



Fortschreibung Nahverkehrsplan

(Stand 15.07.10)

Impressum

Aufgabenträger: Landratsamt Günzburg
An der Kapuzinermauer 1
89312 Günzburg

Bearbeitung: Omnipart Verkehrsdienstleistungen
Hans-Lingl-Straße 1
86381 Krumbach

Dipl.-Ing. Andreas Eger
Telefon: 08282 / 9902-153
E-Mail: andreas.eger@omnipart.de

I Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	7
1.1	Einführung	7
1.2	Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans	8
1.3	Rahmenvorgaben aus anderen Fachplanungen	9
1.4	Finanzielle Rahmenbedingungen	10
1.5	Rechtliche Rahmenbedingungen	11
1.6	Zielvorgaben	12
2	Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse	14
2.1	Raumstruktur und soziodemografische Daten	14
2.1.1	Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen.....	14
2.1.2	Zentralörtliche Gliederung	14
2.1.3	Entwicklungachsen und Gebietskategorie	15
2.1.4	Bevölkerung.....	16
2.1.5	Schulstandorte.....	19
2.1.6	Gewerbeansiedlungen.....	19
2.1.7	Einkauf, Versorgung und Verwaltung	20
2.1.8	Freizeit und Tourismus	21
2.1.9	Angebotskriterien im Individualverkehr.....	22
2.2	Gesamtverkehrsnachfrage	23
2.2.1	Berufsverkehr	23
2.2.2	Ausbildungsverkehr	25
2.2.3	Einkaufs- und Freizeitverkehr.....	27
2.2.4	Verkehrsmittelwahl	28
2.3	Derzeitiges ÖPNV-Angebot	30
2.3.1	Leistungsangebot im SPNV.....	30
2.3.2	Leistungsangebot im allgemeinen ÖPNV	32
2.3.3	Flexibus	33
2.3.4	Infrastruktur und Schnittstellen	34
2.3.5	Fahrgastinformation und Tarifsysteem	34
2.4	Schwachstellenanalyse	35
2.4.1	Maßnahmenpaket des Nahverkehrsplans 2001	35

2.4.2	Befragung der Verkehrsunternehmen und der Gemeinden	36
2.4.3	Räumliche Erschließung.....	38
2.4.4	Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeiten	44
2.4.5	Fahrzeugqualität.....	45
2.4.6	Fahrzeugauslastung	46
2.4.7	Infrastruktur und Schnittstellen	47
2.4.8	Fahrgastinformation und Tarifsysteem	48
3	Voraussichtliche Entwicklungen	50
3.1	Siedlungs- und verkehrsinfrastrukturelle Entwicklung	50
3.1.1	Bevölkerung.....	50
3.1.2	Wohn- und Gewerbegebiete.....	52
3.1.3	Schulstruktur.....	54
3.1.4	Verkehrsinfrastruktur	55
3.2	Planungen anderer Aufgabenträger	55
3.3	Verkehrsprognose.....	56
4	Rahmenkonzeption	59
5	Barrierefreier ÖPNV.....	63
5.1	Gesetzliche Grundlagen	63
5.2	Mobilitätseingeschränkte Menschen.....	64
5.3	Anforderungen an einen weitreichend barrierefreien ÖPNV.....	64
5.3.1	Linienführung.....	64
5.3.2	Haltestellen.....	65
5.3.3	Fahrzeuge	65
6	Verordnung (EG) 1370/2007.....	67
7	Maßnahmenpaket	70
8	Literaturverzeichnis	81
9	Anlagenverzeichnis.....	84
10	Kartenverzeichnis.....	85

II Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Altersstruktur im Landkreis Günzburg	18
Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Altersklassen	18
Abbildung 3: Gemeinden mit über 1000 sozialversicherungspfl. Ein- oder Auspendlern.....	24
Abbildung 4: Wegezwecke in Deutschland	28
Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken	29
Abbildung 6: Verkehrsmittelnutzung in verst. Räumen mittl. Dichte ohne Oberzentrum.....	30
Abbildung 7: Rufbus-Linienplan	32
Abbildung 8: Einzugsgebiet der Haltestelle „Ried Hauptstraße“ (Grenz-/Richtwert).....	39
Abbildung 9: Räumliche Erschließung in Burgau (Grenz-/Richtwerte).....	39
Abbildung 10: Einzugsgebiet der Haltestelle „Wettenhausen Kreuzung“ (Grenz-/Richtwert)	40
Abbildung 11: Räumliche Erschließung in Günzburg (Grenz-/Richtwerte)	40
Abbildung 12: Räumliche Erschließung des Bereichs Violastraße (Grenz-/Richtwerte)	41
Abbildung 13: Räumliche Erschließung in Ichenhausen (Grenz-/Richtwerte).....	41
Abbildung 14: Räumliche Erschließung in Krumbach (Grenz-/Richtwerte).....	42
Abbildung 15: Einzugsgebiet der Haltestelle „Oberwaldbach Kreuzung“ (Grenz-/Richtwert)	42
Abbildung 16: Räumliche Erschließung in Scheppach (Grenz-/Richtwerte)	43
Abbildung 17: Räumliche Erschließung in Thannhausen (Grenz-/Richtwerte)	43
Abbildung 18: Bevölkerungsentwicklung bis 2028	50
Abbildung 19: Demografisches Profil	51
Abbildung 20: Demographischer Wandel.....	52
Abbildung 21: Entwicklung der Motorisierung in Deutschland	57
Abbildung 22: Zielvorgaben des Nahverkehrsplans.....	59
Abbildung 23: Ausprägungen des Richtungsbandbetriebs	72
Abbildung 24: Angebotsformen für bedarfsgesteuerte Verkehre	73

III Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Investitionen der Verkehrsunternehmen.....	11
Tabelle 2: Gästeübernachtungen im Landkreis Günzburg.....	21
Tabelle 3: Freizeiteinrichtungen im Landkreis Günzburg	22
Tabelle 4: Bedeutendste Schülerströme für den ÖPNV per Bus	27
Tabelle 5: Grenz- und Richtwerte für die räumliche Erschließung	38
Tabelle 6: Grenz- und Richtwerte für die Erreichbarkeit	44
Tabelle 7: Grenz- und Richtwerte für die Bedienungshäufigkeiten werktags (Mo-Fr).....	44
Tabelle 8: Grenz- und Richtwerte für die Fahrzeugauslastung	46
Tabelle 9: Neue Flächen für Wohnbebauung.....	53
Tabelle 10: Neue Flächen für Gewerbe und Industrie.....	53
Tabelle 11: Berücksichtigung des ÖPNV bei der Bauleitplanung	54
Tabelle 12: Geplante Investitionen der Gemeinden	55
Tabelle 13: Beurteilungsmatrix.....	71

IV Abkürzungsverzeichnis

AVV	Augsburger Verkehrsverbund GmbH
B	berufliche Schule
BA	Bauabschnitt
BayÖPNVG	Bayerisches ÖPNV-Gesetz
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbh
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
DFI	dynamische Fahrgastinformation
DING	Donau-Iller-Nahverkehrsverbund GmbH
Ew	Einwohner
F	Förderschule
FOS	Fach- und Berufsoberschule
G	Grundschule
G+H	Grund- und Hauptschule
Gmde	Gemeinde
G+TH	Grund- und Teilhauptschule I
Gym	Gymnasium
H	Hauptschule
HVZ	Hauptverkehrszeit
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
R	Realschule
RB	Regionalbahn
RBA	Regionalbus Augsburg GmbH
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE	Regional-Express

soz.vers.pfl.	Sozialversicherungspflichtig
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
St	Staatsstraße
SVZ	Schwachverkehrszeit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VMK	Verband mittelschwäbischer Kraftfahrzeuglinien e.V.
VU	Verkehrsunternehmen
VVM	Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH

1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Einführung

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) bestimmt die Landkreise als freiwillige Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Durchführung des allgemeinen ÖPNV (straßengebundener ÖPNV). Demnach haben diese auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV nach den Erfordernissen des BayÖPNVG durchzuführen.

Als Planungsinstrument zur Verbesserung des ÖPNV ist der Nahverkehrsplan vorgesehen. Dieser entspricht einem Rahmenplan und soll - aufbauend auf einer Bestandsanalyse und der zu erwartenden strukturellen Entwicklung - vor allem Zielvorstellungen für den ÖPNV formulieren und mögliche Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele in den Folgejahren aufzeigen. Nach Art. 13 Abs. 2 BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Bei der Erstellung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist die aktuelle vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie herausgegebene Leitlinie zur Nahverkehrsplanung aus dem Juli 1998 zu berücksichtigen, die auch eine angemessene Mitwirkung der betroffenen Verkehrsunternehmen sicherstellt. Die Leitlinie kam bereits im Zuge des Nahverkehrsplanes aus dem Jahr 2001 (im Folgenden „Nahverkehrsplan 2001“ genannt) zum Einsatz.

Da es seit der Erstellung des letzten Nahverkehrsplans außerhalb von bekannten Einzelmaßnahmen keine gravierenden Änderungen des ÖPNV-Angebots gegeben hat, kann im Zuge dieser Fortschreibung auf eine erneute ausführliche Untersuchung der räumlichen Erschließung, der Erreichbarkeit übergeordneter Orte, der Bedienungshäufigkeiten und der Verkehrsnachfrage außerhalb des Schülerverkehrs verzichtet werden.

Zur Begleitung der Arbeiten am Gutachten wurde ein Arbeitskreis bestehend aus Vertretern der Verkehrsunternehmen und nachfolgenden Mitgliedern des Kreistags eingerichtet:

- Herr Anton Birle
- Frau Brigitte Mendle
- Herr Karl Oberschmid
- Frau Ulrike Seifert-Kraus

Die Belange der Behinderten werden durch Herrn Johannes Schropp vertreten. Weitere Mitglieder des arbeitsbegleitenden Ausschusses sind Herr Martin Kreutner für die VVM Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH, Herr Fridolin Kerler für den VMK Verband mittelschwäbischer Kraftfahrzeuglinien e.V. und Herr Helmut Stammer für die Stadt Günzburg.

Bereits zu Beginn der Arbeiten an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden die Verkehrsunternehmen und die Kommunen des Landkreises im Rahmen einer Fragebogenaktion zur aktiven Mitarbeit aufgefordert. Sitzungen des Arbeitskreises fanden an folgenden Terminen statt:

- Auftaktveranstaltung am 14.01.2009
- Präsentation der Bestandaufnahme am 07.05.2009
- Vorstellung der Schwachstellenanalyse am 08.10.2009
- Besprechung des aktuellen Berichtsentwurfs am 07.06.2010

1.2 Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans

Der Planungsraum des Nahverkehrsplans spiegelt auch dessen Gültigkeitsbereich wieder. Er wird in der Regel durch den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers definiert, erstreckt sich also über das Gebiet des Landkreises Günzburg mit seinen 34 Städten, Märkten und Gemeinden.

Das Untersuchungsgebiet liegt im bayerischen Regierungsbezirk Schwaben und ist der grenzüberschreitenden Planungsregion Donau-Iller zugeordnet. Begrenzt wird es nördlich vom Landkreis Dillingen a.d. Donau, östlich vom Landkreis Augsburg, südlich vom Landkreis Unterallgäu und westlich vom Landkreis Neu-Ulm. Im Nordwesten liegen der Alb-Donau-Kreis und der Landkreis Heidenheim, welche zu Baden-Württemberg gehören.

1.3 Rahmenvorgaben aus anderen Fachplanungen

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern der bayerischen Staatsregierung enthält folgende Vorgaben:

- Die Verlagerung eines größtmöglichen Anteils des Verkehrszuwachses ist auf öffentliche Verkehrsmittel anzustreben. Dem quantitativen und insbesondere dem qualitativen Ausbau des ÖPNV kommt zu diesem Zweck eine besondere Bedeutung zu.
- Der ÖPNV soll unter Nutzung integrierter Verkehrsnetze und Taktfahrpläne organisiert werden.
- Dem Ausbau von Schnittstellen kommt zur Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander und mit dem Individualverkehr eine besondere Bedeutung zu.
- Der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr soll als Grundangebot des ÖPNV ausgestaltet und das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden.

Laut Regionalplan Donau-Iller soll im ländlichen Raum eine nachfragerechte und wirtschaftlich durchführbare Mindestbedienung gewährleistet werden. Soweit diese nicht kostendeckend zu betreiben ist, soll sie ggf. durch finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand sichergestellt werden. Der öffentliche Personennahverkehr auf Schiene und Straße soll in der Region Donau-Iller so verbessert und ausgebaut werden, dass er als möglichst gleichwertige Alternative zum Individualverkehr die Verwirklichung der Ziele zur Entwicklung der Region unterstützt.

Laut dem Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg und der Landkreise Augsburg sowie Aichach-Friedberg soll die Linie 600 Krumbach - Thannhausen - Augsburg, welche in Gessertshausen mit der Schiene und am P&R Augsburg-West mit der Straßenbahn verknüpft ist, auch weiterhin bis zum Augsburger Hauptbahnhof fahren, da bei einer Brechung Fahrgäste aus dem Raum Krumbach zusätzlich einen AVV-Tarif lösen müssten.

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Heidenheim enthält hinsichtlich der Beziehungen zum Landkreis Günzburg den Vorschlag zur Verbesserung des Angebots zwischen Niederstotzingen und Günzburg. Eine entsprechende von den beiden Landkreisen finanzierte Angebotsausweitung musste vor einigen Jahren mangels Nachfrage wieder eingestellt werden.

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Neu-Ulm empfiehlt für grenzüberschreitende Verkehre den Einsatz von Übergangstarifen. Zwischen DING und VVM wurde dies umgesetzt, indem der VVM-Tarif auch für Relationen über die Landkreisgrenzen hinaus gilt.

Die Nahverkehrspläne des Alb-Donau-Kreises sowie der Landkreise Dillingen a.d. Donau und Unterallgäu enthalten keine Forderungen, welche Auswirkungen auf die Nahverkehrsplanung des Landkreises Günzburg haben.

1.4 Finanzielle Rahmenbedingungen

Im Haushaltsjahr 2008 wurden vom Landkreis Günzburg 359.461 € für Zwecke des ÖPNV aufgewendet (Quelle: Landratsamt Günzburg). Der Anspruch auf ÖPNV-Zuweisungen vom Freistaat Bayern betrug 2008 199.705 €. Der Landkreis musste also einen Eigenanteil von 159.756 € aufbringen, was einem Anteil von 44,4% entspricht. Die Höhe der staatlichen Zuweisungen wird laut Bayerischem ÖPNV-Gesetz unter Berücksichtigung folgender Parameter festgesetzt:

- Besetzungsgrad je Fahrkilometer (Nutzplatzkilometer) des ÖPNV im Gebiet des Aufgabenträgers,

- Umfang, in dem der Aufgabenträger die allgemeinen Anforderungen des ÖPNV und den Bedienungsstandard nach dem BayÖPNVG erfüllt,
- erforderlicher Aufwand zur Gewährleistung einer angemessenen Verkehrsbedienung und
- finanzielle Leistungsfähigkeit des Landkreises.

Der Stadtbus Günzburg wird vom Landkreis und der Stadt gemeinsam finanziert. Die Stadt Krumbach und die Mitgliedsgemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Krumbach beteiligen sich neben dem Landkreis an der Finanzierung des 2009 eingeführten Flexibusses.

Die geplanten Investitionsmaßnahmen der Verkehrsunternehmen innerhalb der nächsten fünf Jahre sind, soweit hierzu Angaben seitens der Unternehmen gemacht wurden, aus der Tabelle 1 ersichtlich.

Verkehrsunternehmen	Förderung	Maßnahme	voraussichtliche Kosten
BBS	GVFG	Beschaffung Kraftomnibusse	
Bettighofer	GVFG	Beschaffung Kraftomnibusse	
Brandner Unterallgäu	ohne	Beschaffung Kraftomnibusse	2009: 600.000 € 2010: 700.000 €
	GVFG	Beschaffung Kraftomnibusse	2009: 800.000 € 2010: 900.000 €
Gruber	GVFG	Beschaffung Kraftomnibusse	
Mindel-Reisen	ohne	Beschaffung 6 gebrauchte Kraftomnibusse	200.000 €
	GVFG	Beschaffung 5 Kraftomnibusse	1.200.000 €
Zenker-Probst	ohne	Beschaffung Kraftomnibusse	2.000.000 €
	GVFG	Beschaffung Kraftomnibusse	2.000.000 €
		Einführung des Regio RBL	

Tabelle 1: Investitionen der Verkehrsunternehmen

Quelle: Verkehrsunternehmen

1.5 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die allgemeinen rechtlichen Grundlagen zum Thema Nahverkehrsplanung sind bereits in Kapitel 1.1 aufgeführt. Darüber hinaus sieht das BayÖPNVG im Art. 13 als Aufgaben eines Nahverkehrsplans:

- die Erfassung der im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen,
- die Prognose des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im ÖPNV auf Schiene und Straße,
- die Entwicklung von Zielvorstellungen über das künftig anzustrebende Verkehrsaufkommen im ÖPNV auf Schiene und Straße und
- die Planung von Maßnahmen, die eine bestmögliche Gestaltung des ÖPNV unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs zulassen.

In Art. 13 Abs. 2 BayÖPNVG wird die Übereinstimmung des Nahverkehrsplans mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und der Landesplanung (vgl. Abschnitt 1.3), der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verlangt.

Die seit Juli 1998 gültige Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern beinhaltet die Bereiche Planungsgrundsätze, -organisation, -inhalte, -ablauf, -methodik und -kontrolle. Darüber hinaus enthält sie auch Grenz- und Richtwerte für wesentliche Zielkriterien.

Um der Forderung des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (§ 8 BGG) nach barrierefreier Gestaltung von öffentlich zugänglichen Verkehrsanlagen und Beförderungsmitteln möglichst weitreichend nachzukommen, sind die Interessen der in der Mobilität eingeschränkten Personen bei der Planung des ÖPNV stärker als bisher zu berücksichtigen. Das bedeutet, eine behindertengerechte Gestaltung der Zugangsmöglichkeiten zu den öffentlichen Verkehrssystemen bei Einhaltung der Anforderungen an eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit nach § 4 BGG ist unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit vorzusehen.

1.6 Zielvorgaben

Ziel der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist ein Konzept zur wirtschaftlichen und nachfrageorientierten Sicherung des allgemeinen ÖPNV im Landkreis

Günzburg. Das heißt, es soll auf Basis der Vorgaben des Nahverkehrsplans ein Verkehrsangebot geschaffen werden, das sowohl die Belange der Kunden, als auch jene der Verkehrsunternehmen ausreichend berücksichtigt.

Zu diesem Zweck gibt die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung im Anhang C für wesentliche Zielkriterien Grenz- und Richtwerte vor sowie Empfehlungen zu qualitativen Standards im ÖPNV. Da die Leitlinie bereits Grundlage des Nahverkehrsplans 2001 war und es außerhalb von bekannten Einzelmaßnahmen keine gravierenden Änderungen des ÖPNV-Angebots gegeben hat, kann im Zuge dieser Fortschreibung auf eine erneute vollständige Untersuchung der im Anhang C angesprochenen Themenbereiche verzichtet werden.

Während es sich bei den Grenzwerten um Mindestanforderungen an den ÖPNV handelt, stellen die Richtwerte einen „guten ÖPNV-Standard“ dar. Werden die Grenzwerte unter- bzw. überschritten, muss anhand der jeweiligen speziellen Gegebenheiten von Fall zu Fall entschieden werden, ob die Notwendigkeit besteht, Maßnahmen zur Verbesserung der Situation zu ergreifen. Ist dies nicht der Fall, so soll dies begründet werden. Dabei spielen die Belange der Wirtschaftlichkeit und Finanzierung eine wichtige Rolle. Ziel ist eine effiziente und am Bedarf orientierte Gestaltung des ÖPNV-Angebotes, die eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherstellt.

2 Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse

Ziel der Bestandsanalyse ist es, das Verkehrsgeschehen im Landkreis Günzburg zu erfassen und zu analysieren. Um Ursachen und Verteilung der vorhandenen Verkehrsströme beurteilen zu können, werden auch die Raumstruktur und die soziodemografischen Daten dargestellt. Im Zuge der Schwachstellenanalyse wird mit Hilfe der Strukturdaten das derzeitige ÖPNV-Angebot bewertet. Im Zuge dieser Fortschreibung werden sowohl bei der Bestandsaufnahme, als auch bei der Schwachstellenanalyse vor allem die Änderungen im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2001 untersucht.

2.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten

2.1.1 Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen

Um das wechselseitige Verkehrsgeschehen im Untersuchungsgebiet erfassen zu können, ist die Einteilung des Raumes in Verkehrszellen erforderlich. Diese Raumeinheiten sollen in sinnvoller Detaillierung abgegrenzte Strukturen repräsentieren. Für ländliche Gebiete empfiehlt sich eine gemeindescharfe Unterteilung. Auf dieser Ebene werden im Folgenden die Daten zusammengestellt, sofern sie nicht detaillierter (z.B. gemeindeteilgenau) vorliegen.

2.1.2 Zentralörtliche Gliederung

Ziel des landesplanerischen Konzepts der zentralen Orte ist die Sicherung und Entwicklung der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen unterschiedlicher Stufen. Unter- und Kleinzentren sollen die Versorgung der ihnen zugeordneten Nahbereiche mit Gütern des allgemeinen täglichen Bedarfs übernehmen. Aufgabe der Mittelzentren ist die Versorgung der Mittelbereiche mit Gütern des gehobenen Bedarfs. Durch die Oberzentren soll die Versorgung der Region mit Gütern des höheren und spezialisierten Bedarfs abgedeckt werden.

Die zentralen Orte sollen für die Bevölkerung ihres Versorgungsbereichs auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln günstig erreichbar sein.

Die nächstgelegenen Oberzentren sind Ulm/Neu-Ulm, Augsburg und Memmingen. Die zentralörtliche Gliederung innerhalb des Landkreises Günzburg kann der **Karte 1** entnommen werden. Das Landesentwicklungsprogramm Bayern und der Regionalplan Donau-Iller führen für den Landkreis folgende zentrale Orte auf:

Mittelzentren:	Günzburg/Leipheim (Doppelzentrum) Krumbach (bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort)
mögliche Mittelzentren:	Burgau Ichenhausen
Unterkentren:	Jettingen-Scheppach Thannhausen
Kleinzentren:	Bibertal (von der Verbindlichkeitserklärung ausgenommen) Burtenbach Kötz Offingen Ursberg Ziemetshausen

Die Gemeinden im nördlichen Teil des Landkreises sind dem Mittelbereich des Doppelzentrums Günzburg/Leipheim, jene im südlichen Teil des Landkreises dem Mittelzentrum Krumbach zugeordnet.

2.1.3 Entwicklungsachsen und Gebietskategorie

Das Konzept der Entwicklungsachsen ergänzt das Netz der zentralen Orte. Durch Bündelung bandartiger Infrastruktureinrichtungen sollen die Voraussetzungen für eine Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten geschaffen werden. Darüber hinaus soll durch das Konzept der Entwicklungsachsen die nachhaltige Stärkung von strukturschwachen Räumen erreicht werden. Die Achsen beschreiben in ihrem Verlauf den zu entwickelnden Raum.

