bayern vertreten, dass dies nur eingeschränkt möglich ist, wenn z.B. der gemeinwirtschaftliche Teil von der Verkehrscharakteristik deutlich anders ist und auch anders betrieben wird. Z.B. Rufbus im Sektorbetrieb statt Linienfahrten. Auch ist noch recht unklar, inwieweit Direktvergabemöglichkeiten bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen tragen. Die insoweit zuständigen Vergabekammern und Oberlandesgerichte zeigen eher eine restriktive Politik und machen deutlich, dass eine Direktvergabe an ein Unternehmen immer auch eine Vergabe zu Lasten eines anderen Unternehmens bedeutet und daher für Direktvergaben entsprechende Begründungen erforderlich sind.

2.2 Barrierefreiheit

Ein wesentliches Ziel des zum 1. Mai 2002 in Kraft getretenen Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) [3] ist die Herstellung einer umfassenden Barrierefreiheit, die für behinderte Menschen sowohl die Beseitigung räumlicher Barrieren als auch von Kommunikations-Barrieren beinhaltet (§ 4 BGG). Auf Landesebene wird dieses Ziel im Bayerischen Gesetz zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung (kurz: Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz BayBGG) [4] genannt.

Da die Gegebenheiten in der Praxis nicht in jedem Fall barrierefreie Lösungen zulassen, wird in den betreffenden Fachgesetzen (u.a. PBefG [5]) eine „vollständige Barrierefreiheit bis zum 1.1.2022“ zum Ziel erhoben. In § 8 Abs. 3 PBefG heißt es hierzu u.a.: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die

Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte soweit vorhanden, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Den Unternehmen obliegt es dann in künftigen Genehmigungsanträgen für die Einrichtung, den Betrieb und die Linienführung konkret darzulegen, mit welchen Maßnahmen die Aussagen des Nahverkehrsplans zur Barrierefreiheit umgesetzt werden (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c PBefG).

Gleichgerichtete Aussagen für den SPNV ergeben sich zudem in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO [6]). Hierin heißt es: „Die Vorschriften dieser Verordnung sind so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird“ (§ 2 Abs. 3 Satz 1 EBO).

Der Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ ist allerdings ein unbestimmter Rechtsbegriff. Dies bedeutet, es gibt keine Gesetze oder Hinweise, was unter einer vollständigen Barrierefreiheit zu verstehen sein soll. Man darf davon ausgehen, dass der Gesetzgeber nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems bis 2022 ausging. Gemeint ist vielmehr eine schrittweise Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen.

Das Ziel der Barrierefreiheit bedeutet aber, falls bei einer Maßnahme die Umsetzung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik möglich ist, alle Barrieren abzubauen und damit eine Teilhabe aller an der Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen. Als zentrale DIN-Norm sollten daher die Auftraggeber die DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ beachten.

Die Forderung nach Herstellung von Barrierefreiheit gilt nicht ausnahmslos. Es gibt Einschränkungen in inhaltlicher und vor allem in räumlicher Hinsicht gem. § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG. Diese Ausnahmen sind zulässig, wenn diese konkret benannt und begründet werden. Sie gelten grundsätzlich auch über den 01.01.2022 hinaus. Außerdem darf der Gesetzgeber Ausnahmen bezüglich technischer oder wirtschaftlicher Gründe einräumen, wenn diese unumgänglich sind und diese nachgewiesen werden können.

Ausnahmetatbestände könnten daher möglich sein, wenn z.B. die Barrierefreiheit des Haltestellenumfeldes nicht gewährleistet ist und die Maßnahme damit keinen positiven Effekt hätte. Weitere Ausnahmetatbestände wären denkbar, wenn z.B. die Anpassung von Infrastruktur oder Fahrzeuge im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Konkret bedeutet dies, dass die im Nahverkehrsplan genannten Ausnahmeregelungen grundsätzlich bis zum Ende der Laufzeit des NVP gelten. Die Kategorisierung nach Ausbaudringlichkeit ist dagegen eine flexiblere zukünftige Handhabung, die auch angepasst werden darf.

Ausnahmeregelungen sind nur dort sinnvoll, wo sich eine barrierefreie Ausstattung auch auf längere Sicht nicht realisieren lässt. Dies kann z. B. sein bei

a) flexiblen Bedienformen (Bedarfsverkehre)

b) Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann („sog. barrierefreie Insel“)

c) Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist.

Der Gesetzgeber wollte also, dass die Aufgabenträger die eigenen finanziellen Möglichkeiten und die sachlichen Notwendigkeiten in die Abwägung einbeziehen können. Dies ergibt einen Spielraum, der im Interesse der Erhaltung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes genutzt werden darf.

2.3 Zielvorgaben

Der Nahverkehrsplan definiert die Zielvorstellungen des Landkreises Donau-Ries im ÖPNV für die nächsten Jahre.

Die Zielvorgaben für den Nahverkehrsplan Donau-Ries beschränken sich zunächst auf das Landkreisgebiet. Daneben erfordert die allgemeine verkehrliche Entwicklung auch eine abgestimmte Verkehrsplanung über die Landkreisgrenzen hinaus, der Landkreis Donau-Ries strebt eine Harmonisierung der Planungen der benachbarten Aufgabenträger an.

- a) Das verkehrspolitische Ziel für den Nahverkehrsplan ist eine bedarfsorientierte Optimierung des vorhandenen eigenwirtschaftlichen Verkehrs unter Beachtung der Besonderheiten des ländlichen Raumes. Ein wesentlicher Aspekt künftiger Verbesserungsmaßnahmen sind die Verkehrsbeziehungen aus den ländlichen Bereichen zu den Mittelzentren Donauwörth und Nördlingen und zu den weiteren zentralen Orten.
- b) Der vom Landkreis Donau-Ries für den ÖPNV eingebrachte Mitteleinsatz soll optimiert werden, um eine größtmögliche Effizienz zu erzielen.
- c) Besondere Beachtung ist den Entwicklungen im Schulwesen zu schenken.
- d) Bezüglich Fahrtenangebot und räumlicher Erschließung sind die vorhandenen sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen im Landkreis (insbesondere die ländliche Struktur und große Fläche des Landkreises) zu berücksichtigen.
- e) Das vorhandene ÖPNV-Angebot wird gesichert und erhalten. Die Nutzerfreundlichkeit für den Fahrgast soll erhöht werden.
- f) Das Angebot des ÖPNV soll für den Schüler- und Berufsverkehr eine Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten, d.h. zumindest auch ein Grundangebot in den Ferien.
- g) Daneben soll auch für den Versorgungsverkehr (Einkauf, Behörden-, Arztbesuch) ein entsprechendes Angebot bestehen.
- h) Bedarfsverkehre (Rufbus, Lechbus) können in Räumen/Zeiten mit geringer Auslastung den Buslinienverkehr ergänzen bzw. ersetzen.
- i) Das Busangebot soll an qualifizierten Verknüpfungspunkten auf den SPNV ausgerichtet sein (kurze Umsteigezeiten, Anschlusssicherung)

- j) Bei der Planung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten ist auf eine Anbindung an das ÖPNV-Netz (Schaffung neuer Haltestellen) hinzuwirken.
- k) Der Landkreis strebt die Herstellung barrierefreier Zugänge zum ÖPNV im Sinne der aktuellen Rechtslage an.
- l) Der Aufgabenträger behält sich vor, im Einzelfall das Instrument der Allgemeinen Vorschrift anzuwenden. Wird die Ausreichende Verkehrsbedienung trotzdem nicht eigenwirtschaftlich erbracht, hat der Aufgabenträger verschiedene Möglichkeiten: Verhandlungen mit Verkehrsunternehmen, Preisanfrage, Direktvergabe oder Ausschreibung. Die Wettbewerbsformen sollen variabel gehalten werden. Die Belange der mittelständischen Betriebe sollen berücksichtigt werden.

3 Bestandsaufnahme

Um die Verkehrsbeziehungen differenziert darstellen zu können, erfolgt eine Untergliederung des Planungsraumes in Verkehrszellen. Als Verkehrszellen wurden die 44 Gemeinden des Landkreises gewählt. Gemeindefein liegen Daten etwa für die sozialversicherungspflichtigen Pendler vor. Detailliertere Aussagen werden auf der Ebene von Ortsteilen mit mindestens 200 Einwohnern getroffen, auf die die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung [2] anzuwenden ist. Hierauf zielen dann auch die Einzelmaßnahmen ab.

Die Bestandsaufnahme gibt in den jeweiligen Kapiteln die aktuelle Situation zum Zeitpunkt der Bearbeitung wieder. Zum Teil wurde während der weiteren Bearbeitung aktuelleres Datenmaterial verfügbar. Dies wurde jeweils geprüft, wobei sich jedoch keine wesentlichen Abweichungen gezeigt haben.

3.1 Raumstrukturen und soziodemographische Daten

3.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Nach dem aktuell gültigen Landesentwicklungsprogramm Bayern [8] von 2003 zählt der Landkreis Donau-Ries zur Region Augsburg (9).

Der gesamte Landkreis gehört der Gebietskategorie „Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll“ an.

Durch den Landkreis verlaufen mehrere Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung: entlang der Bundesstraße 16 und der Kursbuchstrecke (KBS) 993 von Dillingen a.d. Donau über Donauwörth und Rain nach Neuburg a.d. Donau, entlang der Bundesstraße 2 und der KBS 910 von Augsburg über Mertingen / Asbach-Bäumenheim, Donauwörth, Kaisheim und Monheim nach Treuchtlingen, entlang der Bundesstraße 25 und z.T. der KBS 995 von Donauwörth über Harburg (Schwaben), Nördlingen, Wallerstein nach Dinkelsbühl und entlang der Bundesstraße 29 und der KBS 995 von Nördlingen in Richtung Aalen. Der Regionalplan Augsburg weist neben den Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung keine Entwicklungsachse von regionaler Bedeutung auf (siehe Plan1).

Der Landkreis, der zum Verflechtungsbereich des Oberzentrums Augsburg gehört, verfügt über die beiden Mittelzentren Donauwörth und Nördlingen. Die beiden Mittelzentren bilden zugleich die Zentren der jeweiligen Mittelbereiche.

Zum Mittelbereich Donauwörth gehören die östlichen Nahbereiche Wemding, Monheim, Rain, Asbach-Bäumenheim/Mertingen, Harburg und Kaisheim sowie Donauwörth selbst. Der Mittelbereich Nördlingen umfasst die Nahbereiche Oettingen i. Bayern, Wallerstein, Bissingen (Landkreis Dillingen a.d. Donau) sowie Nördlingen selbst.

Des Weiteren sind im Landkreis fünf Unterzentren vorhanden (Oettingen i. Bayern, Wemding, Monheim und Asbach-Bäumenheim/Mertingen). Die Stadt Rain ist als Mögliches Mittelzentrum definiert. Zudem gibt es vier Kleinzentren (Wallerstein, Harburg (Schwaben), Kaisheim und Tapfheim). Das Kleinzentrum Wallerstein soll gemäß dem Regionalplan für die Region Augsburg bevorzugt entwickelt werden.

Die Zentralen Orte stellen zugleich die Zentren der Nahbereiche dar. Insgesamt gibt es im Landkreis Donau-Ries elf Nahbereiche: Donauwörth (mit den Gemeinden Donauwörth und Tapfheim), Nördlingen (Alerheim, Deiningen, Ederheim, Hohenaltheim, Mönchsdeggingen, Möttingen, Nördlingen, Reimlingen und Wechingen), Rain (Genderkingen, Holzheim, Marxheim, Münster, Niederschönenfeld und Rain), Asbach-Bäumenheim/Mertingen (Asbach-Bäumenheim, Mertingen und Oberndorf), Monheim (Monheim, Rögling, Tagmersheim), Oettingen i. Bayern (Auhausen, Ehingen a. Ries, Hainsfarth, Megesheim, Munningen, Oettingen i. Bayern), Wemding (Fünfstetten, Huisheim, Otting, Wemding, Wolferstadt), Harburg, Kaisheim (Buchdorf, Daiting, Kaisheim) und Wallerstein (Fremdingen, Maihingen, Marktoffingen, Wallerstein) sowie Bissingen (Amerdingen, Bissingen, Forheim). Die Gemeinden Amerdingen und Forheim liegen zwar im Landkreis Donau-Ries, werden aber dem im Landkreis Dillingen a.d. Donau liegenden Nahbereichszentrum Bissingen zugeordnet.

33 Gemeinden im Landkreis Donau-Ries sind zu insgesamt sechs Verwaltungsgemeinschaften zusammengeschlossen: Verwaltungsgemeinschaft Wallerstein (mit den Mitgliedsgemeinden Marktoffingen, Maihingen und Wallerstein), VG Oettingen i. Bayern (Auhausen, Ehingen a. Ries, Hainsfarth, Megesheim, Munningen und Oettingen i. Bayern), VG Ries mit Sitz in Nördlingen (Wechingen, Deiningen, Alerheim, Ederheim, Hohenaltheim, Forheim, Amerdingen, Mönchsdeggingen und Reimlingen), VG Wemding (Wolferstadt, Otting, Fünfstetten, Huisheim und Wemding), VG Monheim (Rögling, Tagmersheim, Daiting, Buchdorf, und Monheim) sowie VG Rain (Niederschönenfeld, Genderkingen, Münster, Holzheim und Rain).

3.1.2 Siedlungsstruktur

Der Landkreis Donau-Ries ist der nördlichste Landkreis des Regierungsbezirkes Schwaben. Innerhalb dessen besitzt er eine gemeinsame Landkreisgrenze mit den Landkreisen Dillingen a.d. Donau, Augsburg und Aichach-Friedberg. Im Norden grenzt er an den Regierungsbezirk Mittelfranken (mit den Landkreisen Ansbach und Weißenburg-Gunzenhausen), im Osten an den Regierungsbezirk Oberbayern (mit den Landkreisen Eichstätt und Neuburg-Schrobenhausen). Im Westen ist die Landkreisgrenze identisch mit der Grenze zu Baden-Württemberg (mit den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis).

Der Landkreis Donau-Ries besteht aus 44 Städten, Märkten und Gemeinden mit einer Gesamtfläche von 1.275 km². Damit liegt er nach den Landkreisen Oberallgäu und Ostallgäu an dritter Stelle der zehn Landkreise des Regierungsbezirkes Schwaben. Der Sitz der Landkreisverwaltung ist die seit 1998 Große Kreisstadt Donauwörth.

Im Landkreis Donau-Ries leben derzeit ca. 131.000 Einwohner (31.12.2004). Die Bevölkerungsdichte liegt bei 103 EW/km². Die Einwohnerzahlen in den einzelnen Gemeinden weisen eine große Spannweite auf. Diese reicht von 602 Einwohnern in der Gemeinde Forheim bis zu 19.489 Einwohnern in der Großen Kreisstadt Nördlingen.

In Plan 2 ist die Anzahl der Einwohner für jede Gemeinde im Landkreis dargestellt. Außerdem zeigt der Plan die Anzahl an Erwerbstätigen (Bewohner der jeweiligen Gemeinde, die in einem Arbeitsverhältnis stehen) und (sozialversicherungspflichtig) Beschäftigten (Personen, die in der jeweiligen Gemeinde arbeiten) sowie die Anzahl an Ein- und Auspendlern. Die Daten wurden der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit [7] entnommen (Stand: 30.06.2004).

Die Große Kreisstadt Donauwörth weist mit über 11.500 Beschäftigten die meisten Arbeitsplätze auf. Über 8.500 Personen pendeln in dieses Mittelzentrum ein. Danach folgt die Große Kreisstadt Nördlingen mit knapp 11.000 Beschäftigten und über 6.500 Einpendlern. Darauf die Städte Rain (3.363 Beschäftigte) und Wemding (3.113) sowie die Gemeinden Oettingen i. Bayern, Monheim, Mertingen und Asbach-Bäumenheim (2.100 - 2.500 Beschäftigte). Die genannten Gemeinden weisen einen positiven Pendlersaldo auf.

Eine genauere Analyse der Siedlungsstruktur konnte durch eine schriftliche Befragung der Gemeinden durchgeführt werden. Die Gemeinden gaben für insgesamt 192 Ortsteile Einwohnerzahlen an.

Die Differenz zu den 386 amtlich benannten Ortsteilen von 1987 (zuletzt durchgeführte Volkszählung) ist dadurch zu erklären, dass die Gemeinden nicht alle Ortsteile einzeln aufgeführt haben, sondern diese zum Teil aggregierten. Da es sich hierbei aber ganz überwiegend um Ortsteile mit weit weniger als 200 Einwohnern handeln dürfte, hat diese Generalisierung keinen Einfluss auf die Untersuchung. 39 Ortsteile (20 %) haben nach der Befragung weniger als 100 Einwohner. Weitere 30 Ortsteile (16 %) liegen zwischen 100 und weniger als 200 Einwohnern. Somit haben die verbleibenden 123 Ortsteile (64 %) mehr als 200 Einwohner, davon sind 62 größer als 500 Einwohner (32 %). Siehe hierzu Abbildung 1. Diese Größen sind maßgeblich für die Beurteilung der ÖPNV-Erschließung gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (Richt- und Grenzwerte).

Die Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnern werden entsprechend ihrer Größe in Plan 3 dargestellt. Auch hier ist zu beachten, dass einzelne Gemeinden Einwohnerzahlen z.T. aggregiert angegeben haben.

Plan 4 gibt einen Überblick über die Einwohnerentwicklung in den Gemeinden zwischen 1997 und 2004. Auf Kreisebene hat sich die Anzahl der Einwohner von ca. 128.250 (30.06.1997) auf ca. 131.000 (31.12.2004) erhöht (siehe Abbildung 2). Dies entspricht einer Zunahme um 2,2 %. Im Zeitraum von 1987 bis 1997 betrug die Wachstumsrate auf Kreisebene noch 9,2 %.

Wiesen in der Zeitspanne 1987 - 1997 noch alle Gemeinden z.T. massiv steigende Einwohnerzahlen von bis zu 23,3 % (Gemeinde Niederschönenfeld) auf, so gab es zwischen 1997 und 2004 insbesondere in den nordwestlichen und östlichen Gemeinden einen Bevölkerungsrückgang um bis zu 4,4 % (Gemeinde Mönchsdeggingen). Insgesamt verringerte sich die Bevölkerung in 14 Gemeinden, davon in zehn Gemeinden um mindestens 1,5 %. Eine Stagnation der Bevölkerungszahl (-1 % bis +1 %) fand in sieben Gemeinden statt. In 17 Gemeinden trat eine Bevölkerungszunahme zwischen 2 % und 5 % auf. In den Gemeinden Wallerstein, Otting, Niederschönenfeld, Oberndorf a. Lech, Kaisheim und Mertingen stieg die Anzahl der Einwohner zwischen 6 % und 10 %, in den Gemeinden Reimlingen, Münster, Buchdorf und Deiningen um 11 % bis 18,4 %.

Neben der Bevölkerung ist auch die Anzahl der Schüler und die räumliche Verteilung der Schulen ein wesentlicher Aspekt für den ÖPNV.

Der Landkreis organisiert die Beförderung von Schülern zu den beiden Schulen für individuelle Lernförderung, Realschülern, Gymnasiasten, Fach-/Berufsoberschülern, Berufsfachschülern und Wirtschaftsschülern. Zu den Aufgaben des Landkreises gehört auch die Beförderung der Schüler der Klassen des Mittleren-Reife-Zweiges (M-Zweig) an Hauptschulen, soweit die Schüler nicht im Sprengelgebiet der besuchten Hauptschule wohnen. Die Beförderung der Schüler der weiterführenden Schulen wird weitestgehend über das vorgehaltene Verkehrsangebot der vorhandenen Verkehrsunternehmen im Landkreis abgewickelt. Bei erkennbaren Angebotslücken bzw. zusätzlichem Bedarf werden gemeinsam Lösungen realisiert.

Im Schuljahr 2004/2005 gab es im Landkreis Donau-Ries ca. 5.800 beförderungspflichtige Schüler an weiterführenden Schulen.

In Plan 5 werden die Schulstandorte und die Anzahl der Schüler auf Gemeindeebene im Landkreis dargestellt. Die bedeutendsten Schulstandorte sind Donauwörth und Nördlingen mit 7.388 bzw. 4.719 Schülern an 12 bzw. 15 Schulen. Danach folgen die Schulstandorte Rain (1.605 Schüler), Oettingen i. Bayern (1.565) und Wemding (1.457) sowie Wallerstein (581) und Monheim (558).

Die übrigen aufgeführten Orte sind Standorte von Teilhaupt- und Hauptschulen sowie Grundschulen. Deren Schülerbeförderung erfolgt im reinen Schülerverkehr und wird in der Regel gemeindlich organisiert.

Außerhalb des Landkreises werden von beförderungspflichtigen Schülern Schulen in Wassertrüdingen, Dinkelsbühl, Dillingen a.d. Donau, Wertingen, Bopfingen, Augsburg, Höchstädt a.d. Donau, Neresheim, Aalen, Neuburg a.d. Donau, Lauingen (Donau), Gunzenhausen und Ingolstadt besucht.

Während der Bearbeitungsphase des Nahverkehrsplans hat sich die Schülerzahl nicht wesentlich verändert. Lediglich im Lechgebiet gab es eine nennenswerte Zunahme.

3.2 Gesamtverkehrsnachfrage

Die Gesamtverkehrsnachfrage kann in die vorhandene Verkehrsnachfrage (erfüllte Nachfrage) und in die potentielle Verkehrsnachfrage (nicht erfüllte Nachfrage) untergliedert werden.

3.2.1 Vorhandene Nachfrage im ÖPNV und Motorisierten Individualverkehr (MIV)

Konkrete, flächendeckende Angaben zu der vorhandenen ÖPNV-Nachfrage (Fahrgastzählungen oder -befragungen) liegen für den Landkreis Donau-Ries in aktueller Form nicht vor.

Es wurden in einer Befragung der Verkehrsunternehmen Angaben zu den Fahrgastzahlen der einzelnen Linien erbeten. Die Genauigkeit dieser Angaben ist aber gerade bei den Regionallinien für eine detaillierte Darstellung der vorhandenen ÖPNV-Nachfrage nicht ausreichend. Es lässt sich jedoch daraus ableiten, dass erwartungsgemäß die vorwiegend auf Schülerbelange ausgerichteten Fahrten am besten besetzt sind. Der Fremdenverkehr besitzt im Landkreis nur einen untergeordneten bzw. regional begrenzten Einfluss auf die ÖPNV-Nachfrage. Nach Aussagen der Verkehrsunternehmen sind im Landkreis mehrere Linien vorhanden, auf denen es neben den Schülern und den Berufspendlern weitere Fahrgäste gibt (z.B. Einkauf). Dies dürfte aber nicht flächendeckend der Fall sein.

Die Tatsache, dass die Werte für die vorhandene ÖPNV-Nachfrage nicht im Einzelnen vorliegen, stellt für die Planung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes keinen grundsätzlichen Mangel dar, da es hierfür ohnehin nicht ausreichend wäre, lediglich von der vorhandenen Nachfrage im ÖPNV auszugehen.

Die Planung darf sich nämlich nicht nur auf die Berücksichtigung der vorhandenen Fahrten beschränken, sondern muss insbesondere auch solche Fahrten und Wege mit in die Überlegung einbeziehen, die beim gegenwärtigen ÖPNV-Angebot mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt werden, oder sogar völlig unterbleiben. Ausgangspunkt der Planungen muss deshalb die potenzielle Verkehrsnachfrage sein, die die prinzipiell zusätzlich gewinnbaren Fahrten einschließt.

Für die vorhandene Nachfrage im MIV kann auf die Straßenverkehrszählung 2000 des Verkehrsmengen-Atlas Bayern [9] zurückgegriffen werden. Aus diesem kann die Straßenbelastung im MIV entnommen werden. Erfasst sind hierin alle Bundesautobahnen, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen. Somit liegen zwar keine Zählergebnisse für sämtliche Straßen des Landkreises vor und die Mengen enthalten auch Fahrten von Bewohnern außerhalb des Landkreises Donau-Ries, jedoch geben diese Zahlen einen sehr guten Überblick über die wesentlichen Nachfragestrukturen im MIV.

Die höchsten Verkehrsmengen finden sich insbesondere entlang den Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung: auf den Relationen Kaisheim – Donauwörth – Landkreisgrenze (B 2) und Donauwörth – Nördlingen (B 25) liegen die Belastungswerte zwischen 10.000 Kfz/Tag und 17.500 Kfz/Tag, auf den übrigen Abschnitten der Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung (B 2, B 16 und B 25) zwischen 5.000 Kfz/Tag und 10.000 Kfz/Tag. Lediglich auf der Relation Wallerstein – Marktoffingen – Fremdingen – Landkreisgrenze (B 25) liegen die Belastungswerte zwischen 3.500 und 4.000 Kfz/Tag (siehe Plan 6). Außerhalb dieser Achsen liegen die Werte zwischen 2.500 Kfz/Tag und 5.000 Kfz/Tag und finden sich insbesondere um die zentralen Orte. Verkehrsbelastungen zwischen 1.000 und 2.500 Kfz/Tag sind im übrigen Landkreisgebiet vorhanden.

3.2.2 Potenzielle Verkehrsnachfrage

Die potenzielle Verkehrsnachfrage kann aus dem Verkehrsbedarf der verschiedenen Fahrtzwecke abgeleitet werden. Dabei kann zwischen den drei folgenden Verkehrsarten unterschieden werden: Berufs- und Ausbildungsverkehr (Pendlerverflechtungen), Einkaufs- und Erledigungsverkehr sowie Freizeit- und Erholungsverkehr.

Die Daten für den **Berufsverkehr** können der Pendlerstatistik der Bundesanstalt für Arbeit [7] entnommen werden. Diese umfasst nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Es fehlen somit z.B. Beamte und Selbstständige. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit sind aber von der Statistik rund 80 - 85 % der Erwerbstätigen erfasst. Die Daten der Volkszählung von 1987 hätten zwar den Vorteil der Vollständigkeit, sind jedoch inzwischen völlig veraltet.

Die Daten im **Ausbildungsverkehr** wurden vom Landratsamt zur Verfügung gestellt und enthalten alle beförderungspflichtigen Schüler, für die der Landkreis Donau-Ries als Aufgabenträger fungiert.

Damit werden jedoch nicht die Grund- und Hauptschüler und Schüler weiterführender Schulen ab der elften Jahrgangsstufe einschließlich erfasst. Außerdem sind in der Auflistung der beförderungspflichtigen Schüler nicht diejenigen Schüler enthalten, die aufgrund der geringen Distanz zur Schule keinen Anspruch auf Beförderung haben.

Für den **Einkaufs- und Erledigungsverkehr** liegt kein Zahlenmaterial vor. Aus Erfahrungswerten lässt sich jedoch sagen, dass sich diese Verkehrsströme im Wesentlichen aus der zentralörtlichen Struktur eines Landkreises ableiten lassen. Hierbei werden Einkäufe und Erledigungen, die den täglichen Bedarf betreffen, oft innerhalb der Gemeinde durchgeführt. Das Hauptziel für die Deckung des mittel- und langfristigen Bedarfs, z.T. auch des täglichen Bedarfs, stellen die zentralen Orte dar.

Aus bisherigen Erfahrungen lässt sich ableiten, dass es sich bei den potenziellen ÖPNV-Nachfragern im Einkaufs- und Erledigungsverkehr hauptsächlich um nicht erwerbstätige Personen handelt, denen kein oder nicht immer ein Pkw zur Verfügung steht.

Auch für den **Freizeit- und Erholungsverkehr** liegen auf Kreisebene keine Zahlen vor. Dieser Verkehr der ansässigen Bürger konzentriert sich jedoch erfahrungsgemäß im Feierabendverkehr auf die Frei-

zeiteinrichtungen in den zentralen Orten. Von entsprechenden Konzentrationen im Wochenendverkehr kann im Landkreis Donau-Ries nur im Einzelfall ausgegangen werden.

Nur von geringer Bedeutung für den ÖPNV ist der **Tourismus**. Detailliertes Zahlenmaterial für Gäste und Übernachtungen im Landkreis Donau-Ries für das Jahr 2004 wurde vom Landratsamt zur Verfügung gestellt und ausgewertet. Lediglich die Gemeinden Nördlingen, Donauwörth, Rain, Wemding, Fremdingen, Oettingen i. Bayern und Harburg sowie mit Abstand Tapfheim weisen eine nennenswerte Anzahl an Gästen und Übernachtungen auf, liegen aber weit unterhalb vergleichbarer Werte von touristisch geprägten Landkreisen (siehe Plan 7).

Die meisten Übernachtungen im Jahr 2004 weisen die Großen Kreisstädte Donauwörth und Nördlingen mit ca. 67.750 bzw. ca. 49.250 Übernachtungen/Jahr auf. Es folgen die Städte Rain und Wemding mit jeweils ca. 27.000 Übernachtungen sowie die Gemeinde Fremdingen mit ca. 12.000 Übernachtungen. Die anderen o.g. Gemeinden weisen lediglich Übernachtungszahlen zwischen 1.285 und 6.000 je Jahr auf.

Die Entwicklung der Übernachtungszahlen im Landkreis Donau-Ries seit dem Jahr 1999 ist aus Abbildung 3 ersichtlich.

Detaillierte Zahlen für die potenzielle Verkehrsnachfrage liegen **für den Berufs- und Ausbildungsverkehr** vor.

In Plan 8 werden die Pendlereinzugsbereiche, definiert als überwiegender Zielort der Berufsauspendler, dargestellt. Der Plan zeigt die Bedeutung der **Großen Kreisstädte Donauwörth und Nördlingen** als Arbeitsstandorte. Für 16 bzw. 17 der 44 Landkreisgemeinden stellen diese beiden Städte das Hauptziel der Berufsauspendler dar.

In der Großen Kreisstadt Donauwörth pendeln 48 % der erwerbstätigen Personen aus, die restlichen Erwerbstätigen arbeiten in Donauwörth selbst. Die meisten der Berufsauspendler haben ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde Asbach-Bäumenheim. In der Großen Kreisstadt Nördlingen beträgt der Anteil der Berufsauspendler nur 38 %, wovon die meisten in die Große Kreisstadt Donauwörth pendeln.

Weitere Hauptzielorte der Berufsauspendler sind die **Gemeinden Oettingen i. Bayern, Rain, Wemding und Meitingen (Landkreis Augsburg)**.

Die **Stadt Oettingen i. Bayern** stellt für die Gemeinden Auhausen, Ehingen a. Ries, Hainsfarth und Megesheim das Hauptziel der Berufspendler dar.

Die **Stadt Rain** ist ein wichtiger Pendlerzielort für den Südosten des Landkreises. Die meisten Berufsauspendler der Gemeinden Marxheim, Niederschönenfeld und Holzheim haben dort ihren Arbeitsplatz.

Für die Gemeinden Wolferstadt und Otting stellt die **Stadt Wemding** den überwiegenden Zielort der Berufsauspendler dar.

Die meisten Berufsauspendler der Gemeinde Münster haben im Landkreis Augsburg in der **Gemeinde Meitingen** ihren Arbeitsort.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die beiden Kreisstädte die wichtigsten Arbeitsstandorte sind. Im Norden und Südosten des Landkreises sind mehrere kleinräumige Verflechtungsbereiche vorhanden. Auffallend sind die ganz überwiegenden Verflechtungen innerhalb des Landkreises.

Außerhalb des Landkreises Donau-Ries stellt die kreisfreie Stadt Augsburg mit knapp 1.500 Beschäftigten aus dem Landkreis Donau-Ries den wichtigsten Pendlerzielort dar. Danach folgt die Landeshauptstadt München (Ziel für 560 Berufsauspendler aus dem Landkreis Donau-Ries) sowie die Gemeinden Bopfingen (340), Meitingen (275) und Neuburg a.d. Donau (260).

Von außerhalb des Landkreises Donau-Ries stellt der Markt Bissingen mit 471 Berufspendlern den stärksten Einpendlerstrom dar. Danach folgen die Gemeinden Bopfingen (363), Burgheim (323), Riesburg (306) sowie die kreisfreie Stadt Augsburg (285) und die Landeshauptstadt München (252).

Den circa 30.750 Berufsauspendlern stehen knapp 31.200 Berufseinpendler gegenüber. Daraus ergibt sich ein knappes positives Pendlersaldo von etwa 450 Berufspendlern.

Einen detaillierteren Überblick über die Pendlerströme gibt Plan 9. Hierin werden die Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr zwischen den einzelnen Gemeinden bzw. über die Landkreisgrenze hinaus abstrahiert und kumuliert dargestellt. Kumulierung und Umlegung erfolgten entsprechend der kürzesten realistischen Straßenverbindung zwischen den jeweiligen Gemeindehauptorten auf dem Hauptverkehrsnetz.

Die stärksten Pendlerströme finden sich um die Große Kreisstadt Donauwörth. Der Maximalwert von knapp über 6.000 Berufspendlern ist auf der B2 südlich von Donauwörth vorhanden. Die Belastungen entlang der B25 zwischen Donauwörth und Harburg (Schwaben), Donauwörth und Kaisheim (B2) sowie zwischen Donauwörth und der Landkreisgrenze Richtung Augsburg (B2) liegen durchwegs bei über 2.000 Berufspendlern je Tag. Pendlerströme zwischen 1.000 und 2.000 finden sich insbesondere um die Große Kreisstadt Nördlingen sowie entlang den Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung: Nördlingen – Wallerstein (B25), Nördlingen – Landkreisgrenze Richtung Aalen (B29), Nördlingen – Oettingen i. Bayern (B466), Nördlingen – Deiningen – Fessenheim (St 2213), Nördlingen – Harburg (Schwaben) (B25) sowie Kaisheim – Monheim (B2), Donauwörth – Tapfheim (B16) und Aufahrt/Abfahrt B2 – Rain – Landkreisgrenze Richtung Ingolstadt (B16). Pendlerströme zwischen 500 und 1.000 Berufspendlern je Tag spiegeln überregionale Beziehungen z.T. über mehrere Gemeinden hinweg wieder. Ansonsten ist der Landkreis geprägt durch eine Vielzahl von Relationen, auf denen die Werte der werktäglichen Berufspendler z.T. deutlich unter 500 Personen liegen.

Plan 9 zeigt zudem den Anteil der die Landkreisgrenzen überschreitenden Pendlerströme, der durch verschiedene Farbgebungen dargestellt wird. Der Großteil der Pendlerströme weist einen Anteil von weniger als 25 % auf, das heißt, dass mehr als 75 % der Pendler ihre Quelle und Ziel ihres Arbeitsweges innerhalb des Landkreises Donau-Ries haben. Lediglich im Süden und im Nordwesten sowie in Randlagen des Landkreises liegt der Anteil der die Landkreisgrenzen überschreitenden Pendlerströme höher. Insbesondere in Richtung Augsburg (– München), Neuburg a.d. Donau (– Ingolstadt), Dillingen a. d. Donau und Aalen sind nennenswerte Ströme der Berufspendler über die Landkreisgrenzen hinaus vorhanden.

Werden die **Ausbildungspendler (beförderungspflichtige Schüler)** des Landkreises betrachtet, so ist wiederum eine Konzentration auf die beiden **Großen Kreisstädte Donauwörth und Nördlingen** sowie die **Stadt Wemding** auszumachen (siehe Plan 10). Des Weiteren sind die Städte **Oettingen i. Bayern** und **Rain** für einige Gemeinden überwiegende Zielorte der Ausbildungspendler. Die Schüler der Großen Kreisstädte Donauwörth und Nördlingen besuchen zum überwiegenden Teil (82 % bzw. 77 %) Schulen innerhalb dieser Städte. Erst mit Abstand folgen die Ausbildungsauspendler, von denen wiederum der Großteil nach Höchstädt bzw. Donauwörth orientiert ist.

Das überwiegende Ziel der Ausbildungspendler in den südöstlichen Gemeinden Marxheim, Genderkingen, Münster und Holzheim stellt die **Stadt Rain** dar, für die nördlichen Gemeinden Fremdingen,

Ehingen a. Ries, Hainsfarth und Wemding ist dies die **Stadt Oettingen i. Bayern**. Die Gemeinde Auhausen orientiert sich diesbezüglich auf die **Stadt Wassertrüdingen (Landkreis Ansbach)**.

Die Verflechtungen der Ausbildungspendler sind in Plan 11 dargestellt. Generell liegen die Werte im Ausbildungsverkehr deutlich unter denen des Berufsverkehrs, die Bedeutung für den ÖPNV ist dennoch erheblich größer.

Der Anteil der landkreisübergreifenden Ausbildungspendler liegt nahezu flächendeckend unter 25 %, größtenteils sogar unter 5 %. Lediglich in Randbereichen des Landkreises sind höhere Werte vorhanden.

Die stärksten Ströme mit über 500 Ausbildungspendlern finden sich auf einzelnen kurzen Relationen um Donauwörth aufgrund der Überlagerung mehrerer Ströme. Pendlerströme zwischen 250 und 500 Ausbildungspendlern sind entlang den Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung sowie um weitere Schulstandorte vorhanden. Pendlerströme zwischen 100 und 250 Ausbildungspendlern je Tag verdeutlichen überregionale Beziehungen z.T. über mehrere Gemeinden hinweg. Der restliche Landkreis ist geprägt durch eine Vielzahl von Relationen, auf denen die Werte der Ausbildungspendler unter 100 Personen liegen.

3.3 Analyse des ÖPNV-Angebotes

Derzeit gibt es im Landkreis Donau-Ries 42 Regionalbuslinien und Linien im Stadtverkehr (Stand Dez. 2014). Im Einzelnen werden die Linien von folgenden Verkehrsunternehmen bedient:

Regionalbus Augsburg GmbH, Schwabenbus GmbH

- 105 (9105) Donauwörth – Dillingen – Sontheim
- 107 (9107) Stadtverkehr Donauwörth:
 - Linie 1: Parkstadt
 - Linie 2: Riedlingen
 - Linie 3: Donauwörth – Asbach-Bäumenheim – Mertingen – Allmannshofen
- 110 (5609) Donauwörth – Bäumenheim – Oberndorf – Heiðesheim
- 111 (9111) Donauwörth – Bissingen
- 116 (9116) Donauwörth – Marxheim – Tagmersheim
- 126 (8826) Nördlingen – Mönchsdeggingen-Schaffhausen
- 131 (8831) Donauwörth – Mönchsdeggingen-Schaffhausen

Egenberger GmbH & Co.KG

- 310 Genderkingen – Rain
- 311 Rain – Oberndorf – Donauwörth

- 312 Wallerdorf – Holzheim – Rain
Etting – Gempfung – Sallach – Rain
- 313 Bergendorf/Münster – Hemerten – Holzheim
- 314 Hemerten – Ober-/Unterpeiching – Rain
Mittelstetten – Staudheim – Rain
- 315 Rain – Mertingen – Donauwörth
- 316 Bürgerrufbus Lechgebiet

Fa. Schwarzer

- 501 Nördlingen – Dinkelsbühl – Feuchtwangen
- 502 Nördlingen – Belzheim – Oettingen
- 503 Nördlingen – Oettingen – Wassertrüdingen
- 504 Nördlingen – Alerheim – Wemding
- 505 Nördlingen – Hohenaltheim – Diemantstein
- 506 Nördlingen – Ederheim – Amerdingen
- 508 Stadtbuslinie Nördlingen
Linie 1: Wemdinger Viertel – Brettermarkt
Linie 2: Augsburgs Viertel – Brettermarkt
Linie 3: Baldingen – Brettermarkt

Fa. Osterrieder

- 700 Wemding – Harburg – Donauwörth
- 720 Wemding – Otting – Wolferstadt – Wemding
- 730 Huisheim – Wemding – Megesheim – Oettingen
- 740 Wemding – Laub – Oettingen
- 750 Amerbach – Nördlingen
- 750 Megesheim – Nördlingen
- 760 Hagau – Wolferstadt – Oettingen
- 770 Wemding – Fünfstetten – Monheim
- 790 Wemding – Döckingen – Polsingen – Wemding

- 800 Treuchtlingen – Fünfstetten – Donauwörth
- 830 Blossenau – Tagmersheim – Monheim – Donauwörth
- 860 Natterholz – Daiting – Hafenreut – Donauwörth
- 870 Kölbürg – Monheim
- 880 Wittesheim – Liederberg – Monheim

Fa. Hauck

- 648 Oettingen – Westheim – Gunzenhausen
- 649 Oettingen – Döckingen – Gunzenhausen

Regional Bus Stuttgart GmbH

- 7696 Nördlingen – Aalen

Gerstmayr Reisen KG

- Eglingen – Kössingen

Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund

- 405 Mertingen – Buttenwiesen – Wertingen (Inzwischen Bestandteil des AVV-Linienbündels Nr. 9 „Schmutter“)

Unter touristischen Aspekten sind die durch den Landkreis Donau-Ries verlaufenden Fernbuslinien zu nennen:

- Mannheim – Piatra Neamt / Rumänien (Fa. Erna Mayer, Neusäß-Westheim)
- Nürnberg – Augsburg, Nürnberg – Ulm (Bayern Express Omnibus, München)
- Frankfurt – Füssen (Deutsche Touring GmbH, Frankfurt)

Zusätzlich gibt es die drei Kursbuchstrecken Nürnberg – Treuchtlingen – Donauwörth – Augsburg (KBS 910, DB), Ulm – Donauwörth – Ingolstadt (Donautalbahn, agilis) und Aalen – Nördlingen – Donauwörth (KBS 995, DB). In Plan 12 sind die drei Strecken mit ihren 13 Bahnhöfen dargestellt:

- KBS 910: Otting-Weilheim, Donauwörth, Bäumenheim, Mertingen
- Donautalbahn: Tapfheim, Donauwörth, Genderkingen, Rain

- KBS 995: Donauwörth, Wörnitzstein, Ebermergen, Harburg (Schwaben), Hoppingen, Möttingen, Nördlingen

In den vergangenen Jahren wurde Donauwörth zum einem Bahnknoten ausgebaut.

3.3.1 Räumliche Erschließung

Die Analyse der räumlichen Erschließung erfolgt gemäß den Grenz- und Richtwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2]. Es wurde bei der räumlichen Erschließung in Gebiete mit hoher und in Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte unterschieden.

Die erstgenannten umfassen die Stadtgebiete der beiden Mittelzentren Donauwörth und Nördlingen. Die Gebiete niedriger Nutzungsdichte beinhalten die verbleibenden Ortsteile über 200 Einwohner. In den beiden Mittelzentren wurden Mittelwerte der Einzugsbereiche der in der Leitlinie vorgeschlagenen Grenz- und Richtwerten angewandt. Diese betragen bei Bushaltestellen 500 m Luftlinie (Grenzwert) und bei Bahnhöfen 800 m. Die Richtwerte betragen 400 m (Bushaltestellen) und 600 m (Bahnhöfe).

In den Gebieten mit niedriger Nutzungsdichte wurden ebenfalls Mittelwerte der in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung genannten differenzierten Werte angesetzt. Die Grenzwerte liegen bei 800 m (Bus) und 1.200 m (Bahn), die Richtwerte bei 600 m (Bus) und 1.000 m (Bahn).

Die Grenzwerte stellen eine Mindestanforderung an den ÖPNV dar. Die Richtwerte orientieren sich an einem guten ÖPNV-Angebot.

Die räumliche Erschließung eines Ortsteils ist gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung dann gegeben, wenn mindestens 80 % der Einwohner dieses Ortsteils durch Haltestellen erschlossen sind.

Eine genaue Zuordnung der Anzahl der Einwohner zu den erschlossenen Bereichen ist nicht möglich, da hierfür kein Datenmaterial zur Verfügung steht. Daher wurde im Einzelfall untersucht, wie viel Prozent der Siedlungsfläche erschlossen sind. Einer derartigen Einstufung (< 80 %) folgt nicht generell ein Vorschlag von Verbesserungsmaßnahmen. Vielmehr wird in einem nächsten Schritt für diese Ortsteile die Notwendigkeit für Maßnahmen überprüft. Erst wenn diese gegeben und unter wirtschaftlichen Bedingungen vertretbar ist, werden auch Maßnahmen erarbeitet.

Plan 13 stellt die Grenzwerte der Haltestelleneinzugsbereiche dar. Die Grenzwerte sind nur auf Ortsteile mit mindestens 500 Einwohnern anzuwenden. Es wird deutlich, dass nahezu sämtliche betroffenen Siedlungsflächen erschlossen sind. Nicht erschlossen sind jedoch Teile von Rain und Nördlingen sowie Randbereiche von Genderkingen, Wallerstein und Marktoffingen. Bei den nicht erschlossenen Randbereichen handelt es sich großteils um einzelne Gebäude, womit mindestens 80 % des Ortsteils erschlossen sind und somit kein Mangel gemäß der Leitlinie vorliegt. In Rain und Nördlingen sind zwar mehr als 80 % der Siedlungsfläche erschlossen, jedoch ist es aus Gutachtersicht ratsam, die nicht erschlossenen Flächen zumindest auf mögliche Verbesserungsmaßnahmen hin zu untersuchen.

Somit liegt im Landkreis Donau-Ries eine flächendeckende Haltestellenerschließung bezüglich der Grenzwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung vor.

Im Plan 14 werden die Richtwerte der Haltestellenerschließung auf die Siedlungsflächen des Landkreises angewandt. Aufgrund der geringeren Einzugsbereiche und der Anwendung dieser auf Siedlungsflächen mit mindestens 200 Einwohnern fallen im Landkreis bei diesen härteren Kriterien 20

Ortsteile auf, die nicht vollständig vom ÖPNV erschlossen werden. Dabei handelt es sich aber in vielen Fällen um Randbereiche von Ortsteilen. Dazu vergrößern sich die nicht erschlossenen Siedlungsflächen bei den Ortsteilen, die bereits bei den Grenzwerten aufgefallen sind. Im Einzelnen sind die folgenden Ortsteile nicht vollständig erschlossen: Rain, Nördlingen, Genderkingen, Wallerstein und Marktoffingen sowie Amerdingen, Feldheim, Schäfstall, Donauwörth, Asbach-Bäumenheim, Auchsesheim, Wörnitzstein, Zirgesheim, Buchdorf, Erlingshofen, Gunzenheim, Mündling, Reimlingen, Oettingen i. Bayern und Belzheim.

In Rain, Nördlingen, Wallerstein, Marktoffingen, Schäfstall, Oettingen i. Bayern und Belzheim sind weniger als 80 % des Ortsteils vollständig erschlossen bzw. sind die nicht erschlossenen Gebiete auffallend groß, dass diese aus Gutachtersicht auf mögliche Verbesserungen hin untersucht werden sollten. Letzteres betrifft insbesondere Nördlingen.

3.3.2 Fahrtenhäufigkeit

Die räumliche Erschließung eines Ortsteiles bzw. einer Siedlungsfläche wird als gegeben betrachtet, wenn eine oder mehrere Haltestellen vorhanden sind und diese bedient werden. Ein weiteres wesentliches Qualitätskriterium stellt die Fahrtenhäufigkeit dar, d.h. die Anzahl von Fahrten, von denen eine Haltestelle bedient wird.

Da sich die Fahrtenhäufigkeit auf den einzelnen Linien in Abhängigkeit der Betriebstage unterscheidet, wurde die Auswertung der Fahrtenhäufigkeit differenziert nach:

- Montag – Freitag an Schultagen,
- Montag – Freitag an schulfreien Tagen (Ferien),
- Samstag,
- Sonn- und Feiertage.

Dabei wird zwischen dem Bus- und Bahnangebot unterschieden und in den Plänen auch differenziert wiedergegeben. Fahrten, die nicht an allen Betriebstagen stattfinden, wurden mit den entsprechenden Anteilen eingerechnet (z.B. nur „Mo - Do“ als 0,8 Fahrten). Aus darstellerischen Gründen sind die Stadtverkehre Donauwörth und Nördlingen (Linien 107 und 508) in den Plänen nicht enthalten. Sie werden für das Angebot Montag - Freitag an Schultagen separat in Plan 16 und Plan 17 abgebildet. Das Angebot wird jeweils als Fahrten/Richtung und Tag dargestellt.

Plan 15 gibt das **ÖPNV-Angebot Montag - Freitag an Schultagen** wieder. Das Angebot ist - bezogen auf Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnern - flächendeckend, zeigt jedoch entsprechend der Nachfrage starke räumliche Unterschiede auf. So weisen beispielsweise die Linien 172 Wallerdorf – Thierhaupten (ein Fahrtenpaar Montag – Freitag), 750 Amerbach – Nördlingen, Megesheim – Nördlingen und 880 Wittesheim – Monheim jeweils 1,5 Fahrtenpaare an Schultagen auf, wohingegen die Linie 503 Nördlingen – Oettingen – Wassertrüdingen über 14 Fahrtenpaare (z.T. mit unterschiedlicher Linienführung) aufweist.

Durch die Überlagerung von mehreren Linien kann es zu einem höheren Fahrtenangebot auf bestimmten Relationen kommen.

Das höchste Angebot besteht kumuliert mit 36,5 Fahrten je Tag und Richtung auf einem kurzen Abschnitt nördlich von Donauwörth sowie mit 30 Fahrten westlich von Wemding.

Relationen mit mindestens 15 Fahrten je Richtung und Tag kumuliert finden sich wiederum durch Überlagerungseffekte auf einzelnen Abschnitten um die Schulstandorte Donauwörth, Wemding und Oettingen i. Bayern. Fahrtenangebote zwischen 10 und 15 Fahrten je Richtung und Tag sind im Umfeld der bereits genannten und der sonstigen Schulstandorte sowie entlang den Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung vorhanden. Außerhalb dieser Achsen liegt das Fahrtenangebot zwischen den Zentralen Orten großteils zwischen 5 und 10 Fahrten je Richtung und Tag. Geringere Fahrtenhäufigkeiten (< 5 Fahrtenpaare je Richtung und Tag) sind im gesamten Landkreis vorhanden und spiegeln v.a. regionale Beziehungen wider.

Das Angebot im Schienenverkehr ist gekennzeichnet vom Takt auf den einzelnen Strecken und zusätzlichen Fahrten zwischen den Taktfrequenzen:

- KBS 910 Treuchtlingen – Donauwörth – Augsburg
Halbstundentakt durch Überlagerung Stundentakt Regionalbahn (ca. 4.00 Uhr bis ca. 23.00 Uhr Donauwörth – Augsburg, Mo-So) und Stundentakt Regionalexpress (ca. 5.30 Uhr bis ca. 22.30 Uhr Treuchtlingen – Augsburg, Mo-Fr; Sa-So Zweistundentakt) mit Abweichungen im Minutenbereich und Taktlücken sowie zusätzlichen Zwischenbedienungen.
- KBS 993 Ulm – Donauwörth – Ingolstadt – Regensburg
Stundentakt Regionalbahn (ca. 5.00 Uhr bis ca. 23.00 Uhr, Mo-Fr; Sa-So Zweistundentakt) mit Abweichungen im Minutenbereich und Taktlücken sowie zusätzlichen Zwischenbedienungen.
- KBS 995 Donauwörth – Nördlingen – Aalen
Stundentakt Regionalbahn (ca. 6.00 Uhr bis ca. 21.00, Mo-Fr; Sa-So Zweistundentakt) mit Abweichungen im Minutenbereich und Taktlücken sowie zusätzlichen Zwischenbedienungen.

Das höchste Angebot besteht auf der Relation Donauwörth – Bäumenheim – Mertingen – Augsburg (KBS 910) mit 38 Fahrten je Richtung und Tag vorhanden. Auf den übrigen Abschnitten liegt das Angebot zwischen 16,5 und 21 Fahrten je Richtung und Tag. Während der Bearbeitungsphase des Nahverkehrsplans haben sich bei der Bedienungshäufigkeit keine wesentlichen Veränderungen ergeben.

Neben den drei Schienenverbindungen gibt es nur auf den öffentlichen Buslinien 107 Stadtverkehr Donauwörth Linie 1 und Linie 2 (Stundentakt Mo-Fr mit Zwischenbedienung und Abweichungen im Minutenbereich) und 508 Stadtbus Nördlingen Kurs 1 und Kurs 2 (Stundentakt Mo-Fr ganztags, Sa vormittags) einen **Taktverkehr**.

Das Angebot der Stadtverkehre in Donauwörth und Nördlingen Montag - Freitag an Schultagen ist in Plan 16 und Plan 17 dargestellt. Das Angebot der Linie 107 in Donauwörth ist in mehrere Unterlinien aufgeteilt. Es besteht aus einem Kurs Bahnhof – Altstadt – Parkstadt und zurück (richtungsweise unterschiedliche Linienführung) mit 22 Fahrten Mo-Fr (Sa: 4 Fahrten, So: 3 Fahrten) und einem Rundkurs Bahnhof – Riedlingen – Altstadt – Bahnhof mit 12 Fahrten Mo-Fr (Sa: 2 Fahrten, So: keine Bedienung). Zudem gibt es noch jeweils ein Fahrtenpaar nach Auchschesheim bzw. zwischen Donauwörth Bahnhof und Donauwörth Krankenhaus Mo-Fr sowie 1,5 Fahrtenpaare zwischen Donauwörth und Mertingen (eine Fahrt endet bereits in Asbach-Bäumenheim).

Das Angebot des Stadtverkehrs in Nördlingen ist ebenfalls in mehrere Unterlinien aufgeteilt. Es besteht aus neun Fahrten mit dem Verlauf Wemdinger Viertel – Hochweg – Augsburger Straße – Brettermarkt Mo-Fr (samstags findet vormittags eine Bedienung mit vier Fahrten statt) und aus acht Fahrten mit dem Verlauf Augsburger Viertel – Krankenhaus – Herkheimer Viertel – Friedhof – Südtiroler Viertel – Brettermarkt Mo-Fr (samstags findet vormittags eine Bedienung mit vier Fahrten statt). Zudem gibt es vier Fahrtenpaare Mo-Fr (bzw. zwei Fahrtenpaare samstags vormittags) zwi-

schen Brettermarkt und Baldingen sowie jeweils eine Fahrt Baldingen/Talerg. – Nördlingen Voltzstraße – Nördlingen St. Josef und Nördlingen Gymnasium – Nördlingen St. Josef – Baldingen/Talerg.

