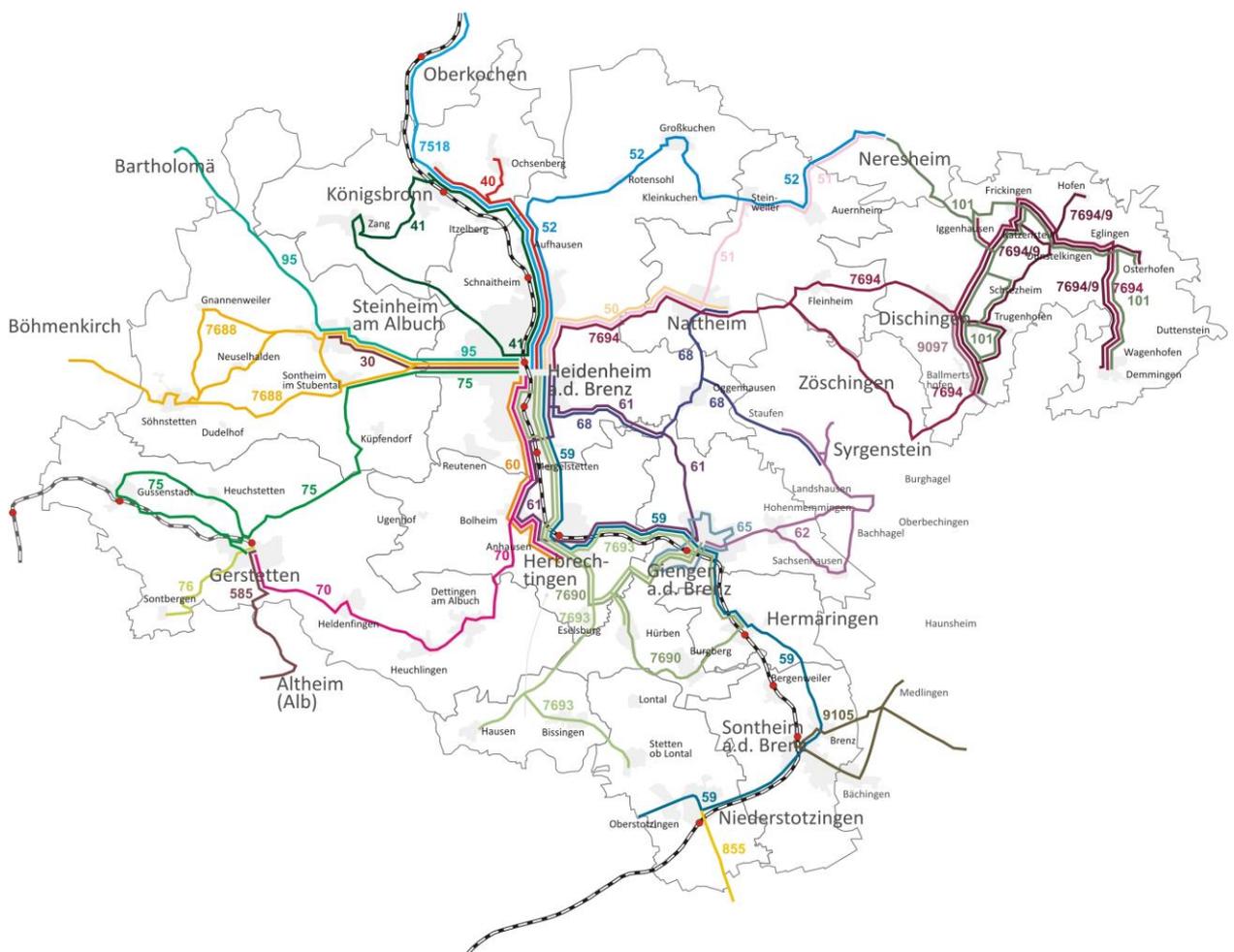




Landkreis Heidenheim

# Nahverkehrsplan 2014 für den Landkreis Heidenheim



Beschlossen durch den Kreistag des Landkreises Heidenheim am 6. Oktober 2014



# **Nahverkehrsplan 2014 für den Landkreis Heidenheim**

## **NahverkehrsBeratung Südwest**

Dietmar Maier Nahverkehrsberatung  
Pfinztalstraße 90  
76227 Karlsruhe  
Tel (0721) 499 10-983  
[maier@nahverkehrsberatung.de](mailto:maier@nahverkehrsberatung.de)  
[www.nahverkehrsberatung.de](http://www.nahverkehrsberatung.de)

Bearbeitung:

Dietmar Maier (Projektleiter)  
Tina Bauer  
Rania Taani



## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans</b>	<b>1</b>
1.1. Gesetzliche Rahmenbedingungen	1
1.2. Festlegungen übergeordneter Pläne	3
1.2.1. Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg 2010	3
1.2.2. Landesentwicklungsplan (LEP) 2002 Baden-Württemberg	5
1.2.3. Regionalplan Ostwürttemberg 2010	6
1.2.4. Aktionsprogramm MORO in der Region Ostwürttemberg	8
1.3. Strategische Umweltprüfung (SUP)	8
1.4. Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Heidenheim	11
<b>2. Bilanzierung der Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplans 1997</b>	<b>12</b>
<b>3. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Heidenheim</b>	<b>15</b>
3.1. Übergeordnete Ziele für die Entwicklung des ÖPNV	15
3.2. Ziele für den Schienenverkehr	16
3.2.1. Planungen des Landes im Schienennahverkehr	16
3.2.2. Weitergehende Ziele der Region Ostwürttemberg	16
3.3. Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot im Busverkehr, Definition der ausreichenden Bedienung	17
3.3.1. Netzstruktur	17
3.3.2. Bedienungskategorien der Linien	18
3.3.3. Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten	20
3.3.4. Weitergehende Ziele des Landkreises Heidenheim	23
3.3.5. Einsatz flexibler Bedienungsformen	24
3.3.6. Rahmenvorgaben für den Schülerverkehr	26
3.3.7. Ziele für die räumliche Erschließung	27
3.3.8. Verknüpfung der Linien und Systeme	27
3.4. Weitere Ziele	29
3.4.1. Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge	29
3.4.2. Verbundtarif	29
3.4.3. Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement	29
3.4.4. Haltestellenausstattungen	30
3.5. Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV	31
3.6. Finanzierung von Investitionen und Betrieb	32
<b>4. Linienbündelungskonzeption</b>	<b>34</b>
4.1. Grundsätze des Linienbündelungskonzepts	34
4.2. Festlegung der Linienbündel	36
4.2.1. Übersicht	36
4.2.2. Linienbündel Stadtverkehr Heidenheim	36
4.2.3. Linienbündel Nord/Ost	37
4.2.4. Linienbündel Süd	38
4.2.5. Linienbündel West	39
4.3. Linien ohne Zuordnung zu einem Linienbündel	40
4.4. Zeitplan der Laufzeitenharmonisierung	40



<b>5. Bestandsaufnahme</b>	<b>41</b>
5.1. Raumstruktur und Rahmenbedingungen	41
5.2. Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes	44
5.2.1. Schienennetz und Schienenverkehrsangebot	44
5.2.2. Verkehrsunternehmen	44
5.2.3. Regionalbusverkehre	45
5.2.4. Fahrtenhäufigkeit Bus	46
5.2.5. Verbindungsqualität	48
5.2.6. Qualität der räumlichen Erschließung	49
5.2.7. Verknüpfungen	51
5.2.8. Eingesetzte Fahrzeuge	53
5.2.9. Tarif	53
5.2.10. Barrierefreiheit	54
<b>6. Nachfrage und Nachfrageprognose</b>	<b>56</b>
6.1. Bestehende Verkehrsnachfrage	56
6.1.1. Berufspendlerverkehr im Landkreis Heidenheim	56
6.1.2. Aufkommen im motorisierten Individualverkehr	56
6.1.3. Ausbildungsverkehr im Landkreis Heidenheim	57
6.1.4. ÖPNV-Nachfrage im Landkreis Heidenheim	58
6.2. Verkehrsprognose	59
6.2.1. Zukünftige Bevölkerungsentwicklung	59
6.2.2. Entwicklung des Schülerverkehrs	60
6.2.3. Prognose des Straßenverkehrsmodells des Landkreises Heidenheim	61
6.2.4. Prognosen des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg	61
6.2.5. Bundesweite Entwicklungen und Trends	63
6.2.6. ÖPNV-Finanzierung und deren Entwicklung	66
<b>7. Schlussfolgerungen und Bewertung aus Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs</b>	<b>70</b>
<b>8. Maßnahmen</b>	<b>73</b>

## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1-1: Prüfung der SUP-Pflicht des Nahverkehrsplans.....	10
Abbildung 3-1: Abgrenzung der Bedienungszeiten.....	21
Abbildung 6-1: Bevölkerungsentwicklung zwischen den Jahren 2000 und 2030 .....	59
Abbildung 6-2: Entwicklung und Prognose der Schülerzahlen .....	61
Abbildung 6-3: Verteilung der Wege auf die Wegezwecke in ländlichen Landkreisen 2008 (Quelle: Mobilität in Deutschland 2008) .....	64
Abbildung 6-4: Verteilung Finanzierung des Busverkehrs 2013.....	66



## Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 3-1: Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Regionalbus .....	18
Tabelle 3-2: Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Stadtbusse .....	20
Tabelle 3-3: Bedienungshäufigkeiten im Regionalverkehr .....	22
Tabelle 3-4: Bedienungshäufigkeiten im Stadtverkehr .....	23
Tabelle 3-5: Höherstufungen von Achsen im Rahmen der erweiterten Ziele .....	24
Tabelle 3-6: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen .....	31
Tabelle 4-1: Übersicht über die Linienbündel .....	36
Tabelle 5-1: Gemeinden und Ortsteile (Stand 2012) .....	42
Tabelle 5-2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen (2012); Quelle: Statistik Baden-Württemberg .....	43
Tabelle 5-3: Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Heidenheim .....	44
Tabelle 5-4: Relationen mit ungünstigem Fahrzeitverhältnis gegenüber dem Pkw .....	49
Tabelle 5-5: Erschließungsdefizite im Landkreis Heidenheim .....	50
Tabelle 5-6: Anschlussqualität an Bus-Schiene-Verknüpfungspunkten .....	51
Tabelle 5-7: P+R und B+R-Plätze .....	52
Tabelle 6-1: Pendlerverflechtungen 2012 (Quelle: Bundesagentur für Arbeit) .....	56
Tabelle 6-2: Aufkommen im motorisierten Individualverkehr .....	57
Tabelle 6-3: ÖPNV-Nachfrage im htv-Tarif (Fahrgäste pro Tag) und ÖV-Anteil am motorisierten Verkehr .....	58
Tabelle 6-4: Verkehrsentwicklung des MIV 2025 gegenüber 2008 .....	61
Tabelle 6-5: Verkehrsprognose 2025 des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg .....	62
Tabelle 6-6: Entwicklung des Verkehrsaufkommens 2002 - 2008 .....	64
Tabelle 6-7: Finanzierungsprognose .....	69

## Karten

Karte 1-1	Zentrale Orte, Entwicklungsachsen und Verflechtungsbereiche
Karte 3-1	Zielnetz 2019
Karte 3-2	Zielnetz weitergehende Ziele des Landkreises Heidenheim 2019
Karte 4-1	Linienbündelungskonzept
Karte 5-1	Einwohner nach Teilorten
Karte 5-2	Einwohner und Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte
Karte 5-3	Schulstandorte
Karte 5-4	Liniennetz
Karte 5-5	Betreibernetze
Karte 5-6	Bedienungsqualität der Wohnorte 14-16 Uhr an Schultagen
Karte 5-7	Bedienungsqualität der Wohnorte 14-16 Uhr an Ferientagen
Karte 5-8	Bedienungsqualität der Wohnorte 16-18 Uhr an Schultagen
Karte 5-9	Bedienungsqualität der Wohnorte 16-18 Uhr an Ferientagen
Karte 5-10	Bedienungsqualität der Wohnorte 20-24 Uhr an Ferientagen
Karte 5-11	Bedienungsqualität der Wohnorte 9-15 Uhr an Samstagen
Karte 5-12	Bedienungsqualität der Wohnorte ganztags an Sonntagen
Karte 6-1	Nachfrage im motorisierten Individualverkehr (MIV)
Karte 6-2	Schülerverflechtungen Grund-, Real-, Haupt- und Werkrealschüler
Karte 6-3	Schülerverflechtungen Gymnasiasten
Karte 6-4	Schülerverflechtungen Berufsschüler



## Anlagen

Anlage 1-1	Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan
Anlage 5-1	Linien genehmigungen nach § 42 PBefG
Anlage 5-2	Bedienungshäufigkeit der Buslinien
Anlage 5-3	Reisezeitvergleich
Anlage 5-4	Verknüpfung Bus - Schiene
Anlage 5-5	Tarifvergleich htv mit benachbarten und Vergleichsverbänden
Anlage 6-1	Pendlerverflechtungen
Anlage 6-2	ÖPNV-Nachfrage außerhalb des Schülerverkehrs

## Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
B+R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
htv	Heidenheimer Tarifverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integrierter Taktfahrplan
LEP	Landesentwicklungsplan
LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
SVZ	Schwachverkehrszeit
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
ZOH	Zentrale Omnibus-Haltestelle



# 1. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans

## 1.1. Gesetzliche Rahmenbedingungen

Nach § 2 Abs. 2 des baden-württembergischen ÖPNV-Gesetzes (ÖPNVG) liegt die Zuständigkeit und Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV bei den Landkreisen und kreisfreien Städten im Rahmen einer freiwilligen Aufgabe der Daseinsvorsorge. Aufgrund der Freiwilligkeit der Aufgabe sind die Aufgabenträger in der Art und Weise der Ausgestaltung frei, jedoch gibt das ÖPNV-Gesetz Ziele vor. Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr liegt grundsätzlich beim Land.

„Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird.“ (Zitat aus: ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg, § 1 Zielsetzung)

Nach § 11 Abs. 1 ÖPNV-Gesetz haben die Landkreise und kreisfreien Städte einen Nahverkehrsplan als ÖPNV-Rahmenplan aufzustellen. Der Kreistag des Landkreises Heidenheim hat 1997 den Nahverkehrsplan beschlossen. Nahverkehrspläne sind zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Da zwischenzeitlich wichtige Maßnahmen des Nahverkehrsplans 1997 – wie z. B. der Tarifverbund – umgesetzt worden sind, strukturelle Veränderungen stattgefunden haben (und auch weiter stattfinden werden) und sich nicht zuletzt die rechtlichen Rahmenbedingungen geändert haben, wurde eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes beschlossen.

Nach § 11 Abs. 3 bis 5 ÖPNVG hat der Nahverkehrsplan mindestens zu enthalten:

1. eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr;
2. eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse);
3. eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);
4. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs;
5. Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

Mit der am 3.12.2009 in Kraft getretenen EG-VO 1370/2007 wurde der Marktzugang im ÖPNV und die beihilferechtskonforme Finanzierung neu geregelt. Der nationale Rechtsrahmen wurde mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 1.1.2013 angepasst. Das ÖPNVG wurde bisher nicht angepasst.

Im Rahmen dieser Änderungen des Rechtsrahmens ist die Bedeutung des Nahverkehrsplans gewachsen. Gemäß § 8 Abs. 3 a PBefG hat die Genehmigungsbehörde einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Sie kann nach § 13 Abs. 2 a PBefG Linienkonzessionen unter anderem dann versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht mit dem Nahverkehrsplan in Einklang steht. Ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag eines Verkehrsunternehmens kann abgelehnt werden, wenn er nicht die im Nahverkehrsplan zu definierende „ausreichende Verkehrsbedienung“ erfüllt. In diesem Fall hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, den Verkehr auszuschreiben.



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

Bei der Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung besitzt der Aufgabenträger einen weiten Planungsspielraum. Die Standards sollten so konkret sein, dass die Genehmigungsbehörde eindeutig feststellen kann, ob ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag von den Vorgaben des Nahverkehrsplans abweicht oder ob er ihnen entspricht. In wirtschaftlicher bzw. finanzieller Hinsicht ist abzuwägen, dass die in einem Nahverkehrsplan festgelegten Standards nur dann verwirklicht werden, wenn entweder ein Unternehmer zur eigenwirtschaftlichen Umsetzung bereit ist oder aber, falls dies nicht der Fall ist, wenn der Aufgabenträger bereit und in der Lage ist, den Nahverkehrsplan durch die Bestellung und damit Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre umzusetzen. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich allerdings keine rechtliche Selbstbindung des Aufgabenträgers und damit keine Rechtspflicht zur Umsetzung. Allerdings wird unter Umständen eine Erwartungshaltung geweckt, so dass die Verankerung von Zielen und von Maßnahmen einer politischen Selbstverpflichtung gleichkommen kann.

Werden mehrerer Genehmigungsanträge für den selben Verkehr gestellt, stellt der Nahverkehrsplan einen Maßstab für die Bewertung der Anträge und schließlich die Genehmigungserteilung dar.

Nach § 9 Abs. 2 PBefG kann die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden, soweit es die Zielsetzung des § 8 PBefG und des Nahverkehrsplans erfordert. Ziele des § 8 Abs. 3 PBefG sind die Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienung sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung (§ 8 Abs. 3 S. 1 sowie Abs. 3 a S. 1 PBefG).

Die Bündelung, d. h. die Zusammenfassung von Linien, die Verflechtungen aufweisen, unterstützt die Erreichung dieser Ziele in mehrfacher Hinsicht. So können durch linienübergreifenden Personal- sowie Fahrzeugeinsatz Betriebskosten und durch zentrales Management Overheadkosten reduziert werden, wenn mehrere verbundene Linien in der Hand eines Betreibers (oder eines Betreiber-Konsortiums) gebündelt werden.

Auch die Integration, d. h. die Abstimmung von Linienführungen, Fahrplänen und Tarifen sowie die Gewährleistung der linienübergreifenden Zuverlässigkeit (z. B. Anschlusssicherung) wird erleichtert, wenn verflochtene Linien als ein Bündel durch einen Betreiber bedient werden. Dieser kann durch einen einheitlichen Marktauftritt, ein auf die Netznutzer abgestimmtes Bedienungsangebot (Produktbildung), einen linienübergreifenden Vertrieb und Kundenbetreuung sowie Marketing („einheitliche Benutzeroberfläche“) ein Höchstmaß an Marktausschöpfung erreichen, weil keine bündelinterne Konkurrenzierung besteht.

Außerdem führt die Zusammenfassung mehrerer Linien in der Hand eines Betreibers zu einem bündelinternen Querausgleich zwischen guten und schlechten Ertragslagen. Im Falle eigenwirtschaftlicher, d. h. unternehmensinitiierten Verkehre kann somit gewährleistet werden, dass ertragsstarke Linien schwächere Linien mitfinanzieren und sog. „Rosinenpickerei“ vermieden werden. Des Weiteren können bei zweckmäßiger Bündelkonzeption historisch zufällig gewachsene „Linienaufteilungen“ überwunden werden.

Voraussetzung für gebündelte Liniengenehmigungen ist ein gleichzeitiges Auslaufen der bestehenden Genehmigungen. Nach Festlegung des Harmonisierungszeitpunkts können alle auslaufenden Liniengenehmigungen durch die Genehmigungsbehörde auf diesen Zeitpunkt befristet werden. Eine Entscheidung über die zukünftige Vergabeart ist damit nicht verbunden.



## 1.2. Festlegungen übergeordneter Pläne

Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen. Die gültigen Pläne für die Region Ostwürttemberg sind der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002) und der Regionalplan Ostwürttemberg. Die konkreten Aussagen beider Planwerke zu Zentralen Orten, Entwicklungsachsen und Raumkategorien sind in Karte 1-1 dargestellt.

Daneben definiert der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (GVP) aus dem Jahr 2010 allgemeine wie auch räumlich differenzierte Ziele des Landes zur Verkehrsentwicklung.

### 1.2.1. Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg 2010

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg wurde im Jahr 2010 beschlossen. Er umfasst einen Planungshorizont bis 2025.

Der GVP 2010 verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Ziel ist es, auf eine durchgehende Verknüpfung der Verkehrssysteme und eine sachgerechte und umweltschonende Aufgabenverteilung hinzuwirken, die Schwerpunkte auf den Umweltverbund, bestehend aus Fußgänger- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personenverkehr, setzt. (vgl. GVP 2010, S.10)

Im Folgenden sind wichtige und für den Landkreis Heidenheim relevante Kernaussagen des GVP 2010 zum ÖPNV zusammenfassend dargestellt.

#### Schienerverkehr / Integraler Taktfahrplan

Es wird festgestellt, dass das Land eine Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Personenverkehrs im Ländlichen Raum durch eine möglichst gute Abstimmung des straßengebundenen ÖPNV und des SPNV auf die Züge des Fernverkehrs anstrebt (vgl. GVP 2010, S. 105).

*„Am Grundsatz und der Fortentwicklung des Integralen Taktfahrplans für Baden-Württemberg (ITF) wird festgehalten. ... Im ITF ist grundsätzlich ein Stundentakt von 6 Uhr bis 21 Uhr an Werktagen und ein Zweistundentakt zwischen Samstag 12 Uhr und Sonntag 21 Uhr vorgesehen. Diese Grundversorgung wird durch ein Basissystem (Regionalbahn) sichergestellt. Auch im Ländlichen Raum ... soll dieses Angebot gewährleistet sein.“ (GVP 2010, S. 107-108)*

Dort, wo die Nachfrage dies erfordert, strebt das Land die Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebotes im SPNV an. Dies wird in vielen Fällen ein Hinausgehen über das heutige Niveau bedeuten. (vgl. GVP 2010, S. 108).

#### Elektrifizierungsoffensive

*„Bislang nicht elektrifizierte Strecken im Land sollen durch die jeweiligen Infrastrukturbetreiber schrittweise auf elektrischen Betrieb umgerüstet werden. ... Strecken wie Ulm – Aalen (Brenzbahn) ... sind für eine Elektrifizierung in der Diskussion.“ (GVP 2010, S. 119)*

#### Bahnhofsmodernisierungsprogramm

Das Bahnhofsmodernisierungsprogramm soll bis 2018 realisiert werden. Landesweit sollen 21 Knotenbahnhöfe, darunter auch Heidenheim, durch Rampen / Aufzüge und Erhöhungen der Bahnsteigkanten barrierefrei ausgebaut werden und die Bahnsteigausstattung insgesamt



verbessert werden. Darüber hinaus sollen auch Nahverkehrsbahnhöfe aufgewertet werden, z. B. durch dynamische Fahrgastinformationen. (vgl. GVP 2010, S. 119-121)

### **ÖPNV - Flexible Bedienkonzepte**

Die Flexibilisierung der ÖPNV-Angebote hilft die Rentabilität zu verbessern, wenn der herkömmliche Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden kann (vgl. GVP 2010, S. 101). Das Land strebt eine weitere Flexibilisierung im straßengebundenen ÖPNV an. Dies kann sich auf die Fahrzeuggröße, die Linienführung, Haltestellen sowie Abfahrtszeiten beziehen. (vgl. GVP 2010, S. 130). Durch flexible Bedienungsformen kann – relativ kostengünstig – ein ÖPNV-Angebot zu Zeiten realisiert werden, in denen derzeit kein oder nur ein marginales Angebot besteht (abends, am Wochenende, in den Schulferien) (vgl. GVP 2010, S. 131).

*„Die Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV sind aufgefordert, die Überlegungen zur Flexibilisierung der Bedienangebote vor allem dort fortzusetzen, wo dadurch bestimmte Zielgruppen besser erreicht und neue Angebote im ÖPNV geschaffen oder vorhandene Angebote aufrecht erhalten werden können, die im regulären Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten“ (GVP 2010, S. 132).*

### **Tourismus und ÖPNV**

Für Tourismusregionen wird im GVP des Landes eine bessere Verknüpfung von Tourismus und Öffentlichem Verkehr gefordert (besondere Tarifangebote, Verknüpfung mit dem Fahrrad, ÖPNV-Zubringerdienste, gemeinsame Portale). Verkehrsangebote sollen als Teil des Urlaubserlebnisses vermarktet werden, beispielsweise die Museumsbahn Amstetten – Gerstetten. Die Zahl der Touristen, die mit dem ÖPNV anreisen, soll gesteigert werden. Hier können CarSharing-Angebote im touristischen Zielgebiet hilfreich sein (vgl. GVP 2010, S. 22).

### **Fahrradmitnahme im ÖPNV**

*„Mit seiner zwischenzeitlich abgeschlossenen Anschubförderung hat das Land erreicht, dass die weit überwiegende Zahl der Verkehrsverbünde mittlerweile eine kostenlose Fahrradmitnahme ermöglichen“ (GVP 2010, S. 130).*

*„Im Zuge der landesweiten Ausschreibungen im SPNV soll eine einheitlich kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV außerhalb der Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag von 6 bis 9 Uhr umgesetzt werden. Die Kapazität für die Fahrradmitnahme soll von den Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend geschaffen werden. Die Aufgabenträger für den ÖPNV-Busverkehr sollen gebeten werden, die Fahrradmitnahmesituation im Linienverkehr nach Möglichkeit zu verbessern“ (GVP 2010, S. 130).*

### **Barrierefreiheit im ÖPNV**

Aufgrund des demografischen Wandels gewinnt das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV weiter an Bedeutung. Wichtiger werden höhengleiche Einstiege, Rampen und Aufzüge, optische und akustische Fahrgastinformationen, einfache Tarife, Sitzgelegenheiten, Stehhilfen und Anlehnbügel innerhalb der Fahrzeuge und an den Haltestellen. Barrierefreiheit soll dort, wo sie noch nicht realisiert ist, nach und nach zum Standard werden (vgl. GVP 2010, S. 17).

### **Verbundgrenzen überschreitende Tarife**

Durch Verbundtarife soll die Attraktivität für den Fahrgast erhöht werden. Zudem sollen durch tarifliche Verbesserungen und eine Optimierung des Vertriebs verbundübergreifende Fahrten vereinfacht werden (vgl. GVP 2010, S. 125).



Die Verkehrsverbünde sollen ihre Anstrengungen bei der Vereinheitlichung der Tarifregelungen verstärken, dies gilt insbesondere für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre. Verbesserungen im Vertrieb, neue Verkaufsmöglichkeiten und weitere tarifliche Änderungen sind geeignete Maßnahmen (vgl. GVP 2010, S. 126).

*„Langfristig soll möglichst jede Haltestelle von jeder Haltestelle mit einem Fahrausweis erreicht werden können“ (GVP 2010, S. 127).*

## Rückgang der Schülerzahlen

Für alle Schularten wird ein Rückgang der Schülerzahlen bis zum Jahr 2025 gegenüber 2008 um rund 24 Prozent prognostiziert. Die wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen der Schulorganisation und dem ÖPNV müssen zukünftig stärker beachtet werden. Zwischen Schulen, Schulträgern, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern des ÖPNV sind engere Abstimmungen zur Schülerbeförderung notwendig, insbesondere im Ländlichen Raum (vgl. GVP 2010, S. 16).

## 1.2.2. Landesentwicklungsplan (LEP) 2002 Baden-Württemberg

Der Landesentwicklungsplan stellt den Rahmen für die räumliche Entwicklung in Baden-Württemberg dar und setzt dabei das 1998 novellierte Raumordnungsgesetz um. Er trifft folgende für den Nahverkehrsplan relevante Aussagen:

*„Das Verkehrswesen ist so zu gestalten, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festigung des Netzes der zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt.“ (Grundsatz zu 4.1.1., Seite 31). „Die zentralen Orte sollen ... mit öffentlichen Verkehrsmitteln ... zeitgünstig, kostengerecht und umweltschonend erreichbar sein“ (Grundsatz zu 2.5.4, Seite 19). In der Begründung heißt es zur Erreichbarkeit: „... mit zumutbarem Zeit- und Kostenaufwand sowie in angemessener Häufigkeit ... Hieraus resultiert eine besondere Aufgabe für den öffentlichen Nahverkehr.“ „Zur Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben sind die Mittelzentren ... als Verknüpfungspunkte im öffentlichen Personennahverkehr auszugestalten. Sie sollen auch im Ländlichen Raum mehrmals täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus ihren Verflechtungsbereichen erreichbar sein“ (Grundsatz zu 2.5.9, Seite 21).*

*„Die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene ist ... durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln zu steigern.“ Der Integrale Taktverkehr ist „zügig in allen Teilen des Landes einzuführen“ (Grundsatz zu 4.1.15, Seite 31).*

Für die Entwicklung des ÖPNV steht in ländlichen Räumen die Daseinsvorsorge im Vordergrund, während er in Verdichtungsräumen konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sein soll:

*„Generell sind eine Siedlungsstruktur und eine soziale Infrastruktur anzustreben, die es auch Bevölkerungsteilen, die nicht über ein individuelles motorisiertes Verkehrsmittel verfügen können oder wollen, ermöglicht, die mit dem Leben im Ländlichen Raum verbundenen Vorteile zu nutzen.“ (Begründung zu 4.1.15 /4.1.16) „In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein ...“ (Grundsatz zu 4.1.16, Seite 31).*

*„Die Verdichtungsräume sind angemessen in nationale und internationale Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsnetze einzubinden. Der Leistungsaustausch mit benachbarten Räumen ist zu sichern.“ (Grundsatz zu 2.2.2.1, Seite 10-11) „Durch ein erweitertes Verkehrsangebot und den weiteren Ausbau der Infrastruktur soll der öffentliche Personennahverkehr einen möglichst hohen Anteil am motorisierten Verkehr übernehmen (Grundsatz zu 2.2.3.5, Seite 12).*



Für den Raum Ostwürttemberg werden unter anderem die folgenden Entwicklungsziele formuliert (Ziele zu 6.2.6, Seite 50):

*„Zur Unterstützung des Zusammenwachsens und der Eigenständigkeit des Raums, zur Stärkung der endogenen Potenziale und zur Förderung der Zusammenarbeit mit den Nachbarräumen werden besondere regionale Entwicklungsaufgaben für den Raum Ostwürttemberg festgelegt. Der Raum umfasst im Wesentlichen die Mittelbereiche Aalen, Ellwangen, Heidenheim und Schwäbisch Gmünd.*

*Besondere regionale Entwicklungsaufgaben für den Raum Ostwürttemberg sind:*

- *die gemeinsame Wahrnehmung oberzentraler Funktionen durch die vier Mittelzentren,*
- *die Intensivierung der Vernetzung dieser Mittelzentren, insbesondere in den Bereichen Wirtschaft, Kultur und Tourismus,*
- *der Ausbau der Bildungs- und Forschungseinrichtungen zu einem regionalen Netzwerk,*
- *die Verbesserung der verkehrlichen Einbindung und Erschließung zur Unterstützung der vorgenannten Entwicklungsaufgaben,*
- *die Intensivierung der Kooperation, insbesondere mit der Europäischen Metropolregion Stuttgart, dem Raum Ulm und den bayerischen Nachbarräumen.“*

Als Landesentwicklungsachsen, die den Landkreis Heidenheim berühren werden im LEP definiert:

- *(Crailsheim – Aalen –) Heidenheim a. d. B. – Giengen a. d. B. (– Ulm/ Neu-Ulm)“*
  - *Giengen an der Brenz (- Dillingen an der Donau)*
- (Anhang A Seite 25)*

### **1.2.3. Regionalplan Ostwürttemberg 2010**

Der Regionalplan Ostwürttemberg 2010 formuliert insbesondere folgende Zielsetzungen für den Schienenverkehr<sup>1</sup>:

#### **4.1.2.1 (G)**

*„Das Schienennetz soll nach den Bedürfnissen des Verkehrs und dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend so weiterentwickelt werden, dass es sowohl den Belangen des großräumigen überregionalen Verkehrs als auch dem Bedarf der Region als eigenständigem Lebens- und Wirtschaftsraum gerecht wird und einen spürbaren Beitrag zur Entlastung des Straßenverkehrs leisten kann.“*

#### **4.1.2.3 (V)**

*„Zur Verbesserung und Ergänzung der regionalen Schienenverkehrserschließung wird die möglichst baldige Einführung des Integralen Taktfahrplanes auf allen Schienenstrecken der Region vorgeschlagen.“*

#### **4.1.2.4 (V)**

*„Durch Einsatz moderner Fahrzeuge, insbesondere von Neitec-Fahrzeugen auf der kurvenreichen Jagst-/Brenzbahn und Egerbahn und Modernisierung der Bahnhöfe und Bahnhofsvorplätze ist die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs weiter zu steigern.“*

<sup>1</sup> Im Regionalplan werden u. a. Ziele (Z), Grundsätze („G“) und Vorschläge („V“) unterschieden.