Die Entwicklungsachsen im Landkreis Günzburg orientieren sich größtenteils an den vorhandenen Schienenstrecken, Autobahnen und Bundesstraßen. Ihr Verlauf ist aus der Karte 1 ersichtlich. Von überregionaler Bedeutung sind die Achsen

- Ulm/Neu-Ulm - Günzburg/Leipheim - Burgau - Augsburg (KBS 980, A 8, B10),
- Günzburg - Kötz - Ichenhausen - Krumbach - Mindelheim (KBS 978, B 16) und
- Günzburg - Offingen - Dillingen/Lauingen - Donauwörth (KBS 993, B 16).

Entwicklungsachsen von regionaler Bedeutung sind

- Memmingen - Babenhausen - Krumbach - Ursberg - Thannhausen - Ziemetshausen - Augsburg (B 300) und
- Krumbach - Illertissen (St 2018).

Die regionale Entwicklungsachse Offingen - Burgau - Jettingen-Scheppach - Burtenbach - Thannhausen - Türkheim - Bad Wörishofen ist von der Verbindlichkeitserklärung ausgenommen. Nach dem Willen der Region Donau-Iller soll dieser ländliche Raum jedoch verstärkt durch eine Konzentration auf diese Achse entwickelt werden.

Beim Landkreis Günzburg handelt es sich gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern um ländlichen Raum, wobei der südliche Teil (Mittelbereich Krumbach, s. Karte 1) der Gebietskategorie "Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll" zugeordnet ist.

2.1.4 Bevölkerung

Im Landkreis Günzburg wohnen 121.165 Menschen (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Stand 12/08), nahezu unverändert viele wie im Jahr 2000. Bei einer Fläche von 762 qkm bedeutet dies eine mittlere Bevölkerungsdichte von 159 Ew/qkm. Der Regierungsbezirk Schwaben weist im Vergleich dazu eine Bevölkerungsdichte von 179 Ew/qkm, der Freistaat Bayern von 177 Ew/qkm auf.

Die Verteilung der Einwohner auf die Gemeinden des Landkreises und die sich daraus ergebenden Bevölkerungsdichten sind aus der **Anlage 1** und der **Karte 2** ersichtlich. Am dichtesten besiedelt ist der nordwestliche Bereich des Landkreises rund um die Städte Günzburg (19.689 Ew), Burgau, Ichenhausen und Leipheim. Im südlichen Landkreis weisen nur Krumbach (12.564 Ew) und Thannhausen eine Bevölkerungsdichte von über 200 Ew/qkm auf. Besonders starke Bevölkerungszuwächse seit Dezember 1999 weisen Gundremmingen (14,9%) und Wiesenbach (10,3%) auf. Einen größeren Rückgang der Einwohnerzahlen verzeichnet dagegen Dürrlauringen (10,6%).

Die Abbildung 1 veranschaulicht die Altersgliederung der Bevölkerung im Landkreis Günzburg. Für den ÖPNV sind die Einwohner im Alter zwischen 6 und 17 Jahren von besonderem Interesse, weshalb deren Anzahl pro Gemeinde in die **Anlage 1** aufgenommen wurde. Es handelt sich hier näherungsweise um die Schüler am Wohnort. Sie haben in der Regel noch keinen Führerschein und sind deshalb zwangsweise auf den ÖPNV angewiesen. Der größte Teil der Bevölkerung gehört allerdings den Altersklassen zwischen 30 und 64 Jahren an. Darunter befinden sich erfahrungsgemäß viele Berufspendler, die ständig einen Pkw zur Verfügung haben. Diese wahlfreien Verkehrsteilnehmer stellen eine Zielgruppe dar, die nur schwierig für den ÖPNV gewonnen werden kann, besonders in ländlichen Räumen. Nichtsdestoweniger ist auch in dieser Zielgruppe ein erhebliches Verlagerungspotential für den ÖPNV vorhanden, das durch geeignete tarifliche und verkehrliche Maßnahmen gewonnen werden kann. Bei den über 64-jährigen ist der Anteil jener, welche das Angebot des ÖPNV nutzen, wieder höher, da viele einen eigenen Pkw nicht mehr fahren können bzw. es sich nicht mehr zutrauen.

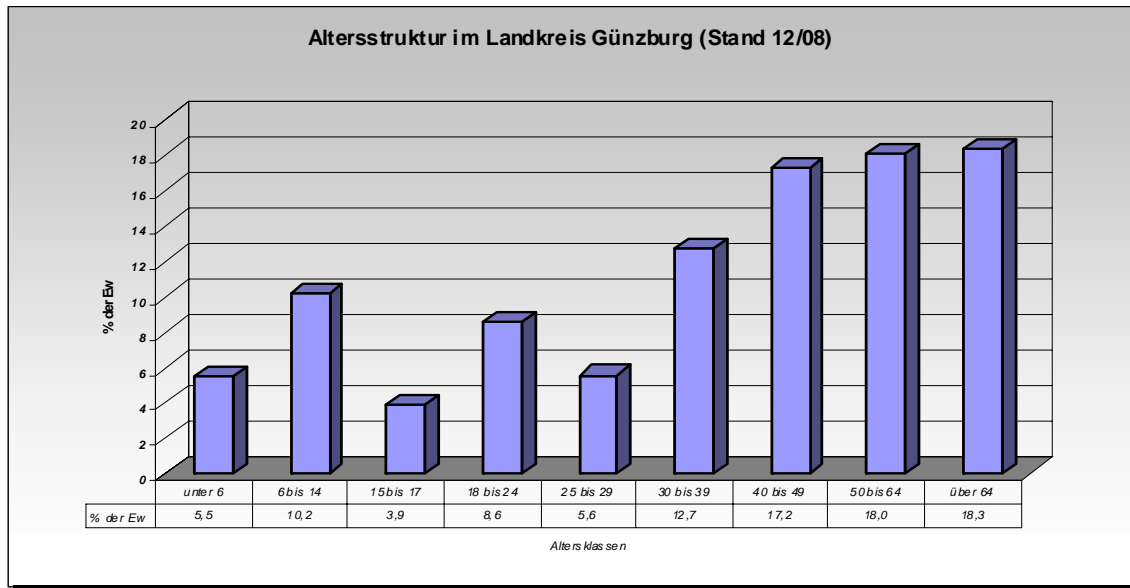


Abbildung 1: Altersstruktur im Landkreis Günzburg

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Die Entwicklung der Bevölkerungszahlen innerhalb dieser Altersklassen seit dem letzten Nahverkehrsplan zeigt die Abbildung 2. Auffällig ist die starke Zunahme an über 64-Jährigen, während die unteren Altersklassen - hier vor allem jene der Kinder unter 6 Jahren - an Bedeutung verloren haben.

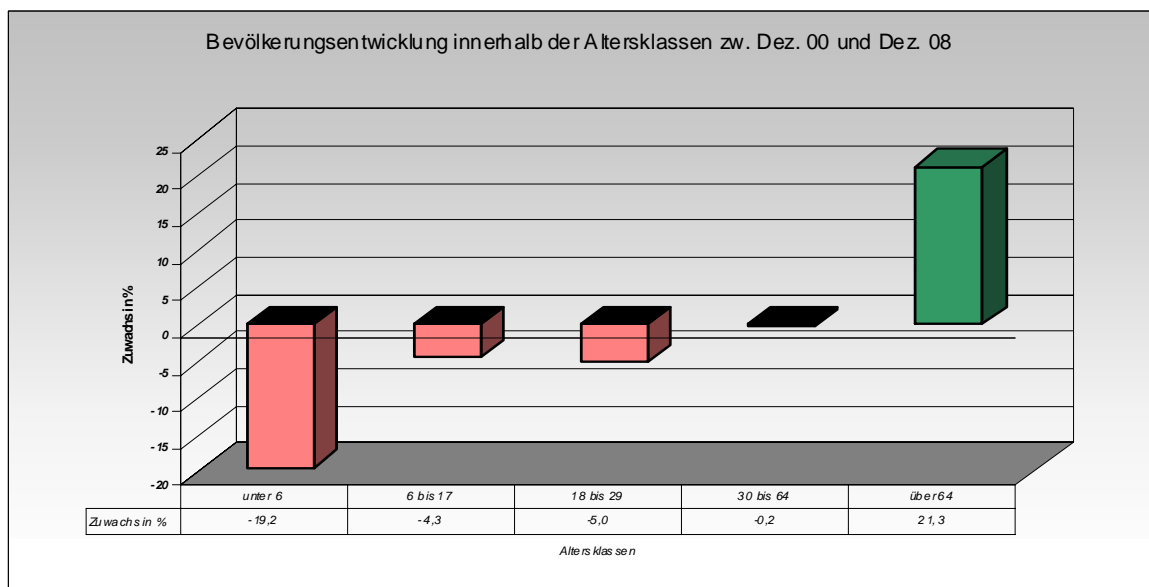


Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Altersklassen

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Die Bevölkerungszahlen der einzelnen Ortschaften mit mindestens 100 Einwohnern können der **Anlage 2** und der **Karte 3** entnommen werden. In der Karte veranschaulichen die Kreisdurchmesser die Größe der Orte. Außerdem sind die Gemeindeteile durch ihre Farbgebung in Bevölkerungs-Klassen mit Bedeutung für die Schwachstellenanalyse eingeteilt.

2.1.5 Schulstandorte

Die bedeutendsten Ziele der Ausbildungsverkehre im Landkreis Günzburg sind insbesondere die Städte Günzburg und Krumbach, aber auch die übrigen Standorte von weiterführenden Schulen: Burgau, Ichenhausen, Thannhausen, Ursberg und Wettenhausen. Die Standorte der Schulen im Landkreis sind aus der **Karte 4** ersichtlich.

Die wichtigste Änderung der letzten Jahre war 2003 die Eröffnung der Realschule in Ichenhausen.

2.1.6 Gewerbeansiedlungen

Im Landkreis Günzburg gibt es 60.100 Erwerbstätige (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Stand 2007). Die 42.546 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand 06/08) machen davon einen Anteil von rund 71% aus. Für diesen Teil der Erwerbstätigen kann der **Anlage 1** sowie der **Karte 5** die Verteilung auf die Arbeitsorte (Gemeinden) entnommen werden. Die meisten Arbeitsplätze gibt es demnach mit 10.715 in Günzburg, was einen Anteil von 25,2% ausmacht, gefolgt von Krumbach mit 5.405 Arbeitsplätzen (12,7%).

In der **Karte 5** ist zum Vergleich auch die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus dem Jahr 1998 dargestellt. Insgesamt ist im Landkreis ein Zuwachs der Beschäftigungszahlen um 11,5% zu verzeichnen.

2.1.7 Einkauf, Versorgung und Verwaltung

Neben Schulen und Arbeitsstätten stellen auch Einkaufs-, Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen bedeutende verkehrliche Ziele dar. Umso höher die Einstufung einer Ortschaft als zentraler Ort laut Raumplanung, umso größer ist in der Regel auch dessen Bedeutung als Standort für solche verkehrintensiven Einrichtungen.

Der wichtigsten Zielorte von Besorgungsverkehren sind Günzburg und Krumbach, gefolgt von den übrigen Unter- und möglichen Mittelzentren im Landkreis. Einkaufsmöglichkeit für Waren des täglichen Bedarfs gibt es in den in **Anlage 3** aufgeführten Ortschaften.

Neben den Kreiskrankenhäusern in Günzburg und Krumbach existieren in noch folgende Kliniken und Kureinrichtungen:

- Bezirkskrankenhaus Günzburg
- Heilbad Krumbach
- Fachklinik Ichenhausen
- Therapie-Zentrum Burgau
- Krankenhaus St. Camillus Ursberg

Seniorenwohnheime gibt es in:

- Burgau (Kreisaltenheim und Seniorenwohnanlage)
- Burtenbach (Diakoniezentrum Schertlinhaus)
- Günzburg (Heiliggeist-Spitalstiftung und Wahl-Lindersches Altenheim)
- Ichenhausen (Ernst-Ott-Sozialzentrum)
- Jettingen-Scheppach (Isabella-Braun-Alten- und Pflegeheim)
- Krumbach (AWO-Altenheim und BRK Wohnanlage St. Michael)
- Leipheim (Rummelsberger Stift)
- Thannhausen (Kreisaltenheim und Stadlerstift)
- Ursberg (Dominikus-Ringeisen-Werk)

Das Landratsamt, das Finanzamt, das Amtsgericht, eine Geschäftsstelle der Bundesagentur für Arbeit und mehrere andere Behörden sind in Günzburg ansässig. In Krumbach befinden sich u.a. das Amt für Ländliche Entwicklung, das Amt für Landwirtschaft und Forsten, das Staatliches Bauamt Krumbach und eine Dienststelle des Landratsamtes (Quelle: Gemeinden).

Stadt- und Gemeindeverwaltungen oder Verwaltungsgemeinschaften bestehen in Bühl, Burgau, Ettenbeuren, Großkötz, Günzburg, Haldenwang, Ichenhausen, Jettingen, Krumbach, Leipheim, Neuburg, Offingen, Thannhausen, Ursberg und Ziemetshausen.

2.1.8 Freizeit und Tourismus

Die Tourismusbranche des Landkreises Günzburg bietet etwa 2.600 Gästebetten an und weist rund 374.000 Gästeübernachtungen im Jahr auf (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Stand 2008, Datengrundlage sind Betriebe mit neun oder mehr Betten sowie bei den Übernachtungszahlen darüber hinaus Campingplätze). Die Gemeinden mit den höchsten jährlichen Übernachtungszahlen sind nach diesen sortiert in Tabelle 2 aufgeführt. Herausragend ist dabei die Stellung von Günzburg mit 30% der Übernachtungszahlen des gesamten Landkreises. Am längsten verweilen die Gäste im Durchschnitt in Krumbach.

Gemeinde	Angebotene Betten im August 2008	Gästeübernachtungen 2008	mittlere Verweildauer 2008
Günzburg	760	112.213	1,7
Krumbach	303	62.135	3,6
Leipheim	408	60.775	1,6
Jettingen-Scheppach	162	31.460	1,6
Burgau	136	21.893	2,4
Ichenhausen	177	13.458	2,3
Thannhausen	165	9.889	2,0

Tabelle 2: Gästeübernachtungen im Landkreis Günzburg

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Das bei weitem wichtigste Ziel für den Tourismus ist das Legoland Deutschland bei Günzburg. Über weitere Freizeiteinrichtungen im Landkreis verschafft die Tabelle 3 einen Überblick.

Ort	größere Sportanlage	Schwimmbad	Museum	Theater	Kino	Disko
Autenried						
Burgau	✓	✓	✓	✓		
Gundremmingen			✓			
Günzburg	✓	✓	✓		✓	
Ichenhau	✓	✓	✓			✓
Jettingen						✓
Krumbach	✓	✓	✓		✓	✓
Leipheim		✓	✓	✓		
Naichen			✓			
Offingen					✓	
Stoffenried			✓			
Thannhausen	✓	✓	✓			
Ursberg			✓			
Ziemetshausen			✓			

Tabelle 3: Freizeiteinrichtungen im Landkreis Günzburg

Quelle: Gemeinden, Stand 2009

2.1.9 Angebotskriterien im Individualverkehr

Im Landkreis Günzburg sind 88.031 Kraftfahrzeuge gemeldet. Darunter befinden sich 67.849 Personenkraftwagen, was einer Pkw-Dichte von 560 Pkw pro 1000 Einwohner gleichkommt. Diese liegt über dem Durchschnitt von Schwaben (536 Pkw pro 1000 Einwohner) und jenem von Bayern (541 Pkw pro 1000 Einwohner). (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Stand 01/09).

Durch den Landkreis Günzburg führen folgende Bundesautobahnen und Bundesstraßen:

- A 8 Stuttgart - Ulm - Augsburg - München
- B 10 Ulm - Günzburg - Augsburg
- B 16 Mindelheim - Krumbach - Günzburg - Donauwörth
- B 300 Memmingen - Krumbach - Augsburg

Vervollständigt wird das Straßennetz durch zahlreiche Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen. In allen Städten sind ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden.

2.2 Gesamtverkehrsnachfrage

2.2.1 Berufsverkehr

Daten zur Verkehrsnachfrage mit dem Fahrtenanlass Arbeit liegen in Form von Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit vor. Diese Auswertungen umfassen allerdings nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, also etwa 70% der Erwerbstätigen des Landkreises (vgl. Kapitel 2.1.6). Nicht ausgewiesen sind z.B. Selbstständige, Beamte und Soldaten.

Aus der **Anlage 4** ist die Pendlerstatistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten für alle Gemeinden im Landkreise ersichtlich. Unter Einpendler versteht man Beschäftigte mit dem Arbeitsort in der jeweiligen Gemeinde und einem Wohnort außerhalb, unter Auspendler Beschäftigte mit dem Wohnort in der Gemeinde und einem Arbeitsort außerhalb. In der Spalte „Binnen“ sind diejenigen aufgeführt, welche sowohl ihren Wohn-, als auch ihren Arbeitsort in der jeweiligen Gemeinde haben. Der Pendlersaldo ist die Differenz zwischen den Ein- und den Auspendlern.

Die Gemeinden mit den meisten Ein- und Auspendlern sind die Städte Günzburg (7.447 Ein- und 3.878 Auspendler) und Krumbach (3.401 Ein- und 2.500 Auspendler).

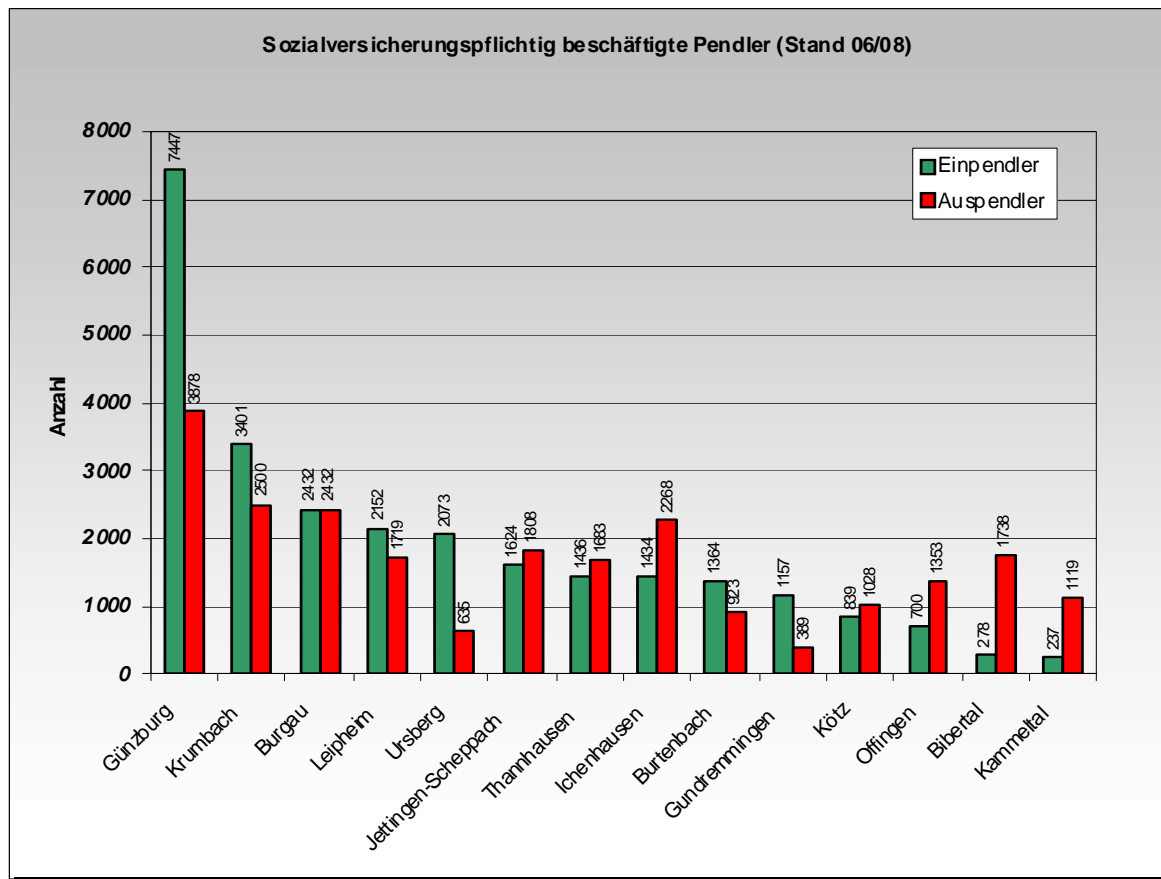


Abbildung 3: Gemeinden mit über 1000 sozialversicherungspfl. Ein- oder Auspendlern

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Die Pendlerverflechtungen mit Quelle und Ziel sind in **Karte 6** für die Wegrichtung vom Wohnort zum Arbeitsort dargestellt. Es handelt sich um alle Relationen mit Quelle und/oder Ziel im Landkreis Günzburg sowie mindestens 50 Pendlern zwischen zwei Gemeinden. Die Anzahl der Pendler zu der in Blickrichtung liegenden Gemeinde steht bei Relationen mit über 100 Pendlern rechts des Balkens. Alle Beziehungen mit über 100 Pendlern zwischen zwei Gemeinden sind auch in der **Anlage 5** gelistet. Dabei wurden die Binnenverkehre im Landkreis, die in den Landkreis einbrechenden Verkehre und die aus dem Landkreis ausbrechenden Verkehre jeweils separat in einer Tabelle zusammengefasst.

Auch hier wird die besondere Bedeutung von Günzburg als Ziel des Berufsverkehrs im Landkreis deutlich: Von den 23 stärksten Relationen mit Quelle und Ziel im Landkreis haben 11 die Kreisstadt als Ziel. Die einbrechenden Verkehre mit über 100 Pendlern enden alle in Günzburg. Bedeutendster Arbeitsort

für die ausbrechenden Verkehre ist das gemeinsame Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm, gefolgt vom Oberzentrum Augsburg.