Durch die vorhandenen Schleifenfahrten kann es je nach Beförderungswunsch unter Umständen zu relativ langen Fahrzeiten kommen.

In Plan 18 ist das Angebot Montag - Freitag an schulfreien Tagen (Ferien) dargestellt. Das Angebot im Schienenverkehr ändert sich gegenüber dem Angebot Montag bis Freitag an Schultagen nicht.

Hingegen ist insbesondere im Südosten des Landkreises („Lechgebiet“) das Angebot im Busverkehr gegenüber Schultagen deutlich ausgedünnt bzw. es besteht teilweise kein Angebot.

Ansonsten ist eine Angebotsreduzierung um mindestens 5 Fahrten je Richtung und Tag v.a. im Umfeld der Schulstandorte festzustellen. Geringere Angebotsreduzierungen sind im gesamten Landkreis vorhanden. Keine Angebotsreduzierungen sind nur in Einzelfällen vorhanden.

Das höchste Angebot mit 27 Fahrten je Tag und Richtung ist wiederum auf einem kurzen Abschnitt nördlich von Donauwörth vorhanden. Hier überlagern sich mehrere Linien. Mindestens 10 Fahrten je Richtung/Tag finden sich durch Linienüberlagerungen auf kurzen Abschnitten um bzw. zwischen den zentralen Orten Donauwörth, Harburg (Schwaben), Nördlingen, Wemding, Monheim und Oettingen i. Bayern.

Angebote, die nicht nur auf einzelnen Abschnitten, sondern auf kompletten Relationen insbesondere zwischen den zentralen Orten vorkommen, weisen zwischen fünf und zehn Fahrten je Richtung/Tag auf. Die übrigen dünn besiedelten Gebiete sind durch ein geringeres Angebot geprägt.

Eine weitere Angebotsausdünnung ist am Wochenende feststellbar. Bereits samstags Plan 19 werden weite Teile des Landkreises nicht mehr oder nur noch eingeschränkt bedient. So werden z.B. die Gemeindehauptorte Holzheim, Münster, Niederschönenfeld und Marxheim sowie Rain, Mertingen, Asbach-Bäumenheim und Tapfheim im Busverkehr nicht mehr bedient. Die vier letztgenannten werden jedoch vom SPNV bedient. Der Großteil des vorhandenen Angebots liegt bei weniger als 2,5 Fahrten je Richtung und Tag. Nur auf wenigen Relationen wird dieses Angebot noch überschritten, liegt aber bei maximal 6,5 Fahrten je Richtung und Tag westlich von Wemding und resultiert aus einer Überlagerung von Linien.

Das Angebot im Schienenverkehr reduziert sich gegenüber Mo-Fr. Das höchste Angebot findet sich wiederum südlich bzw. nördlich von Donauwörth aufgrund der o.g. Überlagerung von Kursbuchstrecken. Ansonsten ist das höchste Angebot auf der Relation Donauwörth – Bäumenheim – Mertingen – Augsburg (– München) mit 28,5 Fahrten je Richtung und Tag vorhanden. Auf den übrigen Abschnitten liegt das Angebot zwischen 10 und 12,5 Fahrten je Richtung und Tag.

Das geringste Angebot besteht an Sonn- und Feiertagen. Wie aus Plan 20 ersichtlich, findet im Regionalbusverkehr nahezu keine Bedienung statt. Fahrtmöglichkeiten bestehen lediglich auf der Linie 105 Dillingen – Donauwörth (ein Fahrtenpaar Sonntag nachts Dillingen – Tapfheim – Donauwörth), Linie 114 (eine Fahrt Sonntag nachts Donauwörth – Neuburg), Linie 501 Nördlingen – Dinkelsbühl – Feuchtwangen (zwei Fahrtenpaare Sonntag nachmittags bzw. abends) und Linie 7696 Nördlingen – Bopfingen – Lauchheim – Aalen (drei Fahrtenpaare Sonntag mittags bzw. nachmittags).

Im Schienenverkehr ergibt sich ein nahezu unverändertes Angebot gegenüber samstags mit nur minimalen Angebotsreduzierungen.

3.3.3 Besonderheiten des ÖPNV-Angebots

In Plan 21 werden die Erweiterungen des ÖPNV-Angebots im Landkreis Donau-Ries dargestellt. Eine Ergänzung des bestehenden und in Kapitel 3.3 beschriebenen ÖPNV-Angebots stellen verbilligte Fahrtmöglichkeiten für Jugendliche mit dem „Projekt Fifty-Fifty“, der Bürgerbus der Stadt Rain sowie Werksverkehre zu verschiedenen Unternehmen dar.

Jugendliche im Alter von 14 bis 21 Jahren, Schüler, Studierende, Auszubildende, Wehr- und Ersatzdienstleistende bis einschließlich 27 Jahre, die im Landkreis Donau-Ries ihren Wohnsitz haben oder ihren Wehr- bzw. Ersatzdienst im Landkreis Donau-Ries ableisten, können mit dem „**Fifty-Fifty-Berechtigungsausweis**“ zum halben Preis Taxen nutzen. Dieser Ausweis kann gegen eine geringe Schutzgebühr im Landratsamt erworben werden. Er gilt jeweils freitag- und samstagabends sowie an Abenden vor gesetzlichen Feiertagen von 19.00 Uhr bis 5.00 Uhr morgens am Folgetag unbegrenzt innerhalb des ganzen Landkreises. Der Preis richtet sich nach den gefahrenen Kilometern. Die Differenz zum normalen Fahrpreis wird von Sponsoren, dem Landkreis Donau-Ries und den beteiligten Verkehrsunternehmen erbracht.

Das Angebot auf den Linien 310, 311, 312, 314 und 315 wird durch einzelne Fahrten des **Bürgerbuses der Stadt Rain** ergänzt. Diese verkehren jeweils Dienstag bis Donnerstag an Schultagen und stellen mit insgesamt 8 Fahrtenpaaren eine gezielte Ergänzung des ÖPNV-Angebots im Lechgebiet dar. Es gilt ein besonderer Zonen-Fahrpreis. Es werden Einfach-Fahrausweise sowie 10-Fahrten-Karten angeboten, Schülermonatskarten werden anerkannt. Die Kosten für die zusätzlichen Fahrten tragen das Landratsamt und die Stadt Rain.

Im Landkreis Donau-Ries gibt es mehrere Linien im **freigestellten Schülerverkehr** und Schulbus-Zubringer, u.a. zu den Schulen für individuelle Lernförderung. Zusätzlich gibt es noch in nahezu jeder Gemeinde im Landkreis innergemeindlichen freigestellten Schülerverkehr.

Werksverkehre nach § 43 PBefG sind im Landkreis Donau-Ries zu mehrere Unternehmen vorhanden:

- Neuburg – Schweinspoint (Behindertenwerkstatt St. Johannes)
- Bäumenheim – Wemding (Fa. Valeo)
- Donauwörth – Manching/Flughafen (Fa. Eurocopter)
- Oettingen – Polsingen (Werkstatt für Behinderte)
- Leiheim – Dischingen (Fa. Varta-Batterie AG)

Der Landkreis unterstützt auf Basis des bestehenden Nahverkehrsplans die Durchführung einiger zusätzlicher Kurse. Dabei handelt es sich um Verdichtungsfahrten Mo-Fr bzw. um Fahrten, die in den Ferien zusätzlich stattfinden. Eine Überprüfung der vom Landkreis geforderten und von den Verkehrsunternehmen durchgeführten Fahrgastzählungen auf diesen Kursen brachte aber das Ergebnis, dass die Aufrechterhaltung einzelner Kurse unter wirtschaftlichen Aspekten zumindest zu hinterfragen ist.

3.3.4 Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV, Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten

Für die wichtigsten Verkehrsbeziehungen entlang den Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung im Landkreis Donau-Ries wurde das Reisezeitverhältnis zwischen dem ÖPNV und dem Moto-

risierten Individualverkehr (MIV) berechnet. Besteht für eine Relation ein kombiniertes Bus/ Schienenangebot, so wurde das schnellere Verkehrsmittel betrachtet (in der Regel der Zug). Zudem wurden die Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten untersucht. In der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern werden die in Tabelle 1 genannten Eckwerte für die Beurteilung des Reisezeitverhältnisses aufgeführt.

Die Fahrzeiten im MIV wurden mit verschiedenen Routenplanern berechnet und gemittelt. Die Fahrzeiten im ÖPNV wurden den Fahrplänen entnommen und gegebenenfalls auch gemittelt. Die Division der durchschnittlichen Fahrzeit im ÖPNV und der durchschnittlichen Fahrzeit im MIV ergibt das Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV. Ein Reisezeitverhältnis von 1,3 bedeutet beispielsweise, dass die Fahrzeit im ÖPNV das 1,3-fache der Fahrzeit im MIV beträgt.

Es ist zu beachten, dass die ermittelten Fahrzeiten im MIV z.T. stark streuen und mittels Erfahrungswerten kalibriert wurden. Zudem sind die Fahrzeiten und die daraus resultierenden Beförderungsgeschwindigkeiten stark abhängig vom jeweiligen Verkehrsaufkommen. Da die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern die Untersuchung der Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten nicht mehr explizit vorschreibt, beschränkt sich diese Untersuchung auf die Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung. Eine flächendeckende Untersuchung erscheint nicht sinnvoll, da im ländlich geprägten Raum, außerhalb der Achsen, nicht die Fahrzeit und Geschwindigkeit im Vordergrund steht, sondern vielmehr ein Angebot im Sinne einer Daseinsvorsorge.

Die - gemäß der Leitlinie geforderten - theoretisch ermittelten Verhältnisse spiegeln somit im Einzelfall nicht die tatsächlichen Gegebenheiten wieder, wie in den folgenden Punkten ausgeführt.

Im Einzelnen wurde für die folgenden Relationen das Reisezeitverhältnis berechnet und nach den oben genannten Kriterien bewertet:

- Nördlingen – Donauwörth:
Die durchschnittliche Fahrzeit im SPNV beträgt 30 Minuten, im MIV rund 34 Minuten. Dies ergibt ein Reisezeitverhältnis von ÖPNV zu MIV von 0,9 und ist als „sehr günstig für ÖPNV“ zu bewerten. Dies liegt an der hohen Beförderungsgeschwindigkeit von durchschnittlich ca. 58 km/h im SPNV, insbesondere in bebauten Gebieten. Im MIV ergibt sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 51 km/h.
- Tapfheim – Donauwörth:
Die durchschnittliche Fahrzeit im MIV beträgt 12 Minuten (ca. 39 km/h). Im SPNV beträgt diese knapp 7 Minuten (ca. 60 km/h). Das Reisezeitverhältnis liegt weit unter 1,0 und ist somit als „sehr günstig für ÖPNV“ zu bezeichnen. Wird allerdings in Donauwörth die Innenstadt als Quelle bzw. Ziel angesetzt, ergibt sich im Busverkehr ein Verhältnis von 1,3 („mittel“). Die durchschnittliche Geschwindigkeit im MIV beträgt ca. 50 km/h, im ÖPNV ca. 30 km/h.
Dieses Beispiel zeigt, dass die genannten Verhältnisse im Einzelfall genauer zu hinterfragen sind und somit nur bedingt aussagekräftig sind. Auf den untersuchten Relationen handelt es sich großteils um Beispiele, die durch den SPNV bedient werden. Insbesondere hierbei ist das Verhältnis der Reisezeit stark von dem jeweiligen Ziel innerhalb der Mittelzentren abhängig.
- Mertingen – Donauwörth:
Auf der Schiene ergibt sich eine durchschnittliche Fahrzeit von 7 Minuten (ca. 69 km/h). Diese beträgt im MIV 13 Minuten (ca. 52 km/h). Das Reisezeitverhältnis liegt weit unter 1,0 und ist somit als „sehr günstig für ÖPNV“ zu bezeichnen. Wird wiederum in Donauwörth die Innenstadt als Quelle bzw. Ziel angesetzt, ergeben sich nur bedingt Fahrtmöglichkeiten mit einem Verhältnis

von 1,7 („ungünstig für ÖPNV“). Die durchschnittlichen Geschwindigkeiten betragen im MIV ca. 48 km/h und im ÖPNV ca. 32 km/h.

- Monheim – Donauwörth:
Mit dem Bus beträgt die durchschnittliche Fahrzeit 23 Minuten (ca. 45 km/h). Im MIV werden 19 Minuten im Durchschnitt benötigt (ca. 55 km/h). Das Reisezeitverhältnis beträgt 1,2 („günstig für ÖPNV“).
- Fremdingen – Nördlingen:
Im MIV beträgt die durchschnittliche Fahrzeit 20 Minuten (ca. 52 km/h), mit dem Bus 23 Minuten (ca. 46 km/h). Das Reisezeitverhältnis von 1,15 ist als „günstig für ÖPNV“ zu bezeichnen.

3.3.5 SPNV im Landkreis Donau-Ries

Im Folgenden werden die Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn untersucht.

Es wurden die Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn für die Linien betrachtet, die den jeweiligen Bahnhof bedienen, die regelmäßig verkehren und die als Zubringerfunktion zur Bahn dienen.

An den Bahnhöfen Rain, Genderkingen, Mertingen, Bäumenheim, Tapfheim, Wörnitzstein, Ebermergen, Harburg (Schwaben), Hoppingen, Möttingen und Otting-Weilheim wurde untersucht, ob auf den relevanten Linien ganz- und halbtägige Fahrtmöglichkeiten durch ein kombiniertes Bus-/Bahnangebot vorhanden sind. An den Bahnhöfen Donauwörth und Nördlingen wurde zudem untersucht, wie viel Prozent aller Kurse einer Linie auf das Bahnangebot abgestimmt sind. Im Einzelnen ergeben sich die folgenden Ergebnisse:

- Die Bahnhöfe Genderkingen, Ebermergen und Harburg (Schwaben) werden nicht von Buslinien angefahren. Der Bahnhof Hoppingen wird seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005 von Bussen durch einzelne Kurse bedient, diese sind zum Teil auf den SPNV abgestimmt.
- Lediglich an den beiden Bahnhöfen Otting-Weilheim und Mertingen bestehen zum Teil systematische halb- und ganztägige Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn. An den anderen Bahnhöfen ist dies nicht der Fall. Dies liegt auch daran, dass die Bahnhöfe zum Teil nur regionalen Erschließungscharakter haben (in der Regel den Ortsteil selbst) und somit auch keine systematischen Umsteigemöglichkeiten notwendig sind.

Andererseits kann eine Linie, die mehrere Bahnhöfe bedient, aufgrund unterschiedlicher Fahrzeiten Bus/Bahn nur auf einen Bahnhof abgestimmt sein.

Die Verkehrsunternehmen stellen aber Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn im Einzelfall sicher. Dies ist insbesondere im Schülerverkehr der Fall.

- Donauwörth: Auch in Donauwörth sind keine systematischen halb- und ganztägigen Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn vorhanden. Lediglich von/nach Augsburg sind auf mehreren Buslinien derartige Möglichkeiten gegeben.
Die Untersuchung der Abstimmung Bus/Bahn aller Kurse zeigt, dass die Verkehrsunternehmen nur Kurse von Buslinien mit einem hohen Anteil an Umsteigern auf den SPNV abstimmen. Eine systematische Abstimmung ist nicht vorhanden. Lediglich von/nach Augsburg bzw. Treuchtlingen sind nennenswerte Anteile abgestimmt (Augsburg 21%, Treuchtlingen 24 %), unterscheiden sich aber je nach untersuchter Buslinie und Richtung. Bei den übrigen Ziel- bzw. Quellbahnhöfen (Nördlingen, Ulm, Ingolstadt) ergeben sich weitaus geringere Prozentanteile.

- Nördlingen: In Nördlingen sind nur im Einzelfall systematische halb- und ganztägige Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn vorhanden.
Wie im Bahnhof Donauwörth zeigt sich auch hier, dass nur einzelne Kurse von Buslinien mit einem hohen Anteil an Umsteigern auf den SPNV abgestimmt sind. Eine systematische Abstimmung ist nicht vorhanden. Von/nach Donauwörth beträgt der Anteil der abgestimmten Fahrtmöglichkeiten immerhin 41 % (Aalen 10 %).

Einen Überblick über die Umsteigemöglichkeiten im SPNV in Donauwörth zwischen den verschiedenen Kursbuchstrecken gibt Abbildung 4. Je KBS ist jeweils der letzte im Landkreis Donau-Ries gelegene Bahnhof angegeben. Es wird deutlich, dass die Möglichkeiten eines sinnvollen Umstiegs (bis 15 Minuten) stark unterschiedlich sind und z.T. auch richtungsbezogen starke Unterschiede aufweisen. Es wurde zudem untersucht, ob auf den Relationen eine halbtägige und eine ganztägige Hin- und Rückfahrtmöglichkeit besteht. Dies ist bei allen Relationen der Fall (Ausnahme Nördlingen – Donauwörth – Rain, siehe unten). Im Einzelnen weisen die Relationen folgende Abstimmungen auf:

- Otting-Weilheim – Donauwörth – Mertingen (KBS 910):
Stundentakt mit in der Regel 11 Minuten Aufenthalt in Donauwörth
- Tapfheim – Donauwörth – Rain (KBS 993)
Stundentakt mit in der Regel 14 Minuten Aufenthalt in Donauwörth in Richtung Rain und 12 Minuten in Richtung Tapfheim.
- Otting-Weilheim – Donauwörth – Tapfheim
In beide Richtungen sind jeweils 85 % aller Züge aufeinander abgestimmt.
- Otting-Weilheim – Donauwörth – Rain
In beide Richtungen sind jeweils 85 % aller Züge aufeinander abgestimmt.
- Mertingen – Donauwörth – Tapfheim
In Richtung Tapfheim sind 35 % aller Fahrten aufeinander abgestimmt. Zum Teil liegt dies daran, dass die Anzahl der aus Mertingen ankommenden Züge (Halbstundentakt auf KBS 910) die Anzahl der nach Tapfheim abfahrenden Züge (Stundentakt auf KBS 993) übersteigt. In Richtung Mertingen liegt die Anzahl hingegen bei 89 %. In beiden Fällen sind halb- und ganztägige Umsteigemöglichkeiten vorhanden.
- Mertingen – Donauwörth – Rain
In Richtung Rain sind 32 % aller Fahrten aufeinander abgestimmt. Dies liegt z.T. an der unterschiedlichen Anzahl an Zügen auf der KBS 910 bzw. KBS 993 (siehe Mertingen – Donauwörth – Tapfheim). In Richtung Mertingen liegt die Anzahl hingegen bei 76 %. In beiden Fällen sind halb- und ganztägige Umsteigemöglichkeiten vorhanden.
- Otting-Weilheim – Donauwörth – Nördlingen
In Richtung Nördlingen sind 72 % aller Fahrten aufeinander abgestimmt, in Richtung Otting-Weilheim 79 %.
- Mertingen – Donauwörth – Nördlingen
In Richtung Nördlingen sind 30 % aller Fahrten aufeinander abgestimmt. Dies liegt z.T. daran, dass die Anzahl der aus Mertingen ankommenden Züge mit einem Halbstundentakt auf der KBS 910 die Anzahl der nach Nördlingen abfahrenden Züge mit einem Stundentakt auf der KBS 995 übersteigt. In Richtung Mertingen liegt die Anzahl hingegen bei 95 %. In beiden Fällen sind halb- und ganztägige Umsteigemöglichkeiten vorhanden.

- Tapfheim – Donauwörth – Nördlingen
In Richtung Nördlingen sind 79 % aller Fahrten aufeinander abgestimmt, in Richtung Tapfheim 63 %.
- Rain – Donauwörth – Nördlingen
In Richtung Nördlingen sind 83 % aller Fahrten aufeinander abgestimmt, in Richtung Rain lediglich 5 %, eine halb- und ganztägige Umsteigemöglichkeit ist nicht vorhanden. Setzt man jedoch eine Umsteigezeit von maximal 18 statt 15 Minuten an, ergibt sich ein Anteil von 74 % an abgestimmten Fahrtmöglichkeiten sowie eine halb- und ganztägige Umsteigemöglichkeit.

3.3.6 Haltestellen

Im Jahr 2001 hat das Landratsamt eine Aufnahme sämtlicher Haltestellen im Landkreis Donau-Ries vorgenommen. Die Haltestellen wurden hinsichtlich Lage und Ausstattung erfasst. Insgesamt gab es im Landkreis Donau-Ries richtungsbezogen 572 Haltestellen (ohne Haltestellen, die nur von reinen Schulbuslinien angefahren werden). Die Haltestellen wurden jeweils für die Hinrichtung und die Gegenrichtung getrennt aufgenommen. Da diese Untersuchung jedoch nicht mehr aktuell ist, werden deren Ergebnisse nicht näher erläutert.

Die damals erkannten Mängel wurden zum Anlass genommen, auf Verbesserungen hinzuwirken. Nach Angaben der Verkehrsunternehmen vor Ort weisen inzwischen nahezu alle Haltestellen zumindest die gesetzlich geforderte Mindestausstattung auf.

Während der Bearbeitung des Nahverkehrsplans wurde die Haltestellen-Situation erneut aufgenommen, auch im Hinblick auf Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung lagen aber zum Zeitpunkt der Bearbeitung noch nicht vor.

Zudem führt der Landkreis seit mehreren Jahren ein „Wartehallen-Programm“ durch, in dessen Verlauf mit finanzieller Unterstützung des Landkreises weitere Wartehäuschen aufgestellt wurden bzw. bereits vorhandene Wartehäuschen renoviert wurden.

3.3.7 Organisation und Betrieb

Für den ÖPNV im Landkreis Donau-Ries ist die Regierung von Schwaben die zuständige Genehmigungsbehörde. Der Landkreis ist gemäß BayÖPNVG Aufgabenträger für den ÖPNV. Die Durchführung der Personenbeförderung nach § 42 PBefG obliegt insgesamt 14 Konzessionsinhabern. Die DB Regio AG betreibt die drei Schienenstrecken, auf der KBS 910 kommt zwischen Otting-Weilheim und Augsburg der Tarif des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbundes zur Anwendung. Sechs Bus-Unternehmen haben sich in der Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries (VDR) zusammengeschlossen (siehe hierzu Abbildung 5), diese erbringen den Großteil des ÖPNV-Angebots. Die Unternehmen Erna Mayer, Bayern Express Omnibus und Deutsche Touring GmbH bedienen insgesamt vier Fernbuslinien, die auch den Landkreis Donau-Ries berühren, aber nicht in die Untersuchung mit einbezogen werden.

Bei den nicht in die VDR integrierten Linien handelt es sich größtenteils um kurze Linienabschnitte von einbrechenden Linien bzw. Tangenten, die z.T. in andere Verbünde und Kooperationen integriert sind.

Mitte 1998 wurde die Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries (VDR) gegründet. Innerhalb der VDR kommt seit 1. September 1999 ein einheitlicher Zonentarif zur Anwendung, Bedienungsverbote wurden ab-

gebaut und die Fahrpläne zwischen den einzelnen Unternehmen nach Möglichkeit aufeinander abgestimmt. Mittelfristig wird auch eine gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen mit der DB AG angestrebt, vorerst regeln dies die Unternehmen im Einzelfall mit der Bahn. So werden ab dem Jahr 2006 die verschiedenen Formen des Bayerntickets im Busverkehr der VDR anerkannt. Finanzielle Ausgleichszahlungen zwischen den Mitgliedern der VDR werden von diesen selbst vorgenommen.

Zur Wahrung der Gemeinschaftsaufgaben wird jeweils für die Dauer von drei Jahren ein Vertragspartner mit der Geschäftsführung beauftragt. Dabei zählen die beiden Unternehmen RBA Regionalbus Augsburg GmbH und Schwabenbus GmbH als eine Firma, ebenso die beiden Firmen Michael Osterrieder und Christine Osterrieder.

3.3.8 Information und Tarifsystem

Der Landkreis Donau-Ries gab zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 mittlerweile zum achten Mal ein Taschenfahrplanheft heraus, das alle Fahrpläne der im Landkreis Donau-Ries verkehrenden Buslinien und Kursbuchstrecken enthält. Zudem beinhaltet es einen Abfahrtsplan der Bahnhöfe Donauwörth und Nördlingen, ausführliche Tarifinformationen der VDR, einen Tarifzonenplan der VDR sowie ein Haltestellenverzeichnis, einen Übersichtskalender und Adressen aller für ÖPNV und SPNV relevanten Ansprechpartner.

zeigt das Titelblatt des Fahrplanheftes 2004/2005 sowie exemplarisch einen darin abgedruckten Fahrplan.

Das **Angebot im Internet** (siehe Abbildung 7) über den ÖPNV im Landkreis Donau-Ries ist umfangreich. Auf der Homepage der VDR sind alle Fahrpläne der im Landkreis Donau-Ries verkehrenden Linien der VDR-Mitgliedsunternehmen, der Tarifzonenplan und die Tarife der VDR abrufbar. Persönliche Fahrpläne können z.T. über die Homepage der Deutschen Bahn und im Informationsdienst „bayerninfo“ erstellt werden lassen.

Außerdem besteht die Möglichkeit, Informationen telefonisch beim Landratsamt oder bei den einzelnen Verkehrsunternehmen einzuholen.

Innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Donau-Ries (VDR) kommt ein einheitlicher **Zonentarif** zur Anwendung (siehe Abbildung 8).

Das Verkehrsgebiet ist in Zonen aufgeteilt, der Fahrpreis richtet sich nach der Anzahl der befahrenen Zonen. Maximal werden 19 Zonen berechnet. Das Tarifsortiment beinhaltet die Tarife Einzelfahrscheine (Erwachsener, Kind), 6er-Karte, Monatskarte (Erwachsene, Schüler) sowie Jahreskarte. In den Stadtverkehren Donauwörth und Nördlingen sowie beim Bürgerbus der Stadt Rain kommen zusätzliche bzw. abweichende Fahrscheine zum Einsatz.

Der VDR-Tarif gilt nicht auf Linien, die von Unternehmen bedient werden, die nicht Mitglieder der VDR (somit auch Deutsche Bahn AG) sind und bei Fahrten, bei denen das Ziel bzw. die Quelle der Fahrt außerhalb des Landkreises Donau-Ries liegt. Zum Teil wurden ein- bzw. ausbrechende Busverkehre in den VDR-Tarif integriert (z.B. Linie 501 Feuchtwangen – Dinkelsbühl – Nördlingen). Auf der KBS 910 kommt zwischen Otting-Weilheim und Augsburg der Tarif des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbundes (AVV) zur Anwendung, auf den sonstigen Kursbuchstrecken der Tarif der Deutschen Bahn.

3.3.9 Eingesetzte Fahrzeuge im Busverkehr

Gemäß der Befragung der Busunternehmen im Landkreis Donau-Ries sind über 75 % der eingesetzten Busse im ÖPNV Standard(überland)linienbusse. Weitere 18 % sind Großraumfahrzeuge (Gelenkbusse, Doppeldecker). Die sonstigen Fahrzeuge setzen sich aus Kleinbussen und explizit genannten Reisebussen zusammen (Abbildung 9). Knapp 26 % der eingesetzten Busse sind bereits in Niederflerausführung gefertigt. Der genaue Anteil der eingesetzten Reisebusse kann den Angaben nicht entnommen werden.

Aus Abbildung 10 wird deutlich, dass alle Fahrzeuge mit Funk und/oder Handy zu erreichen sind und somit die technischen Voraussetzungen für eine Anschlussicherung grundsätzlich bestehen. Ebenfalls sind alle Fahrzeuge mit Lautsprecher und Fahrscheindrucker ausgerüstet. Knapp 18 % der Fahrzeuge verfügt im Innenraum über eine Haltestellenanzeige.

4 Schwachstellenanalyse und Bewertung

Die Analyse der Schwachstellen erfolgt gemäß der zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans gültigen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern von 1998 [2]. In dieser werden Grenz- und Richtwerte ausgewiesen, an denen sich der ÖPNV in allen bayerischen Landkreisen und kreisfreien Städten orientieren soll. Dabei stellen die Grenzwerte eine Mindestanforderung an den ÖPNV und die Richtwerte einen guten ÖPNV-Standard dar. Werden die Werte unterschritten, so ist dies zu begründen.

Die Schwachstellenanalyse wird für die folgenden Punkte durchgeführt:

Räumliche Erschließung durch Haltestellen (Kapitel 4.1 sowie Plan 22)

- Räumliche Erschließung unterschreitet Grenzwert: Mittelzentren sollen durch Haltestellen-Einzugsbereiche von 500 m (Bus) bzw. 800 m (Bahn) erschlossen sein. Sonstige Gebiete sollen durch Haltestellen-Einzugsbereiche von 800 m (Bus) bzw. 1.200 m (Bahn) erschlossen sein.
- Räumliche Erschließung unterschreitet Richtwert: Mittelzentren sollen durch Haltestellen-Einzugsbereiche von 400 m (Bus) bzw. 600 m (Bahn) erschlossen sein. Sonstige Gebiete sollen durch Haltestellen-Einzugsbereiche von 600 m (Bus) bzw. 1.000 m (Bahn) erschlossen sein.

Erreichbarkeit Zentraler Orte (Kapitel 4.2 sowie Plan 23)

- Erreichbarkeit Zentraler Orte unterschreitet Grenzwert: Halb- und ganztägige Erreichbarkeit des nächsten Unterzentrums bzw. Mittel-/Oberzentrums soll innerhalb von 50 Minuten bzw. 90 Minuten möglich sein.
- Erreichbarkeit Zentraler Orte unterschreitet Richtwert: Halb- und ganztägige Erreichbarkeit des nächsten Unterzentrums bzw. Mittel-/Oberzentrums soll innerhalb von 40 Minuten bzw. 60 Minuten möglich sein.

Mängel in der Bedienungshäufigkeit und der Erreichbarkeit des Gemeindezentrums (Kapitel 4.3 und Plan 24)

- Bedienungshäufigkeit unterschreitet Grenzwert: Angebot soll mindestens vier Fahrtenpaare (Ortsteile bis 1.000 Einwohner), sechs Fahrtenpaare (1.000 – 3.000 Einwohner) bzw. zwölf Fahrtenpaare (über 3.000 Einwohner) betragen.
- Bedienungshäufigkeit unterschreitet Richtwert: Angebot soll mindestens sieben Fahrtenpaare (Ortsteile bis 1.000 Einwohner), zwölf Fahrtenpaare (1.000 – 3.000 Einwohner) bzw. 21 Fahrtenpaare (über 3.000 Einwohner) betragen.
- Erreichbarkeit des Zentrums der Gemeinde unterschreitet Grenzwert: Halb- und ganztägige Erreichbarkeit des Gemeindezentrums soll innerhalb von 40 Minuten möglich sein.
- Erreichbarkeit des Zentrums der Gemeinde unterschreitet Richtwert: Halb- und ganztägige Erreichbarkeit des Gemeindezentrums soll innerhalb von 30 Minuten möglich sein.

Im Kapitel 4.4 werden die einzelnen Punkte der Bedingungsqualität nochmals zusammengefasst. In den Kapiteln 4.5 bis 4.8 findet eine Bewertung der Infrastruktur und Organisation, der Information, des Tarifs sowie des Reisezeitverhältnisses ÖPNV/MIV statt.

4.1 Räumliche Erschließung

Im Plan 22 sind die Ortsteile mit über 200 Einwohnern (Richtwert) bzw. über 500 Einwohnern (Richt- bzw. Grenzwert) dargestellt, die über eine nur unzureichende räumliche Erschließung verfügen. Das heißt, sie oder Teile davon liegen außerhalb der in Kapitel 0 definierten Einzugsbereiche von Haltestellen. Ein Mangel nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung liegt aber erst dann vor, wenn mehr als 20 % des Ortsteils nicht erschlossen sind.

Die Grenzwerte werden nicht unterschritten, somit liegt im Landkreis Donau-Ries eine flächendeckende Haltestellenerschließung bezüglich der Grenzwerte vor. Allerdings sollten die größeren nicht erschlossenen Siedlungsflächen in Rain und Nördlingen auf mögliche Verbesserungsmaßnahmen hin geprüft werden.

Bezüglich der Richtwerte sind in sieben Ortsteilen höchstens 80 % der Fläche erschlossen bzw. sind die nicht erschlossenen Siedlungsflächen auffallend groß, so dass sie auf mögliche Verbesserungsmaßnahmen hin untersucht werden sollten: Rain, Nördlingen, Wallerstein und Marktoffingen sowie Belzheim (Gemeinde Ehingen a. Ries) und Oettingen i. Bayern. Somit ist festzustellen, dass mit den oben genannten Ausnahmen der Landkreis Donau-Ries flächendeckend durch Haltestellen erschlossen ist.

4.2 Erreichbarkeit Zentraler Orte

In insgesamt acht Fällen treten Mängel hinsichtlich der Erreichbarkeit des nächsten höherrangigen Zentralen Ortes auf. Das heißt, dass von diesen Ortsteilen aus ein Unter- bzw. Mittel- oder Oberzentrum nicht innerhalb der vorgegebenen Reisezeiten halbtags und ganztags mittels des ÖPNV erreicht werden kann. Diese Ortsteile sind in Tabelle 2 aufgelistet, die räumliche Verteilung dieser Orte ist aus Plan 23 ersichtlich. Dabei werden jeweils die Richtwerte bezüglich der Erreichbarkeit des nächsten Mittel- bzw. Oberzentrums nicht eingehalten, jedoch in allen Fällen die Grenzwerte. Bezüglich der Erreichbarkeit der jeweiligen Unterzentren treten keine Mängel auf.

4.3 Bedienungshäufigkeit und Erreichbarkeit des Gemeindezentrums

Die in der Leitlinie angegebenen Grenz- und Richtwerte hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit sind zum Teil sehr eng gefasst. Dadurch erreichen auch nicht alle Ortsteile diese hohe Anzahl an Fahrtenpaaren.

In 25 Ortsteilen treten Mängel hinsichtlich der **Bedienungshäufigkeit** (Anzahl der Fahrtenpaare/Werktag) auf. Dabei wird in 21 Fällen der Richtwert nicht erreicht, in 4 Fällen der Grenzwert.

In der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung werden für die Anzahl der werktäglichen Fahrtenpaare, die erreicht werden sollen, Spannweiten in Abhängigkeit der Verkehrszeiten (Haupt-, Neben- bzw. Schwachverkehrszeit) angegeben. Im Sinne einer praktikablen Anwendung wurden gemittelte Werte angesetzt. Die Ortsteile, die nicht diese Anzahl Fahrtenpaare/Werktag erreichen, sind in Tabelle 3 aufgelistet. Die räumliche Verteilung dieser Orte ist aus Plan 24 ersichtlich.

Nach den Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung soll aus allen Ortsteilen mit mindestens 200 Einwohnern das Zentrum der Gemeinde innerhalb von maximal 30 Minuten zu erreichen sein, wenn

der Ortsteil mehr als 3-5 Straßenkilometer vom Zentrum der Gemeinde entfernt ist. Ist dies nicht der Fall, so wird der Richtwert nicht erreicht. Bei der Analyse wurde eine gemittelte maximale Entfernung von 4 Straßenkilometern als zumutbar angenommen.

Der Grenzwert wird nicht erreicht, wenn aus Ortsteilen mit mindestens 500 Einwohnern das Zentrum der Gemeinde nicht innerhalb von maximal 40 Minuten erreicht werden kann und der Ortsteil mehr als 5 Straßenkilometer vom Zentrum der Gemeinde entfernt ist.

Die Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind.

In vier Fällen treten Mängel hinsichtlich der **Erreichbarkeit des Gemeindezentrums** auf: Heuberg (Gemeinde Oettingen i. Bayern, 233 Einwohner), Balgheim (Möttingen, 542 EW), Großsorheim (Harburg, 408 EW) und Altisheim (Kaisheim, 391 EW). Bei Balgheim wird der Grenzwert nicht eingehalten, ansonsten jeweils der Richtwert (siehe Plan 24).

4.4 Zusammenfassung Bedienungsqualität

Die ÖPNV-Erschließung des Landkreises ist gemäß den in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern genannten Werten ganz überwiegend gesichert. Angebotsmängel treten in 32 der 132 Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnern auf. Dabei beziehen sich jedoch in nur 4 Fällen die Mängel auf Grenzwerte. Bei den anderen 28 Ortsteilen beziehen sich die Mängel lediglich auf Richtwerte.

Taktverkehr gibt es zusätzlich zu den Schienenstrecken nur auf einzelnen Linien im Stadtverkehr in Donauwörth und Nördlingen. Ein Großteil des flächendeckenden Angebots ist auf die Schulzeiten ausgerichtet, was sich auch in der Angebotseinschränkung bzw. Angebotseinstellung an schulfreien Tagen und am Wochenende zeigt. Insbesondere entlang von Achsen sind jedoch zusätzliche Fahrten vorhanden. Durch das Projekt „Fifty-Fifty“ wird angestrebt, das Angebot insbesondere für jugendliche Fahrgäste im abendlichen sowie nächtlichen Wochenendverkehr zu verbessern.

Im SPNV sind auf allen Bahn/Bahn-Relationen Umsteigemöglichkeiten vorhanden. Eine systematische Abstimmung Bus/Bahn ist weder an den Bahnhöfen Donauwörth und Nördlingen noch an den anderen Bahnhöfen im Landkreis vorhanden. Allerdings stellen die Verkehrsunternehmen sicher, dass auf relevanten Kursen im Busverkehr Umsteigemöglichkeiten zum/vom SPNV vorhanden sind. Die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Busse werden jeweils an die geänderten Fahrpläne im SPNV angepasst.

Eine systematische Untersuchung der Umsteigemöglichkeiten Bus/Bus erfolgte nicht, zumal diese in der Praxis ohnehin nur eine geringe Bedeutung haben dürften. Dafür notwendige Nachfragezahlen stehen nicht zur Verfügung. Es konnte aber im Dialog mit den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger festgestellt werden, dass auf relevanten Relationen Umsteigemöglichkeiten angeboten und gesichert werden.

Im Wesentlichen ist im Landkreis Donau-Ries ein bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot im Busverkehr vorhanden, das sich an der Nachfrage orientiert.

4.5 Infrastruktur und Organisation

Nach Angaben der Verkehrsunternehmen vor Ort weisen nahezu alle Haltestellen zumindest die gesetzlich geforderte Mindestausstattung auf.

Während der Bearbeitung des Nahverkehrsplans wurde die Haltestellen-Situation aktuell aufgenommen, auch im Hinblick auf Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung lagen aber zum Zeitpunkt der Bearbeitung noch nicht vor.

Knapp 77 % der im Landkreis Donau-Ries im ÖPNV eingesetzten Busse sind Standard(überlandlinien)busse. Knapp 24 % der Fahrzeuge sind sonstige Busarten sowie Großraumfahrzeuge (Kleinbusse, Doppeldecker-Busse und Standardgelenkbusse). Eine genaue Angabe über den Anteil der eingesetzten Reisebusse war dem Datenmaterial nicht zu entnehmen. Erfreulich hoch (26%) ist jedoch der Anteil an Niederflurfahrzeugen.

Alle eingesetzten Busse sind über Funk und/oder Handy erreichbar (Anschlussicherung, Sicherheit) sowie mit Lautsprechern (Durchsage an Fahrgäste) und Fahrscheindruckern ausgestattet. Jedoch sind lediglich 18 % alle Fahrzeuge innen mit einer Haltestellen-Anzeige ausgerüstet.

Der ÖPNV im Landkreis Donau-Ries wird fast ausnahmslos eigenwirtschaftlich erbracht. Lediglich einzelne Zusatzkurse werden zusätzlich bestellt. Sechs der insgesamt 14 Konzessionsinhaber im Busverkehr sind in der Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries (VDR) zusammengeschlossen. Diese erbringt den Großteil der Betriebsleistung (ca. 95 % der Nutzplatzkilometer im Busverkehr), besteht jedoch nicht flächendeckend. Die Bahnstrecken im Landkreis Donau-Ries sind nicht in die VDR integriert (Deutsche Bahn AG).

4.6 Information

Das Informationsangebot über den ÖPNV im Landkreis Donau-Ries ist sehr umfangreich. Das Fahrplanheft des Landkreises enthält alle Buslinien und Kursbuchstrecken, die im Landkreis verkehren. Zudem gibt es einen Überblick über alle an den Bahnhöfen Donauwörth und Nördlingen abfahrenden Züge.

Ein Linien- und ein Haltestellenverzeichnis erleichtert das Suchen nach Informationen, ein Kalender gibt einen Überblick über Ferien und Feiertage. Auch die einheitliche Gestaltung der Fahrpläne ist positiv anzumerken.

Die Art und der Umfang der Verkehrshinweise in den Fahrplänen ist z.T. verwirrend (bis zu 15 Hinweise je Linie). Eine separate Seite mit der Auflistung aller Ansprechpartner ist vorhanden und positiv hervorzuheben, ebenso die zusätzliche dreistellige Nummerierung der RBA-Linien, womit sich diese in die Kursnummernsystematik der VDR integrieren.

Der im Fahrplanheft beigelegte Tarifzonenplan der Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries (VDR) gibt einen vollständigen Überblick über dessen Angebot. Allerdings kann dies beim Fahrgast zu Irritationen führen, da die Linien der Verkehrsunternehmen, die nicht Mitglied der VDR sind, nicht aufgeführt werden.

Im Internet sind derzeit mehrere Möglichkeiten vorhanden, sich Informationen über den ÖPNV im Allgemeinen und den ÖPNV im Landkreis Donau-Ries im Speziellen zu beschaffen. Die Fahrpläne sind u.a. auf der Homepage der VDR und der RBA abrufbar. Persönliche Fahrplanauskünfte können z.B.

auf der Seite der Deutschen Bahn oder im Auskunftssystem „bayern-info“ erstellt werden. Allerdings ist in diesen Informationssystemen der Landkreis noch nicht komplett versorgt.

Weitere Informationen kann sich der Fahrgast an den Haltestellen durch die Aushangfahrpläne aktiv einholen. Dabei handelt es sich großteils um linienbezogene Fahrpläne, die somit nur Informationen über die jeweilige Haltestelle, nicht jedoch beispielsweise über das weitere Angebot mittels eines eventuellen Umstiegs geben. Insbesondere an Haltestellen mit einer „Knotenpunktfunktion“ sind diesbezügliche Verbesserungen vorstellbar.

Eine zentrale (telefonische) Informationsstelle ist nicht vorhanden. ÖPNV-Informationen können jedoch beim Landratsamt und bei den einzelnen Verkehrsunternehmen erfragt werden.

4.7 Tarif

Innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries (VDR) kommt ein einheitlicher Zonentarif zur Anwendung, der v.a. für die Fahrgäste Vorteile bringt. Durch das gut verständliche Zonensystem und ein überschaubares Tarifsortiment, das im Wesentlichen dem anderer ÖPNV-Betreiber im ländlichen Raum entspricht, werden Zugangshemmnisse zum ÖPNV abgebaut. Negativ ist die nicht vorhandene Einbindung der Bahnstrecken in das einheitliche Tarifsortiment zu bewerten.

Der Tarif der VDR gilt nicht auf Linien, die von Unternehmen bedient werden, die nicht Mitglied der VDR sind. Diese Linien und die diesbezüglichen Tarife werden nur teilweise in den Informationsmedien der VDR erwähnt. Somit kann es vorkommen, dass potenzielle Fahrgäste (z.B. Touristen) nur ein eingeschränktes ÖPNV-Angebot wahrnehmen.

4.8 Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV, Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten

Auf den untersuchten Relationen entlang den Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung kann das Verhältnis als „sehr günstig für ÖPNV“ oder als „günstig für ÖPNV“ bezeichnet werden. Das bedeutet, dass die Fahrzeit im ÖPNV geringer oder nur unwesentlich länger als die Fahrzeit im MIV ist. Großteils handelt es sich dabei um Relationen, die mit der Schiene bedient werden. Aufgrund der z.T. niedrigen Haltestellendichte und einer direktwegigen Linienführung sind hier naturgemäß kurze Fahrzeiten im SPNV realisierbar.

Eine flächendeckende Untersuchung des Reisezeitverhältnisses sowie den Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten wurde nicht vorgenommen. Bei den untersuchten Beispielen zeigte sich allerdings, dass das Verhältnis und die Fahrzeit sowie Geschwindigkeit sehr stark vom genauen Ausgangsort und Zielort der Fahrt abhängen. Dies ist insbesondere bei Beziehungen, die vom SPNV bedient werden, der Fall.

4.9 Zusammenfassung der Bewertung

Nachfolgend erfolgt eine zusammenfassende Einschätzung des derzeitigen ÖPNV-Angebots im Landkreis Donau-Ries, die auch Vergleiche zu ähnlich strukturierten Landkreisen einbezieht.

Mittels der in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung [2] enthaltenen Grenz- und Richtwerte lässt sich insbesondere feststellen, inwieweit eine ausreichende ÖPNV-Grundversorgung besteht. Die Grundversorgung ist überwiegend gegeben, da bei den meisten Kriterien der Leitlinie keine oder nur geringe Mängel festzustellen sind.

- Nahezu vollständige Erschließung aller Ortsteile über 200 Einwohner durch Haltestellen-Einzugsbereiche.
- Fast keine Mängel hinsichtlich der Erreichbarkeit Zentraler Orte (Unterzentrum bzw. Mittel-/Oberzentrum).
- Wenige Mängel hinsichtlich Erreichbarkeit des Gemeindezentrums.

Im Bereich der Grundversorgung fallen allerdings einzelne Punkte negativ auf, dies gilt gerade bei den Anmerkungen zur Wochenend-Bedienung.

- Mehrere Orte mit Mängeln hinsichtlich Bedienungshäufigkeit (Anzahl Fahrtenpaare) mit räumlichem Schwerpunkt im südlichen und südwestlichen Teil des Landkreises. Zum Teil werden hier Grenzwerte nicht eingehalten.
- Starke Einschränkung bzw. Einstellung des ÖPNV-Angebots im Busverkehr am Wochenende, z.T. auch in den Ferien.
- Nachts kein Angebot im Busverkehr (auch nicht am Wochenende).
- Zum Teil problematische Situation der Schülerbeförderung aufgrund neuer Rahmenbedingungen wie z.B. Einführung G8 und R6 oder Nachmittagsbetreuung.

Die Nutzung des ÖPNV-Angebots wird dadurch erleichtert, dass der Großteil des Angebots im Busverkehr im Rahmen der Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries (VDR) mit einem einheitlichen Zonentarif erbracht wird. Das ÖPNV-Informationsangebot kann als sehr gut bezeichnet werden. Über eine Grundversorgung hinausgehende, attraktive ÖPNV-Angebote bestehen im Landkreis im Wesentlichen nur entlang den Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung (entlang der Bundesstraße 16 und der Kursbuchstrecke (KBS) 993 von Dillingen a.d. Donau über Donauwörth und Rain nach Neuburg a.d. Donau, entlang der Bundesstraße 2 und der KBS 910 von Augsburg über Mertingen/Asbach-Bäumenheim, Donauwörth, Kaisheim und Monheim nach Treuchtlingen, entlang der Bundesstraße 25 und z.T. der KBS 995 von Donauwörth über Harburg (Schwaben), Nördlingen, Wallerstein nach Dinkelsbühl und entlang der Bundesstraße 29 und der KBS 995 von Nördlingen in Richtung Aalen). Sie lassen sich durch folgende Punkte charakterisieren:

- Taktverkehr im SPNV (überwiegend Stundentakt, zwischen Augsburg und Donauwörth überwiegend 30-min-Takt) auf allen Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung. Lediglich auf dem Abschnitt entlang der B 25 Nördlingen – Wallerstein – Dinkelsbühl besteht kein SPNV-Angebot.
- Gutes SPNV-Angebot (1-h-Takt bzw. 2-h-Takt) auch am Wochenende.
- Im Busverkehr kein Taktverkehr mit Ausnahme der Stadtbusverkehre in Donauwörth und Nördlingen (hier aber z.T. unübersichtliche und/oder umwegige Linienführungen). Auch auf dem o.g. Abschnitt Nördlingen – Wallerstein – Dinkelsbühl gibt es im Busverkehr keinen Taktverkehr.

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

- Punktuelle Angebotsverdichtung im Busverkehr auf verschiedenen Linien durch seitens des Landkreises unterstützte zusätzliche Fahrten, die allerdings überwiegend schwach ausgelastet und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu hinterfragen sind.
- Umsteigebeziehungen Bus/Bahn bzw. Bus/Bus sind nur in Einzelfällen, jedoch bei Kundennachfrage, gegeben, eine systematische Verknüpfung überwiegend nicht.

5 Entwicklungen seit 2007

Da es sich bei dem vorliegenden Dokument „nur“ um eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes aus dem Jahr 2007 handelt, wurden die Kapitel 3 und 4 weitgehend unverändert übernommen. Die folgenden Kapitel wurden jedoch grundlegend überarbeitet. Aus diesem Grund soll im aktuellen Kapitel ein kurzer Überblick gegeben werden, was sich – bezogen auf den ÖPNV – seit 2007 geändert hat.

5.1 Zentralörtliche Gliederung

Im August 2013 trat das neue bayerische Landesentwicklungsprogramm (LEP) in Kraft. Darin wurde zum einen eine Änderung der zentralen Orte festgelegt. Künftig gibt es nur noch Ober-, Mittel- und Grundzentren, wobei bestehende Klein- und Unterzentren als Grundzentren beibehalten werden. Neben den bestehenden Mittelzentren Donauwörth und Nördlingen übernimmt jetzt auch die Stadt Rain die Funktion eines Mittelzentrums.

Auch bei den Gebietskategorien gab es Änderungen. In der Kategorie „Ländlicher Raum“ wird unterschieden zwischen

- a) allgemeiner ländlicher Raum und
- b) ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen.

Der Landkreis Donau-Ries gehört der Gebietskategorie „allgemeiner ländlicher Raum“ an.

Im neuen Landesentwicklungsprogramm werden keine Entwicklungsachsen mehr festgelegt. Sofern im Nahverkehrsplan dennoch von Entwicklungsachsen die Rede ist, beziehen sich diese Aussagen auf die im früheren LEP definierten Entwicklungsachsen.

5.2 Demographische Entwicklung

Im Landkreis Donau-Ries leben 129.422 Personen (Stand: 30.12.2013). Die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung (Juni 2014) geht bis 2032 von einer gleichbleibenden Bevölkerungsanzahl aus. So soll es bis 2022 zwar eine leichte Zunahme der Bevölkerung auf rund 130.000 Einwohner geben, danach wird jedoch wieder ein Rückgang prognostiziert.

Eine Bevölkerungsprognose des Instituts für Sozialplanung, Jugend- und Altenhilfe, Gesundheitsforschung und Statistik sagt dagegen einen Bevölkerungsrückgang voraus. In verschiedenen Modellen mit und ohne Wanderungen wird ein Bevölkerungstand von ca. 126.000 Einwohnern im Jahr 2032 errechnet.

Allerdings wird es voraussichtlich zu einer massiven Verschiebung des Altersaufbaus der Landkreisbevölkerung kommen (siehe auch Abbildung 11). Laut statistischem Landesamt wird sich die Bevölkerungszusammensetzung von 2012 bis 2032 wie folgt ändern (in Prozent):

- die Altersgruppe der unter 18-Jährige nimmt um 15,0 Prozent ab
- die Altersgruppe der 18- bis unter 40-Jährige nimmt um 11,5 Prozent ab

- die Altersgruppe der 40- bis unter 65-Jährige nimmt um 7,8 Prozent ab
- die Altersgruppe der 65-Jährige oder Ältere steigt um 44,5 Prozent

Die einzige Altersgruppe, die wachsen wird, ist also die Gruppe der über 65-Jährigen. Die Bevölkerung des Landkreises wird älter, das Durchschnittsalter wird von 42,8 im Jahr 2012 auf 47,0 im Jahr 2032 ansteigen. Die Veränderung in der Altersstruktur kann man auch gut am Altenquotienten, der Anzahl der Personen ab 65 Jahren je 100 Personen im Alter von 20 bis 64 Jahren, ablesen. Er wird sich von 31,2 im Jahr 2012 auf 49,5 im Jahr 2032 erhöhen.

Dagegen wird der Jugendquotient (Anzahl der Personen zwischen 0 und 19 Jahren je 100 Personen im Alter von 20 bis 64 Jahren) im gleichen Zeitraum von 33,7 auf 31,2 absinken. Konkret geht das statistische Landesamt von einem deutlichen Rückgang bei den Kinder und Jugendlichen 2032 gegenüber 2012 aus (in Prozent):

- die Altersgruppe der unter 3-Jährige nimmt um 8,6 Prozent ab
- die Altersgruppe der 3- bis unter 6-Jährige nimmt um 8,2 Prozent ab
- die Altersgruppe der 6- bis unter 10-Jährige nimmt um 10,1 Prozent ab
- die Altersgruppe der 10- bis unter 16-Jährige nimmt um 20,2 Prozent ab
- die Altersgruppe der 16- bis unter 19-Jährige nimmt um 21,7 Prozent ab

Diese Angaben decken sich weitgehend auch mit den Prognosen des Instituts für Sozialplanung, Jugend- und Altenhilfe, Gesundheitsforschung und Statistik (SAGS). Eine entsprechende Auswertung findet sich in Kapitel 14.4. Sie zeigt ein differenziertes Bild der Entwicklung in den einzelnen Städten und Gemeinden.