#### **4.1.2.5 (Z)**

*„Als Voraussetzung für die Verbesserung bzw. Ergänzung des heute bestehenden Angebotes im großräumigen und überregionalen Schienenverkehr nach Plansatz 4.1.2.2 und 4.1.2.3 sind die Strecken*

- (Friedrichshafen) – Ulm – Heidenheim – Aalen – Ellwangen – (Crailsheim) und*
- Aalen – Bopfingen – (Nördlingen)*

*durch zweigleisigen Ausbau und die Strecke*

- Ulm – Heidenheim – Aalen*

*durch Elektrifizierung in ihrer Leistungsfähigkeit und Qualität zu verbessern.“*

#### **4.1.2.7 (Z)**

*„Die bestehenden Trassen von Schienenstrecken privater Eisenbahngesellschaften Amstetten – Gerstetten und Untergröningen - Gaildorf in der Region sind zu sichern.“*

Für den straßengebundenen öffentlichen Verkehr wird definiert:

#### **4.1.3.1 (G)**

*„Für die gesamte Region Ostwürttemberg ist unter Berücksichtigung des zentralörtlichen Systems ein integriertes, möglichst vertaktetes und mit dem Integralen Taktfahrplan der Bahn abgestimmtes ÖPNV-System anzustreben, das Bahn, Linienbus und kleinere Transporteinheiten wie Linientaxis umfasst und möglichst alle Orte bedarfsgerecht an die Zentren des jeweiligen Nahverkehrsraumes anschließt, sowie leistungsfähige, schnelle Verbindungen zwischen den wirtschaftlichen und bevölkerungsstarken Zentren der Region und ihrer Nachbarräume gewährleistet.“*

#### **4.1.3.2 (G)**

*„Liniennetz und Fahrpläne von Bahnen und Linienbussen sowie der kleineren Transporteinheiten sind so aufeinander abzustimmen, dass Parallelverkehre und Bedienungsverbote vermieden und möglichst kurze Fahrzeiten ohne lange Umsteigezeiten erreicht werden.“*

#### **4.1.3.4 (V)**

*„Es wird vorgeschlagen, zur besseren Verknüpfung des öffentlichen Linienbusverkehrs mit dem Schienenpersonenverkehr gute Übergänge zwischen Eisenbahn und öffentlichen Linienbussen zu schaffen.“*

#### **4.1.3.5 (V)**

*„Es wird vorgeschlagen, zur besseren Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs mit dem Individualverkehr weitere Park-and-Ride-Plätze in Aalen, Bopfingen, Ellwangen, Oberkochen, Königsbronn, Herbrechtingen, Niederstotzingen, Sontheim, Giengen, Lorch, Mögglingen, Böbingen und Goldshöfe bereitzustellen und verkehrsgerecht an die Bahnhöfe anzuschließen.“*

#### **4.1.3.6 (G)**

*„Es ist anzustreben, die Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen sowie die Informationen über das Verkehrsangebot des Öffentlichen Personennahverkehrs so zu gestalten, dass eine wirkungsvolle Alternative zum Individualverkehr entsteht.“*



### 1.2.4. Aktionsprogramm MORO in der Region Ostwürttemberg

Mit dem Aktionsprogramm "Modellvorhaben der Raumordnung" (MORO) unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die praktische Erprobung und Umsetzung innovativer, raumordnerischer Handlungsansätze und Instrumente in Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis, also mit Akteuren vor Ort, in der Region.

Das Aktionsprogramm soll ausgewählte Modellregionen in ländlichen Räumen darin bestärken, sich innovativ den infrastrukturellen Herausforderungen des demografischen Wandels zu stellen und mit einer Regionalstrategie zur Daseinsvorsorge erforderliche Infrastrukturanpassungen vorausschauend und kooperativ zu gestalten. Insgesamt wurden 21 Modellregionen mit unterschiedlichen inhaltlichen Schwerpunkten ausgewählt. Die Region Ostwürttemberg ist die einzige ausgewählte Modellregion in Baden-Württemberg.

Für die Region Ostwürttemberg wurden die folgenden vier Themenfelder von den Akteuren festgelegt und in Arbeitsgruppen vertieft:

- Bildung,
- Gesundheitsversorgung,
- Grundversorgung/Ehrenamt sowie
- Mobilität/Nahverkehr.

Schwerpunktthemen der Arbeitsgruppe Mobilität/Nahverkehr waren hierbei Nahverkehr außerhalb der gesetzlichen Aufgabenträgerschaft der Landkreise, Mobilitätsberatung auf regionaler Ebene und die Mobilitätsbedürfnisse von Personen, welche den motorisierten Individualverkehr nicht nutzen können oder wollen. Dies sind in der Regel ältere Menschen (Ü70) und Kinder.

Um möglichst genau ermitteln zu können, was die Gemeinden bewegt, wurde in allen beteiligten Gemeinden zu den Themenfeldern des MOROs eine Fragebogenaktion gestartet. Im Ergebnis schätzen die Gemeinden ihre Eingriffsmöglichkeiten bei der Bereitstellung neuer ÖPNV-Angebotsformen ganz gut ein und genau dazu wünschen sie sich auch eine weitergehende Ausarbeitung.

Daneben wurde in einer Erreichbarkeitsanalyse ermittelt, in welcher Zeit verschiedene Einrichtungen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV und mit dem Pkw) erreichbar sind. Unterschieden wurden dabei die Bereiche

- Bildung (Grundschulen, Haupt- und Werkrealschulen, Realschulen, Gymnasien),
- Gesundheitsversorgung (Apotheken, Hausärzte) sowie
- Handel (Bäckereien und Metzgereien, Discounter und Kleinmärkte, Vollsortimenter)

Die Ergebnisse des MORO-Projekts, insbesondere der Erreichbarkeitsanalyse, sind auch in den Nahverkehrsplan eingeflossen.

### 1.3. Strategische Umweltprüfung (SUP)

Die EU-Richtlinie 2001/42 in Verbindung mit § 14 b Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sieht vor, dass grundsätzlich Maßnahmenvorschläge von Planwerken einer strategischen Umweltprüfung SUP unterzogen werden müssen, wenn sich diese Maßnahmen erheblich nachteilig auf die Umwelt auswirken. Damit sollen von Beginn an mögliche Auswirkungen von Planungsansätzen auf die Umwelt aufgezeigt werden. Voraussetzung ist, dass der Plan für die jeweiligen Maßnahmen als Rahmen setzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG betrachtet wird. Nach § 1 Abs. 2 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) und der zugeordneten Anlage 3 sind Nahverkehrspläne grundsätzlich Planwerke, die einer SUP bedürfen.



Eine unmittelbare Bindungswirkung entfaltet der Nahverkehrsplan durch seine Berücksichtigung im deutschen Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Über diesen Wirkmechanismus werden fallweise Liniengenehmigungen der Verkehrsunternehmen beeinflusst und Planfeststellungsverfahren für Ausbaumaßnahmen im Stadt- oder Straßenbahnnetz flankiert. Insoweit kann der Nahverkehrsplan als Rahmen setzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG<sup>2</sup> betrachtet werden. Des Weiteren werden auf der Grundlage des Nahverkehrsplans Veränderungen im Verkehrsangebot mit den Verkehrsunternehmen vereinbart. Maßnahmenvorschläge, die sich an Straßenbaulastträger oder Kommunalverwaltungen richten, haben demgegenüber ausschließlich Empfehlungscharakter.

Mit dem Instrument der Strategischen Umweltprüfung wird das Ziel verfolgt, von Beginn an mögliche Auswirkungen von Planungsansätzen auf die Umwelt aufzuzeigen. Die Güte der Umweltprüfung muss dabei die Planungstiefe der entsprechenden Planung (hier des Nahverkehrsplans) nicht übersteigen. Eine projektbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen eines Bebauungsplan- oder eines Planfeststellungsverfahrens wird durch eine Strategische Umweltprüfung nicht ersetzt.

Ob der vorliegende Nahverkehrsplan überhaupt der Verpflichtung zur Prüfung von Umweltauswirkungen nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)<sup>3</sup> unterliegt, kann durch eine vom Umweltbundesamt herausgegebene Arbeitshilfe einfach und zügig festgestellt werden. Diese in Abbildung 1-1 dargestellte, aus dem „Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP); (Forschungsvorhaben 206 13 100)“ entnommene Arbeitshilfe dient der Feststellung der Prüfpflicht und der SUP-Vorprüfungspflicht eines Plans oder Programms.

Die meisten der dort gestellten Fragen können mit nein beantwortet werden. Unter § 14 Abs. 2 UVPG fallen im Verkehrsbereich nur Neubauvorhaben von Bahnstrecken und Bahnhöfen im Verkehrssektor. Die Durchführung einer solchen Prüfung ist gemäß § 14 b Abs. 2 UVPG jedoch nur für solche Maßnahmenvorschläge erforderlich, die für Vorhaben einen Rahmen setzen und bei denen eine Vorprüfung im Einzelfall voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lässt. Hierzu macht der Nahverkehrsplan keinerlei Aussagen, da Investitionen in die Schieneninfrastruktur einer höheren Landesbehörde unterstehen. Die bestehenden Planungen zum Ausbau des SPNV sind in diesem Nahverkehrsplan nur nachrichtlich übernommen.

In § 14 Abs. 3 UVPG wird die Rahmensetzung von Plänen und Programmen beschrieben. Ein Rahmen wird immer dann gesetzt, wenn der Plan oder das Programm Festlegungen mit Bedeutung für die spätere Zulassungsentscheidung enthält, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen. Dies umfasst auch:

- Planinhalte, die Rahmen setzend für Änderung von Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVPG sind,
- Planinhalte, die eine spezifische Nutzung vorschreiben oder verbieten,
- Planinhalte, die bei der späteren Zulassung von Vorhaben lediglich zu berücksichtigen sind (z. B. im Rahmen von Abwägungs- oder Ermessungsentscheidungen)<sup>4</sup>.

In Kapitel 3 (Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Heidenheim) werden allgemeine Ziele zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs genannt. Diese umfassen neben Zielen zu den Angebotsstandards auch Ziele bezüglich der Infrastruktur, z. B. die Beseitigung von Engpässen. In diesem Bereich ist der Landkreis Heidenheim aber nicht Aufgabenträger.

Somit erfolgt die Einordnung des vorliegenden Nahverkehrsplanes in die Kategorie „Plan / Programm unterliegt keiner SUP-Pflicht“.

<sup>2</sup> Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001, ABl. L 197 vom 21. Juli 2001

<sup>3</sup> Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S. 1757, 2797), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470)

<sup>4</sup> So eindeutig auch Leidinger, in Hoppe 2007, § 14b, Rn. 36; Peters/Balla 2006, § 14b Rn 9; Schink 2005, S. 112; Sangenstedt 2006, S. 167.

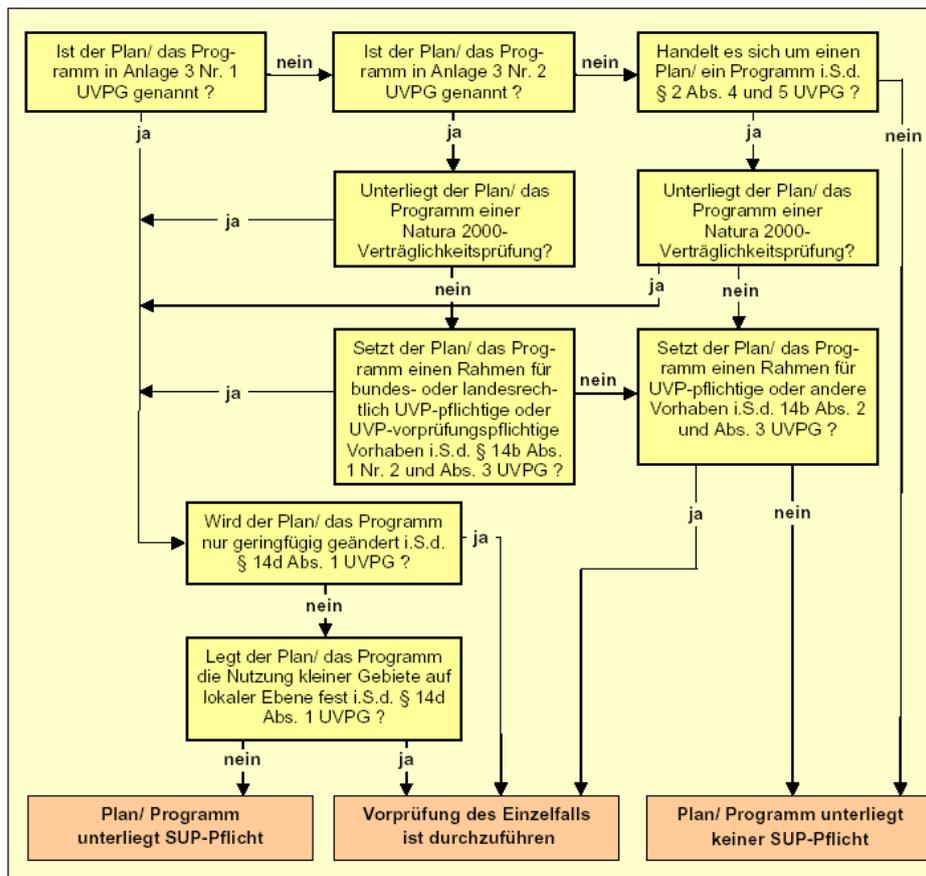


Abbildung 1-1: Prüfung der SUP-Pflicht des Nahverkehrsplans

Im Folgenden werden die übrigen in Kapitel 2 definierten Ziele bezüglich Ihrer Umweltauswirkungen und ihrer SUP-Pflichtigkeit gewürdigt:

- Ziele für den Schienenverkehr (Kapitel 3.2):  
Die in Kapitel 3.2 nachrichtlich übernommenen Ziele im Bereich Angebotsqualität und Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr führen zu zusätzlichen Fahrten und mehr Haltevorgängen. Dadurch erhöhen sich der Energieverbrauch sowie die Abgas- und Lärmemissionen. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen wird jedoch eine Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf die Schiene angestrebt, was zu einer Verringerung des Energieverbrauchs und von Lärm- und Abgasemissionen führt. Der Ausbau der Infrastruktur kann Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter haben, eine Umweltprüfung kann jedoch erst auf Basis konkreter Maßnahmen erfolgen.
- Ziele und Maßnahmen im Bereich Angebotsqualität im Busverkehr (Kapitel 3.3):  
Die in Kapitel 3.3 definierten Ziele im Bereich Angebotsqualität im Busverkehr führen teilweise zu zusätzlichen Fahrten. Dadurch erhöhen sich der Energieverbrauch sowie die Abgas- und Lärmemissionen. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen wird jedoch eine Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf den Bus angestrebt, was zu einer Verringerung des Energieverbrauchs und von Lärm- und Abgasemissionen führt. Im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung auf den genutzten Straßen können die Umweltauswirkungen der Maßnahmen somit als sehr gering eingestuft werden. Hier ist der NVP durch seine Berücksichtigung im PBefG Rahmen setzend, die Maßnahmen besitzen aber keine erheblichen Umweltauswirkungen.



- Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge (Kapitel 3.4.1):  
Durch eine Verbesserung der Abgasemissionswerte der eingesetzten Busse werden Abgase vermieden, allerdings kann sich der Energieverbrauch der Busse dadurch leicht erhöhen.  
Hier ist der NVP durch seine Berücksichtigung im PBefG Rahmen setzend, es bestehen aber keine gravierenden negativen Umweltauswirkungen.
- Umsetzung von tariflichen Maßnahmen (Kapitel 3.4.2) und Maßnahmen zur Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement (Kapitel 3.4.3):  
Die tariflichen Maßnahmen und Maßnahmen zur Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement haben das Ziel, Fahrten vom Pkw auf den Bus und die Schiene zu verlagern, was zu einer Verringerung des Energieverbrauchs und von Lärm- und Abgasemissionen führt. Es sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.
- Umsetzung der Ziele für die Ausstattung von Haltestellen (Kapitel 3.4.4)  
Hier werden allgemeine Ziele für die Ausstattung bereits bestehender Haltestellen definiert. Daraus sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.

#### **1.4. Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Heidenheim**

Der Nahverkehrsplan (insbesondere die Kapitel 3. und 4.) wurde in Zusammenarbeit mit einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der im Kreistag vertretenen Fraktionen erarbeitet. Die Verkehrsunternehmen und die betroffenen Verbände wurden im Rahmen mehrerer Informationstermine in den Erarbeitungsprozess eingebunden. Von Unternehmen und Kommunen wurden zudem in getrennten Befragungen die erforderlichen Datengrundlagen eingeholt.

Nach Beratung des Entwurfs in der Arbeitsgruppe erfolgt das offizielle Beteiligungsverfahren der Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden im Landkreis Heidenheim, benachbarter Aufgabenträger, Verbände und weiterer Beteiligter nach § 12 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg. Die eingegangenen Stellungnahmen sind in Anlage 1-1 aufgelistet.

Nach der Aufarbeitung der Stellungnahmen hat der Kreistag darüber beraten und hat den Nahverkehrsplan am 6. Oktober 2014 inklusive der vorgeschlagenen Änderungen sowie eines zur Diskussion gestellten Szenario 2 (weitergehende Ziele für das Angebot im Buslinienverkehr) beschlossen. Diese Änderungen sind in der vorliegenden Fassung eingearbeitet.



## 2. Bilanzierung der Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplans 1997

Im Nahverkehrsplan 1997 wurden aus den angestrebten ÖPNV-Qualitätsmerkmalen und den demgegenüber festgestellten Mängeln verschiedene Maßnahmen abgeleitet. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde geprüft und wird hier dokumentiert. Die damals definierten konkreten Maßnahmen sind in kursiver Schrift nachrichtlich dargestellt. Die Dokumentation bezieht sich nur auf die damaligen Maßnahmen. Durch die abweichende Definition der Ziele und Rahmenvorgaben im vorliegenden Nahverkehrsplan ergibt sich auch eine abweichende Ableitung von Maßnahmen (vgl. Kapitel 8). Der Landkreis Heidenheim bezuschusst Angebotsverbesserungen im ÖPNV, wenn sich auch die betroffenen Gemeinden an der Finanzierung beteiligen.

*„1. Neuordnung des Angebots im Bereich Dischingen/Neresheim:*

- *Aufhebung des Bedienungsverbots der Fa. Rupp (entfällt durch Tarifgemeinschaft)*
- *Neuordnung des ÖPNV im Raum Dischingen, z. B. Erschließungsfahrten auf zwei Linien im Bereich Dischingen, von denen eine Linie in Richtung Heidenheim, die andere in Richtung Neresheim verkehrt, wobei in Dischingen Übergangsmöglichkeiten zwischen beiden Linien und in Richtung Dillingen bestehen*
- *Schaffung neuer Verbindungen montags bis freitags in den Nebenverkehrszeiten und samstags zwischen Dischingen und Neresheim sowie Dischingen und Heidenheim*
- *Straffung der Fahrzeiten durch Wegfall von Schleifenfahrten“*

Durch die Einführung des Gemeinschaftstarifs des Heidenheimer Tarifverbunds (htv) sind die Bedienungsverbote im Raum Dischingen entfallen. Eine Neuordnung des Verkehrs im Raum Dischingen wurde aber bisher nicht umgesetzt, auch die Bedienungslücken bestehen weiter, wobei auf der Linie 101 ein Angebot an Ferientagen neu geschaffen wurde. Die Fahrzeiten konnten nicht gestrafft werden, da dies eine Verschlechterung der Erschließung bedeutet hätte.

*„2. Schaffung eines täglichen Angebots zwischen Niederstotzingen und Günzburg in den Hauptverkehrszeiten (eventuell einzelner in Riedhausen endender Kurse nach Niederstotzingen)“*

Ein einjähriger Versuch mit Angebotsverbesserungen wurde aufgrund der geringen Resonanz wieder eingestellt.

*„3. Schließung von Angebotslücken montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten:*

- *vor 9 Uhr von Söhnstetten nach Steinheim (Lösung durch Integration des Schülerverkehrs bereits in der Umsetzung)*
- *am späten Nachmittag von Niederstotzingen nach Stetten“*

Die Fahrten im Bereich Söhnstetten wurden neu sortiert und Angebotslücken größtenteils geschlossen. Das Angebot nach Stetten wurde 2013 stark ausgeweitet und Bedienungslücken geschlossen.

*„4. Schließen von Angebotslücken montags bis freitags in den Nebenverkehrszeiten vormittags und nachmittags:*

- *vormittags zwischen Hermaringen und Heidenheim, Neresheim und Heidenheim, sowie Heidenheim und Söhnstetten*
- *nachmittags zwischen Hermaringen und Heidenheim, Dischingen und Heidenheim sowie Dischingen und Neresheim“*

Durch die Angebotsverbesserungen auf der Brenzbahn (Hermaringen wurde 1997 nur von einzelnen Regionalbahnen bedient) bestehen hier keine Bedienungslücken mehr. Die genannten Lücken zwischen Neresheim und Heidenheim, Heidenheim und Söhnstetten sowie Dischingen und Heidenheim konnten durch zusätzliche Verbindungen geschlossen werden. Die Bedienungslücke zwischen Dischingen und Neresheim am Nachmittag besteht aber weiterhin.



„5. Schließen von Angebotslücken am Wochenende, insbesondere samstags (Abstimmung des Angebots auf die aktuellen Ladenschlusszeiten für Beschäftigte im Handel sowie auch für Kunden):

- vor 9 Uhr: von Gussenstadt nach Gerstetten, von Bissingen nach Heidenheim und Herbrechtingen, von Auernheim nach Nattheim, von Stetten nach Niederstotzingen und aus dem Bereich Dischingen nach Neresheim
- nach 9 Uhr für den samstäglichen Einkaufsverkehr von Neresheim nach Heidenheim und zwischen Dischingen und Neresheim
- Schaffung von Samstagsverkehr zwischen Bartholomä und Steinheim“

Die Bedienung am Wochenende wurde generell nicht verbessert.

„6. Verbesserung des Abendverkehrs:

- Neue Spätverbindung auf der Brenzachse in beide Richtungen“

Am Abend wurde jeweils ein zusätzliches Fahrtenpaar auf der Brenzbahn eingerichtet, so dass in Richtung Ulm eine Stunde, in Richtung Aalen sogar zwei Stunden später eine Zugverbindung besteht. Zusätzlich bestehen am Wochenende nächtliche Bus-Verbindungen zwischen Heidenheim und Aalen sowie zwischen Heidenheim und Giengen.

„7. Fahrplanabstimmung:

- Prüfen von Verbesserungsmöglichkeiten der Anschlüsse zwischen „Verbindungen“ und der Brenzbahn auf der „Achse“, dabei sind verschiedene Belange (z. B. zeitgenaue Bedienung von Schulen) abzuwägen“

Die Abstimmung zwischen Bus und Schiene ist nach wie vor unbefriedigend. Die Fahrplanabstimmung erfolgt primär mit den Unterrichtszeiten sowie zwischen den Buslinien.

„8. Gebiete und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage: Ergänzung des ÖPNV durch Anruf-Sammeltaxi-Systeme AST (nicht nur für einzelne Fahrten sondern eigenes System mit eigenen Linien) vor allem in den Bereichen:

- Gemeinde Dischingen
- südlich Herbrechtingen
- Gerstetten und Steinheim“

Anruf-Sammeltaxi-Systeme in den genannten Gebieten wurden bisher nicht umgesetzt. Allerdings bestehen zwischenzeitlich zwei Bürgerbus-Systeme in Königsbronn und Steinheim.

„9. Verkürzung der Fahrzeiten:

- Schaffung zusätzlicher Direktverbindungen zwischen Heidenheim und Zang (eventuell Weiterführung bis Königsbronn)
- Neuordnung des Linienverkehrs im Bereich Dischingen (vgl. Maßnahme Nr. 1)“

Zwischen Zang und Heidenheim wurden weitere Direktverbindungen geschaffen.

„10. Zusätzliche Haltestellen an bestehenden Linienwegen:

- in Heidenheim (Bereich vordere Enggasse),
- in Königsbronn (Gebiet Roßrucken)
- in Hermaringen (geplantes Gewerbegebiet „Berger Steig“)
- in Niederstotzingen (Gewerbegebiet „Am Bahndamm“)

Der Bereich Enggasse in Heidenheim und das Gewerbegebiet „Berger Steig“ sind weiterhin nicht erschlossen und wurden in die Tabelle der Erschließungsmängel in Kapitel 5.2.6. übernommen (Tabelle 5-5). Die Erschließung des Gebiets Enggasse wurde von HVG geprüft. Es wird aufgrund der räumlichen Gegebenheiten keine Möglichkeit gesehen, den Bereich in den Linienverkehr einzubeziehen. Das Gebiet Roßrucken in Königsbronn wird durch die Haltestelle „Zanger Straße“ erschlossen und beim Gewerbegebiet „Am Bahndamm“ wurde kein Erschließungsmangel festgestellt. Bei der Definition der Erschließungsmängel im Nahverkehrsplan 1997 sind neben objektiven Gesichtspunkten auch Anregungen der Gemeinden eingeflossen.



*„11. Linienveränderungen prüfen:*

- *in Gerstetten (Erschließung der westlichen und südlichen Wohngebiete*
- *in Dettingen (Erschließung des neuen Industriegebiets Dettingen Süd)“*

In Gerstetten wurden die Haltestellen „Berliner Straße“, „Goethestraße“, „Heuchstetter Straße“ und „Kantstraße“, neu eingerichtet.

*„12. Stadtverkehre:*

- *Neuordnung des Stadtverkehrs Giengen*
- *Neues Liniennetz mit Durchmesserlinien im Stadtverkehr Heidenheim (Detailplanung erfolgt bereits im Rahmen des VEP Heidenheim)“*

Die Stadtverkehre in Heidenheim und Giengen wurden neu geordnet und vertaktet. Der Angebotsumfang wurde dabei stark ausgeweitet.

*„13. Kooperation der Verkehrsunternehmen*

- *Eine Tarifgemeinschaft im Landkreis Heidenheim soll kurzfristig umgesetzt werden (vgl. Nahverkehrsentwicklungsplan)*
- *Die Kooperation der Verkehrsunternehmen, insbesondere die Abstimmung der Verkehrsbedienung soll verstärkt werden*
- *Die unternehmensübergreifende Kundeninformation soll verstärkt werden“*

Die Einrichtung eines Tarifverbunds im Landkreis Heidenheim wurde bereits mit der Erarbeitung des Nahverkehrsentwicklungsplans – Teil Tarif parallel zum Nahverkehrsplan eingeleitet. Dadurch konnte bereits im Mai 1998 der Heidenheimer Tarifverbund, kurz htv gegründet und zum 01. Dezember 1998 der Gemeinschaftstarif eingeführt werden. Im htv sind fünf Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen. Diese bieten ihre Leistungen für alle Fahrten innerhalb des Landkreises zu einheitlichen Tarifen und Bedingungen an.

Mit der Einführung eines Übergangstarifes zum benachbarten Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING) zum 01. Januar 2004 konnte auch für den verbundüberschreitenden Verkehr eine fahrgastfreundliche Lösung realisiert werden. Eine Übergangslösung zur Tarifgemeinschaft im Ostalbkreis (Ostalb Mobil) ist in Vorbereitung.

Neben diesen im Nahverkehrsplan definierten Maßnahmen wurde das Angebot der Brenzbahn im letzten Jahrzehnt durch das Land deutlich ausgeweitet. Das RE-Angebot wurde verdichtet und vertaktet, der Interregio-Express IRE im 2-Stunden-Takt neu eingeführt. Der Landkreis Heidenheim hat sich im Rahmen der Fahrzeugfinanzierung hier finanziell beteiligt.



### **3. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Heidenheim**

#### **3.1. Übergeordnete Ziele für die Entwicklung des ÖPNV**

##### **Neue Herausforderungen für den ÖPNV**

Für den Landkreis Heidenheim hat der ÖPNV einen hohen Stellenwert. In den vergangenen Jahren ist es gelungen, durch Angebots- und Tarifmaßnahmen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs stetig zu erhöhen.

Der ÖPNV muss sich neuen Herausforderungen stellen: dem demografisch bedingten Rückgang des Ausbildungsverkehrs, der Abnahme zeitlich und räumlich gebündelter Verkehrsströme zugunsten disperser Verflechtungen und komplexerer Wegebeziehungen und -ketten und der relativen Zunahme des Freizeitverkehrs. Diese Trends stellen hohe Anforderungen an das Angebot, wenn der ÖPNV im Landkreis weiterhin erfolgreich sein will. Der ÖPNV stößt heute nur dort auf hohe Akzeptanz, wo er ganztägig verfügbare Angebote in attraktiven Taktzeiten über die ganze Woche hinweg anbietet und für die Kunden ein Gesamtsystem darstellt, auf das sie sich in ihren Mobilitätsbedürfnissen verlassen können.

##### **Entlastungsfunktion**

In den verdichteten Teilen des Landkreises hat der Öffentliche Verkehr eine Entlastungsfunktion für das Straßennetz und die Umwelt. Hier soll das Angebot als attraktive Alternative zum MIV weiter ausgebaut werden. Die hohe Qualität des SPNV und der Stadtverkehre soll auf die nachfragestärkeren Achsen des Regionalbusverkehrs ausgedehnt werden.

##### **Daseinsvorsorge und Mobilitätssicherung**

In den ländlich strukturierten Teilen des Landkreises steht die Aufgabe der Daseinsvorsorge im Vordergrund. In allen Lebensbereichen (Ausbildung, Arbeit, Versorgung, Freizeit) wachsen die Mobilitätsanforderungen zur umfassenden Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Der ÖPNV hat in diesen Räumen die Aufgabe der Mobilitätssicherung für jene Bevölkerungskreise, die über kein eigenes Verkehrsmittel verfügen.

##### **Verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme**

Eine hohes Angebotsniveau des ÖPNV kann in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage aus wirtschaftlichen wie aus ökologischen Gründen nur durch einen verstärkten Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme (wie Rufbus, Anrufsammeltaxi/AST) jenseits des klassischen Busverkehrs sichergestellt werden.

##### **Qualitative Fortentwicklung des ÖPNV**

Qualitativ muss der ÖPNV den technischen Entwicklungen, den wachsenden Qualitätserwartungen und den Anforderungen des demografischen Wandels folgen, z. B. bei der technikgestützten Anschlusssicherung zwischen den Verkehrsmitteln auf der Basis von Echtzeitdaten oder bei der Herstellung von Barrierefreiheit.



### 3.2. Ziele für den Schienenverkehr

Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr liegt nach § 6 Abs. 2 ÖPNVG beim Land Baden-Württemberg. In diesem Kapitel werden daher die Ziele der DB und der Länder für den Schienenverkehr nur nachrichtlich übernommen.