Das größte Potential für den ÖPNV ist auf jenen Strecken vorhanden, auf denen gebündelt größere Pendlerströme auftreten:

- Jettingen-Scheppach - Burgau - Günzburg,
- Offingen - Günzburg,
- Ulm/Neu-Ulm - Leipheim - Günzburg,
- Ichenhausen - Kötz - Günzburg,
- Bibertal - Ulm/Neu-Ulm und
- Thannhausen - Ursberg - Krumbach

2.2.2 Ausbildungsverkehr

In der **Karte 7** sind die Ströme jener Schüler von ihren Wohngemeinden zu ihren Schulstandorten abgebildet, die für diesen Weg ganz oder teilweise den Bus nutzen. Es handelt sich um alle Relationen mit Ziel im Landkreis Günzburg sowie mindestens 10 pendelnden Schülern zwischen zwei Gemeinden an einem Donnerstag. Die Anzahl der Ausbildungspendler zum in Blickrichtung liegenden Schulstandort steht bei Relationen mit über 50 Schülern rechts des Balkens. Quelle dieser Daten ist eine vom Landratsamt Günzburg durchgeführte Befragung der für den ÖPNV bedeutendsten Schulen:

- Christoph-von-Schmid-Realschule in Thannhausen
- Dominikus-Zimmermann-Realschule in Günzburg
- Dossenberger-Gymnasium in Günzburg
- Freiherr-von-Stain Volksschule (HS) in Ichenhausen
- Heinrich-Sinz-Schule (FS) in Hochwang
- Johann-Ernst-Eberlin-Volksschule (HS) in Jettingen
- Maria-Theresia-Volksschule (HS) in Günzburg
- Maria-Ward-Gymnasium in Günzburg
- Maria-Ward-Realschule in Günzburg

- Markgrafen-Realschule in Burgau
- Ringeisen-Gymnasium in Ursberg
- Simpert-Kraemer-Gymnasium in Krumbach
- St. Thomas-Gymnasium des Schulwerks in Wettenhausen
- Staatliche Berufsschule Günzburg
- Staatliche Berufsschule Günzburg, Außenstelle Krumbach
- Staatliche Fach- und Berufsoberschule Krumbach
- Staatliche Realschule Ichenhausen
- Staatliche Realschule Krumbach
- Volksschule Burgau (HS)
- Volksschule Krumbach (HS)
- Volksschule Leipheim (GH)
- Volksschule Offingen (GH)
- Volksschule Thannhausen (HS)

Während der nördliche Landkreis das Einzugsgebiet der weiterführenden Schulen in Burgau, Ichenhausen, Wettenhausen und vor allem Günzburg bildet, besuchen die Schüler des südlichen Landkreises und der hier angrenzenden Nachbarlandkreise die weiterführenden Schulen in Krumbach, Thannhausen und Ursberg. Die Relationen mit über 50 pendelnden Schülern zwischen zwei Orten sind in der Tabelle 4 aufgelistet.

Wohnort	Gemeinde Wohnort	Schulstandort	Gemeinde Schulstandort	Schüler
Burgau	Burgau	Günzburg	Günzburg	417
Leipheim	Leipheim	Günzburg	Günzburg	244
Günzburg	Günzburg	Günzburg	Günzburg	151
Babenhausen	Babenhausen	Krumbach	Krumbach	129
Jettingen	Jettingen-Scheppach	Günzburg	Günzburg	114
Thannhausen	Thannhausen	Krumbach	Krumbach	110
Offingen	Offingen	Günzburg	Günzburg	109
Jettingen	Jettingen-Scheppach	Wettenhausen	Kammeltal	96
Ichenhausen	Ichenhausen	Günzburg	Günzburg	94
Thannhausen	Thannhausen	Ursberg	Ursberg	85
Deisenhausen	Deisenhausen	Krumbach	Krumbach	75
Niederraunau	Krumbach	Krumbach	Krumbach	74
Breitenthal	Breitenthal	Krumbach	Krumbach	72
Burtenbach	Burtenbach	Thannhausen	Thannhausen	69
Bühl	Bibertal	Günzburg	Günzburg	69
Krumbach	Krumbach	Krumbach	Krumbach	67
Waldstetten	Waldstetten	Ichenhausen	Ichenhausen	67
Jettingen	Jettingen-Scheppach	Burgau	Burgau	67
Burgau	Burgau	Wettenhausen	Kammeltal	63
Rettenbach	Rettenbach	Offingen	Offingen	57
Reisensburg	Günzburg	Günzburg	Günzburg	57
Burtenbach	Burtenbach	Jettingen	Jettingen-Scheppach	55
Ellzee	Ellzee	Ichenhausen	Ichenhausen	53
Großkötz	Kötz	Günzburg	Günzburg	52
Wattenweiler	Neuburg	Krumbach	Krumbach	51
Rettenbach	Rettenbach	Günzburg	Günzburg	51

Tabelle 4: Bedeutendste Schülerströme für den ÖPNV per Bus

Quelle: Landratsamt Günzburg, Schuljahr 2008/2009

2.2.3 Einkaufs- und Freizeitverkehr

Bei den Zielen der Be- und Versorgungsverkehre handelt es sich um die zentralen Orte der Raumplanung (vgl. Kapitel 2.1.7). Stärke und zeitliche Verteilung dieser Verkehre variieren dagegen so sehr, dass eine Erfassung nur mit sehr hohem Aufwand möglich wäre. In noch verstärktem Maße gilt dies für die Freizeitverkehre, welche zudem auch räumlich nicht konstant sind. Hier wird deshalb auf die Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ zurückgegriffen, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau, und Wohnungswesen erstellt wurde.

Laut dieser Untersuchung entfallen auf die Bereiche Freizeit, Einkauf und private Erledigungen insgesamt 65% aller im Alltagsverkehr in Deutschland

zurückgelegten Wege (alle Wege einschließlich der Fußwege für alle Personen ab 0 Jahre). Dagegen machen die in den beiden vorangegangenen Kapiteln behandelten Wege von bzw. zur Arbeit oder Ausbildung zusammen nur 20% aus.



Abbildung 4: Wegezwecke in Deutschland

Quelle: Mobilität in Deutschland 2008

Die Kategorie Einkauf umfasst 21% und die Kategorie Private Erledigungen 12% der in Deutschland zurückgelegten Wege. Den größten Bereich bildet mit 32% der Freizeitverkehr. Aber gerade dieser ist für den ÖPNV nur schwer zu erschließen, da er sowohl räumlich als auch zeitlich sehr komplex und kaum zu bündeln ist.

2.2.4 Verkehrsmittelwahl

Im Zuge der Studie „Mobilität in Deutschland“ wurde auch die Verkehrsmittelnutzung untersucht. Für 8% aller in Deutschland zurückgelegten Wege wurde als Hauptverkehrsmittel der Öffentliche Personenverkehr (umfasst ÖPNV und Fernverkehr des ÖPV) angegeben.

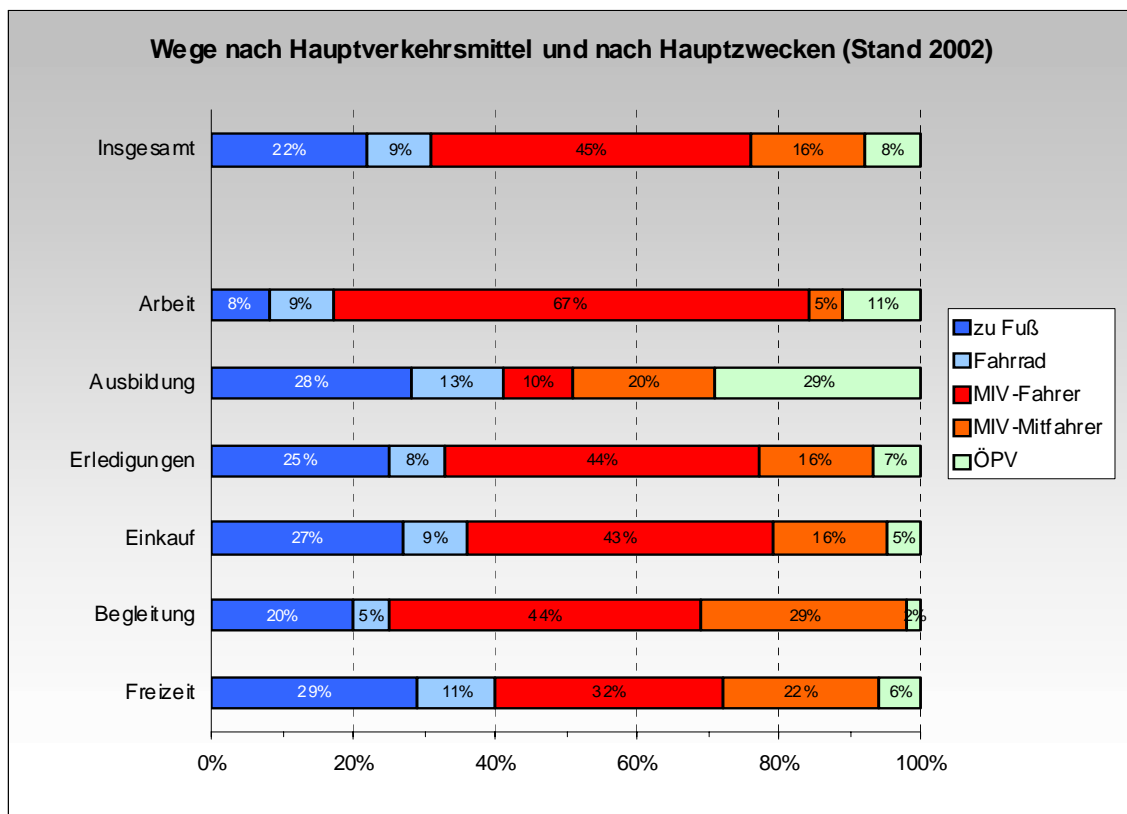


Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken

Quelle: Mobilität in Deutschland 2002

Unterschiede zeigen sich bei der Differenzierung der Ergebnisse für das Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecken (vgl. Abbildung 5). Der ÖPV wird vor allem auf Ausbildungs- und Schulwegen sowie zum Erreichen des Arbeitsplatzes genutzt. Sein Anteil bei den Wegen von oder zur Arbeit liegt aber auch nicht erheblich über dem Gesamtanteil von acht Prozent. Bei allen anderen Fahrtenzwecken spielt er eine untergeordnete Rolle.

In der Studie wurde der bayerische Teil der Region Donau-Iller mit Hilfe der siedlungsstrukturellen Kriterien des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung den verstädterten Räumen mittlerer Dichte ohne Oberzentrum zugeordnet. Die Abbildung 6 stellt die Verkehrsmittelnutzung für diesen Regionstyp dar. Der ÖPV-Anteil an den zurückgelegten Wegen liegt bei 4%. Das dominierende Verkehrsmittel ist dagegen mit insgesamt 66% (49% Fahrer und 17% Mitfahrer) das Auto. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad werden 30% der Wege bewältigt.

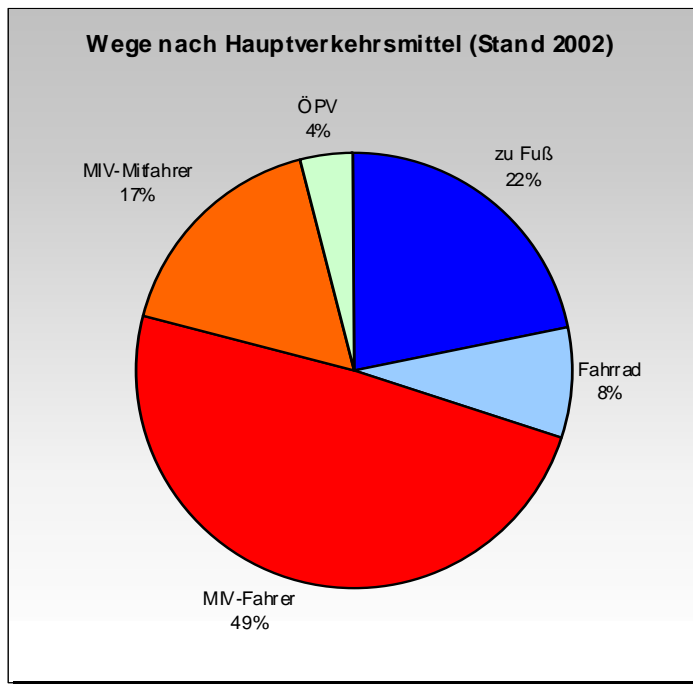


Abbildung 6: Verkehrsmittelnutzung in verst. Räumen mittl. Dichte ohne Oberzentrum

Quelle: Mobilität in Deutschland 2002

2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

2.3.1 Leistungsangebot im SPNV

Das Angebot im SPNV wird nicht im regionalen Nahverkehrsplan, sondern von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) im Auftrag des Freistaates Bayern geplant. Die Erfassung und Analyse des bestehenden Angebots auf der Schiene ist aus gesamtplanerischen Gründen dennoch erforderlich. Durch den Landkreis Günzburg führen drei Bahnlinien.

Die Mittelschwabenbahn Mindelheim - Krumbach - Günzburg (KBS 978) verläuft in Nord-Süd-Richtung durch den Landkreis und verbindet die beiden Hauptstrecken Ulm - Augsburg und Memmingen - München miteinander. Es handelt sich um eine Nebenbahn mit 14 Halten innerhalb des Landkreises. Auf ihr verkehren ausschließlich Regionalbahnen. Einige Fahrten beginnen oder enden im Bahnhof Krumbach. Es existieren auch durchgehende Kurse bis Ulm und Memmingen.

Die Strecke Ulm - Günzburg - Augsburg - München (KBS 980, Fugger Express) bindet vor allem die zentralen Orte im nördlichen Landkreis an die beiden Oberzentren Ulm und Augsburg sowie darüber hinaus umsteigefrei an München an. Die Züge verkehren täglich im Stundentakt. Insgesamt liegen sieben Halte dieser Linie im Landkreis Günzburg, wobei in Mindelaltheim nur etwa jeder zweite der RE- und RB-Züge hält und auch Freihalden von diesen nicht immer bedient wird. Günzburg ist Station der InterCity-Linien 32/62 Dortmund/Frankfurt - Stuttgart - Ulm - Augsburg - München - Salzburg.

Die Bahnlinie Ulm - Günzburg - Donauwörth (KBS 993) zweigt östlich von Günzburg von der KBS 980 ab und folgt weiter dem Verlauf der Donau. Auf dem Gebiet des Landkreises liegen die Bahnhöfe Leipheim und Günzburg. Ab Dezember 2010 erfolgt auf der KBS 993 ein Betreiberwechsel und gleichzeitig eine Ausweitung des Zugangebotes: Das EVU „agilis“ (Benex-Gruppe) übernimmt das gesamte SPNV-Angebot auf der Donautalbahn mit neuen, klimatisierten Elektrotriebzügen des Typs „Coradia Continental“. Das neue Fahrplankonzept sieht täglich eine stündliche Bedienung der Strecke Ulm - Günzburg - Donauwörth - Ingolstadt vor, am Wochenende verkehren alternierend überall haltende Regionalzüge (Zweistundentakt) und Expresszüge (kein Halt in Leipheim; Zweistundentakt), die zusammen einen angenäherten Stundentakt ergeben. Heute in Günzburg beginnende/wendende Regionalbahnen der KBS 993 werden zwischen Günzburg und Ulm durchgebunden. Damit verkehren auf der Achse Ulm - Günzburg ab Fahrplan 2012 je Fahrtrichtung zwei Züge pro Stunde (Stundentakt Ulm - Donauwörth - Regensburg und Stundentakt Ulm - Augsburg - München).

Der Regionalverband Donau-Iller hat unter Beteiligung des Landes Baden-Württemberg und des Freistaates Bayern sowie den Stadt- und Landkreisen in der Region Donau-Iller eine Verkehrsuntersuchung für eine „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ in Auftrag gegeben. Der Untersuchungsraum schließt vor allem wegen der Verflechtungen des Mittelbereiches Leipheim - Günzburg mit dem Oberzentrum auch den Landkreis Günzburg ein.

2.3.2 Leistungsangebot im allgemeinen ÖPNV

Der allgemeine ÖPNV im Landkreis Günzburg setzt sich aus den in **Anlage 6** aufgeführten Linien und Konzessionen zusammen. Deren Fahrplanangebot mit Stand 2009 inklusiv der bestehenden Rufbusverkehre bildet die Grundlage der Schwachstellenanalyse. Auf 21 der 47 konzessionierten Linien werden innerhalb des Landkreises auch samstags und auf 11 Linien auch sonn- und feiertags Fahrten angeboten. Unter diesen befindet sich auch der Legoland-Shuttle, welcher nur während der Saison des Legolands verkehrt. Die Konzessionen der AVV-Linien 505 und 506 beinhalten nur einen einzigen Ort im Landkreis Günzburg, nämlich Landensberg. Das Liniennetz des VVM auf dem Gebiet des Landkreises ist in **Karte 8** abgebildet. Die Abbildung 7 gibt einen Überblick über Rufbuslinien.

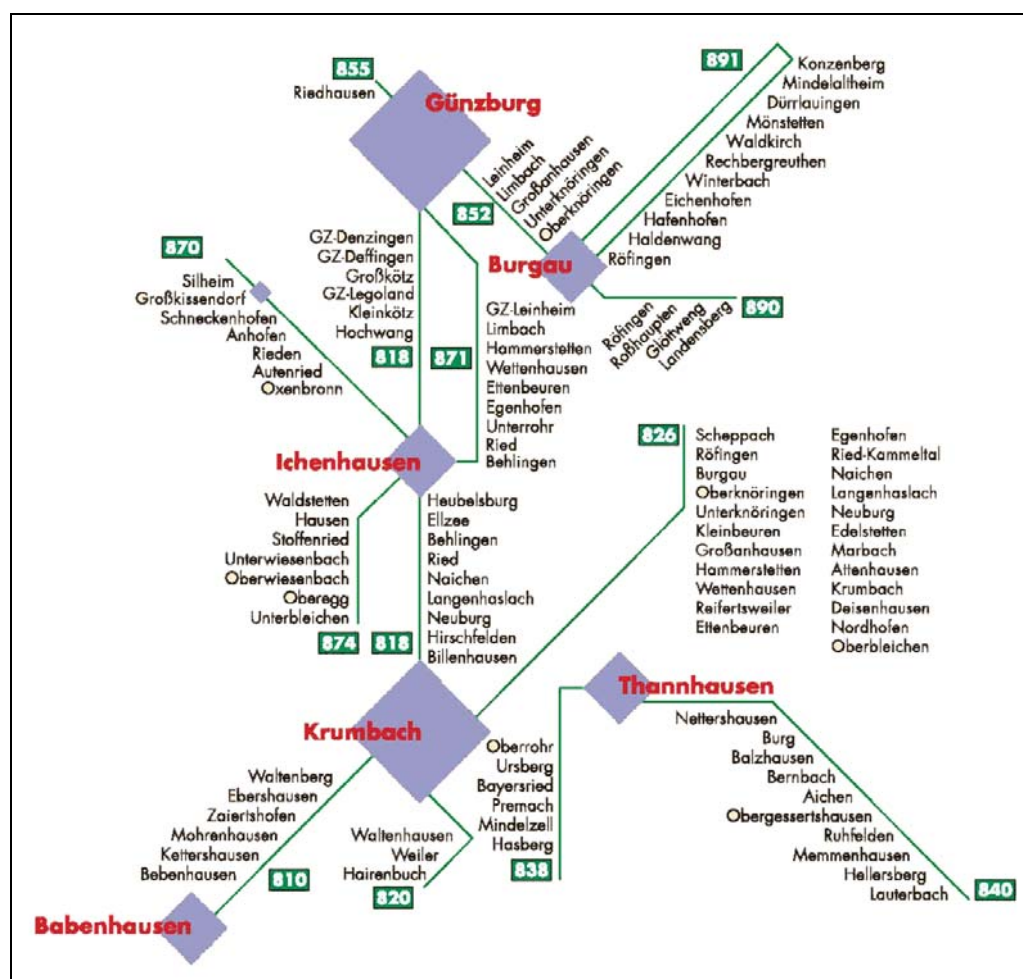


Abbildung 7: Rufbus-Liniennetzplan

Quelle: VVM, Stand 2009

Die übrigen existierenden Linienkonzessionen können der **Anlage 7** entnommen werden. Die Schülerverkehre sind zum überwiegenden Teil in die öffentlichen Linien integriert. Die **Anlage 8** gibt einen Überblick über die freigestellten Schulverkehre ohne die Behindertenverkehre und die Fahrten zu den Förderschulen.

Bedeutende seit dem letzten Nahverkehrsplan vorgenommene Änderungen innerhalb des Leistungsangebots sind u.a. die Einführung des Legoland-Shuttles sowie die Umstrukturierungen des Stadtbusverkehrs in Günzburg und der Linie 600 von Krumbach nach Augsburg.

2.3.3 Flexibus

Seit dem Juli 2009 verkehrt in der Stadt- und der Verwaltungsgemeinschaft Krumbach der Flexibus. Hierbei handelt es sich um ein neues Bedarfsverkehrskonzept, das Bürgern im ländlichen Raum ein verbessertes ÖPNV-Angebot durch erhöhte Flexibilität bieten soll. Das Projekt wird vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur und Technologie gefördert.

Der Flexibus fährt täglich ohne festen Fahrplan ab 5 Uhr morgens bis 21 Uhr abends, freitags und samstags sogar bis 24 Uhr. Damit eine Fahrt durchgeführt wird, muss sie mindestens 30 Minuten vor Fahrtantritt mit Angabe der Start- und Zielhaltestelle im dafür eingerichteten Callcenter gebucht werden. Eine Buchung regelmäßiger Fahrten ist ebenfalls möglich.

Der Bus bedient ein speziell eingerichtetes sehr engmaschiges Haltestellennetz. Durch Einsatz eines Telematiksystems werden die angeforderten Fahrten nachfragegerecht und möglichst ohne Umwege ausgeführt.

Es werden Fahrzeuge mit sieben Fahrgastplätzen und einem Rollstuhlplatz eingesetzt. Dank elektronischer Eingangstür und Rampe können mobilitätseingeschränkte Personen problemlos mit dem Bus befördert werden und auch die Mitnahme von Kinderwägen oder Fahrrädern ist möglich.

2.3.4 Infrastruktur und Schnittstellen

Schnittstellen (Umsteigepunkte) zwischen dem Schienenverkehr und dem allgemeinen ÖPNV befinden sich vor allem in Günzburg und Krumbach sowie außerdem in Ichenhausen, Jettingen und Offingen. Der Bahnhof in Burgau wird von den Regionalbussen nicht angefahren, die Haltestelle „Burgau Ost (Möbel Riederle)“ liegt in etwa 800 Meter Entfernung.

Die Bahnhöfe der genannten Orte und die Station in Leipheim stellen auch die Hauptverknüpfungspunkte zwischen dem Individualverkehr und dem ÖPNV dar. Plätze für Park & Ride sowie Fahrradabstellmöglichkeiten stehen zur Verfügung. Ferner sind an zahlreichen weiteren Haltestellen ausreichend Parkplätze vorhanden, so auch an der zentralen Haltestelle Stadtbach in Günzburg sowie an den Busbahnhöfen in Krumbach.

Die bedeutendsten Änderungen im Vergleich zum Stand des Nahverkehrsplans 2001 sind der Bau der Mobilitätsdrehscheibe in Günzburg am Bahnhof sowie der Bau des neuen Busbahnhofs in Krumbach am Bahnhof.

2.3.5 Fahrgastinformation und Tarifsystem

Der Landkreis Günzburg ist Teil des Verkehrsverbunds Mittelschwaben (VVM), zu dem auch der Landkreis Unterallgäu gehört. Zu den Aufgaben des Verbunds zählt u.a. die Information der Bevölkerung über die Angebote des ÖPNV. Neben den Fahrplanaushängen an den Haltestellen, erfolgt dies unter anderem durch den jährlich zum Fahrplanwechsel herausgegeben VVM-Verbundfahrplan. Dieser ist an zahlreichen Stellen im Landkreis erhältlich, z.B. im Landratsamt, am Bahnhof und der Touristeninformation Günzburg, bei den Verkehrsunternehmen, sowie bei den Städten, Märkten und Gemeinden. Er beinhaltet neben den Bahn- und Busfahrplänen Auskünfte über das Tarifsystem und Liniennetzpläne.