Bei der für den ÖPNV wichtigsten Nutzergruppe der Schüler (Altersgruppe der unter 18-Jährigen) wird landkreisweit ein Rückgang von 15 Prozent bis 2032 erwartet, räumlich allerdings in unterschiedlicher Ausprägung. Außerdem führt ein Rückgang in den Gemeinden nicht automatisch auch zu einem Rückgang der Schülerzahlen v.a. an den weiterführenden Schulen, so dass einzelne Schulen bzw. Schulstandorte zum Teil auch noch wachsen können.

5.3 Verkehrsprognose

In der Studie "Shell PKW-Szenarien bis 2030" [17] wird vor dem Hintergrund zweier unterschiedlicher Szenarien die Entwicklung der Motorisierung in Deutschland beschrieben. Es wird davon ausgegangen, dass der Motorisierungsgrad der Erwachsenen in Deutschland zwischen 2003 und 2030 in Abhängigkeit von der sozioökonomischen Entwicklung steigt. In einer zögerlichen Gesellschaft (Tradition-Szenario) wächst er um 7,7 %, in einer dynamischen Gesellschaft (Impulse-Szenario) um 14,4 %.

Ergänzend hierzu bilanziert die Studie Mobilität in Deutschland 2008 [18] weitere vier zentrale Trends im deutschen Alltagsverkehr:

- zunehmende Anteile des Pkw-Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen
- ein stagnierendes absolutes Aufkommen und sinkenden prozentuale Anteile des ÖPNV
- ein mehr und mehr über den Tag verteiltes Verkehrsgeschehen durch hohe Wachstumsraten im Erledigungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr

- höhere Zeitbudgets für die tägliche Mobilität bei wachsenden Weglängen

Ohne Berücksichtigung von Maßnahmen und Angebotsveränderungen im allgemeinen ÖPNV kann für den Landkreis Donau-Ries aufbauend auf oben genannte Entwicklungen nicht von einer Steigerung der ÖPNV-Nutzung innerhalb des Prognosezeitraumes ausgegangen werden. Die Daten weisen dagegen langfristig sogar auf einen Rückgang der Nachfrage im ÖPNV hin:

- Die Anzahl der Schüler, der größten Nutzergruppe des ÖPNV, wird deutlich sinken
- Gleichzeitig nimmt der Motorisierungsgrad zu, d.h. die Pkw-Verfügbarkeit der Bevölkerung.
- Die Anteile des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen werden geringer.
- Ein mehr und mehr über den Tag verteiltes Verkehrsgeschehen erschwert die Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotenziale für den ÖPNV

5.4 Seit 2007 umgesetzte Maßnahmen

5.4.1 Rufbusse

Eine Maßnahme aus dem Nahverkehrsplan von 2007 war die Einführung von flexiblen Bedienweisen. Der Landkreis Donau-Ries hat ab 2008 zwei Pilotprojekte mit so genannten Rufbussen eingerichtet.

Die Rufbusse „Monheimer Alb“ starteten zunächst auf zwei Linien zwischen Donauwörth und den Gemeinden der Monheimer Alb. Dabei wurde auf den bestehenden Regionallinien des Angebots in Form von Anruf-Fahrten am Abend und am Samstag deutlich ausgebaut. Die Rufbusse „Ries“ boten auf sechs Linien eine zusätzliche Fahrtmöglichkeit gegen 19.30 Uhr ab Bahnhof Nördlingen als Angebot für Zugpendler.

Nach Auswertung dieser Pilotphase wurde seitens des Landkreises Ende 2011 die flächendeckende Einführung von Rufbussen auf den Regionallinien der Verkehrsunternehmen Schwarzer, Nördlingen, und Osterrieder, Donauwörth, umgesetzt. Die Rufbusse übernahmen nun die Funktion, den Fahrplan auf einen annähernden Zwei-Stunden-Takt ganztägig Montag bis Samstag zu verdichten.

Sowohl in der Pilotphase als auch in der zweiten Umsetzungsphase galten für die Rufbusse die gleichen Bedingungen: Der Rufbus (Bus, Kleinbus oder Taxi) fährt nach einem festen Fahrplan, bedient die Haltestellen jedoch nur nach telefonischer Bestellung. Fahrtwünsche sind innerhalb der Anmeldezeiten der Rufbuszentrale spätestens zwei Stunden vor der gewünschten Abfahrt anzumelden. Die Anmeldung von Fahrtwünschen ist nur telefonisch Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr sowie Samstag von 9 bis 18 Uhr möglich.

Bei den Rufbussen gilt der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries (VDR). Wochen-, Schüler-Wochen-, Monats-, Abo- und Schüler-Monatskarten werden anerkannt. Im Rufbus selbst können nur Einzelfahrscheine und 6er-Karten erworben werden.

5.4.2 Lechbus

Der Lechbus wurde 2009 eingerichtet, um den Bürgern in den Gemeinden des Lechgebietes ein flexibles und komfortables System anzubieten, das das Angebot der Regionallinien ergänzt und erweitert.

Beim Lechbus handelt es sich um einen Bedarfsverkehr, d.h. er fährt nur nach telefonischer Bestellung. Ein Fahrtwunsch muss spätestens 30 Minuten vor der gewünschten Abfahrt angemeldet werden. Der Lechbus fährt nur im Gebiet der Stadt Rain am Lech sowie der Gemeinden Genderkingen, Holzheim, Marxheim, Münster, Niederschönenfeld und Oberndorf a. L.. Außerdem wird im Rahmen der Anschlüsse mit der AVV-Linie 410 der Markt Thierhaupten (nur Haltestelle Herzog-Tassilo-Straße) bedient. Eine Beförderung in einen Ort außerhalb des festgelegten Bediengebietes ist ausgeschlossen.

Der Lechbus fährt aktuell Montag - Freitag (nur an Werktagen) von 5.15 - ca. 20.30 Uhr sowie am Samstag von 6.15 - ca. 20.30 Uhr. Ein fester Fahrplan besteht nicht. Grundsätzlich fährt der Lechbus in Rain (Kernstadt inkl. Bahnhof) ungefähr zur Minute 15 und 45 ab, in den Ortsteilen und Gemeinden außerhalb Rains ungefähr zur Minute 20 und 50 (Orientierungszeit).

Im Bedienungsgebiet wurden ca. 200 Haltestellen eingerichtet, teilweise sind diese Haltestellen identisch mit Haltestellen des ÖPNV. Von allen diesen Haltestellen gibt es Fahrtmöglichkeiten zu allen Zielen im Bedienungsgebiet. Während der Einstieg nur an den Haltestellen möglich ist, bringt der Lechbus - soweit im öffentlichen Straßennetz erreichbar - die Fahrgäste bis vor die Haustür der gewünschten Zieladresse.

Beim Lechbus kommen Kleinbusse und Pkw mit begrenzter Platzzahl zum Einsatz. Es gilt ein eigener Tarif, Fahrscheine der Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries werden nicht anerkannt.

5.4.3 SoMit-Bürgerbus

Seit Ende 2010 existiert der SoMit-BürgerBus als ergänzendes Verkehrsmittel im Bereich der Monheimer Alb.

Der Bürgerbus verkehrt auf den festgelegten Buslinien von Montag bis Freitag nach festem Fahrplan und fährt an extra gekennzeichneten Bürgerbus-Haltestellen ab. Das Verkehrsnetz umfasst neben den bereits seit Dezember 2010 eingebundenen Gemeinden Monheim und Otting seit September 2011 auch die Gemeinden Rögling und Tagmersheim:

Linie A: Stadt Monheim/ Ost

Linie B: Stadt Monheim/ Nord-West mit Otting

Linie C: Stadt Monheim/ Süd

Linie E: Gemeinden Rögling und Tagmersheim

Der Bürgerbus ist ein normaler Kleinbus für acht Fahrgäste. Das Besondere ist, dass er vom Verein für Soziales Miteinander in der Monheimer Alb e. V. organisiert wird. Nach dem Motto "Bürger fahren für Bürger" steuern mehr als 20 ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer den Bürgerbus nach einem Einsatzplan.

Für den SoMit Bürgerbus gilt ebenfalls ein eigener Tarif.

5.4.4 Stadtverkehr Donauwörth

Seit August 2011 wird durch die Große Kreisstadt Donauwörth der Stadtbus Donauwörth neu organisiert. Auf zwei innerstädtischen Linien findet ein Halbstundentakt statt. Die Linie 3 bedient einige Stadtteile von Donauwörth und zusätzlich noch Asbach-Bäumenheim und Mertingen. Diese Linie bietet annähernd einen Stundentakt für die Donauwörther Stadtteile, Asbach-Bäumenheim und Mertingen werden überwiegend im Schülerverkehr angefahren.

Neben der Vertaktung wurde ein neuer attraktiver Tarif eingeführt. Der Verkehr wird mit einheitlich lackierten Fahrzeugen (der „gelbe Stadtbus“) durchgeführt, die die in Kapitel 7.3.1 genannten Kriterien erfüllen.

Es haben auch Gespräche mit dem AVV stattgefunden mit dem Ziel einer möglichen (tariflichen) Integration in den AVV. Dies konnte zwar noch nicht erreicht werden, das Ziel wird aber weiterhin aufrechterhalten.

5.4.5 Umsetzung des Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007

Bereits seit 1998 gibt es im Landkreis Donau-Ries den Gemeinschaftstarif der Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries (VDR). Dieser Tarif ist grundsätzlich so gestaltet, dass die im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen ihre Betriebsleistungen eigenwirtschaftlich erbringen können. Insofern ist der Tarif deckungsgleich mit einem Tarif, den die Verkehrsunternehmen entsprechend den Vorgaben des § 39 PBefG beantragen könnten. Eine Ausnahme stellen hier jedoch die sogenannten Mehrfahrtenkarten und der Ortsverkehr in Nördlingen dar. Aus diesem Grund hat der Aufgabenträger von dem Instrument der allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 Gebrauch gemacht.

Seit dem Jahr 2010 gibt es für das gesamte Gebiet, für das der Landkreises Donau-Ries als Aufgabenträger zuständig ist, eine Satzung über Höchsttarife für Mehrfahrtenkarten.

Mit Beschluss vom 23.03.2015 gibt es eine Satzung über Höchsttarife im Stadtverkehr Nördlingen. Diese Satzung tritt am 01.12.2015 in Kraft.

Beide Satzungen sind auf der Homepage des Landkreises Donau-Ries unter www.donau-ries.de veröffentlicht.

5.4.6 Rückblick auf den Maßnahmenkatalog 2007

Im Nahverkehrsplan 2007 ist eine ganze Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Donau-Ries genannt. Nachdem diese Maßnahmen nicht alle zeitgleich umgesetzt werden können, wurde eine Reihung nach Zeithorizont und Priorität erstellt (in Klammern jeweils die festgelegte Priorität).

Im Folgenden wird aufgelistet, wie sich aktuell der Umsetzungsgrad der in Kapitel 8.4 des Nahverkehrsplanes 2007 genannten Maßnahmen darstellt:

Kurzfristige Maßnahmen (Zeithorizont ca. zwei Jahre)

a. angebotsseitige Umsetzung der ausreichenden Verkehrsbedienung (hoch)

Auf fast allen Kursen der ÖPNV-Linien im Landkreis Donau-Ries sind mittlerweile die Kriterien der ausreichenden Verkehrsbedienung umgesetzt. Auf einigen wenigen Kursen fehlen für einzelne kleinere Orte die Rückfahrtmöglichkeiten nach der 8. und/oder 10. Stunde. Unabhängig davon kann es in einzelnen Fällen vorkommen, dass sich neue Verkehrsbeziehungen seit Verabschiedung des Nahverkehrsplanes ergeben haben, die nicht immer in vollem Umfang abgedeckt werden können. Die Verwaltung ist mit den Verkehrsunternehmen allerdings im ständigen Austausch, um Defizite zu beseitigen.

b. Einführung flexibler Bedienungsweisen (hoch)

Mit der Einführung der Rufbus-Pilotprojekte Monheimer Alb und Ries im Oktober 2008 sowie der Einführung des Lechbusses im Juni 2009 wurden bedarfsorientierte Verkehre in Teilen des Landkreises eingeführt.

c. Ausstattung aller Haltestellen gemäß gesetzlichen Bestimmungen (hoch)

Die Haltestellen im Landkreis Donau-Ries sind gemäß den gesetzlichen Bestimmungen ausgestattet, aktuell liegen keine Hinweise auf Defizite vor. In einzelnen Fällen gab es aber Probleme, weil die Fahrpläne nicht leserlich bzw. aktuell waren. Dies fällt allerdings in den Aufgabenbereich der Verkehrsunternehmen. Außerdem sind seit Verabschiedung des Nahverkehrsplans wieder einige Haltestellen mit neuen Wartehallen ausgestattet worden, zum Teil als neue Maßnahme, zum Teil wurden alte Wartehallen durch neue ersetzt. Der Landkreis fördert diese Baumaßnahmen gemäß den Bestimmungen des Wartehallenprogramms.

Der Landkreis Donau-Ries hat zudem allen Gemeinden neu gestaltete Aufkleber für die Glaswartehallen zur Verfügung gestellt. Damit sollen die Haltestellen besser als ÖPNV-Haltestellen erkennbar sein.

d. Einrichtung weiterer Haltestellen (hoch)

Der NVP hatte für einige Orte Mängel hinsichtlich der räumlichen Erschließung aufgelistet und die Einrichtung neuer Haltestellen empfohlen. In den meisten Fällen ist dies bisher nicht erfolgt, weil sich die Einrichtung aufgrund der Gegebenheiten schwierig gestaltet, die Linienführung kompliziert wäre oder die Nachfrage zu gering ist. Die neue Haltestelle am Technologiepark in Donauwörth wurde mittlerweile allerdings in die Fahrpläne mehrerer Linien aufgenommen. Gleiches gilt für die Haltestelle nahe des TCW in Nördlingen. Bei den anderen aufgelisteten Haltestellen wird weiter versucht, eine Verbesserung zu erreichen.

e. Integration weiterer Bahnhalte in AVV bzw. VGN (hoch; unter Berücksichtigung anstehender Fahrgastzählungen und -befragungen)

Am 1. August 2006 wurde die Erweiterung des AVV bis zum Bahnhof Otting-Weilheim vollzogen, zum Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2007 wurde er auch in das VGN-Gebiet integriert. Damit ist der Lückenschluss zwischen dem AVV und dem VGN gewährleistet.

Die Integration weiterer Bahnhöfe in den AVV ist bislang mit Hinweis auf ungelöste interne strukturelle Probleme am AVV gescheitert.

f. Optimierung des Stadtbusverkehrs Donauwörth (hoch)

Siehe Kapitel 5.4.4

g. Entwicklung eines Gesamtmarketingkonzepts (hoch)

Die Verwaltung hatte nach Verabschiedung des Nahverkehrsplanes eine Besprechung mit den Mitgliedern der VDR in Sachen ÖPNV-Marketing. Der VDR erschien damals die Vergabe eines Marketingkonzeptes an eine Agentur wenig sinnvoll. Man einigte sich darauf, zunächst gemeinsam die Ziele und Maßnahmen eines ÖPNV-Marketingkonzeptes zu erarbeiten und erst für die Umsetzung eine Agentur einzuschalten.

Als wichtigste Ziele wurden festgehalten (Reihenfolge entsprechend der Wichtigkeit):

- mehr Fahrgäste (zu bestimmten Zeiten)
- die Nutzung des ÖPNV einfach machen (Zugangsbarrieren abbauen, „Einsteigen – Mitfahren – Ankommen“)
- Umschichtung
- Bewusstsein schaffen, dass ÖPNV nicht nur für Schüler da ist
- Multiplikatoren (Bürgermeister, Unternehmen, etc.) ansprechen
- Werbung für realistische Ziele
- stärkere Auslastung der eingesetzten Fahrzeuge

Folgende Maßnahmen wurden zur Erreichung der Ziele vorgeschlagen:

- Marktforschung
- Herausgabe von Einzelfahrplänen bzw. Gemeindefahrplänen
- Vereinheitlichung und Vereinfachung der Fahrpläne
- Ticketing
- Sondertickets
- Kombi-Angebote
- kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, den ÖPNV positiv darzustellen.

In einer ersten Phase wurde ein neues Corporate Design für den ÖPNV im Landkreis entwickelt und danach Schritt für Schritt umgesetzt (Fahrplanheft, Plakate, Anzeigen für Rufbusse, Lechbus, etc.).

Mittelfristige Maßnahmen (Zeithorizont ca. 5 Jahre)

a. Einführung einer Mobilitätszentrale (mittel)

Die Einführung einer Mobilitätszentrale wurde nicht realisiert. Diese Maßnahme wird aktuell politisch nicht weiterverfolgt.

b. Einführung weiterer Ticketarten (mittel)

Die Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries hat ein Freizeitticket für Schüler eingeführt. Damit können Schüler, die eine Schülermonatskarte besitzen, für einen Euro pro Fahrt auf jeder beliebigen Strecke im Landkreis den Bus nutzen. Die Einführung weiterer neuer Tickets ist von der VDR derzeit nicht geplant.

Für den Stadtbus Donauwörth gilt ein eigener Tarif.

Langfristige Maßnahmen (Zeithorizont ca. 10 Jahre)

Die nachfolgend aufgezählten langfristigen Maßnahmen wurden bisher nicht angegangen bzw. umgesetzt.

- a. ausschließlicher Einsatz von Bussen der Klasse 2 nach EU-Richtlinie 2001/85 bei im ÖPNV eingesetzten Fahrzeugen (hoch)*
- b. Integration weiterer Linien in den Gemeinschaftstarif der VDR (mittel)*
- c. Einführung eines E-Ticketings (gering)*
- d. Einführung eines Dynamischen Fahrgastinformationssystems (gering)*
- e. Vereinheitlichung der Abfahrtsminuten auf der Achse Nördlingen – Wallerstein – Dinkelsbühl (gering)*

Kontinuierliche / begleitende Maßnahmen

- a. Erhöhung des Anteils barrierefreier Infrastruktur (hoch)*

Bei der Einrichtung neuer Haltestellen bzw. dem Aus- und Umbau von Haltestellen sind die Kommunen gehalten, die Belange behinderter Menschen zu berücksichtigen. In einzelnen Fällen wurden in den vergangenen Jahren Haltestellen behindertengerecht ausgebaut, die Entscheidung darüber liegt jedoch bei der zuständigen Kommune. Der Landkreis beteiligt sich an den Kosten für die Wartehalle selbst.

- b. Angebotsanpassung bei Schülerfahrten (hoch)*

Alle Maßnahmen in diesem Bereich sollen dazu beitragen, den Schülern angesichts sich ständig ändernder Unterrichtszeiten bestmögliche Fahrtmöglichkeiten auch am Nachmittag zu bieten. Derzeit ist in fast allen Fällen die Rückfahrt nach der 8. und 10.Stunde gesichert, allerdings zeigt sich jedes Jahr mit Beginn der Schuljahres im Herbst, wo Probleme bei der Beförderung auftauchen.

- c. Herausgabe des Fahrplanhefts sowie Bereitstellung der Daten im Internet (hoch)*

Zusätzlich zu dem Landkreis-Fahrplanheft werden seit einigen Jahren zusammen mit der VDR landkreisweit Taschenfahrpläne aufgelegt. Außerdem wurde von der VDR auf der Website www.vdr-bus.de die Möglichkeit der elektronischen Fahrplanauskunft eingerichtet.

d. Überprüfung der Haltestellen gemäß ihrer gesetzlich vorgeschriebenen Mindestausstattung (hoch)

Eine Überprüfung der Haltestellen im Landkreis Donau-Ries findet kontinuierlich statt.

e. verbesserte Abstimmung der öffentlichen Verkehrsmittel (hoch)

Die Verkehrsunternehmen im Landkreis Donau-Ries haben in den vergangenen Jahren ihre Fahrpläne dahingehend optimiert, dass Umsteigebeziehungen verbessert und Anschlüsse an/von Zügen gesichert wurden. Nicht immer ist dies in allen Fällen möglich, aber es wird kontinuierlich versucht, Verbesserungen zu erreichen.

f. weiterer Ausbau der Schnittstelle IV/ÖV (mittel)

In den vergangenen Jahren wurde in Rain der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet und am Bahnhof Mertingen die Gleisunterführung zu einem weiteren P+R-Platz gebaut. Ebenso baute die Stadt Nördlingen den Bahnhofsvorplatz um und errichtete dort ein großes Parkhaus. Der Landkreis beteiligte sich an allen Maßnahmen finanziell. Weitere Maßnahmen sind aktuell nicht geplant.

g. Ausstattung weiterer Haltestellen mit Wetterschutz und Sitzgelegenheit (mittel)

Die Entscheidung über die Ausstattung von Haltestellen mit Wartehalle und Sitzgelegenheit liegt bei der jeweils zuständigen Kommune. Der Landkreis beteiligt sich im Rahmen des Wartehallenprogramms an den entstehenden Kosten.

6 Rahmenkonzeption

Die Rahmenkonzeption definiert die Zielvorstellungen für den ÖPNV im Landkreis Donau-Ries für die kommenden Jahre. Sie basiert auf den Erkenntnissen der durchgeführten Arbeitsschritte, insbesondere der Mängelanalyse und der Bewertung aus dem Nahverkehrsplan von 2007 und den 2011/2012 durchgeführten Erhebungen, dem vorgegebenen formalen Rahmen aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung und den konkreten räumlichen Bedingungen. Besondere Berücksichtigung finden die finanziellen Rahmenbedingungen.

Die Zielvorstellungen der Rahmenkonzeption lassen sich durch die folgenden **Leitsätze** definieren:

- a) Der Landkreis Donau-Ries wird auch weiterhin im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten für den ÖPNV und SPNV Unterstützung leisten. Die Schwerpunkte der Förderung (Sicherung der Daseinsvorsorge, flexible Bedienweisen, Öffentlichkeitsarbeit) bleiben erhalten, die Effizienz des Mitteleinsatzes soll erhöht werden.
- b) Das ÖPNV/SPNV-Angebot soll sich an Achsen hierarchischer Ordnung und am System der zentralen Orte orientieren und dabei das gegebene Nachfragepotenzial berücksichtigen (vgl. Kapitel 7.2.1.1).
- c) Das ÖPNV-Angebot, das unter Kapitel 7.2.1 als ausreichende Bedienung näher definiert ist, ist grundsätzlich von den Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich zu erbringen. Gehen die Anforderungen des Landkreises über eine ausreichende Verkehrsbedienung hinaus, wird der Landkreis diesen gemeinwirtschaftlichen Verkehr im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten finanzieren.
- d) Der SPNV soll zur Erschließung bedeutsamer, zum Teil überregionaler Achsen dienen. Die Bedienung dieser Achsen soll weiterhin auch in den Schwachverkehrszeiten (Morgen-/Abendstunden, Wochenende) erfolgen. Der straßengebundene ÖPNV (Buslinienverkehr) setzt Schwerpunkte insbesondere bei nicht vom SPNV bedienten Achsen und in der Flächenerschließung und bei der Anbindung an den SPNV an den definierten Verknüpfungspunkten.
- e) An den Verknüpfungspunkten (vgl. Kapitel 7.1.2) sind bei entsprechenden Fahrgastaufkommen Unterstellmöglichkeiten vorzusehen. Die Anschlusssicherung soll gewährleistet sein, besonders bei der letzten Fahrtmöglichkeit. Die Abstimmung von SPNV und Buslinienverkehr soll im Rahmen der Möglichkeiten optimiert werden. Die Park&Ride-/Bike&Ride-Möglichkeiten sollen weiter ausgebaut werden (vgl. Kapitel 7.1.4).
- f) Festgestellte Mängel sollen, soweit möglich und sinnvoll, behoben werden. Auf aktuell absehbare und zukünftige Entwicklungen (gerade auch im Schülerverkehr) ist durch anbotssseitige Maßnahmen und Umstrukturierungen einzugehen.
- g) Der Landkreis wird sich im Rahmen seiner Förderprogramme (Wartehallenprogramm, Schnittstellenprogramm) und seiner Möglichkeiten weiterhin finanziell an Investitionen in Park&Ride- bzw. Bike&Ride-Plätzen an Bahnhöfen und Busbahnhöfen bzw. in Buswartehallen beteiligen.
- h) Die Infrastruktur (Fahrzeuge und Haltestellen) soll im Sinne der aktuellen Rechtslage im Hinblick auf die angestrebte Barrierefreiheit weiter entwickelt werden. Dabei soll der

Anteil von Niederflurfahrzeugen oder vergleichbarer Fahrzeuge und behindertengerechter Haltestellen erhöht werden (vgl. Kapitel 7.4.2).

- i) Um die Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV zu erhöhen, ist auf direkte Linienführung, wenige Verkehrsbeschränkungen und übersichtliche Fahrpläne zu achten.
- j) Durch Kooperation der Verkehrsunternehmen sind eine durchgehende Fahrgastinformation und eine möglichst große Kundennähe sicher zu stellen. Durch intensivere Öffentlichkeitsarbeit soll der Umstieg vom MIV auf den ÖPNV gefördert werden (vgl. Kapitel 7.4.3).
- k) Der Landkreis Donau-Ries strebt die Kooperation mit benachbarten Verkehrsverbänden an.

Ob und in welchem Zeitrahmen bestimmte Maßnahmen umgesetzt werden können, hängt auch entscheidend von deren Finanzierbarkeit ab.

Es werden die drei Bereiche „Netzstruktur“, „Angebotsqualität“ und „Kooperation/ Begleitmaßnahmen“ unterschieden. Diese werden im Folgenden erläutert:

Netzstruktur

In den Maßnahmenbereichen „Netzstruktur“ und „Angebotsqualität“ sind die angebotsseitigen Aspekte zusammengefasst.

Im Maßnahmenbereich „Netzstruktur“ wird festgelegt, dass die Aufgabenteilung zwischen dem SPNV und dem allgemeinen ÖPNV weitgehend unverändert bleiben soll, d.h. der SPNV dient vor allem der Erschließung wichtiger Achsen, der Busverkehr hat seinen Schwerpunkt in der Bedienung der nicht vom SPNV erschlossenen Achsen sowie in der Flächenerschließung.

Neben dieser grundsätzlichen Aufgabenteilung betreffen die Zielsetzungen im Maßnahmenbereich „Netzstruktur“ vor allem die Verbesserung der Abstimmung verschiedener Verkehrsmittel. Dies betrifft einerseits eine im Rahmen der Möglichkeiten verbesserte Abstimmung zwischen SPNV und Busverkehr, andererseits auch den Ausbau von Park&Ride-/Bike&Ride-Plätzen.

Angebotsqualität

Die Busverkehre mit einem umfangreicheren Angebot entlang regionaler Achsen bzw. die Stadtverkehre sollen im Sinne einer möglichst großen Übersichtlichkeit und kurzer Fahrzeiten durch Vermeidung von Umwegfahrten optimiert werden. In der Fläche steht die Wahrung der Daseinsvorsorge als Mindeststandard im Vordergrund, wobei in Zukunft ein stärkerer Einsatz flexibler Bedienungsformen angestrebt wird.

Bei der Definition von Qualitätsstandards bzw. der ausreichenden Bedienung müssen räumliche Zusammenhänge und Verflechtungen berücksichtigt werden.

Zum Zweck einer möglichst flächendeckenden Versorgung der Bevölkerung des Landkreises mit Angeboten des ÖPNV erfolgt auf Basis des bestehenden Angebotes sowie der Nachfrage im ÖPNV und im MIV eine hierarchische Gliederung des Liniennetzes in ein Hauptnetz, ein Ergänzungsnetz und ein

Grundnetz. Auf Basis der raumstrukturellen Gegebenheiten werden im Landkreis Donau-Ries Verknüpfungspunkte zwischen den Angeboten im SPNV und ÖPNV definiert.

Das Hauptnetz, an das bezüglich Bedienungshäufigkeit höhere Anforderungen gestellt werden, bildet das Grundgerüst des ÖPNV im Planungsraum. Es orientiert sich an den Entwicklungsachsen und verbindet die zentralen Orte mit den Mittelzentren:

- Achse Donauwörth – Nördlingen
Bahnstrecke 995
- Achse Tapfheim – Donauwörth – Rain
Bahnstrecke 993
- Achse Mertingen – Donauwörth – Otting-Weilheim – Treuchtlingen
Bahnstrecke 910
- Achse Nördlingen – Fremdingen – Feuchtwangen
via Wallerstein – Marktoffingen
- Achse Nördlingen – Oettingen – Wassertrüdingen
via Löpsingen – Hainsfarth – Auhausen
- Achse Nördlingen – Wemding
via Deiningen – Alerheim – Fessenheim
- Achse Donauwörth – Wemding
via Ebermergen – Harburg – Huisheim – Gosheim
- Achse Donauwörth – Monheim
via Kaisheim – Buchdorf

Das Ergänzungsnetz dient der Erschließung aller Orte und Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern ausgerichtet auf einen Schulstandort bzw. einen zentralen Ort.

Das Grundnetz erschließt alle Orte von 10 bis 200 Einwohnern.

Kooperation/Begleitmaßnahmen

Zielsetzung im Bereich „Kooperation/Begleitmaßnahmen“ ist es, dem (potenziellen) Fahrgast die Benutzung des ÖPNV so leicht wie möglich zu machen. Dies kann dadurch erreicht werden, dass durch eine räumliche und funktionale Stärkung/Erweiterung der Kooperation der Verkehrsunternehmen sich für den Fahrgast eine möglichst einheitliche „Benutzeroberfläche“ ergibt. Dies betrifft z.B. die Fahrplangestaltung und die Tarife. Deshalb soll auch generell die Fahrgastinformation verbessert werden. Hierzu dient auch eine entsprechende Bewerbung der Dienstleistung ÖPNV.

Eine leichtere Nutzung des ÖPNV kann im Sinne der angestrebten Barrierefreiheit auch durch Verbesserungen der Infrastruktur ermöglicht werden. Es wird deshalb ein höherer Anteil „barrierefreier“ Fahrzeuge und Haltestellen angestrebt.

7 Maßnahmenpaket

Die Detaillierung der Rahmenkonzeption erfolgt im Zuge der Ausarbeitung eines Maßnahmenpaketes. Die thematische Gliederung der konkreten Verbesserungen orientiert sich an den Maßnahmenbereichen der Rahmenkonzeption:

- „Netzstruktur“ (Kapitel 7.1)
- „Angebotsqualität“ (Kapitel 7.2)
- „Kooperation / Begleitmaßnahmen“ (Kapitel 7.4)

7.1 Netzstruktur

Die beiden Punkte „Netzstruktur“ und „Angebotsqualität“ bilden einen gemeinsamen Aufgabenschwerpunkt der Maßnahmenkonzeption. Sind die Aussagen zum erstgenannten Punkt z.T. noch allgemeiner Art, so werden sie im zweiten Punkt weiter detailliert.

7.1.1 Definition Aufgabenteilung allgemeiner ÖPNV/SPNV

Aussagen zur Aufgabenteilung zwischen allgemeinen ÖPNV und SPNV werden bereits in den Leitsätzen b) und d) der Rahmenkonzeption (siehe Kapitel 6) genannt. Diese werden hier nochmals aufgegriffen und weiter ausgeführt.

Der SPNV dient hauptsächlich zur Erschließung bedeutsamer, z.T. überregionaler Achsen. Auf den nicht vom SPNV bedienten Achsen soll die Erschließung durch den allgemeinen ÖPNV erfolgen. Dies gilt auch für die restlichen Räume, die außerhalb der Achsen liegen. Hierbei sollen zukünftig auch flexible Bedienungsweisen zum Einsatz kommen. Die ÖPNV-Bedienung in den Mittelzentren Nördlingen und Donauwörth wird von Stadtbussystemen durchgeführt. In Tabelle 4 ist die zukünftig angedachte Aufgabenteilung tabellarisch dargestellt. In dieser werden bereits auch erste Aussagen zur zeitlichen Erschließung der Teilräume gemacht. Eine Detaillierung dieser Aussagen erfolgt insbesondere im Kapitel 7.2.1.

7.1.2 Verbesserte Abstimmung der öffentlichen Verkehrsmittel (ÖPNV, SPNV)

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander (Fahrplanabstimmung) stellt ein wichtiges Qualitätsmerkmal eines integrierten ÖPNV-/SPNV-Angebots dar. Eine flächendeckende und durchgängige Abstimmung aller Verkehrsmittel ist deshalb grundsätzlich anzustreben, soweit es die örtlichen Randbedingungen zulassen.

Bei der Untersuchung der Umsteigemöglichkeiten **Bus/Bahn** wurde festgestellt, dass einzelne Bahnhöfe nicht von Bussen bedient werden (Genderkingen, Ebermergen, Wörnitzstein und Harburg (Schwaben)) oder dass keine oder zumindest keine systematische Abstimmung vorhanden ist. An den wichtigsten Bahnhöfen im Landkreis (Donauwörth und Nördlingen) ist die Qualität der Abstimmung sehr unterschiedlich. Es kann insgesamt nicht von einer durchgängigen Abstimmung gesprochen werden.

Eine Bedienung der heute nicht von Bussen angefahrenen Bahnhöfe wird auch künftig aufgrund bestehender Linienführungen bzw. räumlicher Gegebenheiten nicht zur Gänze möglich sein. Aus diesem Grund werden nachfolgend sogenannte Verknüpfungspunkte zwischen dem straßengebundenen und dem schienengebundenen Nahverkehr definiert. Hier sind seitens der Busunternehmen Anschlüsse herzustellen:

- Donauwörth
- Nördlingen
- Otting-Weilheim
- Rain
- Möttingen

An den Verknüpfungspunkten sind möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Ein Anschluss gilt als hergestellt, wenn die Umsteigezeit unter 12 Min. beträgt. Bei einem Fahrtenpaar, in dem bei jeder der zwei Fahrten eine Verknüpfung durch entsprechende Verschiebung der Fahrt möglich wäre, hat eine Priorisierung zu erfolgen.

Aufgrund der Fahrplangestaltung und der teilweise mehrfachen Möglichkeit einer Verknüpfung ist nicht an allen möglichen Verknüpfungspunkten zwischen den Buslinien und/oder dem SPNV eine optimale Systemabstimmung möglich oder sinnvoll. In diesen Fällen sind Prioritäten entsprechend der bestehenden Nachfragestrukturen zu treffen. Ausnahmen sind im Schülerverkehr zugelassen. Hier sind die Anschlüsse, auch soweit sie zur Sicherstellung der Schülerbeförderung notwendig sind, möglichst günstig zu gestalten.

In Harburg (Schwaben) ist die Bedienung des Bahnhofs am gegenwärtigen Standort nicht sinnvoll. Hier soll die Verlegung des Haltepunkts in die Stadtmitte abgewartet werden und dort auch die Bedienung mittels Bus gesichert werden.

Auf der Kursbuchstrecke 995, der sogenannten Riesbahn, kreuzen sich derzeit systembedingt die Züge in der Regel in Möttingen. Aus Sicht des Landkreises als Aufgabenträgers für den straßengebundenen ÖPNV wäre eine Kreuzung der Züge im Mittelzentrum Nördlingen begrüßenswert, da dadurch eine deutlich verbesserte Verkehrssituation im Zusammenhang mit Zu- und Abbringerbussen geschaffen werden könnte. Der Landkreis Donau-Ries unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten diese Verlegung, die er allerdings nur mittelbar beeinflussen kann.

Die weiteren Bahnhöfe außerhalb der Mittelzentren werden oftmals von einzelnen Kursen bedient, die auf Schulzeiten abgestimmt sind und sich somit nur bedingt am SPNV-Angebot hinsichtlich der Abstimmung orientieren können. Jedoch soll auch hier eine Optimierung der Anschlüsse angestrebt werden, soweit sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar.

Zum Teil ergeben sich diese Schwierigkeiten auch an den beiden Bahnhöfen in Donauwörth und Nördlingen. Dennoch sollte hier besonders darauf geachtet werden, sinnvolle Umsteigemöglichkeiten Bahn/Bus einzurichten bzw. zu optimieren. Diese bestehen bereits bei einigen Fahrten im Ausbildungs- und Berufsverkehr. Generell soll zumindest angestrebt werden, morgens, mittags und abends Umsteigemöglichkeiten in die Hauptlastrichtung anzubieten.

Auch die beiden Stadtbussysteme sollen, soweit möglich und sinnvoll, auf das SPNV-Angebot abgestimmt werden.

Zur Sicherstellung der Bus/Bahn -Anschlussbeziehung ist es notwendig, dass seitens der Bahnbetreiber zumindest an den definierten Verknüpfungspunkten ausreichende Informationen über den Soll- und den Ist-Fahrplan an die Busunternehmer zur Verfügung gestellt werden. Der Landkreis Donau-Ries wird im Rahmen seiner Möglichkeiten versuchen, auf die Zurverfügungstellung dieser benötigten Daten einzuwirken.

Die Umsteigemöglichkeiten **Bahn/Bahn** sind systembedingt nicht generell möglich, sondern nur an bestimmten Knotenpunktbahnhöfen. Dies ist aktuell am Knotenbahnhof Donauwörth möglich und soll auch künftig so erhalten werden. Der Landkreis Donau-Ries legt Wert darauf, dass auch die Fernverkehrsverbindungen mindestens in ihrem heutigen Umfang bestehen bleiben.

Die Sicherung von Anschlüssen im SPNV (insbesondere bei Verspätung des Zubringerzuges) ist Aufgabe des jeweiligen Betreibers und kann daher von Seiten des Landkreises nur mittelbar beeinflusst werden. Der Landkreis sollte deshalb im Rahmen seiner diesbezüglichen Möglichkeiten auf die Sicherung von Anschlüssen hinwirken.

Umsteigemöglichkeiten **Bus/Bus** erübrigen sich im Großteil der Orte, da diese Ortsteile nur von einer Linie bedient werden, die zumeist radial auf einen zentralen Ort zuläuft. Werden Orte durch mehrere Linien bedient, so sollen hier Umsteigemöglichkeiten angestrebt werden. Dies ergibt sich insbesondere in den zentralen Orten sowie bei einigen Beziehungen im Schülerverkehr. Im Schülerverkehr sind folgende Anschlüsse zwingend herzustellen

- In Wassertrüdingen im Rahmen des Einzugsbereichs des Gymnasiums Oettingen
- In Wassertrüdingen von/nach Gunzenhausen
- In Oettingen von/nach Wemding
- In Wemding von/nach Otting, Wolferstadt, Monheim, Huisheim
- In Monheim nach Wemding, Donauwörth und Rögling/Tagmersheim
- In Wemding von/nach Oettingen
- In Mertingen von/nach Heißesheim und Druisheim

Ein Anschluss gilt als hergestellt, wenn die Umsteigezeit weniger als 8 Minuten beträgt.

Die gegenwärtig sichergestellten Umsteigemöglichkeiten Bus/Bus sollen auch zukünftig erhalten bleiben und optimiert werden. Die fahrplanmäßig realisierten Umsteigemöglichkeiten sind auf jeden Fall zu sichern.

An Haltestellen mit hohen Umsteigerzahlen Bus/Bus oder Bus/Bahn sollen, soweit möglich, **infrastrukturelle Maßnahmen** umgesetzt werden, um Umsteigevorgänge zu erleichtern. Dabei sollen insbesondere die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen berücksichtigt werden. Etwa soll angestrebt werden, Bushaltestellen möglichst nahe an die Bahnhaltepunkte zu legen und die dazwischen liegenden Wege zu minimieren. Ebenso können Wetterschutzeinrichtungen auf diesen Wegen die Attraktivität des ÖPNV steigern.

Räumliche und zeitliche Parallelbedienungen von Bus und Bahn sind zu vermeiden, soweit diese verkehrlich nicht notwendig sind. Es soll deshalb bei zukünftigen Konzessionsvergaben darauf geachtet werden, dass Parallelverkehre (weiterhin) vermieden werden. Verkehrlich notwendige Bedienungen

ergeben sich insbesondere dann, wenn durch die Busbedienung zusätzliche Haltestellen zwischen den Bahnhaltepunkten bedient oder schnellere Direktverbindungen gegenüber Umsteigebeziehungen im Schienenverkehr realisiert werden.

7.1.3 Prüfung weiterer Integrationen in benachbarte Verbünde

Seit 09.12.2007 ist der Bahnhof Otting-Weilheim in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, kurz VGN, integriert. Diese Integration hat sich für die Fahrgäste aus der Region als sehr günstig erwiesen.

Neben der Integration des Bahnhofs Otting-Weilheim soll überprüft werden, ob nicht auch eine Integration des Bahnhofes Donauwörth in den VGN vorgenommen werden kann.

In der VG Oettingen bestehen Bestrebungen, die Anbindung an umliegende Verkehrsverbünde zu optimieren. Dies soll überprüft werden.

Im Süden des Lechgebietes, speziell aus den Gemeinden Holzheim und Münster, wurde in den zurückliegenden Jahren immer wieder der Wunsch geäußert, die Anbindung Richtung Süden in den AVV zu verbessern. In Zusammenarbeit mit der Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH soll überprüft werden, ob diesem Wunsch Rechnung getragen werden kann.

7.1.4 Ausbau Park & Ride

Aus dem Schnittstellenprogramm des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie wurden in der Vergangenheit an den Bahnhöfen Donauwörth, Mertingen, Möttingen, Otting-Weilheim, Rain und Nördlingen Park & Ride (P&R)- sowie Bike & Ride (B&R)-Anlagen errichtet. Um den SPNV in der Region zu stärken, soll der Umstieg zwischen MIV und SPNV weiter erleichtert werden. In Harburg (Schwaben) wird die Verlegung des Bahnhofs in die Stadtmitte begrüßt. Sie bleibt abzuwarten, um dort geeignete Stellplätze einzurichten. Die aktuelle Situation sowie der absehbare Bedarf ist aus Tabelle 5 ersichtlich.

Bei der Errichtung derartiger Anlagen sollen u.a. folgende Punkte berücksichtigt werden: kurze (fußläufige) Distanz zwischen den Anlagen und den Bahnhöfen, kostengünstige (nach Möglichkeit kostenlose) Nutzungsmöglichkeit der Anlagen sowie gut ausgebaute Fußwege zwischen den Anlagen und den Bahnhöfen unter Berücksichtigung der Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen.

7.2 Angebotsqualität

Im Nahverkehrsplan 2007 lag der Fokus noch auf der Behebung der in Kapitel 4 festgestellten Schwachstellen. Diese Schwachstellen sind in den zurückliegenden Jahren weitgehend behoben worden. Aus diesem Grund wird nun in der Fortschreibung 2014/2015 der Schwerpunkt auf der Weiterentwicklung der in der Rahmenkonzeption (Kap. 6) definierten Leitsätze liegen.

7.2.1 Ausreichende Bedienung

Die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung definiert über Grenz- und Richtwerte die Bedienungsqualität für den allgemeinen ÖPNV. Dabei stellen die Grenzwerte eine Mindestanforderung an den ÖPNV und die Richtwerte einen guten ÖPNV-Standard dar. Die Einteilung in verschiedene Ge-

bietskategorien über die Größe von Ortsteilen soll dabei den strukturellen Rahmenbedingungen Rechnung tragen. Somit liegt für alle Landkreise und kreisfreien Städte ein einheitlicher Rahmen vor. Spezielle Rahmenbedingungen bei einzelnen Aufgabenträgern können aber naturgemäß nicht abgedeckt werden.

Es ist daher auch zulässig, von diesen vorgegebenen „Rahmenwerten“ abzuweichen, wenn dies erforderlich ist. In diesem Fall soll dann im Nahverkehrsplan eine Begründung erfolgen.

Für die zukünftige Planung des ÖPNV im Landkreis Donau-Ries wird im Folgenden deshalb eine Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienug unter Berücksichtigung räumlicher Zusammenhänge erarbeitet. Damit soll der ÖPNV auch weiterhin attraktiv bleiben und den künftigen ökonomischen Verhältnissen Rechnung tragen.

Eine Abweichung von der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ist aufgrund folgender Rahmenbedingungen notwendig:

- Polyzentrische Struktur des Landkreises mit drei Mittelzentren, drei Standorten weiterführender Schulen sowie 38 weiteren Gemeinde-Hauptorte. Dadurch ist ein einheitlicher landkreisweiter Bedienstungsstandard schwer zu erreichen.
- Zum Teil disperse Siedlungsstruktur mit einer Vielzahl kleiner Ortsteile, die durch herkömmliche Bedienstungsweisen nur schwer zu erschließen ist.

Unter diesen Voraussetzungen wird im Folgenden die ausreichende Bedienstung festgelegt. Dabei sind folgende Grundsätze bindend zu berücksichtigen:

- a) Die Schüler sind die größte Fahrgastgruppe. Sie stellen das Rückgrat des ÖPNV dar. Es ist daher entscheidend, den Transport aus den Heimatorten - auch aus Orten mit weniger als 200 Einwohnern - zu den Schulstandorten, aber auch den Rücktransport bei Bedarf (mittags, nachmittags und früher Abend) sicherzustellen. Somit ist für die weiter unten gemachten Angaben zur Fahrtenhäufigkeit nicht nur deren Quantität von Bedeutung, sondern auch insbesondere deren tageszeitliche Verteilung.
- b) Die Verweilzeiten der Schüler an den Schulen werden sich im Laufe der nächsten Jahre kontinuierlich steigern. Damit einhergehend verändern sich auch die Anforderungen an die Beförderung.
Der ÖPNV im Landkreis Donau-Ries muss auf diese geänderten Anforderungen entsprechende Antworten geben können. Den Schülern soll bei Bedarf daher auch am Nachmittag nach der achten und zehnten Unterrichtsstunde eine möglichst zeitnahe Beförderungsmöglichkeit angeboten werden.
- c) Obwohl die Schüler die größte Nutzergruppe des ÖPNV im Landkreis Donau-Ries darstellen, sollen im Fahrplanangebot alle Fahrgastgruppen Berücksichtigung finden. Aus diesem Grund ist gerade bei Relationen, die auf die zentralen Orte des Landkreises ausgerichtet sind, zu beachten: Auch am Ende der vormittäglichen Nebenverkehrszeit ist bei öffentlichem Interesse (z. B. durch bereits bestehende und nachgefragte Verbindungen) eine Rückkehrmöglichkeit in die Heimatorte sicherzustellen.
- d) Da zu erwarten ist, dass sich die Finanzierungssituation des ÖPNV durch sich ändernde Rahmenbedingungen stetig verschärft, wird es zunehmend wichtig, durch geeignete

Maßnahmen – sowohl von Seiten des Aufgabenträgers als auch von Seiten der Verkehrsunternehmen – neue Zielgruppen für den ÖPNV zu gewinnen.

- e) Fahrten, die durch den Einsatz flexibler Bedienungsweisen erbracht werden, sind Bestandteil der quantitativen Verkehrsbedienung des jeweiligen Ortes (gilt nur bündelintern).

Generell gilt, dass neben der angegebenen Fahrtenhäufigkeit die weiteren in der Leitlinie genannten Kriterien (Haltestelleneinzugsbereiche, Erreichbarkeit Zentraler Orte) weiterhin erfüllt werden sollen. Die im Folgenden genannten Anzahlen an Fahrtenpaaren können sich auch aus der halbierten Summe der Hin- und Rückfahrten ergeben, soweit dies verkehrlich sinnvoll ist.

7.2.1.1 Haupt- und Ergänzungsachsen, Grundnetz

Im Landkreis Donau-Ries sollen sich die Verkehre künftig an Achsen hierarchischer Ordnung orientieren (vgl. Leitsatz b) der Rahmenkonzeption in Kapitel 6). Dabei werden zwei unterschiedliche Achsenkategorien gebildet:

- Hauptachsen und
- Ergänzungsachsen

Die nachfolgenden Punkte dienen als Entscheidungskriterien für die genannten beiden Achsenkategorien:

- Achsen verbinden Gemeindehauptorte und weitere einwohnerstarke Siedlungseinheiten mit Orten, die eine hohe zentralörtliche Funktion übernehmen.
- Die Unterscheidung in Haupt- und Ergänzungsachse wurde aus dem Fahrgastpotential abgeleitet.
- Achsen sollen eine direkte, schnelle und möglichst umwegfreie Linienführung aufweisen. Die Linienführung der Achsen ist in diesem Kapitel vorgegeben.
- Darüber erfüllen die Achsen auch eine gewisse Erschließungsfunktion. Das bedeutet, den direkten Linienführungen sind weitere Orte mit mehr als 200 EW zugeordnet. Diese sind im Jedermannverkehr im Sinne eines Richtungsbandbetriebes bedarfsorientiert über die Achsen anzubinden.

Die Achsen sind außerhalb des Schülerverkehrs durchgehend und in voller Länge zu bedienen. Im Schülerverkehr können einzelne Ausnahmen greifen. Auch hier ist die Achsenstruktur möglichst zur Geltung zu bringen. Die Achsen sind einheitlich als durchgehend geplanter Verkehr gegenüber den Kunden darzustellen.

Den Linienführungen der Achsen sind jeweils weitere Orte zugeordnet. Unter dieser Zuordnung ist zu verstehen, dass diese Orte im Sinne eines Richtungsbandbetriebes bedarfsorientiert anzubinden sind.

Mit den Achsen und ihren Zuordnungen werden alle Ortschaften über 200 EW angebunden. Ortschaften unter 200 EW können und sollen angebunden werden, soweit ihre Anbindung keine strukturellen Zusatzaufwendungen (z.B. Umwegfahrten oder bauliche Maßnahmen) auslöst.

Im Bedienungsgebiet werden folgende Achsen gebildet:

a) Hauptachsen

Nördlingen – Wallerstein – Fremdingen (– Dinkelsbühl)

Linienführung: Teilung der Hauptachse in zwei Äste:

West-Ast über Nördlingen – Wallerstein – Marktoffingen – Fremdingen

Ost-Ast über Nördlingen – Wallerstein – Birkhausen – Maihingen – Fremdingen

Auf Grund der Teilung der Hauptachse in zwei Teil-Äste wird der Anteil der festen Fahrten zwischen Fremdingen und Wallerstein, entgegen der Definition der AB auf einer Hauptachse, wie unter 7.2.1.1 Buchstabe e) festgelegt, von 75 % auf 50 % reduziert.

Weitere Orte, die dieser Achse zugeordnet werden: Baldingen, Ehringen, Minderoffingen, Munzingen, Utzwingen

Nördlingen – Oettingen – Wassertrüdingen

Linienführung: Nördlingen – Löpsingen – Oettingen – Hainsfarth – Auhausen – Wassertrüdingen

Weitere Orte, die dieser Achse zugeordnet werden: Pfäfflingen, Dürrenzimmern, Dornstadt, Lehmingen

Nördlingen – Wemding

Linienführung: Nördlingen – Deiningen – Alerheim – Wemding

Weitere Orte, die dieser Achse zugeordnet werden: Bühl, Rudelstetten, Fessenheim, Holzkirchen

Donauwörth – Monheim

Linienführung: Donauwörth – Kaisheim – Buchdorf – Monheim

Weitere Orte/Ortsteile, die dieser Achse zugeordnet werden: Flotzheim (nur Richtung Donauwörth), Itzing

Donauwörth – Wemding

Linienführung: Donauwörth – Harburg – Huisheim – Wemding

Weitere Orte/Ortsteile, die dieser Achse zugeordnet werden: Gosheim, Ebermergen

Schienegebundene Hauptachsen

Zusätzlich zu diesen straßengebundenen Hauptachsen kommen noch drei schienegebundene Hauptachsen:

- Achse Donauwörth – Nördlingen; Bahnstrecke 995
- Achse Tapfheim – Donauwörth – Rain; Bahnstrecke 993
- Achse Mertingen – Donauwörth – Otting-Weilheim – Treuchtlingen; Bahnstrecke 910

Die Achsen Nördlingen – Fremdingen – Dinkelsbühl und Nördlingen – Oettingen – Wassertrüdingen entsprechen in ihrem Verlauf weitgehend der Streckenführung der sog. Romantischen Schiene bzw. der sog. Hesselbergbahn. Sollte es zu einer Reaktivierung bzw. zu einem Probebetrieb auf diesen Streckenabschnitten kommen, übernimmt der SPNV die Funktion der Hauptachsen, der ÖPNV übernimmt die Zubringerfunktionen bzw. deckt die Orte ohne direkten Bahnanschluss ab. Damit kann das vorgeschlagene Achsenkonzept auch bei einer möglichen Reaktivierung der Hesselbergbahn umgesetzt werden.

b) Ergänzungssachsen

Fremdingen – Oettingen

Linienführung: Teilung der Ergänzungssachse in zwei Teil-Äste

Nord-Ast: Fremdingen – Schopflohe – Hausen – Oettingen

Süd-Ast: Fremdingen – Hochaltingen – Belzheim – Ehingen – Oettingen

Die in Kapitel 7.2.1.1 Buchstabe d) definierte AB für Ergänzungssachsen kann bei der Ergänzungssachse Fremdingen – Oettingen durch die Addition beider Teil-Äste erbracht werden, wobei sich die Summanden einigermmaßen gleichmäßig auf die beiden Teil-Äste verteilen sollen.