Darüber hinaus haben die Regionen Ostwürttemberg und Donau-Iller die Frage aufgegriffen, wie aufbauend auf die im Bau befindlichen Infrastrukturprojekte Stuttgart 21, Stuttgart – Ulm und Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1), der Schienenverkehr in den beiden Regionen weiterentwickelt werden kann. Hierzu wurden verschiedene Studien in Auftrag gegeben, insbesondere die Untersuchung „Perspektiven der Entwicklung des Schienenverkehrs in der Region Ostwürttemberg“<sup>5</sup> und eine Studie zur Regio-S-Bahn Donau-Iller<sup>6</sup>. Beide umfassen auch die Brenzbahn.

#### 3.2.1. Planungen des Landes im Schienennahverkehr

Das „Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg – Angebotskonzept und Angebotsstandards für den landesbestellten SPNV“ des Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) sieht auf der Brenzbahn folgende, den Landkreis Heidenheim berührende, Angebote vor:

- Expresszug Ulm – Aalen (1-Stunden-Takt)
- Regionalverbindung Ulm – Aalen mit Halt an allen Haltepunkten (Stundentakt)

Der Stundentakt soll nach den formulierten Mindeststandards von 5:00 Uhr bis 24:00 Uhr stattfinden. Die Angebotsausweitungen stehen vorbehaltlich notwendiger Infrastrukturmaßnahmen sowie verfügbarer Mittel. Bis 2020 wird seitens des Landes eine Bestandsgarantie für das bestehende Angebot formuliert.

Die Brenzbahn ist in Aalen zu den Knotenzeiten zur Minute 30 verknüpft, in Ulm zu den Minuten 00 und 30.

#### 3.2.2. Ziele der Region Ostwürttemberg

Auf der Grundlage der beiden oben genannten Gutachten sind folgende Angebotsverbesserungen perspektivisch angedacht:

- IRE Ulm – Aalen (stündlich statt zweistündlich); zusätzliche Halte wären in Herbrechtingen und voraussichtlich Niederstotzingen möglich; der IRE könnte auch ohne Neigetechnik-Fahrzeuge betrieben werden
- Die RE-Züge der Brenzbahn verkehren als S-Bahn und enden in Aalen; nach Streckenausbau wäre trotz systematischer Bedienung aller Stationen und zusätzlicher Halte eine Beschleunigung der Züge möglich
- Verlängerung der RB-Linie Ulm-Langenau bis Sontheim (optional bis Heidenheim)
- Einzelne Verstärkerfahrten zwischen Heidenheim und Aalen

Das Betriebskonzept der Brenzbahn ergibt sich aus dem Knoten Ulm unter Berücksichtigung der Anschlüsse und Möglichkeiten zur Weiterführung im Knoten Aalen. Bestehende Verdichterzüge sollen erhalten bleiben.

Entlang der Brenzbahn wurden auch mögliche zusätzliche Haltepunkte untersucht. Übernommen wurden die Haltepunkte Aalen-Süd und Ulm-Messe. Im Landkreis Heidenheim selbst sind keine zusätzlichen Haltepunkte vorgesehen.

<sup>5</sup> Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen/Stuttgart; DB International GmbH, Karlsruhe

<sup>6</sup> SMA; Intraplan Consulting GmbH



Voraussetzung für die Umsetzung dieses Betriebskonzepts ist der zweigleisige Ausbau der Brenzbahn zwischen Sontheim und Bergenweiler sowie zwischen Langenau und Rammingen.

Kurzfristige Ziele sind die Erhöhung von Kapazitäten für die Beförderung von Personen und Fahrrädern sowie die Schließung von Taktlücken.

Der Landkreis und die kreisangehörigen Gemeinden verfolgen das Ziel der Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen.

### **3.3. Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot im Busverkehr, Definition der ausreichenden Bedienung**

Zur Umsetzung der übergeordneten Ziele für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Heidenheim (Kapitel 3.1.) werden die Angebotsstandards differenziert. Die Definition der Rahmenvorgaben erfolgt in Abhängigkeit von der räumlich wie zeitlich unterschiedlichen Nachfragestruktur sowie der Raumordnung und vor dem Hintergrund beschränkter finanzieller Möglichkeiten. Die Festlegung erfolgt weiter nach einem abgestuften, jedoch kreiseinheitlichen Maßstab.

Auf den potenzialstarken Achsen soll der ÖPNV als Alternative zum MIV weiter gestärkt und ausgebaut werden. In den nachfrageschwächeren Räumen soll ein Standard angeboten werden, welcher als Daseinsvorsorge eine Teilhabe an Ausbildung, Erwerbstätigkeit und am sonstigen gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Dabei sollen verstärkt flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

Die in den folgenden Kapiteln 3.3.1. bis 3.3.3., 3.3.5. bis 3.3.8. sowie 3.4.1. bis 3.4.4. formulierten verkehrlichen Ziele werden als ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG festgelegt. Sie stellen die öffentlichen Verkehrsinteressen im Sinne des § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG dar.

Zusätzlich zu diesen im Rahmen von Liniengenehmigungen zu beachtenden Zielen und Rahmenvorgaben werden in Kapitel 3.3.4. weitergehende Angebotsstandards definiert. Diese stellen die durch den Landkreis Heidenheim angestrebten Ziele dar und stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierung

#### **3.3.1. Netzstruktur**

##### **Regionalverkehr:**

Im Regionalverkehr werden unterschieden:

- **Leistungsnetz I:**  
Auf Achsen mit hinreichendem Nachfragepotenzial soll die Attraktivität im Jedermann-Verkehr erhöht werden. Auf diesen Achsen besteht eine vergleichsweise hohe Nachfrage im Pkw-Verkehr und auch das bestehende Fahrplanangebot im Busverkehr liegt bereits auf einem relativ hohen Niveau.
- **Leistungsnetz II:**  
Auch hier soll die Attraktivität im Jedermann-Verkehr erhöht werden. Aufgrund der begrenzten Potenziale und des bestehenden niedrigeren Angebots im Busverkehr kommen reduzierte Standards zur Anwendung.
- **Grundnetz:**  
Hier bestehen keine hinreichenden Potenziale, um den ÖPNV als attraktive Alternative zum Pkw-Verkehr auszubauen. Es soll aber ein Grundangebot zur Versorgung der Bevölkerung vorgehalten werden, auch an Ferientagen. Bei geringer Nachfrage sollen flexible



Bedienungsformen zum Einsatz kommen. Mit den Busachsen und dem Grundnetz werden alle Siedlungsbereiche mit mehr als 200 Einwohnern an das ÖPNV-Netz angebunden.

- Schülerlinien:  
Diese Linien verkehren nur an Schultagen und sind ausschließlich an den Erfordernissen des Schülerverkehrs ausgerichtet.

### Stadtverkehr:

In den Stadtverkehren bestehen die Kategorien:

- Stadtlinie Kategorie I:  
Diese Linien verbinden die Haupt-Siedlungsbereiche mit den Stadtzentren. Hier besteht bereits heute ein dichtes Busangebot
- Stadtlinie Kategorie II:  
Diese Linien ergänzen das Netz und bedienen auch kleinere Bereiche
- Sonstige Linien und Linienäste:  
Diese Linienäste verkehren angepasst an die jeweiligen Erfordernisse, z. B. des Schülerverkehrs

### 3.3.2. Bedienungskategorien der Linien

#### Regionalverkehr:

In der nachfolgenden Tabelle sind die Regionalverkehrsachsen der einzelnen Kategorien aufgeführt. Außerdem sind die Linien zugeordnet, die diese Achsenfunktion derzeit erfüllen.

Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Standard erfüllen
<b>Busachsen Leistungsnetz I</b>	
Nattheim – Heidenheim	50, 51, 7694
Bolheim – Heidenheim	60, 61, 70
Gerstetten – Heidenheim (Achsen des Leistungsnetzes II über Bolheim und über Sontheim/St. gemeinsam)	70, 75
Steinheim – Heidenheim	30, 7688
<b>Busachsen Leistungsnetz II</b>	
Zang – Königsbronn	41
Königsbronn – Schnaitheim – Heidenheim	40, 41, 7518
(Neresheim –) Heidenheim (Achsen des Leistungsnetz II über Nattheim und über Schnaitheim gemeinsam)	51, 52
Dischingen – Nattheim (Fortsetzung als Leistungsnetz I nach Heidenheim)	7694
Oggenhausen – Heidenheim	68
Herbrechtingen – Bolheim (Fortsetzung als Leistungsnetz I nach Heidenheim)	60, 61
Giengen – Herbrechtingen	61, 7690
Gerstetten – Bolheim – Heidenheim	70

Tabelle 3-1: Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Regionalbus



Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Standard erfüllen
<b>noch: Busachsen Leistungsnetz II</b>	
Gerstetten – Sontheim/St. – Heidenheim	75
Gussenstadt – Gerstetten	75
(Süßen –) Böhmenkirch – Heidenheim	7688
<b>Busachsen Grundnetz</b>	
(Oberkochen –) Königsbronn	7518
Ochsenberg – Itzelberg (Fortsetzung als Leistungsnetz II nach Heidenheim)	40
Ochsenberg – Königsbronn	40
Dischingen (– Neresheim)	101
Ortsteile – Dischingen (Fortsetzung als Leistungsnetz II nach Heidenheim als Grundnetz nach Dischingen)	101, 7694
Staufen – Oggenhausen (Fortsetzung als Leistungsnetz II nach Heidenheim)	68
Giengen – Oggenhauser Keller – Heidenheim	61
Staufen / Sachsenhausen – Giengen	62
Hermaringen – Giengen	59, 7690
Sontheim – Brenz (– Gundelfingen – Dillingen)	9105
Stetten – Niederstotzingen	59
Niederstotzingen (– Ulm)	59
Giengen – Hürben – Herbrechtingen	7690
Hausen – Bissingen – Herbrechtingen	7693
Herbrechtingen – Mergelstetten – Heidenheim	60, 61, 7690, 7693
Gerstetten – Ulm	585
Sontheim/St. – Steinheim	7688
Steinheim – Bartholomä	95
Zang – Heidenheim	41

**Tabelle 3-1 (Fortsetzung): Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Regionalbus**

Die angegebenen Linien erfüllen die Funktion der Achsen auf den entsprechenden Abschnitten. Sind mehrere Linien angegeben, so erfüllen diese den Standard gemeinsam. Die Linienangaben stellen lediglich nachrichtlich den Istzustand dar. Im Rahmen von teilraumbezogenen Überplanungen können sich hier Änderungen ergeben. Schülerlinien sind nicht aufgeführt. Diese sind flexibel an die Anforderungen des Schülerverkehrs anzupassen. Daher werden bei Schülerlinien keine Linienführungen im Nahverkehrsplan vorgegeben.



## Stadtverkehr:

Die folgenden Achsen und Linien werden den einzelnen Kategorien zugeordnet (vgl. Karte 3-1)

Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Standard erfüllen
<b>Heidenheim:</b>	
<b>Stadtlinie Kategorie I</b>	
Heidenheim ZOH – Schnaitheim	1
Heidenheim ZOH – Hansegrisreute	2, 3
Heidenheim ZOH – Konzerthaus – Mergelstetten	4, 6, 7
Heidenheim ZOH – Klinikum – Reuteneu – Mergelstetten	6, 7
Heidenheim ZOH – Reute – Zanger Berg	2, 3
Heidenheim ZOH – Heckental – Zanger Berg	1, 6a, 7a
Heidenheim ZOH – Galgenberg – Zanger Berg/Mittelrain	2, 3, 5, 6, 7
Heidenheim ZOH – Ziegelhalde – Mittelrain	6, 7
<b>Stadtlinie Kategorie II</b>	
Heidenheim ZOH – Erbisberg – Mergelstetten	4
Heidenheim ZOH – Konzerthaus – Reuteneu	5
<b>Sonstige Linien und Linienäste</b>	
Heidenheim ZOH – Aquarena	5
Heidenheim ZOH – ASR / Berufsschulzentrum	
<b>Giengen:</b>	
<b>Stadtlinie Kategorie II</b>	
Giengen-Zentrum – FMZ – Schießberg – Rechbergwanne	65
Giengen-Zentrum – Memminger Wanne	65
Giengen-Zentrum – Südstadt	65

**Tabelle 3-2: Übersicht Achsen und Linienzuordnungen Stadtbusse**

Die angegebenen Linien erfüllen die Funktion der Stadtlinien auf den entsprechenden Abschnitten. Sind mehrere Linien angegeben, so erfüllen diese den Standard gemeinsam. Wie im Regionalverkehr stellen die Linienangaben lediglich nachrichtlich den Istzustand dar. Im Rahmen von teilraumbezogenen Überplanungen können sich Änderungen ergeben. Schülerlinien sind nicht aufgeführt. Diese sind flexibel an die Anforderungen des Schülerverkehrs anzupassen. Daher werden bei Schülerlinien keine Linienführungen im Nahverkehrsplan vorgegeben.

### 3.3.3. Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten

Für die einzelnen Netzkategorien werden Mindestbedienungsstandards außerhalb des Schülerverkehrs definiert. Dazu werden verschiedene Zeitbereiche unterschieden:

- Hauptverkehrszeiten HVZ (Berufs- und Schülerverkehr)
- Normalverkehrszeiten NVZ (tagsüber, während der Ladenöffnungszeiten)
- Schwachverkehrszeiten SVZ (Verkehr am Abend, an Wochenenden/Feiertagen)



Die Zeitbereiche sind zu folgenden Zeiten wirksam (vgl. Abbildung):

**Hauptverkehrszeiten:**

- Montag bis Freitag 6:00 bis 8:00 Uhr
- Montag bis Freitag 16:00 bis 18:00 Uhr

**Normalverkehrszeiten:**

- Montag bis Freitag 5:00 bis 6:00 Uhr
- Montag bis Freitag 8:00 bis 16:00 Uhr
- Montag bis Freitag 18:00 bis 20:00 Uhr
- Samstag 8:00 bis 14:00 Uhr

**Schwachverkehrszeiten:**

- Montag bis Freitag 20:00 bis 24:00 Uhr (Nächte Freitag auf Samstag bis 1:00 Uhr)
- Samstag 6:00 bis 8:00 Uhr
- Samstag 14:00 bis 01:00 Uhr
- Sonntag 8:00 bis 24:00 Uhr

Von den Zeitbereichen kann aufgrund örtlicher Besonderheiten, beispielsweise Betriebszeiten großer Arbeitgeber, Ladenöffnungszeiten, usw. abgewichen werden.

Abbildung 3-1 zeigt die Bedienungszeiten in einer grafischen Übersicht.

Stunde	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag	Stunde
4								4
5								5
6	<b>Hauptverkehrszeit</b>							6
7	<b>Hauptverkehrszeit</b>							7
8								8
9								9
10								10
11	<b>Normalverkehrszeit</b>							11
12	<b>Normalverkehrszeit</b>							12
13								13
14								14
15								15
16	<b>Hauptverkehrszeit</b>							16
17	<b>Hauptverkehrszeit</b>							17
18								18
19								19
20								20
21	<b>Schwachverkehrszeit</b>							21
22	<b>Schwachverkehrszeit</b>							22
23								23
0								0

Abbildung 3-1: Abgrenzung der Bedienungszeiten



## Bedienungshäufigkeiten im Regionalverkehr

Im Regionalverkehr gelten folgenden Bedienungshäufigkeiten:

	Hauptverkehrszeiten	Normalverkehrszeiten	Schwachverkehrszeiten
Leistungsnetz I	mindestens 2 x pro Stunde	mindestens 1 x pro Stunde	nach Bedarf
Leistungsnetz II	1 x pro Stunde; bei Bedarf dichter	alle 1-2 Stunden, ggf. aufgefüllt durch flexible Bedienungsformen	nach Bedarf, ggf. flexible Bedienungsformen
Grundnetz	einzelne Fahrten nach Bedarf	einzelne Fahrten oder flexible Bedie- nungsformen	ggf. flexible Bedienungsformen
Schülerlinie	keine Vorgaben im Jedermann-Verkehr, ggf. flexible Bedienungsformen weitere Vorgaben siehe Kapitel 3.3.4.		

**Tabelle 3-3: Bedienungshäufigkeiten im Regionalverkehr**

Zur Steigerung der Attraktivität im Jedermannverkehr ist auf den Achsen des Leistungsnetzes I und II eine weitgehende Vertaktung anzustreben, wobei insbesondere Montag bis Freitag vor 8:00 Uhr, und im Schülerverkehr Taktabweichungen erforderlich sein können.

Die Linienführung auf den Busachsen der Kategorien I und II soll möglichst auf direktem Weg erfolgen, um mit dem MIV konkurrenzfähige Fahrzeiten zu erreichen. Im konkreten Einzelfall ist zwischen Schnelligkeit und Erschließungswirkung (vgl. Abschnitt 3.3.7.) abzuwägen. Bei nachfragestarken Linien ist auch eine Aufspaltung in einen direkt fahrenden Linienteil und einen Linienteil mit stärkerer Erschließungsfunktion möglich.

Entlang der Brenzbahnachse ergänzen die Busachsen den Schienenverkehr. Zwischen Königsbronn und Giengen sollen Schiene und Bus zusammen den Standard des Leistungsnetzes I erfüllen.

Ein Bedarf ist grundsätzlich gegeben, wenn die jeweiligen Fahrten wirtschaftlich tragfähig sind, d. h. wenn die Erlöse und eventuelle positive Effekte auf die Gesamtlinie größer sind als die Grenzkosten der Fahrten. Als angebotsorientierter Richtwert gilt:

- In den Leistungsnetzen I und II in den Schwachverkehrszeiten:  
im Abendverkehr: eine Rückfahrt, in den Nächten Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag zwei Rückfahrten
- In den Leistungsnetzen I und II im Wochenendverkehr: zwei Stunden-Takt
- Im Grundnetz mindestens ein Fahrtenpaar je Hauptverkehrszeit



## Bedienungshäufigkeiten im Stadtverkehr

In den Stadtverkehren gelten folgenden Bedienungshäufigkeiten:

	Hauptverkehrszeiten	Normalverkehrszeiten	Schwachverkehrszeiten
Stadtlinie Kategorie I	2 x pro Stunde; bei Bedarf dichter	2 x pro Stunde	nach Bedarf Richtwert: alle 2 Stunden
Stadtlinie Kategorie II	1-Stunden-Takt; bei Bedarf dichter	1-Stunden-Takt	nach Bedarf
Schülerlinie	keine Vorgaben im Jedermann-Verkehr		

**Tabelle 3-4: Bedienungshäufigkeiten im Stadtverkehr**

Die Standards gelten jeweils für das Gesamtangebot, ggf. durch Überlagerung mehrerer Linien. Dabei können die konkreten Linienführungen auch voneinander abweichen.

Die Stadtlinien der Kategorien I und II sind zu vertakten, wobei auch überlagerte Stundentakte, z. B. in gegenläufig bedienten Ringlinien, zum Einsatz kommen können. Insbesondere Montag bis Freitag vor 8:00 Uhr und im Schülerverkehr können Taktabweichungen erforderlich sein, sollen aber nach Möglichkeit vermieden werden.

Ein Bedarf ist grundsätzlich gegeben, wenn die jeweiligen Fahrten wirtschaftlich tragfähig sind, d. h. wenn die Erlöse und eventuelle positive Effekte auf der Gesamtlinie größer sind als die Grenzkosten der Fahrten.

### 3.3.4. Weitergehende Ziele des Landkreises Heidenheim

Über die in den Kapiteln 3.3.2 und 3.3.3 definierten Mindestbedienungsstandards hinaus strebt der Landkreis Heidenheim weitergehende Angebotsverbesserungen an. Dazu werden folgende Höherstufungen und Ergänzungen von Achsen gegenüber den Tabellen 3-1 und 3-2 festgelegt:



Achse	Linie, die (ggf. gemeinsam) den Standard erfüllen
<b>Busachsen Leistungsnetz I</b>	
Gerstetten – Bolheim – Heidenheim	70
Gerstetten – Sontheim/St. – Heidenheim	75
<b>Busachsen Leistungsnetz II</b>	
(Neresheim –) Nattheim – Heidenheim	51
(Neresheim –) Schnaitheim – Heidenheim	52
<b>Busachsen Grundnetz</b>	
Niederstotzingen (– Günzburg)	855
Gerstetten – Gussenstadt (– Geislingen)	Neu
Herbrechtingen – Stetten – Niederstotzingen	59

**Tabelle 3-5: Höherstufungen von Achsen im Rahmen der erweiterten Ziele**

Bezüglich der Bedienungshäufigkeiten werden in den Stadtverkehren folgende Verbesserungen gegenüber Tabelle 3-4 festgelegt:

- Der Stadtverkehr Heidenheim verkehrt in den Schwachverkehrszeiten im Stundentakt
- Der Stadtverkehr Giengen wird in den Schwachverkehrszeiten durch einen Bedarfsverkehr ergänzt
- Im Stadtverkehr Heidenheim verkehrt Linie 5 an Samstag- und Sonntagnachmittagen stündlich

### 3.3.5. Einsatz flexibler Bedienungsformen

Um die festgelegte Angebotsausweitung in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage umsetzen zu können, ist ein verstärkter Einsatz flexibler Bedienungsformen erforderlich (vgl. Tabelle 3-3 und Tabelle 3-4). Dabei können im Interesse einer Erhöhung der Fahrmöglichkeiten auch bestehende Linienkurse in eine größere Anzahl an Anmeldefahrten umgewandelt werden.

„Flexible Bedienungsformen“ ist ein Sammelbegriff, der alle ÖPNV-Angebote umfasst, die nicht mit einem Linienbus nach festgelegtem Fahrplan und festgelegtem Linienweg durchgeführt werden. Mögliche flexible Bedienungsformen werden im Folgenden kurz dargestellt. Eine Festlegung auf eine bestimmte Form erfolgt im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht. Hier sollen individuelle Lösungen in Abhängigkeit von den örtlichen Möglichkeiten umgesetzt werden.

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über flexible Bedienungsformen gegeben. Flexible Bedienungsformen können räumlich und zeitlich flexibilisiert werden:

#### Räumliche Flexibilisierung

Bei einer räumlichen Flexibilisierung wird nicht die Fahrt selbst, aber deren Verlauf am konkreten Bedarf ausgerichtet. Dazu werden die Verkehre im Richtungsband- oder Flächenbetrieb organisiert. Der Richtungsbandbetrieb ermöglicht auf Basis einer Grundroute (z. B. zwischen zwei zentralen Orten) die Bedienung eines größeren Bereichs außerhalb „der Linie“. Dabei wird die genaue Fahrtroute aufgrund angemeldeter Fahrtwünsche individuell festgelegt. Der Grad der Flexibilisierung steigt beim Flächenbetrieb, der nicht richtungsgebunden ist. Hier ergibt sich der



Verlauf der Fahrt aus den Einstiegsorten und den Fahrtzielen der Fahrgäste. Ausstiegswünsche können in der Regel direkt beim Fahrer angemeldet werden, zum Einstieg ist eine telefonische Anmeldung erforderlich.

Für den Betrieb von Bedarfshaltestellen kommt neben der telefonischen Anmeldung auch eine Anmeldung direkt an der Haltestelle in Frage. Dazu wären die Haltestellen mit einer Haltewunsch-Einrichtung zu versehen.

Der Hauptvorteil des Richtungsband- und Flächenbetriebs liegt im Fahrkomfort für durchfahrende Fahrgäste, die weniger Umwegfahrten in Kauf nehmen müssen. Da die Fahrt grundsätzlich stattfindet und in Dienstplänen berücksichtigt werden muss, ergeben sich aber nur begrenzte Kostenvorteile gegenüber dem klassischen Linienbetrieb. Gegebenenfalls können aber mehrere Fahrten mit unterschiedlichen Routen zusammengefasst werden.

### **Zeitliche Flexibilisierung**

Zeitlich können die Systeme flexibilisiert werden, indem eine Fahrt nur stattfindet, wenn eine konkrete Nachfrage besteht. Dadurch ist es möglich, auch Fahrplanfahrten anzubieten, die im regulären Linienbetrieb äußerst unwirtschaftlich wären. Die am weitesten verbreitete Form solcher Bedarfsverkehre ist das klassische Ruftaxi bzw. der Rufbus. Die Fahrplanbindung bewährt sich aufgrund der Planbarkeit von Fahrten und Fahrzeugbedarf sowie zur Minimierung des Dispositionsaufwands. Es sind aber auch völlig fahrplanlose Systeme möglich (zum Beispiel der Flexibus im Landkreis Günzburg).

Neben Busunternehmen sind im Bereich der Rufbus- bzw. Ruftaxiverkehre auch Taxi- und Mietwagen-Unternehmen tätig. Da diese Unternehmen in erster Linie auf die Bedienung einer regelmäßigen Nachfrage und einer kurzfristigen Disposition des Personals ausgerichtet sind, kann der Bedarfslinienvorkehr im Rahmen der üblichen Tätigkeit mit abgewickelt werden. Abgerechnet werden meist nur die konkret abgerufenen Fahrten, Bereitstellungskosten entstehen dann in der Regel nicht. Vor diesem Hintergrund kann auch dann ein Grundangebot aufrechterhalten werden, wenn davon auszugehen ist, dass nur ein geringer Teil der Fahrten abgerufen wird. Eingesetzt werden hier meist Pkw oder 8-Sitzer-Kleinbusse.

### **Bürgerbus**

Beim Bürgerbus kann ein ÖPNV-Angebot durch den Einsatz von ehrenamtlichen Fahrern sehr kostengünstig angeboten werden. In der Regel werden Kleinbusse mit maximal acht Sitzplätzen eingesetzt, die mit Führerscheinklasse B (III) gefahren werden können. Unter bestimmten Umständen benötigen Bürgerbuslinien keine Genehmigung nach dem PBefG. Soweit eine Genehmigung erforderlich ist, wird von den Fahrern eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (Personenbeförderungsschein) benötigt.

Organisatorische Aufgaben wie Schulung und Einteilung des Fahrpersonals, Wartung und Reinigung der Kleinbusse sowie Gewinnung von Sponsoren können von einem Bürgerbusverein kostengünstig abgewickelt werden.

Der Bürgerbus soll keine Konkurrenz zum bestehenden ÖPNV-Angebot darstellen, sondern besitzt Verbindungs- und Erschließungsfunktionen in und zwischen Gemeinden und sichert zudem die Anbindung an das übergeordnete ÖPNV-Netz. Voraussetzung für einen verlässlichen Betrieb eines Bürgerbusses ist, dass eine hinreichende Anzahl an ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern gewonnen werden kann. Deshalb eignet sich diese Organisationsform auch weniger für den Spät- und Wochenendverkehr, da sich hierfür meist wenig Fahr-Personal finden lässt.



## Räume für flexible Bedienungsformen im Landkreis Heidenheim

Die ländlich strukturierten Räume im Westen und Osten des Landkreis Heidenheim eignen sich grundsätzlich für den Einsatz von flexiblen Bedienungsformen. Flexible Bedienungsformen sollten insbesondere in den folgenden Gebieten umgesetzt werden:

- Gemeindegebiet Dischingen
- Südliches Gemeindegebiet von Herbrechtingen mit Bissingen, Hausen und Lenzenhöfe sowie Niederstotzingen-Lontal
- Kleinere Siedlungsbereiche von Gerstetten: Burgholzhöfe, Erpfenhausen, Falkenstein, Heutenburg, Lindenhöfe, Mäderhaus, Neuburghof, Rüblinger Hof, Sontbergen, Ziegelei, Zentrallager „Netto“
- Kleinere Siedlungsbereiche von Steinheim: Bibersohl, Gnannenweiler, Irmannsweiler, Küpfendorf und Neuselhalden

Es sollen jeweils Verbindungen zum Gemeindehauptort hergestellt werden.

### 3.3.6. Rahmenvorgaben für den Schülerverkehr

Schüler stellen den größten zu befördernden Personenkreis im ÖPNV des Landkreises Heidenheim dar. Für sie werden daher spezielle Rahmenvorgaben definiert. Gleichwohl sind – insbesondere auf den regionalen Achsen und den Stadtlinien – auch die Anforderungen im allgemeinen Verkehr zu beachten.

An Schultagen sollen folgende Mindestangebote in Form eines Bedienungsrasters bereitgehalten werden:

#### Standorte von Grundschulen:

Zubringer zur Schule:

- bis zu zwei Zufahrten am Vormittag
- ggf. eine Zufahrt am Nachmittag

Abbringer von der Schule:

- bis zu zwei Rückfahrten am Mittag
- ggf. eine Rückfahrt am Nachmittag

#### Standorte von weiterführenden Schulen:

Zubringer zur Schule:

- zwei Zufahrten am Vormittag
- eine Zufahrt am Nachmittag

Abbringer von der Schule:

- zwei Rückfahrten am Mittag
- zwei Rückfahrten am Nachmittag

Die Standards gelten für den gesamten Schulstandort. Befinden sich mehrere Schulen am selben Standort, müssen sie sich über die gewünschte zeitliche Lage der einzelnen Fahrten einigen.

Die Fahrten zu/von den Grundschulen sollen innerhalb ihres Schulbezirks umsteigefrei erfolgen. Zu/von den weiterführenden Schulen sind zur effizienten Abwicklung des Verkehrs auch Umstiege möglich.



Die Satzung des Landkreises Heidenheim über die Erstattung von Schülerbeförderungskosten legt unter dem Gesichtspunkt der Kostenerstattung die maximal zumutbaren Wartezeiten vor und nach dem Unterricht fest. Daneben wird als Qualitätsziel für den Nahverkehrsplan festgelegt, dass die Wartezeiten (zwischen Ankunft des ÖPNV und Unterrichtsbeginn bzw. zwischen Unterrichtsende und Abfahrt des ÖPNV, jeweils abzüglich notwendiger Fußwegezeit) in der Regel 25 Minuten nicht überschreiten sollen, sofern dieser Standard bereits heute vorliegt und dadurch kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf entsteht. Der nach Schülerzahl gewichtete Mittelwert soll 15 Minuten nicht überschreiten. Bei vertakteten Linien mit großer Bedeutung im Jedermann-Verkehr, insbesondere in den Leistungsnetzen I und II und den Stadtlinien der Kategorien I und II sind zur Aufrechterhaltung eines durchgehenden Taktes auch längere Wartezeiten akzeptabel. Eine Abwägung der Ziele eines durchgehenden Taktes und kurzer Wartezeiten erfolgt im Einzelfall.

Der unwirtschaftliche Einsatz von Spitzenfahrzeugen ist durch eine unternehmensübergreifende Organisation zu vermeiden. Darüber hinaus sind die Schulträger und Schulen gehalten, über gestaffelte Unterrichtszeiten und/oder die Verteilung der Schüler auf mehrere Wellen einen Beitrag zum Abbau von Kapazitätsengpässen und zur wirtschaftlichen Gestaltung des Schülerverkehrs im ÖPNV zu leisten. Im Fall zukünftiger Kooperationen von Schulträgern zu gemeinsamen Schulstandorten sollen sich diese Kooperationen am bestehenden ÖPNV-Netz orientieren.

In der Regel wird von einem Wohnort für jede Schulart nur ein Schulstandort angefahren. Bei einer hinreichenden Nachfrage (Richtwert: mindestens 20 Schüler auf einem Linienast) kann auch ein weiterer Schulstandort angefahren werden.

### **3.3.7. Ziele für die räumliche Erschließung**

Alle Wohnplätze mit über 50 Einwohnern sind über zumutbare Entfernungen zu Bushaltestellen und/oder Bahn-Stationen in das Netz des ÖPNV einzubinden.