All diese Informationen sind auch über die Internetseite des VVM (www.vvm-online.de) abrufbar. Darüber hinaus gibt es hier eine elektronische

Fahrplanauskunft für ganz Bayern und Baden-Württemberg sowie Echtzeit-Abfahrtsmonitore für alle Haltestellen, die von Verkehrsunternehmen bedient werden, welche über ein Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL) verfügen. Diese Informationen über die tatsächlichen Abfahrtszeiten der Busse können auch mit Hilfe von so genannten „Desktop-Widgets“ ständig sichtbar auf dem Bildschirm eines jeden Computers mit Internetanschluss angezeigt werden.

Die Buchung von Rufbussen ist auf zwei unterschiedliche Arten möglich: im Internet über die elektronische Fahrplanauskunft oder über einen Anruf bei der Mobilitätszentrale des VVM. Letztere beantwortet auch Fragen zu Fahrplänen sowie zum Tarifsystem und sendet auf Wunsch sogar jedem Kunden einen persönlichen Fahrplan zu.

Auf den öffentlichen Regionalbuslinien findet der Wabentarif des VVM Anwendung, auch bei Fahrten in die Nachbarlandkreise. Die Einteilung der Tarifzonen und die zugehörige Tariftabelle sind aus der **Karte 9** ersichtlich. Bayern-Tickets und die Bahn-Card werden anerkannt.

Die Stadtbuslinien in Günzburg und Krumbach sowie der Flexibus haben eigene Tarifsysteme. Bei einem Umstieg zwischen Stadtverkehr und Regionalbus gilt der VVM-Tarif, wobei dann eine Tarifzone mehr berechnet wird, als für die reine Regionalbus-Relation. Der Tarif des Legoland-Shuttles lehnt sich an jenen des VVM an.

Auf der Linie 505-506, die im Landkreis Günzburg ausschließlich den Ort Landensberg bedient, wird der AVV-Tarif angewendet. Auf den Bahnlinien gilt der Tarif der Deutschen Bahn AG.

2.4 Schwachstellenanalyse

2.4.1 Maßnahmenpaket des Nahverkehrsplans 2001

Das im Zuge des Nahverkehrsplans 2001 erarbeitete Maßnahmenpaket wurde auf Umsetzung überprüft und die Ergebnisse in der **Anlage 9** gesammelt. In der linken

Spalte sind die Maßnahmen aus dem Jahr 2001 aufgeführt, rechts daneben Bemerkungen zum aktuellen Stand: Soweit die Maßnahmen inzwischen realisiert wurden, die Entwicklungen seit 2001 eine Realisierung erübrigen oder laut Nahverkehrsplan 2001 kein Handlungsbedarf bestand, wurden die Punkte als erledigt gekennzeichnet. Die übrigen Fälle wurden im Zuge der Schwachstellenanalyse unter Berücksichtigung der aktuellen Verhältnisse und Entwicklungen erneut untersucht und beurteilt (s. rechte Tabellenseite). Dabei wurden folgende Kategorien verwendet: Mangel (es handelt sich um eine Schwachstelle), kein Mangel (es ist keine Schwachstelle erkennbar), bedingter Mangel (es muss z.B. durch eine Bedarfsprüfung noch geklärt werden, ob es sich um eine Schwachstelle handelt) und Verbesserungsvorschlag (es handelt sich um keine Schwachstelle, aber um eine Möglichkeit zur Optimierung).

2.4.2 Befragung der Verkehrsunternehmen und der Gemeinden

Im Rahmen einer Fragebogenaktion wurden die Verkehrsunternehmen und die Kommunen des Landkreises bereits zu Beginn der Arbeiten am neuen Nahverkehrsplan zur aktiven Mitarbeit aufgefordert. Dabei wurden den Busunternehmen folgende Fragen gestellt:

1. Welche Schwachstellen sehen Sie derzeit bei Ihren Linien oder beim ÖPNV im Landkreis insgesamt (z.B. in Bezug auf Bedienungshäufigkeiten, räumliche Erschließung, Beförderungsgeschwindigkeiten, Fahrzeugauslastung)?
2. Welche Verbesserungsvorschläge für den ÖPNV des Landkreises möchten Sie gerne machen?
3. Wo bestehen innerhalb des von Ihrem Unternehmen bedienten Liniennetzes Engpässe und Behinderungen des Busverkehrs (bitte genaue Angabe des Streckenabschnittes)?
4. Gibt es in bestimmten Bereichen (z.B. Wohn- oder Gewerbegebiete, Nutzergruppen oder Verkehrszeiten) Fahrgastpotentiale, die durch geeignete Maßnahmen für den ÖPNV gewonnen werden könnten?
5. Wurden bei Ihnen innerhalb der letzten zwei Jahre Fahrgasterhebungen durchgeführt, die Aussagen zur derzeitigen Inanspruchnahme der Linienverkehre zulassen (evtl. auch nur in Teilbereichen)?
6. Entspricht der Fahrweg Ihrer Linien der aktuellen Nachfragesituation?
7. Haben Sie Vorstellungen oder konkrete Pläne zur Umstrukturierung von Linienverkehren?

8. Welche Investitionsmaßnahmen (Fuhrpark, Betriebshöfe) plant Ihr Unternehmen innerhalb der nächsten 5 Jahre?

Der Bogen für die Städte, Märkte und Gemeinden enthielt nachfolgende Fragestellungen:

1. Wie beurteilen Sie das derzeitige Fahrplanangebot im Bereich ihrer Gemeinde (innerörtliche Verbindungen und Verbindungen zu zentralen Orten)?
2. Welche Verbesserungsvorschläge für den ÖPNV des Landkreises möchten Sie gerne machen?
3. Gibt es in bestimmten Bereichen (z.B. Wohn- oder Gewerbegebiete, Nutzergruppen oder Verkehrszeiten) Fahrgastpotentiale, die durch geeignete Maßnahmen für den ÖPNV gewonnen werden könnten?
4. Wie beurteilen Sie die Ausstattung der Haltestellen im Bereich ihrer Gemeinde?
5. Welche Investitionsmaßnahmen für den ÖPNV sind in den nächsten Jahren vorgesehen?
6. Nimmt die Bauleitplanung Ihrer Gemeinde (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) Rücksicht auf vorhandene ÖPNV-Erschließungsachsen?
7. Welche Flächen für Wohnbebauung (mehr als 150 Einwohner) werden neu erschlossen oder geplant?
8. Welche größeren Gewerbe- und Industriebetriebe bzw. Gewerbe- und Industriegebiete befinden sich in den Ortsteilen Ihrer Gemeinde?
9. Sind neue Gewerbe- und Industriegebiete ausgewiesen oder geplant?
10. Welche sonstigen verkehrsintensiven Einrichtungen gibt es in den Ortsteilen Ihrer Gemeinde?
11. Welche Schulen befinden sich in den Ortsteilen Ihrer Gemeinde (und wie hoch ist die Anzahl der Schüler)?
12. Gibt es im Bereich Ihrer Gemeinde freigestellte Schülerverkehre (soweit möglich, bitte Fahrplan beifügen)?
13. Sind erhebliche Veränderungen bei verkehrsintensiven Einrichtungen/Schulen (Fragen 10 und 11) geplant oder zu erwarten?
14. In welchen Ortsteilen Ihrer Gemeinde besteht eine Einkaufsmöglichkeit für Waren des täglichen Bedarfs (Lebensmittel)?
15. Wie viele Einwohner (inkl. Zweitwohnsitz) hatten die einzelnen Ortsteile Ihrer Gemeinde zum Stichtag 31.12.2008?

Die Antworten auf den Großteil der Fragen liefern wertvolle Informationen für unterschiedliche Bereiche der Nahverkehrsplanung und sind in diesem Zusammenhang auch in den Nahverkehrsplan eingeflossen. Dieses Kapitel beschäftigt sich ausschließlich mit den Schwachstellen,

Verbesserungsvorschlägen und Fahrgastpotentialen, die im Rahmen der Fragen 1 bis 4 an die Unternehmen sowie an die Gemeinden genannt wurden. Diese sind in der **Anlage 10** bzw. der **Anlage 11** aufgelistet und bewertet. Auch hier wurden die Kategorien Mangel (es handelt sich um eine Schwachstelle), kein Mangel (es ist keine Schwachstelle erkennbar), bedingter Mangel (es muss z.B. durch eine Bedarfsprüfung noch geklärt werden, ob es sich um eine Schwachstelle handelt) und Verbesserungsvorschlag (es handelt sich um keine Schwachstelle, aber um eine Möglichkeit zur Optimierung) verwendet.

2.4.3 Räumliche Erschließung

Für die Untersuchung der räumlichen Erschließung wurden die Grenz- und Richtwerte aus der Tabelle 5 herangezogen. Die Anwendung verschiedener Radien in Abhängigkeit von der Gebietsstruktur und vom Verkehrsmittel erklärt sich durch unterschiedliche mittlere Reiseweiten. Fahrgäste aus ländlichen Räumen fahren z.B. im Durchschnitt längere Strecken mit dem ÖPNV, weshalb von ihnen auch längere Zugangswege zu den Haltestellen in Kauf genommen werden. Mindestens 80% der Einwohner der Teilflächen sollen im Einzugsgebiet von Haltestellen liegen.

Einzugsbereiche von Haltestellen [m Luftlinie]				
Indikator	Grenzwert		Richtwert	
	Bus	Bahn	Bus	Bahn
Ober-/Mittelzentren				
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	500	800	400	600
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	800	1200	600	1000
Unter-/Kleinzentren				
zentrales Gebiet	500	800	400	600
übriges Gebiet	800	1200	600	1000
ländlicher Raum	1000	1800	800	1500

Tabelle 5: Grenz- und Richtwerte für die räumliche Erschließung

Quelle: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Nachfolgend sind diejenigen Haltestellen bzw. Gemeindeteile aufgezeigt, bei denen aufgrund ihrer Nennung im Zuge der Fragebogenaktion oder des Maßnahmenpakets aus dem Jahr 2001 die räumliche Erschließung einzeln geprüft

wurde. In den Abbildungen sind die Einzugsbereiche bei Anwendung der Grenzwerte rötlich und jene bei Anwendung der Richtwerte grün eingezeichnet.

Behlingen: Die Erschließung erfolgt nicht nur durch die Fahrten, welche den Ort direkt bedienen, sondern zusätzlich durch jene, die an der Haltestelle „Ried Hauptstraße“ halten.

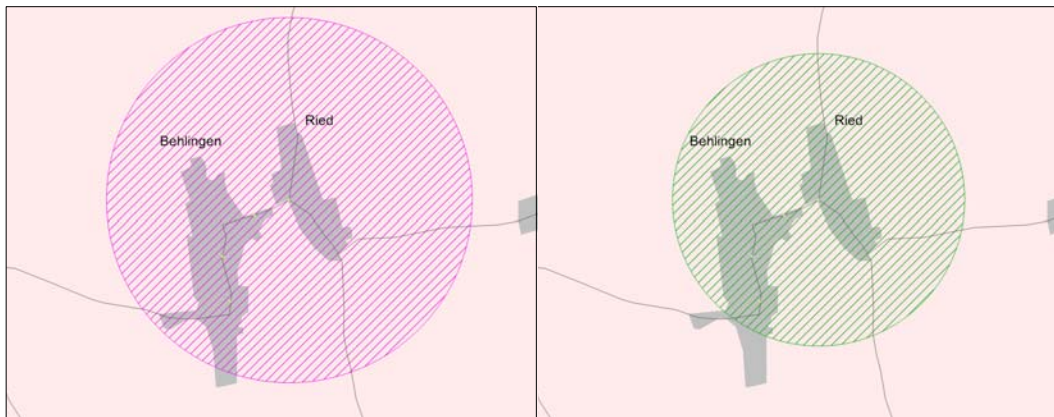


Abbildung 8: Einzugsgebiet der Haltestelle „Ried Hauptstraße“ (Grenz-/Richtwert)

Burgau: Die Abbildung 9 zeigt die Einzugsbereiche der regelmäßig bedienten Haltestellen „Markgrafenstraße“, „Ost (Möbel Riederle)“, „Spitzstraße/Realschule“, „Tellerstraße“ sowie „Oberknöringen B10“ bei Anwendung der Grenz- bzw. Richtwerte für nicht zentrales Gebiet in Unterzentren. Die räumliche Erschließung Burgaus ist ausreichend, da bei Anwendung der Grenzwerte das Gewerbegebiet im Nordosten Burgaus die einzige Erschließungslücke darstellt.

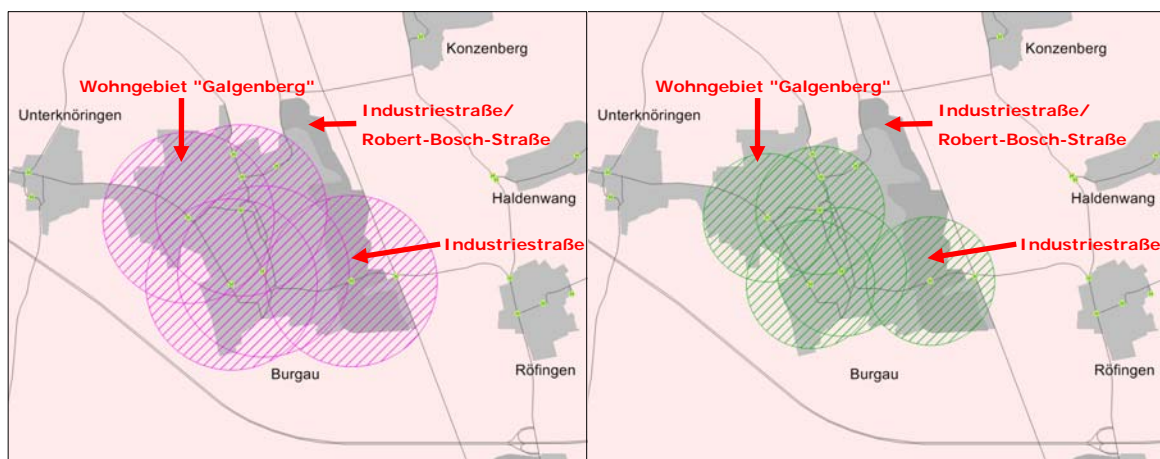


Abbildung 9: Räumliche Erschließung in Burgau (Grenz-/Richtwerte)

Goldbach: Der Großteil des Ortes liegt im Einzugsbereich der Haltestelle „Wettenhausen Kreuzung“. Die Erschließung erfolgt also auch durch Kurse, die dort halten.

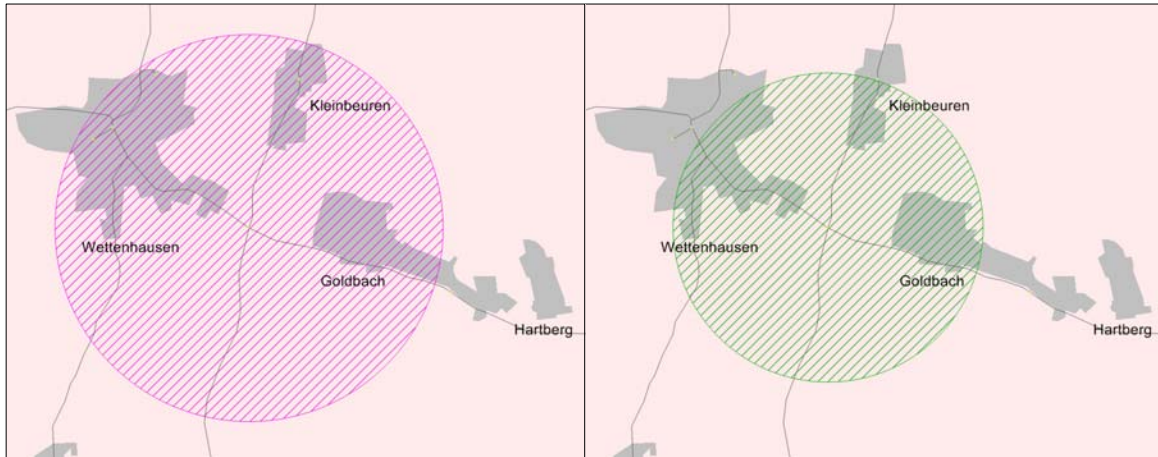


Abbildung 10: Einzugsgebiet der Haltestelle „Wettenhausen Kreuzung“ (Grenz-/Richtwert)

Günzburg: Das gesamte Stadtgebiet ist bereits bei Anwendung der Richtwerte erschlossen (s. Abbildung 11). Das gilt auch für das Gewerbegebiet an der westlichen Ulmer Straße bzw. der Violastraße. Es liegt im Einzugsbereich der Stadtbushaltestelle „Schreiberstraße“ und bei Anwendung der Grenzwerte auch noch vollständig im Einzugsbereich der Regionalbushaltestelle „Abzw. Wasserburg“ (s. Abbildung 12).

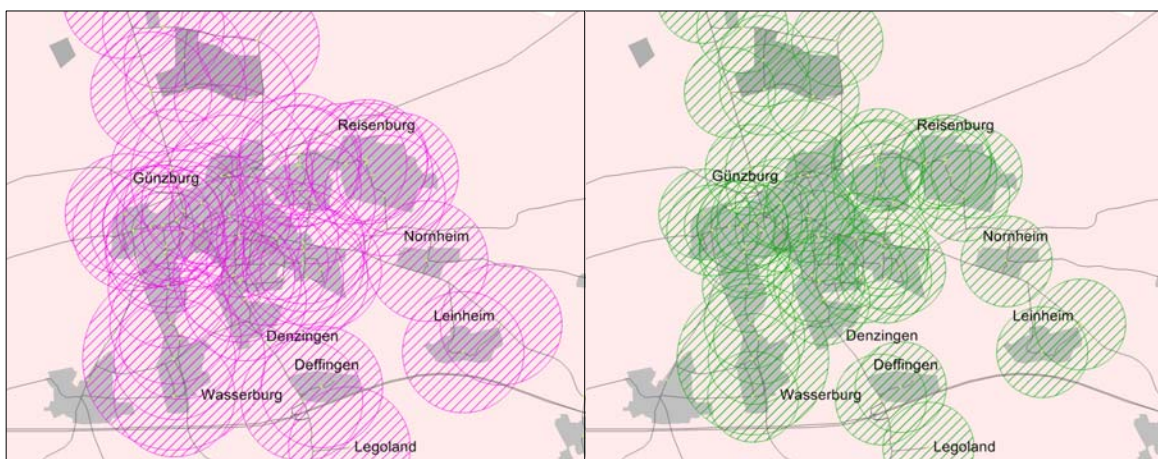


Abbildung 11: Räumliche Erschließung in Günzburg (Grenz-/Richtwerte)

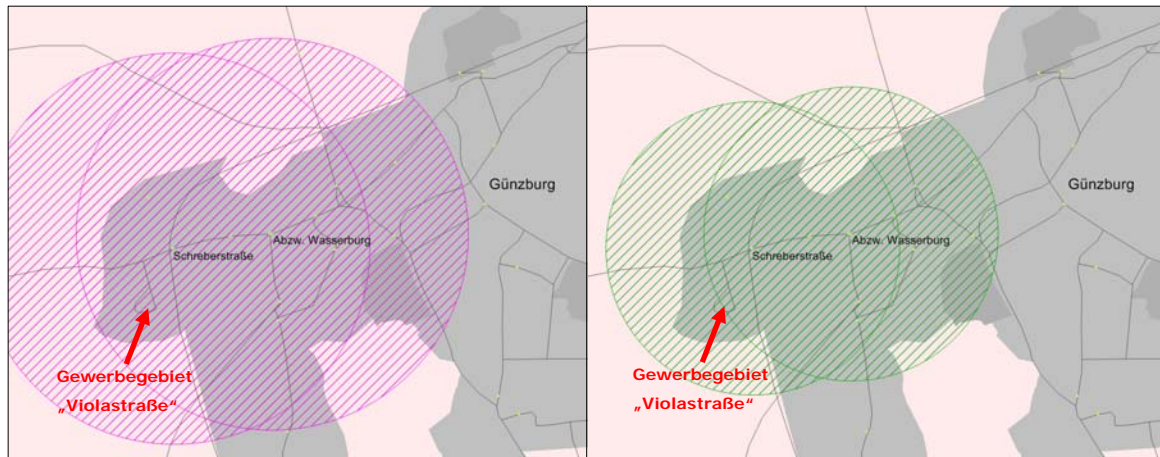


Abbildung 12: Räumliche Erschließung des Bereichs Violastraße (Grenz-/Richtwerte)

Ichenhausen: Das Stadtgebiet einschließlich der verkehrsintensiven Einrichtungen liegt im Einzugsbereich bestehender Haltestellen und des Bahnhofs.



Abbildung 13: Räumliche Erschließung in Ichenhausen (Grenz-/Richtwerte)

Krumbach: Die Abbildung 14 stellt die Einzugsbereiche der Bahnhalte „Krumbach“, „Krumbach Schule“ und „Niederraunau“, der regelmäßig von Regionalbussen bedienten Haltestellen „Bahnhof“, „Omnibusbahnhof“, „Munding“ und „Schulzentrum“ sowie der Regionalbushaltestellen in Niederraunau dar. Dabei gelten in Krumbach die Grenz- und Richtwerte für Mittelzentren und in Niederraunau jene für den ländlichen Raum. Die räumliche Erschließung von Krumbach und Niederraunau ist ausreichend. Die Gewerbegebiete im Norden und Süden Krumbachs liegen bei Anwendung der Grenzwerte nur teilweise im

Einzugsbereich der Regionalbushaltestellen. Eine Erschließung durch den neu eingeführten Flexibus ist aber gewährleistet.

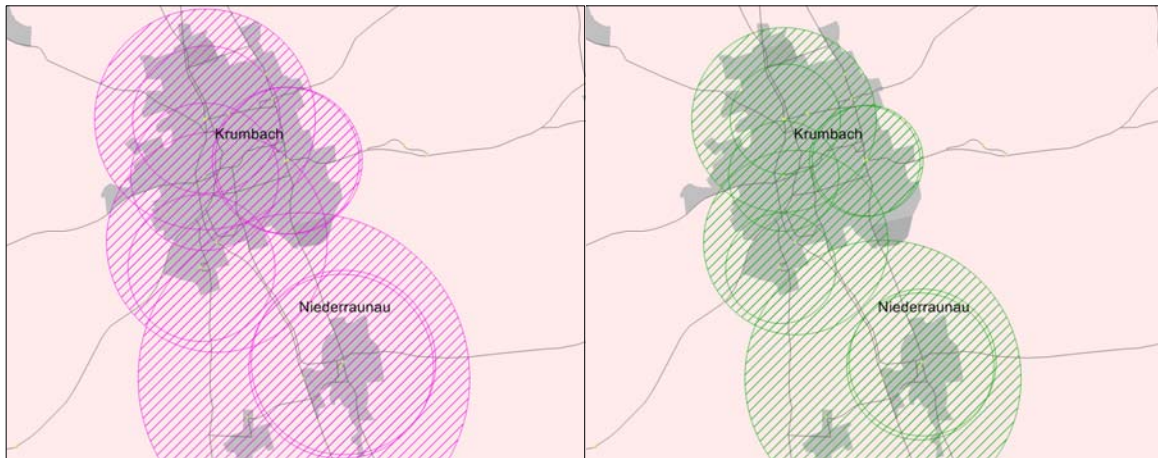


Abbildung 14: Räumliche Erschließung in Krumbach (Grenz-/Richtwerte)

Oberwaldbach: Schon bei Anwendung des Richtwerts liegt der gesamte Ort im Einzugsbereich der regelmäßig bedienten Haltestelle „Oberwaldbach Kreuzung“.