Weitere Orte/Ortsteile, die dieser Achse zugeordnet werden: Utzwingen

Aus den Orten auf dieser Achse ist über die Verknüpfung in Fremdingen bzw. Oettingen auch eine Verbindung zum Mittelzentrum Nördlingen herzustellen

Oettingen – Wemding – Bahnhof Otting-Weilheim

Linienführung: Oettingen – Hainsfarth – Megesheim – Laub – Amerbach – Wemding – Bahnhof Otting-Weilheim

Oettingen – Fessenheim – Alerheim – Möttingen

Linienführung: Oettingen – Munningen – Schwörsheim – Wechingen – Fessenheim – Alerheim – Apetshofen – Möttingen

Weitere Orte, die dieser Achse zugeordnet werden: Bühl, Rudelstetten, Holzkirchen, Hoppingen, Heroldingen

Nördlingen – Ederheim – Amerdingen

Linienführung: Nördlingen – Ederheim – Forheim – Amerdingen

Weitere Orte/Ortsteile, die dieser Achse zugeordnet werden: Kleinerdingen, Nähermemmingen, Hürnheim, Bollstadt, Aufhausen, Holheim, Herkheim

Nördlingen – Reimlingen – Hohentalheim – Mönchsdeggingen

Linienführung: Nördlingen – Reimlingen – Hohentalheim – Mönchsdeggingen

Weitere Orte/Ortsteile, die dieser Achse zugeordnet werden: Balgheim, Kleinsorheim, Schmädingen, Ziswingen

Nördlingen – Möttingen

Linienführung: Nördlingen – Grosselfingen – Möttingen – Appetshofen – Heroldingen – Großsorheim

Weitere Orte/Ortsteile, die dieser Achse zugeordnet werden: Enkingen, Hoppingen

Donauwörth – Fünfstetten – Wemding

Linienführung: Donauwörth – Mündling – Fünfstetten – Wemding

Weitere Orte, die dieser Achse zugeordnet werden: Sulzdorf, Gunzenheim

Monheim – Wemding

Linienführung: Teilung der Ergänzungsachse in zwei Teil-Äste

Nord-Ast über Monheim – Bhf. Otting-Weilheim – Otting – Wemding

Süd-Ast über Monheim – Flotzheim – Fünfstetten – Wemding

Die in Kapitel 7.2.1.1 Buchstabe d) definierte AB für Ergänzungsachsen kann bei der Ergänzungsachse Monheim – Wemding durch die Addition beider Teil-Äste erbracht werden, wobei sich die Summanden einigermaßen gleichmäßig auf die beiden Teil-Äste verteilen sollen.

Weitere Orte, die dieser Achse zugeordnet werden: Weilheim, Rehau

Wemding – Wolfersstadt

Linienführung: Wemding – Wolfersstadt – Bhf. Otting-Weilheim – Otting

Monheim – Rögling – Tagmersheim

Linienführung: Monheim – Rögling – Tagmersheim

Weitere Orte/Ortsteile, die dieser Achse zugeordnet werden: Blossenau, Wittesheim

Donauwörth – Daiting

Linienführung: Donauwörth – Hafenreuth – Daiting

Donauwörth – Tapfheim – Bissingen

Linienführung: Donauwörth – Erlingshofen – Donaumünster – Tapfheim – Bissingen

Weitere Orte, die dieser Achse zugeordnet werden: Brachstadt, Oppertshofen

Donauwörth – Marxheim

Linienführung: Donauwörth – Marxheim – Schweinspoint

Weitere Orte, die dieser Achse zugeordnet werden: Graisbach, Gansheim, Altisheim

c) Grundnetz

Das Grundnetz erschließt alle Orte von 10 bis 200 Einwohnern. Im Grundnetz sind keine Bedienungskorridore festgelegt, hier erfolgt die Bedienung nach den Erfordernissen des Schülerverkehrs.

d) Ausreichende Bedienung

Es gelten auf den Achsen folgende Mindestfahrtenzahl und Betriebszeiten:

Hauptachsen

8 Fahrtenpaare Mo-Fr an Schultagen

6 Fahrtenpaare Mo-Fr an Ferientagen

4 Fahrtenpaare Sa

Die genannten Fahrtenpaare sind zw. 5.00 und 18.00 Uhr (bei Kursen ab Nördlingen letzte Fahrt gegen 18.40 Uhr nach Zugankunft) anzubieten, Sa zw. 6.00 – 14.00 Uhr

Ergänzungsachsen

7 Fahrtenpaare Mo-Fr an Schultagen

4 Fahrtenpaare Mo-Fr an Ferientagen

2 Fahrtenpaare Sa

Die genannten Fahrtenpaare sind zw. 5.00 bis 18.00 Uhr (bei Kursen ab Nördlingen letzte Fahrt gegen 18.40 Uhr nach Zugankunft) anzubieten, Sa zw. 6.00 – 14.00 Uhr

Die Fahrten sind an Schul- und Ferientagen mit möglichst ähnlichen Zeiten vorzuhalten.

Grundnetz

Im Grundnetz mind. 2 Fahrtenpaare zur Schülerbeförderung. In Ausnahmefällen kann von der Verpflichtung Orte größer als 10 EW anzufahren, abgesehen werden, wenn sie aufgrund verkehrlicher Gegebenheiten nicht im ÖPNV bedient werden können.

e) Betriebsform

Die Verkehre sind soweit hier nicht anders geregelt als Festverkehre durchzuführen, d.h. es ist keine Anmeldung erforderlich.

Auf Hauptachsen dürfen Anmeldeerfordernisse wie folgt festgelegt werden:

- Auf Hauptachsen müssen mindestens 75 % der Fahrten als feste Fahrten angeboten werden.
- Einstiegswunsch bei Orten unter 500 Einwohner, die nicht auf dem direkten Linienweg liegen.
- Auch bei flexiblen Bedienformen muss eine Zwischenortbedienung möglich sein.

Auf Ergänzungsachsen dürfen Anmeldeerfordernisse grundsätzlich eingesetzt werden und ganze Fahrten als Rufbusse durchgeführt werden. Ausgenommen sind Schülerkurse 1., 6., 8. und 10. Stunde, wobei bei den Rückfahrten von Schulen für Zwischenhaltestellen beim Einstieg ein Anmeldeerfordernis vorgesehen werden kann, lediglich für die Einstiegshaltestellen an den Schulen darf kein Anmeldeerfordernis vorgesehen werden.

Soweit Anmeldeerfordernisse vorgesehen werden, soll die Anmeldezeit nicht über 1 Std. liegen. Die telefonische Anmeldung einer Fahrt soll Mo bis Fr zwischen 08.00 Uhr und 18.00 Uhr und Sa zwischen 08.00 und 12.00 Uhr möglich sein. Fahrten, die weniger als eine Stunde nach Öffnung der Fahrtannahme starten, sind am Vorabend zu bestellen.

Werden die o.g. Anforderungen eingehalten, gelten Rufbusfahrten als gleichwertig zu Festverkehren.

f) Tarif

Innerhalb des Landkreises ist unter Einbeziehung aller beteiligten Verkehrsunternehmen ein einheitlicher Tarif zu erstellen und anzuwenden. Bei ein-/ausbrechenden Linien kann auch ein entsprechender benachbarter Verbundtarif angewandt werden.

Im Bündel Donauwörth (vgl. Kapitel 9) kommt der Tarif des Stadtbusses Donauwörth zur Anwendung.

7.2.1.2 Bedienungsstandards Schülerverkehr

Für alle weiterführenden Schulen gilt der kreisweite Beförderungsstandard: Verbindung zur 1. Stunde, Verbindung zurück nach 6., 8. und 10. Stunde. Dabei gilt, dass die Busse in der Regel innerhalb von 45 Minuten vor der ersten Stunde am Unterrichtsort ankommen sollen und in der Regel spätestens 45 Minuten nach Ende der sechsten Stunde am Unterrichtsort abfahren sollen.

Für die Mittelschulen gilt eine Rückfahrt 8. Stunde nur an einzelnen Tagen, soweit dies dort erforderlich ist. Für die Grund- und Mittelschulen gilt Anfahrt 1. Stunde und Rückfahrt 4. oder 5. (soweit dies erforderlich ist) und 6. Stunde.

Entlang von Achsen und im Umfeld von zentralen Orten ergeben sich aufgrund der Überlagerung von Linien z.T. erwünschte höhere Fahrtenangebote.

Unabhängig von den oben gemachten Angaben wird eine zeitliche Ausdehnung der ÖPNV-Bedienung in den Abendstunden angestrebt. Diese bietet sich insbesondere im Abtransport vom SPNV an. Hier kann auch auf flexible Bedienungsweisen zurückgegriffen werden (vgl. hierzu auch Kapitel 7.2.3.1).

Bedienungsstandards im Schülerverkehr im Bündel Lech

Am Schulstandort Rain (Grundschule, Mittelschule und Realschule) ist eine Beförderung zur ersten Stunde aus dem gesamten Bedienungsgebiet zur Realschule und aus dem jeweiligen Sprengel zur Grund- und zur Mittelschule sicherzustellen. Rückfahrten für die genannten drei Schulen sind um ca. 13.00 Uhr, ca. 14.35 Uhr, ca. 15.35 Uhr, ca. 16.05 Uhr und um ca. 17.10 Uhr anzubieten. Die exakten Abfahrtszeiten sind mit den Schulen und dem Aufgabenträger abzustimmen. Bei den Rückfahrten sind möglichst immer alle drei Schulen anzufahren.

Für Schüler aus den Rainer Stadtteilen, aus Münster und Holzheim, die eine Schule in Donauwörth besuchen, ist eine Anbindung an den Zug am Bahnhof in Rain herzustellen. Die Übergangszeit zwischen Zug und Bus soll innerhalb von 12 Minuten liegen. Eine Anbindung muss mindestens zu folgenden aktuellen Zügen der Donautalbahn realisiert werden: ag 84342, as 84359, ag 84327 und ag 84329. Bei den Anbindungen zu ag 84327 und ag 84329 ist eine Kombination mit den im ersten Absatz genannten Zeiten 16.05 und 17.10 Uhr möglich. Sollten sich während der Laufzeit des Linienbündels Lech die Zugnummern oder die Zugzeiten ändern, sind die Buszeiten in Absprache mit dem Aufgabenträger entsprechend anzupassen.

Für Schüler der Grundschule Rain ist sicherzustellen, dass die Abfahrt am Heimatort in der Regel maximal 45 Minuten vor Unterrichtsbeginn erfolgt und dass sie nach Unterrichtsende in der Regel wieder nach maximal 45 Minuten am Heimatort ankommen. Zusätzlich zu den im ersten Absatz genannten Rückfahrtmöglichkeiten sind für die Grundschule Rain noch Rückfahrtmöglichkeiten nach der vierten und fünften Stunde anzubieten, sofern erforderlich.

Für Schüler der Grundschule Holzheim ist sicherzustellen, dass sie rechtzeitig zur ersten Stunde an der Schule sind und nach der sechsten Stunde innerhalb von in der Regel 20 Minuten wieder am Heimatort sind.

Für Schüler der Julian-Knogler-Grundschule Marxheim ist sicherzustellen, dass sie rechtzeitig zur ersten Stunde an der Schule sind und zeitnah nach der fünften und sechsten Stunde nach Hause befördert werden. Die Abfahrt am Heimatort erfolgt in der Regel maximal 45 Minuten vor Unterrichtsbeginn, nach Unterrichtsende nach der fünften und sechsten Stunde kommen die Schüler in der Regel wieder nach maximal 45 Minuten am Heimatort an.

Für Marxheim mit allen Ortsteilen, Niederschönenfeld und Feldheim ist eine Bus-Verbindung (kein Umstieg auf den Zug in Rain) nach Donauwörth zur ersten Stunde anzubieten. Ebenso Rückfahrtmöglichkeiten nach der sechsten, achten und zehnten Stunde. Die Ankunft am Schulort Donauwörth soll in der Regel innerhalb von 45 Minuten vor Unterrichtsbeginn stattfinden, die Abfahrt von Donauwörth soll in der Regel innerhalb von 45 Minuten nach Unterrichtsende erfolgen.

Für Schüler aus den Marxheimer Ortsteilen Lechsend und Graisbach, die weiterführende Schulen in Donauwörth besuchen, ist eine direkte Beförderung, d. h. nicht über Marxheim Kernort, vorgesehen.

7.2.1.3 Schienengebundene Hauptachsen

Die Bedienung entlang den Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung soll weiterhin durch den SPNV erfolgen.

Das bisherige Angebot im SPNV soll beibehalten und nach Möglichkeit verbessert werden.

Der Landkreis wird im Rahmen seiner mittelbaren Möglichkeiten darauf hinwirken, das bestehende Angebot (auch am Wochenende und in Tagesrandlagen) zu erhalten. Aufgrund der hohen Ein-/Auspendlerströme von/nach Augsburg und München sowie Nürnberg wird der Landkreis ebenfalls darauf hinwirken, die bestehenden Fernverkehrsverbindungen von/nach Augsburg und München sowie Nürnberg zu erhalten.

7.2.2 Schulzeiten-Planung

Den Verkehrsunternehmen im Landkreis Donau-Ries bereitet es zunehmend Schwierigkeiten, auf die individuellen Ausgestaltungen der Schulzeiten zu reagieren. Zum Teil können einzelne Fahrtenwünsche bereits nicht mehr erfüllt werden, weshalb darüber Konsens bestand, dass eine abgestimmte **Schulzeiten-Planung** notwendig ist.

Dies kann, in Abhängigkeit von den jeweiligen örtlichen Bedingungen, auch durch eine Staffelung von Schulanfangs- und -endzeiten erreicht werden, sofern dadurch der zeitlich parallele Einsatz von mehreren Bussen reduziert werden kann.

7.2.3 Bedarfsorientierte Verkehre

Der Aufgabenträger strebt mit den in diesem Nahverkehrsplan wiedergegebenen Rahmenbedingungen eigenwirtschaftliche Verkehre nach § 8 Abs. 4 PBefG an. Der Verkehr sollte auch unter zurückgehenden Schülerzahlen für die in Kapitel 1 jeweils festgelegte Laufzeit der Linienbündel eigenwirtschaftlich durchgeführt werden. Rahmenbedingung sind hierbei die bislang nach § 45a PBefG gewährten Ausgleichsleistungen des Freistaates Bayern.

Bedienungen außerhalb der festgelegten Zeiten, v. a. abends und am Wochenende werden entsprechend der Erforderlichkeit als gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistung vom Landkreis initiiert. Hierbei gilt zum Schutz eigenwirtschaftlicher Verkehre ein Mindestabstand von einer Stunde.

Der Landkreis Donau-Ries strebt an, unter der Woche im gesamten Landkreisgebiet in den Abendstunden bis 23.00 Uhr bedarfsorientierte Verkehre zu realisieren. Auch samstags sind diese Verkehre bis 23.00 Uhr vorgesehen. An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen ist kein Verkehr geplant.

Die bedarfsorientierten Verkehre sind in zwei unterschiedlichen Formen vorgesehen. Im Lechgebiet soll weiterhin der seit 2009 verkehrende Lechbus in gleichbleibender Weise zum Einsatz kommen. Im restlichen Landkreis sollen flächendeckend Rufbusse fahren. Dabei steht der Begriff „Rufbus“ synonym für jegliche Fahrten mit einer telefonischen Voranmeldung.

7.2.3.1 Rufbusse

Ziel des Einsatzes von Rufbussen ist:

- Eine Fortführung des Verkehrsangebotes in nachfrageschwacher Zeit (abends und samstags)
- Eine quantitative Verbesserung des Mobilitätsangebotes insgesamt

Die Rufbusse sollen im gesamten Landkreisgebiet mit Ausnahme des Bereichs, der durch den Lechbus abgedeckt ist, zum Einsatz kommen.

Die Rufbusse sollen Montag – Freitag ab 19.00 Uhr starten, ab Nördlingen erst ab ca. 19.40 Uhr. Am Samstag sollen die Rufbusse ab 15.00 Uhr beginnen. Die Rufbusse sollen jeweils bis 23 Uhr fahren.

7.2.3.2 Lechbus

Der Lechbus soll in seiner bisherigen Form weitergeführt werden. Lediglich die Bedienzeiten sollen ab Juli 2016 am Abend bis 23.00 Uhr ausgedehnt werden, um eine landkreisweite Einheitlichkeit herzustellen.

Der Lechbus fährt Montag bis Freitag zwischen 05.15 Uhr und 23.00 Uhr und am Samstag zwischen 06.15 Uhr und 23.00 Uhr.

Das Bediengebiet umfasst die Gemeinden Rain, Genderkingen, Holzheim, Marxheim, Münster, Niederschönenfeld und Oberndorf. In Thierhaupten stellt der Lechbus einen Anschluss an den Augsburger Verkehrsverbund sicher.

Die Fahrten des Lechbusses finden nur statt, sofern sie im Vorfeld telefonisch angefordert werden.

7.3 Definition weiterer Qualitätsstandards

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung gibt - eingeschränkt - Empfehlungen zu qualitativen Standards im ÖPNV. Weitere Qualitätskriterien sind der Europäischen Norm DIN EN 13816 zu entnehmen, die aber im Einzelfall konkretisiert werden müssen. Eine Konkretisierung aller in der Norm genannten Kriterien würde den Rahmen des Nahverkehrsplans sprengen und auch nicht seiner Aufgabenstellung entsprechen.

Im Folgenden werden Aussagen zu den Punkten Haltestellenausstattung, Fahrzeugausstattung und Fahrpersonal getroffen.

7.3.1 Fahrzeuge

Die Qualitätsstandards gelten ab dem 01.01.2016 für Neubeschaffungen im Fuhrpark. Kapitel 7.3.1.4 bleibt davon unberührt.

7.3.1.1 Fahrzeugarten

Grundsätzlich sind Fahrzeuge der Kategorie Standard einzusetzen. Bei Fahrten, die der Beförderung von Schülern zu der ersten und nach der fünften und sechsten Stunde sowie Mo bis Do zur achten

Stunde – jeweils zur Hin- und Rückfahrt – dienen, können neben den Fahrzeugen der Kategorie Standard auch Fahrzeuge der Kategorie Verstärker eingesetzt werden.

Der Einsatz von Kleinbussen und Pkw zur Fahrgastbeförderung bei Fahrten mit geringer Nachfrage und Rufbussen ist möglich.

7.3.1.2 Fahrzeugkapazitäten

Die Mindestkapazitäten der einzusetzenden Fahrzeuge ergeben sich aus dem erwarteten Bedarf und der gesetzlich zugelassenen Steh- und Sitzplatzzahl.

7.3.1.3 Fahrzeugausstattung und Mindestanforderung an die Fahrzeuge

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie Standard	Kategorie Verstärker
7.3.1.4	Fahrzeugalter bezogen auf das jeweilige Fahrplanjahr, maßgeblich ist der Monat der Ersterzulassung		
	Maximales Alter	12 Jahre	18 Jahre (25 Jahre für Bus-Anhänger)
	Maximales Durchschnittsalter von 10 Jahren	X	
7.3.1.5	Technische Merkmale		
7.3.1.5.1	Motor		
	Angemessene Motorleistung (gemäß § 35 STVZO) entsprechend den topographischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben	X	X
	Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche. Für Fahrzeuge, bei denen bauartbedingt eine Motorraumkapselung nicht möglich ist, wird zur Fahrgeräusch-	X	X

dämmung eine Begrenzung der Dezibelzahl auf 80 dB (A) nach § 49 StVZO gefordert.

In Abhängigkeit von den gesetzlichen Vorschriften und vom Zeitpunkt der Erstzulassung der Fahrzeuge muss die jeweils gültige EURO-Norm erfüllt werden. X X

7.3.1.5.2 Low Entry- oder Niederflurbauweise X

7.3.1.5.2.1 Ein- und Ausstieg

Anzahl: mindestens 2, für Gelenkfahrzeuge mindestens 3 X X

eine doppelbreite Tür X

Rampe für mobilitätseingeschränkte Personen an der doppelbreiten Tür mit direktem Zugang zum Stehperron (Sondernutzungsfläche) X

Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektropneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite (falls für diese Fahrzeugklasse technisch möglich) X

Podestloser Durchgang zwischen den vorderen beiden Türen (stufenloser Mittelgang einschließlich Stehperron) ab 10 Meter Fahrzeuglänge X

entfällt für Kleinbusse und Pkw (8-Sitzer), die den Niederflurteil im Heck haben

7.3.1.6 Fahrgastkomfort und Sicherheit

7.3.1.6.1 Sitzplätze

	Die Fahrgastsitze sind mit Bezügen in einem einheitlichen Design zu versehen (je Fahrzeug).	X	X
7.3.1.6.2	Sicherheit		
	Ausreichende Innenraumbelichtung, der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten.	X	X
	Längs des Ganges ist mindestens eine horizontale Haltestange in Deckennähe anzubringen (bei Low-Entry-Fahrzeugen nur im Niederflur-Bereich)	X	
	An den Fahrgastsitzen, an denen keine Haltestangen vorhanden sind, sind gangseitig auf beiden Seiten des Ganges Haltegriffe vorzuhalten, die von den im Gang stehenden Fahrgästen gut erreicht werden können.	X	X
	Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich der Sondernutzungsfläche	X	
	Die Fahrzeuge sind mit einer Anfahrsperr (Türsicherung) auszustatten.	X	X
	Winterbereifung auf der Antriebs- und Lenkachse entsprechend den gesetzlichen Vorschriften	X	X
7.3.1.6.3	Heizung, Lüftung, Klimatisierung		
	Heizung (Fahrgastraum und Fahrerplatz)	X	X
	Klimaanlage mind. gemäß VDV-Schrift 236/1	X	X

	Ausreichende Belüftung von Fahrgastraum und Fahrerplatz	X	X
7.3.1.7	Fahrgastinformation im Fahrzeug		
	Bordmikrofon für Ansagen an die Fahrgäste im Wageninneren	X	X
	Das Fahrzeug hat über digitale, automatisierte akustische und optische Anlagen zur Fahrgastinformation (mind. nächste Haltestelle) zu verfügen.	X ab 2022	
	Die Fahrzeuge sind mit einer aus dem gesamten Fahrgastraum einsehbaren „Wagen hält“-Anzeige auszustatten	X	X
7.3.1.8	Fahrgastinformation am Fahrzeug		
	Front: Zielschild mit Liniennummer und Endpunkt der Linie (Zielort oder Zielhaltestelle) Dabei bezeichnet der Begriff „Schild“, der in § 33 BOKraft die Kennzeichnung und Beschilderung der Fahrzeuge regelt, nicht ausschließlich „Schilder“ im eigentlichen Sinn. Für die Anzeige am Fahrzeug werden neben den bereits genannten Schildern entweder alpha-numerische Punkt- oder Rollband-Außenanzeigen mit mindestens 116 Bit Breite verwendet.	X	X
	rechte Seite: Liniennummer, Ausgangs- und Endpunkt der Linie sowie wichtige Angaben über den Fahrweg	X	X
	Heck: Liniennummer	X	X

Bei allen Elementen der Außenbeschilderung ist auf einen hohen Kontrast zwischen Hintergrund und Schrift zu achten. Außerdem muss die Schrift auch bei Dunkelheit erkennbar sein. X

Bei Einsatz von Kleinbussen (8 Sitzplätze) und Pkw zur Fahrgastbeförderung bei Fahrten mit geringer Nachfrage und Rufbussen gelten folgende Mindestanforderungen:

Anzahl Sitzplätze Mind. 4 (exklusive Fahrersitz)

Höchstalter 10 Jahre

Definition: Als Fahrzeugalter gilt die seit dem Zeitpunkt der Erstzulassung bzw., falls dieser früher liegt, der ersten Inbetriebnahme des Fahrzeuges vergangene Zeit.

Euro-Abgasnorm In Abhängigkeit von den gesetzlichen Vorschriften und vom Zeitpunkt der Erstzulassung der Fahrzeuge muss die jeweils gültige EURO-Norm erfüllt werden.

Fahrgastinformation außen Beschilderung an Fahrzeugfront, ein etwaiges Taxischild muss verdeckt sein

Komfort Leistungsfähige Klima- und Heizungsanlage

Sicherheit ABS, ASR, ESP, Fahrer- und Beifahrerairbag, Sicherheitsgurte für jeden Sitzplatz falls technisch möglich

Mitnahme Rollstuhl/Kinderwagen ausreichend Raum für Unterbringung von mind. 1 Rollstuhl oder Kinderwagen

Werbung, die zur Inanspruchnahme der Fensterflächen und damit zu einer Sichtbehinderung führt oder die Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen beeinträchtigt (> 20% der Fensterfläche), ist vorbehaltlich einer Zustimmung des Aufgabenträgers untersagt. Grundsätzlich verboten ist Werbung, die Jugend gefährdende, pornografische, gewaltverherrlichende, fremdenfeindliche, rassistische oder anderweitig unangemessene Inhalte hat.

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in ordnungsgemäßem, verkehrssicherem, fahrbereitem, sauberem und gepflegtem Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen entsprechend ausgerüstet sein.

Die Fahrzeuge haben während ihres Betriebes den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften bzw. Regelungen und den Unfallverhütungsvorschriften zu entsprechen. Die vorgeschriebene Sicherheitsausstattung muss stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Anzeigen zur Türautomatik, Zielanzeige, Funkanlage, Fahrscheinentwerter, Lautsprecheranlage, Haltewunschaste und „Wagen hält“ müssen stets funktionstüchtig und einsatzbereit sein. Bei Defekt erfolgt ein zügiger Austausch des Gerätes oder Fahrzeuges.

7.3.2 Anforderungen an das Fahrpersonal

Das VU stellt beim eingesetzten Fahrpersonal sicher, dass das Fahrpersonal den Anforderungen eines attraktiven ÖPNV mit umfassender Dienstleistungs- und Kundenorientierung gerecht wird. Das Fahrpersonal hat deshalb insbesondere nachstehende Anforderungen zu erfüllen:

- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend, hilfsbereit und in Stress- und Konfliktsituationen, insb. gegenüber Kindern und Jugendlichen, angemessen zu verhalten. Dies gilt insbesondere gegenüber Fahrgästen, die eine körperliche oder geistige Beeinträchtigung haben. Der Fahrer hat im Bedarfsfall eine im Fahrzeug befindliche Klapprampe als Einstiegshilfe zu bedienen.
- Das Fahrpersonal verfügt über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan der einzelnen Linien, dem jeweils anzuwendenden Tarif sowie über ausreichende Netz- und Ortskenntnisse. Vor dem erstmaligen Einsatz im Linienverkehr muss der jeweilige Fahrer zumindest einmal den Linienweg, auf dem er eingesetzt werden soll, zur Erlangung der Streckenkenntnis mit dem Bus abgefahren haben. Dies ist dem Aufgabenträger auf Wunsch schriftlich nachzuweisen.
- Das Fahrpersonal hat eine rücksichtsvolle und ausgeglichene Fahrweise zu gewährleisten. Zu vermeiden sind extrem ruckartiges Anfahren und plötzliches Abbremsen (Ausnahmen können in Gefahrensituationen erforderlich sein), im Verspätungsfalle gilt der Grundsatz: Sicherheit vor Pünktlichkeit vor Wirtschaftlichkeit.
- Das Fahrpersonal muss der deutschen Sprache so mächtig sein, dass es in der Lage ist, neben dem Fahrscheinverkauf und den Haltestellendurchsagen den Fahrgästen auf Wunsch auch Informationen und Auskünfte erteilen sowie mit der Betriebsleitung kommunizieren zu können.
- Das Fahrpersonal zeichnet sich stets durch ein gepflegtes Erscheinungsbild aus.
- Das Fahrpersonal hat bei Bedarf Ein- und Ausstiegshilfe zu leisten.
- Das Rauchen im Bus ist dem Fahrpersonal auch während der Pausen untersagt.
- Im Falle der Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste hat das Fahrpersonal entsprechende Maßnahmen einzuleiten (Information der Zentrale, Aufforderung zum Verlassen des Buses, ggf. Hinzuziehung der Polizei).
- Jährlich ist hinreichende Ausbildung und Ortskunde des Fahrerpersonals (Ortskunde, Tarif, Verhalten gegenüber Fahrgästen, Deeskalation etc.) durch Nachweis der Schulung oder gleich wirksame Maßnahmen nachzuweisen.

7.3.3 Sozialstandards

Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, die für sie geltenden tarifvertraglichen Bedingungen (Lohn/Manteltarifvertrag) und Tarifverträge einzuhalten. Tarifvertraglich ungebundene Unternehmen sind verpflichtet, die für sie fachlich und räumlich geltenden Tarifverträge vollständig anzuwenden. Räumlich geltend ist der Ort der Leistungserbringung. Lohn- und Sozialdumping im Verhältnis zu den bisherigen Bedingungen ist unzulässig. Der Aufgabenträger behält sich vor, bei Missachtung dieser Sozialklausel aus wichtigen Grund einen Antrag auf Versagung der Genehmigung bei der Regierung von Schwaben nach § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG zu stellen.

7.3.4 Planung, Durchführung, Verwaltung und Organisation

Vom Verkehrsunternehmen sind zu leisten:

- Planung, Beantragung und Veröffentlichung von Fahrplänen
- Durchführung der Fahrleistung, die sich aus den jeweils gültigen Fahrplänen ergibt, inkl. aller betriebsnotwendigen Verstärkerleistungen
- Laufende Überprüfung des Fahrplanangebotes, Durchführung von Verkehrszählungen und Bedarfsuntersuchungen zur laufenden Anpassung des Fahrplanangebotes (Streckenführung, Abfahrtszeiten, Haltestellen, Ein- und Aussteigerzählung)
- Wegen der besonderen Sorgfaltspflicht, die mit der Schülerbeförderung verbunden ist, führt das Verkehrsunternehmen eine Betriebsstätte, die nicht weiter als 30 Straßenkilometer vom Ausführungsort der Leistung entfernt sein darf.
- Ein Betriebsleiter nach BOKraft oder ein sonstiger verantwortlicher ständiger Ansprechpartner ist zu benennen.
- Eine Fahrzeugliste mit den zum Einsatz vorgesehenen Fahrzeugen mit Angabe des Fahrzeugherstellers, des Fahrzeugtyp (Angabe der Baureihe), des Baujahrs, der Erstzulassung, der relevanten Fahrzeugausstattung sowie Kopie des Fahrzeugscheins ist zu erstellen und vorzuhalten sowie dem Landkreis zu übermitteln.

7.3.5 Störungsmanagement des Verkehrsunternehmens

Zur Qualitätssicherung des Verkehrs obliegt dem Verkehrsunternehmen:

- Während der Zeit, in der dem Verkehrsunternehmen die Betriebs- und Beförderungspflicht nach §§ 21 und 22 PBefG obliegt, muss die Erreichbarkeit eines verantwortlichen Disponenten oder einer Betriebsleitstelle des Verkehrsunternehmens gewährleistet sein.
- Ein Beschwerdemanagement ist sicherzustellen, bei dem alle vom Verkehrsunternehmen eingesetzte Personale die Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste annehmen (im Fahrbetrieb soweit bzw. sobald es die Betriebslage zulässt); alle schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden aufgenommen und möglichst innerhalb 2 Wochen, grundsätzlich innerhalb von vier Wochen abschließend bearbeitet werden; die Aufnahme und Bearbeitung der Beschwerden und Hinweise ist zu dokumentieren.

- Planung von Ersatzfahrplänen bei absehbaren, planbaren Betriebsstörungen (z.B. Straßensperren, Baumaßnahmen etc.) und entsprechende Information der Fahrgäste an allen Haltestellen der betroffenen Linie (Aushang). Solche Ersatzfahrpläne sind rechtzeitig, bis mindestens eine Woche vor Inkrafttreten der Änderungen bzw. bei kurzfristig angekündigten Maßnahmen einen Tag nach Bekanntwerden des Ereignisses an die Fahrgäste in geeigneter Weise zu kommunizieren.
- Information der Fahrgäste über die Art der Störung, ihre voraussichtliche Dauer und Auswirkung sowie insbesondere über alternative Bedienungen bei nicht planbaren Betriebsstörungen.
- Ein Notfall- und Störungsmanagement ist vorzuhalten, das im Bedarfsfall den kurzfristigen Einsatz von Ersatz-/ Reservefahrzeugen bei Unfällen und Betriebsstörungen ermöglicht; diese müssen so stationiert sein, dass sie zeitnah ins Bedienungsgebiet einrücken können.

7.4 Kooperation / Begleitmaßnahmen

Neben den angebotsseitigen Qualitätsmerkmalen wird die Attraktivität des Nahverkehrs durch weitere Merkmale beeinflusst. Diesbezügliche Maßnahmen werden in den folgenden Kapiteln erarbeitet.

7.4.1 Räumliche und inhaltliche Stärkung der Kooperation der Verkehrsunternehmen

Der ÖPNV im Landkreis Donau-Ries wird gegenwärtig zum Großteil durch die VDR erbracht. Lediglich einzelne Linien (v.a. am Rande des Landkreises) sind nicht in die Verkehrsgemeinschaft integriert. Ebenso ist der SPNV kein Bestandteil des einheitlichen Tarifangebots, vielmehr finden im SPNV die Tarife der DB AG, des AVV und des VGN Anwendung.

Um die räumliche und inhaltliche Kooperation der Verkehrsunternehmen zu stärken, werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Integration der verbleibenden ÖPNV-Linien der Verkehrsunternehmen, die nicht Mitglied der VDR sind, in den Gemeinschaftstarif, soweit möglich und sinnvoll.
- Tarifliche Integration von ÖPNV und SPNV innerhalb des Landkreises. Eine diesbezügliche Maßnahme könnte beispielsweise die Einführung von Übergangsfahrausweisen darstellen.

7.4.2 Herstellung vollständiger Barrierefreiheit

Der Nahverkehrsplan hat die Belange in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies gilt nicht nur in baulicher Hinsicht, sondern bezieht sich auch auf alle infrastrukturellen und informativen Bereiche des ÖPNV-Angebots.

Die wesentlichen Aspekte eines barrierefreien ÖPNV sind die Haltestelleninfrastruktur, die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge, die Kommunikation mit den Kunden sowie der Betrieb und Unterhalt der Anlagen. Nur im Zusammenspiel aller dieser Punkte ist Barrierefreiheit nach heutigem Stand der Technik sicher zu stellen. Eine isolierte Betrachtung von Haltestellen und Fahrzeugen ist dabei nicht ausreichend. Konzepte und Ziele müssen auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmt

werden. So benötigt beispielsweise eine barrierefreie Haltestelle ein barrierefrei zugängliches Haltestellenumfeld.

Dabei kann die Umsetzung dieser Zielsetzungen kurzfristig nicht in vollem Umfang erreicht werden. Vielmehr muss zunächst darauf geachtet werden, dass bei Neueinrichtungen oder Neubeschaffungen von ÖPNV-Einrichtungen (z.B. Haltestellen oder Bussen) diese Grundsätze Berücksichtigung finden. Dasselbe gilt auch, wenn ÖPNV-Anlagen (z.B. Haltestellen) umgebaut werden.

Folgende Grundsätze sollen beachtet werden:

Information

- Aufnahme relevanter Informationen für Mobilitätsbeeinträchtigte in die Informationsmedien (z.B. Kennzeichnung der Linien und Kurse, die mit Niederflurbussen oder vergleichbaren Fahrzeugen gefahren werden).
- Sensibilisierung und Schulung des Auskunftspersonals
- Barrierefreie Gestaltung visueller Informationen entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip (bei Druckerzeugnissen sollte auf eine kontrastreiche Darstellung geachtet werden).

Haltestellen

- Grundsätzlich sollen die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen bei der Neueinrichtung oder Umbau von Haltestellen berücksichtigt werden. Dabei soll nicht nur auf eine Barrierefreiheit direkt an den Haltestellen geachtet werden, sondern auch an den Zu- und Abgangswegen. Priorität bei eventuellen Neubauten sollten Haltestellen haben, an denen ein aktueller Bedarf erkennbar ist (z.B. schwer zugänglich), speziell in den zentralen Orten, oder eine hohe Nachfrage vorhanden ist.
- Haltestellenformen, die eine reibungslose Anfahrbarkeit durch die eingesetzten Fahrzeuge und damit minimale Stufen- und Spaltmaße ermöglichen. Hierfür sind die notwendigen Längen und Ausgestaltungsformen zu berücksichtigen.
- Höhenanpassungen der Borde gemäß den oben genannten Anforderungen im Zusammenspiel mit den eingesetzten Fahrzeugen
- Sicherstellung einer dauerhaft konstanten Höhe der Bordkante von (16 –) 18 Zentimeter Höhe
- Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag im Bereich der Haltestellen und auf den angrenzenden Gehwegen
- Einsatz von Leitsystemen aus kontrastreichen Bodenindikatoren zum Auffinden der Haltestelle und vor allem der Einstiegstür
- Möglichkeit des „verkürzten“ barrierefreien Ausbaus von Haltestellen aus Gründen der örtlichen Umstände (z.B. Hochbord nur im Bereich der Tür zu den Rollstuhlplätzen)
- Gewährleistung der Barrierefreiheit auch beim Neubau von Busbuchten.

Bei der Haltestellenausstattung ist nicht überall ein vollumfängliches Haltestellenmobiliar notwendig. Dies kann z.B. sowohl am tatsächlich Leistbaren oder auch an der Örtlichkeit liegen. Falls Haltestellen ausgebaut werden, ist an entsprechende Sitzgelegenheiten zu denken. Rollstuhlfahrer sollten dabei

eine ausreichende Bewegungsfläche unter einer Überdachung erhalten. Die Haltestellen sollten taktil erfassbar und kontrastreich gestaltet werden.

Busse

- Der Anteil, der im ÖPNV eingesetzten Busse in Niederflurbauweise oder mit Einstiegshilfen (sowie vergleichbarer Fahrzeuge) soll weiter erhöht werden. Soweit PKW zum Einsatz kommen (v.a. im Rufbusbetrieb) sollte durch organisatorische Maßnahmen eine Mitnahme mobilitätseingeschränkter Personen ermöglicht werden. Dies umfasst insbesondere die persönliche Hilfe beim Ein- und Ausstieg und das Verladen der mitgeführten Hilfsmittel.
- Der Fahrstil sollte den Bedürfnissen beeinträchtigter Personen gerecht werden. Beispielsweise sollten Busse erst anfahren, wenn mobilitätsbeeinträchtigte Personen einen Sitzplatz eingenommen haben. Die Busfahrer sollen entsprechend sensibilisiert und geschult werden.

Die Realisierung der genannten Grundsätze fällt nicht nur in den Aufgabenbereich des Landkreises, vielmehr sind die Verkehrsunternehmen und Gemeinden angesprochen. Der Landkreis ist im Rahmen seiner (finanziellen) Möglichkeiten bemüht, hier unterstützend tätig zu werden.

Die oben gemachten Aussagen sind auch auf den SPNV im Landkreis Donau-Ries zu übertragen. Da an einzelnen Haltepunkten eine hohe Nachfrage besteht, sollte gerade hier auf Maßnahmen hingewirkt werden, die den Belangen von Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen gerecht werden. Daher wird hier prioritär eine Ausrüstung mit Aufzügen/Rampen angestrebt.

Gewährleistet sollte außerdem sein, dass für eine barrierefreie Nutzbarkeit von Infrastruktur und Fahrzeugen eine regelmäßige Wartung, Pflege und Reinigung erfolgt, einschließlich Winterdienst.

Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit

Über den 1.1.2022 hinaus wird eine Ausnahme von der vollständigen Barrierefreiheit für die Fahrzeugkategorie Verstärker als erforderlich angesehen. Diese Fahrzeuge sind v.a. zur Abdeckung von Schülerspitzen im Einsatz und sind für die Grundmobilität der gesamten Bevölkerung weitgehend bedeutungslos. Es wird daher als vertretbar angesehen, dass diese Fahrzeuge nicht barrierefrei ausgestaltet werden, sondern hier weiterhin kostengünstige Kombibusse eingesetzt werden, zumal diese Fahrzeuge mehr Sitzplätze bieten und daher gerade bei den Schülern auch entsprechend beliebt sind.

Weiterer Ausnahmebedarf wird für die Information an Haltestellen gesehen. Es ist kaum möglich bei begrenztem Platz und begrenzten Finanzmitteln die Information an Haltestellen für alle denkbaren Beeinträchtigungen zu erstellen. Neben verschiedensten Schriftgrößen wären auch hier flächendeckend Sprachausgaben notwendig. Dies dürfte kaum finanzierbar sein. Daher wird auch als zukunftsadäquate Information die Information über Mobilgeräte der Fahrgäste (Smartphones) gesehen. Neben Echtzeitinformationen können hier die Information in einer jeweils geeigneten Form ausgegeben werden. Damit wird eine deutlich bessere Information als im Vergleich zu herkömmlichen Fahrplanmedien erreicht.

Nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PbefG besteht die Möglichkeit, Ausnahmen bei der Herstellung von Barrierefreiheit festzulegen. Diese Ausnahmen sind zulässig, wenn diese konkret benannt und begründet werden. Ausnahmetatbestände sind etwa gegeben, wenn z.B. die Barrierefreiheit des Haltestellenumfeldes nicht gewährleistet ist oder die Anpassung von Infrastruktur oder Fahrzeuge im Einzel-

fall aus technischen Gründen nicht möglich ist. Um bis 2022 einen genaueren Plan mit möglichen konkreten Ausnahmetatbeständen erstellen zu können, wäre mittelfristig die Fortschreibung und Spezifizierung des Haltestellenkatasters notwendig.

7.4.3 Förderung der Fahrgastinformation

Die Informationen im ÖPNV, die der Fahrgast für seine Fahrt benötigt, bilden eine Informationskette. Diese Kette besteht aus Informationen vor dem Fahrtantritt, an den Haltestellen und während der Fahrt im und am Fahrzeug. Außerdem sind eventuell noch Informationen an Umstiegshaltestellen notwendig. Im Zuge dieser Informationskette ergeben sich die folgenden Maßnahmenempfehlungen:

Dem Fahrgast werden bereits vor dem Fahrtantritt umfangreiche Informationen über die Dienstleistung ÖPNV im Landkreis Donau-Ries angeboten, diesbezüglich soll auch das Fahrplanheft zukünftig zum jeweiligen Fahrplanwechsel aufgelegt werden. Zur besseren Orientierung wird allerdings empfohlen, den Liniennetzplan zu überarbeiten, aus welchem alle Linien mit ihrem Verlauf eindeutig zu bestimmen sind.

Dabei soll auch deutlich der Unterschied zwischen den Linien, deren Betreiber Mitglieder der VDR sind und den Linien, deren Betreiber nicht der VDR angehören, hervorgehoben werden. Außerdem sollte das Informationsangebot um Tarifinformationen der Nichtmitglieder der VDR vervollständigt werden, um den Fahrgästen eine landkreisweite ÖPNV-(Tarif-)Information bereitzustellen. Die letztgenannten Informationen können bei den jeweiligen Linien angebracht werden. Außerdem sollen Liniennetz- und Tarifzonenpläne der beiden Stadtbusverkehre aufgenommen werden.

Weitere Informationen sind auch im Internet u.a. im Auskunftssystem „bayern-fahrplan.de“, auf den Seiten der Deutschen Bahn und der VDR (vdr-bus.de) vorhanden. Es soll darauf hingewirkt werden, diese Informationen auch weiterhin aktuell und vollständig anzubieten sowie gemäß der technischen Entwicklung weiter zu optimieren. Informationen können zudem persönlich oder telefonisch bei den Verkehrsunternehmen erfragt werden. Diese Möglichkeit soll auch weiterhin bestehen bleiben.

Bezüglich der ÖPNV-Informationen an den Haltestellen sollte darauf hingewirkt werden, die fehlenden Fahrplanaushänge zu vervollständigen bzw. die Vollständigkeit regelmäßig zu überprüfen. Grundsätzlich bestehen an den Haltestellen weitere Möglichkeiten der Information (Haltestellen-Umgebungspläne, Umstiegsmöglichkeiten etc.). Dies empfiehlt sich insbesondere in den (Möglichen) Mittelzentren. Außerdem soll weiterhin auf eine eindeutige Benennung der Haltestellen geachtet werden.

Die Informationsinhalte im und am Fahrzeug sind gesetzlich geregelt und damit zwingend. Über die Pflichtinformation hinaus ist anzuregen, den Anteil der Busse mit einer Haltestellenanzeige in den Fahrzeugen zu erhöhen. Weitere Informationen im Fahrzeug, etwa über den Linienverlauf, Tarife etc. werden als sinnvoll erachtet.

Soweit die technischen Voraussetzungen gegeben sind, sollen die angeführten Informationen möglichst auch in Echtzeit dem Fahrgast vermittelt werden (z.B. über Internet oder dynamische Fahrgastinformationssysteme).

Die oben genannten Informationsmaßnahmen sprechen v.a. ÖPNV-Nutzer bzw. ÖPNV-Interessenten an. Jedoch werden reine MIV-Nutzer nur eingeschränkt erreicht. Deshalb soll das Produkt „ÖPNV im Landkreis Donau-Ries“ aktiv beworben werden. Hierzu bieten sich Werbeanzeigen in der örtlichen Presse und in den weiteren (Reklame-) Printmedien sowie in den regionalen Radioprogrammen an.

Die Präsenz auf den Verbraucher-Ausstellungen des Landkreises (z.B. Rieser-Verbraucher-Ausstellung, Landkreisausstellung) soll weiterhin bestehen.

7.4.4 Erleichterung des Zugangs zum ÖPNV

Das gegenwärtig vorhandene Fahrausweissortiment der VDR entspricht im Wesentlichen dem anderer Verkehrsunternehmen bzw. -verbände in vergleichbaren Räumen. Um den tariflichen Zugang zum ÖPNV (und SPNV) zu erleichtern könnte das Tarifangebot wie folgt ergänzt werden:

- Seniorenmonatskarte für Personen mit vollendetem 65. Lebensjahr in Anlehnung zur bereits vorhandenen Monatskarte, allerdings mit einem vergünstigten Tarif.
- Freizeit-/Tourismuskarte für Touristen und Ausflügler im Landkreis Donau-Ries. Diese Karte kann z.B. als gemeinsames Ticket herausgegeben werden, welches zugleich als Eintrittskarten zu touristischen Attraktionen oder Ausflugstipps (z.B. Museen oder Schlösser) dient.
- Tagesticket
- Bei Bedarf soll das Tarifsortiment über die o.g. Vorschläge hinaus erweitert werden.

7.4.5 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL)

Ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem wird möglichst bis 2022 eingeführt. Ziel der Einführung so eines Systems ist die verbesserte Fahrgastinformation. Ebenso ist zu überprüfen, ob ein solches System die Anschlusssicherung an den definierten Verknüpfungspunkten verbessern kann.

Im Rahmen der Überprüfung soll eine Einbindung in das DEFAS-Bayern-Info-System vorgesehen werden.

Die Finanzierung eines solchen Systems muss im Rahmen der Überprüfung ebenfalls beleuchtet werden.

Eine Projektgruppe unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen erarbeitet einen Projektplan mit entsprechenden Meilensteinen.

8 Stadtverkehre

8.1 Stadtverkehr Donauwörth

Die Stadt Donauwörth hat 2009 ein Verkehrslenkungs- und Steuerungskonzept beschlossen. Nach Abschluss einer Status-quo-Analyse und der Abstimmung der Verkehrsprognose wurden Lösungsansätze und Maßnahmenkonzepte entwickelt. Die Ergebnisse der Analyse haben Mängel und Defizite im Verkehrsnetz der Stadt Donauwörth aufgezeigt. Das heutige Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr hat vor dem Hintergrund der unzureichenden Möglichkeiten im derzeitigen innerstädtischen Hauptstraßennetz einen kritischen Umfang erreicht. Die Attraktivität der Innenstadt wird durch die hohe Verkehrsbelastung stark beeinträchtigt. Im Mittelpunkt der Zielstellung steht somit die Verbesserung der zielgenauen Erreichbarkeit der Innenstadt sowie der Wohn- und Gewerbegebiete ohne gegenseitige Beeinträchtigungen.

Wesentliche Schwerpunkte zur Umsetzung dieser Ziele sind und waren:

- die Verbesserung der Verkehrsanbindungen und Erreichbarkeiten
- die Steigerung der Verkehrseffizienz der Umfahrungsachsen
- die Beseitigung der bestehenden Leistungsfähigkeitsdefizite und Kapazitätssicherung entsprechend der prognostizierten Verkehrsentwicklung
- die Verbesserung der stadträumlichen Qualität und der Aufenthaltsbedingungen für Fußgänger
- die Verbesserung des Radverkehrsnetzes und
- umfassende Neugestaltung des ÖPNV, weg von einem lediglich auf eine Restnachfrage reduzierten Fahrangebot hin zu einem völlig neu konzipierten, angebotsorientierten und leistungsstarkem Stadtbussystem, in den auch die Schülerbeförderung der Schulstadt Donauwörth integriert wird.

Das Angebot im Stadtbusverkehr Donauwörth konnte im Hinblick auf die Verkehrsbedürfnisse der Großen Kreisstadt Donauwörth damals nicht als befriedigend angesehen werden, da es sich im Wesentlichen lediglich am Fahrgastmarkt des Schülerverkehrs und weniger verbleibender nicht wahlfreier Kunden orientierte.

In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2010 wurden deshalb entsprechend gezielte Hinweise auf die bestehende massiven Schwachpunkte und die zu deren Behebung erforderlichen grundlegenden Maßnahmen gegeben. Allgemein wurde zunächst vorangestellt, dass im modernen Stadtbuskonzept die folgenden Kriterien beachtet werden sollen:

- Übersichtliches Liniennetz mit transparenter Linienführung
- Hinreichend dichte Takte zur angebotsorientierten Ausgestaltung des städtischen ÖPNV (Als Orientierung wurde die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung des Bay. Seite 2 Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie zur Nahverkehrsplanung von 1998 herangezogen)
- Verknüpfung aller Linien an zentraler Haltestelle

- Verknüpfung mit dem Schienennahverkehr, möglichst im Rahmen von Knoten des integralen Taktfahrplans
- Möglichst konsequenter Taktfahrplan über den ganzen Tag
- Angebot auch am Wochenende, mindestens Samstag (Einkaufsverkehr)
- Dichte Haltestellenfolge
- Komfortable Haltestellen-Ausstattung
- Schnelles, pünktliches und zuverlässiges Fahrtenangebot
- Moderne Fahrzeuge mit einheitlichem Design (corporate identity/design)
- Übersichtliche und einprägsame Preisgestaltung
- Gute Fahrgastinformation und
- Arbeitsteilung zwischen Stadtbus zur feingliedrigen Erschließung des Stadtgebiets einerseits und dem Regionalbus als schnelle Anbindung des Umlands an die Aufkommensschwerpunkte Kernstadt, Gymnasium und Bahnhof

Zur Neugestaltung des Stadtverkehrs Donauwörth wurden bereits im NVP 2010 folgende Maßnahmen empfohlen:

- Einrichten eines klar angebotsorientierten Taktfahrplans im zentralen Bereich im verlässlichen 30-Minuten-Takt unter Einbeziehung der Kernstadt, sowie der Stadtteile Berg, Parkstadt und Riedlingen (inkl. der Verbrauchermärkte östlich der Bahn)
- Nach Möglichkeit Bedienung von Haltestellen in beiden Richtungen sowie einheitliche Benennung der Haltestellen
- Integration der Stadtteile Zirgesheim, Nordheim, Auchsesheim in den Stadtverkehr mit stündlicher Bedienung
- Integration der freigestellten Schülerverkehre aus den (weiteren) äußeren Stadtteilen, ggf. ergänzt um Rufbus bzw. Anrufsammeltaxi-Dienste
- Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit (z.B. einheitliches Design, einheitlicher Marktauftritt) und qualitativ hochwertige Fahrzeuge

Die Stadt Donauwörth hat unter Beachtung dieser Vorgaben daraufhin ein neues ÖPNV-Konzept für ihr Stadtgebiet erarbeitet und einen optimierten Regiebetrieb für die Durchführung des Stadtverkehrs gegründet. Mit der Durchführung der Verkehrsleistungen im Stadtgebiet wurden nach einem wettbewerblichen Verfahren örtliche Busunternehmen betraut.

Für den Stadtverkehr in Donauwörth (Stadtteile: Altstadt, Parkstadt, Riedlingen und Berg) wurden zwei Linien von Montag bis Freitag im Halbstundentakt und an Samstagen im Stundentakt eingerichtet. Die Bedienung erfolgt durch mindestens vier Standardbusse (Niederflur/Low-Entry-Bus) bzw. im Schulverkehr mit Schulverstärkern. Diese Linien haben folgenden Verlauf:

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

- Linie 1: Deutschmeisterring - Freibad - Berg/Ottheinrichstraße - Gymnasium - Liebfrauenmünster - Bahnhof - Westspange - Donau-Ries-Klinik /BKH und zurück
- Linie 2: Bahnhof - Marienapotheke - Berger Vorstadt - Westspange – Riedlingen - Tiroler Ring - Haydnstraße - Kaiser-Karl-Straße - Artur-Proeller-Straße - Bahnhof

Aufgrund der bestehenden problematischen Verkehrsverhältnisse (Verkehrsstauungen) musste im Zuge der Umsetzungsplanung die Bedienung auf der Linie 1 zwischen Bahnhof und Donau-Ries-Klinik/BKH zunächst auf eine stündliche Bedienung zurück gefahren werden, um die Fahrplanstabilität nicht zu sehr zu gefährden. Es bleibt aber das Ziel nach Realisierung verschiedener verkehrstechnischer Maßnahmen auch hier den Halbstundentakt zuverlässig anzubieten.