Als zumutbarer Weg zur Haltestelle werden folgende Entfernungen (Luftlinie) angesetzt:

- |  |        |
|--|--------|
| ○ Bahn-Haltepunkte   | 1.000m |
| ○ Bushaltestellen an Wohnplätzen mit 50 bis 200 Einwohnern | 1.000m |
| ○ Bushaltestellen an Wohnplätzen mit über 200 Einwohnern   | 500m   |
| ○ Bushaltestellen im städtischen Bereich, Außenzonen       | 500m   |
| ○ Bushaltestellen im städtischen Bereich, Kernbereiche     | 300m   |

Ein Wohnbereich gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohner innerhalb der genannten Luftlinienentfernungen wohnen. Bei großen Höhendifferenzen oder bei für Fußgänger nicht überwindbaren Hindernissen ist der erschlossene Bereich je nach örtlicher Situation anzupassen.

Wohnplätze mit mehr als 200 Einwohnern sind mindestens an Linien des Grundnetzes anzuschließen. Alternativ ist ein Anschluss an eine alternative Bedienungsform möglich, wenn diese eine vergleichbare Angebotsdichte ermöglicht.

### **3.3.8. Verknüpfung der Linien und Systeme**

#### **Verknüpfung Bus-Schiene**

Die Regional- und Stadtbuslinien haben im Landkreis Heidenheim auch eine wichtige Bedeutung als Zubringer zum Schienenpersonennahverkehr, welcher die Hauptverbindungsachse innerhalb des Landkreises sowie zum benachbarten Mittelzentrum Aalen und zum Oberzentrum Ulm darstellt. Die Transportkette Bus – Schienenverkehr muss daher optimal ausgestaltet werden. Relevante Verknüpfungspunkte bestehen in Giengen und in Heidenheim.

An diesen Verknüpfungspunkten sind kurze Umsteigezeiten zu realisieren. In den Hauptverkehrszeiten sollen die Umsteigezeiten auf den primären Umsteigerelationen maximal 10 Minuten



betragen, in den Normal- und Schwachverkehrszeiten maximal 15 Minuten. Dazu sollen die Bahnhöfe so angefahren werden können, dass Fußwege möglichst kurz sind. Wenn Straßen zu überqueren sind, sollte die Einrichtung von Fußgängerampeln oder andere Querungshilfen geprüft werden. Soweit baulich machbar, sollen Sichtbeziehungen zwischen Bus und Zug bestehen. Die primären Umsteigerelationen in Giengen bestehen in Richtung Ulm, in Heidenheim sowohl in Richtung Ulm als auch in Richtung Aalen.

Auch an allen anderen Verknüpfungspunkten, insbesondere in Herbrechtingen, Königsbronn, Niederstotzingen und Sontheim, sind diese Ziele anzustreben. In Herbrechtingen und Königsbronn bestehen keine Bushaltestellen direkt am Bahnhof. Dennoch können hier relevante Umsteigeverbindungen genutzt werden (in Königsbronn z. B. Zang – Aalen, in Herbrechtingen z. B. Bolheim – Ulm). Hier sollen die Fußwegverbindungen möglichst attraktiv gestaltet und soweit erforderlich beschildert werden. In Königsbronn sollte eine Haltestelle direkt am Bahnhof eingerichtet werden. In Mergelstetten wäre eine Verlegung des Bahnhofs in den Bereich Weilerstraße/Carl-Schwenk-Straße mit Verknüpfung zum Omnibuslinienverkehr sinnvoll.

Die Hierarchie der Verkehrsmittel (Fernverkehr - SPNV - Bus) ist bei der Fahrplangestaltung zu berücksichtigen.

### **Verknüpfung Bus-Bus**

Im Landkreis Heidenheim bestehen auch wichtige Verknüpfungen zwischen dem Regionalbusverkehr und dem Stadtbus Heidenheim, insbesondere am ZOB und an der ZOH in Heidenheim, aber auch an peripher gelegenen Haltestellen.

An diesen Verknüpfungspunkten soll ein sicheres und komfortables Umsteigen möglich sein. Für wartende Fahrgäste sollen die weiter unten definierten Ausstattungsmerkmale (insbesondere Wetterschutz) vorhanden sein. Systeme zur Anschlusssicherung und – an stark frequentierten Umsteigepunkten – dynamische Fahrgastinformationssysteme helfen, das Umsteigen verlässlich und komfortabel zu machen.

### **Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern**

#### **Zugangswege zu den Haltestellen:**

Auf eine direkte, möglichst umwegfreie und barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV, insbesondere des Schienenverkehrs, durch Fuß- und Radwegeverbindungen ist zu achten. Schwachstellen in der umweg- und barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen sollen gezielt beseitigt werden. An wichtigen Punkten sollen Wegweiser zu den ÖPNV-Zugangsstellen installiert werden.

#### **Park+Ride, Bike+Ride**

Die Park+Ride-Anlagen sowie Bike+Ride-Anlagen an den Haltestellen des SPNV sollen dort, wo Engpässe bestehen, bedarfsgerecht ausgebaut werden. Dort, wo im Siedlungsbereich längere Zugangswege bestehen, sollen auch zentrale Bushaltestellen nachfrageorientiert mit Bike+Ride-Plätzen ausgestattet werden. Um der wachsenden Bedeutung von E-Bikes Rechnung zu tragen, die insbesondere in hügeligem Gelände die Erreichbarkeit der Haltestellen deutlich verbessern können, sollen geeignete, d. h. insbesondere vandalismussichere Abstellmöglichkeiten (z. B. Fahrradboxen) geschaffen werden. Für die Ausstattung der Haltestellen und deren Zuwegung sind die örtlichen Städte und Gemeinden zuständig, der Nahverkehrsplan entfaltet hier keine bindende Wirkung.



## **Fahrradmitnahme im Bus**

Die Mitnahme von Fahrrädern im Bus kann die Möglichkeiten umweltfreundlicher Mobilität deutlich erweitern. Gleichwohl bestehen in Bussen aufgrund der gegenüber Schienenfahrzeugen stark eingeschränkten Abstellmöglichkeiten und der schwierigeren Fahrdynamik Probleme bei der Fahrradmitnahme, so dass unter den derzeitigen technischen Rahmenbedingungen nur eine eingeschränkte Öffnung der Fahrradmitnahme verfolgt bzw. praktiziert wird.

### **3.4. Weitere Ziele**

#### **3.4.1. Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge**

Die Fahrzeugstandards zur Erreichung der Barrierefreiheit werden in Abschnitt 3.5. dargestellt. Darüber hinaus ist insbesondere für die Taktfahrten des Leistungsnetzes sowie der Stadtlinien der Kategorien I und II anzustreben:

- Begrenzung der Fremdwerbung auf dem Fahrzeug in Art und Maß (Grundzüge des durchgehenden Corporate Design sollen erkennbar sein)
- Höchstalter der Fahrzeuge 10 Jahre
- Emissionsstandard mindestens Euro 4 (eingeführt 2005), ab 2015 EEV (eingeführt 2009), ab 2016 ausschließlicher Einsatz von Fahrzeugen der Abgas-Emissionsstandards EEV

Innovative Antriebstechniken können einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit des Verkehrs leisten und den Umweltvorteil des ÖPNV sichern und ausbauen.

#### **3.4.2. Verbundtarif**

Auf allen Linien, die mehr als einen Siedlungsbereich im Landkreis Heidenheim bedienen, ist innerhalb des Landkreises der htv-Tarif anzuwenden. Ausnahmen sind bei Linien möglich, die einzelne Siedlungen mit außerhalb des Landkreises liegenden Zielen verbinden, auch wenn sich mehrere Haltestellen im Kreisgebiet befinden. Hier kann auch innerhalb des Landkreises ein Haustarif angeboten werden. Dies hat aber nur theoretische Bedeutung, da hier innerhalb des Landkreises nur ein vernachlässigbares Verkehrsbedürfnis besteht.

Zusätzlich zum bestehenden Übergangstarif in Richtung Ulm mit dem Donau-Iller-Nahverkehrsverbund DING sollen weitere Übergangstarife eingerichtet werden, insbesondere in Richtung Ostalbkreis (OstalbMobil) und Landkreis Göppingen (Filsland Mobilitätsverbund), wobei in Richtung Göppingen deutlich kleinere Verkehrsströme bestehen. Dabei sind auch die Planungen des Landes zur Einführung eines Landestarifs zu beachten.

Im Zuge der Einführung bzw. Ausgestaltung von elektronischen Fahrausweisen sollte auch eine Nutzung in den Bereichen Taxi, Car- und Bike-Sharing sowie bei Mietfahrzeugsystemen mit Reservierungsoption angestrebt werden.

#### **3.4.3. Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement**

Die Akzeptanz des ÖPNV und die Intensität seiner Nutzung sind wesentlich durch den Umfang und die Qualität der bereitgestellten Informationen und den Umfang der Kommunikation des Produkts beeinflusst.



Die Informationen über die ÖPNV-Angebote müssen verständlich und ansprechend dargestellt sein. Es ist eine Gesamtkonzeption für die Angebotskommunikation zu erarbeiten, in der möglichst vielfältige und breite Wege der Kommunikation zusammenzuführen sind.

Dazu werden folgende Ziele festgelegt:

- verbundeinheitliches durchgängiges System der Liniennummerierung
- Fortführung der verbundeinheitlich gestalteten Liniennetzpläne
- verbundeinheitlicher Standard der Haltestellenausstattung (Mast und Fahrplanschild, Fahrplankästen/Vitrine)
- Fortführung von zentralen Kundencentern des ÖPNV
- Fortführung der Telefonauskunft
- Fortführung und Ausweitung eines einheitlichen kreisweiten Beschwerdemanagements
- Beibehaltung der personenbedienten Fahrkartenverkaufsstellen im Kreis und Gewährleistung kundenfreundlicher Öffnungszeiten
- Einrichtung dynamischer Fahrgastinformationssysteme
- umfassende Nutzung elektronischer Informationssysteme (Internetauskunft, Handy-Apps etc.)

Wesentliche Voraussetzung für die Ausweitung elektronischer Informationssysteme, insbesondere der Nutzung von Echtzeitdaten ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit autonomen Ortungssystemen und ein Anschluss an die landesweite Datendrehscheibe zur verbundübergreifenden Anschluss-sicherung und Information der Reisenden.

#### 3.4.4. Haltestellenausstattungen

Die Standards zur Erreichung der Barrierefreiheit werden in Abschnitt 3.5. dargestellt. Darüber hinaus sind folgende Qualitätsstandards anzustreben. Die Ausstattung soll der Bedeutung der Haltestelle entsprechen. Dazu werden folgende Richtgrößen (Kategorien) festgelegt. Als Anhaltspunkte sind hier Fahrgastzahlen angegeben:

- |               |  |                          |
|---------------|--|--------------------------|
| ○ Kategorie 1 | wichtige Umsteigehaltestelle<br>bzw. hochfrequentierte Haltestelle | > 500 Einsteiger/Tag     |
| ○ Kategorie 2 | Zentralhaltestelle   | 200 - 500 Einsteiger/Tag |
| ○ Kategorie 3 | Ortshaltestelle  | 50 - 200 Einsteiger/Tag  |
| ○ Kategorie 4 | Nebenhaltestelle   | < 50 Einsteiger/Tag      |

Untenstehende Tabelle zeigt die anzustrebende Ausstattung für die jeweiligen Kategorien. Die Einteilung bezieht sich auf die Einsteiger. Für reine Ausstiegshaltestellen oder Haltestellen mit einem großen Aussteiger-Überhang genügt eine einfache Ausstattung mit Haltestellenschild, bei einem Aufkommen ab ca. 50 Aussteiger pro Tag zusätzlich ein erhöhter Bordstein (Kasseler Hochbord).

Bei aufkommensstarken Haltestellen, welche vor allem dem regelmäßigen Schülerverkehr dienen, können die Ausstattungsmerkmale bedarfsgerecht angepasst werden.



Ausstattungsmerkmale	Kategorie			
	1	2	3	4
Einheitliches Haltestellenschild	X	X	X	X
Einheitlicher haltestellenbezogener Fahrplan	X	X	X	X
Erhöhter Bordstein (Kasseler Hochbord)	X	X	X	
Papierkorb	X	X	X	
Wetterschutz	X	X	X	
Beleuchtung	X	X	X	
Sitzgelegenheit	X	X	X	
ÖPNV-Informationen (Linienplan, Fahrpreise)	X	X	X	
Stadtplan / Umgebungsplan, Infovitrine	X	X		
Fahrradabstellanlage	X	X		
Uhr	X			
Dynamische Fahrgastinformation (Echtzeit)	X			

**Tabelle 3-6: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen**

### 3.5. Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV

#### Gesetzlicher Auftrag

Nach § 11 Abs. 3 Nr. 5 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg hat der Nahverkehrsplan „Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr“ zu enthalten. Nach § 8 Abs. 3 PBefG besteht die Pflicht, im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen „mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“, soweit nicht

- Ausnahmen im NVP konkret benannt und begründet werden,
- das Land aus nachweislichen technischen oder ökonomischen Gründen einen abweichenden Zeitpunkt festlegt oder Ausnahmetatbestände regelt.

#### Barrierefreiheit im Busverkehr

Um die gesetzlichen Vorgaben für die Umsetzung von Barrierefreiheit im Busverkehr erfüllen zu können, sollen ab 2022 in den regionalen Leistungsnetzen I und II sowie auf den Stadtlinien der Kategorien I und II ausschließlich Niederflurfahrzeugen mit Rollstuhlstellplatz, manuell zu bedienender Rollstuhlrampe und optischer sowie akustischer Haltestellenankündigung (Zwei-Sinne-Prinzip) zum Einsatz kommen.

Im regionalen Grundnetz sowie auf Schülerlinien und für Verstärkerkurse im Schülerverkehr können – soweit diese Ausnahmen landesgesetzlich möglich bleiben – auch über 2022 hinaus Fahrzeuge mit niedrigerem Standard eingesetzt werden. Da in diesem Bereich ein beachtlicher Teil der Fahrzeuge gebunden ist, können weiterhin zahlreiche Kombi- und Reisebusse im Linienverkehr eingesetzt werden. Eine Umstellung dieser Verkehre wäre mit erheblichen Investitionen in die Fahrzeugflotten und erhöhte Betriebskosten durch doppelte Fahrzeugvorhaltung verbunden, da ein kombinierter Einsatz im Linienverkehr während der Woche und im Reiseverkehr am Wochenende bzw. in den Ferien nicht mehr möglich ist. Im regionalen Grundnetz sowie auf den Schülerlinien, wo der Schülerverkehr stark dominiert, ist dieser Aufwand unverhältnismäßig. Da Niederflurbusse



bauartbedingt weniger Plätze, insbesondere weniger Sitzplätze aufweisen als gleichgroße Mittel- und Hochflurbusse, kann durch den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge vereinzelt auch ein höherer Fahrzeugbedarf zu den Spitzenzeiten erforderlich sein.

Die barrierefrei bedienten Kurse sind im Fahrplan kenntlich zu machen.

Da bereits heute schon zahlreiche Busse im Einsatz sind, die die angegebenen Standards erfüllen, soll mit diesen, soweit betrieblich möglich, vor allem auf den nachfragestarken Achsen ein verlässliches und damit für den Kunden planbares Angebot geschaffen werden.

Zur Herstellung einer Barrierefreiheit im Busverkehr sind auch die Haltestellen der Kategorien 1 bis 3 entsprechend auszubauen. Dazu sind die Haltestellen sukzessive mit geeigneten Bordsteinen (Kasseler Sonderbord mit Bordsteinhöhen von 18-20 cm), taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern auszustatten und es ist zu gewährleisten, dass Busse die Haltestellen bündig anfahren können. Für Haltestellen der Kategorie 4 kann auf einen barrierefreien Ausbau verzichtet werden. Für den Bau von Haltestellen sind die Städte und Gemeinden zuständig; der Nahverkehrsplan entfaltet hier keine bindende Wirkung.

### **Barrierefreiheit im Schienenverkehr**

Die Herstellung einer Barrierefreiheit im Schienenverkehr fällt in die Aufgabenträgerschaft des Landes sowie des Betreibers DB. Der Landkreis setzt sich aber dafür ein, dass sukzessive auch Bahnsteige und Fahrzeuge des Schienenverkehrs barrierefrei ausgebaut werden.

Eine Barrierefreiheit im Schienenverkehr ist derzeit insbesondere bei den Haltepunkten Itzelberg, Schnaitheim, Heidenheim, Mergelstetten und Bergenweiler nicht erreicht.

### **Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation**

Barrierefreiheit ist auch ein Ziel für die Fahrgastinformation. Bei Fahrplanveröffentlichungen ist auf ausreichende Schriftgrößen zu achten bzw. sind diese im Internet anzubieten. An Haltestellen sind haltestellenbezogene Fahrpläne in ausreichender Schriftgröße und in ausreichend niedriger Höhe anzubringen.

## **3.6. Finanzierung von Investitionen und Betrieb**

### **Grundsätze der Finanzierung**

Auf der Grundlage der derzeitigen ÖPNV-Förderung durch das Land und den Landkreis werden Busleistungen grundsätzlich eigenwirtschaftlich erbracht. Zu den eigenwirtschaftlichen Erträgen der Verkehrsunternehmen zählen insbesondere Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung gemäß § 45 a PBefG und Erstattungsleistungen für Schwerbehinderte gemäß § 145 SGB IX sowie Ausgleichsleistungen für die Anwendung des htv-Tarifs. Darüber hinaus finanziert der Landkreis Heidenheim gemeinsam mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden die Umsetzung dieser Ziele im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten, soweit er gesetzlicher Aufgabenträger ist. Derzeit (Neuregelung seit 2012) beträgt die Förderung bei Überlandverkehren 50 %, bei Stadtverkehren bzw. innerörtlichen Verkehren 30 % der Kosten.

Nach § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg ist der Landkreis Aufgabenträger für den Busverkehr nach dem Personenbeförderungsrecht. Die Aufgabenträgerschaft für die Stadtverkehre in Heidenheim und Giengen nimmt der Landkreis mit diesen kreisangehörigen Städten nach § 6 Abs. 2 Satz 2 gemeinsam wahr.



### **Finanzierung von Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Anlagen des Busverkehrs**

Die Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Anlagen des Busverkehrs sind durch die Verkehrsunternehmen vorzunehmen und werden – sofern Verkehre nicht kommerziell betrieben werden können – über Verkehrsverträge (öffentliche Dienstleistungsaufträge) in der Form laufender Zuschüsse finanziert.

### **Finanzierung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur**

Die Finanzierung der Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV (Haltestellen, Busspuren, Busbahnhöfe, Maßnahmen der ÖPNV-Bevorrechtigung) ist Aufgabe der kreisangehörigen Städte und Gemeinden.

Die Finanzierung ortsfester Anlagen des Schienenverkehrs ist Aufgabe der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Sofern zur Umsetzung von Maßnahmen kommunale Komplementärfinanzierungen erforderlich sind, ist dies beim Ausbau von Zugangstellen im Schienenverkehr (Haltestellen) grundsätzlich Aufgabe der jeweils betroffenen kreisangehörigen Gemeinde.



## 4. Linienbündelungskonzeption

Derzeit sind die den Landkreiss Heidenheim berührenden Linien in 23 Einzelgenehmigungen aufgeteilt (vgl. Anlage 5-1). Die Linien der Fa. HVG (außer Linie 68) sind dabei auf Unternehmensinitiative bereits gebündelt erteilt.

Im Landkreis Heidenheim besteht bereits ein weitgehend abgestimmtes Angebotskonzept. In Teilräumen können die Linien durch eine Linienbündelung, d. h. eine Planung und Produktion aus einer Hand aber noch besser betrieblich und verkehrlich abgestimmt werden. So zum Beispiel im Raum Dischingen, wo RBS und Fa. Rupp unabhängig voneinander Sammelfahrten in den zahlreichen Siedlungen durchführen, in Steinheim, wo RBS und HVG parallel verkehren oder in Gerstetten, wo Fa. Grüninger und HVG über zwei unterschiedliche Linienwege nach Heidenheim verkehren.

Bezüglich der Wirtschaftlichkeit bestehen im Landkreis Heidenheim große Unterschiede zwischen den Linien. Während auf den Hauptzulaufachsen auf Heidenheim teilweise wirtschaftlich sehr starke Linien bestehen, weisen andere Linien, die insbesondere die dünn und dispers besiedelten Randbereiche bedienen, nur einen geringen Kostendeckungsgrad auf. Durch die zurückgehenden Schülerzahlen sind gerade die ohnehin schon schwachen Linien gefährdet. Aufgrund der derzeitigen Abgrenzung der Unternehmensnetze kann ein Ausgleich zwischen guten und schlechten Linien nur eingeschränkt erfolgen.

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den straßengebundenen ÖPNV werden sich voraussichtlich in den nächsten Jahren verschlechtern (vgl. Kapitel 6.2.6.):

- Stagnierende öffentliche Zuschüsse und zurückgehende Schülerzahlen führen dazu, dass die Erlöse zukünftig nicht mit den Kostensteigerungen Schritt halten werden können.
- Sollte das Land auf eine nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung drängen, werden voraussichtlich Erlöse vom Busbereich auf die Schiene verlagert werden.
- Die derzeit von der Landesregierung vorbereitete ÖPNV-Finanzierungsreform kann zu Verschiebungen sowohl der Höhe der auf den Landkreis Heidenheim entfallenden Mittel als auch der Modalitäten der Auszahlung an die Unternehmen führen.

Vor diesem Hintergrund ist in anderen Räumen bereits zu beobachten, dass Liniengenehmigungen nur noch verkürzt beantragt werden oder sich Unternehmen aus ländlichen Räumen zurückziehen.

Durch eine Linienbündelung sollte daher auch im Landkreis Heidenheim ein Ausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien hergestellt werden. Dadurch kann verhindert werden, dass auf einzelnen Linien die ÖPNV-Grundversorgung vom Aufgabenträger bestellt und finanziert werden muss, während andere Linien eigenwirtschaftlich und profitabel betrieben werden können.

Die Linienbündelung dient zunächst dazu, die Genehmigungslaufzeiten innerhalb der einzelnen Linienbündel zu harmonisieren. Nach Festlegung des Harmonisierungszeitpunkts können alle auslaufenden Liniengenehmigungen durch die Genehmigungsbehörde auf diesen Zeitpunkt befristet werden. Eine Entscheidung über die zukünftige Vergabeart ist damit nicht verbunden.

### 4.1. Grundsätze des Linienbündelungskonzepts

Die Linienbündel im Landkreis Heidenheim wurden unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben auf der Basis folgender Kriterien gebildet:

#### **Betriebliche und wirtschaftliche Verbundenheit von Linien**

- Es bestehen einheitliche Anforderungen an die Produktion (z. B. Fahrzeuganforderungen)



- Parallele oder aneinander angrenzende Linien sind betrieblich verflochten, d. h. Fahrzeuge können linienübergreifend eingesetzt werden. Bei einer isolierten Produktion der einzelnen Linien entstünde dann ein unwirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz bzw. ein Fahrzeugmehrbedarf
- Starke und schwache Linien innerhalb eines Bündels sollen wirtschaftlich ausgeglichen werden

#### **Verkehrliche Verbundenheit von Linien**

- Bestimmte Verbindungen werden durch zwei oder mehr Linien bedient, so dass die Kapazitäten zu den Spitzenzeiten und die Verzahnung der Angebote in den Normal- und Schwachverkehrszeiten (Fahren auf „Lücke“) geboten sind
- Es besteht eine enge Verbundenheit von Zubringer- und Hauptlinie, so dass Anschlussverbindungen oder durchgehende Fahrten angeboten werden sollen
- Es besteht ein durchgehendes Verkehrsbedürfnis, insbesondere im Schülerverkehr
- Es ist erforderlich, einen Raum flächenhaft zu erschließen bzw. es besteht ein einheitlicher Markt. Dies kann in Stadtverkehren, aber auch in Flächengemeinden der Fall sein.

#### **Größe der Linienbündel**

- In der Regel ist eine wirtschaftlich effiziente Leistungserstellung erst ab einer Mindestgröße der Bündel von ca. 500.000 Nutzwagenkilometern und ca. zehn eingesetzten Fahrzeugen möglich. Je größer ein Linienbündel ist, desto größer sind die planerischen Freiheitsgrade zur Verkehrsgestaltung und desto leichter kann auf Veränderungen der Nachfragestruktur (z. B. der Schullandschaft und der Schülerströme) reagiert werden. Gerade vor dem Hintergrund der derzeit unklaren Entwicklung der Schullandschaft ist es wichtig, dass Veränderungen der Schülerströme innerhalb eines Bündels aufgefangen werden können. Dadurch werden die wirtschaftlichen Folgen (ggf. Verlagerung von Einnahmen auf andere Bündel) minimiert.
- Bei zu großen Bündeln besteht die Gefahr, dass es mittelständischen Betreibern nicht mehr möglich ist, die Leistungen zu erbringen. Im Rahmen von Kooperationen ist ein gemeinsamer Betrieb der Linienbündel durch die vorhandenen mittelständischen Unternehmen weiterhin möglich. Sollte es nicht möglich sein, ein Bündel eigenwirtschaftlich zu betreiben und die Leistungen ausgeschrieben (oder direkt vergeben) werden müssten, sieht der Gesetzgeber vor, die Bündel in Lose aufzuteilen (§ 8 a Abs. 4 PBefG). Dadurch werden auch in diesem Fall die mittelständischen Interessen gewahrt.

#### **Harmonisierungszeitpunkte**

- Linienbündel sollten frühestens auf den Zeitpunkt des Auslaufens der längsten bestehenden Liniengenehmigung innerhalb des Bündels harmonisiert werden. Ausnahmsweise können dabei kleinere, für die Funktionsfähigkeit des Bündels untergeordnete Linien ausklammert werden. Diese können dann nachträglich in das Bündel integriert werden.
- Die Harmonisierungszeitpunkte der einzelnen Bündel werden gestaffelt. Dadurch wird einerseits verhindert, dass die Unternehmen überfordert werden, indem sie gleichzeitig Genehmigungsanträge für mehrere Bündel stellen bzw. mehrerer Kooperationen aufbauen müssen. Auch der Aufgabenträger kann dann die Vergaben der einzelnen Bündel sukzessive bearbeiten.
- Bei der Festlegung der Harmonisierungszeitpunkte wird darauf geachtet, zufällige unterjährige Daten zu vermeiden. Prinzipiell bietet sich an, Linien zum Zeitpunkt des internationalen Fahrplanwechsels Mitte Dezember (ggf. auch zum Jahreswechsel) oder zum Schuljahreswechsel zu bündeln. Wegen der großen Bedeutung des Schülerverkehrs empfiehlt sich eine Bündelung zum 1. August. Dieser Zeitpunkt liegt am Anfang der Sommerferien. So



besteht bei Einführung neuer Betriebskonzepte die Möglichkeit, diese langsam einzuspielen, bevor Anfang September das neue Schuljahr beginnt. Schulen müssen gegebenenfalls ihre Stundenpläne und Unterrichtszeiten an das neue Konzept anpassen.

## 4.2. Festlegung der Linienbündel

In diesem Kapitel werden die einzelnen Bündel beschrieben und deren Aufteilung begründet. Zur Darstellung der Bündelgrößen wurden die Jahresfahrleistung (veröffentlichte Fahrplankilometerleistung) sowie die Zahl der erforderlichen Fahrzeuge (Spitzenstunde) dargestellt. Die Angaben zu den Fahrleistungen wurden aus Unternehmensangaben übernommen, teilweise auch aus Fahrplanauswertungen ermittelt. Die Zahl der Fahrzeuge wurde ebenfalls aus dem Fahrplan ermittelt. Hier sind keine Reserve- bzw. zusätzliche Verstärkerfahrzeuge berücksichtigt, die nicht im Fahrplan aufgeführt sind. Die Daten stellen daher nur Anhaltswerte dar. Durch eine integrierte Planung innerhalb der Bündel unter Berücksichtigung der Rahmenvorgaben können sich die Kilometerleistung und eventuell auch die Zahl der erforderlichen Fahrzeuge innerhalb der Bündel ändern. Auch vor dem Hintergrund der Entwicklung der Schülerzahlen und der Schullandschaft werden sich die Leistungszahlen bis zur Umsetzung der Linienbündel ändern.

### 4.2.1. Übersicht

Bündel	Enthaltene Linien:	Fahrplan-km p.a.	Anzahl Spitzenfahrzeuge	Harmonisierungszeitpunkt
Stadtverkehr Heidenheim	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	713.000	18	01.08.2018
Nord/Ost	40, 41, 50, 51*, 52, 101, 7518**, 7694	891.000	16	01.08.2020
Süd	60, 61, 62, 65, 68, 7690, 7693	667.000	17	01.08.2021
West	30, 70, 75, 76, 7688	781.000	14	01.08.2019
<b>Summe</b>		<b>3.052.000</b>	<b>65</b>	

\* nur bis Neresheim

\*\* nur bis Oberkochen

Tabelle 4-1: Übersicht über die Linienbündel

### 4.2.2. Linienbündel Stadtverkehr Heidenheim

#### Abgrenzung, Größe

Das Linienbündel Stadtverkehr Heidenheim umfasst folgende Linien (Betreiber):

- 1 (HVG) Zanger Berg – Heckental – ZOH – Schnaitheim – Wehrenfeld
- 2 (HVG) Hansegisreute – Haintal – ZOH – Reute – Zanger Berg
- 3 (HVG) Zanger Berg – Reute – ZOH – Haintal – Altenheim
- 4 (HVG) Osterholz – ZOH – Mergelstetten – Erbisberg
- 5 (HVG) Mittelrain – ZOH – Reutenen (Direktlinie)
- 6 (HVG) Mittelrain – Ziegeläcker – ZOH – Mergelstetten – Reutenen – Klinikum
- 6a (HVG) ZOB – Heckental/Galgenberg – Mittelrain



- 7 (HVG) Klinikum – Schloßhau – Reutenen – Mergelstetten – ZOH – Ziegeläcker – Mittelrain
- 7a (HVG) Mittelrain – Heckental – ZOB

Im Bündel Stadtverkehr Heidenheim werden heute ca. 713.000 Fahrzeugkilometer erbracht. Dabei werden in der Spitzenzeit ca. 18 Fahrzeuge eingesetzt.

### **Begründung der Linienbündelung**

Der Stadtverkehr Heidenheim stellt ein weitgehend geschlossenes Verkehrsgebiet dar, das auch weiterhin aus einer Hand produziert werden sollte. Die Stadtverkehrslinien weisen enge betriebliche und verkehrliche Verflechtungen miteinander auf. Teilweise sind die Linien als gegenläufige Ringlinien ausgestaltet, die die jeweiligen Gebiete gemeinsam bedienen. An der ZOH bestehen Rundum-Anschlüsse zwischen den Linien im Rendezvous-Prinzip. Auch Fragen wie Kundenkommunikation, Marketing etc. sollten aus einer Hand erfolgen. Der Stadtverkehr wird bereits heute von einem Unternehmen bedient und die Linien untereinander betrieblich und verkehrlich verknüpft.

### **Harmonisierungszeitpunkt**

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen dieses Bündels auf den 31.07.2018 befristet werden.