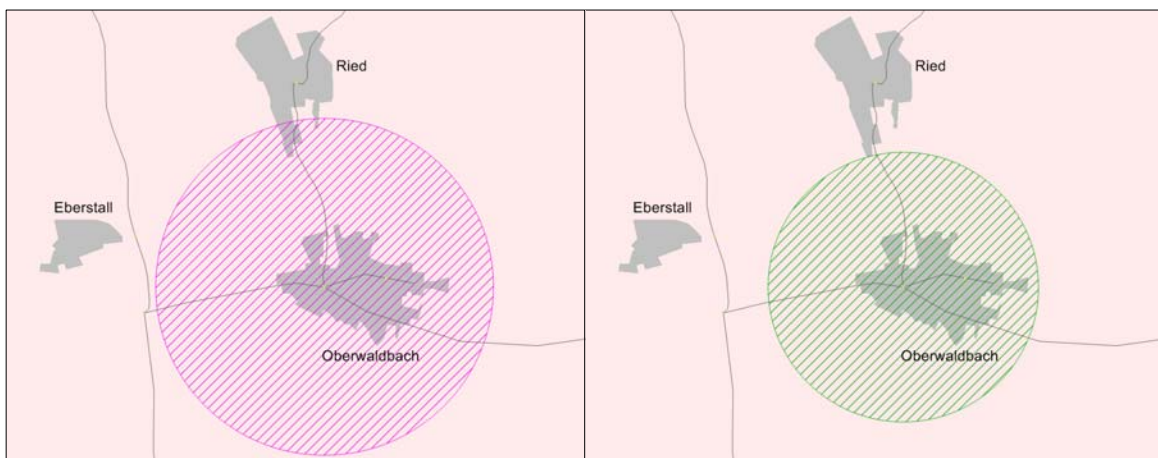


Abbildung 15: Einzugsgebiet der Haltestelle „Oberwaldbach Kreuzung“ (Grenz-/Richtwert)

Scheppach: Die Abbildung 16 stellt die Einzugsbereiche des Bahnhofs und der regelmäßig bedienten Haltestellen „Scheppach Hauptstraße“ sowie „Jettingen Sportplatz“ bei Anwendung der Grenz- bzw. Richtwerte für nicht zentrales Gebiet

in Unterzentren dar. Die räumliche Erschließung Scheppachs einschließlich der Gewerbegebiete ist ausreichend. Bei Anwendung der Richtwerte liegt der Bereich um die Siemensstraße außerhalb des erschlossenen Raums.

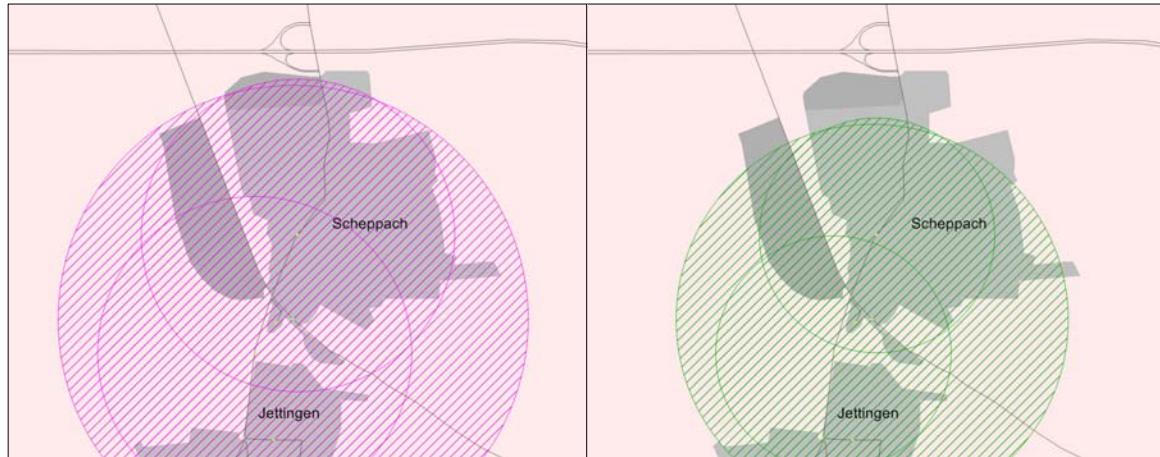


Abbildung 16: Räumliche Erschließung in Scheppach (Grenz-/Richtwerte)

Thannhausen: Die Abbildung 17 zeigt die Einzugsbereiche der regelmäßig bedienten Haltestellen „Bahnhof“, „Kirche“, „Kreislaltenheim“, „Schulzentrum“ und „Ursberger Straße“ bei Anwendung der Grenz- bzw. Richtwerte für nicht zentrales Gebiet in Unterzentren. Die räumliche Erschließung Thannhausens ist ausreichend, das Gewerbegebiet an der Bürgermeister-Raab-Straße liegt im Einzugsbereich der Haltestelle „Ursberger Straße“.

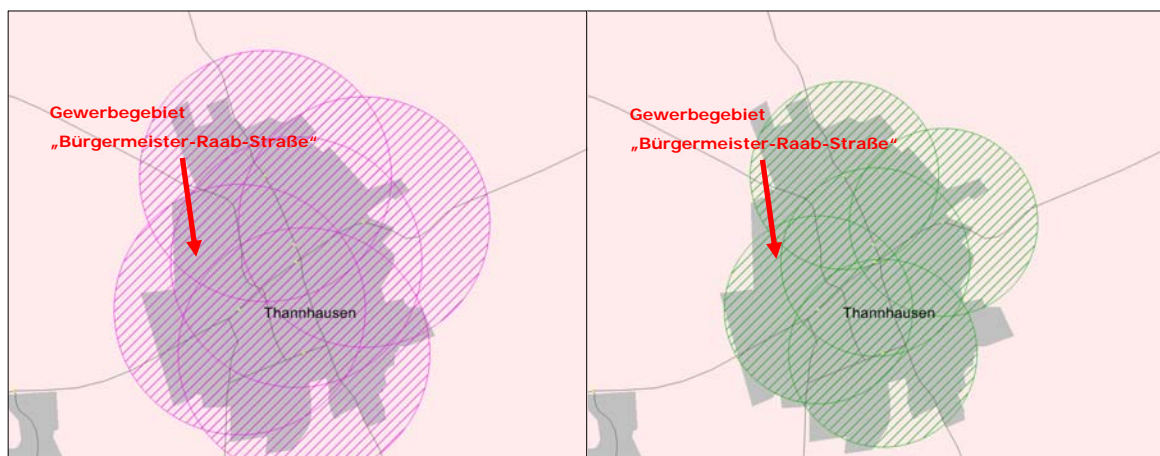


Abbildung 17: Räumliche Erschließung in Thannhausen (Grenz-/Richtwerte)

Auch wenn die bisherige räumliche Erschließung unter Anwendung der Grenz- und Richtwerte als ausreichend angesehen wird, ist eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten zu prüfen.

2.4.4 Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeiten

Die Grenz- und Richtwerte für die Reisezeiten zu den übergeordneten Orten sind in der Tabelle 6 aufgeführt. Die Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb des ersten Halbtageszeitraumes (morgens hin und mittags zurück), als auch innerhalb des Tageszeitraumes (morgens hin und abends zurück) möglich ist. Bei Orten unter 500 Einwohnern, welche laut Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern gar nicht auf die Einhaltung des Grenzwerts hin untersucht werden müssten, reicht die Möglichkeit einer Hin- und einer Rückfahrt am Tag aus.

Maximale Reisezeiten [min]		
Indikator	Grenzwert	Richtwert
Gemeindehauptort	40	30
Unterzentrum	50	40
Mittelzentrum	90	60

Tabelle 6: Grenz- und Richtwerte für die Erreichbarkeit

Quelle: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Bei der Bewertung der Bedienungshäufigkeiten werktags (Montag bis Freitag) wurden die Grenz- und Richtwerte der Tabelle 7 angewendet. Die Grenzwerte gelten für Orte ab 500 Einwohner.

Anzahl der Fahrtenpaare pro Tag im ländlichen Raum						
Indikator	Grenzwert			Richtwert		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
über 3.000 Einwohner	7	3	1	12	6	3
1.000 bis 3.000 Einwohner	3	2	1	6	4	2
500 bis 1.000 Einwohner	2	1	0	4	2	1

Tabelle 7: Grenz- und Richtwerte für die Bedienungshäufigkeiten werktags (Mo-Fr)

Quelle: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Dabei wurde folgende Einteilung der Verkehrszeiten zu Grunde gelegt, die bereits im Nahverkehrsplan 2001 zur Anwendung kam:

Hauptverkehrszeiten (HVZ): 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr
12:00 Uhr bis 14:00 Uhr

Nebenverkehrszeiten (NVZ) 8:00 Uhr bis 12:00 Uhr
14:00 Uhr bis 19:00

Schwachverkehrszeit (SVZ) 19:00 Uhr bis 6:00 Uhr

Mit Ausnahme von Gundremmingen werden alle Orte im Landkreis mit mehr als 1000 Einwohnern auch samstags bedient und alle Orte mit mehr als 3000 Einwohnern können darüber hinaus an Sonn- und Feiertagen einen Anschluss an den ÖPNV aufweisen.

Eine Optimierung der Bedienungshäufigkeit soll vorzugsweise durch flexible Bedienungsformen wie Rufbus oder Flexibus erfolgen.

2.4.5 Fahrzeugqualität

Als Grundlage für die Bewertung des qualitativen Standards der im allgemeinen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge können u.a. die Empfehlungen der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern herangezogen werden. Demnach sollen die Fahrzeuge grundsätzlich ständig über Funk oder Handy erreichbar sein. Außerdem sollen 75% der neu beschafften Fahrzeuge folgendem Standard entsprechen:

- im Stadtverkehr Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhl- bzw. Kinderwagenstellplatz und mindestens Lautsprecheranlage, wenn möglich Haltestellenanzeige innen
- im ländlichen Raum Linienfahrzeuge (Niederflur-, Standardlinien-, Midi- oder Minibus)

Der Fahrzeugpark soll sukzessiv auf barrierefreie Fahrzeuge umgestellt werden (s. Abschnitt 5.3.3). Jeder im Linienverkehr eingesetzte Bus muss zudem mit einem Zielschild ausgestattet sein, welche den Kunden von außen mindestens die Linie sowie das Fahrtziel entsprechend der Fahrgastinformation erkennen lässt (§ 33 BOKraft). Die konkrete Ausgestaltung der Fahrtzielanzeigen wird auf Grundlage der Betreiberverträge innerhalb der Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH festgelegt. Bei der Neubeschaffung von Bussen sollten emissionsarme Busse vorgesehen werden.

2.4.6 Fahrzeugauslastung

Die Bewertung der Fahrzeugauslastung erfolgt einerseits unter Berücksichtigung der Belange der Fahrgäste, andererseits im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit (s. Tabelle 8).

Fahrzeugauslastung	
A) Kundenorientierte Sichtweise	
Beförderungskomfort	Für Fahrten mit einer durchschnittlichen Beförderungszeit über 15 Minuten, im Wochenendverkehr und in der Schwachverkehrszeit soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.
Besetzungsgrad	Bei Einzelfahrten in der werktäglichen Spitzenstunde bis 100%
B) Betriebswirtschaftliche Sichtweise	
Einzelfahrtbetrachtung	Nutzen regelmäßig weniger als 5 Fahrgäste pro Fahrt (am Querschnitt mit der größten Belastung) ein Angebot, sollte der Einsatz differenzierter Bedienungsweisen erwogen werden.

Tabelle 8: Grenz- und Richtwerte für die Fahrzeugauslastung

Quelle: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Der Besetzungsgrad ist dabei definiert als die Auslastung am Querschnitt mit der größten Belastung. Daten, die eine Betrachtung der Tagesauslastung sowie des Besetzungsgrads über einen definierten Zeitraum hinweg möglich machen, liegen nicht vor.

Kurse mit einer sehr geringen Auslastung sollten dahingehend überprüft werden, ob ein Einsatz von bedarfsorientierten Bedienungsformen sinnvoller wäre. Dabei ist allerdings auf einen ausreichenden Bedienungskomfort auf den Hauptachsen zu achten.

2.4.7 Infrastruktur und Schnittstellen

Die Mindestausstattung einer Bushaltestelle besteht aus einem Haltestellenschild und einer Informationstafel mit dem aktuellen Fahrplan sowie dem Namen der Haltestelle. Bei Bedarfshaltestellen ohne feste Abfahrtszeiten genügt die Anbringung eines Haltestellenschildes mit dem Namen der Haltestelle. Weitere mögliche Ausstattungsmerkmale sind Sitzgelegenheiten, ein Witterungsschutz, Papierkörbe oder der Aushang eines Liniennetzplans. Kriterien für eine erweiterte Haltestellenausgestaltung sind z.B. die vorhandene bzw. zu erwartende Nachfrage oder die zur Verfügung stehende Fläche.

Während die Grundausrüstung mit Haltestellenschild und Fahrplan Aufgabe der Verkehrsunternehmen ist (vgl. § 5b StVG bzw. § 40 PBefG), sind die Gemeinden für die bauliche Ausstattung sowie die Sauberkeit der Haltestellen verantwortlich. Bedeutende Haltestellen mit mehr als 50 bis 100 Einsteigern je Werktag sowie die Hauptverknüpfungspunkte sollen mit Wetterschutz, Sitzgelegenheit und ggf. einer Ausschilderung der Abfahrtpunkte der einzelnen Linien ausgestattet sein.

Burgau Bahnhof: Der Bahnhof von Burgau wird aufgrund seiner Lage abseits der B 10, über die als Hauptverbindungsstrecke die Buslinien von Burgau in die umliegenden Orte der Verwaltungsgemeinschaft Haldenwang und nach Jettingen-Scheppach führen, nicht angefahren. Die nächste regelmäßig bediente Bushaltestelle „Burgau Ost (Möbel Riederle)“ liegt in rund 800 Meter Entfernung. Die Einrichtung einer Haltestelle am Bahnhof als Schnittstelle zwischen Bus und Bahn war bereits Teil des Maßnahmenpakets des Nahverkehrsplans 2001. Wegen der hohen Kosten, die der Bau einer Bushaltestelle im Bereich der Bahnüberführung an der B 10 in Höhe des Burgauer Bahnhofs verursachen würde, wurde diese bisher nicht realisiert. Die Anbindung des Bahnhofs an die Buslinien und damit die Herstellung einer Schnittstelle zwischen Bus und Bahn wird jedoch weiterhin befürwortet.

Jettingen Bahnhof: Hier gab es bereits laut Nahverkehrsplan 2001 an Werktagen 38 Umsteiger vom Pkw auf die Bahn, es existieren aber nur 24 P&R-Plätze

(Quelle: <http://www.stationsdatenbank.bayern-takt.de>). Die Herstellung von befestigten P&R-Plätzen wird weiterhin für erforderlich befunden und befürwortet.

Haltestellen an fortführenden Schulen: An den stark frequentierten Haltestellen an den fortführenden Schulen kommt es aufgrund des Bewegungsdrangs der Schüler nach dem Unterricht immer wieder zu Gefahrensituationen. Zur Verbesserung der Sicherheit der einsteigenden Schüler sind organisatorische, verkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen zu befürworten und sollen unterstützt werden.

DFI (RBL): Gute Informationspolitik kann zusätzliche Fahrgäste zur Nutzung des ÖPNV bewegen. Die Installation dynamischer Fahrgastinformationssysteme (DFI) an Bahnhöfen, Busbahnhöfen und weiteren bedeutenden Haltestellen im Zusammenhang mit einem rechnergesteuerten Betriebsleitsystem (RBL) trägt zur Verbesserung des Informationsangebotes bei. Darüber hinaus bietet das RBL die Möglichkeit einer Anschlusssicherung von Bus auf Bus und Bahn auf Bus. Die Ausstattung von entsprechend stark frequentierten Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) ist deshalb zu unterstützen.

Lichtsignalanlagenbeeinflussung: Vor allem in Günzburg und Krumbach kommt es in den Hauptverkehrszeiten zu Fahrzeitverlusten auf Grund hoher Verkehrsbelastung. Eine Steigerung der Beförderungsgeschwindigkeit des ÖPNV durch Lichtsignalanlagenbeeinflussung würde diesem Problem entgegenwirken.

Bei Neuanlage oder Umbau von Haltestellen ist auf eine barrierefreie Gestaltung zu achten. Auf Grund des finanziellen und organisatorischen Aufwands kann dies allerdings nur schrittweise erreicht werden (s. Abschnitt 5.3.2).

2.4.8 Fahrgastinformation und Tarifsysteem

Die Information der Bevölkerung über die Angebote des ÖPNV durch den Verkehrsverbund Mittelschwaben erfolgt auf vielfältige Weise (vgl. Kapitel 2.3.5) und ist als gut zu bezeichnen. Auf Grund der Vielzahl von Linien und Fahrtzielen ist das Fahrplanangebot allerdings nicht für jeden leicht zu überblicken. Die

Fahrplantabellen könnten teilweise etwas übersichtlicher gestaltet werden, indem z.B. Haltestellen, welche im selben Ort liegen, direkt untereinander abgebildet würden.

Des Weiteren könnten auch durch Aktualisierung, Überarbeitung sowie Neugestaltung des Layouts des Tarifzonen- und der Liniennetzpläne (Regellinien und Rufbuslinien) Verbesserungen im Bezug auf die Transparenz des Angebots erreicht werden (derzeit fehlt in den Plänen z.B. die Linie 826). Möglich sind hierbei sowohl schematische als auch geografische Liniennetzpläne.

In Bezug auf die elektronische Fahrplanauskunft des VVM wäre es wünschenswert, wenn es mehr Verlinkungen auf diese geben würde, z.B. von den Internetseiten der Gemeinden des Landkreises.

Auch die Installation dynamischer Fahrgastinformationssysteme (DFI) an Busbahnhöfen und Bahnhöfen trägt zur Verbesserung des Informationsangebotes bei (vgl. Kapitel 2.4.7).

Der einheitliche Verbundtarif des VVM soll erhalten bleiben. Bei allen ÖPNV-Leistungen mit Quelle und/oder Ziel im Landkreis Günzburg ist der VVM-Tarif anzuwenden.

3 Voraussichtliche Entwicklungen

Die voraussichtliche Entwicklung der nächsten Jahre wird analysiert, um schon erkennbare Veränderungen bei der Konzeption des zukünftigen Nahverkehrs berücksichtigen zu können. Auf diese Weise soll erreicht werden, dass das Nahverkehrsangebot auf die bereits absehbaren Entwicklungen reagiert.

3.1 Siedlungs- und verkehrsinfrastrukturelle Entwicklung

3.1.1 Bevölkerung

Die für den Landkreis Günzburg prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bis 2028 ist in Abbildung 18 dargestellt. In den kommenden Jahren ist mit einem Rückgang der Bevölkerung zu rechnen (gut 3% zwischen 2009 und 2028).

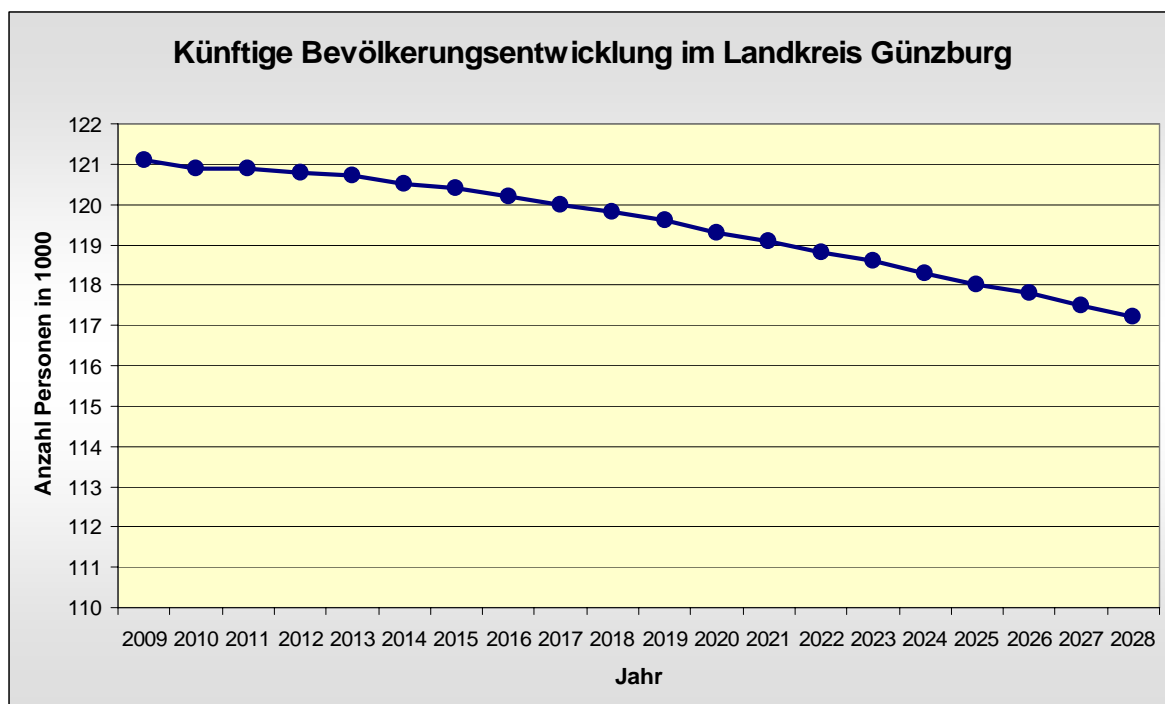


Abbildung 18: Bevölkerungsentwicklung bis 2028

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Die Abbildung 19 zeigt das demografische Profil (Bevölkerungspyramide) des Landkreises Günzburg aus dem Jahr 2008 im Vergleich zur vorausgerechneten Situation im Jahre 2028. Der Anteil der ca. 40 bis 50jährigen ist zum heutigen Zeitpunkt im Vergleich zu den anderen Altersstufen sehr hoch. Es kommt somit zu einer Verlagerung der Altersstruktur. Die Anzahl der Rentner wird stark steigen und die Anzahl der Schüler bis zum Jahr 2028 deutlich zurückgehen.