Die Regel-Bedienung im Halbstundentakt mit Standardbussen hat sich Montag bis Samstag an den üblichen Arbeitszeiten und den Ladenöffnungszeiten, sowie dem Bedarf der Auspendler von/nach Augsburg zu orientieren:

- Bedienung der beiden o. g. Linien Mo-Fr zwischen 05:30 Uhr und 20.30 Uhr
- Samstags erfolgt die Bedienung zwischen 8.00 Uhr und 16.00 Uhr
- Die Bedienung erfolgt durch mindestens vier Standardbusse (Niederflur-/Low-Entry-Bus)
- Die Linie 1 aus/nach Parkstadt wird optimal an die Züge von/nach Augsburg angebunden, wodurch möglichst alle 30 Minuten eine durchgängige Reisekette Parkstadt – Augsburg und zurück entsteht
- Die Linie 2 aus/nach Riedlingen wird in Lastrichtung auf die RE-Züge morgens nach, abends aus Augsburg abgestimmt
- Zugunsten der Anbindung des ICE-Verkehrs werden punktuelle Taktabweichungen in Kauf genommen
- Am Morgen wird vor 8 Uhr angebotsorientiert auf wichtige Zuganschlüsse und Schulstandorte gefahren
- Danach wird angebotsorientiert im festen 30-Min-Takt gefahren (schulbedingte Abweichungen im 5-Minutenbereich sind im Einzelfall zulässig)
- Es erfolgt eine systematische Verknüpfung zwischen den Linie 1 und 2, um die Verbindung Riedlingen – Parkstadt und zurück zu gewährleisten, was insbesondere vor dem Hintergrund der neu erschlossenen Einkaufsmärkte im Bereich Gewerbegebiet Riedlingen wichtig ist
- Des Weiteren erfolgt eine punktuelle Entlastung der Fahrzeuge in der Verkehrsspitze durch ergänzende Angebote im freigestellten Schülerverkehr
- Im Ergänzungsverkehr werden zudem für besondere Verkehrsbedürfnisse, die vom Taktangebot oder den üblichen Linienwegen nicht erfasst werden, weitere Fahrten angeboten. Es handelt sich dabei um
 - den Kirchenbus zur evang. Kirche an Sonntagen,
 - Fahrten für die Mitarbeiter der Behinderten-Werkstätte in der Zirgesheimer Straße

Die Bedienung sonntags beschränkt sich auf das Angebot eines „Kirchenbus (ein Fahrtenpaar mit Kleinbus)“ im Ergänzungsfahrplan zur Linie 1 zur evang. Kirche, der von der Kirchengemeinde finanziert wird.

Im Stadtverkehr Donauwörth dürfen auf den Linien 1 und 2 nur noch Niederflur-Busse/Low-Entry-Busse eingesetzt werden, die der Klasse 1 der Busklassifizierung nach der EU-Richtlinie 2001/85 und der jeweils gültigen Euro-Norm entsprechen.

Auch die umliegenden größeren Stadtteile (Nordheim, Auchsesheim, Zirgesheim) wurden besser in den ÖPNV eingebunden. Das überkommene Angebot der dort verkehrenden Regionalbuslinien beschränkte sich im Wesentlichen auf wenige schulnotwendige Fahrten, was als unzureichend betrachtet werden musste. Deshalb wurde folgende Linie mit stündlicher Bedienung durch einen Kleinbus (8 Sitzplätze + Fahrer) bzw. Schulverstärker eingerichtet:

- Linie 3: (Schäfstall-) Zirgesheim – Südhang - Reichsstraße – Berger Vorstadt – Bahnhof – Kapellstraße - Auchsesheim – Nordheim - Asbach-Bäumenheim - Mertingen – Heißesheim – Druisheim (- Allmannshofen) und zurück

Die Linie 3 übernimmt dabei teilweise auch auf dem Gebiet der Kernstadt wichtige Aufgaben, wie die Bedienung des Südhanges (Schellenberg) und der Zirgesheimer Straße. Die Bedienung der Fa. Airbus Helicopters (Haupteingang) musste wegen der bestehenden Verkehrsproblematik (Rückstau bei Auf-fahrt auf die Südspange) zwischenzeitlich wieder aufgegeben werden. Die Anbindung der Firma Air-bus Helicopters in das Stadtbusnetz ist mittelfristig weiterhin angestrebt.

Die Bedienung aller drei Linien muss stets dem Stadtbusstandard entsprechen. Dies bedeutet:

- Einsatz von Niederflurbussen (Linie 1 und 2) im Taktverkehr bei der Bedienung mit Standardbus-sen
- Einsatz von Kleinbussen (Linie 3) im Taktverkehr
- Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. Rollstuhlfahrer) und Fahrgäste mit Kinderwagen/Gepäck in allen Fahrzeugen des Stadtbusystems, außer Verstärkerbussen. Dies ist bei Kleinbussen nur in eingeschränkter Form möglich.
- Einheitliches Design der eingesetzten Taktbusse in einem für Donauwörth unverwechselbaren Design
- Anschlusssicherung zwischen den Linien und zum/vom SPNV
- Regelmäßige Schulung des Fahrpersonals (Ortskenntnis, Tarifkenntnisse, höfliches und zuvor-kommendes Auftreten, usw.)
- Im Übrigen wird auf das Kapitel 7.3 des Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries verwiesen

Für die Verbesserung der Verkehrsbedienung der nur bedingt angebotenen Stadtteile (u. a. Wör-nitzstein, Osterweiler, Schäfstall, Zusum) wird die Integration freigestellter Schülerverkehre ggf. er-gänzt um Rufbus/Anrufsammeltaxi-Dienste (Einführung von „Flexiblen Bedienungsweisen“) ange-strebt.

Mittelfristig sollen zusätzliche Stadtgebiete (z. B. Kühberg, Härpferpark, Stadtmühlenfeld und Wör-nitzstein) ins Stadtbusnetz integriert werden.

Neben angebotsseitigen Maßnahmen sind auch tarifliche Maßnahmen umgesetzt worden, um den Stadtverkehr Donauwörth attraktiver zu gestalten. Hierbei sind insbesondere zu nennen:

- Anwendung einer einheitlichen Tarifstufe auf dem Gebiet der Kernstadt (eine Preisstufe für die Kernstadt (Zone DON) anstelle der bisherigen 2 Preisstufen)
- Tarifabsenkung im Stadtgebiet (Zone DON), sodass günstige und attraktive Tarife angeboten werden können, insbesondere günstige Einzel-/Tagestickets und das „Bürgerticket“ zu dem jeweils gültigen Stadtbus-Tarif

Das Tarifangebot wurde, um den Umstieg vom eigenen PKW auf den ÖPNV zu fördern, um eine starke „Familienkomponente“ ergänzt. Hier gibt es das günstige Angebot des Bürgertickets, sobald aus einem Haushalt zwei Abonnementsfahrtscheine oder mehr abgenommen werden. Es gelten die jeweils gültigen Stadtbus-Tarife. Im Rahmen der „Familienoffensive Donauwörth“ leistet die Stadt Donauwörth pro Haushalt einen monatlichen Zuschuss, solange mindestens ein Kind unter 18 Jahre im Haushalt lebt.

Ergänzend ist die Stadt bestrebt, die infrastrukturellen Voraussetzungen zu gewährleisten bzw. zu schaffen:

- Einheitliche Ausstattung der Haltestellen im Corporate Design (wurde zur Betriebsaufnahme 2011 bereits weitgehend umgesetzt)
- Dynamische Fahrgastinformation an aufkommenstarken Haltestellen (derzeit am Bahnhof/Busbahnhof teilweise vorhanden)
- Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen durch eigene Einfädelungsspuren (Beispiel Finanzamt) und/oder Ansteuerung der LSA durch die Busse und entsprechende Beeinflussung
- Einrichten von „Park und Ride“ Parkplätzen an den Stadteingängen
- Anlage von Haltestellenkaps für einen zügigen Fahrgastwechsel
- Einrichtung einer Fußgängerquerung zwischen Bahnhof und Industriestraße
- Berücksichtigung der Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen bei Neueinrichtung oder Umbau von Haltestellen

Zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit und Integration im ÖPNV, insbesondere eines einheitlichen Bedienungsstandards, linienübergreifender Fahrzeugumläufe, der Anschlusssicherung zwischen den Linien und der Flexibilität im Störfall sowie bei planmäßigen Straßensperrungen ist es zwingend erforderlich, dass der Stadtverkehr mit seinen 3 Taktlinien und den ergänzenden Schulfahrten als ein Linienbündel gesehen wird und nur gesamthaft vergeben werden kann. Weiterhin ist die Bedienung im Stadtbus bereits heute eng mit den Bedürfnissen der Schülerbeförderung für den Schulverbund Donauwörth/Asbach-Bäumenheim und den Schulverband Donauwörth/Tapfheim verflochten. Aufgrund der anzustrebenden Vollintegration von freigestellten Schülerverkehren in den ÖPNV ist es für eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung unabdingbar, dass diese eng verflochtenen Verkehre in das Linienbündel „Stadtverkehr Donauwörth“ integriert werden. Dies betrifft neben der bereits integrierten Linie 3 Donauwörth – Asbach-Bäumenheim – Mertingen – Druisheim/Heiðesheim (- Allmashofen) die Verbindungen:

- Donauwörth – Erlingshofen – Donaumünster - Tapfheim – Brachstadt - Oppertshofen - Bissingen

- Donauwörth – Hamlar - Eggelstetten – Oberndorf
- Oberndorf – Asbach-Bäumenheim – Mertingen

Daher sind diese Linien im Bündel „Stadtverkehr Donauwörth“ zu betreiben. Hiervon bleiben die Verbindungen von Mertingen, Asbach-Bäumenheim und Obendorf nach Rain (Schulstandort, Mittelzentrum) unberührt. Da diese getrennte verkehrliche Bedürfnisse abdecken, ist eine weitere Integration und damit eine weitere Vergrößerung des „Stadtverkehr-Bündels“ nicht angezeigt.

Die Wirtschaftlichkeit im Stadtbusverkehr bedingt auch, dass das gesamte Potenzial im Schülerverkehr der Stadtteile und der im Schulverband/Schulverbund liegenden Gemeinden für den Stadtverkehr Donauwörth verfügbar ist. Dies bedingt insbesondere, dass die Bedienung im Schülerverkehr für Zirgesheim, Wörnitzstein (soweit nicht durch den SPNV abgedeckt) und Nordheim sowie aus den Gemeinden Tapfheim, Asbach-Bäumenheim, Mertingen und Oberndorf mit Ziel Donauwörth sowie mit Ziel in den genannten Gemeinden ausschließlich dem Stadtverkehr zur Verfügung steht. Dies bedeutet nicht, dass für die Regionallinien hier Bedienungsverbote bestehen sollen. Im Gegenteil, die bislang erreichte Tarifintegration (Anerkennung) soll beibehalten und möglichst ausgebaut werden. Jedoch zeigt die Erfahrung, dass die Regionalbusse bereits außerhalb der Bündelgrenze sehr gut ausgelastet sind und nur noch vereinzelt Schüler im Stadtverkehr mitnehmen können. Daher stellt die eigenständige Bedienung durch den Stadtverkehr Donauwörth mit der Möglichkeit einer feingliedrigeren Erschließung eine wesentliche Verbesserung dar.

8.2 Stadtverkehr Nördlingen

Der Stadtbus in Nördlingen wird von den Verantwortlichen vor Ort als ein befriedigendes System gesehen, welches ein optimiertes Kosten-Nutzen-Verhältnis (Angebot/Nachfrage) aufweist. Es werden deshalb keine angebotsseitigen Maßnahmen vorgeschlagen. Die Nachfragezahlen zusätzlich in der Vergangenheit eingeführter Fahrten rechtfertigten keine langfristige Fortführung dieser Kurse und spiegeln die aktuellen zeitlichen Angebotslücken wider.

Demzufolge stellt sich der Stadtverkehr Nördlingen wie folgt dar:

Betriebszeiten sind Montag bis Freitag von ca. 08.30 Uhr bis ca. 12.00 Uhr und von ca. 13.30 Uhr bis ca. 17.30 Uhr. Samstags findet nur am Vormittag Verkehr statt. An gesetzlichen Feiertagen findet kein Verkehr statt.

Während der Betriebszeiten wird innerhalb der Kernstadt ein Stundentakt angestrebt, Richtung Baldingen ein Zweistundentakt.

Mit Beschluss vom 23.03.2015 hat der Kreistag des Landkreises Donau-Ries eine allgemeine Vorschrift zur Festsetzung von Höchsttarifen, gültig ab 01.12.2015, in Form einer Satzung verabschiedet. Diese ist auf der Homepage des Landkreises Donau-Ries unter www.donau-ries.de zu finden.

9 Wirtschaftlichkeit und Bündelung

Die ÖPNV Bedienung im Landkreis Donau-Ries steht vor erheblichen wirtschaftlichen Herausforderungen. Bis 2020 wird insgesamt mit einem Rückgang der Schülerzahlen aufgrund des demografischen Wandels in der Größenordnung von ca. 15 % gerechnet. Weiterhin werden sich Schülerströme ändern. Zum einen können einzelne Schließungen bzw. Zusammenlegungen von Grund- und Mittelschulen Veränderungen bringen, zum anderen differenzieren Realschulen und Gymnasien weiter aus (z.B. Ganztagsbetrieb), so dass hier mit Zunahme komplexer Schülerrelationen zu rechnen ist. Dies bedingt, dass das ÖPNV Angebot im Schülerverkehr ständig nachgeführt und angepasst werden muss. Dies erscheint nicht mehr im Rahmen bisheriger einzelner starrer Linienführungen möglich, zumal die bisherige Praxis zeigt, dass bereits vielfach die ursprünglich genehmigten Linienverläufe verlassen werden und durch Neuorientierung der zu bedienenden Orte die Wirtschaftlichkeit verbessert wird. Soweit die Liniengenehmigungen in der Hand eines Verkehrsunternehmens waren, war dies problemlos möglich. Erhebliche Schnittstellenprobleme und entsprechende Rechtsstreitigkeiten traten allerdings bei Inhaberschaft verschiedener Unternehmen auf.

Daher soll entsprechend den Möglichkeiten des PBefG zukünftig die Verkehrsgestaltung auf entsprechende Räume bezogen werden. Für diese Räume werden Linienbündel gebildet. Die Linienbündel enthalten jeweils Haupt- und Ergänzungsachsen, sowie weitere Linien des Grundnetzes. Innerhalb eines Linienbündels soll eine Verkehrsgestaltung aus einer Hand erfolgen. Dabei ist grundsätzlich auch die Integration des Schülerverkehrs zu Grund- und Mittelschulen möglich und erwünscht. Die Bündel sind so geschnitten, dass die jeweiligen Achsen auf voller Länge und ohne Bruch bedient werden können. Die Bündel stoßen jeweils an zentralen Orten aneinander, so dass hier entsprechende Umsteigemöglichkeiten zwischen den einzelnen Bündeln sofern erforderlich realisiert werden müssen. Diese zentralen Orte sind v.a.

- Donauwörth
- Nördlingen
- Wemding
- Monheim
- Oettingen

Darüber hinaus sind die Ergänzungsachsen Oettingen – Fessenheim – Alerheim – Möttingen in Möttingen und Oettingen – Wemding – Bahnhof Otting-Weilheim am Bahnhof Otting-Weilheim auf die jeweiligen Bahnhöfe ausgerichtet.

Die Bündel umfassen Verkehrsleistungen, für die nach heutigen Stand zwischen 3 und 10 Bussen erforderlich sind. Sie sind damit entsprechend mittelstandsfreundlich gestaltet.

Nachfolgend sind die Bündel mit ihrer Bezeichnung, den hierin enthaltenen jeweiligen Haupt- und Ergänzungsachsen (vgl. Kapitel 7.2.1.1), sowie den Linien des Grundnetzes aufgelistet. Die genaue Abgrenzung der einzelnen Bündel wird im Rahmen der Vorabbekanntmachungen erfolgen.

Um künftig Verwechslungen bei der Nummerierung der Linien mit heutigen Liniennummern zu vermeiden, ist eine neue Liniennummerierungssystematik vorgesehen. Die künftigen Liniennummern sollen einen Bezug zur Nummer des Linienbündels herstellen. Hauptachsen innerhalb eines Bündels erhalten künftig eine zweistellige Bezeichnung, wobei die erste Ziffer, der Bündelnummer entspricht

und die zweite Ziffer fortlaufend, bei eins beginnend verläuft. Nach derselben Vorgehensweise sollen Ergänzungsachsen und Grundnetzlinien mit dreistelligen Nummern versehen werden, wobei wiederum die erste Ziffer der Bündelnummer entspricht und dann die Ergänzungsachsen von eins bis zehn durchnummeriert werden. Ebenso soll bei den Linien des Grundnetzes verfahren werden, die dann den Nummernblock ab 11 belegen können. Beispiel: Bündel 2, Hauptachse 21, Ergänzungsachse 201, Grundnetzlinie 211. Die Bündel „Nördlingen“, „Donauwörth“ und „Lechbus“ sind von dieser Liniennummerierungssystematik ausgenommen.

In der nachfolgenden Auflistung der künftigen Bündel sind teilweise bei den Grundnetzlinien heutige Liniennummern angegeben. Diese sind hier nachrichtlich erwähnt, um die räumliche Zuordnung verständlich zu machen.

Bündel Nr. 1 „Ries Nord“

Beginn Bündellaufzeit:	01.01.2017
Ende Bündellaufzeit:	30.09.2023
Hauptachsen:	Nördlingen – Wallerstein – Fremdingen – Dinkelsbühl (künftig: Liniennummer 11)
Ergänzungsachsen:	Fremdingen – Oettingen (künftig: Liniennummer 101)
Grundnetzlinien:	keine

Bündel Nr. 2 „Ries Hesselberg“

Beginn Bündellaufzeit:	01.10.2015
Ende Bündellaufzeit:	31.12.2018
Hauptachsen:	Nördlingen – Oettingen – Wassertrüdingen (künftig: Liniennummer 21)
Ergänzungsachsen:	keine
Grundnetzlinien:	keine

Bündel Nr. 3 „Ries Wörnitz“

Beginn Bündellaufzeit:	01.03.2017
Ende Bündellaufzeit:	31.07.2024
Hauptachsen:	keine
Ergänzungsachsen:	Oettingen – Wemding – Bahnhof Otting-Weilheim (künftig: Liniennummer 301)
	Oettingen – Fessenheim – Alerheim – Möttingen (künftig: Liniennummer 302)

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

Grundnetzlinien: Linie 735, Linie 745, Linie 790 (künftig: Liniennummern ab 311)

Im Schülerverkehr nach Oettingen bzw. Wemding zugeordnet: Mauren, Großsorheim, Merzingen, Mönchsdeggingen, Schaffhausen, Ziswingen, Kleinsorheim.

Bündel Nr. 4 „Ries Süd“

Beginn Bündellaufzeit: 01.12.2023

Ende Bündellaufzeit: 30.11.2033

Hauptachsen: keine

Ergänzungsachsen: Nördlingen – Ederheim – Amerdingen (künftig: Liniennummer 401)

Nördlingen – Reimlingen – Hohenaltheim – Mönchsdeggingen (künftig: Liniennummer 402)

Nördlingen – Möttingen (künftig: Liniennummer 403)

Grundnetzlinien: keine

Bündel Nr. 5 „Ries Ost-West“

Beginn Bündellaufzeit: 01.07.2016

Ende Bündellaufzeit: 31.07.2024

Hauptachsen: Nördlingen – Wemding (künftig: Liniennummer 51)

Ergänzungsachsen: keine

Grundnetzlinien: Linie 750 (künftig: Liniennummern ab 511)

Bündel Nr. 6 „Wemding – Monheim“

Beginn Bündellaufzeit: 01.10.2024

Ende Bündellaufzeit: 30.09.2034

Hauptachsen: keine

Ergänzungsachsen: Monheim – Wemding (künftig: Liniennummer 601)

Wemding – Wolferstadt (künftig: Liniennummer 602)

Grundnetzlinien: keine

Bündel Nr. 7 „Donauwörth – Wemding“

Beginn Bündellaufzeit: 01.06.2024

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

Ende Bündellaufzeit:	31.05.2034
Hauptachsen:	Donauwörth – Wemding (künftig: Liniennummer 71)
Ergänzungsachsen:	Donauwörth – Fünfstetten – Wemding (künftig: Liniennummer 701)
Grundnetzlinien:	Linie 131 (künftig Liniennummer ab 711)

Im Schülerverkehr nach Donauwörth zugeordnet: Heroldingen, Hoppingen, Großsorheim, Rohrbach, Schaffhausen, Mauren.

Im Schülerverkehr nach Wemding zugeordnet: Kaisheim (ohne Ortsteile Bernhardisiedlung und Hafentreuth).

Bündel Nr. 8 „Monheimer Alb“

Beginn Bündellaufzeit:	01.12.2023
Ende Bündellaufzeit:	30.11.2033
Hauptachsen:	Donauwörth – Monheim (künftig: Liniennummer 81)
Ergänzungsachsen:	Monheim – Rögling – Tagmersheim (künftig: Liniennummer 801)
	Donauwörth – Daiting (künftig: Liniennummer 802)
Grundnetzlinien:	Linie 870, Linie 880 (künftig: Liniennummern ab 811)

Bündel Nr. 9 „Lech“

Beginn Bündellaufzeit:	01.08.2016
Ende Bündellaufzeit:	31.07.2026
Hauptachsen:	keine
Ergänzungsachsen:	Donauwörth – Marxheim (künftig: Liniennummer 901)
Grundnetzlinien:	Linie 310, Linie 312, Linie 313, Linie 314 (künftig: Liniennummer 911)

Aus den Gemeinden Asbach-Bäumenheim, Mertingen, Oberndorf und der Stadt Donauwörth ist die Verbindung nach Rain zu den dortigen Schulen sicher zu stellen.

Im Schülerverkehr nach Donauwörth außerdem zugeordnet: Niederschönenfeld, Feldheim; für die weiterführenden Schulen außerdem Schäfstall und Zirgesheim.

Im Schülerverkehr nach Rain zugeordnet: Die Gemeinden Marxheim und Niederschönenfeld (jeweils inkl. Ortsteile) und die Kaisheimer Ortsteile Leitheim und Altisheim.

Im Schülerverkehr nach Marxheim zugeordnet: alle Ortsteile von Marxheim.

Bündel „Nördlingen“

Beginn Bündellaufzeit: 01.12.2015

Ende Bündellaufzeit: 30.11.2025

Das Bündel Nördlingen umfasst den Stadtverkehr Nördlingen. Dieser ist in Kapitel 8.2 näher beschrieben.

Bündel „Donauwörth“

Beginn Bündellaufzeit: 01.08.2016

Ende Bündellaufzeit: 31.07.2019

Hauptachsen: keine

Ergänzungsachsen: Donauwörth – Tapfheim – Bissingen

Grundnetzlinien: Aus den Gemeinden Asbach-Bäumenheim, Mertingen und Oberndorf ist die Verbindung nach Donauwörth sicher zu stellen, ebenso die Binnenbedienung innerhalb des gesamten Bündels. Der Stadtverkehr Donauwörth ist in Kapitel 8.1 näher beschrieben. Das Bündel soll gemeinwirtschaftlich vergeben werden.

Bündel „Lechbus“

Beginn Bündellaufzeit: 01.07.2016

Ende Bündellaufzeit: 30.06.2026

Flächenhafte Rufbusbedienung in Rain, Genderkingen, Holzheim, Marxheim, Münster, Niederschönenfeld und Oberndorf.

Um bestehende Bündelungskonzepte umsetzen zu können, ist es erforderlich, zwischenzeitlich auslaufende Linienkonzessionen zu befristen. Dies betrifft folgende Linien:

Linie 800 Treuchtlingen – Donauwörth: Befristung bis 31.12.2020 (Bestandteil des künftigen Bündels Donauwörth – Wemding). Die Befristung der Linie 800 erfolgt in Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen.

Linie 126 Schaffhausen – Nördlingen: Befristung bis 30.11.2023 (Bestandteil des künftigen Bündels Ries Süd).

10 Wirkung und Bewertung der Maßnahmen

In diesem Kapitel werden soweit möglich sowohl die verkehrlichen Wirkungen der jeweiligen Maßnahme als auch die finanziellen Folgen des Maßnahmenpaketes insgesamt und auch der einzelnen Maßnahmen abgeschätzt.

Die Bewertung des Maßnahmenpaketes stellt die betriebswirtschaftlichen Vor- und Nachteile den verkehrlichen Vorteilen (und gegebenenfalls Nachteilen) gegenüber. Als Bewertungskriterien hierfür sind die vom Aufgabenträger formulierten Zielvorgaben auf ihre Erfüllung und die Einhaltung der finanziellen Rahmenbedingungen zu überprüfen.

Die Umsetzung des Maßnahmenpaketes ist in der Regel schrittweise durchzuführen. Um dies zu erleichtern, sind die Einzelmaßnahmen in eine sinnvolle und sachgerechte zeitliche Reihung zu bringen.

Die thematische Gliederung orientiert sich an den Maßnahmenbereichen der Rahmenkonzeption, anschließend wird die Reihung der Prioritäten vorgenommen.

10.1 „Netzstruktur“

Die **Aufgabenteilung zwischen ÖPNV und SPNV** bleibt im Wesentlichen gegenüber dem Bestand unverändert, so dass hier keine Änderungen bezüglich Kosten und Fahrgastzahlen entstehen werden. Aussagen zu Wirkungen, die sich durch die Einführung von flexiblen Bedienungsweisen ergeben werden, werden an den jeweiligen Stellen weiter unten gemacht.

Durch eine **verbesserte Abstimmung der öffentlichen Verkehrsmittel** (Bus/Bus, Bus/Bahn, Bahn/Bahn) sollen Umsteigemöglichkeiten im Landkreis erhalten bzw. geschaffen werden. Hierdurch sollen einerseits die Reiseketten der bestehenden Kunden optimiert werden und andererseits auch neue Kunden gewonnen werden.

Als wesentliche Maßnahmen hierzu zählen insbesondere die Verlegung des Harburger Bahnhofes in die Harburger Innenstadt, die Verlegung der Zugkreuzung auf der Riesbahn von Möttingen nach Nördlingen und die konsequentere Anbindung der definierten Verknüpfungspunkte.

Auch die konsequentere zur Verfügung Stellung der Anschlussdaten mittels RBL/ITCS-Systemen dient diesem Ziel. Der Aufgabenträger geht davon aus, dass das Vorhandensein von mobilen Endgeräten in der Bevölkerung in den nächsten Jahren kontinuierlich höher werden wird. Bereits heute stehen für den Fahrgast mobile Anwendungen zur Überprüfung der Pünktlichkeit bzw. der Anschlusssicherung zur Verfügung. Deren Nutzung durch die Fahrgäste wird künftig noch stärker zu nehmen, daher ist es von hoher Bedeutung, dem Fahrgast auch in der Breite des Landkreises die dafür benötigten Daten anzubieten.

Die **infrastrukturellen Maßnahmen an Haltestellen und Bahnhöfen** sollen den Zugang zum ÖPNV/SPNV erleichtern und damit die Attraktivität steigern, eine Erhöhung der Nachfragezahlen ist nur in geringem Maße zu erwarten. Die Maßnahmen liegen im Aufgabenbereich der zuständigen Kommune bzw. der DB AG, so dass für den Landkreis keine Kosten entstehen. Dieser wird sich jedoch im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten beteiligen.

Die **Integration weiterer Bahnhöfe in den VGN** dient primär dazu, den SPNV-Nutzern ein durchgängiges Tarifangebot bereitzustellen, zudem sollen aber auch neue Fahrgäste gewonnen werden. Die VGN GmbH ist bereits seit geraumer Zeit dabei, die Kosten für die Integration des Donauwörther

Bahnhofes in den VGN zu ermitteln. Die finanzielle Belastung für den Aufgabenträger ist deswegen im Moment noch nicht abschätzbar. Als Anhalt können eventuell die Kosten hergenommen werden, die durch die Integration des Bahnhofes Otting-Weilheim in den VGN entstanden sind.

Die **bessere Anbindung der südlichen Lechgebietsgemeinden in den AVV** ist aufgrund der derzeit laufenden Vergabesituation schwierig abzuschätzen. Erst wenn sich diese Situation geklärt hat, wird es möglich sein, hier stärkere Klarheit zu bekommen.

Die **Einrichtung bzw. Erweiterung von B&R- bzw. P&R-Anlagen** soll bisherige MIV-Nutzer zum Umstieg auf den ÖPNV/SPNV bewegen. Die Maßnahmen liegen im Aufgabenbereich der jeweiligen Kommunen (bzw. der DB AG). Diese können hierfür allerdings u.a. Zuschüsse nach dem GVFG und FAG beantragen. Zudem soll der Landkreis im Rahmen seiner Möglichkeiten finanziell unterstützend wirken.

10.2 „Angebotsqualität“

Die **Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienung** dient der zukünftigen Sicherstellung eines zufrieden stellenden ÖPNV-Angebots. Dadurch soll die bestehende ÖPNV-Nachfrage gesteigert, zumindest jedoch erhalten bleiben. Die dafür notwendigen Betriebsleistungen sollen (wie bereits im Bestand) eigenwirtschaftlich erbracht werden. Durch den zukünftigen Einsatz flexibler Bedienungsweisen besteht die Möglichkeit, individueller regionalen und örtlichen Besonderheiten zu begegnen.

Die konsequente **Weiterentwicklung der Haupt- und Ergänzungsachsen** soll dazu beitragen, die Attraktivität des ÖPNV im Landkreis Donau-Ries weiter zu steigern. Gleichzeitig soll durch ein mittelstandsfreundliches **Linienbündelsystem** den Busunternehmen die Möglichkeit geboten werden, auch bei rückläufigen Schülerzahlen die Verkehre weiterhin eigenwirtschaftlich betreiben zu können.

Durch die **Ausstattung aller Haltestellen** mit Schild (Zeichen 224 StVO) und aktuellen Fahrplänen kommen die Verkehrsunternehmen ihrer gesetzlichen Verpflichtung nach. Zudem dient die Maßnahme einer flächendeckenden ÖPNV-Information.

Die drei **schienengebundenen Hauptachsen** stellen innerhalb des Landkreises sehr wichtige Verkehrsachsen dar. Sie verbinden die drei Mittelzentren untereinander. Am Knotenbahnhof Donauwörth treffen nicht nur die drei Schienenstränge zusammen, hier ist auch eine Verknüpfungsstelle zwischen dem Schienenpersonennahverkehr und dem Schienenpersonenfernverkehr. Diese Knotenfunktion muss mindestens in der heutigen Form erhalten bleiben. Gerade auch unter dem Aspekt des positiven Pendlersaldos, den der Landkreis Donau-Ries hat, erfüllt der Knotenbahnhof Donauwörth eine wesentliche verkehrstechnische Funktion.

Mit den Maßnahmen bezüglich der **Schulzeiten-Planung** soll es ermöglicht werden, auf die aktuellen sowie die absehbaren Änderungen im Schulwesen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten (z.B. durch eine Staffelung der Schulanfangs- und -endzeiten) zu reagieren. Sie dienen somit nicht der Neugewinnung von Fahrgästen, sondern der Sicherstellung einer zeitnahen Schülerbeförderung. Die dabei anfallenden Betriebsleistungen sind Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung.

Die konsequente Weiterentwicklung der **Rufbusse** führt zu einer Abrundung des ÖPNV-Angebotes in die Abendstunden hinein. Damit stellt der Landkreis Donau-Ries als Aufgabenträger des ÖPNV's seinen Bürgerinnen und Bürgern zusätzliche Verkehrsleistungen im Sinne der Daseinsvorsorge zur Verfügung. Die finanziellen Belastungen sind erst nach endgültiger Ausarbeitung des Rufbuskonzeptes

abschätzbar. Es bleibt jedoch immer ein gewisser finanzieller Unsicherheitsfaktor bestehen, da gerade bei bedarfsorientierten Verkehren die Kosten je nach Nutzung schwanken.

Die **Definition weiterer Qualitätsstandards** soll zu einer erheblichen Steigerung des Fahrgastkomforts beitragen. Bei der Definition der einzelnen Maßnahmen im Bereich der Fahrzeuge wurde darauf geachtet, einen landkreisweiten Standard herzustellen. Jede der geforderten Einzelmaßnahmen ist bereits heute an einzelnen Stellen vorzufinden. Dies soll künftig landkreisweit so sein. Sofern die Bündel –wie beabsichtigt – eigenwirtschaftlich vergeben werden, sollten auf den Aufgabenträger keine zusätzlichen Kosten zukommen. Dies gilt auch für die weiteren genannten Maßnahmen zur Qualitätssteigerung (Anforderungen an das Fahrpersonal; Planung, Durchführung, Verwaltung und Organisation; Störungsmanagement)

10.3 „Kooperation / Begleitmaßnahmen“

Die Maßnahmen zur räumlichen und inhaltlichen **Stärkung der Kooperation der Verkehrsunternehmen** sollen den Fahrgästen ein durchgängiges und damit komfortableres ÖPNV-Angebot ermöglichen. Außerdem sollen dadurch weitere Fahrgäste gewonnen werden. Die Kosten, die bei der Integration weiterer Linien in den Gemeinschaftstarif entstehen können heute noch nicht abgeschätzt werden. Da es sich hierbei aber zum großen Teil nur um kurze Abschnitte handelt, dürften sich diese in einem überschaubaren Rahmen bewegen.

Durch die **Erhöhung des Anteils einer barrierefreien Infrastruktur** soll der Zugang zum ÖPNV vereinfacht bzw. überhaupt erst ermöglicht werden, wovon insbesondere Personen, die in Ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, profitieren. Das dazu notwendige Haltestellenkataster stellt die Grundlage für die weiteren Planungen dar.

Für die informationsseitigen Maßnahmen entstehen gegenüber dem Bestand keine zusätzlichen Kosten. Aussagen zu Maßnahmen an den Haltestellen und zu fahrzeugseitigen Maßnahmen wurden bereits an anderen Stellen getroffen. Das **Fahrplanheft** soll weiterhin herausgegeben werden. Die Kosten bleiben somit unverändert. Gleiches gilt für die Informationen im Internet.

Auf die **Ausstattung aller Haltestellen mit aktuellen Fahrplanaushängen** wurde bereits weiter oben eingegangen.

Eine Komfortsteigerung für die Nutzer des ÖPNV kann durch die **Darstellung von Informationen in Echtzeit** erreicht werden. Insbesondere im Internet kann hier eine breite Gruppe angesprochen werden. Diese Möglichkeit sowie die Einrichtung dynamischer Fahrgastinformationssysteme stellen besonders für die Verkehrsunternehmen eine hohe finanzielle Anforderung dar. Da diese Technik sich aber immer mehr zum Standard entwickelt ist eine langfristige Umsetzung der Maßnahme jedoch unvermeidbar.

Durch die aktive **Bewerbung** der Dienstleistung ÖPNV sollen alle potenziellen ÖPNV-Nutzer angesprochen werden. Diese Maßnahme dient primär dazu, neue ÖPNV-Kunden zu gewinnen sowie ferner bestehende Kunden zusätzlich zu informieren. Die Kosten für die Maßnahme hängen von Art und Umfang ab und können somit nicht genau beziffert werden. Der Landkreis soll diese Maßnahme, die bei den Verkehrsunternehmen anzusiedeln ist, im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten unterstützen.

Um weitere Kunden für den ÖPNV zu gewinnen, kann die **Einführung weiterer Fahrausweise** dienen. Auch hier soll sich der Landkreis wiederum im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten einbringen.

Durch die weitere Optimierung des **Stadtverkehrs in Donauwörth** sollen zusätzlich Fahrgäste angesprochen werden.

10.4 Prioritätenreihung

Da alle genannten Maßnahmen nicht zugleich und umgehend umgesetzt werden können, werden nachfolgend Empfehlungen für die zeitliche Umsetzung der Maßnahmen vorgeschlagen. Bezüglich der Gliederung orientiert sich die Prioritätenreihung wiederum am Maßnahmenpaket.

Bei den im Punkt Netzstruktur genannten Maßnahmen handelt es sich großteils um strukturelle Aspekte für die keine zeitliche Umsetzungsempfehlungen gegeben werden können. Weitere Maßnahmen betreffen kontinuierliche Aspekte, die ebenfalls schwer in eine zeitliche Reihung gebracht werden können.

Die Definition der Aufgabenteilung fällt unter die strukturellen Aspekte, beim Punkt der verbesserten Abstimmung der öffentlichen Verkehrsmittel handelt es sich um einen kontinuierlichen Prozess. Hier soll angestrebt werden, die Maßnahmen soweit möglich zum nächsten Fahrplanwechsel umzusetzen und bei folgenden Fahrplanwechseln weiter zu optimieren. Zum Teil sind Fahrgasterhebungen bzw. Umbaumaßnahmen (Verlegung Bahnhof Harburg (Schwabens)) abzuwarten.

Der Aus- bzw. Neubau von P&R-Anlagen muss einzelfallbezogen geschehen.

Die angebotsseitige Umsetzung der ausreichenden Verkehrsbedienung soll möglichst umgehend (z.B. zum nächsten Fahrplanwechsel) jedoch spätestens nach Ablauf der gegenwärtigen Konzession mit hoher Priorität erfolgen. Die Einführung flexibler Bedienungsweisen soll zeitnah, jedoch spätestens mit der Umsetzung der ausreichenden Verkehrsbedienung ebenfalls mit hoher Priorität geschehen.

Die Ausstattung der betroffenen Haltestellen gemäß den gesetzlichen Vorgaben soll unmittelbar mit hoher Priorität erfolgen, die Überprüfung der Haltestellen stellt einen kontinuierlichen Prozess dar.

Die Schulzeiten-Planung stellt einen kontinuierlichen Prozess dar, womit auf Veränderungen im Schulwesen eingegangen wird.

Die weiteren Qualitätsstandards sollen kontinuierlich, spätestens jedoch mit der Umsetzung des Bündelungskonzeptes erfüllt werden.

Maßnahmen zur Integration der verbleibenden ÖPNV-Linien der Verkehrsunternehmen, die nicht Mitglied der VDR sind, in den Gemeinschaftstarif der VDR, soweit dies möglich und sinnvoll ist, sollten baldmöglichst mit mittlerer Priorität angegangen werden. Ebenso die tarifliche Integration zwischen ÖPNV/SPNV.

Die Erhöhung des Anteils einer barrierefreien Infrastruktur stellt einen kontinuierlichen Prozess mit einer hohen Priorität dar. Die Erstellung des Haltestellenkatasters soll zeitnah mit hoher Priorität angegangen werden.

Gleiches gilt für die weitere Herausgabe des Fahrplanhefts sowie die Bereitstellung der Daten im Internet.

Die weiteren Tickets sollen baldmöglichst mit geringer Priorität eingeführt werden.

11 Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan erfüllt der Landkreis Donau-Ries seine gesetzliche Pflicht gemäß Art.13 BayÖPNVG, nach dem die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan für ihr Gebiet aufzustellen, in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben haben.

Der Nahverkehrsplan orientiert sich inhaltlich an den in der 1998 herausgegebenen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie beschriebenen Mindestinhalten.

Durch die EU-Verordnung 1370/2007 und das novellierte Personenbeförderungsgesetz haben sich die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für den Öffentlichen Personennahverkehr auch im Landkreis Donau-Ries grundlegend geändert. Die nun vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplanes soll es ermöglichen, unter diesen geänderten Rahmenbedingungen auch künftig ein attraktives Nahverkehrsangebot im gesamten Kreisgebiet aufrechterhalten zu können.

Das verkehrspolitische Ziel für den Nahverkehrsplan bleibt eine bedarfsorientierte Optimierung des vorhandenen eigenwirtschaftlichen Verkehrs unter Beachtung der Besonderheiten des ländlichen Raumes. Ein wesentlicher Aspekt der Verbesserungsmaßnahmen sind die Verkehrsbeziehungen aus den ländlichen Bereichen zu den Mittelzentren Donauwörth und Nördlingen sowie die Verbindung zwischen diesen Zentren und den weiteren zentralen Orten. Bezüglich Fahrtenangebot und räumlicher Erschließung sind die vorhandenen sozioökonomischen Rahmenbedingungen im Landkreis (insbesondere die ländliche Struktur und große Fläche des Landkreises) zu berücksichtigen.

Allerdings behält sich der Landkreis auch das Instrument einer Ausschreibung oder wettbewerblichen Vergabe vor, sollte die definierte ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Die Belange der mittelständischen Betriebe sollen berücksichtigt werden.

Da es sich „nur“ um eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes aus dem Jahr 2007 handelt, wurden die Kapitel 3 (Bestandsaufnahme) und 4 (Schwachstellenanalyse) weitgehend unverändert übernommen.

Nachdem es in diesem Zeitraum jedoch einige Entwicklungen gab, die Auswirkungen auf die weiteren Planungen im ÖPNV haben, wird in dem neuen Kapitel 5 ein kurzer Überblick gegeben, was sich seit 2007 geändert hat bzw. welche Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2007 in den vergangenen Jahren umgesetzt wurden.

Die Rahmenkonzeption (Kapitel 6) definiert die Zielvorstellungen für den ÖPNV im Landkreis Donau-Ries für die kommenden Jahre. Sie basiert auf den Erkenntnissen der durchgeführten Arbeitsschritte, der Bewertung aus dem Nahverkehrsplan von 2007 und den 2011/2012 durchgeführten Erhebungen.

In dem aus der Rahmenkonzeption abgeleiteten Maßnahmenpaket (Kapitel 7) werden Einzelmaßnahmen erarbeitet, differenziert nach Netzstruktur, Angebotsqualität und Begleitmaßnahmen. Wesentliches Merkmal der künftigen ÖPNV-Planung im Landkreis Donau-Ries ist eine hierarchische Gliederung des Liniennetzes in ein Hauptnetz, ein Ergänzungsnetz und ein Grundnetz. Für jedes Netz wird die entsprechende ausreichende Bedienung definiert. Daneben werden Aussagen zu bedarfsorientierten Verkehren getroffen. Für das gesamte Kreisgebiet gelten künftig verbindliche Qualitätsstandards u.a. hinsichtlich Fahrzeugeinsatz, Fahrpersonal, Haltestellen-, Beschwerde- und Störungsmanagement.

Für die Stadtverkehre Donauwörth und Nördlingen werden eigene Anforderungen definiert (Kapitel 8).

Um die Wirtschaftlichkeit der Verkehre auch über die maximale Konzessionslaufzeit von zehn Jahren zu sichern, werden Linienbündel gebildet (Kapitel 9). Diese berücksichtigen die geplante Netzstruktur.

Die Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen werden beschrieben und eine Bewertung dieser vorgenommen. Anschließend wird eine Prioritätenreihung der Maßnahmen erstellt. Diese berücksichtigt die gegenwärtige und sich künftig abzeichnende Haushaltssituation des Landkreises Donau-Ries (Kapitel 10).

12 Beteiligungsverfahren

Sitzungen der politischen Entscheidungsträger

Datum		Veranstaltung
22.03.2011	Ausschuss Wirtschaft, Verkehr, Technologie	Beschluss zur Teil-Fortschreibung des Nahverkehrsplanes und Bildung eines prozessbegleitenden Arbeitskreises
08.06.2011	AK ÖPNV	Konstituierende Sitzung
10.06.2011	Nahverkehrskonferenz	Auftaktveranstaltung zur Teilfortschreibung mit Vorstellung der Arbeitsschritte, Beteiligungen und Zeitplan
19.07.2011	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
21.09.2011	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
04.10.2011	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
14.03.2012	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
27.03.2012	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
10.05.2012	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
04.10.2012	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
17.10.2012	AK ÖPNV/VU	Gemeinsame Arbeitssitzung mit den Verkehrsunternehmen
24.10.2012	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
14.11.2012	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
29.11.2012	Ausschuss Wirtschaft, Verkehr, Technologie	Beschlussfassung über Zielvorgaben und Rahmenkonzeption
05.02.2013	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
05.03.2013	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
16.04.2013	Ausschuss Wirtschaft, Verkehr, Technologie	Vorstellung des novellierten PBefG durch die Regierung v. Schwaben, Hr. Mühlbauer und Hr. Schörner
		Beschluss zur Fortschreibung des gesamten Nahverkehrsplanes
16.05.2013	AK ÖPNV	Arbeitssitzung

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

05.06.2013	AK ÖPNV	Gemeinsame Arbeitssitzung mit den Verkehrsunternehmen
13.06.2013	Nahverkehrskonferenz	Auftaktveranstaltung zur Fortschreibung mit Vorstellung der Arbeitsschritte, Beteiligungen und Zeitplan
24.07.2013	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
22.10.2013	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
31.10.2013	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
11.11.2013	Ausschuss Wirtschaft, Verkehr, Technologie	Beschlussfassung über die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes
17.02.2014	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
26.03.2014	AK ÖPNV	Gemeinsame Arbeitskreissitzung mit den Gemeinden und Schulen aus dem Lechgebiet
04.08.2014	Ausschuss Wirtschaft, Verkehr, Technologie	Diskussion über Nahverkehrsplan
29.09.2014	Ausschuss Wirtschaft, Verkehr, Technologie	Diskussion über Nahverkehrsplan
21.01.2015	Ausschuss Wirtschaft, Verkehr, Technologie	Diskussion über Nahverkehrsplan
10.02.2015	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
04.03.2015	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
15.04.2015	AK ÖPNV	Arbeitssitzung
22.04.2015	AK ÖPNV	Arbeitssitzung

Beteiligung der Kommunen

Datum		Veranstaltung
10.06.2011	Nahverkehrskonferenz	Auftaktveranstaltung zur Teilfortschreibung mit Vorstellung der Arbeitsschritte, Beteiligungen und Zeitplan
21.09.2011	Stadt Oettingen	Besprechung
12.10.2011	Gemeinde Deiningen	Besprechung

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

18.10.2011	Stadt Wemding	Besprechung
20.10.2011	Gemeinde Wechingen	Besprechung
26.10.2011	Gemeinde Alerheim	Besprechung
18.01.2012	Verwaltungsgemeinschaft Oettingen (Auhausen, Ehingen a. Ries, Hainsfarth, Megesheim und Munningen)	Besprechung
26.01.2012	Verwaltungsgemeinschaft Wallerstein (Fremdingen, Maihingen, Marktoffingen und Wallerstein)	Besprechung
31.01.2012	Stadt Monheim mit den Gemeinden Otting und Wolfersstadt	Besprechung
03.02.2012	Stadt Nördlingen	Besprechung
13.06.2013	Nahverkehrskonferenz	Auftaktveranstaltung zur Fortschreibung mit Vorstellung der Arbeitsschritte, Beteiligungen und Zeitplan
18.07.2013	Gemeinden Asbach-Bäumenheim, Mertingen und Oberndorf	Besprechung
25.07.2013	Stadt Donauwörth	Besprechung
24.09.2013	Verwaltungsgemeinschaft Rain (Rain, Münster, Holzheim, Niederschönenfeld, Genderkingen) und Gemeinde Marxheim	Besprechung
02.10.2013	Stadt Harburg	Besprechung
02.10.2013	Gemeinde Tapfheim	Besprechung
29.11.2013	Gemeinden Amerdingen, Forheim, Ederheim und Reimlingen	Besprechung
14.01.2014	Gemeinden Buchdorf, Daiting, Rögling und Tagmersheim	Besprechung
16.01.2014	Stadt Monheim, Gemeinden Wolfersstadt und Otting	Besprechung

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

21.01.2014	Markt Kaisheim	Besprechung
11.11.2014	Stadt Donauwörth	Besprechung
09.12.2014	Stadt Nördlingen	Besprechung
12.12.2014	Stadt Oettingen, Gemeinde Munningen	Besprechung
30.12.2014	Verwaltungsgemeinschaft Rain (Rain, Münster, Holzheim, Niederschönenfeld) und Gemeinde Marxheim	Gemeinsame Besprechung mit Gemeinden
10.03.2015	Kommunen der VG Monheim und der VG Wemding	Gemeinsame Besprechung
31.03.2015	Große Kreisstadt Donauwörth	Besprechung

Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Datum		Veranstaltung
10.06.2011	Nahverkehrskonferenz	Auftaktveranstaltung zur Teilfortschreibung mit Vorstellung der Arbeitsschritte, Beteiligungen und Zeitplan
03.02.2012	Fa. Hauck	Besprechung
08.02.2012	Fa. Osterrieder	Besprechung
15.02.2012	Fa. Schwarzer	Besprechung
08.03.2012	Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries	Arbeitssitzung
13.06.2012	Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries	Arbeitssitzung
26.07.2012	Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries	Arbeitssitzung
17.10.2012	AK ÖPNV/VU	Gemeinsame Arbeitssitzung mit den Verkehrsunternehmen
Okt./Nov. 2012	Beteiligungsverfahren	Anhörung zu den Zielvorgaben und der Rahmenkonzeption

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

05.06.2013	AK ÖPNV/VU	Gemeinsame Arbeitssitzung mit den Verkehrsunternehmen
13.06.2013	Nahverkehrskonferenz	Auftaktveranstaltung zur Fortschreibung mit Vorstellung der Arbeitsschritte, Beteiligungen und Zeitplan
25.06.2013	Fa. Hauck	Vorstellung der aktuellen Planungen
25.06.2013	Fa. Osterrieder, Fa. Schwarzer	Vorstellung der aktuellen Planungen
24.07.2013	Fa. Osterrieder, Fa. Schwarzer	Abstimmung der aktuellen Planungen für die Sitzung des AK ÖPNV
06.02.2014	Alle Verkehrsunternehmen	Planungen zur Fortschreibung
21.03.2014	Fa. Link	Besprechung
03.04.2014	Fa. Egenberger	Besprechung
07.05.2014	Fa. Högenauer	Besprechung
20.05.2014	Fa. Schwarzer, Fa. Egenberger	Besprechung
05.11.2014	Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries und Stadtbus Donauwörth	Arbeitssitzung
16.12.2014	Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries und Stadtbus Donauwörth	Arbeitssitzung
22.12.2014	Fa. Egenberger	Besprechung
05.02.2015	Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries und Stadtbus Donauwörth	Arbeitssitzung

Beteiligung der Schulen

Datum		Veranstaltung
10.06.2011	Nahverkehrskonferenz	Auftaktveranstaltung zur Teilfortschreibung mit Vorstellung der Arbeitsschritte, Beteiligungen und Zeitplan

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

12.10.2011	GS/HS Deiningen	Besprechung zusammen mit Gemeinde
08.11.2011	Gymnasium Oettingen	Besprechung
09.11.2011	Realschule Wemding	Besprechung
24.01.2012	GS/MS Oettingen, GS/MS Wemding, GS Hainsfarth	Besprechung
13.06.2013	Nahverkehrskonferenz	Auftaktveranstaltung zur Fortschreibung mit Vorstellung der Arbeitsschritte, Beteiligungen und Zeitplan
16.07.2013	Realschule Rain, GS Rain, MS Rain, GS Marxheim	Besprechung
23.07.2013	GS/MS Asbach-Bäumenheim, GS Mertingen, GS Oberndorf	Besprechung
25.09.2013	RS Hl. Kreuz, RS St. Ursula, Gymnasium Donauwörth, WS Donauwörth, FOS Donauwörth, Kolping BS, Berufsschule Donauwörth	Besprechung
02.10.2013	GS Tapfheim	Besprechung
17.10.2013	GS Kaisheim, GS/MOS Monheim	Besprechung
10.12.2013	Gymnasium Nördlingen, RS Maria Stern, WS Nördlingen, Liselotte-Nold-Schule, MS Nördlingen, Techniker- und Berufsschule, Fachakademie für Sozialpädagogik	Besprechung
26.03.2014	Schulen aus dem Lechgebiet	Gemeinsame Arbeitskreissitzung mit den Gemeinden und dem AK ÖPNV
30.12.2014	RS Rain, MS; Rain, GS Rain	Gemeinsame Besprechung mit Gemeinden

13 Quellenverzeichnis

- [1] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)
- [2] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie; Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern; München; 1998
- [3] Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)
- [4] Bayerisches Gesetz zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung (BayBGG)
- [5] Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- [6] Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)
- [7] Bundesanstalt für Arbeit; Pendlerstatistik; Nürnberg; 2004
- [8] Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Hrsg.); Landesentwicklungsprogramm Bayern; München; 2003
- [9] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern; Verkehrsmengenatlas Bayern; München; 2000
- [10] Regionalplan Region Augsburg - Region 9
- [11] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie; Gesamtverkehrsplan Bayern 2002; München; 2002
- [12] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie; Schienennahverkehrsplan 2001/2002; München; 2000
- [13] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie; Schienennahverkehrsplan 2003-2005; München; 2005
- [14] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.); Verkehrsprognose 2015; München, Freiburg, Essen; April 2001; verschiedene Szenarien (erster Wert: Trendszenario, zweiter Wert: Integrationsszenario)
- [15] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.); Bundesverkehrswegeplan 2003; 2003
- [16] ifo Institut (Hrsg.); Verkehrsprognose Bayern 2015; München; 2001
- [17] Shell Deutschland Oil external affairs central Europ (Hrsg.); Shell PKW-Szenarien bis 2030
- [18] Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.); Mobilität in Deutschland 2008