### **4.2.3. Linienbündel Nord/Ost**

#### **Abgrenzung, Größe**

Das Linienbündel Nord/Ost umfasst folgende Linien (Betreiber):

- 40 (HVG) Heidenheim – Itzelberg – Königsbronn – Ochsenberg
- 41 (HVG) Heidenheim – Königsbronn – Zang
- 50 (HVG) Heidenheim – Nattheim
- 51 (HVG) Heidenheim – Nattheim – Auernheim – Neresheim (ohne Abschnitt Neresheim – Schweindorf)
- 52 (HVG) Heidenheim – Nietheim – Großkuchen – Kleinkuchen – Neresheim
- 101 (Rupp) Ballmertshofen – Dischingen/Demmingen – Neresheim
- 7518 (RBS) Heidenheim – Königsbronn – Oberkochen (ohne Abschnitt Oberkochen – Aalen)
- 7694 (RBS) Heidenheim – Dischingen – Demmingen
- 7694/9 (RBS) Ortslinienverkehr Dischingen
- Berufsverkehrslinie (§ 43) Heidenheim – Oberkochen

Im Bündel Nord/Ost werden heute ca. 891.000 Fahrzeugkilometer erbracht. Dabei werden in der Spitzenzeit ca. 16 Fahrzeuge eingesetzt.

### **Begründung der Linienbündelung**

Die genannten Linien bedienen in unterschiedlichen Kombinationen gemeinsam verschiedene Achsen auf dem Gebiet dieses Bündels:

- Königsbronn wird durch die Linien 40, 41 und 7518 bedient, Aufhausen zusätzlich durch die Linie 52
- Nattheim wird durch die Linien 50, 51 und 7694 bedient
- Nach Neresheim verkehren die Linien 51 und 52



Durch eine Bündelung wird gewährleistet, dass hier die Angebote in der Nebenverkehrszeit abgestimmt und damit Lücken geschlossen werden und dass in den Hauptverkehrszeiten, insbesondere im Schülerverkehr, die Kapazitäten optimal verteilt werden.

Im Raum Dischingen bestehen derzeit getrennte Angebote der Linien 101 (in Richtung Neresheim) sowie 7694 bzw. 7694/9 (in Richtung Heidenheim). Wird das Einsammeln bzw. Verteilen der Schüler in den zahlreichen kleinen Teilorten von Dischingen zukünftig aus einer Hand organisiert, können Fahrten eingespart werden.

Eine Analyse der Wirtschaftlichkeit der Linien in diesem Raum zeigt, dass die Linien 7694 bzw. 7694/9 eine vergleichsweise geringe Wirtschaftlichkeit aufweisen. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung ist daher fraglich, ob das in diesem Nahverkehrsplan definierte Angebotsniveau auf diesen Linien weiterhin eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Durch eine Bündelung kann ein Querausgleich zwischen den wirtschaftlich starken Linien und den oben genannten Linien erfolgen.

Linie 51 soll in Neresheim geteilt werden. Sie verbindet Neresheim mit Heidenheim und erschließt darüber hinaus die östlichen Stadtteile von Neresheim mit dem Kernort und den dortigen Schulen. Der Ostalbkreis sieht im Entwurf seines Nahverkehrsplans vor, den nördlichen Teil dieser Linie in das Bündel „Härtsfeld“ zu integrieren. Das durchgehende Verkehrsbedürfnis zwischen den östlichen Ortsteilen von Neresheim und Heidenheim wird vom Ostalbkreis als gering angesehen und steht gegenüber dem Ziel einer integrierten Bedienung in diesem dünn besiedelten Raum zurück. Der Teil Neresheim – Heidenheim soll in das Bündel Nord/Ost integriert werden.

Auch die Linie 7518 soll geteilt werden. Das durchgehende Verkehrsbedürfnis aus Heidenheim und Königsbronn in Richtung Aalen wird durch die Brenzbahn abgedeckt. Der Entwurf des Nahverkehrspanns des Ostalbkreises sieht vor, den Abschnitt Oberkochen – Aalen ebenfalls in das Bündel „Härtsfeld“ zu integrieren. Der Abschnitt bis Oberkochen soll daher in das Bündel Nord/Ost integriert werden. So kann eine abgestimmte Bedienung zwischen den Linien 7694, 40 und 41 sowie auch mit der Brenzbahn erfolgen.

Die Linien 40, 41, 50, 51 und 52 befinden sich bereits in der Hand eines Betreibers und sind betrieblich miteinander verknüpft. Der Betreiber HVG besitzt derzeit eine gebündelte Genehmigung für nahezu alle seiner Linien. Diese unternehmensbezogene Bündelung soll aus Gründen der Bündelgröße (1,9 Mio. km, ca. 41 Fahrzeuge in der Spitzenzeit) und auch des Bündelzuschnitts in dieser Form nicht weiterverfolgt werden.

### **Harmonisierungszeitpunkt**

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen dieses Bündels auf den 31.07.2020 befristet werden.

## **4.2.4. Linienbündel Süd**

### **Abgrenzung, Größe**

Das Linienbündel Süd umfasst folgende Linien (Betreiber):

- 60 (HVG) Heidenheim – Mergelstetten – Bolheim – Herbrechtingen
- 61 (HVG) Heidenheim – Herbrechtingen – Giengen
- 62 (HVG) Giengen – Bachhagel – Staufen
- 65 (HVG) Stadtlinienverkehr Giengen
- 68 (HVG) Heidenheim – Oggenhausen – Staufen/Nattheim
- 7690 (RBS) Heidenheim – Herbrechtingen – Burgberg – Hermaringen – Giengen
- 7693 (RBS) Heidenheim – Herbrechtingen – Bissingen – Stetten



Im Bündel Süd werden heute ca. 667.000 Fahrzeugkilometer erbracht. Dabei werden in der Spitzenzeit ca. 17 Fahrzeuge eingesetzt.

### **Begründung der Linienbündelung**

Im Bereich zwischen Herbrechtingen und Heidenheim verkehren die Linien 60, 61, 7690 und 7693. Durch eine Bündelung der Linien kann hier ein abgestimmtes Angebot aus einer Hand geschaffen werden. Dadurch wird gewährleistet, dass hier die Angebote in der Nebenverkehrszeit abgestimmt und damit Lücken geschlossen werden und dass in den Hauptverkehrszeiten, insbesondere im Schülerverkehr, die Kapazitäten optimal verteilt werden.

Im Vordergrund der Bündelung in diesem Raum steht aber die Koppelung leistungsstarker und leistungsschwacher Linien. Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung hat hier ergeben, dass die Linien 7690 und 7693, die die dünn besiedelten Gebiete im Süden des Landkreises erschließen, eine deutlich schlechtere Wirtschaftlichkeit aufweisen als die übrigen Linien. Das derzeitige und im Nahverkehrsplan festgelegte Bedienungsniveau der Linie 65 (Stadtverkehr Giengen) wird durch Zuschüsse von Stadt und Landkreis erreicht. Durch eine Bündelung kann ein Querausgleich zwischen den wirtschaftlich starken Linien und den genannten Linien erfolgen.

Die Linien 62 und 68 weisen zwar nur geringe verkehrliche, aber betriebliche Verknüpfungen mit den übrigen Linien des Bündels auf. Sie können isoliert nicht wirtschaftlich betrieben werden und sind daher ebenfalls in dieses Bündel integriert.

### **Harmonisierungszeitpunkt**

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen dieses Bündels auf den 31.07.2021 befristet werden.

## **4.2.5. Linienbündel West**

### **Abgrenzung, Größe**

Das Linienbündel West umfasst folgende Linien (Betreiber):

- 30 (HVG) Heidenheim – Steinheim
- 70 (HVG) Heidenheim – Bolheim – Dettingen – Gerstetten
- 75 (Grüninger) Heidenheim – Gerstetten – Gussenstadt
- 76 (Grüninger) Gerstetten – Sontbergen und Höfe
- 7688 (RBS) Heidenheim – Söhnstetten – Böhmenkirch – Göppingen

Im Bündel West werden heute ca. 781.000 Fahrzeugkilometer erbracht. Dabei werden in der Spitzenzeit ca. 14 Fahrzeuge eingesetzt.

### **Begründung der Linienbündelung**

Um die Ziele und Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans zu erfüllen, ist eine Bündelung der Linien in diesem Raum angebracht. Gerstetten soll in der Kategorie Leistungsnetz I an Heidenheim angebunden werden, wobei das Niveau durch die Linien 70 und 75 gemeinsam erreicht werden soll. Dafür sollen diese beiden Linien aus einer Hand geplant werden. Auch in Steinheim soll das definierte Angebotsniveau gemeinsam durch die Linien 30 und 7688 geschaffen werden.

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung hat gezeigt, dass auch hier die Linien sehr unterschiedliche Wirtschaftlichkeiten aufweisen, so dass auch hier durch eine Bündelung ein Querausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien erfolgen kann.



## Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen dieses Bündels auf den 31.07.2019 befristet werden.

### 4.3. Linien ohne Zuordnung zu einem Linienbündel

Die folgenden im Landkreis Heidenheim verkehrenden Linien sind nicht in den oben aufgeführten Linienbündeln enthalten (Betreiber):

- 95 (Grötzingen) Heidenheim – Bartholomä

Die Linie verbindet Steinheim mit der Gemeinde Bartholomä im Ostalbkreis. Sie verkehrt nur mit zwei Fahrtenpaaren an Schultagen zwischen Steinheim und Heidenheim. Die verkehrlichen und betrieblichen Verbindungen zum Bündel West sind daher gering.

- 585 (Klöpfer) Gerstetten – Ulm
- 59 (RAB) Heidenheim – Giengen – Ulm sowie Schülerverkehr Niederstotzingen – Sontheim

Der Schwerpunkt dieser Linien liegt im Alb-Donau-Kreis, der über eine Bündelung dieser Linien entscheidet. Der Nahverkehrsplan des Alb-Donau-Kreises befindet sich derzeit in der Fortschreibung.

- 9097 Dischingen – Wittislingen – Lauingen – Dillingen
- 9098 Syrgenstein – Bachhagel – Dillingen
- 9105 Sontheim – Gundelfingen – Dillingen

Der Schwerpunkt dieser Linien liegt im Landkreis Dillingen, der über eine Bündelung dieser Linien entscheidet.

- 855 Niederstotzingen – Günzburg

Der Schwerpunkt dieser Linien liegt im Landkreis Günzburg, der über eine Bündelung dieser Linien entscheidet.

### 4.4. Zeitplan der Laufzeitenharmonisierung

Entsprechend der in Kapitel 4.1. dargestellten Grundsätze der Linienbündelung werden die Laufzeiten der Liniengenehmigungen innerhalb der Linienbündel harmonisiert, die Aktivierungszeitpunkte der einzelnen Bündel aber gestaffelt. Aufgrund der noch andauernden Laufzeiten der bestehenden Linien und der erforderlichen Vorlaufzeiten bis zur Vergabe der Bündel soll das erste Bündel (Stadtverkehr Heidenheim) im Sommer 2018 aktiviert werden. In der Folge soll jährlich ein Bündel in Betrieb gehen: 2019 das Bündel West, 2020 das Bündel Nord/Ost und schließlich 2021 das Bündel Süd.



## 5. Bestandsaufnahme

### 5.1. Raumstruktur und Rahmenbedingungen

Der Landkreis Heidenheim bildet zusammen mit dem Ostalbkreis die Region Ostwürttemberg im Regierungsbezirk Stuttgart. Er grenzt im Norden an den Ostalbkreis, im Osten an die bayerischen Landkreise Donau-Ries und Günzburg, im Süden an den Alb-Donau-Kreis und im Westen an den Landkreis Göppingen. Landschaftlich ist der Landkreis Heidenheim geprägt durch die Hochfläche der Schwäbischen Alb, im Süden auch durch die Donauniederung (Donauried). Der Landkreis wird von Nord nach Süd von der Brenz durchflossen.

Im Landkreis Heidenheim leben ca. 128.000 Menschen auf einer Fläche von 627 Quadratkilometern. Der Landkreis umfasst neben dem Mittelzentrum Heidenheim drei weitere Städte (Giengen, Herbrechtingen, Niederstotzingen) und sieben Gemeinden (vgl. Tabelle 5-1).

Karte 1-1 zeigt die zentralörtliche Gliederung des Landkreises. Hier sind durch den Landesentwicklungsplan und den Regionalplan folgenden Orten zentralörtliche Funktionen zugewiesen (vgl. Kapitel 1.2.2. und 1.2.3.):

Mittelzentrum:

- Heidenheim

Der gesamte Landkreis Heidenheim zählt zum Mittelbereich des Mittelzentrums Heidenheim. Die Stadt nimmt gemeinsam mit den drei Mittelzentren des Ostalbkreises Aalen, Ellwangen und Schwäbisch Gmünd oberzentrale Funktionen wahr. In direkter Nachbarschaft zum Landkreis Heidenheim befinden sich darüber hinaus die bayerischen Mittelzentren Dillingen und Günzburg.

Unterzentren:

- Giengen
- Gerstetten
- Herbrechtingen

Kleinzentren:

- Dischingen
- Königsbronn
- Steinheim
- Sontheim/Niederstotzingen als Doppelzentrum

### Bevölkerung

Heidenheim ist mit ca. 47.000 Einwohnern (EW) die größte Stadt im Landkreis Heidenheim, gefolgt von Giengen (20.000 EW) und Herbrechtingen (13.000 EW).

Die Bevölkerungsdichte im Landkreis beträgt 203 EW/km<sup>2</sup>. Die größte Einwohnerdichte besteht dabei in den beiden größten Städten Heidenheim und Giengen mit je 431 EW/km<sup>2</sup>. Daneben liegt nur Hermaringen (220 EW/km<sup>2</sup>) über dem Landkreiswert. Die niedrigsten Einwohnerdichten finden sich in Gerstetten (125 EW/km<sup>2</sup>), Steinheim (103 EW/km<sup>2</sup>) und Dischingen (56 EW/km<sup>2</sup>).

Von den Städten und Gemeinden wurden zu Beginn der Erarbeitung des Nahverkehrsplans feingliedrige Angaben zu den Einwohnerzahlen abgefragt. Im Ergebnis liegen Zahlen für 63 Ortsteile bzw. einzelne Wohnplätze vor. Die Daten sind in untenstehender Tabelle zusammengefasst. Die Gemeinden haben ihre Daten mit unterschiedlichen Ständen im Zeitraum zweite



Jahreshälfte 2012 aufbereitet. Durch die im Sommer 2013 veröffentlichten Zahlen des Zensus 2011 haben sich die Einwohnerzahlen der Gemeinden teilweise verändert. Diese aktuellen Zahlen wurden im Nahverkehrsplan nicht übernommen, da sie nicht auf Teilortsebene vorliegen und auch noch keine Bevölkerungsprognose (vgl. Kapitel 6.2.1.) auf deren Basis vorliegt.

Stadt/Gemeinde	Einwohner Stadt/Gemeinde	Einwohnerdichte (EW/km <sup>2</sup> )	Ortsteil/Wohnplatz	Einwohner Ortsteil/Wohnplatz
Dischingen	4.361	56	Ballmertshofen	435
			Demmingen	393
			Dischingen	1.698
			Dunstelkingen	430
			Eglingen	564
			Frickingen	280
			Hofen	60
			Iggenhausen	69
			Katzenstein	126
			Osterhofen	57
			Schrezheim	36
			Trugenhofen	174
			Wagenhofen	39
Gerstetten	11.953	125	Dettingen	2.088
			Gerstetten	6.274
			Gussenstadt	1.476
			Heldenfingen	1.048
			Heuchlingen	874
			Heuchstetten	134
			Sontbergen	59
			Burgberg	1.765
Giengen a.d. Brenz	20.152	431	Giengen a.d. Brenz	15.727
			Hohenmemmingen	1.356
			Hürben	1.084
			Sachsenhausen	220
			Aufhausen	571
Heidenheim	46.944	431	Großkuchen	1.167
			Heidenheim	26.371
			Kleinkuchen	219
			Mergelstetten	3.269
			Mittelrain	3.321
			Nietheim/ Rot.	86
			Oggenhausen	1.393
			Reuteneu	3.715
			Schnaitheim	6.832
			Herbrechtingen	13.043
Bolheim	3.129			
Hausen	113			
Herbrechtingen	9.181			
Hermaringen	2.091	144	Gerschweiler	11
			Hermaringen	2.080
Königsbronn	6.980	154	Itzelberg	669
			Königsbronn	4.328
			Ochsenberg	622
			Zang	1.361
Nattheim	6.530	136	Auernheim	596
			Fleinheim	542
			Nattheim	5.035
			Steinweiler	357

Tabelle 5-1: Gemeinden und Ortsteile (Stand 2012)



Stadt/Gemeinde	Einwohner Stadt/Gemeinde	Einwohnerdichte (EW/km <sup>2</sup> )	Ortsteil/Wohnplatz	Einwohner Ortsteil/Wohnplatz
Nierstotzingen	4.516	151	Nierstotzingen	3.141
			Oberstotzingen	998
			Stetten	357
			Stetten Lontal	20
Sontheim	5.411	185	Bergenweiler	497
			Brenz	1.035
			Sontheim	3.879
Steinheim	8.534	103	Gnannenweiler	58
			Irmannsweiler	38
			Küpfendorf	71
			Neuselhalden	36
			Söhnstetten	1.645
			Sontheim im Stubental	526
			Steinheim	6.160

Tabelle 5-1 (Fortsetzung): Gemeinden und Ortsteile (Stand 2012)

## Arbeitsplätze

Die Arbeitsplätze im Landkreis Heidenheim konzentrieren sich entlang der Brenzachse (vgl. Karte 5-2). In der Stadt Heidenheim befindet sich bereits mehr als die Hälfte der 46.600 Arbeitsplätze des Landkreises (52,5 %). Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte sind Giengen und Herbrechtingen mit 14,6 bzw. 9,5 %. Zu beachten ist, dass nur sozialversicherungspflichtig Beschäftigte durch diese Statistik erfasst sind und damit beispielsweise nicht Beamte. Insgesamt ist der Landkreis Heidenheim im Landesvergleich stark gewerblich-industriell geprägt (Tabelle 5-2).

	Produzierendes Gewerbe	Handel, Verkehr, Gastgewerbe	Sonstige Dienstleistungen
<b>Landkreis Heidenheim</b>	<b>49,2 %</b>	<b>17,4 %</b>	<b>32,9 %</b>
Stadt Heidenheim	39,5 %	16,1 %	43,7 %
<b>Baden-Württemberg</b>	<b>37,6 %</b>	<b>20,4 %</b>	<b>41,5 %</b>

Tabelle 5-2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen (2012); Quelle: Statistik Baden-Württemberg

## Schulen und Hochschulen

Die allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Heidenheim werden von rund 15.100 Schülerinnen und Schülern besucht. Hinzu kommen rund 4.100 Schülerinnen und Schüler an beruflichen Schulen. Der mit Abstand größte Schulstandort ist die Stadt Heidenheim mit 11.400 Schülern (davon 3.900 Berufsschüler). In Giengen gehen 2.400 Schülerinnen und Schüler zur Schule, in Herbrechtingen sind es 1.500. Die Standorte aller Schulen im Landkreis Heidenheim nach Schularten sind in Karte 5-3 dargestellt.

Heidenheim ist außerdem einer der Standorte der Dualen Hochschule Baden-Württemberg mit 1.800 Studierenden.



## Versorgungs- und Freizeitverkehr

Neben den täglichen Verkehrsbedürfnissen, also den Wegen zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz, gibt es Ziele, die nicht täglich zu festen Zeiten aufgesucht werden. Hierbei wird vom Versorgungs- und Freizeitverkehr gesprochen. Der Anteil dieser Wege am gesamten Verkehrsaufkommen ist in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gewachsen und macht inzwischen rund zwei Drittel aller Wege in Deutschland aus (vgl. Kapitel 6.2.5).

Zum Versorgungs- und Freizeitverkehr existieren keine spezifischen Daten im Landkreis Heidenheim. Aus den Daten zum Gesamtverkehrsaufkommen ist jedoch ersichtlich, dass sich auch diese Verkehre an der Struktur der Zentralen Orte orientieren.

## 5.2. Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes

### 5.2.1. Schienennetz und Schienenverkehrsangebot

Die einzige regelmäßig im SPNV bediente Schienenstrecke im Landkreis Heidenheim ist die Brenzbahn. Anschlüsse an den DB-Fernverkehr bestehen in Ulm (ICE-Strecke Stuttgart – München) und Aalen (IC-Verbindung Stuttgart – Nürnberg). Auf der Brenzbahn bestehen folgende SPNV-Angebote:

Linie	Takt	Betriebszeiten (bezogen auf Heidenheim)		
		Mo-Fr	Sa	So
IRE Ulm – Aalen	2-h-Takt	6:30-19:23	10:32-19:23	12:32-21:24
RE Ulm – Aalen (– Crailsheim)	Std. *)	6:17-23:08	6:58-23:08	6:58-23:08
RB Ulm – Aalen (– Ellwangen)	Einzellagen	5:16-16:22	5:52	-

\*) zwischen Ellwangen und Crailsheim nur alle 2 Stunden

**Tabelle 5-3: Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Heidenheim**

Die Schienenstrecken des Landkreises Heidenheim werden in einem dichten Takt an allen Wochentagen bedient. Die Bedienung erfolgt mindestens stündlich. Die Haltepunkte Mergelstetten und Voith-Werk werden nur von einzelnen RB und RE-Zügen bedient. Die vertakteten Züge des RE halten an allen übrigen Stationen im Landkreis, die IRE-Züge lediglich in Heidenheim und Giengen.

### 5.2.2. Verkehrsunternehmen

Der regionale Busverkehr im Landkreis Heidenheim wird derzeit von neun Verkehrsunternehmen erbracht. Sie werden im Folgenden aufgelistet. Im Nahverkehrsplan wird generell die hier dargestellte Kurzform des Namens verwendet.

- Omnibus Bettighofer GmbH & Co. KG, (kurz Bettighofer)  
Das Unternehmen mit Sitz in Günzburg berührt mit einer Linie Niederstotzingen.
- Reisebüro Grüninger (kurz Grüninger)  
Firma Grüninger betreibt zwei Linien im Bereich Gerstetten.



- Omnibus Grötzing GmbH (kurz Grötzing)  
Sitz des Unternehmens ist Bartholomä, es betreibt im Landkreis Heidenheim eine Linie.
- Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbH (kurz HVG)  
Dieses Unternehmen im Besitz der Veolia-Gruppe und des Landkreises Heidenheim bedient insgesamt 21 Linien.
- Omnibus Klöpfer GmbH (kurz Klöpfer)  
Das Unternehmen hat seinen Sitz in Neenstetten und bedient im Landkreis Heidenheim lediglich Gerstetten.
- DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (kurz RAB)  
Die DB-Tochter RAB bedient eine Buslinie im südlichen Landkreis. Sie ist außerdem Betreiberin des SPNV auf der Brenzbahn.
- DB Bahn Regiobus Stuttgart (kurz RBS)  
Die DB-Tochter Regiobus Stuttgart bedient fünf Linien im Landkreis. Es ist durch verschiedene Betriebsstandorte im Landkreis Heidenheim vertreten.
- RBA Regiobus Augsburg GmbH (kurz RBA)  
Das Unternehmen mit Sitz in Augsburg berührt mit zwei Linien den Landkreis Heidenheim im Bereich Dischingen und in Sontheim.
- Omnibus Rupp GmbH (kurz Rupp)  
Das Unternehmen mit Sitz in Neresheim bedient zwei Linien im Bereich Dischingen.

Die Unternehmen RAB, Grüninger, HVG, Rupp und RBS sind im Heidenheimer Tarifverbund htv zusammengeschlossen. Die übrigen Unternehmen haben ihren Bedienungsschwerpunkt außerhalb des Landkreises und bedienen hier jeweils nur einzelne Gemeinden im Landkreis.

### 5.2.3. Regionalbusverkehre

In der folgenden Auflistung sind die Buslinien (Linienverkehre nach § 42 PBefG) des Landkreises Heidenheim dargestellt. Die Darstellung folgt der veröffentlichten Liniennummerierung. In Karte 5-4 ist außerdem das Liniennetz im Landkreis Heidenheim und in Karte 5-5 die Betreibernetze grafisch dargestellt.

#### Stadtbus Heidenheim

- Linie 1 (HVG) Zanger Berg – Heckental – ZOH – Schnaitheim – Wehrenfeld
- Linie 2 (HVG) Hansegisreute – Haintal – ZOH – Reute – Zanger Berg
- Linie 3 (HVG) Zanger Berg – Reute – ZOH – Haintal – Altenheim
- Linie 4 (HVG) Osterholz – ZOH – Mergelstetten – Erbisberg
- Linie 5 (HVG) Mittelrain – ZOH – Reutenen (Direktlinie)
- Linie 6 (HVG) Mittelrain – Ziegeläcker - ZOH – Mergelstetten – Reutenen – Klinikum
- Linie 6a (HVG) ZOB – Heckental/Galgenberg – Mittelrain
- Linie 7 (HVG) Klinikum – Schloßhau – Reutenen – Mergelstetten – ZOH – Ziegeläcker – Mittelrain
- Linie 7a (HVG) Mittelrain – Heckental – ZOB

#### Stadtverkehr Giengen

- Linie 65 (HVG) Stadtlinienvorkehr Giengen



## Regionalbusverkehr

- Linie 30 (HVG) Heidenheim – Steinheim
- Linie 40 (HVG) Heidenheim – Itzelberg – Königsbronn – Ochsenberg
- Linie 41 (HVG) Heidenheim – Königsbronn – Zang
- Linie 50 (HVG) Heidenheim – Nattheim
- Linie 51 (HVG) Heidenheim – Nattheim – Auernheim – Neresheim – Schweindorf
- Linie 52 (HVG) Heidenheim – Nietheim – Großkuchen – Kleinkuchen – Neresheim
- Linie 60 (HVG) Heidenheim – Mergelstetten – Bolheim – Herbrechtingen
- Linie 61 (HVG) Heidenheim – Herbrechtingen – Giengen
- Linie 62 (HVG) Giengen – Bachhagel – Staufen
- Linie 68 (HVG) Heidenheim – Oggenhausen – Staufen/Nattheim
- Linie 70 (HVG) Heidenheim – Bolheim – Dettingen – Gerstetten
- Linie 75 (Grüninger) Heidenheim – Gerstetten – Gussenstadt
- Linie 76 (Grüninger) Gerstetten – Sontbergen
- Linie 95 (Grötzinger) Heidenheim – Bartholomä
- Linie 101 (Rupp) Ballmertshofen – Dischingen/Demmingen – Neresheim
- Linie 585 (Klöpfer) Gerstetten – Ulm
- Linie 59 (RAB) Heidenheim – Giengen – Ulm sowie Schülerverkehr Niederstotzingen – Sontheim
- Linie 7518 (RBS) Heidenheim – Königsbronn – Oberkochen – Aalen
- Linie 7688 (RBS) Heidenheim – Söhnstetten – Böhmenkirch – Göppingen
- Linie 7690 (RBS) Heidenheim – Herbrechtingen – Burgberg – Hermaringen – Giengen
- Linie 7693 (RBS) Heidenheim – Herbrechtingen – Bissingen – Stetten
- Linie 7694 (RBS) Heidenheim – Dischingen – Demmingen
- Linie 7694/9 (RBS) Ortslinienverkehr Dischingen
- Linie 9097 (RBA) Dischingen – Wittislingen – Lauingen – Dillingen
- Linie 9105 (RBA) Sontheim – Gundelfingen – Dillingen
- Linie 855 (Bettighofer) Niederstotzingen – Günzburg
- Bürgerbus Königsbronn
- Bürgerbus Steinheim

### 5.2.4. Fahrtenhäufigkeit Bus

Zur Analyse des Bedienungsangebots im Zug- und Busverkehr wurden sämtliche Züge und Buskurse in einer Datenbank erfasst (Stand: Jahresfahrplan 2013). Aufgenommen wurden dabei die Zeitlage, die Fahrtage und die angefahrenen Siedlungen. Damit konnte das derzeitige Bedienungsangebot in den in Kapitel 3.3.2. definierten Zeitbereichen flächendeckend analysiert werden.

Für ausgewählte Zeitbereiche ist das Fahrtenangebot der einzelnen Teilorte und Wohnplätze in den Karten 5-6 bis 5-12 dargestellt. In dieser vereinfachten Form kann das Fahrtenangebot immer nur in Bezug auf ein Ziel dargestellt werden. Beispiel Bolheim: hier bestehen Verbindungen in Richtung Heidenheim und in Richtung Herbrechtingen, dargestellt sind hier die Verbindungen in Richtung Heidenheim als wichtigstem und am besten angebundenen Ziel. Gleichwohl wurden zur Festlegung der Rahmenvorgaben und der Linienbündel die detaillierten Daten ausgewertet.

Im Kartenteil sind exemplarisch im Einzelnen dargestellt:

- Karte 5-6 Bedienungsqualität der Wohnorte 14-16 Uhr an Schultagen
- Karte 5-7 Bedienungsqualität der Wohnorte 14-16 Uhr an Ferientagen



- Karte 5-8 Bedienungsqualität der Wohnorte 16-18 Uhr an Schultagen
- Karte 5-9 Bedienungsqualität der Wohnorte 16-18 Uhr an Ferientagen
- Karte 5-10 Bedienungsqualität der Wohnorte 20-24 Uhr an Ferientagen
- Karte 5-11 Bedienungsqualität der Wohnorte 9-15 Uhr an Samstagen
- Karte 5-12 Bedienungsqualität der Wohnorte ganztags an Sonntagen

In den einzelnen Zeitbereichen ergibt sich folgendes Bild:

### **Frühverkehr zwischen 5 und 6 Uhr**

Auf einer Reihe von Linien werden bereits vor 6 Uhr Fahrten angeboten, insbesondere entlang der Brenzachse. Auch der Stadtverkehr Heidenheim startet seinen Betrieb auf einigen Linien vor 6 Uhr. Einige Orte im Leistungsnetz II haben aber im Frühverkehr keine Verbindung, so Dischingen und Zang.

### **Hauptverkehrszeit zwischen 6 und 8 Uhr**

Hier findet erwartungsgemäß in allen Räumen eine Bedienung statt, teilweise besteht eine sehr dichte Bedienung, insbesondere an Schultagen. Aber auch an Ferientagen werden die Rahmenvorgaben überall erfüllt.

### **Normalverkehrszeit vormittags zwischen 8 und 12 Uhr**

In den Vormittagsstunden ist das ÖPNV-Angebot auf vielen Relationen deutlich eingeschränkt. In diesen Stunden werden häufig Arztbesuche und Einkaufswege durchgeführt, so dass eine ÖPNV-Grundversorgung gerade für die ältere Bevölkerung wichtig ist. In einer Reihe von Wohnorten findet in dieser Zeit keine oder nur eine eingeschränkte Bedienung statt. Im Leistungsnetz II bestehen Lücken insbesondere in Dischingen und im Bereich Gerstetten (insb. Gussenstadt). Im Grundnetz sind zu dieser Zeit einige Orte nicht bedient.

### **Normalverkehrszeit mittags zwischen 12 und 14 Uhr**

In der Normalverkehrszeit am Mittag findet an Schultagen eine dichte und flächendeckende Bedienung statt. Trotz verstärktem Nachmittagsunterricht wird zu dieser Zeit eine große Zahl an Schülern nach Hause befördert. Außerhalb des Schülerverkehrs ist diese Zeit als Normalverkehrszeit definiert. Doch auch an Ferientagen werden die Anforderungen im Leistungsnetz auf allen Relationen erfüllt.

### **Normalverkehrszeit nachmittags zwischen 14 und 16 Uhr**

Auch in diesem Zeitbereich findet an Schultagen ein intensiver ÖPNV statt. Im Leistungsnetz werden die Anforderungen hier im Bereich Gerstetten zwar auch an Ferientage quantitativ knapp erfüllt, es bestehen aber zeitlich größere Lücken. Einige, meist kleinere Siedlungen im Grundnetz sind kaum oder gar nicht bedient.