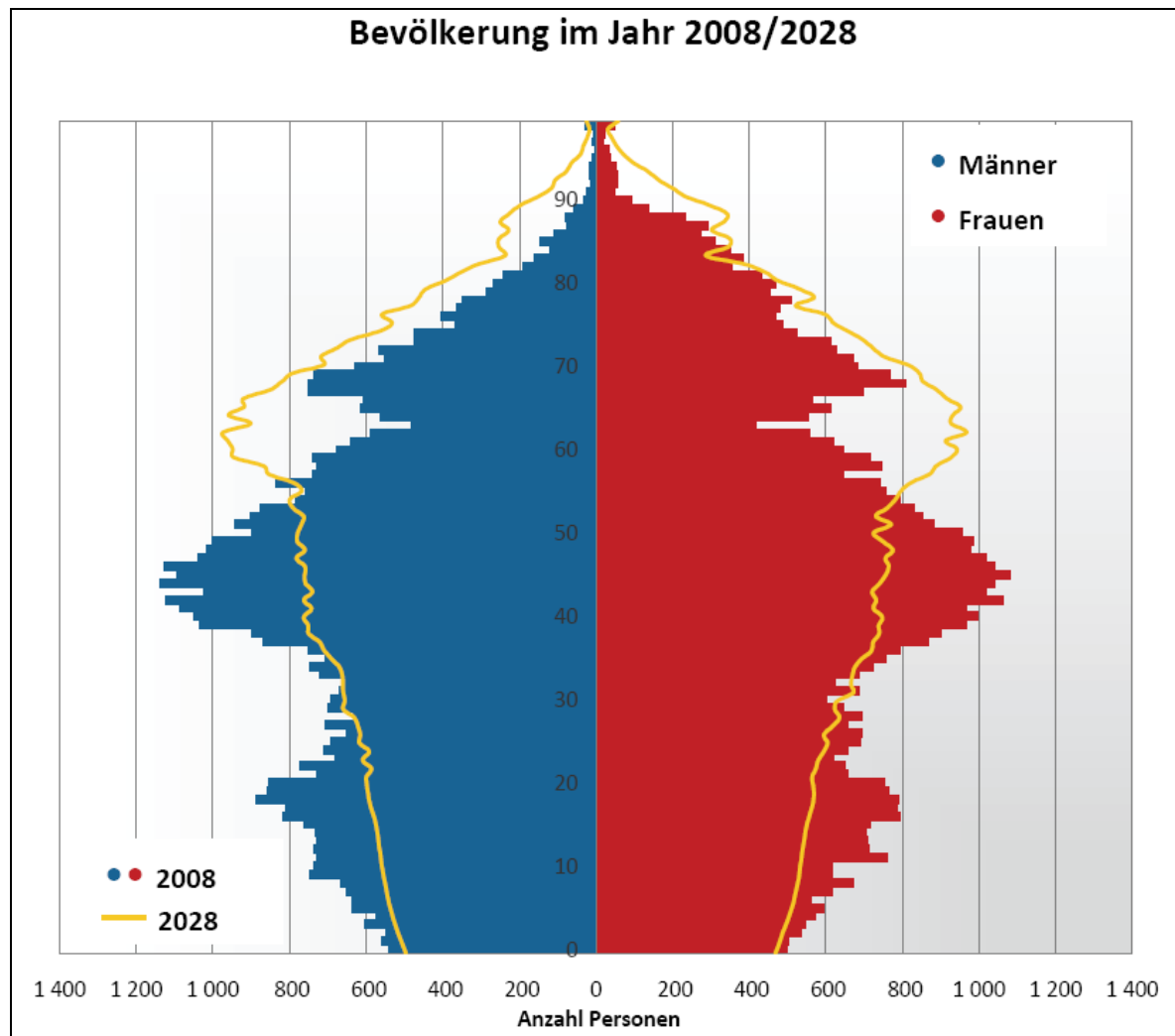


Abbildung 19: Demografisches Profil

Quelle: © Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, München, 2009

Diese Entwicklung verdeutlicht auch die Abbildung 20. Sie stellt einen Vergleich zwischen der Gruppe der 6 bis 16jährigen (entspricht näherungsweise den Schülern) mit der Gruppe der über 75jährigen dar. Die beiden Kurven bilden eine klar erkennbare Scherenform (Abnahme der 6 bis 16jährigen um 20% und Zunahme der über 75jährigen um 37% zwischen 2009 und 2028).

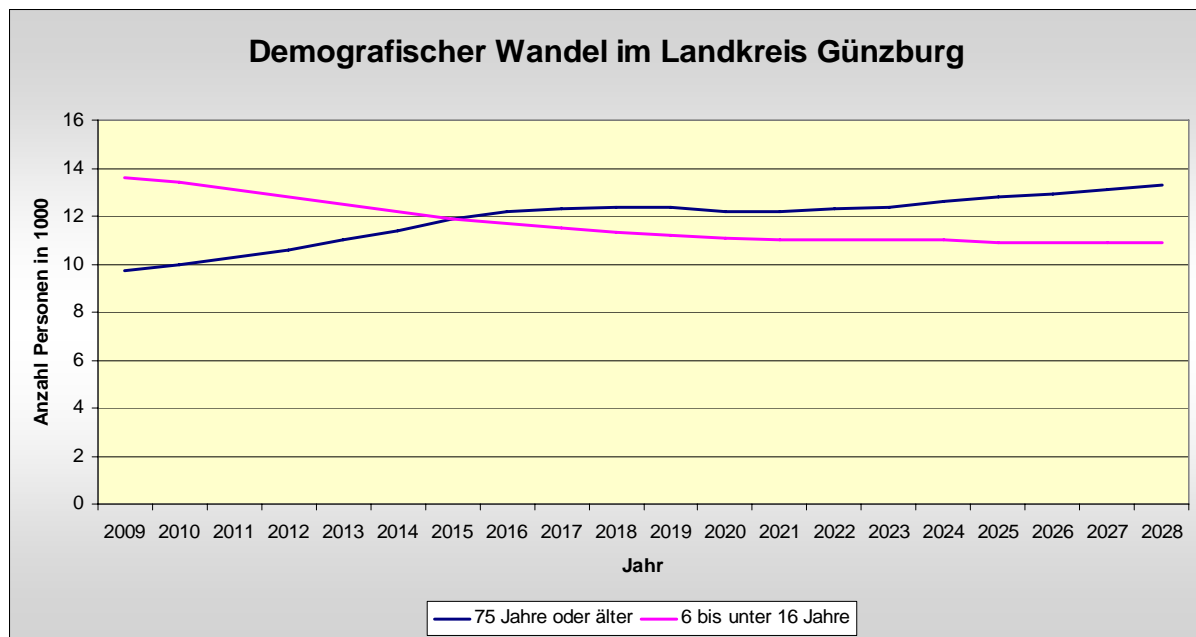


Abbildung 20: Demographischer Wandel

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

3.1.2 Wohn- und Gewerbegebiete

Im Rahmen der durchgeführten Fragebogenaktion wurden von den Gemeinden neu erschlossene oder geplante Wohn- und Gewerbegebiete abgefragt. Die Ergebnisse sind in der Tabelle 9 und der Tabelle 10 dargestellt. Die Erreichbarkeit dieser Siedlungs- oder Gewerbegebiete soll bei der Angebotskonzeption berücksichtigt werden, wenn sie eine bestimmte Größe (ca. fünf Hektar oder mehr als 200 Einwohner bzw. Arbeitsplätze) aufweisen. Es ist darauf hinzuwirken, dass die Gemeinden bei der Ausweisung von Bauflächen, insbesondere für Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel, die Erschließung durch den ÖPNV berücksichtigen.

Gemeinde	Siedlungsgebiet	geplant für Jahr	Größe (ha)	Anzahl Ew
Bibertal	Bühl Am Stocket, Kastanienweg, Buchenweg, Erlenweg, Pappelweg	2001/2006		150 - 180
Burgau	Galgenbergstraße	2011		180
Jettingen-Scheppach	Ziegeläcke	bereits vorhanden	5,82	
	Auf der Ebene		6,09	
Gundremmingen	Hinter den Gärten Nord zwischen jetziger Wohnbebauung und Lärmschutzwall	2012	ca. 4	ca. 200
Bubesheim	Neubaugebiet Untere Lache wird um 2. BA erweitert	2009/2010	1,2	60
Krumbach	„Bleicher Berg Süd“		9	250
	Niederraunau Am blauen Kreuz	ab 2009 bis 2015	8	250
Offingen	Schnuttenbach Baumgartner Straße	2009/2010	2,4	29 Bauplätze
Leipheim	Baugebiet Leipheim-Ost (an der B 10)			
	Riedheim Baugebiet Bildeiche			

Tabelle 9: Neue Flächen für Wohnbebauung

Quelle: Gemeinden, Stand 2009

Gemeinde	Gebiet	geplant für Jahr	Größe (ha)	Anzahl Beschäftigte
Burgau	Gewerbegebiet an der Umgehungsstraße nördl. Unterknöringen	2009/2010		
Ellzee	Gewerbegebiet Schönhalde im Norden des Ortsteiles Ellzee an der Bundesstraße B 16	2009 Teiler-schließung	38	
Gundremmingen	Erweiterung Gewerbegebiet Am Hirschbach	2010/2011	ca. 4	ca. 50
Günzburg	Prinz-Eugen-Park - ehem. Prinz-Eugen-Kaserne			
	Fliegerhorst Leipheim - interkommunales Gewerbegebiet in Zusammenarbeit der Städte Leipheim, Günzburg und der Gemeinde Bubesheim			
Haldenwang	Haldenwang Hauptstraße Gewerbegebiet an der St. 2025	ab sofort	2,4	
	Hafenhofen an der Kreisstr. GZ 10, Gewerbegebiet Hafenhofen	ab sofort	1,9	
Krumbach	Gewerbegebiet Bleicher Berg		12	
Leipheim	Konversionsfläche Fliegerhorst Leipheim	2009-2015	1. BA ca. 90 ha	
Offingen	Erweiterung der Fa. Auto-Mann (Gelände liegt im Umfeld des Bahnhofs Offingen)		?	
Thannhausen	Gewerbegebiet Nord nördlich der B 300-Ortsumgehung	noch nicht absehbar	ca. 35	
Ziemetshausen	Ziemetshausen Rudolf-Diesel-Straße Gewerbegebiet Auweg		23,52	
	Ziemetshausen Gewerbestraße Gewerbegebiet Haldenweg		9,02	

Tabelle 10: Neue Flächen für Gewerbe und Industrie

Quelle: Gemeinden, Stand 2009

Die neuen Wohn- und Gewerbegebiete liegen größtenteils im Einzugsbereich von existierenden Haltestellen. Dem Leipheimer Stadtteil Riedheim fehlt in seiner Gesamtheit ein Anschluss an den ÖPNV. Laut Gemeinde ist am Bubesheimer Neubaugebiet Untere Lache bereits eine Haltestelle vorgesehen. In Burgau ist nach Auskunft der Stadt der Bau eines neuen Einkaufsmarktes in der Industriestraße geplant.

Bauleitplanung der Gemeinden nimmt Rücksicht auf ÖPNV-Erschließung	Prozent der Gemeinden	Gemeinden
nein (Krumbach: nicht möglich; Deisenhausen: nicht nötig)	70%	Aichen, Aletshausen, Balzhausen, Bibertal, Burgau, Burtenbach, Deisenhausen, Ellzee, Haldenwang, Ichenhausen, Jettingen-Scheppach, Kammeltal, Kötzt, Krumbach, Landensberg, Münsterhausen, Neuburg, Offingen, Rettenbach, Röfingen, Thannhausen, Waldstetten, Wiesenbach, Winterbach
ja, neue Wohn- und Gewerbegebiete werden im Bereich bestehender ÖPNV-Linien ausgewiesen (Breitenthal und Leipheim: soweit möglich)	18%	Breitenthal, Ebershausen, Gundremmingen, Leipheim, Ursberg, Ziemetshausen
ja, für neue Wohn- und Gewerbegebiete wird eine ÖPNV-Erschließung vorgesehen	6%	Bubesheim, Günzburg
keine Angabe	6%	Dürrlauingen, Waltenhausen

Tabelle 11: Berücksichtigung des ÖPNV bei der Bauleitplanung

Quelle: Gemeinden, Stand 2009

3.1.3 Schulstruktur

Seitens der Schulentwicklungsplanung sind insbesondere Veränderungen der Schulstandorte und die Verlagerung von Schülerströmen für die Angebotskonzeption von Bedeutung, z.B.:

- Einführung des achtjährigen Gymnasiums,
- Einführung von Ganztageschulen oder
- Schließung kleinerer Hauptschulstandorte

Das Leistungsangebot des ÖPNV muss ggf. auf solche Maßnahmen angepasst werden.

3.1.4 Verkehrsinfrastruktur

Die laut Auskunft der Gemeinden in den nächsten Jahren vorgesehenen Investitionsmaßnahmen in die Verkehrsinfrastruktur sind in Tabelle 12 gelistet.

Gemeinde	Investitionsmaßnahmen
Balzhausen	Errichtung Wartehäuschen an der Haltestelle Kirche, Hauptstraße
Burgau	Haltestelle Bahnhof (Bau einer Schnittstelle Bahn/Bus mit Zugang vom Bahnhof)
	Ausbau der Haltestelle Realschule
	Umbau der Haltestelle "Ulmer Str."
	Errichtung Haltestelle Burgau Wohngebiet "Galgenbergstr."
	Errichtung Haltestelle Burgau Industriestr.
	Errichtung Haltestelle Burgau Industriestr./Robert-Bosch-Str.
Günzburg	in Warthäuschen an den Haltestellen muss investiert werden
Krumbach	Einführung dynamischer Fahrgastinformationen
	Verbesserung der Sicherheitsmaßnahmen im Schülerverkehr
Leipheim	Umgestaltung und Verbesserung der Zughaltestelle an der Bahnhofstraße (P&R-Platz ist bereits angelegt und die Fahrgastwartehallen sind erneuert)
	der Busbahnhof an der Wallgrabenstraße soll in den nächsten Jahren umgestaltet und erneuert werden
Münsterhausen	2 Wartehäuschen (Haltestellen "ehemalige Gärtnerei" und "Kirchenstraße")
Offingen	Erneuerung von 2 Haltestellenüberdachungen
Rettenbach	Haltestelle Raiffeisenbank Rettenbach
Thannhausen	derzeit wird die Möglichkeit der Anlegung eines Busbahnhofes im Bereich der Schulen in Thannhausen geprüft
Ursberg	dynamische Fahrgastinformation an der Alten B 300 im Ortsteil Ursberg
	Wartehäuschen für den Ortsteil Bayersried
Ziemetshausen	Ausstattung Haltestellen

Tabelle 12: Geplante Investitionen der Gemeinden

Quelle: Gemeinden, Stand 2009

3.2 Planungen anderer Aufgabenträger

Der Freistaat Bayern hat sich gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) das Ziel gesetzt, eine umfassende und verkehrsmittelübergreifende Fahrgastinformation für den gesamten Freistaat zu schaffen. So sollen die Fahrgäste über das Internet, mobile Endgeräte und stationäre bzw. kollektive Anzeiger an Haltestellen, die von Dritten betrieben werden, aktuell informiert werden. Dafür sollen Echtzeitdaten benutzt werden. Für die Umsetzung hat die BEG ein Projekt namens DEFAS FGI BAYERN („Bayernweite Fahrgastinformation auf Basis von Echtzeitdaten“) ins Leben

gerufen. Die benutzten Echtzeitdaten und Informationen werden, sofern ein entsprechender Datenüberlassungsvertrag mit der BEG abgeschlossen wurde, den Vertragspartnern für Ihre Planungs- und Betriebsleitsysteme zur Verfügung stehen und künftig eine betriebsübergreifende Anschlusssicherung und Fahrgastinformation ermöglichen. Bei der Auskunft und Berechnung von Verbindungen im ÖPNV werden Verspätungen und Störfallmeldungen miteinbezogen. Eine praktische Anwendung findet derzeit bei mehreren Projekten im ländlichen- und im städtischen Raum statt. Wichtige Handlungsfelder des DEFAS (Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System) sind (Quelle: BEG):

- die Datenerfassung und -aufbereitung (Zusammenfassung der RBLs der einzelnen Unternehmer)
- die Datenhaltung (Sammlung aller Plandaten, Echtzeitdaten und Verkehrsmeldungen im „Bayernweiten Datenpool ÖV“)
- Bereitstellung der Fahrgastinformation für stationäre Systeme und im Fahrzeug
- die Fahrgastinformation im Internet und über mobile Endgeräte (Fahrgastinformation im Internet und Handyfahrplanauskunft)
- das Ticketing und der Tarif (Auskünfte über Preise und Fahrkartenbuchung inkl. Bedarfsverkehre via Internet, Handy, im Bus, usw.)

3.3 Verkehrsprognose

In der Studie „Shell Pkw-Szenarien bis 2030“ wird vor dem Hintergrund zweier unterschiedlicher Szenarien die Entwicklung der Motorisierung in Deutschland beschrieben. Es wird davon ausgegangen, dass der Motorisierungsgrad der Erwachsenen in Deutschland zwischen 2003 bis 2030 in Abhängigkeit von der sozioökonomischen Entwicklung steigt. In einer zögerlichen Gesellschaft („Tradition“-Szenario) wächst er um 7,7%, in einer dynamischen Gesellschaft („Impulse“-Szenario) um 11,4%.

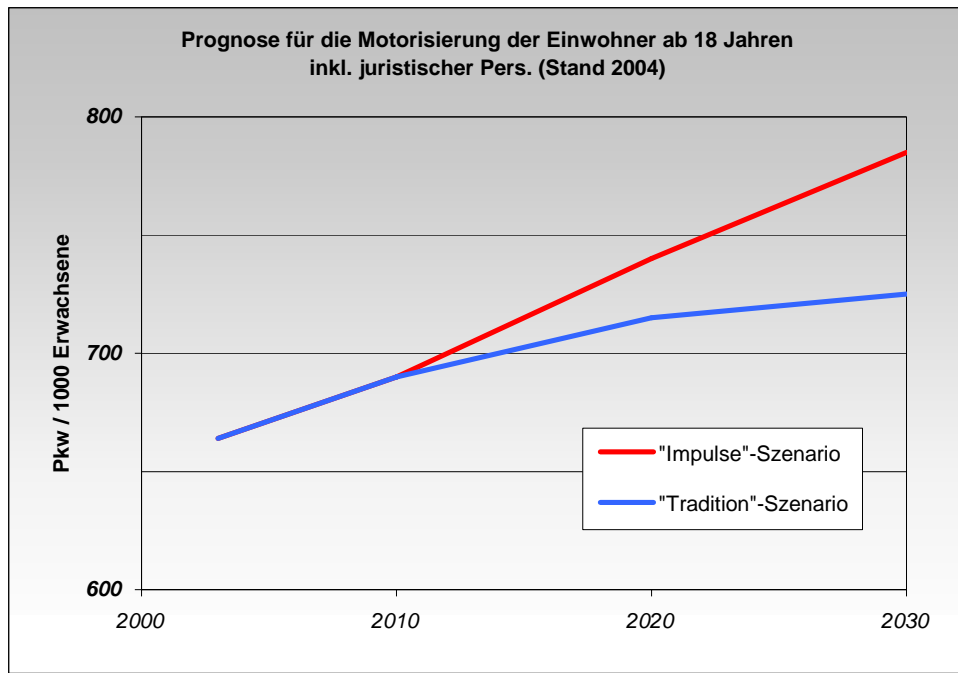


Abbildung 21: Entwicklung der Motorisierung in Deutschland

Quelle: Shell Pkw-Szenarien bis 2030

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

- zunehmende Anteile des Pkw-Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen,
- ein stagnierendes absolutes Aufkommen und sinkende prozentuale Anteile des öffentlichen Verkehrs,
- ein mehr und mehr über den Tag verteiltes Verkehrsgeschehen durch hohe Wachstumsraten im Erledigungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr und
- höhere Zeitbudgets für die tägliche Mobilität bei wachsenden Wegelängen.

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

- Die Bevölkerungszahl des Landkreises Günzburg wird in den nächsten Jahren zurückgehen.

- Die Anzahl der Schüler, der größten Nutzergruppe des ÖPNV, wird noch deutlicher sinken, als die Einwohnerzahl.
- Gleichzeitig nimmt der Motorisierungsgrad zu, das heißt, die Pkw-Verfügbarkeit in der Bevölkerung.
- Die Anteile des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen werden geringer.
- Ein mehr und mehr über den Tag verteiltes Verkehrsgeschehen erschwert die Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotentiale für den ÖPNV.

Die Entwicklung der Schulstruktur, wie z.B. die Auflösung von Volksschulstandorten, das achtjährige Gymnasium oder Veränderungen bei den Berufsschulen, werden auch zukünftig entscheidende Auswirkungen auf die Nutzung bestimmter ÖPNV-Linien bzw. Linienabschnitte haben.

4 Rahmenkonzeption

Auf der Grundlage des dargestellten Status quo und der zu erwartenden Entwicklungen wird im Nachfolgenden die Rahmenplanung abgesteckt, welche die beabsichtigte Fortentwicklung des ÖPNV im Landkreis Günzburg vorgibt. Das strategische Ziel des Landkreises im Bereich des ÖPNV lautet: „Klimaschutzwirksamen, bedarfsgerechten und barrierefreien ÖPNV weiterentwickeln und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten fördern“.

Die Abbildung 22 zeigt die Zielvorgaben des Nahverkehrsplans. Die einzelnen Punkte wurden den drei Kategorien „Leistungsangebot“, „Infrastruktur“ und „Marketing/Vertrieb“ zugeordnet. Ob und in welchem Zeitrahmen bestimmte Maßnahmen umgesetzt werden können, hängt auch entscheidend von deren Finanzierbarkeit ab.