14 Anhang

14.1 Abbildungen

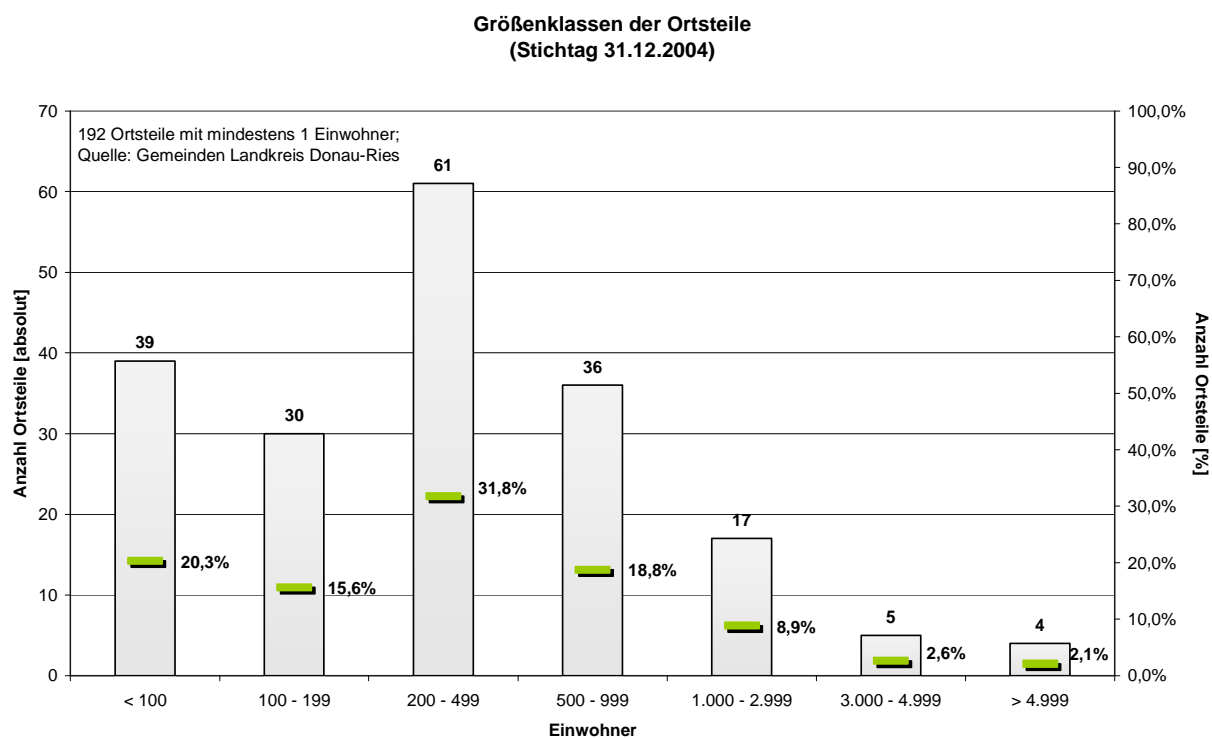


Abbildung 1: Größenklassen der Ortsteile (Stichtag 31.12.2004)

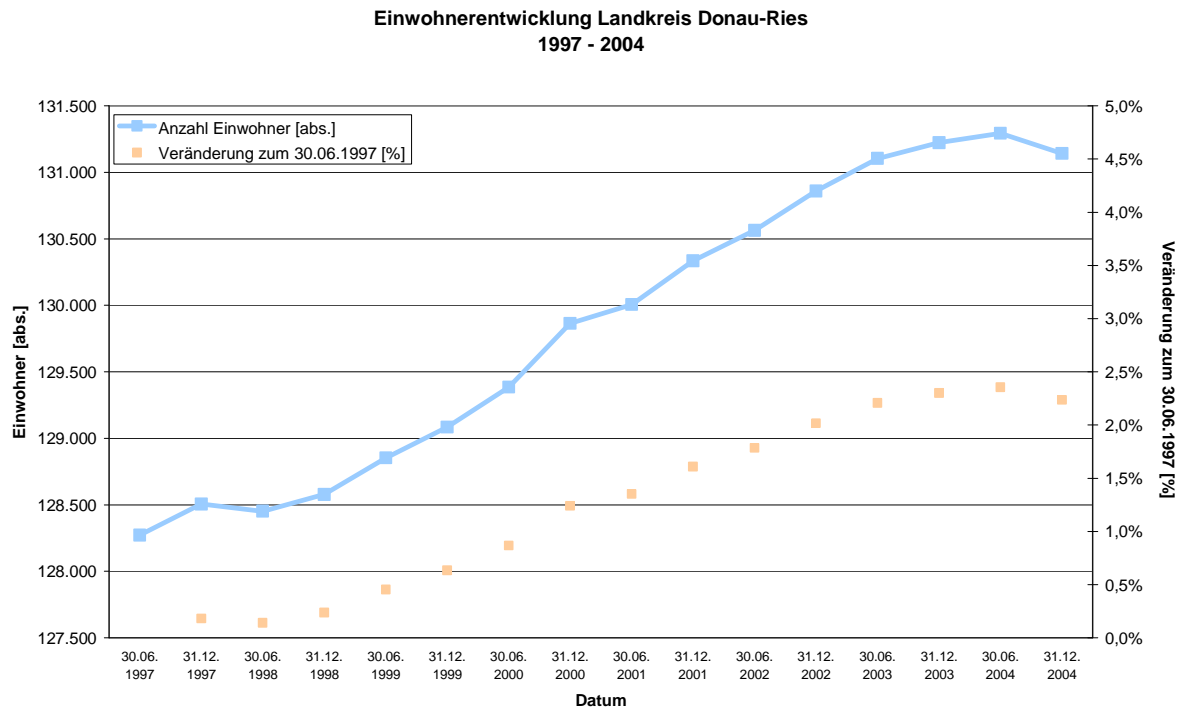


Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung auf Kreisebene 1997 bis 2004

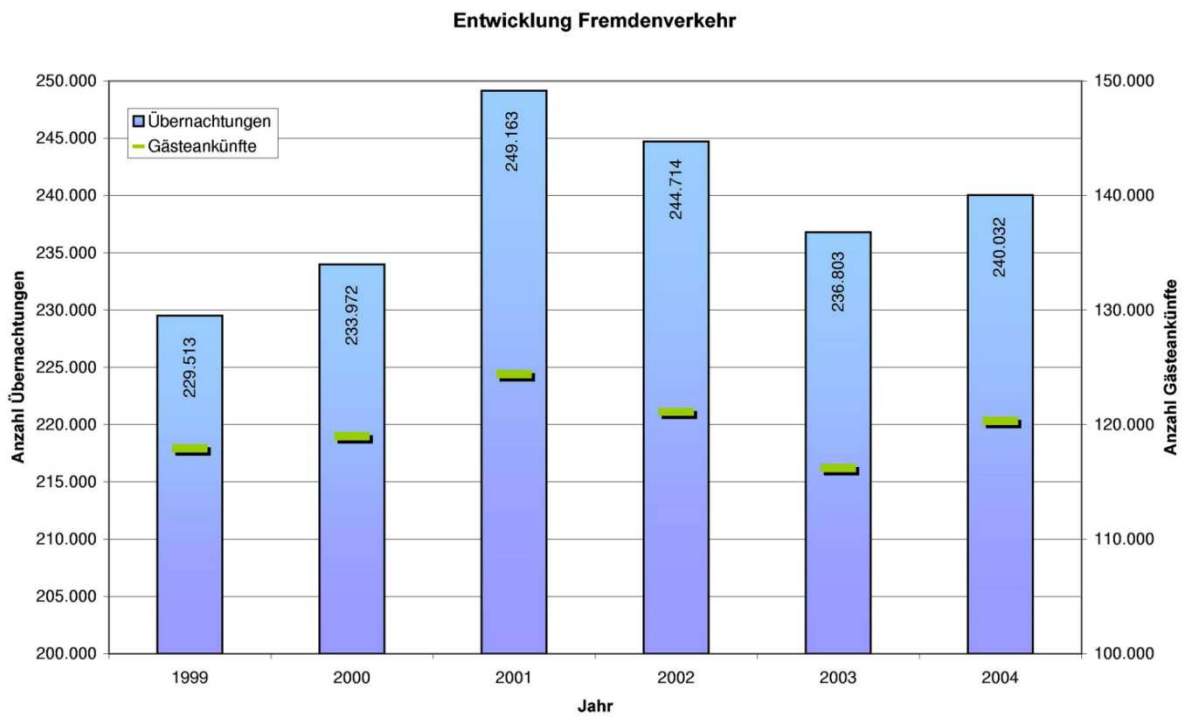


Abbildung 3: Entwicklung Fremdenverkehr im Landkreis Donau-Ries 1999 – 2004

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

von \ nach	KBS 982		KBS 993		KBS 995
	Otting-Weilh.	Mertingen	Tapfheim	Rain	Nördlingen
KBS 982	Otting-Weilh.		85%	85%	72%
	Mertingen	1-h-Takt	35%	32%	30%
KBS 993	Tapfheim	85%	89%		79%
	Rain	85%	76%	1-h-Takt	83%
KBS 995	Nördlingen	79%	95%	63%	5% (74%)

Abbildung 4: Umsteigemöglichkeiten im SPNV am Bahnhof Donauwörth

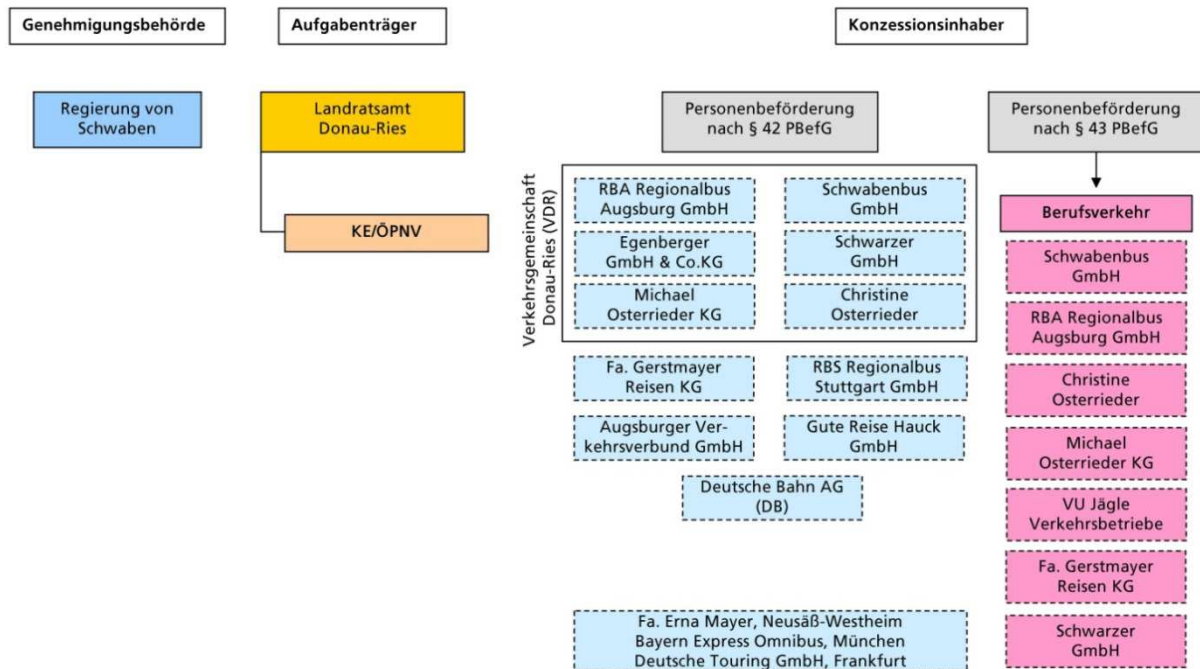


Abbildung 5: Organisation des ÖPNV im Landkreis Donau-Ries

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

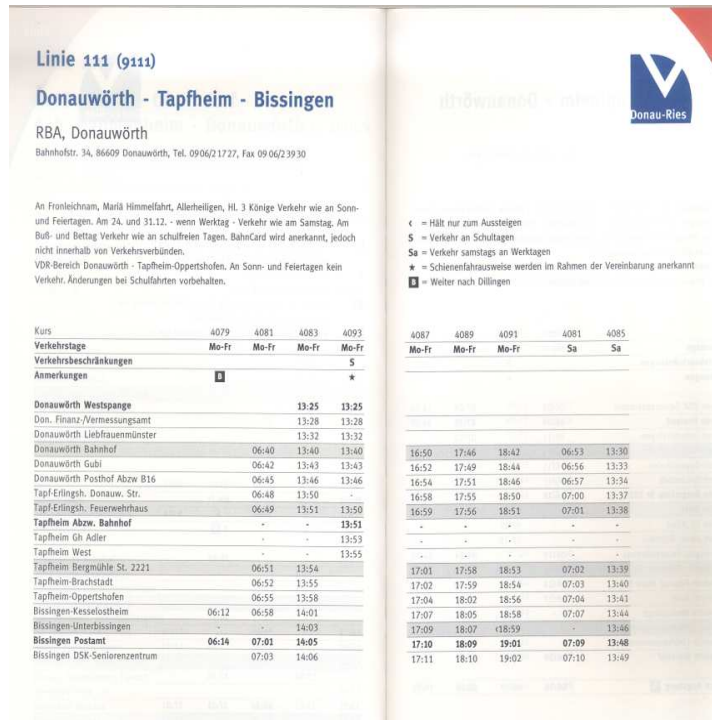
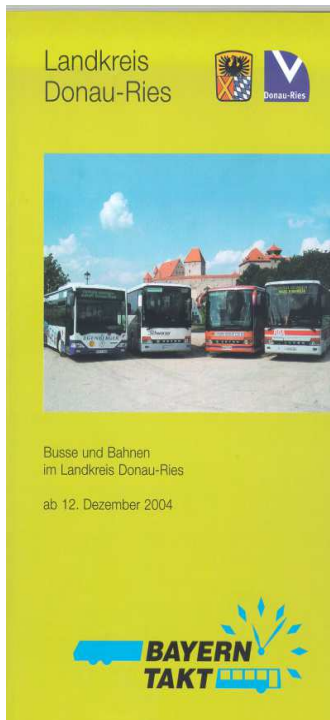


Abbildung 6: Fahrplanheft 2004/2005

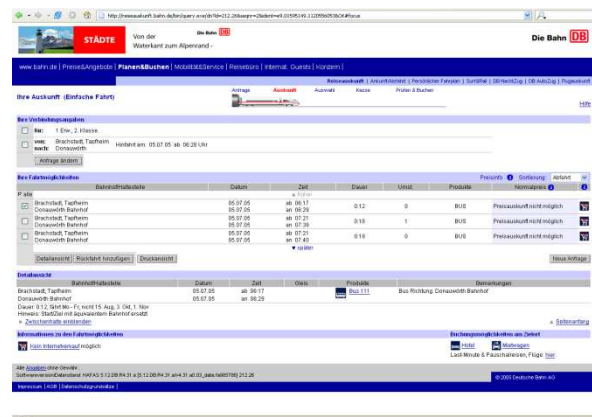
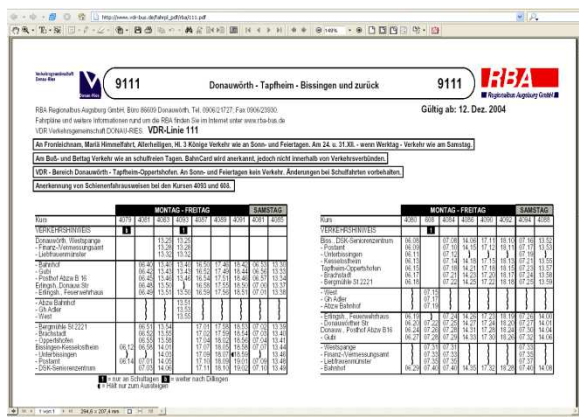


Abbildung 7: Darstellung von Fahrplaninformationen im Internet (Auswahl)

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

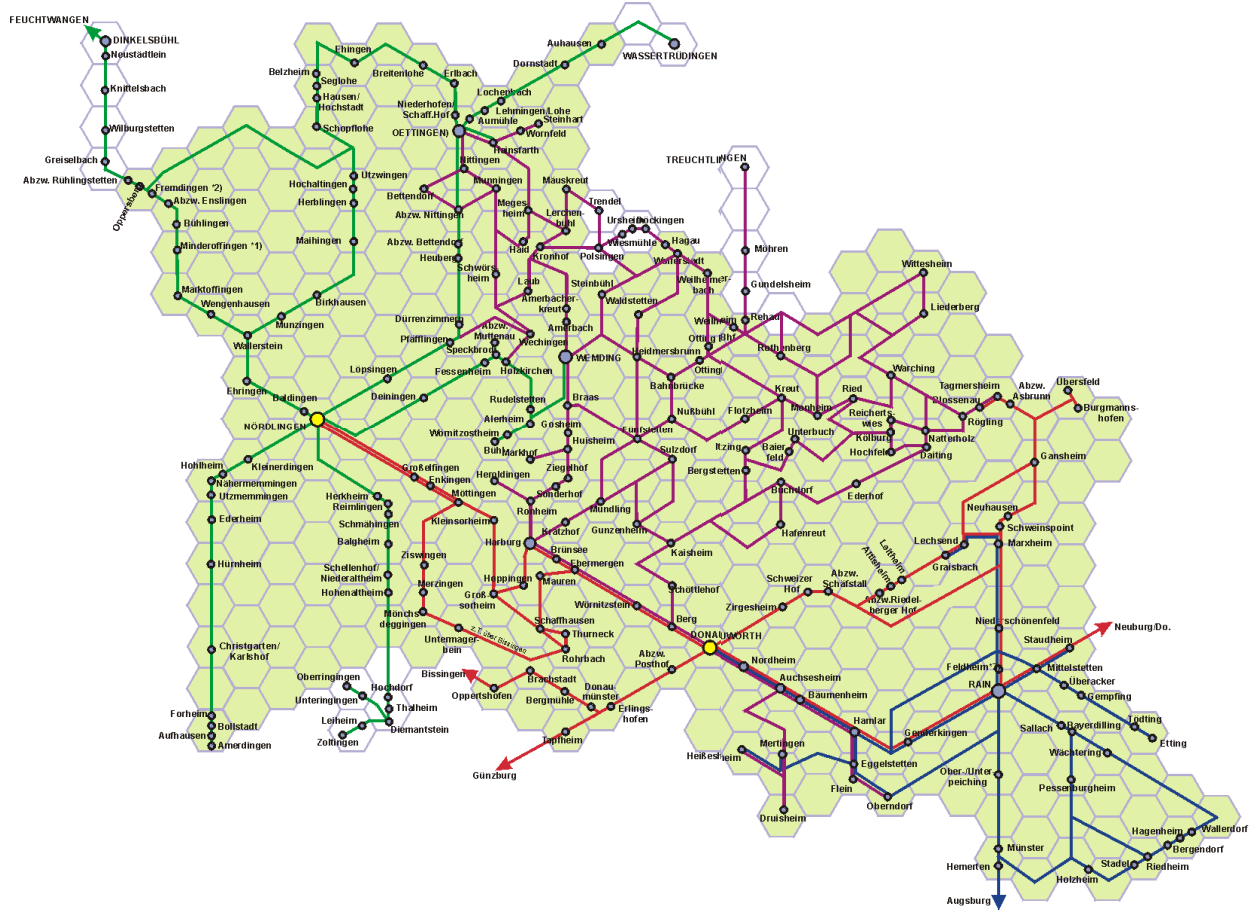


Abbildung 8: Tarifzonenplan VDR

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

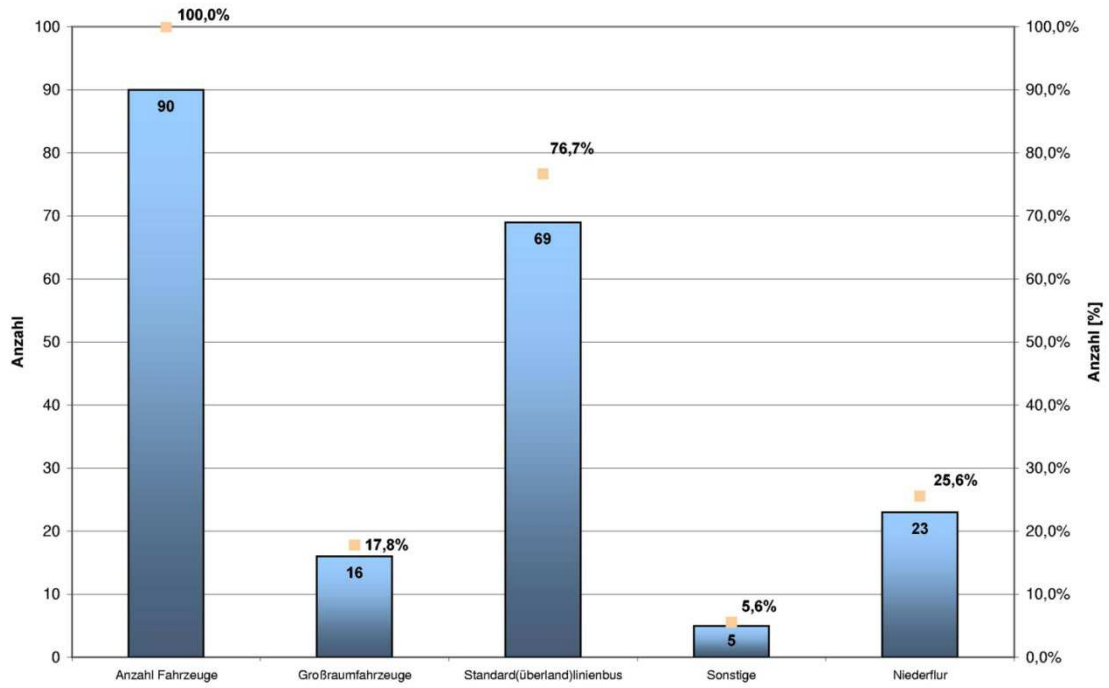


Abbildung 9: Fahrzeugart der im ÖPNV eingesetzten Busse

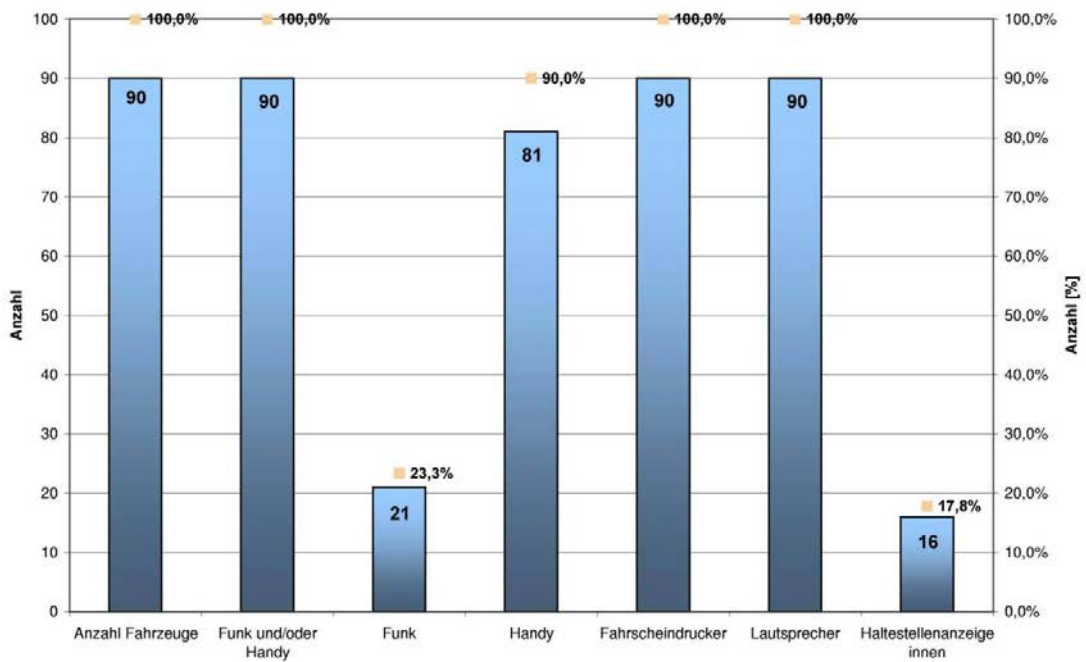
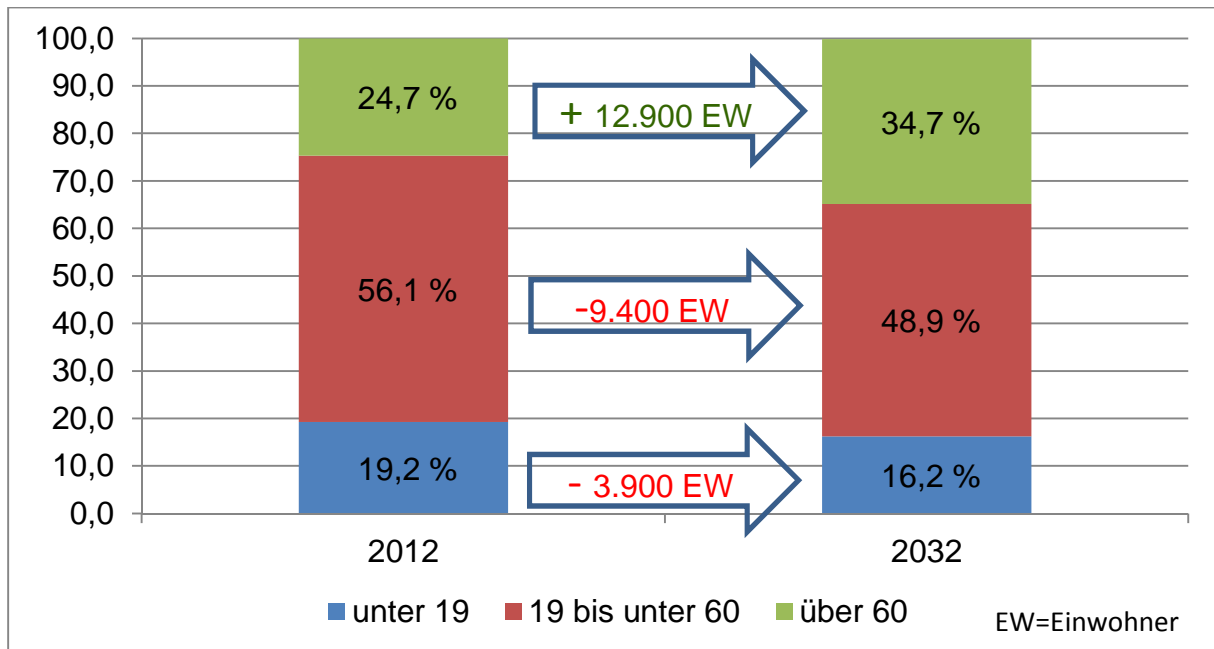


Abbildung 10: Fahrzeugausstattung der im ÖPNV eingesetzten Busse



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Abbildung 11: Altersstruktur im Landkreis Donau-Ries (Angaben in %)

14.2 Tabellen

Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	
quantitativ	qualitativ
< 1,0	sehr günstig für ÖPNV
1,0 - 1,25	günstig für ÖPNV
1,25 - 1,5	mittel
> 1,5	ungünstig für ÖPNV

Tabelle 1: Quantitative und Qualitative Beurteilung Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV

Ortsteil	Gemeinde	Einwohner	Mangel
Steinhart	Hainsfarth	200	Richtwert
Pessenburgheim	Holzheim	237	Richtwert
Stadel	Holzheim	302	Richtwert
Druisheim	Mertingen	440	Richtwert
Rehau	Monheim	251	Richtwert
Wittesheim	Monheim	222	Richtwert
Appetshofen	Möttingen	355	Richtwert
Staudheim	Rain	441	Richtwert

Tabelle 2: Mängel Erreichbarkeit zentraler Orte (Mittel- und Oberzentren)

Ortsteil	Gemeinde	Einwohner	Mangel
Amerdingen	Amerdingen	528	Richtwert
Bollstadt	Amerdingen	337	Richtwert
Daiting	Daiting	495	Richtwert
Riedlingen	Donauwörth	3.622	Richtwert
Hürnheim	Ederheim	300	Richtwert
Mauren	Harburg (Schwaben)	487	Grenzwert
Hohenaltheim	Hohenaltheim	431	Richtwert
Gunzenheim	Kaisheim	271	Richtwert
Hafenreut	Kaisheim	249	Richtwert
Gansheim	Marxheim	343	Richtwert
Druisheim	Mertingen	440	Richtwert
Wittesheim	Monheim	222	Grenzwert
Appetshofen	Möttingen	355	Richtwert
Kleinsorheim	Möttingen	290	Richtwert
Münster	Münster	1.165	Richtwert
Ederheim	Nördlingen	820	Richtwert
Herkheim	Nördlingen	331	Richtwert
Kleinerdlingen	Nördlingen	476	Richtwert
Schmähingen	Nördlingen	339	Richtwert
Oberndorf a Lech	Oberndorf a. Lech	1.608	Richtwert
Heuberg	Oettingen i. Bayern	233	Richtwert
Gempfung	Rain	327	Grenzwert
Oberpeiching	Rain	258	Richtwert
Staudheim	Rain	441	Grenzwert
Reimlingen	Reimlingen	1.343	Richtwert

Tabelle 3: Mängel Bedienungshäufigkeit

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

Erschließung		
Räumlich	Zeitlich	Verkehrlich
Hauptachsen (schienegebunden)	werktags, Wochenende	SPNV
Hauptachsen (straßengebunden)	werktags, auch in den Ferien, samstags	ÖPNV
Ergänzungachsen	werktags, auch in den Ferien, samstags	ÖPNV, teilweise mit Rufbussen
Grundnetz	Schulrelevante Zeiten	ÖPNV
Stadtverkehr	Werktags, Wochenende	ÖPNV

Tabelle 4: Aufgabenteilung ÖPNV/SPNV

Bahnhof	Stellplätze im Bestand		Absehbarer Bedarf	
	Park & Ride	Bike & Ride	Park & Ride	Bike & Ride
Nördlingen	151	126		
Möttingen	32	14		
Hoppingen	10 - 15	-		
Harburg	8	20		
Ebermergen	3	-		
Wörnitzstein	-	-		
Donauwörth	418	160		
Tapfheim	10	20		
Genderkingen	6	30		
Rain	22	100		
Asbach-Bäumenheim	25	32		
Mertingen	250	132	29	
Otting-Weilheim	86	30		

Tabelle 5: Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen (Quelle: eigene Erhebung durch LRA, Dez. 2014)

14.3 Orte- und Ortsteilliste

Kommune	Ortsteil	EW
Alerheim	Alerheim	890
Alerheim	Rudelstetten	283
Alerheim	Bühl	216
Alerheim	Wörnitzostheim	191
Alerheim	Schloß Alerheim	36
Alerheim	Wennenmühle	7
Alerheim	Anhauser Höfe	16
Amerdingen	Amerdingen	529
Amerdingen	Bollstadt	329
Asbach-Bäumenheim	Asbach-Bäumenheim	4409
Asbach-Bäumenheim	Hamlar	164
Auhausen	Auhausen	574
Auhausen	Dornstadt	339
Auhausen	Lochenbach	59
Auhausen	Zirndorf	31
Auhausen	Wachfeld	18
Auhausen	Lohe	15
Auhausen	Pfeifhof	9
Auhausen	Heuhof	8
Buchdorf	Buchdorf	1548
Buchdorf	Baierfeld	98
Daiting	Daiting	523
Daiting	Hochfeld	60
Daiting	Natterholz	90
Daiting	Reichertswies	54
Daiting	Unterbuch	59
Deiningen	Deiningen	1809
Deiningen	Klosterzimmern	128
Deiningen	Helgenbach	7
Deiningen	Hohhof	7
Deiningen	Möderhof	0
Ederheim	Ederheim	787
Ederheim	Anhausen	7
Ederheim	Christgarten	12
Ederheim	Hürnheim	290
Ehingen	Ehingen	501
Ehingen	Belzheim	276
Ehingen	Schaffhäuser Hof	3
Forheim	Forheim	330
Forheim	Aufhausen	242
Fremdingen	Fremdingen	756
Fremdingen	Schopflohe	301
Fremdingen	Hochaltingen	264

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

Fremdingen	Hausen	223
Fremdingen	Herblingen	186
Fremdingen	Enslingen	95
Fremdingen	Seglohe	80
Fremdingen	Bühlingen	44
Fremdingen	Raustetten	38
Fremdingen	Eitersberg	20
Fremdingen	Hochstadt	16
Fremdingen	Oppersberg	6
Fremdingen	Grünhof	5
Fremdingen	Uttenstetten	5
Fremdingen	Erlhof	4
Fremdingen	Zeughaus	1
Fremdingen	Nonnenbergmühle	0
Fünfstetten	Fünfstetten	1329
Fünfstetten	Nußbühl	44
Fünfstetten	Heidmersbrunn	?
Genderkingen	Genderkingen	1230
Hainsfarth	Hainsfarth	1190
Hainsfarth	Steinhart	187
Hainsfarth	Wornfeld	18
Hainsfarth	Aumühle	6
Hainsfarth	Kreuzhof	8
Harburg (Schwaben)	Harburg (Schwaben)	2068
Harburg (Schwaben)	Brünsee	59
Harburg (Schwaben)	Ebermergen	939
Harburg (Schwaben)	Großsorheim	384
Harburg (Schwaben)	Heroldingen	402
Harburg (Schwaben)	Hoppingen	268
Harburg (Schwaben)	Katzenstein	12
Harburg (Schwaben)	Marbach	25
Harburg (Schwaben)	Mauren	464
Harburg (Schwaben)	Mögging	52
Harburg (Schwaben)	Mündling	543
Harburg (Schwaben)	Ronheim	143
Harburg (Schwaben)	Schrattenhofen	118
Hohenaltheim	Hohenaltheim	415
Hohenaltheim	Niederltheim	182
Holzheim	Holzheim	375
Holzheim	Bergendorf	103
Holzheim	Pessenburgheim	216
Holzheim	Riedheim	131
Holzheim	Stadel	335
Huisheim	Huisheim	1575
Huisheim	Gosheim	634
Kaisheim	Kaisheim	2259

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

Kaisheim	Altisheim	389
Kaisheim	Gunzenheim	281
Kaisheim	Hafenreut	252
Kaisheim	Leitheim	192
Kaisheim	Sulzdorf	333
Kaisheim	Bergstetten	194
Maihingen	Maihingen	910
Maihingen	Utzwingen	330
Maihingen	Lochmühle	2
Marktoffingen	Marktoffingen	1032
Marktoffingen	Minderoffingen	344
Marktoffingen	Wengenhausen	26
Marktoffingen	Schnabelhöfe	7
Marktoffingen	Ramstein	6
Marxheim	Marxheim	662
Marxheim	Burgmannshofen	89
Marxheim	Gansheim	350
Marxheim	Graisbach	357
Marxheim	Lechsend	185
Marxheim	Neuhausen	147
Marxheim	Schweinspoint	703
Marxheim	Übersfeld	28
Megesheim	Megesheim	810
Megesheim	Unterappenberg	26
Megesheim	Lerchenbühl	24
Mertingen	Mertingen	3197
Mertingen	Druisheim	480
Mertingen	Heißesheim	166
Mönchsdeggingen	Mönchsdeggingen	717
Mönchsdeggingen	Merzingen	71
Mönchsdeggingen	Rohrbach	96
Mönchsdeggingen	Thurneck	29
Mönchsdeggingen	Schaffhausen	133
Mönchsdeggingen	Untermagerbein	180
Mönchsdeggingen	Ziswingen	202
Monheim	Monheim	3.118
Monheim	Flotzheim	356
Monheim	Hagenbuch	11
Monheim	Itzing	238
Monheim	Kölbürg	132
Monheim	Kreut	96
Monheim	Liederberg	49
Monheim	Rehau	252
Monheim	Ried	31
Monheim	Rothenberg	27
Monheim	Warching	148

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

Monheim	Weilheim	282
Monheim	Wittesheim	201
Möttingen	Möttingen	968
Möttingen	Balgheim	556
Möttingen	Enkingen	221
Möttingen	Kleinsorheim	283
Möttingen	Lierheim	94
Möttingen	Appetshofen	332
Munningen	Munningen	683
Munningen	Laub	558
Munningen	Schwörshem	490
Munningen	Haid	40
Munningen	Eulenhof	5
Munningen	Ziegmühle	4
Munningen	Faulenmühle	0
Münster	Münster	1176
Niederschönenfeld	Niederschönenfeld	564
Niederschönenfeld	Feldheim	771
Niederschönenfeld	Lechbrücke	6
Niederschönenfeld	Wörthen	17
Nördlingen	Nördlingen	12659
Nördlingen	Löpsingen	962
Nördlingen	Großelfingen	416
Nördlingen	Pfäfflingen	389
Nördlingen	Dürrenzimmern	366
Nördlingen	Heutal	26
Nördlingen	Baldingen	1927
Nördlingen	Herkheim	370
Nördlingen	Holheim	375
Nördlingen	Kleinerdlingen	552
Nördlingen	Nähermemmingen	702
Nördlingen	Schmähingen	350
Nördlingen	Wiesmühle	3
Oberndorf a. Lech	Oberndorf a. Lech	1707
Oberndorf a. Lech	Eggelstetten	791
Oettingen	Oettingen	4222
Oettingen	Lehmingen	277
Oettingen	Heuberg	186
Oettingen	Niederhofen	165
Oettingen	Nittingen	137
Oettingen	Erlbach	97
Oettingen	Breitenlohe	26
Oettingen	Bettendorf	10
Oettingen	Mörsbrunn	7
Oettingen	Fürfällmühle	3
Oettingen	Seehof	0

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

Otting	Otting	699
Otting	Bahnhof	31
Otting	Weilheimerbach	24
Otting	Henthalhof	4
Rain	Rain	6203
Rain	Bayerdilling	713
Rain	Etting	200
Rain	Gempfung	348
Rain	Hagenheim	37
Rain	Mittelstetten	115
Rain	Oberpeiching	208
Rain	Sallach	181
Rain	Staudheim	428
Rain	Überacker	65
Rain	Unterpeiching	102
Rain	Wächtering	114
Rain	Wallerdorf	208
Reimlingen	Reimlingen	1336
Rögling	Rögling	635
Tagmersheim	Tagmersheim	752
Tagmersheim	Blossenau	297
Tapfheim	Tapfheim	1601
Tapfheim	Brachstadt	328
Tapfheim	Donaumünster	878
Tapfheim	Erlingshofen	760
Tapfheim	Oppertshofen	273
Tapfheim	Rettingen	83
Wallerstein	Wallerstein	2142
Wallerstein	Birkhausen	500
Wallerstein	Ehringen	466
Wallerstein	Munzingen	416
Wallerstein	Fasanerie	10
Wallerstein	Ziegelhütte	9
Wechingen	Wechingen	644
Wechingen	Fessenheim	460
Wechingen	Holzkirchen	269
Wechingen	Speckbrodi	35
Wechingen	Muttenau	4
Wechingen	Pfladermühle	4
Wechingen	Wolfsmühle	0
Wemding	Wemding	4986
Wemding	Amerbach	672
Wemding	Amerbacherkreut	33
Wemding	Wildbad	6
Wolfersstadt	Wolfersstadt	849
Wolfersstadt	Hagau	79

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

Wolferstadt	Steinbühl	28
Wolferstadt	Rothenberg	22
Wolferstadt	Waldstetten	21
Wolferstadt	Zwergstraß	87
Wolferstadt	Dattenbrunn	10
Wolferstadt	Erlachhöfe	1

14.4 Bevölkerungsentwicklung bis 2032 in der Altersgruppe bis 19 Jahre

Gemeinde	Altersgruppe	2014	2016	2018	2020	2022	2024	Veränderung in %
Alerheim	0-4	62	56	61	59	59	59	-4,84%
	5-9	74	74	66	58	58	61	-17,57%
	10-14	107	99	83	78	69	64	-40,19%
	15-19	117	107	103	103	89	73	-37,61%
Amerdingen	0-4	30	25	29	31	32	32	6,67%
	5-9	45	49	41	29	29	34	-24,44%
	10-14	43	46	45	52	45	35	-18,60%
	15-19	51	47	45	48	51	49	-3,92%
Asbach-Bäumenheim	0-4	217	214	207	218	220	222	2,30%
	5-9	198	218	238	228	223	231	16,67%
	10-14	240	215	205	221	239	243	1,25%
	15-19	224	244	250	243	209	217	-3,12%
Auhausen	0-4	34	42	45	44	46	48	41,18%
	5-9	51	33	31	41	45	45	-11,76%
	10-14	59	68	59	39	32	37	-37,29%
	15-19	55	56	57	66	66	55	0,00%
Buchdorf	0-4	89	87	89	90	91	93	4,49%
	5-9	104	97	96	95	96	96	-7,69%
	10-14	95	101	100	97	99	96	1,05%
	15-19	92	93	96	105	97	104	13,04%
Daiting	0-4	32	33	39	42	42	42	31,25%
	5-9	26	33	36	40	40	46	76,92%
	10-14	45	38	29	27	38	38	-15,56%
	15-19	49	46	48	44	34	28	-42,86%
Deiningen	0-4	88	88	87	90	90	90	2,27%
	5-9	98	88	99	97	99	99	1,02%
	10-14	104	114	103	102	98	102	-1,92%
	15-19	128	114	104	103	110	100	-21,87%
Donauwörth	0-4	817	833	838	810	789	764	-6,49%
	5-9	873	836	857	856	870	845	-3,21%
	10-14	903	906	863	861	864	858	-4,98%
	15-19	905	929	915	936	892	891	-1,55%
Ederheim	0-4	51	50	59	56	57	59	15,69%
	5-9	52	52	44	52	59	57	9,62%
	10-14	53	54	54	51	44	51	-3,77%

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

	15-19	71	70	63	53	53	49	-30,99%
Ehingen a.Ries	0-4	48	50	53	53	55	57	18,75%
	5-9	39	41	43	51	48	52	33,33%
	10-14	44	41	39	40	47	47	6,82%
	15-19	55	50	47	40	40	38	-30,91%
Forheim	0-4	20	15	15	16	16	17	-15,00%
	5-9	30	32	23	20	19	19	-36,67%
	10-14	34	31	35	35	27	23	-32,35%
	15-19	37	36	31	28	36	30	-18,92%
Fremdingen	0-4	97	92	84	85	86	88	-9,28%
	5-9	94	94	93	89	91	85	-9,57%
	10-14	117	100	97	101	94	100	-14,53%
	15-19	152	139	136	111	93	94	-38,16%
Fünfstetten	0-4	46	46	48	47	47	48	4,35%
	5-9	55	48	49	50	49	49	-10,91%
	10-14	85	75	64	58	55	54	-36,47%
	15-19	73	84	87	82	62	61	-16,44%
Genderkingen	0-4	48	54	56	57	58	58	20,83%
	5-9	52	42	49	56	60	59	13,46%
	10-14	59	61	55	51	50	54	-8,47%
	15-19	77	71	65	57	51	54	-29,87%
Hainsfarth	0-4	57	57	57	65	68	72	26,32%
	5-9	66	64	64	63	64	69	4,55%
	10-14	56	58	64	65	64	63	12,50%
	15-19	109	89	68	59	61	70	-35,78%
Harburg	0-4	198	199	200	194	190	185	-6,57%
	5-9	237	206	201	204	202	201	-15,19%
	10-14	281	281	254	220	203	207	-26,33%
	15-19	289	293	299	286	281	245	-15,22%
Hohenaltheim	0-4	20	22	25	22	23	24	20,00%
	5-9	14	13	17	24	25	26	85,71%
	10-14	28	20	18	15	16	24	-14,29%
	15-19	41	42	33	24	18	14	-65,85%
Holzheim	0-4	62	69	82	79	85	90	45,16%
	5-9	41	44	49	65	76	75	82,93%
	10-14	67	54	38	35	40	58	-13,43%
	15-19	79	77	70	64	42	38	-51,90%
Huisheim	0-4	77	89	86	84	83	82	6,49%
	5-9	59	64	71	87	91	88	49,15%

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

	10-14	79	65	67	62	69	83	5,06%
	15-19	93	102	97	79	69	63	-32,26%
Kaisheim	0-4	166	163	165	168	173	178	7,23%
	5-9	156	166	179	178	170	177	13,46%
	10-14	167	165	165	172	192	186	11,38%
	15-19	172	189	170	162	168	176	2,33%
Maihingen	0-4	49	48	51	53	55	58	18,37%
	5-9	65	66	60	54	52	57	-12,31%
	10-14	68	64	64	64	67	53	-22,06%
	15-19	86	68	69	65	59	62	-27,91%
Marktoffingen	0-4	61	60	62	61	62	62	1,64%
	5-9	60	55	55	64	65	63	5,00%
	10-14	89	84	73	55	52	63	-29,21%
	15-19	82	80	89	93	80	59	-28,05%
Marxheim	0-4	97	104	108	104	101	99	2,06%
	5-9	109	99	98	108	104	106	-2,75%
	10-14	105	106	101	91	101	99	-5,71%
	15-19	137	127	116	114	108	112	-18,25%
Megesheim	0-4	38	39	37	39	40	41	7,89%
	5-9	38	40	49	41	45	42	10,53%
	10-14	43	32	25	36	41	41	-4,65%
	15-19	74	66	56	39	26	35	-52,70%
Mertingen	0-4	176	182	165	166	167	168	-4,55%
	5-9	195	172	181	187	172	168	-13,85%
	10-14	244	233	201	181	183	181	-25,82%
	15-19	236	227	239	240	206	196	-16,95%
Mönchsdeggingen	0-4	53	60	58	60	61	63	18,87%
	5-9	46	39	54	60	65	63	36,96%
	10-14	74	63	49	42	46	59	-20,27%
	15-19	83	88	81	70	58	48	-42,17%
Monheim	0-4	211	201	197	194	191	187	-11,37%
	5-9	210	215	204	203	204	202	-3,81%
	10-14	292	261	234	220	215	215	-26,37%
	15-19	272	281	284	276	234	202	-25,74%
Möttingen	0-4	105	95	93	94	95	96	-8,57%
	5-9	133	126	125	101	101	99	-25,56%
	10-14	136	132	124	134	124	113	-16,91%
	15-19	152	157	149	141	136	140	-7,89%

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

Munningen	0-4	81	65	69	70	71	72	-11,11%
	5-9	83	94	83	72	69	72	-13,25%
	10-14	94	88	80	89	87	81	-13,83%
	15-19	109	105	107	84	82	81	-25,69%
Münster	0-4	52	58	59	56	57	57	9,62%
	5-9	58	49	46	55	56	55	-5,17%
	10-14	60	58	63	55	51	51	-15,00%
	15-19	81	75	55	51	54	55	-32,10%
Niederschönenfeld	0-4	55	62	59	60	60	62	12,73%
	5-9	50	49	62	66	73	69	38,00%
	10-14	77	63	50	52	50	64	-16,88%
	15-19	77	77	77	68	62	49	-36,36%
Nördlingen	0-4	863	847	841	831	820	803	-6,95%
	5-9	965	917	869	830	828	818	-15,23%
	10-14	967	942	953	941	894	841	-13,03%
	15-19	1105	1097	1008	962	946	968	-12,40%
Oberndorf a.Lech	0-4	118	122	123	115	118	121	2,54%
	5-9	116	104	108	117	125	116	0,00%
	10-14	137	131	129	119	102	120	-12,41%
	15-19	159	150	129	132	133	119	-25,16%
Oettingen	0-4	209	187	183	186	186	184	-11,96%
	5-9	227	236	218	210	186	190	-16,30%
	10-14	274	240	247	216	236	219	-20,07%
	15-19	325	312	281	259	227	223	-31,38%
Otting	0-4	40	41	40	41	44	46	15,00%
	5-9	28	33	38	36	40	39	39,29%
	10-14	50	42	31	33	36	40	-20,00%
	15-19	65	57	60	49	37	31	-52,31%
Rain	0-4	370	346	356	342	332	324	-12,43%
	5-9	437	426	370	355	359	341	-21,97%
	10-14	486	449	449	427	378	358	-26,34%
	15-19	532	521	491	459	446	427	-19,74%
Reimlingen	0-4	51	48	50	52	52	51	0,00%
	5-9	65	64	50	50	50	53	-18,46%
	10-14	97	84	80	66	58	53	-45,36%
	15-19	86	91	93	85	79	65	-24,42%
Rögling	0-4	27	29	34	30	31	31	-14,81%
	5-9	17	19	19	26	28	28	64,71%
	10-14	31	27	17	20	21	25	-19,35%

Nahverkehrsplan Landkreis Donau-Ries: Nahverkehrsplan vom 13.05.2015

	15-19	35	32	32	26	20	16	-54,29%
Tagmersheim	0-4	60	58	60	56	54	54	-10,00%
	5-9	49	56	59	66	65	63	28,57%
	10-14	67	63	61	55	59	68	1,49%
	15-19	59	62	59	64	63	50	-15,25%
Tapfheim	0-4	152	160	179	172	172	174	14,47%
	5-9	168	155	152	169	184	185	10,12%
	10-14	209	204	179	157	154	168	-19,62%
	15-19	231	227	221	219	194	173	-25,11%
Wallerstein	0-4	173	191	206	189	186	184	6,36%
	5-9	177	160	160	183	197	191	7,91%
	10-14	207	191	169	158	156	168	-18,84%
	15-19	244	232	223	206	176	170	-30,23%
Wechingen	0-4	58	68	69	70	73	76	31,03%
	5-9	75	61	62	69	72	75	0,00%
	10-14	72	69	72	68	67	66	-8,33%
	15-19	109	96	89	79	72	79	-27,52%
Wemding	0-4	252	252	254	247	250	252	0,00%
	5-9	241	234	237	248	258	244	1,24%
	10-14	316	287	259	250	241	255	-19,30%
	15-19	378	378	339	306	281	257	-32,01%
Wolferstadt	0-4	56	62	60	66	68	71	26,79%
	5-9	69	64	65	62	62	66	-4,35%
	10-14	67	66	67	64	69	59	-11,94%
	15-19	81	74	69	68	55	70	-13,58%

Quelle: Institut für Sozialplanung, Jugend- und Altenhilfe, Gesundheitsforschung und Statistik (SAGS), Bevölkerungsprognose 2014

14.5 Wertung der Einwendungen im Rahmen der Anhörungen

Anhörung vom 27. Januar 2015

Beteiligte	Einwendung	Wertung
VGN 20.02.2015	Die Linie 800 Treuchtlingen – Donauwörth ist im NVP im Bündel Donauwörth-Wemding aufgeführt, gleichzeitig ist diese als VGN-Linie 889 im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen im Linienbündel 3 des dortigen Nahverkehrsplans aufgeführt. Hier ist eine Abstimmung der beiden Aufgabenträger über das Vorgehen in diesem Bereich erforderlich.	Der Vorschlag des Landkreises Weißenburg-Gunzenhausen (siehe unten) wird berücksichtigt, die Befristung der Linie 800 in Kapitel 9 geändert.
VGN 20.02.2015	Es wird zwar auf die Neuregelungen hinsichtlich der Barrierefreiheit im zum 01.01.2013 novellierten PBefG hingewiesen, unklar ist allerdings wie der Landkreis Donau-Ries konkret mit den neuen Anforderungen an den Nahverkehrsplan umgegangen ist. Hier ist insbesondere die Beteiligung von Schwerbehinderten und ihrer Vertreter sowie auf Grundlage einer entsprechenden Bestandsaufnahme die erforderliche Definition konkreter Ausnahmen bzw. Prioritäten zu nennen.	Der Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises wurde im Nahverkehrsplan in den Kapitel 2.2 und 7.4.2 aufgenommen bzw. berücksichtigt.
FB 52 Schülerbeförderung 24.02.02015	Es sollen besonders die Belange der Schülerbeförderung – Beförderung von Schülern bei Bedarf auch aus Orten mit weniger als 200 Einwohnern sowie Beförderung morgens nach der 6., 8. und 10 Stunde – sichergestellt werden.	Die Schülerbeförderung ist ausreichend in Kapitel 7.2.1.2 geregelt.
FB 52 Schülerbeförderung 24.02.02015	Die Möglichkeit der Nutzung des ÖPNV zu beruflichen Schulen außerhalb des Landkreises soll geprüft und angeboten werden: aus dem Lechgebiet nach Augsburg, Nördlingen, Lauingen und Günzburg; gleichermaßen aus Teilen des Bereiches Nördlingen nach Augsburg, Lauingen und Günzburg usw.	Die gewünschte Beförderung würde weitere Fahrten v.a. morgens erfordern, da zu dieser Zeit keine Kombination mit dem sonstigen Schülerverkehr möglich ist. Dies würde zu einer Ausweitung der Anforderungen führen und damit im Widerspruch zu dem gewünschtem eigenwirtschaftlichem Verkehr stehen.
Realschule Rain 27.02.2015	S. 80: Warum ist Monheim ein „zentraler Ort“, Rain dagegen nicht? Gibt es eine Begründung?	Die Aufzählung auf S. 80 listet alle zentralen Orte auf, in denen unterschiedliche Bündel zusammentreffen. In Rain stoßen keine Bündel zusammen, dadurch wird Rain – obwohl es ein zentraler Ort ist (Mittelzentrum) – in dieser Liste nicht aufgeführt.
Realschule Rain 27.02.2015	Schlussbericht S. 43: „Anzahl der Schüler wird deutlich sinken“. Pauschaleinschätzung, die nicht überall zutreffen wird. Die Schülerzahl ist in den vergangenen zehn Jahren von 600 auf 950 gestiegen. Aktuell hat die Reg. v. Schwaben 35 Klassenzimmer im Raumprogramm, heute sind 28 vorhanden, der Rest wird noch gebaut; das deutet nicht gerade auf einen dramatischen Schülerschwund hin.	In Kap. 5.2 wurde das Thema Demografie überarbeitet und um statistische Angaben ergänzt. Allerdings gibt es keine Aussagen explizit für einzelne Schulen.