### **Hauptverkehrszeit abends zwischen 16 und 18 Uhr**

Erwartungsgemäß werden in der abendlichen Hauptverkehrszeit mehr Fahrten angeboten als im gleichen Zeitraum nachmittags. Hier werden die letzten Schul-Rückfahrten durchgeführt und auch Rückfahrten im Berufsverkehr. Auch an Ferientagen werden alle Orte des Leistungsnetzes zu diesen Zeiten ausreichend bedient. Lediglich einige kleinere Wohnorte in den Bereichen Dischingen und Steinheim haben in diesem Zeitbereich eine ungenügende oder auch gar keine Bedienung.



### **Normalverkehrszeit abends zwischen 18 und 20 Uhr**

Alle Orte im Bereich des Leistungsnetzes werden auch in diesem Zeitbereich bedient, im Grundnetz ist die Bedienung zu dieser Zeit aber auf vielen Relationen bereits eingestellt.

### **Schwachverkehrszeit abends nach 20 Uhr**

Nach 20 Uhr sind Teile des Landkreises nicht mehr an den ÖPNV angebunden. Dies betrifft auch Orte im Bereich des Leistungsnetzes, insbesondere Dischingen, Söhnstetten und Gussenstadt.

### **Samstagsverkehr**

An Samstagen werden in den meisten Orten auch schon in der morgendlichen Schwachverkehrszeit Fahrten angeboten. Auch der Stadtverkehr in Heidenheim beginnt seinen Betrieb bereits um 7 Uhr. In der samstäglichen Normalverkehrszeit besteht eine flächendeckende Bedienung. Bedienungslücken im Leistungsnetz bestehen im Bereich Gerstetten mit seinen Teilorten. Auf den Achsen des Leistungsnetzes besteht samstags auch noch nach 14 Uhr eine Bedienung.

### **Sonntagsverkehr**

Sonntags findet auf allen Achsen des Leistungsnetzes eine Bedienung statt, teilweise aber sehr eingeschränkt (z. B. in Dischingen). Im Grundnetz werden einige Orte nicht bedient, insbesondere die meisten Teilorte von Dischingen, Ochsenberg und im südlichen Landkreis Hohenmemmingen, Sachsenhausen, Burgberg, Hürben, Bissingen und Hausen.

## **5.2.5. Verbindungsqualität**

Ein wichtiges Kriterium für die Attraktivität des ÖPNV und damit für die Verkehrsmittelwahl ist die Reisezeit, insbesondere im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr.

In einer vereinfachten Analyse wurden die reinen Fahrtzeiten von ÖPNV (durchschnittliche Fahrtzeit nach Abfrage EFA um ca. 17 Uhr) und MIV (Fahrzeit nach Routenplaner) auf 46 Relationen zwischen dem Mittelzentrum Heidenheim und Orten/Ortsteilen in ihren Einzugsbereichen verglichen (vgl. Anlage 5-3). Dieser Vergleich berücksichtigt nicht Faktoren wie Zu- und Abgangswege zur ÖPNV-Haltestelle (die Erschließungsqualität wird in Kapitel 5.2.6. untersucht) oder die Frage der Parkplatzverfügbarkeit am Zielort. Er sagt somit nichts über die absolute Attraktivität der ÖPNV-Verbindung aus. Mit dieser vereinfachten Methode sollte im Sinne einer Schwachstellenanalyse herausgearbeitet werden, welche ÖPNV-Verbindungen relativ betrachtet hinsichtlich der Fahrtdauer besonders unvorteilhaft sind, und wo Maßnahmen zur Beschleunigung ergriffen werden sollten.

Der Vergleich zeigt, dass die ÖPNV-Fahrzeiten auf den meisten Relationen konkurrenzfähig zu den MIV-Zeiten sind: Die Buslinien werden häufig über die Hauptverbindungsstraßen ohne größere Umwege geführt, so dass die Fahrzeit in einem akzeptablem Maß in Bezug auf die Pkw-Fahrzeit liegt (Verhältnis kleiner 1,5). Verbindungen mit dem SPNV sind jeweils deutlich schneller als mit dem Pkw.

Drei der vier Verbindungen mit dem ungünstigsten Reisezeitverhältnis sind Umsteigeverbindungen. Zur Relation Niederstotzingen-Oberstotzingen ist anzumerken, dass der südliche Bereich von Oberstotzingen innerhalb des 1.000m-Einzugsbereichs des Bahnhofs Niederstotzingen liegt und daher auch – teilweise allerdings über einen außerörtlichen Fußweg – fußläufig zu erreichen ist. Bei allen weiteren Relationen handelt es sich um umwegige Linienführungen.



von	nach	Linie	Fahrzeit	Fahrzeitverhältnis
Heidenheim	Steinheim-Gnannenweiler	7688+7688	48	2,74
Heidenheim	Gerstetten-Heuchstetten	75	37	2,47
Heidenheim	Gerstetten-Sontbergen	75+76	49	2,10
Heidenheim	Niederstotzingen-Oberstotzingen	Zug+59	50	1,92
Heidenheim	Heidenheim-Kleinkuchen	52	25	1,67
Heidenheim	Gerstetten-Heuchlingen	70	30	1,63
Heidenheim	Gerstetten-Gussenstadt	75	30	1,56
Heidenheim	Gerstetten-Heldenfingen	70	34	1,51

**Tabelle 5-4: Relationen mit ungünstigem Fahrzeitverhältnis gegenüber dem Pkw**

Durch die Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Verkehrs im Bereich Gnannenweiler kann das dortige Reisezeitdefizit beseitigt werden. Durch eine bessere Abstimmung zwischen Bus und Zug kann auch das Defizit für Oberstotzingen beseitigt werden. Die übrigen Defizite ließen sich nur durch Änderung der Linienführungen und damit durch Verlust der Erschließungswirkung der betroffenen Linien (52, 70 und 75) beheben. Die dann erforderlichen zusätzlichen Erschließungslinien sind wirtschaftlich nicht darstellbar.

### 5.2.6. Qualität der räumlichen Erschließung

Die Siedlungsbereiche des Landkreises Heidenheim werden durch 12 Bahnhöfe und Haltepunkte sowie durch zahlreiche Bushaltestellen an das ÖPNV-Netz angebunden. Damit ist eine nahezu flächendeckende Erschließung gegeben. In Anlehnung an die Rahmenvorgaben zur ÖPNV-Erschließung wurde bei allen Orten des Landkreises Heidenheim mit über 50 Einwohnern die Erschließung überprüft. Die dabei festgestellten Erschließungsmängel zeigt Tabelle 5-5. Erschließungsdefizite, die durch nicht überwindbare Hindernisse (Gewässer, vielbefahrene Straßen, etc.) oder große Höhendifferenzen verursacht sind, konnten nicht systematisch analysiert werden.

Nicht alle Erschließungsmängel können beseitigt werden. Allgemein stehen die folgenden Aspekte einer Beseitigung häufig entgegen:

- Ein Siedlungsbereich kann nur durch Schleifenfahrten erschlossen werden, die für die durchfahrenden Fahrgäste unattraktiv wirken. Eine Erschließung kann dann in der Summe zu Fahrgastverlusten statt zu zusätzlichen Fahrgästen führen. Dies wäre beispielsweise in Dettingen der Fall.
- Eine Buslinie führt zwar direkt am Siedlungsbereich vorbei, allerdings auf einer Außerortsstraße, so dass die Einrichtung einer Haltestelle aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, oder eine Querungshilfe und/oder Busbuchten geschaffen werden müssten. Dies könnte beispielsweise in Hermaringen, Gewerbegebiet „Berger Steig“ der Fall sein.
- Die Straßen ermöglichen aufgrund der Enge oder Topografie keine Busbedienung (möglicherweise im Bereich Enggasse).

Bei einigen Mängeln scheint eine Beseitigung mit vertretbarem Aufwand möglich. Diese sind bei den Maßnahmen aufgenommen.



Stadt/Gemeinde	Ortsteil	Gebiet	Bemerkung
Steinheim	Söhnstetten	östl. Siedlungsgebiet	Zus. Haltestelle am Linienweg erforderlich
Steinheim	Sontheim/St.	nördl. Siedlungsgebiet	nur kleine Bereiche, zus. Haltestelle am Linienweg
Gerstetten	Heuchlingen	Neubaugeb. Bereich Flügelstraße (Schule)	Verlegung des Linienwegs in die Flügelstraße / Altheimer Straße
Gerstetten	Gussenstadt	westl. Siedlungsgebiet	nur kleine Bereiche, kein Handlungsbedarf
Gerstetten	Gussenstadt	südl. Siedlungsgebiet	nur kleine Bereiche, kein Handlungsbedarf
Gerstetten	Heuchlingen	südwestl. Siedlungsgebiet	nur kleine Bereiche, kein Handlungsbedarf
Gerstetten	Dettingen	westl. Siedlungsgebiet	Schleifenfahrt in Ort erforderlich
Heidenheim	Schnaitheim	Bereich Enggasse	Stichfahrt erforderlich (Bedienung lt. HVG nicht möglich, vgl. Kapitel 2)
Herbrechtingen	Herbrechtingen	südwestl. Siedlungsgebiet	Durch Bahn (1.000m) zum größten Teil erschlossen aber keine innerstädtische Bedienung
Herbrechtingen	Herbrechtingen	nordöstl. Siedlungsgebiet inklusive Baugebiet Hinteres Feld	Durch Bahn (1.000m) teilweise erschlossen aber keine innerstädtische Bedienung
Hermaringen	Hermaringen	südl. Siedlungsgebiet	Durch Bahn (1.000m) erschlossen
Hermaringen	Hermaringen	geplantes Gewerbegebiet „Berger Steig“)	Schleifenfahrt erforderlich
Niederstotzingen	Niederstotzingen	Geplantes Wohngebiet westl. Sieleräcker II sowie Gewerbegebiet Sieleräcker	Zus. Haltestelle am Linienweg (Linie 59)
Niederstotzingen	Stetten	nordöstl. Siedlungsgebiet	nur kleine Bereiche, kein Handlungsbedarf
Sontheim	Sontheim	westl. Siedlungsgebiet	Durch Bahn (1.000m) zum größten Teil erschlossen aber keine innerörtliche Bedienung
Sontheim	Sontheim	Südlicher Bereich	nur Linie 9105 mit einzelnen Fahrten, dazu großer Haltestellenabstand
Dischingen	Dischingen	südwestl. Siedlungsgebiet	Schleifenfahrt in Ort erforderlich

**Tabelle 5-5: Erschließungsdefizite im Landkreis Heidenheim**

In diesem Kapitel wurde untersucht, ob ein Siedlungsbereich durch die Existenz einer Haltestelle erschlossen ist. Teilweise werden Haltestellen aber nur von einzelnen Fahrten bedient, so dass für zeitlich nicht flexible Nutzer längere Zugangswege zu den Haltestellen notwendig sind.

In Heidenheim und Giengen bestehen Stadtverkehre. Die regionale Erreichbarkeit ist dann großteils nur durch Umstiege und damit verbundene Wartezeiten gewährleistet. Gegebenenfalls



kann hier die Erschließung durch den Regionalverkehr verbessert werden, z. B. indem zusätzliche innerstädtische Haltestellen bedient werden.

## 5.2.7. Verknüpfungen

### Verknüpfungen zwischen Bus und Schiene

Die Vernetzung der ÖPNV-Verkehrsmittel gewinnt zunehmend an Bedeutung. Die länger werdenden Pendelwege im Berufs- und Schülerverkehr (insbesondere bei Berufsschülern und zunehmend bei Gymnasiasten zu beobachten) sind teilweise nur durch Nutzung mehrerer Buslinien oder durch die Kombination Bus-Bahn oder sogar Bus-Bahn-Bus möglich. Auch im Versorgungsverkehr sind viele Einrichtungen nicht direkt erreichbar, zum Beispiel durch die Verlagerung aus den gut erreichbaren Innenstädten und Ortskernen in Randbereiche. Daher ist auch die Verknüpfung der Verkehrsmittel zu analysieren.

An den meisten Verknüpfungspunkten bestehen kurze Umsteigewege zwischen Bus und Zug. In Herbrechtingen und Königsbronn wird der Bahnhof allerdings nicht direkt angefahren, hier bestehen längere Umsteigewege von und zu der nächstgelegenen Bushaltestelle. In Heidenheim als bedeutendstem Umsteigepunkt sind die Fußwege vom Bahnhof sowohl zum ZOB wie auch zur ZOH ebenfalls sehr weit.

In der Regel können Verknüpfungen nur richtungsbezogen erfolgen. Nur in Heidenheim verkehren die Züge gleichzeitig in beide Richtungen, so dass so genannte „Rundum-Anschlüsse“ hergestellt werden können.

Zur Analyse der Zuganschlüsse wurde die Anschlussituation der Buslinien an den Verknüpfungspunkten Bus/Schiene untersucht (Anlage 5-4). Dabei wurden die vier Klassen

- direkter Anschluss (bis 5 Minuten Wartezeit)
- komfortabler Anschluss (bis 15 Minuten Wartezeit)
- Anti-Anschluss (Bus und Zug verfehlen sich um bis zu 5 Minuten)
- kein Anschluss

unterschieden.

Tabelle 5-6 zeigt den Anteil der Anschlüsse bis maximal 15 Minuten Wartezeit (direkte und komfortable Anschlüsse) an der Gesamtzahl der Busfahrten an den verschiedenen Tagarten. Ausgewertet wurden jeweils die Anschlüsse in beide Richtungen (Bus-Zug und Zug-Bus).

Umsteigepunkt	Richtung	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	Jahr
Königsbronn	Aalen	23 %	28 %	13 %	25 %	<b>23 %</b>
Heidenheim	Aalen	41 %	41 %	43 %	73 %	<b>42 %</b>
Heidenheim	Ulm.	46 %	45 %	41 %	65 %	<b>46 %</b>
Herbrechtingen	Ulm	33 %	30 %	32 %	50 %	<b>33 %</b>
Giengen	Heidenheim	50 %	47 %	45 %	-	<b>49 %</b>
Giengen	Ulm	49 %	46 %	47 %	-	<b>48 %</b>
<b>Alle</b>	<b>Alle</b>	<b>47 %</b>	<b>45 %</b>	<b>42 %</b>	<b>63 %</b>	<b>46 %</b>

**Tabelle 5-6: Anschlussqualität an Bus-Schiene-Verknüpfungspunkten**

(Anteil der Anschlüsse mit maximal 15 Minuten Wartezeit an der Gesamtzahl der Busverbindungen)

Die Auswertung zeigt, dass bei einer großen Zahl von Linien nur wenige Anschlüsse zum Schienenverkehr bestehen. Besonders wenige Verbindungen sind in Königsbronn und Herbrechtingen festzustellen. Dort bestehen zwar keine direkten räumlichen Verknüpfungen zwischen Bus



und Schiene, gleichwohl bestehen hier interessante so genannte Eckverbindungen, z. B. von Zang und Ochsenberg in Richtung Aalen oder von Bolheim in Richtung Ulm.

Doch auch an den anderen Verknüpfungspunkten besteht bei nur knapp der Hälfte der Busfahrten eine Verbindung. Überraschenderweise ist die Anschlusssituation an Ferientagen und an Samstagen schlechter als an Schultagen. Zu vermuten wäre eher, dass die speziellen Anforderungen des Schülerverkehrs an Schultagen zu weniger Anschlüssen führt. Lediglich an Sonntagen haben knapp zwei Drittel der Verbindungen Zuganschlüsse.

Festzustellen ist, dass die Regionalbuslinien kaum vertaktete Fahrten aufweisen, während die Brenzbahn konsequent vertaktet ist. Schon aus diesem Grund sind keine regelmäßigen Anschlüsse möglich.

### Verknüpfungen zwischen Bus und Bus

Im Landkreis Heidenheim sind nahezu alle Buslinien auf die Stadt Heidenheim ausgerichtet. Verknüpfungen zwischen den Buslinien bestehen daher vor allem dort. Bedeutsam ist hier auch die Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalbuslinien. Der Stadtbus Heidenheim ist konsequent vertaktet durch sich überlagernde Stundentakte, die zu den Knotenminuten 00 und 30 an der ZOH optimale Anschlüsse zwischen den Stadtbuslinien bieten. Auch hier besteht das Problem, dass die nicht vertakteten Regionalbuslinien keine optimalen Anschlüsse auf die Stadtbuslinien herstellen können, wobei durch den dichten Stadtbustakt naturgemäß mehr Anschlüsse innerhalb von 15 Minuten bestehen als zum Schienenverkehr.

### Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern: P+R, B+R

Die Erschließungswirkung der Haltepunkte, insbesondere der Bahn-Stationen, wird deutlich erhöht, wenn diese mit dem Fahrrad (B+R) oder dem Pkw (P+R) angefahren werden. Hierfür sind ausreichende Abstellmöglichkeiten erforderlich. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern und Autos an den Stationen.

Station	Zahl B+R-Plätze	Zahl P+R-Plätze	Bemerkungen
Königsbronn	20	14	Weitere Parkmöglichkeiten im Umfeld
Itzelberg	-	-	Abstellmöglichkeiten im Umfeld
Schnaitheim	-	ca. 30	
Heidenheim Bf.	Ca. 100	200	Großes Parkhaus in Bahnhofsnahe
Voith-Werk	-	-	Haltepunkt wird nur von wenigen Zügen bedient
Mergelstetten	-	-	Haltepunkt wird nur von wenigen Zügen bedient
Herbrechtingen	14	5	
Giengen	32	40	
Hermaringen	13	6	
Bergenweiler	-	-	
Sontheim	50	60	
Niederstotzingen	30	ca. 20	2014 Anlage von 72 P+R-Plätzen

Tabelle 5-7: P+R und B+R-Plätze



An den meisten Stationen ist eine große Zahl von Stellplätzen vorhanden. Lediglich in Herbrechtlingen stehen nicht genügend Plätze zur Verfügung.

### 5.2.8. Eingesetzte Fahrzeuge

Insgesamt sind im Landkreis Heidenheim täglich über 100 Fahrzeuge im Einsatz (inklusive Verstärker- und Reservefahrzeuge). Im Rahmen der Unternehmensbefragung konnten Informationen zu Art und Größe der Fahrzeuge zusammengetragen werden:

- Etwa die Hälfte der Busse hat Standardgröße (12-Meter-Bus). Daneben werden Gelenkbusse (32 %), 13,7- bis 15-m-Busse (5 %) und Midi- (6 %) sowie Kleinbusse (2 %) eingesetzt.
- 93 % der eingesetzten Busse sind klimatisiert. Dies stellt in den Sommermonaten einen deutlichen Komfortgewinn dar.
- 55 % der Busse ist niederflurig. Damit könnten die Taktkurse der Busachsen der Kategorien I sowie der Stadtlinien der Kategorie I und II bereits heute niederflurig bedient werden (vgl. Kapitel 3.5.). Weitere 46 % der Busse verfügen über maximal drei Trittstufen, 4 % über mehr als drei Trittstufen.
- 52 % verfügen über das sog. Kneeling, durch das sich der Bus an Haltestellen absenkt („in die Knie geht“), wodurch sich die Einstiegshöhe verringert.
- 87 % der Busse besitzen optische/akustische Fahrgastinformationen. Diese sind für ortsunkundige Menschen und Menschen mit Wahrnehmungsbehinderungen (Sehen, Hören) zur Herstellung der Barrierefreiheit erforderlich. Voraussetzung für die Nutzbarkeit ist aber auch, dass diese richtig programmiert, im Alltag genutzt und durch die Busfahrer korrekt bedient werden. Hierzu liegen keine Daten vor.
- 81 % der Busse verfügen über einen Rollstuhlstellplatz.
- 25 % der Fahrzeuge sind älter als zehn Jahre.
- Bezüglich der Abgasnorm verfügt ein Teil der Busse nur über eine inzwischen veraltete Technik: 15 % erfüllen maximal den Euro III-Standard, weitere 27 % Euro IV und 44 % Euro V sowie 14 % den neuesten EEV-Standard.

### 5.2.9. Tarif

#### Heidenheimer Tarifverbund (htv)

Im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV wird im Landkreis Heidenheim grundsätzlich der Heidenheimer Tarifverbund (htv) angewandt. Dieser Zusammenschluss zu einem Gemeinschaftstarif besteht seit Dezember 1998 und beherbergt die Verkehrsunternehmen RAB, Grüninger, HVG, Rupp und RBS.

Das Verbundgebiet umfasst den gesamten Landkreis Heidenheim (Schienenstrecke 758 (Amstetten – Gerstetten) und die Buslinien 95, 585, 9097, 9105 und Linie Bettighofer). Für Fahrten innerhalb des Landkreises ist jeweils nur ein Fahrschein erforderlich. Damit wird den Fahrgästen der Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr erleichtert. Sie finden „an der Benutzeroberfläche“ anstelle der vielschichtigen einzelnen Unternehmenstarife eine einheitliche und übersichtliche Tarifstruktur vor, die außerdem zumeist Fahrpreisreduzierungen gegenüber den früher angewandten Haustarifen der einzelnen Verkehrsunternehmen beinhaltet.



Grundlage für die Ermittlung des Fahrpreises ist eine Tarifzonenstruktur mit 28 Tarifwaben. Es bestehen vier Preisstufen. Im Einzelnen umfasst die Fahrpreispalette folgende Fahrscheine:

- Einzelfahrschein für Jedermann und für Kinder
- Rabattierte Einzelfahrschein für Jedermann (htv-card mit 20 % Rabatt)
- Tageskarte Single und Gruppe
- Monatskarte für Jedermann, übertragbar sowie Monatskarte für Schüler, Auszubildende, Studenten und Senioren ab 63 Jahre, nicht übertragbar
- Monats-Abo-Karte für Jedermann (übertragbar) sowie für Schüler, Auszubildende und Studenten
- FirmenTicket (Großkunden)

Die BahnCard wird im htv nicht anerkannt.

Zur Einordnung des Tarifniveaus wurde für die preisleitenden Fahrscheinarten „Einzelfahrschein“ sowie „Monatskarte im Abo“ ein Abgleich mit Nachbar- und Vergleichsverbänden durchgeführt (Preisstand: Januar 2013). Einbezogen in den Vergleich waren die Verkehrsverbände Bodensee-Oberschwaben bodo, Donau-Iller-Nahverkehrsverbund DING, Filisland Mobilitätsverbund Göppingen, Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr HNV, OstalbMobil, Kreisverkehr Schwäbisch Hall KVS, Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau Naldo, Regio-Verkehrsverbund Freiburg RVF, Verkehrsverbund Tuttlingen TUTicket, Verkehrsverbund Hegau-Bodensee VHB, Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar VSB, Verkehrsverbund Rottweil VVR und Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart VVS.

Der Vergleich wurde für drei exemplarische Relationen durchgeführt:

- Stadtzone in einem Mittelzentrum
- Stadt-Umland-Verkehr zwischen Nachbargemeinde und einem Mittel-/Oberzentrum (ca. 8 km)
- Verbindung zwischen zwei Mittel/Unterzentren (ca. 17 bis 25 km)

Der Tarifvergleich ist in Anlage 5-5 dargestellt.

Das Preisniveau bei Einzelfahrscheinen (Gelegenheitskunden) liegt im htv auf allen drei Relationen im Mittelfeld gegenüber den Vergleichsverbänden. Durch den vergleichsweise großen Rabatt gehört der rabattierte Einzelfahrschein zu den günstigsten der Vergleichslandkreise. Monatskarten höherer Preisstufen liegen hingegen im oberen Mittelfeld. Im Stadtverkehr (Preisstufe 1) sind sie vergleichsweise günstig.

### **Landkreisübergreifende Tarifkooperationen**

Auf der Strecke Heidenheim – Ulm/Neu-Ulm gilt für die Fahrten zwischen dem Verbundgebiet des Heidenheimer Tarifverbundes (htv) und des Donau-Iller Nahverkehrsverbundes (DING) ein besonderer Übergangstarif. Fahrgäste im verbundüberschreitenden Verkehr haben damit die Möglichkeit, innerhalb der von ihrem Fahrschein abgedeckten DING- und htv-Tarifwaben alle öffentlichen Verkehrsmittel mit einem Fahrschein zu nutzen (insbesondere auch die Stadtverkehre Ulm/Neu-Ulm, Heidenheim und Giengen).

### **5.2.10. Barrierefreiheit**

Der Gesetzesauftrag des Personenbeförderungsgesetzes sowie das ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg legen besonderen Wert auf die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV (vgl. Kapitel 3.5) „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und



grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“ (gemäß § 4 Behindertengleichstellungsgesetz).

Barrierefreiheit schließt damit neben höhengleichen Einstiegen u. a. auch Fahrgastinformation in jeglicher Form ein. Zu den "Menschen mit Behinderungen" sind neben Behinderten im erweiterten Sinn auch ältere, gebrechliche Personen, (chronisch) kranke Personen, Analphabeten und der deutschen Sprache unkundige Personen zu rechnen. Der Anteil dieser Nutzergruppen an der Gesamtzahl der ÖPNV-Nutzer beträgt nach Literaturangaben bis zu 30 %.

## **Schienerverkehr**

Barrierefreiheit im Schienenverkehr ist bislang noch nicht überall erreicht<sup>7</sup>. Auf einen niveaufreien Einstieg auf der Basis der Normhöhe von 55 cm über Schienenoberkante sind bisher die Haltepunkte Itzelberg, Schnaitheim, Heidenheim, Voithwerk, Mergelstetten und Bergenweiler nicht ausgebaut. Viele Bahnsteige, vor allem im südlichen Landkreis sind jedoch in den letzten Jahren auf diese Höhe ausgebaut worden. Für Itzelberg und Heidenheim ist in nächster Zeit ein Ausbau vorgesehen. Die IRE-Triebwagen der Baureihe 611 bieten aber auch bei dieser Bahnsteighöhe keinen stufenlosen Einstieg.

Auch die Bahnsteigzugänge bzw. Querungsmöglichkeiten sind nicht überall barrierefrei möglich. In Königsbronn ist Gleis 1, an dem nur wenige Züge halten, nicht barrierefrei erreichbar. In Schnaitheim und Herbrechtingen bestehen Fußgängerüberführungen, die nicht barrierefrei nutzbar sind. In Heidenheim und Sontheim bestehen Unterführungen, die ebenfalls nicht barrierefrei nutzbar sind. In Heidenheim soll die Barrierefreiheit durch Aufzüge hergestellt werden.

Von der DB werden die Haltepunkte sukzessive ertüchtigt, d. h. mit Wetterschutz, Beleuchtung und Information (z. B. dem DSA, dem dynamischen Schrift-Anzeiger) ausgestattet. Optische und akustische dynamische Fahrgastinformationssysteme sind bereits in den meisten Fahrzeugen installiert.

## **Regionalbusverkehr**

Im Regionalbusverkehr kommen verstärkt Niederflurbusse zum Einsatz (vgl. Kapitel 5.2.8.). Ihr Einsatz ist jedoch nicht konsequent und in den Fahrplänen nicht gekennzeichnet. Um eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, sind neben den Fahrzeugen auch die Haltestellen barrierefrei auszurüsten. Bei Einsatz des Kasseler Sonderbords können Busse stufenlos betreten werden. Voraussetzung ist aber, dass der Bus die Bussteigkante auch bündig anfahren kann, was bei Busbuchten oder an Kurven häufig nicht möglich ist. Haltestellen sind bisher nur zu einem geringen Teil entsprechend ausgerüstet.

Optische und akustische Fahrgastinformationen im Fahrzeug werden zunehmend eingerichtet, sind jedoch nicht flächendeckend vorhanden.

<sup>7</sup> vgl. Untersuchung „Verbesserung des Schienenverkehrs in Ostwürttemberg – Die Bahnhöfe und das Umfeld der Bahnhöfe“, Loftwerk\_D GmbH; Aalen 2009 sowie Untersuchung „Verbesserung der Schienenverkehre in Ostwürttemberg Teil B – Aufarbeitung Schienenstrecken in Ostwürttemberg“; VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH, Juli 2009



## 6. Nachfrage und Nachfrageprognose

### 6.1. Bestehende Verkehrsnachfrage

#### 6.1.1. Berufspendlerverkehr im Landkreis Heidenheim

Die Bundesagentur für Arbeit führt eine jährliche Statistik der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort. Aus dieser so genannten Pendlerstatistik lassen sich die Verflechtungen im Berufsverkehr ablesen. Tabelle 6-1 gibt einen Überblick über die Kennzahlen der Pendler im Landkreis Heidenheim.

Demnach gibt es im Landkreis Heidenheim ca. 13.000 Auspendler über die Kreisgrenze, denen 12.000 Einpendler gegenüber stehen. Wichtigstes Ziel der Auspendler ist der Ostalbkreis mit knapp 4.000 Auspendlern, gefolgt von der Stadt Ulm mit ca. 1.600 Auspendlern. Bei den Einpendlern liegt der Ostalbkreis an zweiter Stelle (ca. 3.200 Einpendler) nach dem Landkreis Dillingen (ca. 3.400 Einpendler)

Mit 35.000 finden die meisten Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises statt. Etwa 28 % dieser Pendler haben sowohl ihren Wohn als auch ihren Arbeitsort in der Stadt Heidenheim, weitere 26 % pendeln aus anderen Kreisgemeinden nach Heidenheim. Nach Giengen als zweitwichtigstem Arbeitsplatzschwerpunkt pendeln weitere 14 % der Kreisbewohner, davon wohnt die Hälfte auch in Giengen. Knapp ein Drittel der Kreisbewohner hat eine der neun übrigen Städte und Gemeinden als Ziel.

von	nach	Heiden- heim	Giengen	übrige Kreisge- meinden	Ostalb- Kreis	Stadt Ulm	übrige außer- halb	Summe
Heidenheim		9.743	807	2.371	1.491	346	1.877	<b>16.635</b>
Giengen		1.640	2.558	1.287	253	267	1.045	<b>7.050</b>
übrige Kreisgemeinden		7.376	1.627	7.636	2.142	967	4.459	<b>24.207</b>
Ostalbkreis		1.995	169	1.003				<b>3.167</b>
Kreis Dillingen		1.085	1.094	1.177				<b>3.356</b>
Übrige außerhalb		3.069	545	2.130				<b>5.744</b>
<b>Summe</b>		<b>24.908</b>	<b>6.800</b>	<b>15.604</b>	<b>3.886</b>	<b>1.580</b>	<b>7.381</b>	<b>60.159</b>

**Tabelle 6-1: Pendlerverflechtungen 2012** (Quelle: Bundesagentur für Arbeit)

#### 6.1.2. Aufkommen im motorisierten Individualverkehr

Im Landkreis Heidenheim besteht ein Straßenverkehrsmodell, das mit einem Basisjahr 2008 und einem Prognosejahr 2025 den Straßenverkehr im Landkreis abdeckt<sup>8</sup>. Aus diesem Straßenverkehrsmodell können die Verflechtungen im Pkw-Verkehr abgelesen werden. Daraus ist ersichtlich, auf welchen Verkehrsachsen welche Nachfragepotenziale bestehen, die bei entsprechendem Angebot für den ÖPNV eventuell noch besser erschlossen werden können.