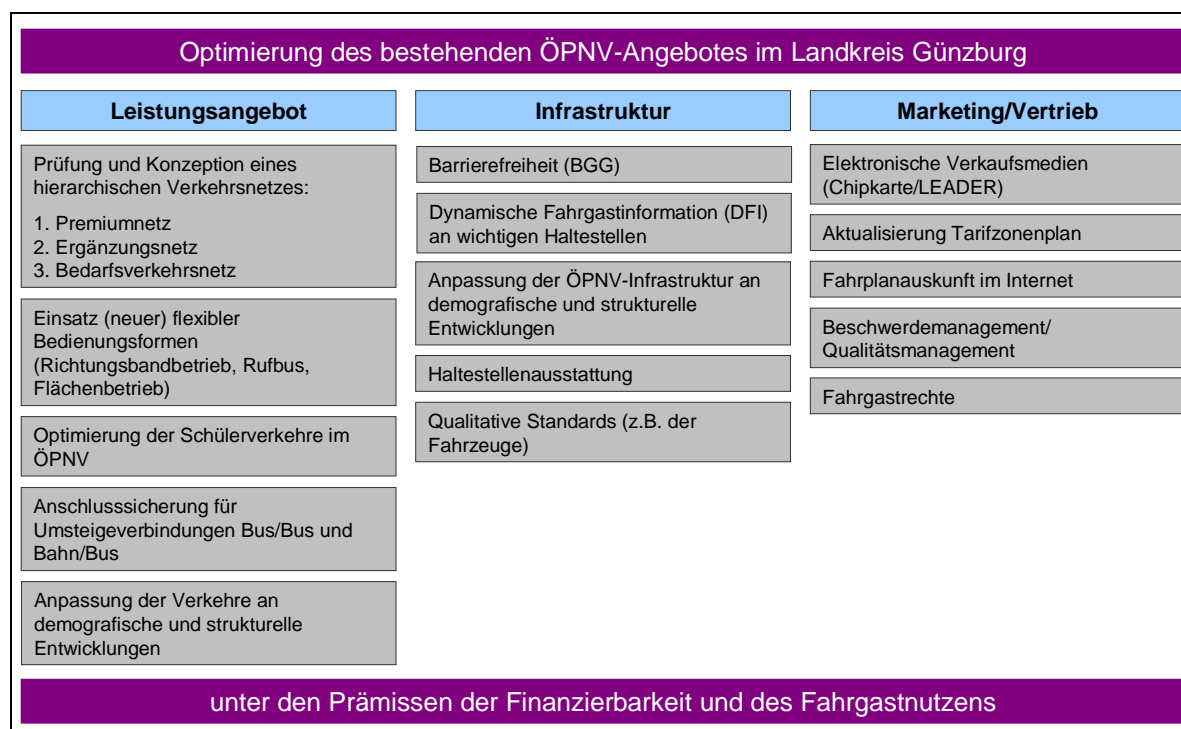


Abbildung 22: Zielvorgaben des Nahverkehrsplans

Als Prioritäten für die Umsetzung von Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr wurden unter der Prämisse der Finanzierbarkeit und des Fahrgastnutzens festgelegt:

1. Optimierung der Schülerbeförderung
 - Optimierung der Busverbindungen
 - Bereitstellung ausreichender Buskapazitäten
2. Bestehende gut angenommene und ausgebaute Linien des öffentlichen Nahverkehrs erhalten und sichern, insbesondere die Anbindung an die Oberzentren Augsburg und Ulm
3. Unterstützung der Verbesserung eines bedarfsgerechten Leistungsangebots im weiteren Linienverkehr (Richtungsbandverkehr, Flexibus, sonstige flexible Bedienungsformen)
4. Vom Landkreis befürwortet werden Investitionen in den ÖPNV von Seiten der Gemeinden oder sonstiger Stellen, z.B.
 - Anlage von Park&Ride-Plätzen bzw. Bike-&Ride-Plätzen an Bahnhöfen bzw. Busbahnhöfen
 - Ausbau von Bushaltestellen, insbesondere Umsteigehaltestellen
 - Elektronische Fahrgastinformation

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

Das **Hauptnetz** (vgl. **Karte 10**), an das bezüglich Bedienungshäufigkeit höhere Anforderungen gestellt werden, bildet das Grundgerüst des ÖPNV im Planungsraum. Es orientiert sich an den Entwicklungsachsen und verbindet die Unter- und Kleinzentren mit den Mittel- und Oberzentren:

- **Achse Ulm - Leipheim - Günzburg - Burgau - Augsburg/Dillingen**
Bahnstrecken 980 und 993 sowie Buslinien 850 und 851

- **Achse Günzburg - Ichenhausen - Krumbach - Mindelheim**
Mittelschwabenbahn und Buslinien 818 und 819 (geringes Busangebot)
- **Achse Ichenhausen - Ulm**
Linie 870
- **Achse Krumbach - Weißenhorn - Ulm**
Linie 812
- **Achse Krumbach - Thannhausen - Augsburg**
Linie 600
- **Achse Krumbach - Babenhausen - Memmingen**
Linie 810
- **Achse Jettingen - Thannhausen**
Linie 830

Die Linien aus dem Landkreis Günzburg in die benachbarten Oberzentren Augsburg und Ulm sollen als direkte und umsteigefreie Linienverbindungen des öffentlichen Nahverkehrs bis in die jeweiligen Innenstädte erhalten bleiben und gesichert werden. Eine solche Forderung enthält auch der Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg und der Landkreise Augsburg sowie Aichach-Friedberg in Bezug auf die Linie 600 Krumbach - Thannhausen - Augsburg: Sie soll auch weiterhin bis zum Augsburger Hauptbahnhof fahren.

Die übrigen Regionalbuslinien bilden zusammen mit den von den Hauptlinienverläufen abweichenden Varianten der oben genannten Linien das **Ergänzungsnetz**. Dieses dient der Erschließung der Gemeinden im ländlichen Bereich und besteht zu einem großen Teil aus öffentlichem Schülerverkehr.

Das **Bedarfsverkehrsnetz** vervollständigt die Bedienung in Zeiten und Räumen mit geringer Nachfrageerwartung, in denen bedarfsgesteuerte Systeme (z.B. Rufbus, Flexibus) flexibler und kostengünstiger betrieben werden können, als reguläre Linienverkehre.

Das ÖPNV-Angebot ist grundsätzlich von den Verkehrsunternehmen kommerziell und kostendeckend zu erbringen, d.h. dass die damit verbundenen Aufwendungen

durch Fahrgelderlöse gedeckt werden. Eine Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre durch die Öffentliche Hand sollte dabei nur ausnahmsweise zum Zuge kommen, wenn gewünschte Verbesserungsmaßnahmen über eine ausreichende Verkehrsbedienung hinausgehen.

5 Barrierefreier ÖPNV

5.1 Gesetzliche Grundlagen

Um Menschen mit Behinderung die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu erleichtern, wurde bereits im Jahr 1994 im Artikel 3 des Grundgesetzes festgeschrieben, dass niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden darf. Diesem Grundrecht wurde durch das im Jahr 2002 verabschiedete Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) Nachdruck verliehen. Mit dem BGG wurde die Zielvereinbarung zur Herstellung einer umfassenden Barrierefreiheit für behinderte Menschen in allen Bereichen des öffentlichen Lebens gesetzlich festgeschrieben.

Am 1. Mai 2002 trat in Verbindung mit dem Beschluss des BGG eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes in Kraft. Folgende den Nahverkehrsplan betreffende Bestimmungen ergänzen die bisherigen Aussagen des § 8 Abs. 3 PBefG: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehr eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen“. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger – soweit vorhanden – anzuhören (§ 8 Abs. 3 Sätze 3 PBefG).

Als barrierefrei i. S. des § 4 BGG sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche zu verstehen, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Nach dem Willen des Gesetzgebers sind dem ÖPNV betreffend demnach alle (öffentlich zugänglichen) baulichen Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, die Beförderungsmittel und die Gestaltung der Informationseinrichtungen möglichst barrierefrei zu gestalten.

Im BGG wird die schrittweise Erlangung einer weit reichenden Barrierefreiheit im ÖPNV gefordert, so dass die zu beschreibenden Anforderungen mobilitätsbehinderter Fahrgäste bei der zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum berücksichtigt werden sollten. Neben den Kommunen, die für die Warteanlagen des ÖPNV zuständig sind, und den Verkehrsunternehmen gilt es auch seitens des Aufgabenträgers auf ein barrierefreies Bedienungsangebot hin zu wirken.

5.2 Mobilitätseingeschränkte Menschen

Die Gruppe der mobilitätsbehinderten Menschen umfasst im engeren Sinn Menschen mit Bewegungsbehinderung, Sprachbehinderung, Wahrnehmungsbehinderung, geistiger Behinderung oder psychischer Behinderung. Im weiteren Sinn können auch ältere Menschen, klein- oder großwüchsige Menschen, Schwangere, Personen mit vorübergehenden Erkrankungen nach Unfallfolgen bzw. postoperativen Beeinträchtigungen, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck und Analphabeten als mobilitätsbehindert gelten.

5.3 Anforderungen an einen weitreichend barrierefreien ÖPNV

Die besonderen Anforderungen behinderter Fahrgäste an die ÖPNV-Qualität bedingen einen hohen technischen, baulichen und nicht zuletzt monetären Aufwand. Es erscheint daher sinnvoll, die stärkere Ausrichtung des ÖPNV auf die Belange Behinderter schrittweise zu planen und umzusetzen.

5.3.1 Linienführung

Ein wichtiger Punkt ist eine barrierefreie Netzgestaltung, also die Erschließung von öffentlichen Einrichtungen wie z.B. Kliniken, Krankenhäusern, Altenheimen, Verwaltungs- und Behinderteneinrichtungen. In ihrer Mobilität eingeschränkte

Personen benötigen gegenüber nicht behinderten Fahrgästen längere Zeit, um gleiche Wege zu den Haltestellen zurückzulegen. Die Einzugsbereiche von Haltestellen sollten demnach so gewählt werden, dass die Wege insbesondere für gehbehinderte Menschen und gehschwächere Senioren möglichst kurz ausfallen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, zumindest alle Einrichtungen, in denen mit einem erhöhten Aufkommen dieses ÖPNV-Potenzials zu rechnen ist, also Behinderteneinrichtungen und Seniorenheime, mit einer den Ansprüchen entsprechenden Haltestelle in direkter Nähe zum Eingangsbereich auszustatten. In Abhängigkeit der Erschließungsmöglichkeiten sollten die Einzugsradien möglichst 250 Meter nicht überschreiten. Innerhalb der nächsten 5 Jahre ist die Erfüllung dieser Anforderungen zu überprüfen und sind ggf. notwendige Maßnahmen zu ergreifen (z.B. die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen).

5.3.2 Haltestellen

Die barrierefreie Umgestaltung der Haltestellen im Nahverkehrsraum kann aufgrund des finanziellen und organisatorischen Aufwands nur schrittweise erfolgen, in der Regel im Zusammenhang mit Neu- oder Umbaumaßnahmen.

Die Städte, Märkte und Gemeinden sollten über barrierefreie Gestaltung von Haltestellenbereichen informiert werden. Richtlinien und Orientierungshilfen bieten Veröffentlichungen wie die Richtlinie 2001/85/EG sowie Veröffentlichungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, des VDV des FGSV und des Sozialverbands VdK Deutschland. Barrierefreie Haltestellen und Wartehäuschen werden von der Regierung von Schwaben finanziell gefördert.

5.3.3 Fahrzeuge

Auch die Umstellung des im ÖPNV eingesetzten Fahrzeugparks auf barrierefreie Fahrzeuge kann nur sukzessiv erfolgen. Im gemeinsamen Interesse der Verkehrsunternehmen und der zuständigen Aufgabenträger wird in qualitativer Hinsicht empfohlen, den bestehenden Wagenpark schrittweise an den jeweils gültigen Standard für die Fahrzeugklassen I und II nach der EU-Busrichtlinie 2001/85/EG und an die jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen anzupassen.

Dabei wird empfohlen, bei Linien mit kurzen Haltstellenabständen und einer hoher Stehplatzauslastung (z.B. Stadtverkehre), Niederflurbusse zu verwenden. Bei Linien mit größeren Haltestellenabständen und geringer Stehplatzauslastung sollte es den Verkehrsunternehmen freigestellt sein, ob sie Niederflurbusse oder (Überland-) Standardlinienbusse auf diesen Linien einsetzen.

Die Fahrzeuge sollen eine Abstellfläche mit geeigneter Sicherungsmöglichkeit für Rollstühle oder Kinderwagen aufweisen und für mobilitätsbeeinträchtigte Fahrgäste zusätzliche Einstiegshilfen besitzen (Niederflurfahrzeuge wenigstens eine mechanische Klapprampe und sonstige Busse einen geeigneten Hublift).

Bei Verkehren, die über die Grenzen des Landkreises hinausgehen, sollten möglichst auch die dort geltenden Standards berücksichtigt werden.

6 Verordnung (EG) 1370/2007

Mit Wirkung vom 03.12.2009 ist die Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (EU-Amtsblatt L 315 S.1) in Kraft getreten. Sie ist unmittelbar geltendes Recht. Ziel der neuen sogenannten EU-Nahverkehrsverordnung ist es, dass alle öffentlichen Mittel, die im Rahmen des ÖPNV fließen, transparent dargestellt sein müssen und dass alle Verkehre, für die öffentliche Ausgleichsleistungen gewährt werden, grundsätzlich einem Vergabeverfahren unterliegen, wenn die Schwellenwerte überschritten sind. Werden Ausgleichsleistungen gewährt, sind außerdem für die entsprechenden Verkehrsleistungen sogenannte öffentliche Dienstleistungsaufträge abzuschließen. Ausnahmen gibt es nur für sogenannte kommerzielle Verkehre (die neben den Fahrgeldeinnahmen nur durch Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG, Erstattung für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 145 SGB IX und Beihilfen nach primärem Gemeinschaftsrecht nach Art. 9 Abs. 2 der EU Nahverkehrsverordnung finanziert werden) oder bestehende Altverträge (Abschluss vor Inkrafttreten am 03.12.2009) im Rahmen des Art. 8 Abs. 3 der EU-Nahverkehrsverordnung. Als kommerziell sind Verkehre auch dann anzusehen, wenn Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen auf Grundlage allgemeiner Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 der EU Nahverkehrsverordnung gewährt werden, insbesondere für Verbundtarife oder sonstige verbundbedingte Nachteile in Verkehrsverbänden.

Die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger nach Art. 8 des Bayerischen ÖPNV-Gesetz sind ggf. für die Durchführung der Vergabeverfahren und für den Abschluss der öffentlichen Dienstleistungsaufträge zuständig. Ihre Stellung wird damit durch die neue EU-Nahverkehrsverordnung gestärkt. Daneben besteht weiterhin das Personenbeförderungsgesetz, wonach die Verkehrsunternehmen für die Linien Genehmigungen einholen müssen. Zuständig für die Erteilung der Linienkonzessionen sind als Genehmigungsbehörden die Regierungen, für den Landkreis Günzburg also die Regierung von Schwaben.

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat durch Bekanntmachung vom 14.08.2009 (AZ VII/2-7410/160/1) Leitlinien zur Anwendung der EU-Nahverkehrsverordnung erlassen. Insbesondere wird darin auch das Verhältnis zum bestehenden PBefG geregelt und nochmals auf den Rechtsgedanken des Vorrangs kommerzieller Verkehre aus § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG verwiesen.

Die Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH hat im Auftrag des Landkreises Günzburg mit den Verkehrsunternehmen noch vor Inkrafttreten der EU-Nahverkehrsverordnung im Dezember 2009 Verträge über die bezuschussten Kurse abgeschlossen. Aktuell ist somit noch bis 30.11.2019, zumindest aber bis zum Ablauf der einzelnen Liniengenehmigungen, kein Vorgehen nach dem neuen EU-Recht erforderlich.

Für Linien, welche durch das Gebiet mehrerer Aufgabenträger führen, ist ein zuständiger Aufgabenträger festzulegen. Zu diesem Zweck wird eine Liste der betroffenen Linien einschließlich der Zuordnung zu einem Aufgabenträger erstellt und bekannt gemacht.

Zur Vergabe von neuen Verkehrsleistungen:

Derzeit werden bei keiner Linie/Verkehrsleistung im Landkreis Günzburg der vergaberechtliche Schwellenwert (derzeit 193.000 Euro) erreicht.

Soweit die Voraussetzungen für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 1 und 4 der EU-Nahverkehrsverordnung (Dienstleistungskonzession und Einhaltung der maßgeblichen Jahresdurchschnittswerte) vorliegen, soll bei der Vergabe neuer Verkehrsleistungen bzw. nach Ablauf bestehender Verträge vorrangig die Direktvergabe erfolgen, jeweils aber unter der Maßgabe, dass die Kriterien für die Gewährung von Ausgleichsleistungen, die in Art. 4 und 6 sowie dem Anhang der EU-Nahverkehrsverordnung bezeichnet sind (Transparenz, Trennungskostenrechnung, Vermeidung der Überkompensation, vgl. Altmark-Trans-Urteil), durch den Unternehmer eingehalten sind.

Wenn auf einer Linie nur für genau definierte abtrennbare Verkehrsleistungen (z.B. Zusatzkurse, Wochenendverkehr, Nachtverkehr, flexible Bedienungsformen wie Rufbus und Flexibus) Ausgleichsmittel gewährt werden sollen, wird es als zulässig erachtet, wenn der Verkehrsunternehmer die Linie in eine (kommerzielle) Hauptverkehrsleistung und eine (bezuschusste) Nebenleistung aufspaltet und dann nur die Nebenleistung den Vergabekriterien der EU-Nahverkehrsverordnung unterliegt. Hiervon unberührt bleibt jedoch die genehmigungsrechtliche Beurteilung (insbesondere die Frage der Teilbarkeit der Liniengenehmigung) nach dem Personenbeförderungsgesetz. Grundsätzlich ist die Entscheidung der Genehmigungsbehörde über einen oder mehrere Anträge auf Erteilung einer Liniengenehmigung unabhängig von der Vergabeentscheidung des Aufgabenträgers.

7 Maßnahmenpaket

Im Maßnahmenpaket werden umsetzungsorientierte Einzelmaßnahmen zusammengestellt, die in ihrer Gesamtheit zu einem in sich geschlossenen ÖPNV-Angebot führen sollen. Es ist unter Berücksichtigung des seit dem letzten Nahverkehrsplan im ÖPNV erreichten, der Änderungen in den Rahmenbedingungen, neuer Entwicklungen und schließlich der Ergebnisse der Fragebogenaktion entstanden. Die Maßnahmen sind auf Basis von detailliert auszuarbeitenden Konzeptionen zu prüfen.

Das Maßnahmenpaket enthält Lösungsvorschläge für jene Punkte der Schwachstellenanalyse, die als „Mangel“, „Verbesserungsvorschlag“ oder „bereits umgesetzt“ bewertet wurden. Bei den „Verbesserungsvorschlägen“ handelt es sich nicht um Schwachstellen im Sinne des Nahverkehrsplans, sondern um Vorschläge zur weiteren Optimierung. Weitere Punkte wurden im Rahmen des parallel laufenden „Projekts Schülerbeförderung“ behandelt. Die Maßnahmen wurden folgenden Kategorien zugeordnet:

- Linienführung
- Leistungsangebot Hauptnetz
- Leistungsangebot Ergänzungsnetz
- Leistungsangebot Bedarfsverkehrsnetz
- Infrastruktur
- Schnittstellen
- Information
- Tarifsystem

Bei der Bewertung der Maßnahmen werden Nutzen und Kosten auf einer einfachen Skala mit den Stufen „gering“, „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ beurteilt. Dabei ist zu beachten, dass Kosten und Nutzen von Maßnahmen in Abhängigkeit von deren konkreten Realisierung noch stark variieren können. Bei der Detailplanung ist deshalb unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten und nach einer genauen Prüfung der Wirkungen ein Optimum zu entwickeln. Eine

detaillierte Kosten-/Nutzenanalyse kann nur gemeinsam mit den betroffenen Busunternehmen erstellt werden, um die effektivsten Möglichkeiten der Beseitigung von Mängeln festzulegen. So können auch alternative Lösungen mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis zur Anwendung kommen.

Durch Kombination der Urteile über Kosten und Nutzen können die einzelnen Maßnahmen mit Hilfe der folgenden Beurteilungsmatrix von 1 (bestes Kosten-Nutzen-Verhältnis) bis 5 benotet werden.

Nutzen \ Kosten	gering (sehr positiv)	mittel (positiv)	hoch (mittel)	sehr hoch (negativ)
sehr hoch (sehr positiv)	1	1	2	3
hoch (positiv)	1	2	3	4
mittel (mittel)	2	3	4	5
gering (negativ)	3	4	5	5

Tabelle 13: Beurteilungsmatrix

(Quelle: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern)

Als zusätzliches Kriterium wird die leichte Durchführbarkeit oder Umsetzbarkeit zur Bewertung herangezogen. Die abschließende Benotung der Maßnahmen kann der Übersicht am Ende dieses Abschnitts entnommen werden. Sie stellt eine grobe Priorisierung dar (Note 1 entspricht einer hohen Priorität).

Eine gleichzeitige Inangriffnahme aller Maßnahmen ist sowohl aus organisatorischen als auch aus finanziellen Gründen nicht möglich. Vielmehr handelt es sich bei deren Realisierung um einen kontinuierlichen Prozess. Um auf künftige Entwicklungen reagieren und finanzielle Handlungsspielräume flexibel nutzen zu können, wird auf eine detaillierte zeitliche Reihung verzichtet. Stattdessen kann dem Maßnahmenpaket neben der sich ergebenden Benotung der Maßnahmen auch eine ungefähre zeitliche Einordnung entnommen werden (Realisierungshorizont). Dabei ist eine vierstufige Skala zur Anwendung gekommen:

- sofort: bis zum Jahresende
- kurzfristig: ein bis zwei Jahre
- mittelfristig: zwei bis vier Jahre

- langfristig: über vier Jahre hinaus

Vor allem für die Linien des Hauptnetzes (s. Abschnitt 4 und Karte 10), aber auch für jene des Ergänzungsnetzes ist der verstärkte Einsatz des **Richtungsbandbetriebs** mit einer übersichtlichen und möglichst direkten Hauptlinienführung zu prüfen. Die kleineren Orte abseits der Hauptlinienverläufe werden dann nur bei Bedarf bedient. Möchte ein Fahrgast an einer solchen Bedarfshaltestelle einsteigen, so muss er sich zuvor anmelden (z.B. telefonisch). Fahrgäste, die an einer fest bedienten Haltestelle einsteigen, geben dem Busfahrer bescheid, wenn sie an einem Bedarfshalt aussteigen möchten. Die Abbildung 23 stellt die Grundformen des Richtungsbandbetriebs dar, die wiederum zu unterschiedlichen Mischformen kombiniert werden können.

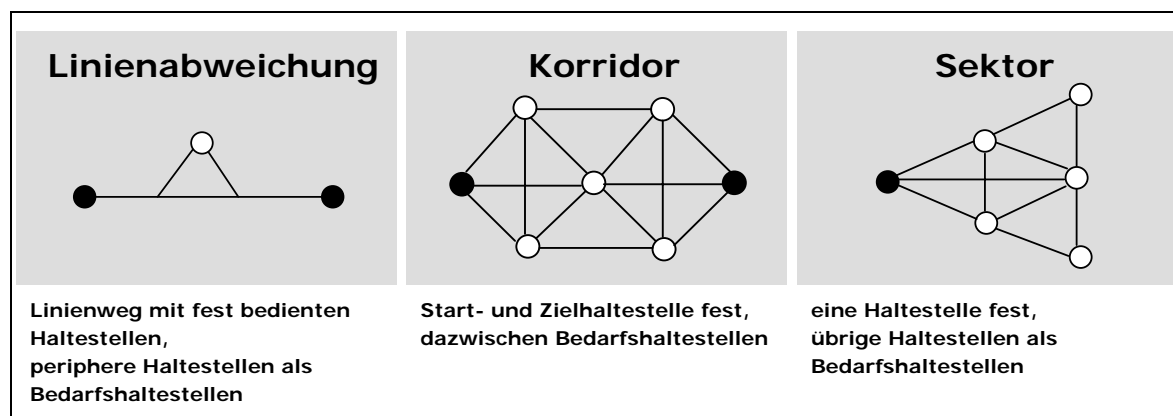


Abbildung 23: Ausprägungen des Richtungsbandbetriebs

Riedheim muss einen Anschluss an das ÖPNV-Netz erhalten. Bisher ist dies der einzige Ort im Landkreis mit über 500 Einwohnern, der nicht angebunden ist. Um dies zu ändern, wird empfohlen, die bestehenden freigestellten Schülerverkehre Weißingen - Riedheim - Kohlplatte - Leipheim der Öffentlichkeit zugänglich zu machen (entweder Umwandlung in öffentliche Linienverkehre oder Öffnung für die Mitnahme Dritter) und im Fahrplanheft zu veröffentlichen

In Zeiten und Räumen mit geringer Nachfrageerwartung, in denen die wirtschaftliche Durchführung eines herkömmlichen Linienbetriebs mit festen Linienwegen und festen Abfahrtszeiten nicht möglich ist, können **flexible und**

bedarfsgesteuerte Verkehre die Sicherstellung des ÖPNV-Angebotes übernehmen (s. Abbildung 24).