Realschule Rain 27.02.2015	Allgemeines zu den Plänen: Viele Zahlen für Ihre angefügten Statistiken/Grafiken sind aus den Jahren 2000 – 2005! Auch bei den Schülerzahlen, den Einzugsbereichen der weiterführenden Schulen etc. hat sich seitdem einiges geändert. Ich gehe davon aus, dass Sie in diesem Bereich schon mit aktuellen Zahlen arbeiten. Die Rainer Schülerzahlen im Plan 05 aus dem Schuljahr 2004/2005 sind sicherlich zu niedrig.	Wir weisen bereits in Kapitel 1 Aufgabenstellung darauf hin, dass im Rahmen dieser Fortschreibung die Kap. 3 und 4 unverändert übernommen werden, damit auch die entsprechenden Pläne; eine Neuerfassung der Schülerzahlen ist daher nicht vorgesehen. Allerdings wurde das Kapitel 5.2 Demografische Entwicklung überarbeitet.
Realschule Rain 27.02.2015	S. 64/7.2.2 Die Schulzeiten-Planung kann nicht beliebig zur Disposition stehen. Örtliche Gegebenheiten (z.B. mehrere verschiedene Schulen in einem Schulzentrum) ergeben in der Praxis häufig Sachzwänge, die dem entgegenstehen. Die angesprochene Staffellung ist deshalb mit Sicherheit nicht generell realisierbar. Auch der angestrebte Neubau des Schulzentrums wird daran nichts ändern, da beide Sachaufwandsträger im Gegensatz zu den Schulleitungen offensichtlich die beiden Schulen gebäudetechnisch nicht komplett trennen wollen. Dieses „Wellen-Modell“ ist von den Bürgermeistern und den Schulleitern des Lechgebiets wiederholt einhellig abgelehnt worden.	Kapitel 7.2.2 beschäftigt sich pauschal mit dem Thema und enthält keine konkreten Aussagen zum Lechgebiet. Allerdings sollte allen Beteiligten klar sein, dass sich nicht nur die Verkehrsunternehmen bzw. der ÖPNV bewegen können, sondern auch die Schulen einen Beitrag leisten müssen, eine optimale Beförderung der Schüler zu erreichen
Fa. Hauck 17.03.2015	Berichtigung bei Punkt 3.3. Die Linie 649 beginnt ab und führt bis Oettingen.	Wurde unter Punkt 3.3 geändert.
Fa. Hauck 17.03.2015	Berichtigung bei Punkt 3.3.3 Es gibt keine Bedienungsverbote für die Linie VGN 649.	Wurde unter Punkt 3.3.3 geändert.
Fa. Hauck 17.03.2015	Berichtigung bei Punkt 4.4 Es gibt keine Bedienungsverbote für die Linie VGN 649.	Wurde unter Punkt 4.4 geändert.
Fa. Hauck 17.03.2015	Die Fa. Hauck kritisiert, an drei Besprechungsterminen im Jahr 2012 nicht beteiligt gewesen zu sein, obwohl dabei insbesondere die Linienbündelungen im Verkehrsraum Nordries diskutiert und festgelegt wurden. Die Fa. Hauck ist im Verkehrsraum Nordries vorhandenes Unternehmen und daher in der nach § 8 Abs. 3 des PBefG festgeschriebenen Weise diskriminierungsfrei an den Entscheidungsprozessen zu beteiligen. In den Festlegungen wurden die vorhandenen Strukturen, insbesondere die Verkehrsleistungen der VGN-Linie 648 in der Zubringerfunktion zur Linie 730 nicht berücksichtigt.	Die Teil-Fortschreibung Nordries ist bereits seit November 2013 abgeschlossen, so dass dieser Einwand nicht mehr relevant ist.
Fa. Hauck 17.03.2015	Die Zuordnung des Munninger Ortsteils Laub zur Achse Oettingen – Wemding – Bahnhof Otting-Weilheim wird beanstandet. Die Verwaltung missachtet vorsätzlich den Grundsatz der Interkommunalen Rücksichtnahme, denn der Landkreis hat die planerischen Vorstellungen	Nachdem von Seiten der Gemeinde Munningen keine Stellungnahme vorliegt, dass die Zuordnung von Laub geändert werden soll, wird an der beschlossenen Planung festgehalten.

	der Gemeinde umzusetzen ☐ Verweis auf Schreiben aller an der o.a. Achse liegenden Gemeinden mit Einwendungen gegen die Zuordnung von Laub	
Fa. Hauck 17.03.2015	Die Fa. Hauck spricht sich gegen die geplanten Linienbündel aus Begründung: Bündelung nicht originäre Aufgabe des Aufgabenträgers Initiativrecht liegt beim Unternehmer, der auch die Verantwortung für die eigenwirtschaftliche Ausgestaltung der Linie trägt Landratsamt erbringt keinen Nachweis, dass der beantragte Verkehr mit Einzelgenehmigungen nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen ist Bündelung darf nicht als Hebel zur Enteignung vorhandener Unternehmen dienen Befristungen tragen dazu bei, konkurrierende Linianträge v.a. der Fa. Hauck zu erschweren oder gar zu verhindern Begehren des Landratsamtes, dass innerhalb eines Linienbündels die Verkehrsgestaltung aus einer Hand erfolgen soll, trägt planwirtschaftliche Elemente und ist vom Gesetzgeber nicht gewollt und wird vom PBefG nicht gedeckt.	Die Aussage spiegelt die Meinung der Fa. Hauck wieder. Der NVP enthält ein Bekenntnis zur Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehre. Die geplanten Linienbündel tragen nach Ansicht des Aufgabenträgers dazu bei, diese Eigenwirtschaftlichkeit mittelfristig zu sichern, indem ausreichend ertragreiche Linien(bündel) geschaffen werden.
Fa. Hauck 17.03.2015	Die im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen verlaufende Linie 790 wird dem Bündel Wörnitz zugeordnet, ohne die Laufzeit der Genehmigung harmonisiert zu haben. Ein weiteres Indiz der aktiven Wettbewerbsverhinderung.	Mit der Zuordnung wurde ein Wunsch der Regierung von Schwaben umgesetzt, eine Fristanpassung muss allerdings noch bis 2023 in Absprache mit dem Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen vorgenommen werden.
Fa. Hauck 17.03.2015	Die Fa. Hauck beanstandet die Festlegung, dass Rufbusfahrten zu Festverkehren als gleichwertig gelten sollen, dies widerspreche der aktuellen Rechtsprechung.	Die Aussage spiegelt die Meinung der Fa. Hauck wieder. Der Landkreis hält an seiner Festlegung fest.
VG Wemding 17.03.2015	Aus der Gemeinde Huisheim einschließlich Ortsteil Gosheim besucht ein Teil der Schüler Schuleinrichtungen in Nördlingen. Für diese Schüler besteht derzeit im Rahmen des öffentlichen Nahverkehrs keine Möglichkeit, die Schulen in Nördlingen zu erreichen. Die Anschlussverbindung von Wemding fährt morgens eine halbe Stunde früher nach Nördlingen. Die Gemeinde Huisheim würde es begrüßen, wenn dieses Anliegen Berücksichtigung findet und Beförderungsmöglichkeiten für Kinder aus Huisheim und Gosheim zum Schulbesuch nach Nördlingen geschaffen werden.	Der Wunsch der Gemeinde Huisheim ist verständlich, allerdings hat eine Überprüfung des Verkehrsangebots und der potenziellen Nachfrage ergeben, dass weder eine Verknüpfung mit bestehenden Linien verkehrlich umsetzbar noch eine direkte Verbindung rentabel ist.
Osterrieder 17.03.2015	Laut Achsenkonzept sollten die Achsen eine direkte, schnelle und eine möglichst umwegfreie Linienführung ausweisen. Der Hauptachse	Aktuell kommen Schüler aus Flotzheim mittags von Donauwörth kommend bereits über die L 830 nach Hause - mit Umstieg in Monheim. Dies könnte

	<p>Donauwörth – Monheim soll jedoch der Ortsteil Flotzheim in Richtung Donauwörth zugeordnet werden. D.h., dass diese Achse nicht wie bisher den direkten Weg von Monheim nach Itzing auf der Bundesstraße ausgerichtet werden darf, sondern immer über Flotzheim zu bedienen ist.</p> <p>Die Folge: Die bisherige Fahrtstrecke mit 4,3 km über die Bundesstraße wird über Flotzheim auf 6,8 km über eine enge, nicht ausgebaute Ortsverbindungsstraße verlängert. Der Omnibus kann aufgrund des möglichen Gegenverkehrs daher nur maximal 30 km/h fahren, der Winterdienst ist nur eingeschränkt. D.h. die Fahrtdauer wird sich auf jeden Fall um ca. 8 bis 10 Minuten verlängern. Selbst wenn Flotzheim im Richtungsbandbetrieb ab Donauwörth angefahren werden müsste, würden geschätzt 80 % der Kurse über Flotzheim führen, da erwartungsgemäß immer 1 bis 2 Fahrgäste aussteigen möchten. Daher müsste immer die Abfahrtszeit für die Weiterfahrt nach Tagmersheim/Blossenau um ca. 10 Minuten verlegt werden. Aufgrund der genannten Gründe kann eine zuverlässige Bedienung diese Hauptachse im Winter nicht garantiert werden. Die für den Jedermannverkehr notwendige Anschlusssicherung an den Bahnhof Donauwörth ist ebenfalls nur bei guten Wetterbedingungen gewährleistet. Daher lehnt die Fa. Osterrieder die Zuordnung von Flotzheim an die Hauptachse von Monheim nach Donauwörth ab.</p>	<p>künftig grundsätzlich so gehandhabt werden. Der Nahverkehrsplan als Rahmenplan gibt keine Fahr- und Umlaufpläne vor, dies liegt im Gestaltungsspielraum des Verkehrsunternehmens. „Zugeordnet“ heißt, dass eine Bedienung zu erfolgen hat, nicht in welcher Form.</p>
<p>Holzheim 18.03.2015 sinngemäß auch Gemeinde Münster 18.03.2015</p>	<p>Das Angebot für eine Buslinie an den Augsburger Verkehrsverbund soll in den Nahverkehrsplan mit aufgenommen werden. Aufgrund der geographischen Lage wäre der Anschluss sehr wichtig und würde auch sehr gut angenommen werden. Bisher besteht lediglich ein AVV-Rufbus 415 bis zur Haltestelle Königsbrunn (OT von Thierhaupten) und ein AVV-Regionalbus 410, der nur bis Baar fährt.</p>	<p>Eine entsprechende Ergänzung wurde in Kapitel 7.1.3 aufgenommen.</p>
<p>Holzheim 18.03.2015 sinngemäß auch Gemeinde Münster 18.03.2015</p>	<p>Aus Sicht des Schulverbandes Holzheim sollen sich weder die Zeiten noch die Häufigkeiten der Busfahrten ändern. Mit dem Schulbeginn um 7.35 Uhr gibt es die Möglichkeit, dass die Erziehungsberechtigten frühzeitig der beruflichen Beschäftigung nachgehen können und somit wäre es fatal, wenn aufgrund einer Fahrzeitenänderung nicht mehr den Belangen der Bürgerschaft Rechnung getragen werden würde. Der Busfahrturnus für die Schüler(innen) der weiterführenden Schulen</p>	<p>In Kapitel 7.2.1.2 sind die Anforderungen an die Schülerbeförderung zur Grundschule Holzheim ausgeführt. § 34 Abs. 1 Satz 3 der Grundschulordnung lautet: Die Unterrichtszeiten werden im Benehmen mit dem Aufwandsträger und dem Elternbeirat festgesetzt. Hier hat die Gemeinde den nötigen Hebel, um unpassende Änderungen an den Unterrichtszeiten selbst beeinflussen zu können. Dies muss nicht über den Nahverkehrsplan geschehen.</p>

	ergänzt sich nahtlos mit den Beförderungen zur Grundschule.	
Holzheim 18.03.2015 sinngemäß auch Gemeinde Münster 18.03.2015	Es wird auf den Erhalt des Lechbusses in gewohnter Form hingewiesen. Gerade die Senioren in der Gemeinde vertrauen auf den Bestand dieser Einrichtung und sind auf die zuverlässige Beförderung angewiesen. Es sollen alle bisherigen Haltestellen erhalten bleiben.	Der Lechbus wird erhalten, siehe dazu auch Kapitel 7.2.3.2.
Münster 18.03.2015	Appell, weder die Anschlusszeiten noch die Häufigkeiten der Busfahrten nach Holzheim und Rain zu verändern. Für die Schüler am Gymnasium Donauwörth sowie der Real- und der Mittelschule Rain muss die Dauer der Schulwege zumutbar sein, aufwändige Umwege auf dem Nachhauseweg werden von Schülern und Eltern nicht akzeptiert.	In Kapitel 7.2.1.2 sind die Anforderungen an die Schülerbeförderung im Lechgebiet umfassend ausgeführt.
Niederschönenfeld 18.03.2015	Die Frequenz des Lechbusses wird in der Gemeinde Niederschönenfeld mit Feldheim sehr gut angenommen. Um alle Anfragen bedienen zu können, wäre es wünschenswert, die Institution „Lechbus“ auszubauen:	Derzeit liegt kein Beschluss vor, den Lechbus auszubauen.
Niederschönenfeld 18.03.2015	Die Verbindungen zu den beiden Mittelzentren Rain und Donauwörth dürfen nicht eingeschränkt und sollten bei Bedarf eher ausgebaut werden.	Der Nahverkehrsplan regelt die Minimalanforderungen, die Fahrplangestaltung liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren ist ein Ausbau des Angebots ohne entsprechende Nachfrage eher unwahrscheinlich.
Landkreis Dillingen 18.03.2015	Im Hinblick auf die geplanten Linienbündel wird gebeten, den Landkreis Dillingen möglichst frühzeitig hinsichtlich künftiger Planungen und insbesondere eventuell anstehender Ausschreibungen einzubinden, sofern der Landkreis Dillingen davon betroffen ist.	Der Landkreis Dillingen wird frühzeitig eingebunden. Dies betrifft aktuell aber lediglich das Bündel Donauwörth.
Gemeinde Rögling 20.03.2015 sinngemäß auch Gemeinde Tagmersheim 20.03.2015	Die Gemeinden Rögling bzw. Tagmersheim liegen am äußersten Rand des Landkreises Donau-Ries. Demnach ist der Schulweg für unsere Schulkinder, die weiterführende Schulen in Donauwörth oder Wemding besuchen, fast schon unzumutbar lang. Die Rückkunft nach dem Nachmittagsunterricht erfolgt oft sehr spät. Durch die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sollte es aus unserer Sicht gewährleistet sein, dass sich diese langen Fahrtzeiten nicht verlängern oder sogar eher noch verkürzen.	Durch die Festlegung von Verknüpfungspunkten und Umstiegszeiten sollte gewährleistet sein, dass sich die Fahrzeiten nicht verlängern. Allerdings kann angesichts der Entfernung Rögling/Tagmersheim – Donauwörth auch nicht davon ausgegangen werden, dass im vorhandenen Verkehrsnetz Schnellverbindungen geschaffen werden.
Gemeinde Rögling 20.03.2015 wortgleich Gemeinde Tagmersheim 20.03.2015	Das Rufbusangebot für unsere Gemeinden sollte verbessert werden. Gerade am Abend oder am Wochenende bestehen für unsere Jugendlichen keinerlei Möglichkeiten, durch einen Rufbus ins Kino oder ähnliches gebracht zu werden. In diesem Bereich besteht, unserer Meinung nach, noch Handlungsbedarf.	Ein Rufbus-Angebot in den Abendstunden bzw. am Samstag ist in Planung.

<p>Stadt Oettingen 20.03.2015 sinngemäß bzw. wortgleich VG Oettingen 20.03.2015</p>	<p>Das Hauptthema der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist die Bildung von Linienbündeln auf bestimmten Hauptachsen. In diesem Ansinnen sehen wir vorbereitende Maßnahmen hin zur Gemeinwirtschaftlichkeit des ÖPNV. Die bisherigen Linien werden in Eigenwirtschaftlichkeit der jeweiligen Busunternehmen gefahren. Dies stärkt nach unserer Meinung die im Landkreis ansässigen Busunternehmen. Das sollte auch in Zukunft so bleiben. Aufgabe des Landkreises ist es auch die mittelständischen Unternehmen zu stärken. Die Umstellung auf einen gemeinwirtschaftlichen Verkehr würde das in Frage stellen und zudem mehr kosten. Diese Kosten gingen zu Lasten des Steuerzahlers und der Kommunen (Kreisumlage!). Wir bitten Sie im Nahverkehrsplan eine klare Aussage zur Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehre zu treffen.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan enthält ein Bekenntnis zur Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehre. Die geplanten Linienbündel tragen nach Ansicht des Aufgabenträgers dazu bei, diese Eigenwirtschaftlichkeit mittelfristig zu sichern, indem ausreichend ertragreiche Linien(bündel) geschaffen werden.</p>
<p>Stadt Oettingen 20.03.2015 wortgleich VG Oettingen 20.03.2015</p>	<p>Im NVP sollte ein Augenmerk auf schwerpunktmäßig, schnelle direkte Verbindungen z. B. zur Schiene (Oettingen – Bahnhof Otting/Weilheim) gelegt werden. Hier sehen wir noch einen erheblichen Verbesserungsbedarf.</p>	<p>Der ÖPNV hat im Sinne der Daseinsvorsorge auch die Aufgabe, den ländlichen Raum zu erschließen; daher kann der Schwerpunkt nicht nur auf schnelle Verbindungen zu Bahnhöfen und Mittelzentren gelegt werden. Beides – Schnellverbindungen und Erschließung der Fläche – kann eigenwirtschaftlich nicht gefordert werden.</p>
<p>Stadt Oettingen 20.03.2015 wortgleich VG Oettingen 20.03.2015</p>	<p>Wie weisen auch darauf hin, dass aus dem VDR-Gebiet auslaufende und einlaufende Verkehre im Nahverkehrsplan nicht gewürdigt wurden. Hier verweisen wir z. B. auf Verkehre Richtung Wornfeld, Steinhart, Auhausen-Zirndorf, die sowohl die Mittelschule als auch das Gymnasium in Oettingen bedienen. Das gleiche gilt für die Verkehre aus Megesheim-Unterappenberg. Hier erfolgt eine Bedienung der Grundschule Megesheim, der Mittelschule und des Gymnasium Oettingen sowie der Anschluss zur Realschule Wemding.</p>	<p>Kapitel 7.2.1.2 regelt die Anforderungen der Schülerbeförderung, dies gilt für alle Orte ab 10 Einwohnern. Über die Schülerbeförderung hinausgehende Anforderungen werden für die genannten Orte bzw. Verbindungen nicht gesehen.</p>
<p>Stadt Oettingen 20.03.2015 wortgleich VG Oettingen 20.03.2015</p>	<p>In der Anbindung an die umliegenden großen Verkehrsverbünde sehen wir ebenfalls einen Schwerpunkt, der bisher nur sehr zaghaft angegangen wurde. Diese Maßnahme würde nach unserem Dafürhalten die Region weiter stärken.</p>	<p>Es gibt keine Aussage seitens der Kreispolitik, ob bzw. an welchen der umliegenden Verkehrsverbünde – VGN oder AVV – der Landkreis angebunden werden sollte. Allerdings wird die Anregung in Kapitel 7.1.3 aufgenommen.</p>
<p>agilis 20.03.2015</p>	<p>Zusammenfassung Bedienungsqualität Es ist festzustellen, dass die agilis-Fahrpläne nicht auf der Homepage der VDR abgebildet werden. Wünschenswert wäre hier eine Aufnahme der Fahrpläne zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni. Die Fahrpläne können unter marketing@agilis.de angefordert werden.</p>	<p>Der Hinweis wird an die VDR weitergegeben, der Landkreis ist allerdings nicht dafür zuständig, die Fahrpläne auf der VDR-Homepage einzustellen.</p>

agilis 20.03.2015	6 Rahmenkonzeption – 1.1 Kooperation/Begleitmaßnahmen Um die Kooperation der Verkehrsunternehmen zu verbessern, sollte ein jährlich stattfindender Qualitätskreis mit allen Verkehrsunternehmen ins Leben gerufen werden.	Der Vorschlag wird den Verkehrsunternehmen unterbreitet.
agilis 20.03.2015	7 Maßnahmenpaket 7.1.3 Prüfung weiterer SPNV-Integration in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) agilis lehnt die Integration des Bahnhofs Donauwörth in den VGN ab, solange die VGN-internen Probleme der Einnahmenaufteilung bei den Pauschalpreistickets, insbesondere Bayern-Tickets, nicht geklärt sind. Durch die bestehenden Verbundregelungen würde der Erlös für Pauschalpreistickets auf der Donautalbahn Ulm – Regensburg auf 0 EUR sinken, sofern der Kunde seine Reise in Donauwörth beginnt, obwohl die genannte Strecke nicht in den VGN integriert ist. Darüber hinaus wäre es wünschenswert zu erfahren, ob sich die u.g. Passage nur auf den Busverkehr oder auch auf den SPNV bezieht: → g) Tarif	Verbundinterne Probleme der Einnahmenaufteilung können nicht Grundlage für die Nahverkehrsplanung sein. Das Problem sollte gelöst werden, wenn die Integration tatsächlich angegangen wird.
agilis 20.03.2015	7.4.4 Erleichterung des Zugangs zum ÖPNV Die Erweiterung des Tarifsortiments und die Zustimmung seitens agilis hängt von den jeweiligen Konditionen ab, die mit agilis vereinbart werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
agilis 20.03.2015	Wie festzustellen ist, liegen der vorliegenden Version des Nahverkehrsplans nicht die aktuellen Daten des Zensus aus dem Jahr 2011 zu Grunde. Um realistische Aussagen treffen zu können, sollten hier aktuelle Zahlen miteinfließen.	Wir weisen bereits in Kapitel 1 Aufgabenstellung darauf hin, dass im Rahmen dieser Fortschreibung die Kap. 3 und 4 unverändert übernommen werden. Allerdings wurde das Kapitel 5.2 Demografische Entwicklung nochmals überarbeitet und um statistische Angaben ergänzt.
agilis 20.03.2015	Aufgrund der Tatsache, dass „in Donauwörth keine systematischen halb- und ganztägigen Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn vorhanden“ (NVP 2015, S.30) sind, sollte im Sinne eines kundenfreundlichen ÖPNVs der Takt der Donauwörther Stadtbusse auf den Takt der agilis-Züge abgestimmt werden. Dies würde ebenso die Nahverkehrsanbindung Augsburg und Treuchtlingen deutlich verbessern, da i.d.R. zum Stundenknoten Anschlüsse an den SPNV bestehen sollten.	Eine Aussage dazu ist in Kapitel 8.1. Stadtbus enthalten.
agilis 20.03.2015	7.1.4 Ausbau Park & Ride agilis befürwortet den Ausbau weiterer Park&Ride (P&R)/Bike&Ride (B&R)-Stellplätze. Besondere Berücksichtigung sollte der Bahnhof Tapfheim erhalten, da hier weder genügend P&R, noch B&R-Plätze vorhanden sind. Aufgrund der großen Distanz zwischen Bahnhof	Der Vorschlag ist mit der Gemeinde Tapfheim zu klären.

	<p>Tapfheim und Ortsmitte besteht hier eine Barriere für die Nutzung des SPNVs. Durch die Bereitstellung von P&R-Parkplätze könnte diese Barriere beseitigt werden.</p>	
<p>agilis 20.03.2015</p>	<p>Neben dem Ausbau der P&R-Plätze ist die Einführung von Fahrradleihsystemen an den Bahnhöfen Donauwörth und Rain in Betracht zu ziehen. Dies hätte u.a. zur Folge, dass vor allem in der Sommersaison weniger Fahrräder in den Zügen vorzufinden sind und die Züge dadurch entlastet werden.</p>	<p>Nach Aussage der Stadt Donauwörth ist dies wirtschaftlich nicht darstellbar; das Problem liegt zudem v.a. in fehlenden Zugkapazitäten.</p>
<p>agilis 20.03.2015</p>	<p>Zudem sei über die Einführung eines Infoterminals am Knotenbahnhof Donauwörth nachzudenken (nähere Informationen erhältlich bei Stadtverwaltung Rain). Mit diesem Terminal können sich Gäste der Stadt, sowie auch Bewohner Donauwörths über das ÖPNV-Angebot informieren.</p>	<p>Die Stadt Donauwörth ist für Vorschläge grundsätzlich offen, allerdings ist die Frage der Kostenübernahme zu klären.</p>
<p>agilis 20.03.2015</p>	<p>Anmerkungen zu 3.3.5 SPNV im Landkreis Donau-Ries Seit Betriebsaufnahme durch agilis im Dezember 2011 auf der Strecke Donauwörth – Ulm hat sich die Anzahl der Zugfahrten deutlich erhöht; insbesondere am Wochenende werden nun stündliche statt zweistündliche Bedienungen in Rain und Donauwörth angeboten. agilis möchte daher darauf hinwirken, dass der ÖPNV auf das gegenüber dem Stand des Nahverkehrsplans 2007 erheblich verbesserte SPNV-Angebot auf der Donautalbahn ausgerichtet wird. Eine ÖPNV-Angebotsbewertung in Tapfheim, Genderkingen, Rain, Donauwörth sollte zwingend für eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorgenommen werden, statt vom Status Quo 2007 auszugehen.</p>	<p>Wir weisen bereits in Kapitel 1 Aufgabenstellung darauf hin, dass im Rahmen dieser Fortschreibung die Kap. 3 und 4 übernommen werden.</p>
<p>Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen 20.03.2015</p>	<p>Die VGN-Linie 889 (Treuchtlingen-Gundelsheim, Fa. Osterrieder) gehört zusammen mit den VGN-Linien 880.1 bis 880.3, 885 und 887 zu unserem Linienbündel Nr. 3. Die drei letztgenannten Linien wurden vor kurzem verlängert bis zum 31.12.2020. Eine Verlängerungsantrag für die VGN-Linie 889, als Teil der VDR-Linie 800 Donauwörth-Treuchtlingen, steht noch aus. Zur Harmonisierung der Laufzeiten unseres Bündels 3 möchten wir die Genehmigung der VGN-Linie 889 ebenfalls bis zum 31.12.2020 befristen. In 2020 besteht dann immer noch die Möglichkeit alle Linien unseres Bündels 3 an die Laufzeit des entsprechenden Bündels im Landkreis DON (31.05.2024) anzupassen, wenn dies dann als notwendig erachtet werden sollte. Andererseits bildet die VGN-Linie 889 nur einen sehr geringen Teil der</p>	<p>Der Vorschlag des Landkreises Weißenburg-Gunzenhausen wird berücksichtigt, die Befristung der Linie 800 in Kapitel 9 geändert.</p>

	VDR-Linie 800 ab, so dass aus unserer Sicht eine Integration des Fahrplans dieser Linie in die parallel verkehrende VGN-Linie 880.2 der Fa. Engeler auch eine Option wäre. Dann würden sich die Bündel der beiden Aufgabenträger nicht mehr überlappen. Nachdem wir im Jahr 2016 mit der Fortschreibung unseres NVP beginnen möchten, soll dies zu gegebener Zeit beraten werden.	
AVV 23.03.2015	Der AVV firmiert seit 2014 als Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH. Bitte diese Umfirmierung im gesamten Text berücksichtigen und entsprechend abändern.	Die Bezeichnung wurde entsprechend geändert.
AVV 23.03.2015	In Kapitel 5 werden die Entwicklungen seit 2007 im Allgemeinen aufgezeigt, in Kapitel 5.4.4 im Speziellen für den Stadtverkehr Donauwörth. Hier vermissen wir einen Hinweis auf die bereits durchgeführten Gespräche für eine mögliche (tarifliche) Integration des Stadtbusses Donauwörth in den AVV. Bitte dies ergänzen.	Nach Rücksprache mit Stadt Donauwörth wurde in Kapitel 5.4.4 ergänzt, dass das Gespräch stattgefunden hat und das Ziel weiter aufrechterhalten wird.
AVV 23.03.2015	In Kapitel 5.4.5 lit. E werden Aussagen zur Integration weiterer Bahnhalte in den AVV gemacht. Innerhalb dieses Unterkapitels bitten wir den zweiten Absatz (Die Integration ...) zu streichen und wie folgt zu ersetzen: „Die Integration weiterer Bahnhöfe in den VGN ist bislang mit Hinweis auf die ablehnende Haltung der BEG gescheitert.“ Außerdem bitten wir hier zu ergänzen, dass die Integration weiterer oder aller Bahnhalte in den AVV eine umfassende Erhebung im SPNV vorausgesetzt hätte und auch aus diesen Gründen dies nicht weiter geprüft wurde.	Der Einwand wurde nicht weiter aufgegriffen.
AVV 23.03.2015	Wir weisen darauf hin, dass die AVV-Regionalbuslinie 405 (Mertingen-Buttenwiesen-Wertingen) ein Teil des AVV-Linienbündels Nr. 9 „Schmutter“ ist und am 22.06.2015 mit Laufzeit ab 01.01.2016 für 4 Jahre in erster Vertragsperiode und anschließend für 8+2 Jahre in zweiter Vertragsperiode ausgeschrieben wird.	Hinweis wurde im Kapitel 3.3 ergänzt.
AVV 23.03.2015	Bei Planungen, die das AVV-Gebiet betreffen (dies dürfte insbesondere bei kreisüberschreitenden Linien der Fall sein), ist eine frühzeitige Einbindung des AVV sicherzustellen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass ein Großteil der AVV-Regionalbusleistungen kurzfristig europaweit ausgeschrieben wird	Aktuell sind keine entsprechenden Planungen bekannt.
AVV 23.03.2015	Abschließend vermissen wir im Text eine Aussage hinsichtlich einer Prüfung einer Integration des gesamten Landkreises in den AVV.	Es gibt keine Aussage seitens der Kreispolitik, ob eine Integration des gesamten Landkreises in den AVV geprüft werden soll, ansonsten siehe Kapitel 7.1.3.

Stadt Rain 23.03.2015	Es darf zu keiner Verschlechterung der bisherigen Beförderungen und der Beförderungszeiten kommen! Änderung bisheriger guter Busverbindungen könnten sofort zur Reduzierung der Schülerzahlen aus diesem Bereich führen.	Der Nahverkehrsplan regelt als Rahmenplan die Bedürfnisse v.a. der Schülerbeförderung, er gibt aber keine Fahrpläne vor. Dies wäre nur im Rahmen einer Ausschreibung zu erreichen.
Stadt Rain 23.03.2015	Verkehre von und zu und zwischen den Mittelzentren Donauwörth und Rain dürfen nicht in irgendeinem Zwischenort enden (z.B. Fahrt von/nach Donauwörth bis Oberndorf oder Fahrt von/nach Donauwörth über Marxheim bis Niederschönenfeld/Feldheim)	Die beiden Mittelzentren sind durch eine Schienenhauptachse verbunden, eine Busachse ist nicht vorgesehen – eine Ausnahme stellt die Schülerbeförderung von Donauwörth nach Rain und zurück dar.
Stadt Rain 23.03.2015	Dies gilt insbesondere auch, wo keine Anbindungen im Schienennahverkehr möglich sind, z.B. die Orte Marxheim mit Ortsteilen, Oberndorf mit Ortsteilen, Mertingen mit Ortsteilen, Bäumenheim mit Ortsteilen; hier muss dafür Sorge getragen werden, dass den Personen bzw. den Schülern die Möglichkeit gegeben wird, zwischen den Mittelzentren zu pendeln - diese Fahrten zwischen Donauwörth und Rain sollten mindestens als Ergänzungsachsen gewertet werden	Ergänzungsachsen stellen eine deutliche Ausweitung des Busangebots dar, dies widerspricht der Intention möglichst eigenwirtschaftlicher Verkehre.
Stadt Rain 23.03.2015	Reine Ausstiegsfahrten sollte es nur bei den letzten Fahrten geben.	Grundsätzlich sinnvoll, aber der Nahverkehrsplan als Rahmenplan gibt keine Fahrpläne vor, die Fahrplangestaltung liegt in Verantwortung der Verkehrsunternehmen.
Stadt Rain 23.03.2015	Die Anfangs- und Endzeiten der Schulen sind zu beachten, wobei die Fahrten im freigestellten Schülerverkehr ebenfalls über die öffentliche Linie abgewickelt werden sollten, wie es früher war! (STATUS QUO!) - insbesondere die 11.20 Uhr Fahrten, die zusätzlichen Frühfahrten, die Bahnhofsfahrten	Die Anforderungen an die Schülerbeförderung sind im Nahverkehrsplan umfassend beschrieben. Die Bahnhofsfahrten sind Auftragsfahrten für den Landkreis Neuburg-Schrobenhausen, sie werden nach Rücksprache mit zuständigem Landratsamt auch künftig nicht in den ÖPNV integriert.
Stadt Rain 23.03.2015	Auf die Bedürfnisse der Ganztagschulen, der Mittagsbetreuung und deren Endzeiten ist bei der Beförderung einzugehen und zu beachten.	Siehe Kapitel 7.2.1.2
Stadt Rain 23.03.2015	Die Wartezeiten sind entsprechend gering zu halten bzw. entsprechend der Schulstundenendzeiten sollte die Busse verkehren (Schulunterrichtsstunden und deren -ende liegen Ihnen vor und wurden am 30.12.2014 eindeutig argumentiert)	Siehe Kapitel 7.2.1.2
Stadt Rain 23.03.2015	Es ist sicherzustellen, dass Grundschüler spätestens 45 Minuten nach Schulende zu Hause sind	Siehe Kapitel 7.2.1.2
Stadt Rain 23.03.2015	Grundschüler dürfen nicht vor 45 Minuten vor Schulbeginn abgeholt werden.	Siehe Kapitel 7.2.1.2

Stadt Rain 23.03.2015	Schüler in Richtung Neuburg und zurück müssen ebenfalls den Zug bzw. die Buslinien rechtzeitig erreichen - die Stadt Rain ist an der Landkreisgrenze und die nähere weiterführende Schule wäre eigentlich Neuburg! Herr Härpfer hat in der Sitzung am 30.12.2014 erklärt, dass in einem Gespräch zwischen ihm und dem Landrat, von Seiten des Herrn Landrats, es keine schulischen Grenzen gibt.	Laut AWVT-Beschluss vom 29.11.2012 geht die Ausrichtung der Linien aus dem Lechgebiet (Linien 312 und 314) zu den Schulstandorten Rain bzw. Donauwörth.
Stadt Rain 23.03.2015	Aussiedlerhöfe und kleinere Orte, die sich auf den Linien befinden bzw. unmittelbar angefahren werden können, sind mit einzubeziehen und gegebenenfalls muss auch der Lechbus für diese Fahrten möglich sein, wenn keine Busverbindungen bestehen	Wenn ohne Probleme anzufahren, wird dies im Normalfall auch gemacht; Regelung gilt für die Orte, die verkehrlich nicht so leicht zu erreichen sind. Der Lechbus ist nicht für die Schülerbeförderung konzipiert.
Stadt Rain 23.03.2015	Die vorgegebenen Bündel dürfen sich nicht gegenseitig einschränken, sondern sollten ineinandergreifen und zur besseren Beförderungsmöglichkeiten beitragen	Über Verknüpfungspunkte wird Zusammenspiel der Bündel geregelt, ansonsten sind Linienkonzessionen jedoch immer klar einem Verkehrsunternehmen zugeordnet. Eine Zusammenarbeit zwischen diesen ist wünschenswert, kann aber nicht vorgeschrieben werden.
Stadt Rain 23.03.2015	In Stoßzeiten sollte auch der Lechbus die Möglichkeit haben, nicht nur mit 2 Fahrzeugen, sondern mit mehreren Fahrzeugen die Beförderung sicherzustellen. Der Lechbus sollte auch für die Freizeit, nicht nur während der Arbeitszeit zur Verfügung stehen.	Der Lechbus fährt ab Mitte 2016 Mo – Sa wieder bis 23 Uhr. Zusätzliche Fahrzeuge erhöhen die Kosten für den Landkreis, derzeit liegt kein politischer Beschluss dazu vor.
VDR 23.03.2015	Seite 42, Nr. 5.2 demographische Entwicklung Eine Ergänzung zu der demographischen Entwicklung wäre dahingehend sinnvoll, dass es im Landkreis ein deutlich erkennbares Nord-Süd Gefälle gibt, bei dem der Süden eine deutlich bessere Entwicklung hat als der Norden.	Das Kapitel 5.2 Demografische Entwicklung wurde überarbeitet und um statistische Angaben ergänzt.
VDR 23.03.2015	Seite 13 Nr. 2.3 Zielvorgaben Unterpunkt I) In dieser vom Landkreis definierten Zielvorgabe wird aufgezählt, was der Landkreis für Möglichkeiten hat, wenn die ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden kann. Als Möglichkeiten werden genannt: Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen, Preisanfrage, Direktvergabe oder Ausschreibung. Da parallel zur Anhörung des Nahverkehrsplans bereits Vorabbekanntmachungen im Lechgebiet auf den Weg gebracht werden sollten, ist es zwar einerseits erfreulich, dass der Aufgabenträger schriftlich darlegt, dass es umfangreichere Möglichkeiten gibt, andererseits aber enttäuschend, dass tatsächlich gleichzeitig der Weg für die Ausschreibung vorbereitet wird.	Die Vorabbekanntmachung ist zwingend bei einer geplanten Ausschreibung, allerdings macht die Vorabbekanntmachung selbst noch keine Ausschreibung zwingend erforderlich.
VDR	Seite 78 – 79 Nr. 8.2	In Kapitel 8.2 wurde ein entsprechender Hinweis ergänzt.

23.03.2015	Je nach Beschluss des Kreistages am 23.03.2015 ist der Punkt um die Information über die allgemeine Vorschrift zu ergänzen.	
VDR 23.03.2015	Seite 88, Nr. 11 Zusammenfassung 4. Absatz Der Nahverkehrsplan spricht an dieser Stelle von „das verkehrspolitische Ziel für den Nahverkehrsplan bleibt eine bedarfsorientierte Optimierung des vorhandenen eigenwirtschaftlichen Verkehrs unter Beachtung der Besonderheiten des ländlichen Raumes.“ Diesem Ziel wird der Nahverkehrsplan nur gerecht, wenn bei den Fahrzeugstandards, bei dem Thema RBL, bei der Umsetzung der Rufbusse u.v.m. daran misst, was für den Fahrgast nötig und nützlich ist. In vielen Fällen geht der Nahverkehrsplan weit darüber hinaus oder lässt es offen und ungeklärt. Im Fall Lech war ursprünglich geplant, umfangreiche Verkehrsleistungen, unabhängig vom Nahverkehrsplan, über eine Vorabbekanntmachung zu veröffentlichen. Im Nahverkehrsplan stand zu diesen umfangreichen Verkehren nichts. All dies entspricht nicht dem Geist des Nahverkehrsplans der an vielen Stellen das definierte verkehrspolitische Ziel „bedarfsorientierte Optimierung des vorhandenen eigenwirtschaftlichen Verkehrs unter Beachtung der Besonderheiten des ländlichen Raumes“ vorsieht.	In Nahverkehrsplan sind nicht nur die Vorstellungen der Verkehrsunternehmen, sondern auch der Kommunen und Schulen eingeflossen, so dass es im Einzelfall durchaus zu einem Widerspruch zwischen bedarfsorientierte Optimierung und grundsätzlich eigenwirtschaftlichem Verkehr kommen kann.
VDR 23.03.2015	Der NVP beschreibt den Istzustand (S. 22) mit klar strukturierten Linien und Linienbezeichnungen. Im weiteren Fortgang werden auf den bestehenden Linien dann Bündel gemacht, die je nach Auslegung nur noch Hauptachsen, Ergänzungsachsen (jeweils ohne Nummer) und von Grundnetz (das mit Nummern) sprechen. Es spricht vieles dafür, diesem Verkehrsnetz in der Umsetzung eine klarere Struktur und Gliederung zu geben. Fahrgäste fahren nicht in einem Grundnetz ohne definiertes Ziel, sondern mit einer Linie mit einem Ausgangspunkt und einem Endpunkt. Linienanträge bei der Reg. von Schwaben sind ebenso strukturiert. Wenn der Aufgabenträger all dies offen lässt, ist es die Aufgabe der Verkehrsunternehmen, dies im Nachgang bei der Antragstellung der Linien zu regeln. Die VDR schlägt vor, dies in einem Gespräch alle Beteiligten (LRA und VU) landkreisweit vorab zu regeln.	Dieser Einwand, der auch von der Regierung von Schwaben vorgebracht wurde, ist berechtigt. Daher wurde in Kapitel 9 ein Vorschlag für die künftige Liniennummerierung aufgenommen.
VDR 23.03.2015	Seite 57 Ziffer e) Der Hinweis, dass die quantitative Bedienung eines Ortes nur bündelintern ausgeglichen sein kann, wirft folgende Frage auf: Sollte der Fall eintreten, dass ein Ort durch die Überlagerung von Linien aus mehreren Bündeln über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus	Bündelintern kann die ausreichende Bedienung für einen Ort durch unterschiedliche Linien erbracht werden. Das gilt jedoch nicht bündelübergreifend, da dies zu Zuständigkeitsproblemen führen kann.

	<p>angefahren wird, so müsste darüber hinaus die ausreichende Verkehrsbedienung für die Linien aus jedem Bündel für diesen Ort gelten. Hierfür gibt es weder verkehrlich, noch aus Angebotsgründen einen Grund.</p> <p>Ebenfalls wäre eine Klärung dahingegen sinnvoll, dass die ausreichende Bedienung in einem einzelnen Ort durch die Summe einzelner Linien erbracht sein muss. Es gibt durchaus viele Orte die durch zwei Linien bedient werden. Wenn es sich in der Praxis ergibt, dass durch eine Linie ein Ort zu einem Ziel bereits bedient wurde, so muss nicht noch einmal die zweite Linie zusätzlich diesen Ort in zeitlich naher Lage bedienen. Dies ist in der Praxis ein sehr wichtiger Umstand, da z.B. in der Hauptverkehrszeit im Schülerverkehr die Fahrzeiten dadurch deutlich gekürzt werden, dass ein Ort in einer bestimmten zeitlichen Lage eben nur von einer Linie bedient wird. Die zweite Linie muss dann den Ort nicht noch einmal anfahren und die Fahrzeit fällt dadurch deutlich kürzer aus, was bei den Fahrgästen auf positive Resonanz stößt.</p>	
<p>VDR 23.03.2015</p>	<p>Seite 80 bis 83 Nr. 9 Laufzeit der Bündel</p> <p>Durch die Umstellung auf Niederflurfahrzeuge, sowie die Umsetzung der weitreichenden Fahrzeugkriterien, kommen erhebliche Investitionen auf die Verkehrsunternehmen zu. Gerade aus diesem Grund hat der Gesetzgeber die Laufzeit von ÖPNV-Linien auf die Amortisationsdauer von 10 Jahre festgesetzt. Der Aufgabenträger kann in begründeten Fällen von dieser Frist abweichen. Eine generelle Abweichung ist aus oben genannten Gründen äußerst problematisch. Der Aufgabenträger plant eine umfangreiche Beschränkung bis auf teilweise nur drei Jahre und dies bei gleichzeitig umfangreichen Forderungen bei der Fahrzeugausstattung, Qualitätskriterien und Fahrplan, mit der Vorgabe nach Möglichkeit die Verkehre eigenwirtschaftlich durchzuführen. Dies ist ein Widerspruch in sich und wird in vielen Fällen schwierig. Es sind folgende Beschränkungen von unter 10 Jahren vorgesehen:</p> <p>Bündel Ries Nord: 6,7 Jahre Bündel Ries Hesselberg 3,2 Jahre Bündel Ries Wörnitz 7,4 Jahre Bündel Ries Ost-West 8,1 Jahre Bündel Donau-Ries Süd 3,0 Jahre</p> <p>Die Beschränkungen sind erheblich und stehen im Missverhältnis zu den umfangreichen Forderungen und Leistungen, die im Nahverkehrsplan vorgesehen und von den Verkehrsunternehmen umzusetzen sind.</p>	<p>Für die Qualitätskriterien wurden einvernehmlich mit den Verkehrsunternehmen Übergangsregelungen gefunden. Die Kosten für Fahrzeugneuanschaffungen können deswegen hier nicht argumentativ verwendet werden.</p>

<p>VDR 23.03.2015</p>	<p>Im Bündel Lech sind die Standards im Schülerverkehr deutlich umfangreicher als im restlichen Landkreis. So finden – um nur ein Beispiel zu nennen – im Bündel Lech in den ÖPNV gemäß den Anforderungen für den Schülerverkehr zwischen dem mittäglichen Schulsekula um 13 Uhr und der letzten Nachmittagsstunde um 17.10 Uhr 5 Fahrten statt. Dies ist eine erhebliche Abweichung, die im gesamten Bündel vorgesehen ist und verkehrlich nicht unwesentlich. Es wäre zu begrüßen, wenn das Bündel Lech alle Fahrten zur Mittel- und Realschule Rain umfasst. Dieses große Bündel ist in diesem Fall verkehrlich notwendig, da es – wie oben erläutert – in seiner Art und Umfang weitergehend als die anderen Linien. Dies umfasst die derzeitigen Linien 310, 311 (ohne Oberndorf nach Donauwörth), 312, 313, 314, 315 (ohne Mertingen und Asbach-Bäumenheim nach Donauwörth). Darüber hinaus schlägt die VDR vor, dieses Bündel über eine allgemeine Vorschrift zu regeln. Der Umfang des Angebotes geht weit über den üblichen Kreisstandard hinaus und wird mit diesen Anforderungen in der aktuellen Form nicht mehr zu erbringen sein.</p>	<p>Der Zuschnitt des Bündels Lech wurde zwischenzeitlich überarbeitet (siehe Ergänzungsanhörung vom 24.03.2015). Über den Vorschlag einer allgemeinen Vorschrift entscheiden die zuständigen politischen Gremien.</p>
<p>VDR 23.03.2015</p>	<p>Der Umfang des Donauwörther Stadtverkehrs in der finanziellen Verantwortung der Stadt Donauwörth ist derzeit eine feste, politisch gesetzte Größe. Daran haben sich die ein- und ausbrechenden Linienverkehre orientiert. In verkehrlicher und tariflicher Hinsicht wird auch der Umfang des „neuen Stadtbus Donauwörth“ eine Schnittstelle zum übrigen Busverkehr darstellen. Ohne die Definition, wo diese Schnittstellen sich befinden und wie diese ausgestaltet sind, kann nicht einmal dem Grunde nach ein darauf abgestimmter ein- und ausbrechender Busverkehr konzipiert oder betrieblich und wirtschaftlich bewertet werden – ganz abgesehen von der Möglichkeit, durch bilaterale Absprachen der Betroffenen Synergieeffekte zu heben, die mit keiner Ausschreibung zu erzielen sind (Beispiel: optimale Kapazitätsauslastungen).</p>	<p>Erwiderung der Stadt Donauwörth: Für den einbrechenden Verkehr werden die Haltestellenpunkte Westspange, Schulzentrum Neudegger Allee, Liebfrauenmünster/Marienapotheke, Berger Vorstadt und Bahnhof zum Ausstieg, für den ausbrechenden Verkehr zum Einstieg zugelassen. Darüber hinausgehende Haltestellen sind beim Aufgabenträger Stadt Donauwörth im Einzelfall zu beantragen. Der Binnenverkehr im Stadtgebiet wird ausschließlich durch den Stadtverkehr Donauwörth abgewickelt.</p>
<p>VDR 23.03.2015</p>	<p>Seite 54, Nr. 6. Angebotsqualität, Rahmenkonzeption Verknüpfungspunkte, 3. Absatz Es sollte zur Klarheit ergänzt werden, dass bei einem Fahrtenpaar, in dem bei jeder der zwei Fahrten eine Verknüpfung durch entsprechende Verschiebung der Fahrt möglich wäre, eine Priorisierung zu erfolgen hat. So kann es sein, dass z.B. auf der ersten Fahrt des Fahrtenpaares eine Verknüpfung mit einer hohen Priorisierung sichergestellt werden muss. Dies hätte jedoch eventuell zur Folge, dass bei der Rückfahrt eine</p>	<p>Die Priorisierung ist entsprechend der Nachfragestrukturen zu treffen, wobei der Schülerbeförderung grundsätzlich Vorrang einzuräumen ist.</p>

	Verknüpfung mit einer niedrigeren Priorisierung nicht geschaffen werden kann.	
VDR 23.03.2015	Seite 54, Nr. 6. Angebotsqualität, Rahmenkonzeption Verknüpfungspunkte, 2. letzter Absatz Gerade mittags ist es schwierig, zusätzlich zu den Belangen des Schülerverkehrs eine Verknüpfung sicher zu stellen. Die Verbindung von Schülerverkehren verschiedener Schulträger bringt mit sich, dass am Mittag der mögliche Zeitraum zur Durchführung einzelner Fahrten sehr eng ist. Zudem hat mittags der zeitige Schülerverkehr eine deutliche höhere Priorisierung als die Verknüpfung zum Zug. Darüber hinaus stellt sich die Frage, welche Hauptlastrichtung eine Bus-Zug- oder Zug-Bus-Verknüpfung am Mittag hat. Sinnvoller wäre eine Festlegung auf: „Generell soll zumindest angestrebt werden drei Umstiegsmöglichkeiten anzubieten, wobei eine am Morgen und eine am Abend in die Hauptlastrichtung sein sollen.“	Die Formulierung im Nahverkehrsplan lässt den Verkehrsunternehmen ausreichend Gestaltungsspielraum offen. Der Vorrang der Schülerbeförderung wird mehrfach betont.
VDR 23.03.2015	Seite 54, Seite 55 Verknüpfung und Umstiegszeit Der Nahverkehrsplan führt aus, „ein Anschluss gilt als hergestellt, wenn die Umsteigezeit bei einem Bus-Bus-Umstieg weniger als 8 Minuten und Bus-Zug-Umstieg weniger als 12 Minuten beträgt.“ Dies ist bei einer normalen Linie ein gängiger Wert. Grundsätzlich sieht der Nahverkehrsplan vor, bei Hauptachsen einen Richtungsbandbetrieb umzusetzen, was durchaus sinnvoll ist. Das heißt jedoch, dass sich die Fahrzeit im Richtungsbandbetrieb verlängert. Diese Verlängerung muss im Durchschnitt beim Umstieg eingepreist werden. Wird z.B. bei der Linie 504 Nördlingen-Wemding der Ort Bühl im Richtungsbandbetrieb mit angebunden, wird sich die Fahrzeit um ca. 10 Minuten verlängern. Mit der vorgegebenen Umsteigezeit ist weder ein Bus-Bus-Umstieg, noch ein sicherer Umstieg zur Bahn möglich. Aufgrund des Richtungsbandbetriebes sind die Umstiegszeiten daher deutlich um mindestens 10 Minuten zu verlängern.	Der AK ÖPNV hat den Einwand diskutiert und entschieden, dass die Umstiegszeiten unverändert beibehalten werden.
VDR 23.03.2015	Seite 55, Nr. 6. Angebotsqualität, Rahmenkonzeption Verknüpfungspunkte, 3. letzter Absatz Das Thema RBL (Rechner gesteuertes Betriebsleitsystem) ist derart umfassend, langwierig in der Umsetzung und muss äußerst penibel vorbereitet sein, dass hierfür ein eigener Absatz verfasst werden sollte in dem der bis dahin festgestellte Diskussionsstand dargelegt wird. Ganz	Das Thema RBL wird in einem neuen Kapitel 7.4.5 behandelt.

	entscheidend kommt es auf die mit der Einführung eines derartigen Systems verfolgten Zwecke an: Welche Vorteile sollen die Fahrgäste haben? Welche positiven Effekte sollen bei den Unternehmen und dem Aufgabenträger eintreten? Welche technischen Varianten und Alternativen gibt es? Wie sieht das Kosten-Nutzen-Verhältnis aus?	
VDR 23.03.2015	Seite 62 und 63 Anmeldezeiten für Rufbusse und Anmeldezeitraum Die Anmeldezeit für Rufbusse soll laut Entwurf nicht über einer Stunde liegen. Dies mag aktuell bei einzelnen Linien funktionieren. Wenn jedoch flächendeckend und sehr umfangreich vor allem auf den Nebenachsen das Angebot ausgeweitet wird, liegt eine andere Situation vor. In Schwachlastzeiten werden durch die starke Erhöhung der Fahrtenpaarzahl auf Nebenachsen auf 7 Fahrtenpaare vermutlich sehr viele Rufbusse angeboten. Bei weit entfernten Orten gibt es eine Anfahrtszeit von ca. 30 Minuten. Bei gleichzeitig vielen Rufbussen reicht die ohne Anfahrzeit verbleibende halbe Stunde nur unzureichend aus um Disposition, Mitteilung und Fahrtaufnahme, in Extremfällen noch Bustausch, durchzuführen. Nur ein in der Durchführung verlässlicher ÖPNV ist ein guter und erfolgreicher ÖPNV. Es ist daher zweckmäßig, an dieser Stelle für die durchführenden Organisationen einen durch den Nahverkehrsplan vorgegebenen Stress, der Fehler produziert, herauszunehmen. Wir schlagen im Sinne einer qualitativ hochwertigen Durchführung daher vor, die Anmeldezeit auf 1,5 Stunden auszuweiten. Auf Seite 62 ist die Betriebszeit auf Haupt- und Nebenachsen ab 5:00 Uhr festgelegt. Das heißt zwar nicht, dass auf jeder Linie der Betrieb um 5:00 Uhr beginnt, aber im Zusammenhang mit der Anmeldezeit für den Rufbus ist dies bezüglich des Anmeldezeitraums relevant. Eine Anmeldung ab 4:00 Uhr ist unrealistisch. Ein Fahrtwunsch in der Früh entsteht nicht in den frühen Morgenstunden. Wir schlagen daher vor die bewährten Öffnungszeiten für die Annahme von Rufbussen von 8:00 – 18:00 Uhr zu belassen und dass Abfahrten vor 10:00 Uhr am Vortag angemeldet werden sollen. Darüber hinaus steht die Frage der Rufbuszentrale noch völlig offen. Die Lösung dieser wird vor allem auf die Schließzeit der Rufbuszentrale Auswirkung haben.	Der Fahrgast sollte im Mittelpunkt des ÖPNV-Angebotes stehen, nicht die interne Organisationsstruktur der Verkehrsunternehmen. Aus diesem Grund scheint eine Stunde bei den Entfernungsverhältnissen im Landkreis Donau-Ries angemessen. Schon auch deswegen, da es sich bei den genannten Rufbussen um Einsatzzeiten tagsüber handelt. Auch in anderen ländlichen Region Deutschlands (z. B. Odenwaldkreis) liegt die Anmeldezeit bei einer Stunde. Denkbar ist natürlich eine Anmeldung am Vortag, wenn die Rufbusfahrt weniger als eine Stunde nach Öffnung der Rufbusannahme beginnt. Auf S. 66 Punkt e) wird daher der vorletzte Absatz wie folgt ergänzt: „Die telefonische Anmeldung einer Fahrt soll Mo bis Fr zwischen 08.00 Uhr und 18.00 Uhr und Sa zwischen 08.00 und 12.00 Uhr möglich sein. Fahrten, die weniger als eine Stunde nach Öffnung der Fahrtannahme starten, sind am Vorabend zu bestellen.“
VDR 23.03.2015	Seite 64 Nr. 7.2.3 in Verbindung mit Seite 63 vorletzter Absatz Der Aufgabenträger nimmt hier deutlich eine Trennung von eigenwirtschaftlichen Verkehren tagsüber und einem Rufbussystem am Abend vor. Die ist nur möglich, wenn sich das System am Abend in seiner Ausführung deutlich vom Linienbetrieb unterscheidet. Hierfür	Es liegt bislang kein politischer Beschluss vor, in welcher Form die geplanten Rufbusse umgesetzt werden sollen. Daher wurde bewusst eine rel. allgemeine Formulierung gewählt, die Raum für unterschiedliche Lösungen lässt.