In der Analyse 2008 finden im Landkreis Heidenheim demnach am Tag 244.000 Pkw-Fahrten statt (ohne Durchgangsverkehr). 188.000 Fahrten bewegen sich innerhalb des Landkreises (Binnenverkehr), bei 65.000 Fahrten (23 %) liegen Quelle oder Ziel außerhalb des Landkreises. 41.000 Fahrten finden innerhalb der Stadt Heidenheim statt, weitere 61.000 Fahrten führen von/nach

<sup>8</sup> Landkreis Heidenheim; Straßenverkehrsmodell; ModusConsult Karlsruhe, Oktober 2010



Heidenheim. 101.000 Fahrten im Binnenverkehr des Landkreises sind nicht auf Heidenheim bezogen.

von	nach	Stadt Heidenheim	übriger Landkreis Heidenheim	außerhalb	Summe
Stadt Heidenheim		41.400	28.100	9.500	<b>78.900</b>
übriger Landkreis Heidenheim		18.000	100.800	18.500	<b>137.300</b>
Außerhalb		5.800	22.300		<b>28.100</b>
<b>Summe</b>		<b>65.200</b>	<b>151.200</b>	<b>28.000</b>	<b>244.400</b>

**Tabelle 6-2: Aufkommen im motorisierten Individualverkehr**

Die Gemeinde mit dem größten Quelle-Ziel-Aufkommen außerhalb von Heidenheim sind

- Giengen (46.000)
- Herbrechtingen (42.000)
- Steinheim (29.000)
- Gerstetten (27.000)

Karte 6-1 zeigt die Verflechtungen im motorisierten Individualverkehr auf der Ebene der Gemeinden. Hier zeigen sich insbesondere die starken Ströme entlang der Brenzachse, in erster Linie zwischen Heidenheim und Giengen sowie zwischen Aalen und Herbrechtingen. Als nachfragestärkste Achsen im Regionalbusbereich fallen die Verbindungen zwischen Heidenheim und Steinheim, Heidenheim und Nattheim sowie Heidenheim und Gerstetten ins Auge, die als Leistungsnetz I definiert sind. Verhältnismäßig stark ausgeprägt ist auch die Verbindung von Gerstetten in Richtung Ulm und von Giengen in Richtung Landkreis Dillingen. Die Verbindungen in Richtung Landkreis Göppingen sind demgegenüber vergleichsweise schwach ausgeprägt.

### 6.1.3. Ausbildungsverkehr im Landkreis Heidenheim

Im Landkreis Heidenheim bestehen an 12 Standorten weiterführende Schulen, an weiteren 18 Standorten bestehen ausschließlich Grundschulen (vgl. Karte 5-3). Zu den meisten dieser Schulstandorte sind Schülerverkehre im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs eingerichtet. Während Grund- und Hauptschulen aufgrund der festgelegten Schulbezirke in der Regel klar abgegrenzte Einzugsbereiche besitzen, zeigen die Einzugsbereiche der weiterführenden Schulen teilweise deutliche Überschneidungen. Aus vielen Wohnorten sind daher Schülerverkehre zu mehreren Schulstandorten eingerichtet.

Zur Erstellung des Nahverkehrsplans konnten die Verkaufsstatistiken des htv ausgewertet werden. Diese Informationen flossen unter anderem in die Erstellung des Linienbündelungskonzeptes ein. Dabei wurde darauf geachtet, dass die Schülerströme eines Raums zu verschiedenen Schulstandorten innerhalb eines Bündels liegen, um das aufwändige Einsammeln und Verteilen der Schüler effizient aus einer Hand zu ermöglichen.

Die Verkaufsdaten sind zwar nach Schulen aufgeschlüsselt, jedoch konnte bei Schulen, die einen Grundschulzweig wie auch eine weiterführenden Zweig umfassen, keine getrennte Auswertung nach Schulart durchgeführt werden. Aus dem Vergleich mit der Schulstatistik ergibt sich bei Grund-, Haupt- und Realschülern zusammen ein Anteil der Schüler, die den ÖPNV auf dem Weg von und zur Schule nutzen in Höhe von 32 %. Aufgrund der hohen Grundschuldichte wird der Anteil bei den Grundschülern auf 15 % geschätzt, bei den Haupt- und Realschülern (inklusive Werkrealschüler und Gemeinschaftsschüler) auf ca. 50 %. Bei den Gymnasiasten, die getrennt ausgewertet werden konnten, liegt der Anteil der ÖPNV-Nutzer bei 75 %.



Die Karten 6-2 bis 6-4 zeigen die Verflechtungen im Schülerverkehr. Aufgrund der Datenlage wurden die folgenden Schularten zusammengefasst:

- Karte 6-2: Grund-, Haupt-, Werkreal- und Realschüler
- Karte 6-3: Gymnasiasten
- Karte 6-4: Berufsschüler

#### 6.1.4. ÖPNV-Nachfrage im Landkreis Heidenheim

Von den Verkehrsunternehmen wurden Vertriebsdaten im htv-Tarif zur Verfügung gestellt, mit deren Hilfe sich die derzeitige ÖPNV-Nutzung auswerten lässt. Dazu wurden die Daten anhand von pauschal unterstellten Nutzungshäufigkeiten auf Tageswerte umgerechnet. Daten liegen nur im Binnenverkehr des Landkreises vor, nicht im ein- und ausbrechenden Verkehr.

Im Landkreis Heidenheim sind täglich (Montag bis Freitag) ca. 26.400 Fahrgäste unterwegs, davon 18.300 Schüler und 8.100 Erwachsene, so genannte Jedermann-Fahrgäste (die Zahlen beziehen sich auf Wege, nicht auf Personen). Mehr als ein Drittel der Fahrgäste ist innerhalb des Stadtgebiets Heidenheim unterwegs, weitere 41 % haben Heidenheim als Quelle oder Ziel ihrer Fahrt. Lediglich ein knappes Viertel der Fahrgäste (24 %) fahren auf anderen Relationen. Im Jedermann-Verkehr sind die Verhältnisse noch stärker auf Heidenheim ausgerichtet, hier fahren lediglich 13 % auf Relationen, die Heidenheim nicht berühren.

Die Daten können auch zu den Daten des Straßenverkehrsmodells in Bezug gesetzt und daraus der ÖPNV-Anteil am motorisierten Verkehr ermittelt werden. Er beträgt im Mittel im Landkreis Heidenheim 10,5 %. Ohne Schülerverkehr beträgt der Anteil 3,5 %. Im Quelle-Ziel-Verkehr und noch stärker im Binnenverkehr von Heidenheim liegen die Anteile mit 5,8 bzw. 6,8 % deutlich höher. Die Zahlen zeigen aber, dass bei entsprechendem Angebot noch größere Potenziale für den ÖPNV bestehen. Diese Werte liegen im unteren Mittelfeld ähnlich strukturierter Kreise Werte reichen hier von (jeweils inkl. Schüler) 6 % (Kreis Borken) bis 16 % (Kreis Pinneberg)<sup>9</sup>.

Wege pro Tag (Montag bis Freitag)	Schüler	Jedermann	Alle	ÖV- Anteil Erwach- sene	ÖV- Anteil inkl. Schüler
Binnenverkehr Heidenheim	5.600 (31 %)	3.600 (44 %)	9.300 (35 %)	6,8 %	15,7 %
Quelle-Ziel-Verkehr Heidenh.	7.500 (41 %)	3.400 (42 %)	10.900 (41 %)	5,8 %	16,5 %
Sonstige Relationen	5.200 (28 %)	1.100 (13 %)	6.300 (24 %)	0,9 %	4,9 %
Summe	18.300 (100%) 69 %	8.100 (100%) 31 %	26.400 (100%) 100 %	3,5 %	10,5 %

Tabelle 6-3: ÖPNV-Nachfrage im htv-Tarif (Fahrgäste pro Tag) und ÖV-Anteil am motorisierten Verkehr

<sup>9</sup> Homepage SOCIALDATA Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH  
(<http://www.socialdata.de/daten/modechoice.php>)

## 6.2. Verkehrsprognose

### 6.2.1. Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Maßgebende Bestimmungsgröße für die Zahl der in Zukunft zurückgelegten Wege ist die weitere Bevölkerungsentwicklung. Das statistische Landesamt hat eine Bevölkerungsvorausrechnung bis 2030 mit Basisjahr 2008 erstellt. Diese Prognose liegt für Städte und Gemeinden über 5.000 Einwohnern in 5-Jahres-Schritten vor. Daneben hat der Regionalverband eine verfeinerte Bevölkerungsvorausrechnung für alle Gemeinden erstellt, allerdings nur für das Jahr 2030. Bei der Vorausrechnung des statistischen Landesamts ist dabei die Entwicklung zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2030 in 5-Jahres-Schritten dargestellt.

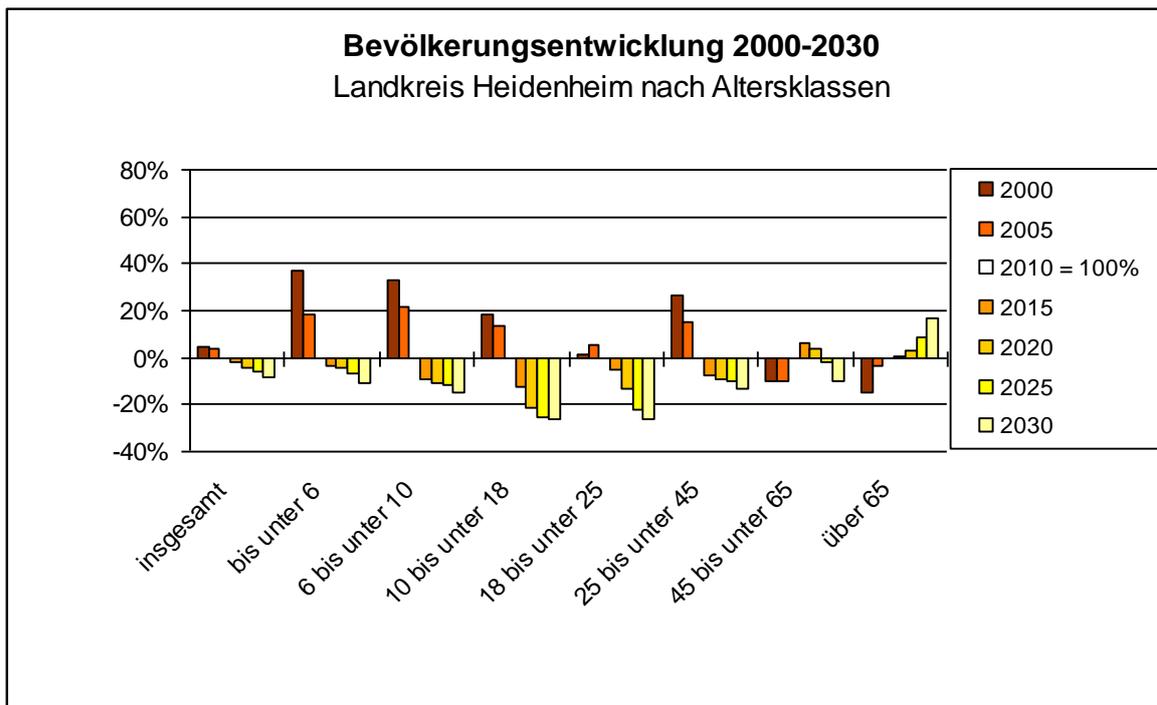


Abbildung 6-1: Bevölkerungsentwicklung zwischen den Jahren 2000 und 2030

Die Entwicklung für den Gesamtkreis zeigt Abbildung 6-1. Die Daten beziehen sich auf das Jahr 2010.

Im Landkreis Heidenheim wird die Bevölkerung bis 2020 um 4 % sinken, im Zeitraum bis 2030 um weitere 4 %. Sehr unterschiedlich wird aber die Entwicklung in den verschiedenen Altersklassen vorangehen. Für den ÖPNV sind dabei vor allem zwei Entwicklungen relevant:

Die Entwicklung der jugendlichen Bevölkerung wird weiter rückläufig sein. Bei den unter 10-Jährigen wird die Entwicklung aber weniger steil verlaufen als in den letzten Jahren. Die stärksten Rückgänge werden bis 2020 in der Altersklasse der 10 bis unter 18-Jährigen (- 22 %, bis 2030 - 26 %) und der 18- bis unter 25-Jährigen (- 13 %, bis 2030 -26 %) zu verzeichnen sein, Die Zahl der 18- bis unter 25-Jährigen erreichte in den letzten Jahren ihr Maximum nach moderaten Zuwächsen zwischen den Jahren 2000 und 2005. Diese Entwicklung wirkt sich stark auf den Schülerverkehr aus (vgl. nächstes Kapitel).

Entgegengesetzt stellt sich der Trend bei der Bevölkerung über 65 Jahre dar. Sie ist seit dem Jahr 2000 bereits gestiegen und wird auch in den nächsten Jahrzehnten zunächst moderat, dann stär-



ker steigen (+3 % bis 2020, +17 % bis 2030). Für den ÖPNV bedeutet diese Entwicklung einerseits, dass die Zahl der – meist noch sehr mobilen – Rentner steigen wird, deren Mobilitätsmuster sich stark von der arbeitenden Bevölkerung unterscheidet (insbesondere erhöhte Mobilität in den Normalverkehrszeiten). Andererseits wird aber auch die Zahl betagter und in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen steigen, die auf ein öffentliches Mobilitätsangebot angewiesen sind, die aber häufig auch den klassischen ÖPNV nicht mehr nutzen können. Diese Entwicklung wird noch verstärkt durch die abnehmenden sozialen Verflechtungen, d. h. die Zahl derjenigen betagten Menschen nimmt zu, die nicht auf Verwandte oder Nachbarn zurückgreifen können, die entsprechende Fahrdienste übernehmen können. Auch diesen Menschen soll der verstärkte Einsatz flexibler Bedienungsformen entgegenkommen.

### **6.2.2. Entwicklung des Schülerverkehrs**

Das Statistische Landesamt hat im Juni 2010 eine Vorausschätzung der Schülerzahlen bis 2020 veröffentlicht. Parallel zur dargestellten Entwicklung der Einwohnerzahlen bei Kindern und Jugendlichen werden auch die Schülerzahlen zurückgehen. Für Baden-Württemberg beträgt der prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen an allgemeinbildenden Schulen zwischen dem Schuljahr 2009/10 und 2020/21 21 %. Für den Landkreis Heidenheim ist ein überdurchschnittlicher Rückgang um 25 % berechnet. Die höchsten Rückgänge wird es bei den Gymnasien (-28 %) und den Hauptschulen (-26 %) geben. Bei den Gymnasien ist dabei der zwischenzeitlich vollzogene Übergang zu G8 einbezogen. Die Zahl der Grundschüler wird um 22 %, diejenige der Realschüler um 20 % zurückgehen. Die Berufsschülerzahlen wurden vom Statistischen Landesamt nicht kreisbezogen prognostiziert.

Gegenüber dem Schuljahr 2013/14 (Basisjahr der Finanzierungsprognose, vgl. Kapitel 6.2.6.) ergibt sich an den allgemeinbildenden Schulen demnach ein Rückgang der Schülerzahlen um 13 % bis zum Schuljahr 2019/20. Wie aus Abbildung 6-2 ersichtlich ist, wird sich der Rückgang an Grundschulen und an Hauptschulen/Werkrealschulen in den nächsten Jahren abflachen, während er an Realschulen und Gymnasien erst einsetzen wird.

Durch den höheren Anteil an zu befördernden Schülern bei den weiterführenden Schulen (und auch längerer Fahrtstrecken) wird diese Entwicklung im ÖPNV in den nächsten Jahren zu starken Veränderungen führen. Anhand der ermittelten Anteile der zu befördernden Schüler (s.o.) wurde ein überproportionaler Rückgang um 15 % zwischen dem Schuljahr 2013/14 und dem Schuljahr 2019/20 prognostiziert. Welche Auswirkungen mögliche Schulschließungen in den nächsten Jahren, die zunehmende Spezialisierung von Schulen und damit ein höherer Anteil an Schülern mit langen Schulwegen und nicht zuletzt die weitere Entwicklung der Schullandschaft (Gemeinschaftsschulen, G9-Gymnasien) haben wird, kann derzeit nicht prognostiziert werden. Diese Entwicklungen haben aber maßgeblichen Einfluss auf den Schülerverkehr und damit die Entwicklung des ÖPNV im Gesamten.

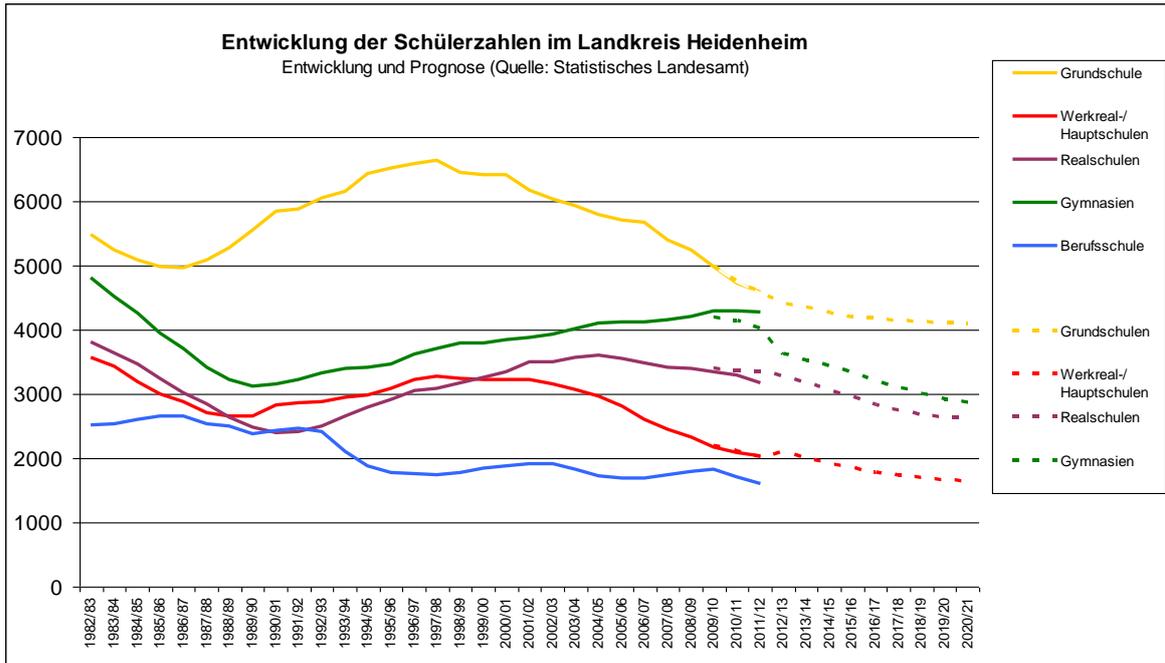


Abbildung 6-2: Entwicklung und Prognose der Schülerzahlen

### 6.2.3. Prognose des Straßenverkehrsmodells des Landkreises Heidenheim

Das Straßenverkehrsmodell des Landkreises Heidenheim (vgl. Kapitel 6.1.2.) umfasst neben der Analyse 2008 auch eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025. Die voraussichtliche Entwicklung des Pkw-Verkehrs zwischen 2008 und 2025 ist in unten stehender Tabelle dargestellt.

	nach	Stadt Heidenheim	übriger Landkreis Heidenheim	außerhalb	Alle
<b>von Stadt Heidenheim</b>		2 %	6 %	9 %	4 %
<b>von übriger Landkreis Heidenheim</b>		4 %	7 %	12 %	7 %
<b>von Außerhalb</b>		6 %	12 %		11 %
<b>Alle</b>		3 %	8 %	11 %	7 %

Tabelle 6-4: Verkehrsentwicklung des MIV 2025 gegenüber 2008

Der Pkw-Verkehr wird sich im Prognosezeitraum um 7 % erhöhen. Die größten Steigerungen werden dabei im Verkehr über die Kreisgrenzen erwartet (+ 11 %), die niedrigsten im Binnenverkehr von Heidenheim (+2 %). Hier spiegelt sich der Trend zu längeren und disperseren Wegen wider.

### 6.2.4. Prognosen des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg

Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg umfasst auch eine Verkehrsprognose (Tabelle 6-5). Diese enthält neben dem motorisierten (Land-)Verkehr auch den nichtmotorisierten Verkehr sowie den Luftverkehr. Prognosejahr ist das Jahr 2025. Der MIV steigt demnach um 11 %, während der öffentliche Straßenpersonenverkehr wie auch der nichtmotorisierte Verkehr um



jeweils 6 % sinken. Lediglich der Schienennahverkehr soll um 1 % steigen. Die in der Tabelle 6–5 aufgeführten hohen Steigerungsraten im Schienenfern- wie im Luftverkehr spielen für den vorliegenden Nahverkehrsplan keine Rolle.

In der Prognose sind im Bereich des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs der Schülerverkehr und der Erwachsenen-Verkehr nicht getrennt ausgewiesen. Da im Busbereich der Schülerverkehr eine sehr große Rolle spielt und starke Rückgänge der Schülerzahlen zu erwarten sind, dürfte der Rückgang um 6 % ausschließlich auf diesen Effekt zurückzuführen sein (der in geringem Umfang auch die Entwicklung des Eisenbahn-Nahverkehrs beeinflusst). Im Bereich des Erwachsenen-Verkehrs ist eher mit einer Nachfragesteigerung zu rechnen.

Erwähnt werden muss an dieser Stelle, dass die Prognose mit dem Basisjahr 2004 vor dem starken Ölpreisanstieg im Jahr 2007 und vor der Finanz- und Wirtschaftskrise in den Jahren 2008 und 2009 erstellt wurde und daher u. a. nur moderate Anstiege der Energiekosten sowie eine Steigerung der gesamtwirtschaftliche Bruttowertschöpfung von im Schnitt 1,7 % pro Jahr zugrunde legt. Diese beiden Faktoren haben starken Einfluss auf die Verkehrsentwicklung und die Verkehrsmittelnutzung.

	MODAL SPLIT		VERÄNDERUNG 2025 ggü. 2004
	2004	2025	
<b>Verkehrsaufkommen (Personen)</b>			
Mot. Individualverkehr	58 %	62 %	11 %
Eisenbahnen	2 %	2 %	5 %
- darunter Nahverkehr	2 %	2 %	1 %
- darunter Fernverkehr	0,20 %	0,30 %	42 %
ÖSPV	8 %	7 %	-6 %
Nichtmotorisierter Verkehr	31 %	28 %	-6 %
Luftverkehr	0,10 %	0,20 %	115 %
<b>Insgesamt</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>4 %</b>
<b>Verkehrsleistung (Personenkilometer)</b>			
Mot. Individualverkehr	79 %	81 %	19 %
Eisenbahnen	7 %	8 %	30 %
- darunter Nahverkehr	4 %	3 %	5 %
- darunter Fernverkehr	3 %	4 %	58 %
ÖSPV	8 %	6 %	-4 %
Nichtmotorisierter Verkehr	6 %	5 %	-6 %
<b>Luftverkehr</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>17%</b>

Tabelle 6-5: Verkehrsprognose 2025 des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg



## 6.2.5. Bundesweite Entwicklungen und Trends

### Verkehrsverhalten der Bevölkerung: bisherige Entwicklung

Um die möglichen Entwicklungen des ÖPNV im Landkreis Heidenheim abschätzen zu können, werden hier ebenso bundesweite Entwicklungen dargestellt. Diese sind auch auf den Landkreis Heidenheim übertragbar und beeinflussen die lokale Verkehrsentwicklung.

Auf der Basis der größten Stichprobenerhebung zum Verkehrsverhalten (Mobilität in Deutschland 2002 und 2008<sup>10</sup>) sowie einer Prognose zum Pkw-Bestand lassen sich die folgenden Trendaussagen treffen:

**Mobilitätskennziffern:** Die Anzahl der Wege pro Tag hat zwischen 2002 und 2008 leicht zugenommen, vor allem bei den über 45-jährigen sowie etwas stärker am Wochenende als Montag bis Freitag. Die durchschnittliche Wegelänge liegt in verdichteten Kreisen bei 11,7 km, im ländlichen Raum bei 12,3 km. Im Vergleich 2002 und 2008 ergeben sich eine höhere Mobilität und höhere Wegezahlen besonders bei den über 60-jährigen<sup>11</sup>. Die Mobilität, vor allem der älteren Menschen, wird sich weiter erhöhen. Bis 2015 wird die Mobilität deshalb – trotz des Bevölkerungsrückgangs – zunächst weiter ansteigen.

**Führerschein/Pkw-Besitz:** Die Führerscheinquote (Anteil der Führerscheinbesitzer in der Altersklasse 18 bis 74 Jahre) hat sich von 83 auf 88 % erhöht. In den Altersklassen bis 40 Jahre sind leichte Rückgänge zu verzeichnen, bei den höheren Jahrgängen Anstiege, vor allem bei den über 65-jährigen. Der Pkw-Bestand in privaten Haushalten hat weiter zugenommen: 2002: 0,5 Pkw/Person, 2008: 0,6 Pkw/Person; die Zahl der autolosen Haushalte ging von 20 auf 18 % zurück (in Baden-Württemberg sind nur 11 % der Haushalte ohne Pkw).

**Pkw-Bestand:** Die Pkw-Dichte im Landkreis Heidenheim beträgt derzeit (Stand 2011) 576 Pkw/1000 EW. Sie liegt damit über dem Schnitt von Baden-Württemberg mit 539 Pkw/1000 EW. Der Pkw-Bestand privater Halter in Deutschland wird zunächst weiter wachsen<sup>12</sup>. Von 2010 bis 2015 bei den Männern bundesweit um 2 % und bei den Frauen um 8 % (2015: im Bundesdurchschnitt 718 Pkw/1.000 Männer, 398 Pkw/1.000 Frauen), es wird jedoch die Fahrleistung je Fahrzeug zurückgehen. Erst nach 2020 wird die fahrfähige Bevölkerung absolut zurückgehen, was eine Stagnation im Pkw-Bestand erwarten lässt. In jüngeren Jahrgängen (bei den Männern unter 39 Jahren und bei den Frauen unter 29 Jahren) ist ein Trend zu geringerem Pkw-Besitz auszumachen.

Da die Pkw durchschnittlich 13 bis 15 Jahre gefahren werden, wird die Abhängigkeit von konventionellen Kraftstoffen noch Bestand haben. Die private Autonutzung wird – aufgrund der steigenden Ölpreise und der Forschungs- und Entwicklungskosten für neue Antriebsformen – dauerhaft teurer werden. Die Kosten wurden 2008 als wichtigster Grund für den Pkw-Verzicht genannt (50 % der befragten „Autolosen“ geben diese Begründung).

**Verkehrsmittelnutzung:** Zwischen 2002 und 2008 stagnierte die Autonutzung. Der ÖPNV verzeichnete Zuwächse.

In ländlichen Kreisen wie auch in verdichteten Kreisen wurden 2008 6 % aller Wege mit dem ÖV zurückgelegt. 79 % davon waren reine ÖV-Wege, 13 % Kombinationen mit dem Pkw und 7 % Kombinationen mit dem Fahrrad. Der ÖV-Anteil hat bei den bis 45-jährigen zugenommen. Bei den über 60-jährigen wurde eine leichte Steigerung der Modal-Split-Anteile des Pkw ermittelt, während in allen anderen Altersklassen ein Rückgang des Pkw-Anteils zu verzeichnen war.

In den verdichteten Kreisen werden 42 % der Bevölkerung zu den „MIV-Stammkunden“ gezählt. 21 Prozent werden hingegen zur Gruppe der MIV-Nutzer mit „ÖPNV-Potenzial“ gerechnet, welche

<sup>10</sup> <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de>

<sup>11</sup> Mobilität in Deutschland, Anwenderworkshop 02.09.09, Berlin, S. 35

<sup>12</sup> Shell Deutschland Oil GmbH: Pkw-Szenarien bis 2030, Hamburg, 2009



durch attraktive ÖPNV-Angebote ansprechbar sind. Das ÖPNV-Potenzial ist deutlich größer als die heutige tatsächliche Nutzung.

	Wegezahl	Kilometerleistung
ÖV	+ 14 %	+ 17 %
Fahrrad	+ 17 %	+ 6 %
zu Fuß	+ 7 %	- 5 %
MIV-Fahrer	0 %	+ 1 %
MIV-Mitfahrer	- 5 %	+ 12 %

Tabelle 6-6: Entwicklung des Verkehrsaufkommens 2002 - 2008

Bis 2030 soll der MIV laut Shell leicht an Personenverkehrsleistung zugunsten des ÖPNV verlieren (von 84,6 % auf 84,3 % im Jahr 2030). Es gibt einen Trend zur stärkeren Verknüpfung der Verkehrsmittel. Im ländlichen Raum werden ÖPNV-Haltestellen bereits heute überdurchschnittlich oft mit dem Fahrrad oder dem Pkw angefahren.

**Wege Zwecke:** Die meisten Wege werden im Versorgungs- und Freizeitverkehr zurückgelegt. Abbildung 6-3 zeigt die Verteilung der Wege auf die Zwecke für ländliche Landkreise. Der Versorgungs- und Freizeitverkehr (Freizeit, Einkauf, private Erledigung<sup>13</sup>) macht knapp zwei Drittel der Wege aus<sup>14</sup>. Damit ist er der wichtigste Verkehrssektor, über den jedoch gleichzeitig die wenigsten Daten vorliegen. Insgesamt war eine geringe Zunahme der Freizeit- und Einkaufswege zwischen 2002 und 2008 zu verzeichnen.

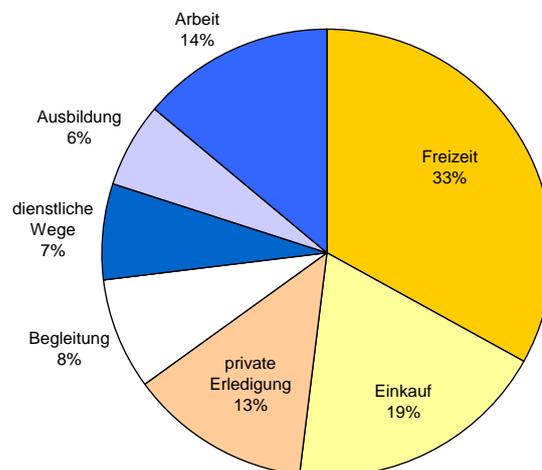


Abbildung 6-3: Verteilung der Wege auf die Wege Zwecke in ländlichen Landkreisen 2008 (Quelle: Mobilität in Deutschland 2008)

<sup>13</sup> Da Begleitwege auch täglich, z. B. zur Schule, stattfinden können, wurden sie nicht miteinbezogen.

<sup>14</sup> gegenüber verdichteten Kreisen ergeben sich keine nennenswerten Unterschiede: 32 % Freizeitwege, 20 % Einkaufswege, 12 % Wege für private Erledigungen, 9 % Begleitwege, 6 % dienstliche Wege, 7 % Ausbildungswege und 14 % Arbeitswege



Durch den demografischen Wandel wird es zu einer weiteren Zunahme im Versorgungs- und Freizeitverkehr und zu einem Rückgang im Arbeits- und Ausbildungsverkehr kommen. Das Ausmaß dieses Trends hängt von der Entwicklung der Erwerbstätigkeit ab (s. Kapitel 5.1.).

### **Zusammenfassung:**

Durch den demografischen Wandel ergibt sich längerfristig ein höherer Anteil der Personengruppen, die sich durch steigende Mobilität und steigende Pkw-Anteile auszeichnet. Zudem ist ein Trend vom Mitfahren zum Fahren auszumachen, wiederum besonders ausgeprägt bei den Senioren/-innen. Hier kann der ÖPNV nur durch große Anstrengungen seinen Marktanteil behalten und ausbauen. Demgegenüber ist bei jüngeren Verkehrsteilnehmern bis 39 Jahren eine zunehmende Offenheit in der Verkehrsmittelwahl festzustellen. Durch attraktive Angebote können hier zunehmend Verkehrsanteile gewonnen werden.