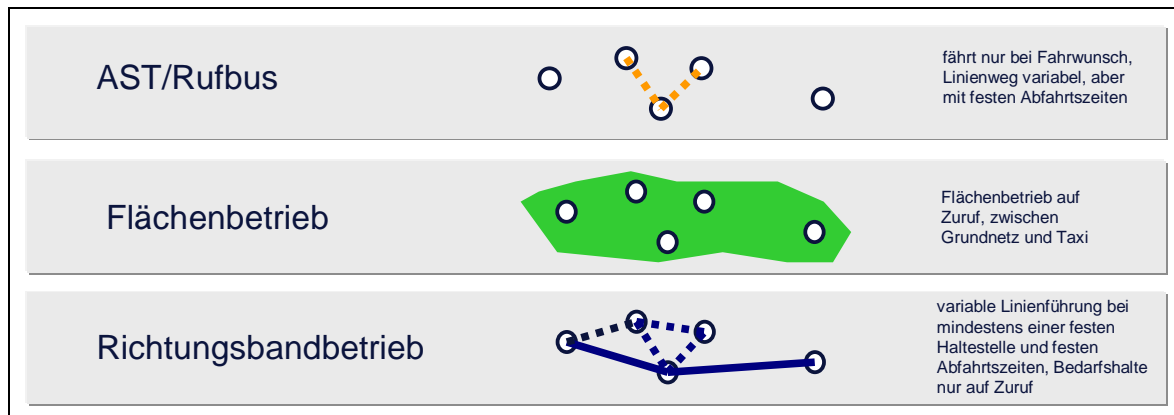


Abbildung 24: Angebotsformen für bedarfsgesteuerte Verkehre

Rufbuskurse verkehren nur, wenn ein Fahrtwunsch eines Kunden vorliegt. Außerdem werden nur die Haltestellen bedient, für die sich Ein- oder Aussteiger angemeldet haben. Während sich Rufbusse dabei noch an einem Linienweg orientieren und einen Fahrplan haben, fallen diese Aspekte z.B. beim Flexibus (vgl. Abschnitt 2.3.3) ebenfalls weg.

Der Einsatz von flexiblen und bedarfsgesteuerten Bedienungsformen soll weiter ausgebaut werden. Zu diesem Zweck ist zu prüfen, in welchen Räumen des Landkreises das Flexibussystem eingesetzt werden könnte, um Lücken im ländlichen Raum zu schließen und eine Verbesserung des ÖPNV zu erreichen.

Durch die Installation von elektronischen Fahrtanzeigern an Bahnhöfen, Busbahnhöfen und weiteren bedeutenden Haltestellen (dynamische, realitätsbezogene Fahrgastinformation) wird die Attraktivität des ÖPNV-Angebots gesteigert und die Akzeptanz bei den Fahrgästen erhöht. **Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI)** tragen mit zur Verbesserung des Informationsangebotes bei und können auch zusätzliche Fahrgäste zur Nutzung des ÖPNV bewegen.

Zum Zweck der Beschleunigung des ÖPNV ist die Einrichtung von **Lichtsignalanlagenbeeinflussung** und Priorisierung der Busse z.B. in Günzburg

oder Krumbach grundsätzlich zu befürworten. Der auf diese Weise erzielte Zeitgewinn würde sich positiv auf das Beförderungszeitverhältnis zahlreicher bedeutender Fahrtrelationen auswirken.

Eine durchgehende **Anschlussicherung** an den Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Schiene sowie zwischen Bus und Bus ist aufzubauen (unternehmensübergreifende Kommunikationseinrichtungen).

Die **Rufbusfahrpläne** sollen überarbeitet werden: Bisher bilden die planmäßigen Fahrtzeiten zwischen den Haltestellen eine theoretische Fahrt über alle Halte ab, obwohl die Rufbusse tatsächlich nur die Haltestellen anfahren, an denen Fahrgäste ein- oder aussteigen. Um Fahrpläne zu bilden, die näher an der Realität liegen, sollten stattdessen die im Rufbusfahrplan veröffentlichten Zeiten in Abhängigkeit von der Wahrscheinlichkeit festgelegt werden, mit der die Halte bedient werden. In diesem Zusammenhang ist auch auf eine verbesserte Abstimmung der Rufbusabfahrtszeiten auf die Taktzeiten der Hauptlinien zu achten.

Kategorien	Maßnahme	Ergebnis Schwachstellen- analyse	Nutzen	Kosten	Note	Bemerkung	Realisierungs- horizont
Linienführung/ Infrastruktur	Prüfung des Bedarfs und gemeinsam mit dem betroffenen Verkehrsunternehmen Prüfung der Möglichkeit einer geänderten Führung der Linie 891 von Burgau über eine neue Haltestelle im Bereich des Gewerbegebiets (Dillinger Str./Industriestraße/Robert-Bosch-Str.) sowie die neue Ortsverbindungsstraße nach Konzenberg und Haldenwang	Verbesserungs- vorschlag	mittel	gering	2		kurzfristig
Linienführung/ Leistungsangebot Bedarfsnetz	gemeinsam mit den betroffenen Verkehrsunternehmen prüfen, ob einige in Ichenhausen beginnende oder endende Regionalbusfahrten (z.B. der Linien 818, 870 oder auch 871) bei Bedarf nach Norden bis Haltestelle "Friedhof" bzw. nach Süden bis Haltestelle "Fachklinik" verlängert werden können (Richtungsbandbetrieb); auf diese Weise könnte die Erreichbarkeit der Einkaufsmärkte im Norden sowie der Fachklinik und des Seniorenheims im Süden sowohl für die Einwohner von Ichenhausen als auch für jene der umliegenden Orte verbessert werden alternativ oder ergänzend ist auch für Ichenhausen die Einführung eines Flexibus-Systems denkbar	Verbesserungs- vorschlag	mittel bis hoch	gering bis mittel	2	abhängig vom Bedarf und der konkreten Realisierung	mittelfristig
Leistungsangebot Hauptnetz	die Samstags-Kurse der Linie 851 Günzburg - Jettingen (zwei Fahrtenpaare) bei Bedarf über Gundremmingen führen (Richtungsbandbetrieb)	Mangel	mittel	gering	2		kurzfristig
Leistungsangebot Hauptnetz	gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen die Einführung eines Richtungsbandbetriebs auf der Linie 870 prüfen; auf diese Weise könnte eine bessere Erschließung der Orte abseits der St 2023 (z.B. Autenried, Anhofen und Etlshofen) ohne Verlängerung der Reisezeiten auf der Relation Ichenhausen - Ulm erreicht werden	Verbesserungs- vorschlag	mittel	gering	2		mittelfristig
Leistungsangebot Hauptnetz	gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen die Einführung eines Richtungsbandbetriebs auf der Linie 851 zwischen Günzburg und Burgau prüfen	Verbesserungs- vorschlag	mittel	gering	2		mittelfristig

Kategorien	Maßnahme	Ergebnis Schwachstellen- analyse	Nutzen	Kosten	Note	Bemerkung	Realisierungs- horizont
Leistungsangebot Hauptnetz	gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen prüfen, ob und wie weit der Samstag-Fahrplan der Linie 818 auf die Öffnungszeiten des Legolands angepasst werden kann; Alternative für Fahrgäste aus Thannhausen: eine Anpassung auf der Linie 830 Richtung Günzburg mit Umstieg auf den Legoland-Shuttle prüfen	Verbesserungs- vorschlag	gering	gering bis mittel	4	abhängig u.a. von den Fahrzeugumläufen	kurzfristig
Leistungsangebot Ergänzungsnetz	Riedheim muss einen Anschluss an das ÖPNV-Netz erhalten; Lösungsansatz: die freigestellten Schülerverkehre Weißingen - Riedheim - Kohlplatte - Leipheim sollten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und im Fahrplanheft veröffentlicht werden (Umwandlung in öffentliche Linienverkehre oder Öffnung für die Mitnahme Dritter)	Mangel	mittel	gering	2		sofort
Leistungsangebot Ergänzungsnetz/ Bedarfsverkehrsnetz	Prüfung des Bedarfs einer späteren Fahrt aus Richtung Günzburg nach Gundremmingen, ggf. als Bedarfsverkehr/Rufbus	bedingter Mangel	mittel	mittel	3	abhängig vom Bedarf	kurzfristig
Leistungsangebot Ergänzungsnetz/ Bedarfsverkehrsnetz	Prüfung des Bedarfs einer Fahrt auch montags und mittwochs bis freitags an Schultagen gegen/nach 8:00 Uhr von Bibertal nach Günzburg, ggf. als Bedarfsverkehr/Rufbus, dann evtl. für alle Ortsteile	bedingter Mangel	gering bis mittel	mittel	4	abhängig vom Bedarf (Verkehre sind eher auf Ulm ausgerichtet)	mittelfristig
Leistungsangebot Ergänzungsnetz/ Bedarfsverkehrsnetz	Prüfung des Bedarfs einer späteren Fahrt von Günzburg nach Bibertal, ggf. als Bedarfsverkehr/Rufbus, dann evtl. für alle Ortsteile	bedingter Mangel	gering bis mittel	mittel	4	abhängig vom Bedarf (Verkehre sind eher auf Ulm ausgerichtet)	mittelfristig
Leistungsangebot Bedarfsverkehrsnetz	Ausweitung des Einsatzes von flexiblen Bedienungsformen (z.B. Flexibus, Richtungsbandbetrieb)	Verbesserungs- vorschlag	sehr hoch	mittel	1		mittelfristig
Leistungsangebot Bedarfsverkehrsnetz	Einführung des Flexibus-Systems für die Stadt und die Verwaltungsgemeinschaft Krumbach	bereits umgesetzt	sehr hoch	mittel	1		
Leistungsangebot Bedarfsverkehrsnetz	Prüfung des Einsatzes des Flexibus-Systems in anderen Bereichen des Landkreises	Verbesserungs- vorschlag	sehr hoch	mittel	1		mittelfristig
Leistungsangebot Bedarfsverkehrsnetz	Prüfung des Bedarfs einer besseren Anbindung der südlichen Ortsteile an Ziemetshausen und die Linie 600 und ggf. Suche nach Lösungsmöglichkeiten (z.B. Bedarfsverkehr oder Bürgerbus)	Verbesserungs- vorschlag	gering bis mittel	gering bis mittel	3	abhängig vom Bedarf und der konkreten Realisierung	mittelfristig

Kategorien	Maßnahme	Ergebnis Schwachstellen- analyse	Nutzen	Kosten	Note	Bemerkung	Realisierungs- horizont
Infrastruktur	Steigerung der Sicherheit beim Einsteigen an stark von Schülern frequentierten Haltestellen durch organisatorische, verkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen	Verbesserungsvorschlag	sehr hoch	mittel bis hoch	1	abhängig von der konkreten Realisierung	langfristig
Infrastruktur	betroffen Unternehmen sollen in Planungen zu Haltestellen und deren Ausstattung einbezogen werden	Verbesserungsvorschlag	hoch	gering	1		sofort
Infrastruktur	Installation dynamischer Fahrgastinformationssysteme (DFI) an Bahnhöfen, Busbahnhöfen und weiteren bedeutenden Haltestellen	Verbesserungsvorschlag	hoch	mittel bis hoch	2	abhängig von der konkreten Realisierung	kurzfristig
Infrastruktur	Priorisierung des ÖPNV durch Einrichtung von Lichtsignalanlagenbeeinflussung (Stadt Günzburg und Stadt Krumbach in Abstimmung mit dem staatlichen Bauamt)	Verbesserungsvorschlag	mittel bis hoch	mittel	2		kurzfristig
Infrastruktur	Einrichtung einer Bushaltestelle im Bereich des Bahnhofs Burgau (laut Gemeinde Burgau für die nächsten Jahre vorgesehen)	Mangel	sehr hoch	hoch bis sehr hoch	2	abhängig von der konkreten Realisierung	langfristig
Infrastruktur	Wetterschutz auf der Südseite der Haltestelle "Thannhausen Kirche"	Mangel	hoch	mittel	2		kurzfristig
Infrastruktur	Beseitigung der im Zuge einer Haltestellenschau in Egenhofen, Kleinbeuren und Hammerstetten festgestellten Mängel	bedingter Mangel	mittel	gering	2	abhängig von der konkreten Realisierung	sofort
Infrastruktur	laut Stadt Günzburg sind für die nächsten Jahre Investitionen in Warthäuschen an den Haltestellen vorgesehen	bedingter Mangel	mittel	mittel	3		kurzfristig
Infrastruktur	laut Markt Münsterhausen sind für die nächsten Jahre Investitionen in zwei Wartehäuschen an den Haltestellen "Post" und "Pfarrkirche" vorgesehen	bedingter Mangel	mittel	mittel	3		kurzfristig
Infrastruktur	laut Stadt Thannhausen wird derzeit die Möglichkeit der Anlage eines Busbahnhofs im Bereich der Schulen geprüft	Verbesserungsvorschlag	hoch	hoch bis sehr hoch	3	abhängig von der konkreten Realisierung	langfristig
Infrastruktur	prüfen, ob die beiden Bussteige der Haltestelle "Burgau Tellerstraße" näher zusammengelegt werden können (Gespräch zwischen Busunternehmen, Stadt und Landkreis)	Verbesserungsvorschlag	mittel	gering bis mittel	3	abhängig von der konkreten Realisierung	sofort

Kategorien	Maßnahme	Ergebnis Schwachstellen- analyse	Nutzen	Kosten	Note	Bemerkung	Realisierungs- horizont
Infrastruktur	Prüfung der Einrichtung einer neuen Haltestelle in Scheppach an der Hauptstraße Richtung Röfingen in Höhe des Gewerbegebiets	Verbesserungsvorschlag	mittel	gering bis mittel	3	abhängig von der konkreten Realisierung	kurzfristig
Infrastruktur	Ausbau der Haltestelle Kohlplatte wünschenswert	Verbesserungsvorschlag	mittel	mittel bis hoch	3	abhängig von der konkreten Realisierung	mittelfristig
Infrastruktur	Erweiterung des P+R-Angebots am Bahnhof Jettingen	Verbesserungsvorschlag	mittel	hoch	4		langfristig
Infrastruktur	stellenweise ist die Ausstattung der Bahnhaltepunkte im Landkreis verbesserungswürdig	Verbesserungsvorschlag	mittel	hoch	4		langfristig
Infrastruktur	Bau eines Fuß- und Radwegs zwischen dem Ort Ellzee und dem Bahnhof	Verbesserungsvorschlag	gering bis mittel	hoch bis sehr hoch	5	abhängig vom Bedarf und der konkreten Realisierung	langfristig
Schnittstellen	prüfen, ob und in wie weit die Abfahrtszeiten weiterer Kurse der Linie 830 Richtung und ab Thannhausen auf die Taktzeiten der Linie 600 ausgerichtet werden können (ein großer Teil der Fahrten ist auf Unterrichtszeiten abgestimmt)	Verbesserungsvorschlag	mittel	gering	2		kurzfristig
Schnittstellen	prüfen, ob und in wie weit die Abfahrtszeiten weiterer Linienkurse zwischen Balzhausen und Thannhausen sowie in umgekehrter Richtung auf die Taktzeiten der Linie 600 ausgerichtet werden können (der Großteil der Fahrten ist auf die Unterrichtszeiten in Thannhausen und Ursberg ausgerichtet)	Verbesserungsvorschlag	mittel	gering	2		kurzfristig
Schnittstellen	Abstimmung der Rufbus-Abfahrtszeiten der Linie 840 in Richtung und ab Thannhausen auf den Taktfahrplan der Linie 600; in Thannhausen meist zur Minute 59 Abfahrt Richtung Augsburg und zur Minute 6 Abfahrt Richtung Krumbach; zuvor Überarbeitung der Rufbus-Fahrzeiten (s. Maßnahme zum Thema Information)	Verbesserungsvorschlag	mittel	gering	2		kurzfristig

Kategorien	Maßnahme	Ergebnis Schwachstellen- analyse	Nutzen	Kosten	Note	Bemerkung	Realisierungs- horizont
Schnittstellen	Abstimmung der Rufbus-Abfahrtszeiten der Linie 838 in Richtung und ab Ursberg bzw. Thannhausen auf den Taktfahrplan der Linie 600; in Ursberg meist zur Minute 12 Abfahrt Richtung Krumbach und in Thannhausen zur Minute 59 Abfahrt Richtung Augsburg; die Rufbusse sollen auch die Haltestelle "Ursberg B300 (alt)" bedienen	Verbesserungs- vorschlag	mittel	gering	2		kurzfristig
Information	der Hinweis im Fahrplanheft "nur bei Bedarf" (z.B. bei der Linie 870) ist nicht eindeutig; wenn Haltestellen nur zum Aussteigen bei Bedarf angefahren werden, muss der Hinweis auch entsprechend lauten; gibt es Haltestellen, die bei Bedarf auch zum Einsteigen extra angefahren werden, muss dem Fahrgast im Fahrplan eine Telefonnummer zum Anmelden mitgeteilt werden	Verbesserungs- vorschlag	hoch	gering	1		kurzfristig
Information	Rufbusfahrpläne überarbeiten: die planmäßigen Zeiten zwischen den Haltestellen bilden bisher eine theoretische Fahrt über alle Halte ab, obwohl die Rufbusse tatsächlich nur die Haltestellen anfahren, an denen Fahrgäste ein- oder aussteigen; stattdessen sollten die im Rufbusfahrplan veröffentlichten Zeiten in Abhängigkeit von der Wahrscheinlichkeit festgelegt werden, mit der die Halte bedient werden	Verbesserungs- vorschlag	mittel	gering	2		mittelfristig
Information	Veröffentlichung und Verteilung von handlichen Taschenfahrplänen, aus denen jeder Fahrgast für seinen Wohnort direkt erkennen kann, wann und wie welche zentralen Orte erreichbar sind	Verbesserungs- vorschlag	mittel	mittel	3		mittelfristig
Information	Aktualisierung sowie Überarbeitung und Neugestaltung des Layouts des Tarifzonen- und der Liniennetzpläne (Regellinien und Rufbuslinien); möglich sind schematische oder geografische Liniennetzpläne	Verbesserungs- vorschlag	mittel	mittel	3		mittelfristig
Tarifsystem	Prüfung der Finanzierungsmöglichkeit und Einführung eines VVM-Tickets mit Möglichkeit der Nutzung des Stadtverkehrs Ulm	Verbesserungs- vorschlag	mittel	mittel	3		mittelfristig
Tarifsystem	Prüfung der Finanzierungsmöglichkeiten für ein bezuschusstes Jahresabonnements für Erwachsene	Verbesserungs- vorschlag	mittel	mittel	3		kurzfristig

Kategorien	Maßnahme	Ergebnis Schwachstellen- analyse	Nutzen	Kosten	Note	Bemerkung	Realisierungs- horizont
Tarifsystem	prüfen, ob und wie die Einführung einer Chipkarte technisch möglich ist	Verbesserungs- vorschlag	mittel	mittel	3		langfristig

8 Literaturverzeichnis

Alb-Donau-Kreis (Hrsg.): Nahverkehrsplan Alb-Donau-Kreis, Ulm 2000

Augsburger Verkehrsverbund GmbH AVV (Hrsg.): Regionaler Nahverkehrsplan 2006 - 2011 für die Stadt Augsburg, den Landkreis Augsburg und den Landkreis Aichach-Friedberg, Augsburg 2006

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH:
<http://www.stationsdatenbank.bayern-takt.de>

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung:
<http://www.statistik.bayern.de>

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (Hrsg.): Landesentwicklungsprogramm Bayern, München 2006

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (Hrsg.): Gesamtverkehrsplan Bayern, München 2002

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (Hrsg.): Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, München 1998

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (Hrsg.): Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern - Erläuterungsband, München 1998

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (Hrsg.): Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern - Anlage zum Erläuterungsband, München 1998

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (Hrsg.): Schienennahverkehrsplan 2003-2005, München 2005

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.):
Mobilität in Deutschland 2002, Berlin 2004

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.): Mobilität in
Deutschland 2008, Berlin 2009

Fromm/Fey/Sellmann/Zuck: Personenbeförderungsrecht, München 2001

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG), 1996
(letzte Änderung am 22.07.2008)

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG), 2002 (letzte Änderung am
19.12.2007)

Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen (Hrsg.): Bushandbuch Bayern,
München 2001

Landkreis Dillingen a.d. Donau (Hrsg.): Nahverkehrsplan für den Landkreis Dillingen
a.d. Donau, Dillingen 2004

Landkreis Günzburg (Hrsg.): Nahverkehrsplan für den Landkreis Günzburg,
Günzburg 2001

Landkreis Neu-Ulm (Hrsg.): Nahverkehrsplan Landkreis Neu-Ulm, Neu-Ulm 2000

Landkreis Unterallgäu (Hrsg.): Nahverkehrsplan für den regionalen Nahverkehrsraum
Memmingen-Unterallgäu, Mindelheim 2006

Personenbeförderungsgesetz (PBefG), 1990 (letzte Änderung am 07.09.2007)

Regionalverband Donau-Iller (Hrsg.): Region Donau-Iller - Regionalplan, Neu-Ulm
1987 (bis einschließlich 4. Teilfortschreibung)

Shell Deutschland Oil (Hrsg.): Shell Pkw-Szenarien bis 2030, Hamburg 2004

Sozialverband VdK Deutschland e. V. (Hrsg.): Barrierefreiheit im ÖPNV, Bonn 2003

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Köln 2003

Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (FrStilgV), 1962 (letzte Änderung am 30.6.1989)

Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), 1975 (letzte Änderung am 8.11.2007)

9 Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Strukturdaten der Gemeinden
- Anlage 2 Bevölkerung der Gemeindeteile
- Anlage 3 Einkaufsmöglichkeiten
- Anlage 4 Pendlerstatistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten
- Anlage 5 Wichtigste Pendlerbeziehungen der soz.vers.pfl. Beschäftigten
- Anlage 6 Konzessionen regelmäßig bedienter ÖPNV-Linien
- Anlage 7 Weitere Linienkonzessionen
- Anlage 8 Freigestellte Schülerverkehre
- Anlage 9 Umsetzung des Maßnahmenpakets 2001
- Anlage 10 Befragung der Verkehrsunternehmen
- Anlage 11 Befragung der Städte, Märkte und Gemeinden

10 Kartenverzeichnis

- Karte 1 Zentrale Orte und Entwicklungsachsen
- Karte 2 Bevölkerungszahlen und -dichten der Gemeinden
- Karte 3 Bevölkerung der Gemeindeteile
- Karte 4 Schulstandorte
- Karte 5 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort
- Karte 6 Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten
- Karte 7 Schülerströme von den Wohngemeinden zu den Schulstandorten per Bus
- Karte 8 Liniennetz
- Karte 9 Tarifzonenplan
- Karte 10 Hauptnetz der Regionallinien