	<p>wurde der Begriff „sektorale Bedarfsverkehre“ gebildet, der ein klar abgegrenztes System beschreibt und umfasst. Zudem sind die sektoralen Bedarfsverkehre in Bayern förderfähig und zwar mit einer Förderung, die die ÖPNV-Zuweisung deutlich übersteigt. Wir schlagen daher vor, an den entsprechenden Stellen nur von sektoralen Bedarfsverkehren zu sprechen um auch klar bereits im Nahverkehrsplan die Trennung zu verdeutlichen und auch im Nahverkehrsplan auf den Weg der Förderung hinzuweisen.</p> <p>Darüber hinaus wurde am 11.11.2013 vom AWVT die „Teil-Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Raum Nordries“ beschlossen. Hier wurde fest beschlossen: „abends und am Wochenende werden (???) entsprechend der Erforderlichkeit als gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistung vom Landkreis initiiert“. In dem jetzt vorliegenden Entwurf findet sich dieser Satz wieder; es wird aber darüber hinaus nur noch von „angestrebt“ (Seite 63) oder von „vorgesehen“ (Seite 64) gesprochen. Ein klares Bekenntnis zu den sehr lange diskutierten sektoralen Bedarfsverkehren am Abend und samstags ab 14:00 Uhr wäre wünschenswert.</p>	
VDR 23.03.2015	<p>Seite 75 Unterpunkt Information</p> <p>Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass der Anteil der Niederflurfahrzeuge erhöht werden soll. Die Verkehrsunternehmen haben die Anzahl der Niederflurfahrzeuge in den letzten Jahren stark ausgeweitet und werden das auch weiter tun. Ein zweckmäßiger Einsatz ist aber nur sinnvoll, wenn eine durchgehende Barrierefreiheit sichergestellt ist, also auch die Haltestellen entsprechend zügig ausgestattet werden. Eine Kennzeichnung von Kursen in denen Niederflurbussen eingesetzt werden ist derzeit weder aus Fahrzeuggesichtspunkten noch aus Haltestellengesichtspunkten möglich. Ein Fahrgast weiß nicht, was ihn beim Ausstieg an einer Haltestelle erwartet.</p>	Die Aussage ist grundsätzlich aktuell richtig, trotzdem sollte das Ziel erhalten bleiben.
Reg. v. Schwaben 23.03.2015	Wir weisen darauf hin, dass gem. § 8 Abs. 3 Satz 6 Halbsatz 1 PBefG auch alle vorhandenen Verkehrsunternehmen frühzeitig, d.h. spätestens zum jetzigen Zeitpunkt, zu beteiligen sind.	In Kapitel 12 ist aufgezeigt, wie die Verkehrsunternehmen beteiligt wurden.
Reg. v. Schwaben 23.03.2015	Dem Landratsamt Donau-Ries ist bekannt, dass im „Lechgebiet“ ein Antrag auf Teil-Entbindung von der Betriebspflicht eines Linienverkehrs vorliegt, da der Verkehr bereits jetzt nicht mehr eigenwirtschaftlich durchführbar ist. Es ist damit zu rechnen, dass auf einzelnen Linien kein	Dies ist dem Landratsamt bewusst.

	Verkehrsunternehmen einen eigenwirtschaftlichen Antrag mit der geforderten Bedienungshäufigkeit vorlegen wird.	
Reg. v. Schwaben 23.03.2015	Die Zuordnung der Orte zu Achsen und nicht zu bestimmten Linien hat zur Folge, dass die Verkehrsunternehmen - sofern eine Achse aus mehreren Linien besteht - die Detailplanung vornehmen können. Eine Zuordnung zu jeder einzelnen Linie der Achse wäre mit dem Nahverkehrsplan konform. Falls es von Seiten des Aufgabenträgers nicht gewünscht ist, diese Detailplanung den Verkehrsunternehmen zu überlassen, müsste eine genauere Festlegung, z.B. durch den konkreten Linienverlauf, getroffen werden.	Die Detailplanung der einzelnen Bündel soll im Rahmen von Vorabbekanntmachungen erfolgen.
Reg. v. Schwaben 23.03.2015	Ferner empfiehlt sich nach Auffassung der Regierung von Schwaben unter Punkt 7.2.1.1 eine Klarstellung, ob bei der Bezeichnung der Orte jeweils nur der konkret benannte Hauptort oder ggf. die ganze Gemeinde inkl. Ortsteile gemeint ist. Trifft der Aufgabenträger hinsichtlich der Ortsteile unter 200 Einwohner, die im Grundnetz nach den Erfordernissen des Schülerverkehrs bedient werden, keine Zuordnungen, so liegt es ebenfalls in der freien Entscheidung der Verkehrsunternehmen auf welcher Linie diese Ortsteile (ggf. nur bei einzelnen Schülerkursen) angebunden werden.	Die Detailplanung der einzelnen Bündel soll im Rahmen von Vorabbekanntmachungen erfolgen.
Reg. v. Schwaben 23.03.2015	Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes beschäftigt sich auch mit dem Thema Barrierefreiheit. Als Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG werden die Informationen an Haltestellen und die Verstärkerfahrzeuge konkret benannt und begründet. Sofern jedoch nicht alle Haltestellen bis 1.1.2022 barrierefrei umgebaut werden können, fehlt hier eine konkrete Benennung und Begründung der Ausnahmen, z.B. Haltestellen in Orten unter X-Einwohner sofern kein gerechtfertigter Bedarf durch einen Anwohner geltend gemacht wird.	Die Aussagen zur Herstellung der Barrierefreiheit – wie im PBefG bis 2022 gefordert – sind nicht abschließend. Vielmehr möchte der Landkreis von der Möglichkeit Gebrauch machen, nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG Ausnahmen bei der Herstellung von Barrierefreiheit festzulegen. Um bis 2022 einen genaueren Plan mit möglichen konkreten Ausnahmetatbeständen erstellen zu können, ist mittelfristig die Fortschreibung und Spezifizierung eines Haltestellenkatasters vorgesehen (siehe dazu auch Kapitel 7.4.2)
Reg. v. Schwaben 23.03.2015	Hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuge liegen nach Auffassung der Regierung von Schwaben widersprüchliche Aussagen vor: einerseits werden Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeuge gefordert (Punkt 7.3.1.5.2), andererseits unter Punkt 7.4.2 auch andere Fahrzeuge mit Einstiegshilfe (d.h. z.B. Hublift) zugelassen.	Die Festlegung unter Punkt 7.3.1.5.2 gilt nur für Fahrzeuge der Kategorie Standard, es werden im Landkreis aber auch andere Fahrzeuge eingesetzt. Für die gilt die Aussage unter Punkt 7.4.2.
Reg. v. Schwaben 23.03.2015	Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sieht unter Punkt 7.4.2 die Aufnahme relevanter Informationen für Mobilitätsbeeinträchtigte in die Informationsmedien vor. Dies ist grundsätzlich begrüßenswert. Es müssten in diesem Fall jedoch nicht nur die Linien und Kurse, sondern	Das Thema Barrierefreiheit ist wie ausgeführt noch nicht abschließend behandelt. Die Anregung der Regierung von Schwaben wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

	<p>auch die barrierefrei-umgebauten Haltestellen gekennzeichnet werden. Ferner weisen wir jedoch darauf hin, dass eine derartige Kennzeichnung z.B. in den veröffentlichten Fahrplänen nur sinnvoll ist, wenn sie auch verlässlich und dauerhaft gewährleistet ist. Dies stellt eine Einschränkung der Verkehrsunternehmen sowohl bei der Umlaufplanung als auch beim Fahrzeugeinsatz bei z.B. Wartung und kurzfristigen Reparaturen dar. Es sollte daher mit den Verkehrsunternehmen im gegenseitigen Einverständnis geklärt werden, ab wann dies leistbar ist und ob ggf. Übergangsfristen festgelegt werden sollten.</p>	
<p>Achim Frank Behindertenbeauftragter 31.03.2015</p>	<p>Die Aufgabenträger haben nach dem PBefG die Pflicht, sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen und die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und die entsprechenden Stellen zu beteiligen. Dabei hat der NVP keinen verbindlichen Rechtscharakter und es gibt keinen Anspruch auf die Umsetzung von einzelnen Maßnahmen.</p> <p>Barrierefreiheit im NVP bedeutet, Teilhabe aller Personengruppen – keine Personengruppe darf bewusst ausgegrenzt werden.</p> <p>Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert. Es bleibt vielmehr ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss.</p> <p>Die Definition örtlicher Standards zur Barrierefreiheit auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Baulastträgern, Verbänden, Beauftragten und soweit vorhanden den Beiräten der Betroffenen.</p> <p>Der Bund hat mit Zustimmung der Länder eine politische Zielbestimmung eingeführt. Für die Umsetzung benötigen die Aufgaben- und die Baulastträger eine sachgerechte personelle und finanzielle Ausstattung.</p>	<p>Die Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises Donau-Ries wurde vollumfänglich in den Kapiteln 2.2 sowie 7.4.2 eingearbeitet.</p>
<p>Achim Frank Behindertenbeauftragter 31.03.2015</p>	<p>Der Begriff „vollständige Barrierefreiheit“, der zum Ziel im Gesetz für den 01.01.2022 benannt ist, ist ein unbestimmter Rechtsbegriff. Dies bedeutet, es gibt keine Gesetze oder Hinweise, was unter einer vollständigen Barrierefreiheit zu verstehen sein soll. Vielmehr darf man davon ausgehen, dass der Gesetzgeber nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems bis 2022 ausging. Gemeint ist vielmehr eine schrittweise Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen.</p>	<p>Die Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises Donau-Ries wurde vollumfänglich in den Kapiteln 2.2 sowie 7.4.2 eingearbeitet.</p>

<p>Achim Frank Behindertenbeauftragter 31.03.2015</p>	<p>Das Ziel der Barrierefreiheit bedeutet aber, falls bei einer Maßnahme die Umsetzung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik möglich ist, alle Barrieren abzubauen und damit eine Teilhabe aller an der Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen. Als zentrale DIN-Norm sollten daher die Auftraggeber die DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ beachten.</p>	<p>Die Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises Donau-Ries wurde vollumfänglich in den Kapiteln 2.2 sowie 7.4.2 eingearbeitet.</p>
<p>Achim Frank Behindertenbeauftragter 31.03.2015</p>	<p>Dabei gilt, dass die Forderung nach Herstellung von Barrierefreiheit nicht ausnahmslos gilt. Es gibt Einschränkungen in inhaltlicher und vor allem in räumlicher Hinsicht gem. § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG. Diese Ausnahmen sind zulässig, wenn diese konkret benannt und begründet werden. Sie gelten grundsätzlich auch über den 01.01.2022 hinaus. Außerdem darf der Gesetzgeber Ausnahmen bezüglich technischer oder wirtschaftlicher Gründe einräumen, wenn diese unumgänglich sind und diese nachgewiesen werden können. Ausnahmetatbestände könnten daher möglich sein, wenn z.B. die Barrierefreiheit des Haltestellenumfeldes nicht gewährleistet ist und die Maßnahme damit keinen positiven Effekt hätte. Weitere Ausnahmetatbestände wären denkbar, wenn z.B. die Anpassung von Infrastruktur oder Fahrzeuge im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich ist.</p>	<p>Die Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises Donau-Ries wurde vollumfänglich in den Kapiteln 2.2 sowie 7.4.2 eingearbeitet.</p>
<p>Achim Frank Behindertenbeauftragter 31.03.2015</p>	<p>Konkret bedeutet dies, dass die im NVP genannten Ausnahmeregelungen grundsätzlich bis zum Ende der Laufzeit des NVP gelten. Die Kategorisierung nach Ausbaudringlichkeit ist dagegen eine flexiblere zukünftige Handhabung, die auch angepasst werden darf. Ausnahmeregelungen sind nur dort sinnvoll, wo sich eine barrierefreie Ausstattung auch auf längere Sicht nicht realisieren lässt. Dies kann z.B. sein bei a) flexiblen Bedienformen (Bedarfsverkehre) b) Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann („sog. barrierefreie Insel“) c) Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist. Der Gesetzgeber wollte also, dass die Aufgabenträger die eigenen finanziellen Möglichkeiten und die sachlichen Notwendigkeiten in die Abwägung einbeziehen können. Dies ergibt einen Spielraum, der im Interesse der Erhaltung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes genutzt werden darf.</p>	<p>Die Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises Donau-Ries wurde vollumfänglich in den Kapiteln 2.2 sowie 7.4.2 eingearbeitet.</p>

<p>Achim Frank Behindertenbeauftragter 31.03.2015</p>	<p>Die wesentlichen Aspekte eines barrierefreien ÖPNV sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Haltestelleninfrastruktur b) Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge c) Kommunikation mit den Kunden d) Betrieb und Unterhaltung der Anlagen <p>Nur im Zusammenspiel aller obigen Punkte ist Barrierefreiheit nach heutigem Stand der Technik sicher zu stellen. Eine isolierte Betrachtung von Haltestellen und Fahrzeugen ist dabei nicht ausreichend. Konzepte und Ziele müssen auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmt werden. Eine barrierefreie Haltestelle benötigt ein barrierefrei zugängliches Haltestellenumfeld.</p>	<p>Die Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises Donau-Ries wurde vollumfänglich in den Kapiteln 2.2 sowie 7.4.2 eingearbeitet.</p>
<p>Achim Frank Behindertenbeauftragter 31.03.2015</p>	<p>Der Einsatz von Niederflur- oder Low-Entry-Bussen im ländlichen Raum wäre wünschenswert. Der Einsatz von Hochflurbussen sollte nur in begründeten Einzelfällen stattfinden. Vorteilhaft wäre, wenn diese Busse zumindest dann mit geeigneten Hubliften ausgestattet sind. Diese Busse sollten darüber hinaus mit ausreichend dimensionierten Sondernutzungsflächen ausgestattet sein. Wünschenswert wäre es auch, wenn es genügend Haltewunschtaster gibt und evtl. akustische Signale und/oder andere Fahrgastinformationen möglich sind. Auch eine kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrzeuginneren besonders in Bezug auf Haltegriffe und –stangen sowie der Türen wären zielführend.</p>	<p>Die Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises Donau-Ries wurde vollumfänglich in den Kapiteln 2.2 sowie 7.4.2 eingearbeitet.</p>
<p>Achim Frank Behindertenbeauftragter 31.03.2015</p>	<p>Bei der Planung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten sollten folgende Punkte geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Haltestellenformen, die eine reibungslose Anfahbarkeit durch die eingesetzten Fahrzeuge und damit minimale Stufen- und Spaltmaße ermöglichen. Hierfür sind die notwendigen Längen und auch die Ausgestaltungsformen wichtig. b) Höhenanpassungen der Borde gemäß den oben genannten Anforderungen im Zusammenspiel mit den eingesetzten Fahrzeugen. c) Sicherstellung einer dauerhaft konstanten Höhe der Bordkante d) Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag im Bereich der Haltestellen und auf den angrenzenden Gehwegen. e) Einsatz von Leitsystemen aus kontrastreichen Bodenindikatoren zum Auffinden der Haltestelle und vor allem der Einstiegstür. f) Möglichkeit des „verkürzten“ barrierefreien Ausbaus von Haltestellen aus Gründen der örtlichen Umstände (z.B. Hochbord nur im 	<p>Die Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises Donau-Ries wurde vollumfänglich in den Kapiteln 2.2 sowie 7.4.2 eingearbeitet.</p>

	Bereich der Tür zu den Rollstuhlplätzen). g) Gewährleistung der Barrierefreiheit auch beim Neubau von Busbuchten.	
Achim Frank Behindertenbeauftragter 31.03.2015	Bei der Haltestellenausstattung ist nicht überall ein vollumfängliches Haltestellenmobiliar notwendig. Dies kann z.B. sowohl am tatsächlich Leistbaren oder auch an der Örtlichkeit liegen. Falls Haltestellen ausgebaut werden, ist an entsprechende Sitzgelegenheiten zu denken. Rollstuhlfahrer sollten dabei eine ausreichende Bewegungsfläche unter einer Überdachung erhalten. Die Haltestellen sollten taktil erfassbar und kontrastreich gestaltet werden. Wünschenswert wäre z.B. auch die barrierefreie Gestaltung visueller Informationen entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip (bei Druckerzeugnissen sollte auf eine kontrastreiche Darstellung geachtet werden – evtl. auch in leichter Sprache).	Die Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises Donau-Ries wurde vollumfänglich in den Kapiteln 2.2 sowie 7.4.2 eingearbeitet.
Achim Frank Behindertenbeauftragter 31.03.2015	Außerdem wäre es wünschenswert, wenn es genügend Möglichkeiten für eine persönliche Beratung gäbe. Dies wäre nicht nur für ältere Menschen von Vorteil, sondern es würden dadurch keine Zugangsbarrieren zum ÖPNV aufgebaut für Menschen, die sich so informieren möchten.	Die Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises Donau-Ries wurde vollumfänglich in den Kapiteln 2.2 sowie 7.4.2 eingearbeitet.
Achim Frank Behindertenbeauftragter 31.03.2015	Gewährleistet sollte außerdem sein, dass für eine barrierefreie Nutzbarkeit von Infrastruktur und Fahrzeugen eine regelmäßige Wartung, Pflege und Reinigung erfolgt, einschließlich Winterdienst.	Die Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises Donau-Ries wurde vollumfänglich in den Kapiteln 2.2 sowie 7.4.2 eingearbeitet.
Achim Frank Behindertenbeauftragter 31.03.2015	Um hier einen genaueren Plan mit möglichen konkreten Ausnahmetatbeständen erstellen zu können, wird daher die Fortschreibung und Spezifizierung eines Haltestellenkatasters empfohlen.	Die Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises Donau-Ries wurde vollumfänglich in den Kapiteln 2.2 sowie 7.4.2 eingearbeitet.

Anhörung vom 24. März 2015

Beteiligte	Einwendung	Wertung
Gemeinde Niederschönenfeld 10.04.2015	Die Gemeinde Niederschönenfeld bekräftigt nach Prüfung des vorläufigen Schlussberichtes des Nahverkehrsplans Landkreis Donau-Ries ihre Stellungnahme vom 18.03.2015 bezüglich den Ergänzungen „Lechbus“. In den mit Mail von 24.3.15 übersandten Entwurf zur Ergänzungsanhörung wurden keine weiteren Ausführungen in Sachen „Lechbus“ ergänzt.	Der Lechbus wird ab Mitte 2016 in den Abendstunden bis 23.00 Uhr ausgebaut.
Gemeinde Niederschönenfeld 10.04.2015	Im Passus „Bedienungsstandards im Schülerverkehr im Bündel Lech“ (Seite 65) möchte die Gemeinde Niederschönenfeld darauf hinweisen, dass im vorläufigem Schlussbericht auch die Schulbeginnzeiten aufgeführt werden sollten um sicher zu stellen, dass es diesbezüglich zu keiner Änderung in allen aufgeführten Schulen kommt. Sollten sich Änderungen beim täglichen Schulbeginn ergeben, steht dies im Widerspruch zu den Anliegen unserer Bürger wie auch der Gemeinde Niederschönenfeld.	§ 34 Abs. 1 Satz 3 der Grundschulordnung lautet: Die Unterrichtszeiten werden im Benehmen mit dem Aufwandsträger und dem Elternbeirat festgesetzt. Hier hat die Gemeinde den nötigen Hebel, um unpassende Änderungen an den Unterrichtszeiten selbst beeinflussen zu können. Dies muss nicht über den Nahverkehrsplan geschehen.
Gemeinde Rögling 07.04.2015	Leider kann ich aus dem Nahverkehrsplan nicht herauslesen, ob sich für unsere Schüler aus Rögling – mit der Achse Donauwörth – Monheim (mit Fahrt nach Wittesheim) – zeitlich viel ändert. Mir ist es wichtig, dass gerade unsere Schüler, die eh schon immer (geographisch bedingt) einen langen Schulweg haben und viel Zeit im Bus verbringen, nun nicht noch früher aus dem Haus müssen und später als bisher nach Hause kommen.	Der Nahverkehrsplan legt keine Fahrpläne fest. Es ist also im Einzelfall nicht auszuschließen, dass es zu Änderungen im Fahrplan kommen wird, die auch zeitliche Auswirkungen haben.
Stadt Rain 10.04.2015	Mit den vorgeschlagenen Änderungen besteht von Seiten der Stadt Rain kein Einverständnis hinsichtlich des Punktes 8.1 Stadtverkehr Donauwörth und den sich daraus ergebenden Veränderungen der Linienbündel. Die Integration wesentlicher Teile des Landkreises in den Stadtverkehr Donauwörth wird mit wirtschaftlichen Überlegungen des Aufgabenträgers begründet. Ob diese Maßnahme dazu geeignet wäre, wirtschaftliche Verbesserungen für den Stadtverkehr zu generieren, kann mangels entsprechender Angaben nicht nachvollzogen werden, Sicher ist jedenfalls, dass die nach diesem Vorschlag verbleibenden Verkehre des Linienbündels „Donau-Ries Süd“ von Mertingen, Asbach-Bäumenheim, Oberndorf und Donauwörth zum Mittelzentrum Rain und den dortigen Schulen für sich alleine nicht wirtschaftlich betrieben werden können. Es stellt sich daher die grundsätzliche Frage nach der Aufteilung der Linienbündel. Eine Zusammenfassung des restlichen Bündels „Süd“ und des Bündels „Lech“ wäre zwingend. Um eine gemeinsame Ausschreibung	Im Entwurf zum Nahverkehrsplan Donau-Ries ist die Zuordnung zu den jeweiligen Bündeln klar geregelt. Ob aus wirtschaftlichen Gründen eine Zusammenfassung des verbleibenden Bündels Donau-Ries Süd und Donau-Ries Lech sinnvoll erscheint, liegt nicht im Entscheidungsbereich der Stadt Donauwörth.

	mit dem Stadtverkehr Donauwörth zu erreichen, müsste dann allerdings das Bündel oder einzelne Linien für einen relativ kurzen Zeitraum befristet werden. Dies erscheint mir hinsichtlich der gewünschten Eigenwirtschaftlichkeit doch äußerst problematisch.	
Stadt Rain 10.04.2015	Außerdem stellt sich die Frage, was mit dem Begriff „Integration in den Stadtverkehr Donauwörth“ gemeint ist. Aus dem vorliegenden Text ergibt sich dieses nicht. Aufgrund der telefonischen Erläuterungen von Herrn Meggle ist eine „Kooperation“ geplant mit unveränderten Aufgaben des jeweiligen Aufgabenträger. Es ist daher eine eindeutige Formulierung zu finden, wie die Aufgaben erfüllt werden sollen. Die Grundsätze für die künftige Aufgabenerfüllung sind im Nahverkehrsplan festzuhalten. Dies gilt insbesondere für die Frage der Bedienungshäufigkeit und der zeitlichen Lage der Verbindungen der Gemeinden in Richtung Donauwörth und zurück, sowie die Grundsätze des Abstimmungsprozesses der beiden Aufgabenträger.	Die Verkehre aus den Gemeinden Asbach-Bäumenheim, Mertingen und Oberndorf Richtung Donauwörth werden in den Stadtverkehr Donauwörth integriert. Organisatorisch wird dies durch eine Kooperation der beiden Aufgabenträger Landkreis Donau-Ries und Stadt Donauwörth geregelt. Der Landkreis Donau-Ries bleibt weiterhin zuständiger Aufgabenträger für die genannten kreisangehörigen Gemeinden.
Stadt Rain, 10.04.2015	Nicht nachvollziehbar ist es, weshalb der Stadtverkehr Donauwörth in diesem Umfang Teil des Nahverkehrsplanes des Landkreises sein muss, da ja die Aufgabe für das Stadtgebiet auf die Stadt Donauwörth übertragen ist. Keinesfalls besteht damit Einverständnis, wenn damit die Möglichkeit eröffnet werden sollte, die Bedienungshäufigkeiten in Richtung Donauwörth wesentlich besser als in Richtung Rain zu gestalten.	Richtung Rain ist der Schülerverkehr über das Bündel Lech klar und umfänglich geregelt. Dies geht über die im sonstigen Kreisgebiet geltende Grundnetzregelung hinaus. Zusätzlich fährt der Lechbus von Oberndorf jede halbe Stunde ab. Dies ist ein Angebot, das deutlich über das hinausgeht, was Richtung Donauwörth geplant ist.
AVV, 08.04.2015	Ergänzend dürfen wir für den Landkreis Dillingen a. d. Donau (nicht AVV-Gebiet) mitteilen, dass dieser eine Abstimmung des Stadtbusverkehrs in Donauwörth auf die Züge der Donautalbahn von/nach Richtung Dillingen begrüßen würde bzw. hierzu gerne Aussagen hätte.	Die Anforderungen an den Stadtbus sind in Kapitel 8.1 formuliert.
Realschule Hl. Kreuz 13.04.2015	S. 62 ...nach Wemding zugeordnet: Kaisheim (ohne Bernhardsiedlung und Hafentreuth) S. 63 ...nach Rain zugeordnet: Kaisheimer Ortsteile Leitheim und Altisheim S. 66 7.2.2 wie soll eine abgestimmte Schulzeitenplanung aussehen S. 85 vorletzter Absatz: Daher sind diese Linien ... , ... getrennte verkehrliche Bedürfnisse ... Hier werden für uns Bindungen gefestigt, die schon in der Vergangenheit zu einer Art Sprengelbildung bei den weiterführenden Schulen hin zu Wemding und Rain gesorgt haben.	Bei den Realschulen Wemding und Rain handelt es sich um die beiden staatlichen, koedukativen Realschulen im Landkreis. Die Zuordnung entspricht bestehenden Verkehrsbeziehungen. Unabhängig davon werden auch die Verkehrsbeziehungen nach Donauwörth über die Achsen und Bündel geregelt.

13.4.15, RvS	Zu „Allgemeine Vorschrift“: Der Nahverkehrsplan sieht grundsätzlich eine eigenwirtschaftliche Verkehrserbringung vor. Vor diesem Hintergrund erscheinen der Regierung von Schwaben die Ausführungen zum Erlass einer allgemeinen Vorschrift (als Mittel das o.g. Ziel zu erfüllen) zu oberflächlich.	Es wird ein Verweis auf die beiden bestehenden allgemeinen Vorschriften aufgenommen (Kapitel 8.2 und 5.4).
13.4.15, RvS	Zu Tariftreue: Der Landkreis sollte sich – um verschiedene Interpretationsmöglichkeiten zu vermeiden – auf eine eindeutige Wortwahl achten. RvS, Hr. Höss, schlägt vor, eine Aussage zur Priorisierung dieses Punktes aufzunehmen! (Bsp. Anzahl Fahrten - Tariftreue)	Nach Diskussion im AK ÖPNV wird festgelegt, dass der Aufgabenträger keine Priorisierung vornimmt.
13.4.15, RvS	Vorabbekanntmachung: Sollte dies ein Thema im Landkreis Donau-Ries sein, sollten (gerade vor dem Hintergrund, dass der Landkreis Donau-Ries grundsätzlich eine eigenwirtschaftliche Verkehrserbringung wünscht) hierzu entsprechende Ausführungen erfolgen und die geforderten Standards (Bedienung, Qualität etc.) bereits eine detaillierte Grundlage im Nahverkehrsplan haben.	Die geforderten Standards sind im Nahverkehrsplan ausführlich aufgeführt. In Kapitel 9 wird darauf verwiesen, dass der Aufgabenträger Vorabbekanntmachungen plant. Dabei hat der Aufgabenträger v.a. die Frist nach § 12 Abs. 6 PBefG im Auge.
13.4.15, Stadt Donauwörth	7.1.1 S. 54: Hier wird auf eine Tabelle 4 verwiesen. Diese Tabelle war in der ersten Nahverkehrsanhörung nicht aufgeführt. Wo ist diese Tabelle zu finden?	Tabelle 4 ist auf S. 105 zu finden.
13.4.15, Stadt Donauwörth	7.2.1.1 S. 63: Es wird weiterhin die Strecke „Bissingen-Tapfheim-Donauwörth“ aufgeführt. Diese sind mit neuem Nahverkehrsplan im Punkt „Stadtverkehr Donauwörth“ mitinbegriffen. Bei der Erläuterung zur Strecke „Donauwörth-Marxheim“ wird noch Zirgesheim und Schäfstall im Schülerverkehr mit aufgezeigt. Dies betrifft nur die Schüler für weiterführende Schulen oder? Denn die Beförderung von Grund- und Mittelschule fallen dem Stadtverkehr Donauwörth für die o. g. beiden Stadtteile zu.	Die Achse Bissingen - Tapfheim - Donauwörth bleibt hier stehen, um die Definition der ausreichenden Bedienung sicher zu stellen. Die Anforderungen für Schäfstall und Zirgesheim werden in Kapitel 9 korrigiert.
13.4.15, Stadt Donauwörth	7.2.3 S. 67: Hier wird unter „Rufbusse“ genannt, dass Montag – Freitag ab 19:00 Uhr und an Samstagen ab 15:00 Uhr begonnen werden soll. Das überschneidet sich mit dem regulären Linienverkehr des Stadtbus Donauwörth. Außerdem kann es bei Sonderveranstaltungen (z. B. Reichsstraßenfest) zu Überschneidungen kommen.	Das Thema Rufbusse muss noch separat diskutiert werden.

13.4.15, VDR	<p>Der Aufgabenträger sieht vor, allgemeine Vorschriften anzuwenden. Eine allgemeine Vorschrift wird bereits vom Landkreis Donau-Ries seit dem 01.01.2010 angewendet, eine weitere wurde zum Stadtverkehr Nördlingen am 23.03.2015 im Kreistag beschlossen. Da der Nahverkehrsplan auch grundsätzliche Aussagen zur Finanzierung machen muss, wäre es mehr als angebracht, die beiden allgemeinen Vorschriften zu erwähnen. Die allgemeine Vorschrift zum Stadtverkehr Nördlingen wäre unter Punkt 8.1. einzubringen. Die allgemeine Vorschrift zu den Mehrfahrtenkarten wäre in einem Abschnitt, der sich mit der Finanzierung beschäftigt, zu erwähnen. Die Aussage „der Landkreis behält sich vor, in Einzelfällen eine allgemeine Vorschrift anzuwenden“ ist für die Beteiligten des ÖPNV eine sehr weite und offene Ausführung. In der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern sind unter Anhang A „Mindestinhalte des Nahverkehrsplans“ Aussagen zur Finanzierung gefordert. In diesen geforderten Punkten sollte sich der Nahverkehrsplan auch ausreichend dem Thema der allgemeinen Vorschrift widmen, da diese in Einzelfällen angewandt werden soll und bereits angewandt wird.</p>	<p>Es wird ein Verweis auf die beiden bestehenden allgemeinen Vorschriften aufgenommen (Kapitel 8.2 und 5.4).</p>
13.4.15, VDR	<p>Wettbewerb im ÖPNV, egal ob beim eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerb und noch stärker im gemeinwirtschaftlichen Ausschreibungswettbewerb, wurde in anderen Regionen vielfach auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen. Dies geschah z.B. in Form der Flucht in branchennahen Taftbindungen (z.B. Taxigewerbe), in Form von tariflichen Gestaltungsmöglichkeiten großer Konzerne oder einfach in der Gründung von Firmen ohne Tarifbindung und der Ausgestaltung eines Haustarifs im Dumpingbereich. Hier hat der Aufgabenträger eine soziale Verantwortung. Dieser wird er, unserer Meinung zufolge, nicht gerecht, indem er im Nahverkehrsplan eine angemessene Entlohnung nach einem geltenden Tarifvertrag „erwartet“. Dieser Erwartung, die ohnehin nicht bindend ist, wird auch ein Verkehrsunternehmen gerecht, das einen Tarifvertrag findet, der deutlich unter den geltenden Branchentarifverträgen liegt und somit legal und unter Bestätigung des Aufgabenträgers durch den Nahverkehrsplan in den Lohndumpingbereich einsteigt. Wir vermuten, dass dies sicher nicht der Wille des Aufgabenträgers war. Der Gesetzgeber geht in bestimmten Bereichen bei diesem Thema sehr weit, siehe Erwägungsgrund 16 i. V. m. Art. 4 Abs. 5 der VO 1370/2007. Für den Nahverkehrsplan schlagen wir folgende</p>	<p>Die durch Fettdruck hervorgehobene Formulierung wird so übernommen (siehe Kapitel 7.3.3 Sozialstandards).</p>

	<p>Formulierung vor: Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, die für sie geltenden tarifvertraglichen Bedingungen (Lohn/Manteltarifvertrag) und Tarifverträge einzuhalten. Tarifvertraglich ungebundene Unternehmen sind verpflichtet, die für sie fachlich und räumlich geltenden Tarifverträge vollständig anzuwenden. Räumlich geltend ist der Ort der Leistungserbringung. Lohn- und Sozialdumping im Verhältnis zu den bisherigen Bedingungen ist unzulässig. Der Aufgabenträger behält sich vor, bei grober Missachtung dieser Sozialklausel aus wichtigen Grund einen Antrag auf Versagung der Genehmigung bei der Regierung von Schwaben nach §13 (2a) zu stellen.</p>	
13.4.15, VDR	<p>Zu der Fahrzeugausstattung wurde bei einem Termin im November ein weiterer Termin zu diesem Thema angestrebt. Dieser fand unter Teilnahme des Landrates und des stellvertretenden Landrats am 05.02.2015 nach der Anhörung zum Nahverkehrsplan statt. An diesem Termin wurde ausführlich über Änderungen zu den Fahrzeugstandards gesprochen. Diese sollten in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Aus diesen vielen besprochenen Punkten wird nun in dem vorliegenden Vorschlag nur ein einziger Punkt heraus genommen, nämlich die Übergangsfrist zu den Qualitätsstandards. Sollte dies der einzige Punkt sein, der aus der Summe der erörterten Punkte in den Nahverkehrsplan einfließt, stellen wir uns die Frage der Sinnhaftigkeit des gemeinsamen Termins mit dem Landrat. Darüber hinaus gilt vollumfänglich unsere erste Stellungnahme zur Anhörung des Nahverkehrsplans vom 23.03.2015, bei dem wir umfangreiche Aussagen zur Fahrzeugausstattung gemacht haben. Es ist oftmals nicht bewusst, dass auch ein Niederflerbus mit Rampe kein voll barrierefreies Fahrzeug ist. Aktuell fühlen sich manche Regionen dazu berufen intensive Regelungen zu erlassen, wohlwissend dass diese durchaus nicht den eigentlichen Vorgaben eines barrierefreien ÖPNV entsprechen. Es ist durchaus allen bewusst, dass es hierzu noch keine klaren Vorgaben hierfür gibt. Das Thema Barrierefreiheit im öffentlichen Raum steht stark in der öffentlichen Diskussion, konkrete Vorgaben sind erst in den kommenden Jahren zu erwarten.</p>	<p>Die Qualitätsstandards wurden entsprechend der Vorschläge der Verkehrsunternehmen überarbeitet, zum Teil auch Anforderungen gestrichen und zudem eine Übergangsfrist festgelegt (siehe Kapitel 7.3.1). Zum Thema Barrierefreiheit wird auf die überarbeiteten Kapitel 2.2 sowie 7.4.2 verwiesen.</p>
13.4.15, VDR	<p>Seit der letzten Anhörung zum Nahverkehrsplan, deren Frist am 23.03.2015 auslief, wurde die Linie 503 neu beantragt. Hierbei wurde deutlich, dass die Zuordnung einzelner Ortsteile zu einer bestimmten Linie, Achse oder Grundnetz nach der „Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes</p>	<p>Nach § 8 Abs. 3a hat die Genehmigungsbehörde den NVP im Genehmigungsverfahren "zu berücksichtigen". Nach § 13 Abs. 2a Satz 2 ist die Genehmigung eines in der Frist von § 12 Abs. 6 gestellten Antrages "zu versagen", wenn die in der Vorabbekanntmachung</p>

	<p>für den Raum Nordries“ zwar detailliert geregelt wurde, aber an wenigen Stellen lückenhaft war. In der nun vorliegenden Fortschreibung des gesamten Nahverkehrsplans fehlt diese Zuordnung komplett. Wir vermuten, dass diese Zuordnung vor dem Auslaufen einer Linie in einer Vorabbekanntmachung geregelt werden soll. Sollte dies zutreffen, können wir nur wiederholt ausführen, dass eine Vorabbekanntmachung die Absicht zum Ausdruck bringt, einen Verkehr gemeinwirtschaftlich zu vergeben. An vielen Stellen des Nahverkehrsplans bringt der Aufgabenträger jedoch klar zum Ausdruck, dass er den Verkehr eigenwirtschaftlich organisieren möchte. Somit scheidet eine Vorabbekanntmachung, sprich die Willensbekundung den Verkehr gemeinwirtschaftlich zu vergeben, konsequenterweise aus. Wie lässt sich dann die Frage lösen, welcher Ort zu welchem Bündel zugeordnet wird? Wir sind der Meinung, dies ist die Aufgabe des Nahverkehrsplans als Rahmenplan. Die Zuordnung ist kein belangloses Detail, das in einen Rahmenplan nicht zu erwähnen ist. Die Regierung von Schwaben hat bereits im alten Nahverkehrsplan diesen Punkt bemängelt und dies in der Auseinandersetzung zweier Verkehrsunternehmen um eine Linienkonzession immer wieder zum Ausdruck gebracht. Es ist etwas überraschend, dass der vorliegende Entwurf keine Festlegung trifft und dass auch keine Aussage getätigt wird, wie diese Lücke geschlossen werden soll. Der beste, transparenteste und sicherste Weg für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Regierung von Schwaben ist, diese Frage über Liniensteckbriefe oder über direkte Zuordnungen im Nahverkehrsplan zu regeln. Wenn sich an der örtlichen Zuordnung aufgrund von Änderungen der Schullandschaft etwas ändert, dann muss ein Nahverkehrsplan auch während der Laufzeit angepasst werden, vor allem dann, wenn eine Linie im betreffenden Raum zur Wiedererteilung ansteht. Solche Änderungen wurden auch schon in der Vergangenheit umgesetzt. Wird dies umgesetzt und gelebt, hat der Landkreis Donau-Ries einen Nahverkehrsplan, der hierzu eine klare Aussage trifft, transparent ist und Vorgaben macht, die bindend zu erfüllen sind.</p>	<p>beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen beziehen,... Die Intention der Verwaltung mit den Vorabbekanntmachung wird aus diesen beiden Zitaten deutlich: Die Vorabbekanntmachung soll dazu führen, letztlich den Verkehr zu bekommen, den der Aufgabenträger braucht. Zusätzlich bietet sie die Möglichkeit, kurzfristig noch Details, beispielsweise Anforderungen aus der Schülerbeförderung, mit aufzunehmen.</p>
13.4.15, VDR	<p>Wir schlagen vor für die Werbung auf Linienbusse folgende auszuschließen die Jugend gefährdende, pornografische, gewaltverherrlichende, fremdenfeindliche, rassistische oder anderweitig unangemessenen Inhalte hat.</p>	<p>Die Formulierung wird im entsprechenden Absatz in Kapitel 7.3.1 übernommen.</p>

13.4.15, VDR	<p>Für die Bedienungsstandards allgemein (die 2 ersten Abschnitte) werden gegenüber den Standards für Schülerbeförderungen im Landkreis Donauries die Vorgaben deutlich höher veranlagt, als es irgendwo anders im Nahverkehrsplan des Landkreises Donauries überhaupt vorgegeben ist. Bei den Bedienungsstandards sind für die Schüler der Grundschule Rain ein Zeitfenster von 45 Minuten ab/bis Heimatort zum Schulstandort Rain und zurück vorgegeben. Diese Zeiten lassen sich nicht auf allen Orten mit den Vorgaben für die restlichen Schulen (Mittelschule und Realschule) vereinen. Somit müssten hier nochmals zusätzliche Leistungen erbracht werden. Der aktuell vorherrschende Standard wird nochmals deutlich erhöht. Dasselbe ist für die Schüler der Grundschule Holzheim mit den vergebenen 20 Minuten der Fall. In beiden Fällen sollte der bestehende Standard – bei dem es keinerlei Probleme gibt – erhalten bleiben und nicht noch zusätzlich erhöht werden.</p>	<p>Nach den jetzigen Fahrplänen wird genau auf einem Kurs die Vorgabe nicht eingehalten (L 312, K 9), somit greift die Formulierung "in der Regel".</p>
13.4.15, VDR	<p>Das Kapitel 8 Stadtverkehre des o. g. Schlussberichtes wurde nun um die Ausführungen des optimierten Regiebetriebes der Stadt Donauwörth (8.1) erweitert. Die Ausführungen der Stadt Donauwörth fassen umfänglich die Situation der letzten sechs Jahre zusammen und erläutern insb. die politisch geprägte Bereitschaft für ein angebotsorientiertes ÖPNV-Angebot im Verantwortungsbereich der Großen Kreisstadt Donauwörth. Vor der europaweiten Ausschreibung des sog. „Stadtbus Donauwörth“ wurde der ÖPNV im Bereich der Stadt Donauwörth in Abhängigkeit des vorhandenen Bedarfs gestaltet. Dies gestattete dem damals tätigen Verkehrsunternehmen das Angebot grundsätzlich in eigenwirtschaftlicher Verantwortung auszuführen. Lediglich für einige zusätzliche Fahrten, deren Ausführung aufgrund der geringen bis teilweise völlig ausbleibenden Fahrgastnachfrage nicht eigenwirtschaftlich zu betreiben waren, erfolgten Bestellungen durch die Stadt Donauwörth. Das damalige wirtschaftliche Engagement der Stadt Donauwörth hielt sich dabei noch in engen Grenzen und wurde auch durch teilweisen Verzicht auf Weiterbestellung – aus Sicht der Stadt nicht ausreichend nachgefragter Verkehrsangebote – weiter eingeschränkt. Kehrt man zurück in die Gegenwart, besteht heute für Fahrgäste die den Stadtbus Donauwörth nutzen möchten, eine völlig andere Angebotslandschaft: Taktverkehre auf verschiedenen Linien mit eigens dafür beschafften Niederflurkraftomnibussen und Kleinbussen, bieten eine bisher noch nie existierende Angebotsfülle für in Frage</p>	<p>Zu dieser und den folgenden Einwendungen nimmt die Stadt Donauwörth wie folgt Stellung (eingegangen am 20. April 2015): „Im Nahverkehrsplan sind keine Aussagen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen der beauftragten Verkehrsunternehmen zu treffen. Dies trifft auf den Stadtbus ebenso zu wie für die Unternehmen der VDR. Aussagen zur Höhe der Zuwendungen der Stadt Donauwörth für den Stadtbus sind ebenso wie Aussagen zur Förderung der Unternehmen der VDR über allgemeine Vorschriften durch den Landkreis Donau-Ries nicht Teil des Nahverkehrsplanes. Bei allem Verständnis für das Interesse der Unternehmen der VDR an den wirtschaftlichen Verhältnissen des Stadtbus Donauwörth unterliegen diese Daten doch dem betriebswirtschaftlichem Unternehmensschutz.“</p>

	<p>kommende Nutzer des ÖPNV. Ergänzend dazu werden Verkehrsleistungen in den Schulverkehrsspitzenzeiten im öffentlichen Verkehr, wie auch im sog. freigestellten Schulverkehr vorgehalten. Um die Attraktivität noch zu steigern, wurde eine deutliche Tarifabsenkung - gepaart mit einer starken Familienkomponente - vorgenommen. Dies kann aufgrund der Angebotsverbesserung und der positiven politischen Außenwirkung für die Große Kreisstadt Donauwörth als Erfolg gesehen werden. Andererseits könnte sich auch kein privater Verkehrsunternehmer diese ungedeckten Mehrkosten leisten. Derartige Fahrplan- und Tarifangebote lassen sich nur durch öffentliche Gelder finanzieren, da die zu erzielenden Verkehrseinnahmen auch bei weitem nicht zur Deckung der dabei entstehenden Kosten ausreichen – keine Überraschung für ÖPNV-Insider und kundige politische Entscheider.</p>	
13.4.15, VDR	<p>Aus unserer Sicht wäre es deshalb nicht falsch gewesen, wenn in der mehrseitigen Ausführung durch die Stadt Donauwörth auch ein kleiner Hinweis auf die nun dafür jährlich aufzuwendenden Wirtschaftsmittel durch die öffentliche Hand zu lesen gewesen wäre. Im Übrigen fehlt der Hinweis, dass die europaweite Ausschreibung und deren anschließende Aufhebung deshalb erfolgte, weil kein wirtschaftliches Angebot für den Stadtbus Donauwörth damals eingegangen war. Wenn überhaupt Ausführungen über Wirtschaftlichkeit und deren Sicherung durch die Stadt Donauwörth erfolgen, lässt sich unschwer erkennen, dass neben der heute bestehenden Verkehrslandschaft des optimierten Regiebetriebes, es aus Sicht der Stadt für eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung unabdingbar sei, noch weitere Verkehre zu integrieren. Die dazu erfolgten Ausführungen auf Seite 85 des Schlussberichtes stellen dies u. E. eindeutig dar. Der Satz „Daher sind diese Linien im Bündel „Stadtverkehr Donauwörth“ zu betreiben, wirft die Frage auf, wer denn für dieses Bündel ggf. letztendlich die wirtschaftliche Verantwortung zu tragen hat. In Kapitel 9 des vorliegenden Schlussberichtes findet sich im zweiten Absatz des Kapitels Wirtschaftlichkeit und Bündelung nachfolgender Satz: „Innerhalb eines Linienbündels soll eine Verkehrsgestaltung aus einer Hand erfolgen.“ Soweit es sich um ein Linienbündel handelt wie das des „Stadtverkehr Donauwörth“, das generell einen sehr dominant gemeinwirtschaftlichen Verkehr beinhaltet, wäre dies sicher gar nicht anderweitig zu lösen. Gerade wegen der erheblichen wirtschaftlichen Herausforderungen – demografischer Wandel in den nächsten 5 Jahren führt zu einem</p>	<p>Die Aussagen zur europaweiten Ausschreibung des Stadtbusverkehrs sind rein spekulativ und entbehren jeglicher Grundlage. Auch hier ist wohl das Informationsinteresse über die Ausschreibungsergebnisse Grundlage für die Einwendungen der VDR.</p> <p>Der Zuschnitt für das vorgeschlagene Linienbündel „Stadtverkehr Donauwörth“ orientiert sich an den bestehenden Verkehrsverhältnissen, die so über viele Jahre auch von einem Unternehmen der VDR betrieben wurde, bzw. an den Bedürfnissen der Schülerbeförderung für den Schulverband Donauwörth/Tapfheim und dem Wunsch des Landkreises auf Anbindung der Gemeinde Oberndorf. Insoweit wird der Verkehr, der bisher durch die VDR bedient wurde, nur am Rand beeinträchtigt. Die ablehnende Stellungnahme der VDR zu diesem Linienbündel kann deshalb nicht nachvollzogen werden, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass zwei Unternehmen der VDR den überwiegenden Verkehr für den Stadtbus Donauwörth bestreiten.</p> <p>In diesem Zusammenhang darf auch ausgeführt werden, dass die Stadt Donauwörth als Aufgabenträger dem einbrechenden Verkehr der VDR-Linien in den Zuständigkeitsbereich der Stadt bisher uneingeschränkt zugestimmt und der Stadtbus mit einzelnen Verkehrsunternehmen der VDR bilaterale Kooperationen geschlossen hat.“</p> <p>Nach Rücksprache mit der Stadt wird in Kapitel 9 am Ende der Ausführungen zum Bündel Donauwörth noch folgender Satz ergänzt: "Das Bündel soll gemeinwirtschaftlich vergeben werden."</p>

	<p>Schülerrückgang von ca. 15 % lt. vorliegendem Schlussbericht – mag es durchaus angezeigt sein, in einen entsprechenden Dialog mit der Stadt Donauwörth zu treten. Kein Verständnis ist jedoch für eine Fortschreibung im Schlussbericht des Nahverkehrsplanes aufzubringen, wenn wie auf Seite 89 für ein kurzfristig neu kreierte Bündel, wohl beeinflusst durch die letzten Ausführungen der Großen Kreisstadt Donauwörth, in Art und Weise eines „Zusammenkehrens“ diverser Linienverkehrs- Reste für lediglich drei Jahre ein Schlusstrich gezogen werden soll. Wenn schon ein sog. Bündel mit Ausrichtung auf Donauwörth von Seiten des Aufgabenträgers gestaltet wird, warum wurde es dann nicht aus allen Himmelsrichtungen auf die Große Kreisstadt gebildet? Oder waren andere Linienverkehre bereits schon anderweitig vergeben? Von einer Zustimmung zum vorliegenden Schlussbericht des Nahverkehrsplanes Donau-Ries in diesem Punkt nehmen wir deshalb Abstand.</p>	
13.4.15, VDR	<p>Die Linien 311 und 315 sind konkret keinem Bündel mehr zugeteilt, welche aber als Linie 311 und 315 dem Bündel Lech zugordnet werden müsste. Zudem ist die beschriebene gute Auslastung außerhalb der Bündelgrenze eine subjektive Wahrnehmung, welche nicht für die Planung von Verkehren relevant ist und auch in der Zukunft aufgrund des demografischen Wandels etc. sich zudem wesentlich ändern kann.</p>	<p>Der Verweis auf die beiden Linien wird künftig nicht mehr passen. Es ist genau die künftige Zuordnung beschrieben.</p>
31.3.15, Gmd. Marxheim	<p>In Sorge um die Beförderungszeiten und Wartezeiten unserer Grundschüler der Julian-Knogler-Grundschule Marxheim bitte ich Sie, analog der Grundschule Rain folgende Formulierung in die "Bedienungsstandards im Schülerverkehr im Bündel Lech" mit aufzunehmen: Für Schüler der Julian-Knogler-Grundschule Marxheim ist sicherzustellen, dass die Abfahrt am Heimatort in der Regel maximal 45 Minuten vor Unterrichtsbeginn erfolgt und dass sie nach Unterrichtsende nach der fünften und sechsten Stunde in der Regel wieder nach maximal 45 Minuten am Heimatort ankommen.</p>	<p>Dies wird bei den Ausführungen zur Grundschule Marxheim ergänzt.</p>
31.3.15, Gmd. Marxheim	<p>Für die Schüler aus den Ortsteilen der Gemeinde Marxheim Richtung Donauwörth (Gymnasium, Heilig Kreuz, St. Ursula) sollen die Abfahrtszeiten morgens (bis auf die Ortsteile Lechsend und Graisbach) gleich den Abfahrtszeiten der Grundschule sein. Für Lechsend und Graisbach soll die bisherige Praxis beibehalten werden, das heißt Zustieg in den von der Grundschule Marxheim Richtung Donauwörth fahrenden Bus.</p>	<p>Es ist Wille des AK ÖPNV, letztlich eine praktikable und für die Fahrgäste gute Lösung anzustreben. Es soll in die Vorabkennzeichnung für das Bündel Lech mit aufgenommen werden.</p>

31.3.15, Gmd. Marxheim	Die Rückfahrten von den Donauwörther Schulen sollten zeitnah nach der sechsten, achten und zehnten Stunde erfolgen. Zeitnah ist wie folgt zu definieren: Die Schüler sollten ca. eine Stunde nach Unterrichtsende ihren Heimatort erreicht haben.	Dieser Wunsch steht im klaren Widerspruch zu den Selbstverpflichtungen des Landkreises Donau-Ries bei der Schülerbeförderung. Hier heißt es. "Die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und/oder des freigestellten Schülerverkehrs ist zumutbar, wenn die Ankunft oder die Abfahrt am Schulort in der Regel innerhalb von 45 Minuten vor Beginn oder nach Ende des Vormittagsunterrichts erfolgt."
---------------------------	---	--

14.6 Pläne