Zukünftig wird es zu einer weiteren Abnahme der alltäglichen Berufs- und Ausbildungswege (absolut und relativ) und zur Zunahme des Versorgungs- und Freizeitverkehrs kommen. Insgesamt wird die Verkehrsleistung (Personenkilometer) trotz Bevölkerungsrückgang durch die mobilen Senior/innen zunächst leicht ansteigen. Der ÖPNV muss sich daher noch mehr als bisher auf den Versorgungs- und Freizeitverkehr konzentrieren und durchgängig im Takt verfügbare und gut vernetzte Angebote vorhalten.

### **Trends und Kernaussagen:**

- Der ÖPNV außerhalb des Schülerverkehrs wird in Zukunft weiter moderat ansteigen. Insbesondere die rückläufige Pkw-Verfügbarkeit bei jüngeren Frauen und Männern wird – bei entsprechenden Angeboten – zu einer steigenden Nachfrage im ÖPNV führen.
- Die Schülerzahl wird aufgrund des demografischen Wandels auch im Landkreis Heidenheim stark zurückgehen. Diese Entwicklung, aber auch die Weiterentwicklungen der Schullandschaft, werden zu einer Umstrukturierung der Schulstandorte führen und damit wiederum zu höherem ÖPNV-Bedarf, der den demografisch bedingten Rückgang jedoch nicht ausgleichen kann. Insbesondere werden sich die Schülerströme im Landkreis stark verändern, was einen wachsenden Anpassungsbedarf des schulbezogenen ÖPNV erfordert.
- Während der berufsbezogene Verkehr voraussichtlich stagnieren wird, wird der Freizeit- und Versorgungsverkehr, der zeitlich und räumlich weniger konzentriert stattfindet, weiter zunehmen. Damit erhöht sich der Anteil der Wege, die nicht alltäglich und zu ganz unterschiedlichen Zeiten zurückgelegt werden.
- Insgesamt wird die Entwicklung allerdings wesentlich von nicht zuverlässig prognostizierbaren Entwicklungen (Konjunktur, Beschäftigtenzahlen, Haushaltseinkommen und Einkommensverteilung, Entwicklung der Mobilitätskosten/Treibstoffkosten) mitbestimmt werden.

### **Herausforderungen und Entwicklungschancen für den ÖPNV:**

- Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und die Intensität der Marktbearbeitung durch die ÖPNV-Akteure (Fortentwicklung der Produkte und der Qualität) werden darüber entscheiden, in welchem Umfang der ÖPNV im Landkreis Heidenheim der demografischen Entwicklung trotzen und größere Marktanteile gewinnen kann.
- Zuverlässigkeit und Verständlichkeit (Informationen, gut zugängliche Haltestellen, Fahrpläne, Fahrpreise) sind vor allem für „wahlfreie“ Personen und ältere Menschen wichtige Qualitätskriterien.
- Die im Nahverkehrsplan verfolgte Strategie, auf den regionalen Hauptachsen und in den Stadtverkehren ganztägig verfügbare, gut vernetzte und verständliche, klar strukturierte

Angebote vorzuhalten, gewinnt weiter an Bedeutung, weil der Anteil zeitlich wie auch räumlich gebündelter Verkehre zurückgeht und der Anteil zeitlich disperser Mobilitätsbedürfnisse zunimmt.

- Park & Ride/Bike & Ride sind als Zubringer zu „schnellen“ ÖPNV-Angeboten zu fördern.

## 6.2.6. ÖPNV-Finanzierung und deren Entwicklung

### Derzeitige Finanzierung

Der Landkreis Heidenheim verfügt über eine vergleichsweise gute Datenbasis bezüglich der Finanzierung und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Landkreis. Auf Basis dieser Daten wurde die Zusammensetzung der Finanzierung der Busverkehre in Abbildung 6-4 grafisch dargestellt.

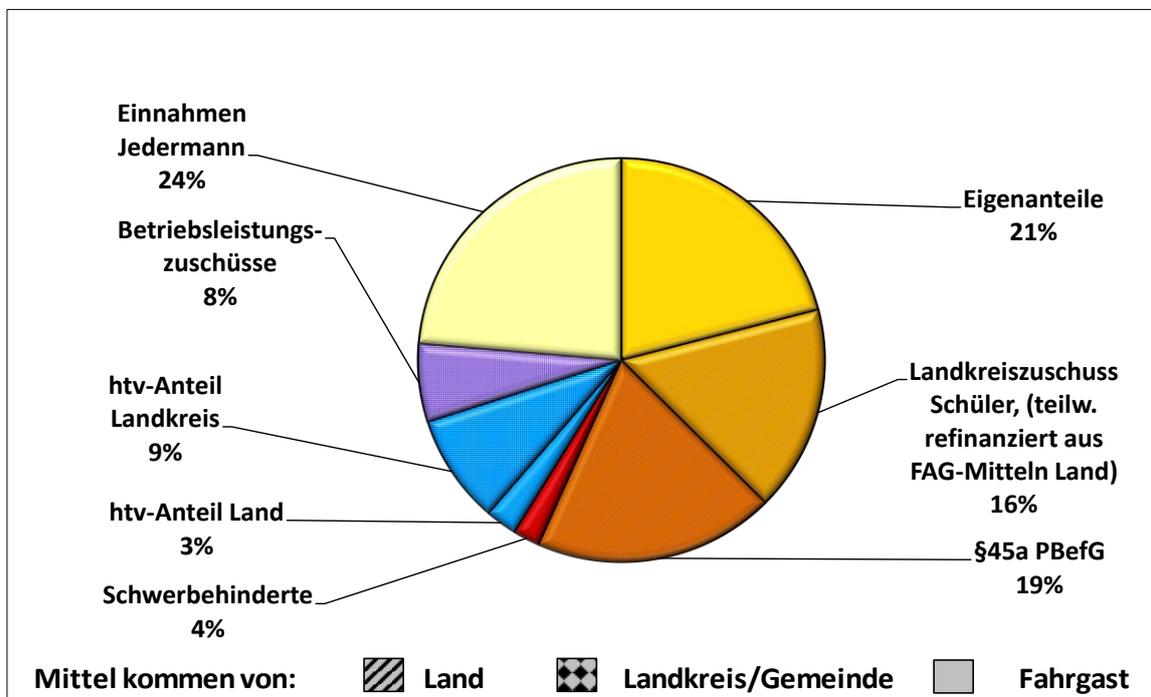


Abbildung 6-4: Verteilung Finanzierung des Busverkehrs 2013

Der ÖPNV finanziert sich im Wesentlichen aus Erlösen der Kunden/Fahrgäste sowie aus Mitteln des Landes Baden-Württemberg und des Landkreises Heidenheim zusammen mit den Gemeinden. Diese drei Gruppen sind in obiger Grafik jeweils durch ihre Musterung gekennzeichnet. Die Hintergrundfarbe stellt die Finanzierungsart dar. Die einzelnen Finanzierungsbestandteile werden im Folgenden näher erläutert:

- Eigenanteile:  
Schüler bzw. Eltern zahlen in der Regel nur einen Teil des Fahrpreises einer Schülerzeitkarte selbst, den so genannten Eigenanteil.
- Landkreiszuschuss Schüler:  
Die Fahrkarten werden auf Basis der vom Landkreis beschlossenen Schülerbeförderungssatzung ganz oder teilweise durch den Kreis finanziert. Der Anteil, den der Landkreis an den Fahrpreisen der Schülerzeitkarten trägt, wird in dieser Rubrik geführt. Der Landkreis



erhält seinerseits einen Landeszuschuss zu den Schülerbeförderungskosten nach dem Finanzausgleichsgesetz FAG. Die Ausgleichsbeträge wurden 1996 gekürzt und für die Folgejahre eingefroren. Diese Landeszuschüsse decken auch andere Aufgaben ab, insbesondere zur Sonderschulbeförderung, die nicht Teil des ÖPNV ist. Sie sind daher nicht separat ausgewiesen.

- § 45 a PBefG:  
Für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich, der sich aus der Zahl der ausgegebenen Ausbildungs-Zeitkarten (insb. Schülermonatskarten), dem Fahrkartenpreis und einem pauschal ermittelten Aufwand errechnet. In Baden-Württemberg sind die Zahlungen bisher pauschaliert. Dadurch werden die Beträge von der Entwicklung der Schülerzahlen entkoppelt. Zurzeit arbeitet das Land Baden-Württemberg an einer ÖPNV-Finanzierungsreform, die im Wesentlichen die Mittel nach § 45 a betreffen.
- Schwerbehinderte:  
Für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich nach § 148 SGB IX, der sich aus den Fahrgeldeinnahmen und einem landesweit festgelegten oder alternativ individuell nachzuweisenden Anteil dieser Fahrgäste ergibt.
- htv-Anteil Landkreis:  
Im htv werden die verbundbedingten Kosten, dabei insbesondere die Einnahmenverluste, die durch die Tarifabsenkung bei Einführung des htv entstanden, durch den Landkreis und das Land ausgeglichen.
- htv-Anteil Land:  
Der Landesanteil an der Finanzierung des Tarifverbunds ist hier dargestellt.
- Betriebsleistungszuschüsse:  
Der Landkreis gewährt für ausgewählte Leistungen, z. B. die Stadtverkehre in Heidenheim und Giengen direkte Betriebsleistungszuschüsse gemeinsam mit den Gemeinden. Diese Zuschüsse sind hier dargestellt (Summe aus Landkreis- und Gemeindenanteil).
- Einnahmen Jedermann:  
Mit „Einnahmen Jedermann“ werden die Fahrgelderlöse bezeichnet, die aus dem übrigen Fahrscheinverkauf ohne Schüler- und Ausbildungszeitkarten erzielt werden.

Parallel zu den hier genannten Mitteln bestehen noch weitere öffentliche Zuschüsse, insbesondere werden der Kauf von Fahrzeugen und der Bau von Betriebshöfen vom Land Baden-Württemberg gefördert. Wegen der langen Lebenszyklen von Fahrzeugen und Betriebshöfen sind diese nicht Gegenstand der weiteren Betrachtung.

Es zeigt sich, dass ein Großteil der Finanzierung aus öffentlichen Mitteln unterschiedlicher Quellen besteht. 45 % der Einnahmen werden direkt von Kunden gewonnen, davon 21 %-Punkte als Eigenanteile von Schülern und 24 %-Punkte aus dem so genannten Jedermann-Verkehr. Ein großer Teil der öffentlichen Mittel ist an den Verkauf von Fahrkarten gekoppelt (so genannte Fahrschein-Surrogate) und kann daher als Marktanreiz gewertet werden.



## Prognose

Die einzelnen Bestandteile der ÖPNV-Finanzierung wurden in einer oberen und einer unteren Prognose auf das Jahr 2019 hochgerechnet. Dabei wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

- Tarifierhöhungen lassen sich in Höhe von 5 % (obere Prognose) bzw. 3 % (untere Prognose) umsetzen. Dies führt zu Tarifierhöhungen von 34 % bzw. 19 % im Gesamtzeitraum.
- Die Nachfrage im Jedermann-Bereich steigt – trotz 5 %-iger Tarifierhöhungen – im oberen Fall aufgrund positiver Rahmenbedingungen für den ÖPNV jährlich um 2 % (13 % im Gesamtzeitraum) bzw. stagniert im unteren Fall.
- Im Bereich Schülerverkehr ergibt sich aus der Entwicklung der Schülerzahlen ein Rückgang bei den zu befördernden Schülern um 15 %. Diese Zahl wird als untere Prognose zugrunde gelegt. In der oberen Prognose wird davon ausgegangen, dass dieser Trend durch Veränderungen in der Schullandschaft um ein Drittel gedämpft wird. Daraus folgt ein Rückgang um 10 %. Zusammen mit der angenommenen Tarifentwicklung ergibt sich eine Steigerung der Erlöse im Schülerverkehr zwischen 20 % und 1 %.
- Bezüglich der derzeitigen Betriebskostenzuschüsse des Landkreises bzw. der Gemeinden wird keine Veränderung unterstellt. Diese kann sich als Ergebnis der veränderten Finanzierungsbasis und der definierten Ziele und Rahmenvorgaben ergeben.
- Es wird unterstellt, dass sowohl der Landkreis- als auch der Landesanteil an der htv-Finanzierung unverändert bleiben. Die Entwicklung des Ausgleichs nach § 45a PBefG lässt sich wegen des derzeitigen Reformprozesses auf Landesebene nicht verlässlich prognostizieren. Im oberen Fall wurde davon ausgegangen, dass die Mittel in der Höhe unverändert bleiben. Im unteren Fall wurde unterstellt, dass sie entsprechend der zurückgehenden Schülerzahlen um 15 % gekürzt werden.
- Bei den Ausgleichsmitteln zur kostenlosen Beförderung von Schwerbehinderten wurde im oberen Fall unterstellt, dass keine Änderung der Ausgleichsmodalitäten erfolgt. Im unteren Fall wurde eine Reduzierung um 10 % angenommen. Zusammen mit der prognostizierten Fahrgast- und Erlösentwicklung ergibt sich eine Steigerung der Mittel um 32 % bzw. ein leichter Rückgang (-3 %).

Die Überlagerung der beschriebenen Effekte führt in der oberen Prognose zu Einnahmesteigerungen von 22 % (2,1 Mio. €). Hier führen die Nachfragesteigerungen im Jedermann-Bereich zusammen mit den Tarifierhöhungen zu deutlichen Mehreinnahmen. Auch im Schülerverkehr werden trotz Nachfragerückgang aufgrund der Tarifierhöhungen Mehreinnahmen erzielt.

In der unteren Prognose steigen die Einnahmen lediglich um 2 % (200.000 €). Die Tarifierhöhungen führen zwar zu Mehreinnahmen, diese werden aber durch Einnahmerückgänge in anderen Bereichen teilweise kompensiert.

Da aber neben den Einnahmen auch die Kosten weiter steigen werden, kann sich die finanzielle Situation während der Laufzeit des Nahverkehrsplans verschlechtern. In der Prognose wurden Kostensteigerung in Höhe von jährlich 3,4 % unterstellt. Dies entspricht der durchschnittlichen Steigerung des Alleinnahmenanspruchs im htv seit Verbundgründung. Hier wurde nicht zwischen oberer und unterer Prognose unterschieden. Diese Annahme führt zu Kostensteigerungen in Höhe von 22 % bis 2019, was etwa 2,2 Mio. € entspricht. In Kombination mit der Erlösprognose zeigt sich eine Finanzierungslücke zwischen 80.000 € und 2,0 Mio. € bis 2019 zusätzlich zum bestehenden htv-Defizit.



Angaben in tausend Euro (T€)	Aufwand Ist 2013	Veränd. pro Jahr		Veränd. 2019 ggü. 2013			
		Obere Prgnose	Untere Prognose	obere Prognose		untere Prognose	
Tariferhöhung		5 %	3 %				
Nachfrage Jedermann		2 %	0 %				
Erlöse Jedermann	2.460			1.250	51 %	480	19 %
Nachfrage Schüler (gesamt)					-10 %		-15 %
Erlöse Schüler	3.900			790	20 %	40	1 %
Betriebsleistungszuschüsse	650			0	0 %	0	0 %
htv-Anteil Land	260			0	0 %	0	0 %
htv-Anteil Landkreis	910			0	0 %	0	0 %
Ausgleich § 45 a	2.000			0	0 %	-310	-15 %
Ausgleich SBG IX-Satz (einmalig)		0 %	-10 %				
Ausgleich SBG IX-Mittel	220			70	32 %	-10	-3 %
<b>Summe</b>	<b>10.400</b>			<b>2.110</b>	<b>22 %</b>	<b>200</b>	<b>2 %</b>
Betriebsaufwand:		3,4 %	3,4 %	2.190	22 %	2.190	22 %
<b>Finanzierungslücke*</b>				<b>80</b>		<b>1.990</b>	

\* zusätzlich zum bestehenden htv-Defizit

**Tabelle 6-7: Finanzierungsprognose**

Sowohl in der unteren als auch in der oberen Prognose wird deutlich, dass die stagnierenden und teilweise sogar degressiv gestalteten öffentlichen Zuschüsse vor dem Hintergrund steigender Kosten und zurückgehender Schülerzahlen nicht durch Tariferhöhungen kompensiert werden können. Nur 45 % der ÖPNV-Mittel werden von den Kunden (Erwachsenen und Schülern) aufgebracht. Da die Steigerungsraten der Tarife bereits in den letzten Jahren deutlich über der Inflationsrate lagen und auch über der Entwicklung der Pkw-Kosten, sind die erforderlichen Erlössteigerungen nur schwer zu erzielen. Daher ist die Effizienz des ÖPNV-Systems weiter zu erhöhen.



## 7. Schlussfolgerungen und Bewertung aus Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs

### Bestehendes ÖPNV-Angebot

In weiten Teilen des Landkreises Heidenheim besteht ein gut ausgebautes ÖPNV-Angebot. Die Brenzbahn, die den Landkreis zentral erschließt, die größten Städte des Landkreises anbindet und eine Verbindung mit dem übergeordneten Netz herstellt, verkehrt mit einem stündlich vertakteten Grundangebot und einem überlagerten 2-stündlichen IRE-System. Sie bildet somit das Rückgrat der ÖPNV-Bedienung im Kreis.

In Heidenheim, der mit Abstand größten Stadt im Landkreis besteht ein Stadtbussystem, das nach dem Idealbild solcher Systeme für Mittelstädte aufgebaut ist: Es bietet mit seinen Linien fast flächendeckend zwei Fahrten pro Stunde, die sich alle halbe Stunde an der ZOH im Rendezvous-System treffen und somit Anschlüsse in alle Richtungen herstellen. Auch in der zweitgrößten Stadt Giengen besteht eine Stadtbuslinie, die allerdings nur stündlich verkehrt.

Auch die Hauptachsen im Regionalbusverkehr werden mit einem dichten Takt bedient. Auf den Hauptachsen nach Nattheim, Steinheim und in Richtung Bolheim – Herbrechtingen gibt es meist mindestens zwei Fahrten pro Stunde. Das größte Manko auf diesen Hauptachsen stellt die fehlende Vertaktung dar, so dass das Angebot wenig transparent und merkbar erscheint und auch keine systematischen Umsteigeanschlüsse zu den Stadtverkehren oder zur Brenzbahn hergestellt werden können.

Abseits der Hauptachsen treten jedoch auch Lücken im ÖPNV-Angebot zutage. In den ländlichen Gebieten im Osten (insbesondere Dischingen mit seinen zahlreichen Ortsteilen), im Westen (einzelne Ortsteile von Gerstetten und Steinheim) und im Süden (Ortsteile von Giengen, Niederstotzingen und Sontheim sowie der südlichen Exklave von Herbrechtingen) bestehen teilweise auch größere Angebotslücken, zum Teil besteht hier keine Abend- und Sonntagsbedienung. Bisher werden im Landkreis Heidenheim keine flexiblen Angebote wie Ruftaxis eingesetzt, um auch in der Fläche ein umfassend verfügbares Angebot zu schaffen.

Das Angebotsniveau im Landkreis Heidenheim befindet sich damit im guten Mittelfeld von Landkreisen mit vergleichbarer Raumstruktur. Hier bestehen teilweise größere Angebotsdefizite, z. B. werden Ortschaften an Ferientagen gar nicht bedient. Andererseits haben auch verschiedene Landkreise (z. B. Rottweil und Tübingen) flächendeckende Studentakte eingeführt, in dünn besiedelten Räumen realisiert durch Bedarfssysteme.

### Tarifsystem

Mit dem htv hat der Landkreis Heidenheim bereits vor 15 Jahren ein preislich attraktives und verständliches Tarifsystem eingeführt. Durch die Beschränkung auf den Landkreis Heidenheim – bisher besteht lediglich ein Übergangstarif mit der DING bis Ulm - ist die räumliche Nutzung aber beschränkt. Weder in Richtung Ostalbkreis, noch in Richtung Göppingen und auch nicht nach Bayern bestehen bisher Übergangstarife. Auch das Metropolticket Stuttgart gilt hier nicht – im Gegensatz beispielsweise zum Ostalbkreis. Das Tarifniveau befindet sich im mittleren Bereich vergleichbarer Verbünde.

### Nahverkehrsinfrastruktur

Eine ansprechende, zeitgemäße und damit vor allem auch barrierefrei nutzbare ÖPNV-Infrastruktur ist Grundvoraussetzung für einen attraktiven ÖPNV. Insbesondere den steigenden Anforderungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit ist die Infrastruktur bisher nur bedingt gewachsen. Barrierefrei-



heit dient nicht nur den behinderten Fahrgästen, sie kommt einem beachtlichen Anteil aller Fahrgäste zu Gute.

Am weitesten fortgeschritten ist die Umsetzung der Barrierefreiheit im Fahrzeugbereich. Durch die relativ kurzen Lebenszyklen von Bussen sind Niederflurfahrzeuge bereits weit verbreitet, so dass das Grundangebot auf den Hauptachsen heute mit Niederflurbussen erbracht werden könnte.

Eine vollständige Barrierefreiheit ist erst erreicht, wenn neben den Fahrzeugen auch die Haltestellen entsprechend, d.h. insbesondere mit dem sog. Kasseler Bord ausgerüstet sind. Ein Großteil der Haltestellen erfüllt diese Voraussetzung heute nicht, aufgrund der hohen Kosten kann ein Umbau auch nur nach und nach und nicht flächendeckend erfolgen.

## **Zukünftige Entwicklung**

Die Bereitstellung eines angemessenen Angebots, auch in den dünner besiedelten Räumen, stellt eine der größten Herausforderungen für den ÖPNV der Zukunft dar. Durch die zurückgehenden Schülerzahlen werden die Einnahmen in diesem Bereich sinken. Verschärft wird die finanzielle Situation durch stagnierende oder zurückgehende öffentliche Mittel bei gleichzeitig steigenden Kosten.

Die Entwicklungen im Bereich des Schülerverkehrs werden zu spürbaren Veränderungen im ÖPNV führen. Durch die noch nicht absehbaren Veränderungen in der Schullandschaft werden sich auch die Schülerströme ändern, insbesondere in den ländlichen Regionen. Die weitere Diversifizierung der Schularten und der Schul-Schwerpunkte, verbunden mit eventuellen Schulschließungen, wird vor allem im ländlichen Raum zu komplexeren Verflechtungen und teilweise auch zu zusätzlichen Verkehren führen. Gleichzeitig wird durch den Rückgang der Schülerzahlen auch der Schülerverkehr und damit die finanzielle Basis des ÖPNV schrumpfen.

Umso wichtiger ist es, dass sich der ÖPNV auch im so genannten Jedermann-Verkehr ein eigenständiges Standbein schafft. Da inzwischen die große Mehrzahl der Einwohner im Landkreis Heidenheim Zugriff auf einen Pkw hat, besteht hier nur noch ein beschränktes Potenzial so genannter Zwangskunden. Der Fokus muss daher auch auf die Zielgruppe der wahlfreien Fahrgäste gelegt werden, die über ein Auto verfügen können.

Hier wirkt sich eine gesellschaftliche Entwicklung positiv auf die ÖPNV-Nutzung aus: die Fixierung der Menschen auf ein bestimmtes Verkehrsmittel nimmt ab. Autobesitz und ÖPNV-Nutzung schließen sich nicht mehr aus, vielmehr nutzen immer mehr, vor allem jüngere Menschen, virtuos die verschiedenen motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsmittel. Auch die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern bietet neue Perspektiven für eine Nutzung des ÖPNV, indem der Einzugsbereich der Haltestellen deutlich erhöht werden kann.

Wahlfreie Nutzer stellen aber zunehmende Anforderungen an die zeitliche Verfügbarkeit und den Komfort des ÖPNV. Ein Verkehrsangebot, das diesen Anforderungen genügt, lässt sich nur auf solchen Linien sinnvoll umsetzen, die ein relativ hohes Nachfragepotenzial aufweisen. Auf Linien mit geringerem Potenzial lässt sich nur ein nachfrageorientiertes Grundangebot aufrechterhalten. Hier wird der klassische Linienbus nicht mehr das ausschließliche Verkehrsmittel sein können. Vielmehr werden vielfach alternative Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

Die Verknüpfung der einzelnen ÖPNV-Linien und -Systeme wird immer wichtiger. Das allgemeine Verkehrswachstum ist nicht alleine auf eine Zunahme der motorisierten Wege zurückzuführen, sondern vor allem auf eine Zunahme der Wegelängen. Will der ÖPNV hier nicht den Anschluss verlieren, müssen insbesondere Bus und Bahn besser miteinander vernetzt werden.

## **Wirtschaftlichkeit**

Der ÖPNV wird heute über mehrere Stränge öffentlich gefördert. Der Landkreis finanziert den htv über eine allgemeine Vorschrift, zusätzlich werden für eine Reihe von Leistungen direkte



Betriebskostenzuschüsse geleistet. Gemeinsam mit den Fahrgelderlösen besteht damit im Kernraum des Landkreises Heidenheim eine starke Finanzierungsbasis für den ÖPNV. Zunehmende Probleme bestehen aber in den Randbereichen, in denen das Angebot heute schon lückenhaft, die Jedermann-Nachfrage gering und der (zurückgehende) Schülerverkehr dominant ist.

Die Prognose der finanziellen Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Heidenheim zeigt auf, dass sich die ÖPNV-Finanzierung zukünftig wahrscheinlich verschlechtern wird. Unsicherheit besteht zusätzlich durch die ÖPNV-Finanzierungsreform des Landes, durch die die derzeitigen Mittel nach § 45 a PBefG auf neuen Wegen und nach neuen Schlüsseln verteilt werden sollen.



## 8. Maßnahmen

Die im vorigen Kapitel definierten Ziele und Rahmenvorgaben werden noch nicht in allen Bereichen erfüllt. Daher sollen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans insbesondere die hier aufgeführten Maßnahmen umgesetzt werden:

### Angebotsmaßnahmen im Busverkehr zur Erreichung des Mindestangebots:

1. Integrierte Bedienung im Bereich Dischingen zwischen Fa. RBS und Fa. Rupp: Insbesondere Sammelfahrten im Schülerverkehr werden koordiniert  
Kosten: Einsparungen zu erwarten
2. Bessere Koordination der Linien/Vertaktung auf den Achsen (Herbrechtingen –) Bolheim – Heidenheim, Nattheim – Heidenheim und Steinheim – Heidenheim zur Erreichung der Standards des Leistungsnetzes I; dabei Beachtung der Verknüpfung zu anderen Buslinien (insbes. Stadtbus) und zur Bahn  
Kosten: voraussichtlich kostenneutral
3. Abstimmung der Fahrten der Linien 70 und 75 zur Erreichung der Standards des Leistungsnetzes I für Gerstetten (Fahren „auf Lücke“)  
Kosten: voraussichtlich kostenneutral
4. Fahrplanverbesserungen auf den Linien 51 und 52 zur Erreichung der Standards des Leistungsnetzes II auf der Achse Heidenheim – Neresheim  
Kosten: einzelne zusätzliche Fahrten an Ferientagen erforderlich
5. Erweiterung flexibler Bedienungsformen:  
Einrichtung einer flexiblen Bedienungsform auf dem Gebiet der Gemeinde Dischingen in Ergänzung zum Grundangebot im Busverkehr  
Kosten: Betriebskosten in Abhängigkeit von der Nutzung
6. Einrichtung einer flexiblen Bedienungsform für einzelne Ortsteile von Steinheim  
Kosten: Betriebskosten in Abhängigkeit von der Nutzung
7. Einrichtung einer flexiblen Bedienungsform für Ortsteile von Gerstetten  
Kosten: Betriebskosten in Abhängigkeit von der Nutzung
8. Einrichtung einer flexiblen Bedienungsform für den Bereich Hausen/Bissingen/Lontal  
Kosten: Betriebskosten in Abhängigkeit von der Nutzung
9. Prüfung der Einrichtung eines Stadtverkehrs in Herbrechtingen  
dadurch kann die innerörtliche Erschließung verbessert werden (u a. Industriegebiet Vohenstein)  
Kosten: Betriebskosten durch neue Linie

### Weitere Maßnahmen:

10. Beseitigung von Erschließungsmängeln durch eine zusätzliche Haltestelle am Linienweg in
  - Steinheim-Söhnstetten (Linie 7688)
  - Sontheim, südlicher Bereich (Linie 9105)Kosten: Investitionskosten Haltestellen



11. Beseitigung von Erschließungsmängeln durch geänderte Linienführung bzw. zusätzliche Schleifenfahrten prüfen in
  - Gerstetten-Heuchlingen Neubaugebiet Bereich Flügelstraße (Schule), evtl. Entfall der Haltestelle „Obere Dorfstraße“ (Linie 70)
  - Heidenheim-Schnaitheim Bereich Enggasse (Linie 1)
  - Hermaringen, Berger Steig (Linie 7690 bzw. 59)
  - Dischingen, südwestliches Siedlungsgebiet (Linie 7694)Kosten: Investitionskosten Haltestellen, zusätzliche Betriebskosten
12. Bessere Abstimmung Bus – Schiene  
Kosten: voraussichtlich kostenneutral
13. Umsetzung Barrierefreiheit: Darstellung eines Grundangebots an barrierefrei bedienten Kurse im Fahrplan  
Kosten: keine
14. Verbesserung der Kommunikation, insb. optische und akustische Haltestellenanzeigen in den Fahrzeugen  
Kosten für die Nachrüstung durch die Unternehmen
15. Sukzessiver Ausbau des Fuhrparks niederfluriger Fahrzeuge  
Kosten: Erhöhte Investitionskosten für die Unternehmen
16. Umbau von Haltestellen mit dem Kasseler Bord  
Kosten: Investitionskosten für die Gemeinden
17. Einrichtung bzw. Ausbau von P+R-Plätzen in Herbrechtingen, sowie von B+R-Plätzen in Mergelstetten und Herbrechtingen, Einrichtung von Fahrradboxen an allen Bahn-Stationen
18. Umsetzung der Ziele im Bereich Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement
19. Umsetzung des Linienbündelungskonzepts
20. Beratung und Unterstützung der kreisangehörigen Gemeinden bei der Entwicklung individueller Modelle zur Einrichtung flexibler Bedienungsformen
21. Prüfung des Bedarfs einer ÖPNV-Anbindung des Industrieparks A 7 Giengen-Herbrechtingen und ggf. Prüfung von Umsetzungsmöglichkeiten in Abstimmung mit den Städten Giengen und Herbrechtingen
22. Entwicklung eines Konzepts zur Anpassung des Bedienungsangebots im Omnibuslinienverkehr im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Brenzbahn nach Vorliegen eines konkreten Ausbau- und Fahrplankonzepts

### **Angebotsmaßnahmen im Busverkehr zur Erreichung der weitergehenden Ziele:**

23. Verdichtung der Angebote zum Erreichen der Qualitätsstufe des Leistungsnetzes I:
  - Gerstetten – Bolheim – Heidenheim (Linie 70)
  - Gerstetten – Sontheim/St. – Heidenheim (Linie 75)
24. Verdichtung der Angebote zum Erreichen der Qualitätsstufe des Leistungsnetzes II:
  - (Neresheim –) Nattheim – Heidenheim (Linie 51)
  - (Neresheim –) Schnaitheim – Heidenheim (Linie 52)
25. Verdichtung der Angebote zum Erreichen der Qualitätsstufe des Grundnetzes:
  - Niederstotzingen (– Günzburg) (Linie 855)



- Gerstetten – Gussenstadt (– Geisingen) (neue Linie)
  - Herbrechtingen – Stetten – Niederstotzingen (Linie 59)
26. Schaffung eines Stundentaktes auf der Linie 5 im Stadtverkehr Heidenheim an Samstag- und Sonntagnachmittagen
  27. Schaffung eines generellen Stundentakts im Stadtverkehr Heidenheim in den Schwachverkehrszeiten
  28. Ergänzung des Stadtverkehrs Giengen in den Schwachverkehrszeiten durch einen Bedarfsverkehr